

Advies Klankbordgroep Kop van Lombok (KKvL)

Inhoudsopgave:

1. Inleiding
 - 1.1. Aanleiding van dit advies
 - 1.2. De opdracht en randvoorwaarden van de KKvL
 - 1.3. De aanpak van de KKvL,
 - 1.4. De uitgangspunten en wensen van de KKvL
2. Advies
 - 2.1. Plaats van de Moskee
 - 2.2. Bouwplan van de woonblokken
 - 2.2.1. Het noordelijk bouwblok
 - 2.2.2. Het zuidelijk bouwblok
 - 2.3. De toekomst van het Westplein / Lombokplein
 - 2.3.1. Stedebouwkundige structuur
 - 2.3.2. Het Lombokplein
 - 2.3.3. Verkeersstructuur
3. Kanttekeningen en vraagtekens van de KKvL:
4. Bijlage: Bloemlezing Beleidskaders

1. Inleiding

Dit advies is opgebouwd rondom drie belangrijke thema's waarover de discussie over de bouwplannen volgens de klankbordgroep moet gaan. Dat zijn:

1. de locatie van de Moskee
2. het bouwplan van de woonblokken
3. de toekomst van het Westplein.

Als bijlage is een bloemlezing opgenomen uit verschillende beleidsplannen die van belang zijn voor de Kop en het Westplein. Deze bloemlezing laat zien dat het voorliggende advies voor de Kop van Lombok past binnen het beleid van de gemeente Utrecht.

1.1 Aanleiding

Op 20 juni 2006 presenteerde de gemeente Utrecht haar plannen voor de Kop van Lombok aan bewoners uit de omliggende wijken. Dit plan omvatte een wooncomplex van vijf bouwlagen hoog aan de Vleutenseweg en de Kanonstraat, een gewijzigde plek voor de moskee achter dit wooncomplex en een ruim volume parkeerplaatsen in een ondergrondse garage.



De reacties op deze gepresenteerde plannen waren massaal en afkeurend.

Op 23 oktober 2006 hield de wijkraad West een wijkraadpleging waar de bewoners hun wensen voor het gebied Kop van Lombok en Westplein konden geven. En tijdens een door wethouder Giesberts georganiseerde extra informatie-avond op 7 november 2006 is nog eens met de wijk over het plan van gedachten gewisseld.

Het merendeel van alle reacties en wensen wees steeds weer in dezelfde richting en komt op hoofdlijnen hierop neer:

1. Het bouwplan past op een aantal punten niet bij Lombok:
 - De bebouwing sluit qua vorm en materialisering niet aan bij de bebouwing van de omgeving
 - De geplande bebouwing op de Kop wordt als te massaal en te hoog ervaren.

2. Het bouwplan gaat uit van verouderde en/of onduidelijke opvattingen over de relatie met het stationsgebied / centrum:
 - Het plan is gemaakt als afbakening van de wijk, terwijl de plannen voor ondertunneling van het Westplein zijn gericht op een betere aansluiting en overgang naar station en centrum
 - Het plan vormt zo'n uitgesproken 'statement', dat het haast onmogelijk wordt daar met toekomstige bebouwing van het Westplein op voort te bouwen en het Lombokplein te maken.
3. De moskee wordt verstopt achter een hoge bebouwingsmuur.

1.2 Opdracht en randvoorwaarden klankbordgroep

Naar aanleiding van de informatieavond van 7 november besloot wethouder Giesberts c.q. het College van B&W tot het instellen van een Klankbordgroep Kop van Lombok (KKvL), die het college van advies moet voorzien over de plannen voor de bebouwing van de Kop van Lombok en voor de toekomstige ontwikkelingen op het Westplein.

Wethouder Giesberts gaf de KKvL mondeling een aantal randvoorwaarden mee:

- Voldoen aan vigerend bestemmingsplan Kop van Lombok
- Verplaatsing moskee naar hoek Kanaalstraat-Damstraat
- De parkeeroplossing, zoals vastgelegd in raadbesluit 20/4/2006
- Financiële haalbaarheid
- Gewenst programma: bouwvolume met 109 woningen

1.3 Aanpak van de klankbordgroep

De klankbordgroep - die bestaat uit ca 20 deelnemers uit de wijk - heeft twee brainstormavonden gehouden en geput uit het verslag van de wijkraadpleging Kop van Lombok 23 oktober 2006 om tot haar advies te komen. Een conceptadvies is tijdens de derde bijeenkomst besproken en vervolgens op 23 april j.l. in een openbare bijeenkomst aan 'de wijk' voorgelegd.

De klankbordgroep heeft steeds geprobeerd de twee deelopdrachten - adviseren over de Kop van Lombok en adviseren over de toekomst van het Westplein - min of meer onderscheiden te benaderen, maar juist ook oog te houden voor de samenhang tussen beide!

De klankbordgroep is ondersteund door Thomas Vernooy van Wijkbureau West (procesbegeleiding), Rita Kuisters van de POS (toehoorder) en Floris Hund van Architectenbureau Marlies Röhmer (visualisering).

Bij de openbare avond op 23 april was wethouder Giesberts als toehoorder aanwezig.

1.4 Uitgangspunten en wensen klankbordgroep (vanuit de wijk)

De klankbordgroep heeft gezocht naar een alternatief plan, waarmee de kritiek vanuit de wijk op het voorgestelde bouwplan (zie boven) zoveel mogelijk wordt ondervangen. Dat alternatief moet voldoen aan de volgende wensen en kenmerken:

1. Bouwplan Kop van Lombok:

- Verkeer en parkeren: een (volledig) ondertunneld Westplein; een goede doorstroming van de Kanaalstraat; parkeerruimte bedoeld voor bewoners, moskeebezoekers en winkelend publiek én voor fietsparkeren
- Moskee en omgeving: prominente plek voor markant gebouw, zicht op de moskee, ook vanaf centrum / station; de moskee heeft een relatie met het Westplein / Lombokplein; er is open ruimte rondom de moskee; de moskee staat op de hoek Kanaalstraat / Kanonstraat
- Het bouwplan wonen en bedrijfsruimte: (gesloten) blokkenstructuur en stratenpatroon Lombok doortrekken; passend bij de wijk, dat is: niet te hoog (variërend van 3 tot incidenteel een accent van 6 lagen), zoveel mogelijk entrees aan straat, geleed, niveauverschillen, baksteen dominant; geen op termijn onnodige eisen stellen aan geluidsvoorschriften; plan maakt in toekomst een (bij)passende bebouwing van het Westplein aan 'gene' zijde richting sporen / centrum mogelijk; behoud van zichtlijn vanaf de Vleutenseweg op de Dom.

2. Westplein / Lombokplein:

- Ligging en functies: ligging aan een bevaarbare Leidsche Rijn; zichtbaar vanaf de Van Sijpesteijntunnel; schaal van Lombok (ongeveer Neude); ruimte voor horeca, ontmoeting, markt, kunst, spelen en groen; kleinschalig wonen / werken en gevarieerd voorzieningenaanbod; plein mag enige bovenwijkse aantrekkingskracht hebben; richting sporen eventueel stedelijke voorzieningen op gebied van cultuur, onderwijs, bibliotheek (HOV daarmee eventueel 'inpakken')
- Vormgeving en zichtlijnen: zicht op en verbinding met moskee, bebouwing aan 'gene' zijde van de Kanonstraat; het Lombokplein als verbinding én contrapunt met de grootstedelijke bebouwing van het stationgebied
- Verkeer: het hele Westplein ondertunneld; HOV mag de sfeer van het West/Lombokplein niet verpesten (goed integreren of juist helemaal 'inpakken'), geen nare achterkant); goede, veilige, aantrekkelijke verbindingroutes oost-west én noord-zuid voor fiets, voetgangers, auto, bus; bundeling van zware vervoersstromen langs het spoor.

De klankbordgroep vertaalt deze uitgangspunten en wensen in een globaal alternatief voorstel, houdt dat alternatief tegen de meegegeven randvoorwaarden aan en geeft haar overwegingen en conclusies.

De klankbordgroep merkt op dat wethouder Giesberts ons een tegenstrijdige randvoorwaarde heeft meegegeven. De door de wethouder gewenste verplaatsing van de moskee is immers al een afwijking van het vigerende bestemmingsplan, die middels een artikel 19 procedure gerealiseerd moet worden. Met deze artikel 19 procedure moet de ruimtelijke onderbouwing van het plan getoetst worden aan de ruimtelijke context, beschreven in een aantal door de Raad vastgestelde

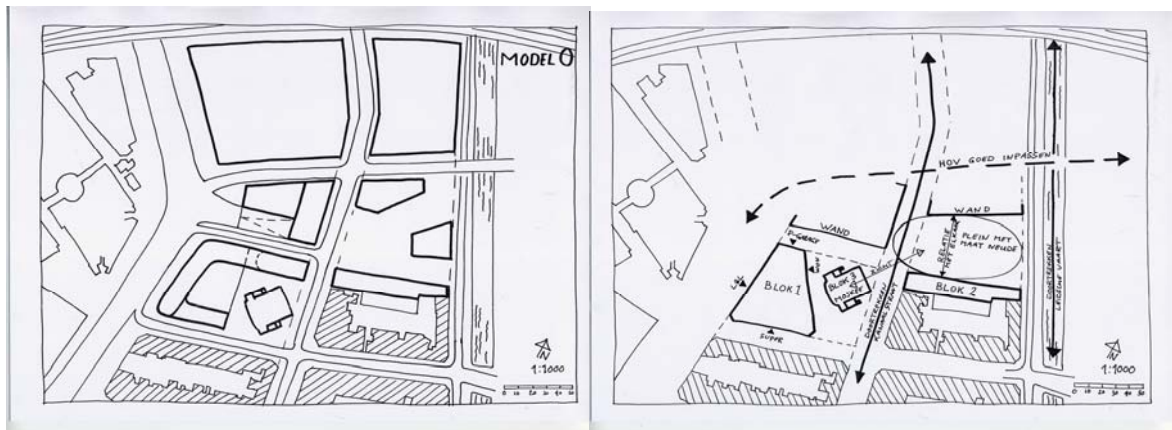
beleidkaders: het Masterplan Stationsgebied (2003), de Structuurvisie (2004), de Hoogbouwvisie (2005) en het Structuurplan Stationsgebied (2006).

De genoemde plannen en visies doen duidelijke uitspraken over sfeer, kwaliteit en bouwhoogten die de aansluiting van Lombok met de binnenstad en met het Stationsgebied moet gaan krijgen. Het zijn min of meer uitwerkingen van de referendumuitslag Visie A. De Klankbordgroep kan zich in grote lijnen vinden in de bewoordingen in deze beleidsplannen, waar die het plangebied en de omgeving ervan beschrijven. Ons advies strookt op hoofdlijnen met deze beleidskaders.

In de rechter afbeelding (zie onder) staat ons alternatieve voorstel globaal getekend. Door te vergelijken met de linker afbeelding worden de verschillen met het door de gemeente voorgestelde plan duidelijk.

We geven adviezen weer, met een specifieke uitwerking en een beschrijving van de consequenties en de voordelen ten opzichte van de oude plannen.

De KKvL vertrouwt erop met de voorstellen in dit advies een plan op hoofdlijnen neer te zetten wat aansluit bij de wensen van de bewoners van Lombok. In de verdere planontwikkeling voor de Kop van Lombok en Westplein wil de KKvL een actieve rol blijven spelen. Dit zal het project versnellen in de ontwerp en uitvoering. Laat de KKvL ambassadeur zijn voor de buurt voor dit project.



2 Advies klankbordgroep

2.1) Plaats Moskee.

Advies:

Bouw de moskee en het 'Damplein' op locatie volgens bestemmingsplan



Uitwerking:

De moskee is een sfeerbepalend gebouw in de wijk Lombok. Het vormt het visitekaartje van de wijk. Het markante gebouw staat op de hoek Kanonstraat en Kanaalstraat. Het is door de ligging aan de aangrenzende pleinen, zoals getekend in Afbeelding 2, als een duidelijk stedenbouwkundig accent binnen de wijk Lombok vanuit verschillende kanten zichtbaar. De moskee werkt als een scharnierpunt tussen het toekomstige Lombokplein en het kleinere, intieme 'Damplein' op de hoek Damstraat/Kanaalstraat. De wandelaar vanuit de Sijpesteijntunnel wordt als het ware via deze pleinen naar de Kanaalstraat toe de wijk in getrokken.

Consequenties:

Het plan voor de parkeergarage moet waarschijnlijk aangepast worden. Bouwen van de parkeergarage onder het 'Damplein', en wellicht ook onder de moskee is een mogelijkheid. De voorgestelde wijziging hoeft dan ook geen invloed op de grootte van de parkeergarage te hebben. Qua timing kunnen wellicht de parkeergarage en de moskee tegelijkertijd gebouwd worden. Het is niet gewenst om direct naast de moskee (en het plein) de tunnelmond Westplein omhoog te laten komen. Doortrekken van de tunnel tot aan de Daalsetunnel is een duidelijke wens van de KkvL die in hoofdstuk 3 verder besproken worden.

Voordelen:

De voorgestelde locatie past binnen het bestemmingsplan waardoor een onnodige en tijdrovende artikel 19 procedure wordt voorkomen. Ook het moskeebestuur is groot voorstander van deze locatie waar de moskee veel beter tot zijn recht komt. De moskee krijgt een plek die conform de gewekte verwachtingen en de uitkomst van de wijkraadpleging is.

2.2 Bouwplan Woonblok Kop van Lombok

2.2.1 Het noordelijk bouwblok:

Advies:

Bouw het noordelijk bouwblok binnen het bestemmingsplan en in de sfeer van Lombok.



Uitwerking:

De uitwerking van de bouwblokken benadert de aantallen woningen en vloeroppervlak van het oude plan, om zo een realistisch alternatief neer te zetten. De belangrijkste wijziging voor het noordelijk bouwblok is de getrapte opbouw. Aan de Damstraat zijde is deze drie bouwlagen hoog zodat de bebouwing goed aansluit bij de huidige bebouwing aan de overzijde van de Damstraat. Vervolgens loopt de bouwhoogte op richting Kanonstraat. Volgens het bestemmingsplan mag hier tot 6 bouwlagen hoog gebouwd worden. Er moet echter rekening gehouden worden met beleidskaders van de gemeente Utrecht (zie bijlage) die de bouwhoogten inperken.

Het bouwblok heeft een duidelijke relatie met de ontwikkelingen op het Westplein. De tunnel onder het Westplein wordt mede ivm het luchtkwaliteitsprobleem doorgetrokken tot aan de Daalsetunnel zodat er aan de overzijde van de Kanonstraat (op het huidige Westplein) ruimte ontstaat voor een bouwblok. De structuur van Lombok wordt op deze wijze doorgezet en de Kanonstraat kan dan weer een echte Lombokse straat worden. Opgave voor het noordelijk woonblok is dan ook om deze een duidelijk gezicht te geven, dat past bij de schaal van de toekomstige functies op het Westplein. Er moet een relatie kunnen ontstaan, dus geen eentonige, anonieme glazen geluidswand. De bebouwing is afwisselend (ook in hoogte) met aandacht voor verticale en horizontale geleding.

Het bouwblok laat de zichtlijnen vanuit de Vleutenseweg op de Dom intact.

(afbeelding: luchtfoto met zichtlijn dom)

Consequenties:

Het programma komt bij deze keuze deels onder druk te staan.

1 Woonprogramma:

Een eerste globale telling van de architect laat zien dat in de voorgestelde bouwblokken vrijwel hetzelfde aantal woningen gehaald kan worden. Om de gewenste afwisseling en variatie in hoogte te verkrijgen kan het echter wenselijk zijn de taakstelling voor het aantal woningen naar beneden bij te stellen. Dit geeft de meeste kans op de nagestreefde ruimtelijke kwaliteit en de sfeer van Lombok.

2 Winkelprogramma:

Het oppervlakte winkels/bedrijfsruimte zal in dit noordelijk deel wat minder zijn dan oorspronkelijk gepland.

- Een opoffering van het 'Damplein' naast de moskee om daar het eventuele tekort aan winkelruimte te compenseren wordt door de KKvL nadrukkelijk van de hand gewezen.
- De KKvL gaat er van uit dat er door de bebouwing aan 'gene' zijde van de Kanonstraat een compensatiemogelijkheid ontstaat voor het winkeloppervlak.

2 Voor de (tijdelijke) geluidsproblematiek (overschrijding 50 dBa. norm) kan gedacht worden aan een ontheffing om zo de door Bestuur Regio Utrecht en de Provincie gewenste binnenstedelijke verdichting van woningbouw te realiseren. Een dergelijke ontheffing wordt voor hoogstedelijke locaties als de Kop van Lombok vrij gemakkelijk afgegeven. Overigens is Lombok als wijk niet opgenomen in de A-lijst van te saneren locaties met behulp van ISV-gelden, hetgeen aangeeft dat de geluidsproblematiek relatief meevalt. Maatregelen voor de luchtkwaliteit hebben ook een gunstige uitwerking op geluid.

Voordelen:

Het voorstel past binnen het bestemmingsplan, een artikel 19 procedure is niet nodig.

Daarnaast blijven er diverse belangrijke zichtlijnen op de Moskee mogelijk. Het bouwblok sluit beter aan op zijn omgeving en de stedenbouwkundige structuur van Lombok wordt versterkt.

2.2.2 Het zuidelijk bouwblok:

Advies:

Maak een mooie begrenzing voor het toekomstige Lombokplein en sluit aan op de woningen van de Leidsekade.



Uitwerking:.

Voor de Leidsekade geldt het welstandsniveau *respect*. De architectuur van het zuidelijk bouwblok moet wat betreft omvang, schaal, vorm, kleur en materiaalgebruik rekening houden met en reageren op de bestaande buurpanden aan de Leidsekade. De bebouwing is afwisselend (ook in hoogte) met aandacht voor verticale en horizontale geleding. Het bouwblok heeft een sprekende gevel met een duidelijk gezicht naar het toekomstige Lombokplein en speelt in op bebouwing aan de overzijde van het plein. Een eentonige, anonieme gevelwand moet worden voorkomen.

Consequenties: zie ook noordelijk bouwblok:

Het programma komt bij deze keuze deels onder druk te staan.

Een eerste globale telling van de architect laat zien dat in de voorgestelde bouwblokken vrijwel hetzelfde aantal woningen gehaald kan worden. Om de gewenste afwisseling en variatie in hoogte te verkrijgen kan het echter wenselijk zijn de taakstelling voor het aantal woningen naar beneden bij te stellen. Dit geeft de meeste kans op de nagestreefde ruimtelijke kwaliteit en de sfeer van Lombok.

Het oppervlakte winkels/bedrijfsruimte kan in dit zuidelijk deel hetzelfde blijven. Het bestemmingsplan laat dit echter op deze locatie niet toe. Er zal dus (net als in het oude plan) een artikel 19 procedure gestart moeten worden om vestiging van winkels op de begane grond mogelijk maken. Hierbij moet het bouwplan getoetst worden aan de beleidskaders van de gemeente Utrecht (zie bijlage).

Voordeel:

Bovenstaand voorstel levert de grootste garantie op het bereiken van de 'sfeer van Lombok' op het toekomstig Lombokplein, conform de gewekte verwachtingen en de uitkomst van de wijkraadpleging.

2.3 Toekomst Westplein / Lombokplein

2.3.1 Stedenbouwkundige structuur

Advies KKvL:

Trek de structuur en sfeer van Lombok door tot aan het spoor.

Uitwerking:

Het huidige Westplein was ooit bebouwd en onderdeel van Lombok en moet dat straks ook weer worden. (afbeelding historische kaart?) Uitgangspunt daarbij is een ondertunneld Westplein. De Kanaalstraat wordt doorgetrokken tot aan de Leidseveertunnel, de Leidsche Rijn weer opengegraven, verbreed en bevaarbaar gemaakt. Daarmee zijn de belangrijkste structuurdragers van het gebied hersteld.

Op deze structuur wordt de sfeer van Lombok gecreëerd: enkele dwarsstraten verdelen het gebied in bouwblokken, waardoor de kenmerkende Lombokse structuur wordt doorgezet. De bouwblokken staan eerder dicht op elkaar, dan dat ze de hoogte ingaan (conform Hoogbouwvisie variërend van 3 bouwlagen tot incidenteel een accent van 6 lagen). Historische structuren worden op een eigentijdse manier hersteld. Het Westplein wordt de echte Kop van Lombok

2.3.2 Het Lombokplein

Advies KKvL:

Maak een plein van zo'n formaat en niveau, dat het een passende schakel is tussen Kanaalstraat en het Stationsgebied.

Uitwerking:

Het Lombokplein krijgt een prominente plek aan de doorgetrokken bevaarbare Leidsche Rijn. Het ligt als schakel tussen het stationsgebied en de Kanaalstraat. Het plein heeft voldoende 'maat' maar is tegelijkertijd kleinschalig, biedt plaats aan kunst(enaars) en kent een groene inrichting. In een schaalvergelijking kiest de Klankbordgroep unaniem voor het formaat "Neude" Om er de juiste maat en schaal aan te geven wordt het plein geflankeerd door gevarieerde, Lombokse bebouwingsblokken. De moskee staat op het hoekpunt van het plein, aan de Kanaalstraat. Op en langs het plein zijn verschillende functies gevestigd (winkels, kiosk, kunst & cultuur, horeca, buurtvoorzieningen) en er wordt gewoond aan het plein, zodat er sprake is van levendigheid en sociale controle. Het Lombokplein is Lombokwaardig!

2.3.3 Verkeersstructuur

Advies KKvL:

De verkeersstromen worden in goede banen geleid, waarbij ruimtelijke kwaliteit uitgangspunt is.

Uitwerking:

1 Doorgaand verkeer van buiten de stad

Belangrijkste item is de ondertunneling van het Westplein.

De Westpleintunnel loopt, zowel om planologische als om milieukundige redenen (gemeentelijk Actieplan Luchtkwaliteit), door tot aan de Daalsetunnel. Is dat niet realiseerbaar, dan verschuift de tunnel in elk geval richting spoor, waardoor de tunnelmond zo min mogelijk invloed heeft op

bebouwing. In verband met de leefbaarheid in West worden zware en doorgaande verkeersstromen zoveel mogelijk geweerd.

2 Doorgaand lokaal verkeer

Het bestemmingsverkeer kan de woningen en winkels van Lombok goed bereiken, maar verkeer voor het Stationsgebied, zowel als lokaal doorgaand verkeer, blijft buiten de wijk.

In de plannen voor het Stationsgebied komt verkeer voor Stationsgebied Oost via de Graadt van Roggenweg, voor Stationsgebied West over de Van Zijstweg binnen. Hoe gaat lokaal verkeer vanaf de Croeselaan naar West, Centrum? De zorg van de KKvL is dat Lombok (Damstraat) als doorgaande route zal worden gebruikt.

3 HOV door het verblijfsgebied

Er is veel aandacht voor de risico's van inpassing van HOV in dit kleinschalig verblijfsgebied. De geplande HOV-verbinding die het gebied doorkruist, mag de sfeer in de buurt niet verstoren. Een creatieve, hoogwaardige oplossing (bundelen langs het spoor, compleet integreren, of juist volledig inpakken?) is noodzakelijk om een barrièrewerking en een achterkant-situatie te voorkomen.

4 Langzaam verkeer

Er zijn goede verbindingroutes voor voetgangers, fiets, auto en bus. Langs de bevaarbare Leidsche Rijn lopen aan beide zijde zeer belangrijke langzaamverkeeroutes die de ruimte en aandacht krijgen die ze verdienen. De kwaliteit van de verbinding met het centrum wordt verbeterd door aanpak van de drie tunnels. Lombok wordt zo weer echt verbonden met het centrum.

3. Kanttekeningen en vraagtekens van de KKvL:

1. In Lombok gelden volgens de structuurvisie en hoogbouwvisie kleinschaligheid en bouwhoogte volgens de definitie 'small'; Drie bouwlagen hoog. Incidenteel accenten van max. 2 x de gemiddelde bouwhoogte. Bij voorkeur (cf maatvoering) voordeuren aan de straat.
Als er echter gekeken wordt naar recente planontwikkeling in Lombok (Kop van Lombok, Dichtershof aan de Vleutense weg, Groenewegterrein-zuid, Groenewegterrein-midden) blijkt elk nieuw bouwplan hoger geworden te zijn dan de drie bouwlagen die zo karakteristiek zijn voor Lombok. Hoe is deze breuk tussen beleid en uitvoering te verklaren?
2. Voor de Kop van Lombok geldt een BRU-taakstelling dd juli 2006 van 89 woningen. Er ligt geen expliciet Raadsbesluit ter wijziging van de BRU-taakstelling van 89 woningen naar 109, het aantal dat genoemd wordt in het bouwplan voor de Kop. Waar komen de 20 extra woningen vandaan?
3. De huidige samenstelling van winkels in de Kanaalstraat heeft een enigszins wijkoverstijgend karakter. Tegelijk is Lombok volgens het gemeentelijk beleid in de eerste plaats een verblijfsgebied, een binnentuin die geen bovenwijkse functies hoeft te dragen. Hoe ziet de gemeente de forse uitbreiding van 3 supers hierin? Wat is hun beoogd verzorgingsgebied? Is het effect op de winkelstand bekeken? Hoe is het met verkeersaanzuigende werking (luchtkwaliteit)?

Bijlage: Bloemlezing Beleidskaders

Bloemlezing uit Masterplan (03), Structuurvisie (04), Hoogbouwvisie (05) en Structuurplan ('06). In de beleidskaders wordt volop naar voorgaande planvorming verwezen

5.1 Structuurplan december '06

Structuurplan pagina 16

Het Vredenburg, het Smakkelaarsveld, de strook rond het spoor, het Westplein en de Kop van Lombok worden met elkaar verbonden door kwaliteiten te herstellen en nieuwe betekenissen aan de diverse plekken te geven. Belangrijk is de keuze om bestaande sterke identiteiten hiervoor in te zetten. De Kop van Lombok wordt bij Lombok getrokken.....

Structuurplan pagina 18

Oude buurten

Het gaat om de eerste grote uitbreidingen buiten de singels uit de 19e en 20e eeuw. Smalle straten met dichte bebouwing, veelal in gesloten bouwblokken, bepalen het beeld. De nieuwste buurten zijn iets ruimer van opzet met meer openbare ruimte. De bebouwing heeft overwegend een woonfunctie met plaatselijk buurtvoorzieningen. Naarmate de buurt nieuwer is, domineert de woonfunctie en verdwijnen de buurtvoorzieningen. Woonbuurten, zoals Lombok en dichterswijk (19de en 20ste eeuw) kenmerken zich door overwegend kleinschalige woonbebouwing. Gebieden waarin zoveel mogelijk aansluiting gezocht wordt bij de bestaande bebouwing, zij het in een hedendaagse vormtaal.....

Structuurplan pagina 21

Het doorgaand autoverkeer dat vanuit de westzijde naar wijken ten oosten van het spoor rijdt, wordt ondergronds geleid. Daartoe komt een autotunnel onder het huidige Westplein.

Structuurplan pagina 29

Verbinden....

Aan de Lombokzijde van de Stadscorridor komen een plein, woningen en voorzieningen, waarmee de sfeer van de Kanaalstraat wordt doorgetrokken richting het spoor.

Herstellen....

Herstellen betekent met name dat de verkeersfunctie in evenwicht wordt gebracht met de overige functies, zodat het openbare gebied weer sociaal veilig, leefbaar en continu wordt. Toevoeging van het juiste programma op de juiste plek bevordert het evenwicht en daarmee het herstel.aan de Kop van Lombok komt het plein van de stadsbuurt Lombok; Herstellen betekent ook programma terugbrengen dat er in het verleden is geweest.

Structuurplan pagina 30

De huidige woningen in het Stationsgebied zijn vanuit het maaiveld moeilijk waarneembaar. Door de nieuwe woningen beter zichtbaar te maken vanaf de straat, zal naar verwachting de sociale veiligheid verbeteren. Dat is in het belang van het gehele Stationsgebied. In de zone van de Stadscorridor wordt aangesloten bij bestaande woonmilieus als Lombok en Wijk C. Het gaat om appartementen in de schaal M (medium), met een duidelijk entree aan de straat.

Structuurplan pagina 41

Het doortrekken van Catharijnesingel, het doortrekken (weer zichtbaar maken ter hoogte van het Westplein) en verbreden van de Leidsche Rijn (onder andere in de Van Sijpesteijntunnel) en het aan elkaar verbinden van deze groen-blauwe linten en met de Weerdsingel zijn de meest in het oog springende kansen.

Structuurplan pagina 69

Westplein en omgeving

De reeds eerder genoemde stedelijke hoofdassen worden door het huidige Westplein onderbroken. Het betreft:

- Kanaalstraat: hoofdas van het 19de-eeuwse Lombok;
- Leidsche Rijn: continuïteit van water en weg tot aan de binnenstadstoegang bij het Vredenburg;
- Kop van Lombok: bij een zorgvuldige afronding van de woonwijk Lombok dient rekening gehouden te worden met de zichtas Vleutenseweg - Domtoren.

Structuurplan pagina 74

Collegeprogramma 2001-2006

.....

2. Het plan moet stedenbouwkundig aansluiten bij de bestaande structuren van de stad.
3. Het plan moet passen bij de schaal van de stad door het vermijden van excessieve bouwvolumes en lange loopafstanden.
4. Het plan moet de leefbaarheid en herbergzaamheid van het gebied bevorderen door het evenwichtig ontwikkelen van wonen, werken en recreëren in het gebied.

Structuurplan pagina 76

Over de hoogbouwvisie:...

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving.
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken.
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven.

De hoogbouwvisie kent ruwweg een drietal typen gebieden, te weten:

- de binnentuinen:

de luwe woongebieden, met daarbinnen een onderscheid in "laag" met een basis van 9 meter en "hoog" met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;

-

5.2 Structuurvisie 2005

Structuurvisie Pagina 16

Utrechters hebben een grote voorkeur voor een stad met een menselijke maat.....

Structuurvisie Pagina 44

Utrechts kernkwaliteit Binnentuin: Grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken....

Structuurvisie Pagina 44

Het perspectief De Binnentuin wil ruimte geven aan de specifieke identiteit van de wijken en buurten. Utrecht was ooit de stad van immuniteiten. Dat gegeven heeft zich als het ware doorgezet in toevoegingen van dorpen en wijken aan de stad. Veel bewoners ontlenen aan de wijk waarin ze wonen een thuisgevoel en dat maakt het het waard om zorgvuldig met deze gebieden om te gaan als het gaat om nieuwe ontwikkelingen.

Het perspectief De Binnentuin is naar binnen gericht. De wijk is de maat, ingericht als verblijfsgebied. Basisvoorzieningen moeten in de wijk aanwezig zijn en er is sprake van verkeersluwe gebieden. Elementen van rust, sociale cohesie en stabiliteit dragen bij aan de kwaliteit van de Utrechtse binnentuinen. In De Binnentuin is de woonfunctie dominant. Te zien zijn onder meer: woningen met een tuin, ruimte voor buurtactiviteiten, kleinschalige openbare ruimte, winkelen in de buurt, wooncarrière binnen de wijk, lage mobiliteit, kleinschalige bedrijvigheid en basisscholen.

Het structurerende element van De Binnentuin is de wijk zelf en de begrenzingen ervan. In de wijk is een aantal kenmerkende patronen aanwezig. Soms is dat een park, soms is dat een voorzieningenlint. Vaak wordt De Binnentuin geflankeerd door grootschaliger verkeersaders die de identiteit en herkenbaarheid kunnen versterken. Deze lijnen kunnen zowel dóór als om de binnentuinen lopen. De huidige situatie bepaalt grotendeels de locatiekeuze: de binnentuinen van nu zijn ook de binnentuinen van 2030, met een aantal toevoegingen in Leidsche Rijn.

Structuurvisie pagina 45

Perspectieven in trefwoorden

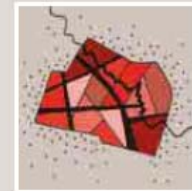
De Markt



Het Podium



De Binnentuin



Bebouwing	Nieuw	Oud 20ste eeuw Nieuw	20ste eeuw Nieuw
Beeldbepaler	Markt	Overheid	Bewoners
Komen en gaan	Snel	Gaande	Langzaam
Maat	Deltametropool én Nederland Europa	Stad Regio Nederland	Wijk Buurt
Vervoermiddel	Auto Trein HOV	Auto Trein HOV Bus Fiets Voet	Auto Bus Fiets Voet
Functie	Werken Wonen	Recreëren Leren Winkelen Wonen	Wonen Werken
Woningtypen	Appartementen Extensief wonen	Appartementen Grondgebonden	Grondgebonden Appartementen
Openbare ruimte	Stenig Pleinen Infrastructuur	Stenig Robuust groen Waternetverbindingen	Kleinschalig Buurtgroen Speelplaatsen
Kwaliteit van de leefomgeving	Dynamisch Open Extravert	Levendig Afwisselend Uitnodigend	Rustig Geborgen en veilig
Wat is er te vinden?	Kantoren Woningen Bedrijven	Musea Winkelcentrum Universiteit Hogeschool Historische gebouwen Grachten Rivieren Groen Leisure Theater Topsportvoorzieningen	Woningen Basisscholen Wijkwinkelcentrum Wijkmedisch centrum Wijkcentrum Gedecentraliseerde voorzieningen

Structuurvisie pagina 51

3.3 Ruimtelijke uitwerking per perspectief De Binnentuin

Algemene opgaven

De ruimtelijke opgave voor De Binnentuin is in twee delen onder te verdelen:

1. de wijken als eenheden;
2. de structuurlijnen waaraan ze gelegen zijn.



Kaart links: binnentuinen
Kaart rechts: structuurlijnen



ad.1 De ruimtelijke situering van de binnentuinen is gebaseerd op de historische groei van de stad. De stedelijke uitbreiding heeft in de loop der eeuwen geresulteerd in de toevoeging van kleine eenheden aan de stad en soms tot de opname van voorheen zelfstandige dorpen in de stad (o.a. Zuilen, Vleuten-de Meern). In veel van deze wijken bevinden zich de Utrechtse binnentuinen. Kenmerken zijn de lage dynamiek, de woonfunctie en de aanwezigheid van wijkvoorzieningen.

ad.2 De wijken vinden hun plek in de stad en zijn specifiek Utrechts omdat ze zijn verbonden met het Utrechtse centrum en hun identiteit mede ontleenen aan typisch Utrechtse structuren. Zo is de wijk Overvecht een Utrechtse wijk omdat deze ligt aan de Vecht en is De Meern een Utrechtse kern door de Leidsche Rijn. Het toekomstige Leidsche Rijn Park vormt straks ook zo'n typische Utrechtse structuur die bepalend is voor de identiteiten van de omliggende kernen, waaronder Vleuten. Ook oude structuren dragen daartoe bij, zoals de Vleutense Wetering. Een kanaal (Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal) of een spoorlijn kan ook aangeven dat het een Utrechtse wijk betreft.

De stedelijke opgaven

De opgave voor de binnentuinen van Utrecht ligt vooral in het onderhouden, vernieuwen en versterken van de kenmerkende structuren binnen een wijk. Soms is dat een park, soms is dat een waterloop.

Voor De Binnentuin is geen omvangrijke programmatische opgave nodig of gewenst. Het programma is primair gericht op kwaliteitsverbetering. Afhankelijk van de situatie kan er sprake zijn van bijvoorbeeld intensivering of juist extensivering. Maatvoering en wijkenmerken zijn hiervoor leidend.

De herstructurering in de vroeg-naoorlogse wijken gaat uit van de bestaande maat en schaal van de wijk. Hierdoor verandert er wel het een en ander; er komt een andere samenstelling van de woningtypen. Er zal daarbij een aantal kleinschalige projecten worden ontwikkeld die bijdragen aan het verdienend vermogen van de stad. De binnentuinen worden niet te zwaar belast met stedelijke functies, er moet wel ruimte zijn voor voldoende wijkvoorzieningen.

De woonfunctie is in de binnentuinen dominant. Kleinschalige functiemenging is mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van woon/werkunits of kleinschalige bedrijvigheid. De wijken zijn autoluw. Verkeer wordt zoveel mogelijk via de stedelijke ontsluitingswegen afgehandeld. Op die manier wordt ook de onderlinge verbinding tussen de wijken georganiseerd.

De spoorbanen en taluds doorkruisen de stad en flankeren een aantal binnentuinen, maar maken nauwelijks onderdeel uit van de openbare ruimte. De opgave is de taluds meer op de wijk te betrekken en ze onderdeel te maken van het publiek toegankelijke gebied, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van langgerekte parkjes of fietsverbindingen.

De relatie tussen woongebieden en aanwezige waterstructuren kan worden versterkt. De mogelijkheden voor water liggen in het openbare gebied binnen de wijk. Momenteel ligt de stad als het ware afgekeerd van het water. Het water biedt kansen voor het opwaarderen van het openbaar gebied. De toegevoegde waarde van het water kan liggen in differentiatie van woonmilieus en het benadrukken van de 'luwe' gebieden in de wijk.

5.3 Hoogbouwvisie 2004

Hoogbouwvisie pagina 11

Door hoogbouw elders in de stad wordt het perspectief “De Binnentuin” behouden en geaccentueerd

De kracht van Utrecht is, zoals gezegd, terug te voeren op een aantal kernkwaliteiten, waarvan één is ‘de grote stad met kleinschaligheid en sociale cohesie in de wijken’ (de binnentuin). Door in de binnentuin forse hoogbouw juist te vermijden, wordt het kleinschalige karakter ervan benadrukt. Het contrast met de gebieden (markt, podium) waar de stad zich door middel van hoogbouw juist wél wil laten zien, zorgt voor een diverser morfologie van de stad, interessanter en contrastrijker.

Hoogbouwvisie pagina 15

de binnentuinen: “laag” met een basis van 9 meter, “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte.

Hoogbouwvisie pagina 17

Samenvattend is het beleid voor de binnentuinen:

- vasthouden aan de bestaande gemiddelde hoogte van de individuele wijk
- incidentele accenten toestaan van circa een verdubbeling van de gemiddelde hoogte
- maatwerk leveren ten aanzien van locatie en exacte hoogte

5.4 Masterplan 2003

Masterplan pagina 39

Small

- kleine maat van ontwikkelingen (basishoogte 3 lagen, incidenteel tot 25 meter)
- één of twee eigenaren per kavel, voordeur aan straat
- weinig contrasten in maatvoering
- één functie per gebouw, in de plint soms afwijkende functie
- lokale betekenis

Large

- grote maat van ontwikkelingen (basishoogte 45 meter, incidenteel tot 80 meter)
- meerdere gebruikers per kavel, foyer aan de straat
- contrasten in maatvoering
- veel verschillende functies
- betekenis op stedelijk en regionaal niveau

Medium

- forsere maat van ontwikkelingen (basis 25 meter, incidenteel 45 meter)
- meerdere eigenaren per kavel, gedeelde entreehal aan de straat
- geringe contrasten in maatvoering
- meerdere functies per gebouw mogelijk
- betekenis op wijk- en stedelijk niveau

Extra Large

- grote maat van ontwikkelingen (basishoogte 45 meter, incidenteel hoger dan 80 meter)
- veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte
- sterke contrasten in maatvoering
- grote diversiteit in functies
- grote onderlinge afhankelijkheid in functies
- betekenis voor de hele stad en regio

INHOUD / MASTERPLAN 39

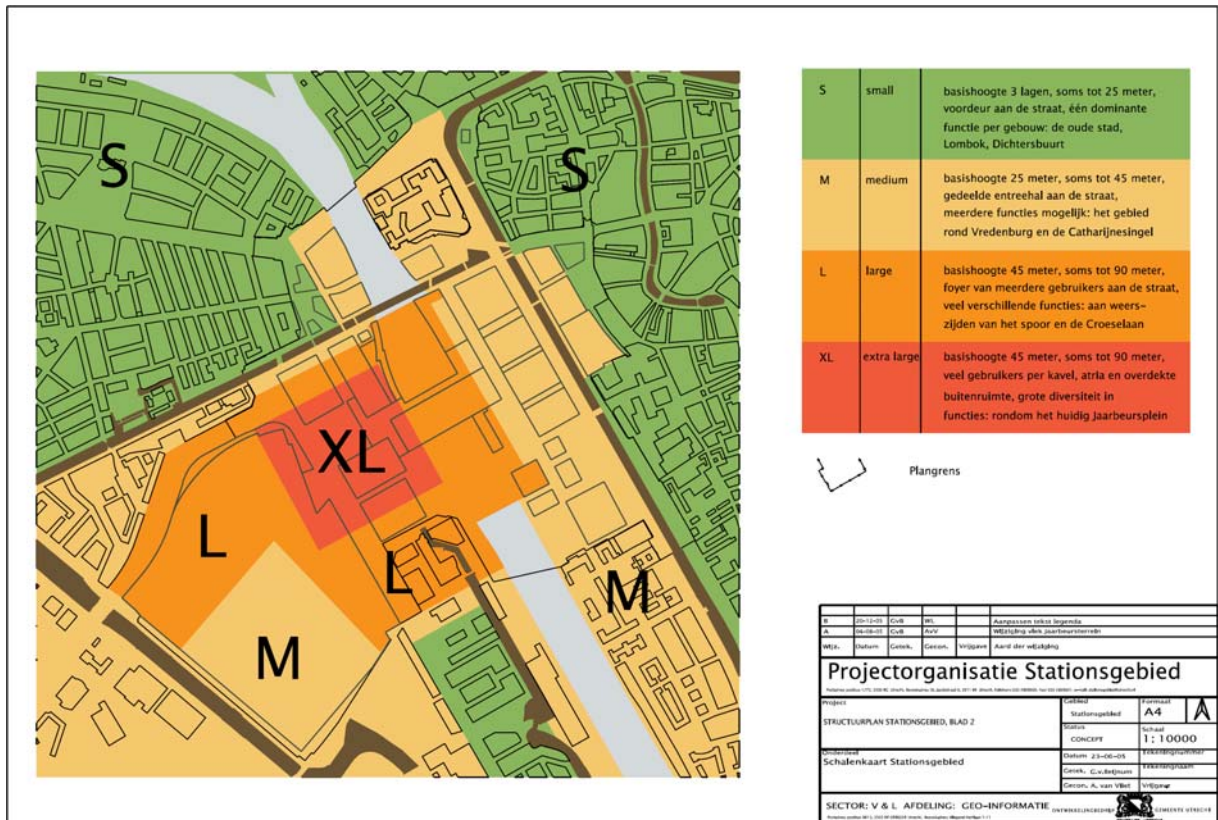
Masterplan pagina 60

Mate van functiemenging

Kenmerkend voor stedelijkheid is een grote mate van functiemenging en van bebouwingsdichtheden. In binnensteden is het levendig van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Om het Stationsgebied levendiger te maken, worden functies gemengd waar dat mogelijk en zinvol is. De schaal van een gebied (S-XL) bepaalt de wijze van functiemenging; het volume en de relatie van een gebouw tot de omgeving maken immers functiemenging in meer of mindere mate mogelijk.

.....

De kaart geeft aan op welke manier wordt omgegaan met functiemenging in het gebied. In de Stadscorridor sluiten de ontwikkelingen aan bij de bestaande situatie van de Kanaalstraat (Lombok) en Vredenburg-Noord (oude stad), waarbij de plint is ingevuld met winkels, horeca en baliefuncties. Daarboven bevinden zich woningen of kantoren. Er is dus sprake van een eenvoudige menging binnen gebouwen en een redelijke diversiteit in functies naast elkaar.



Masterplan pagina 90 Lombokplein

Het verkeer, de routing en het programma in dit gebied worden gereorganiseerd, zodat deze nu nog blinde vlek in het plangebied betekenis krijgt als stadswijk. Dankzij een tunnel onder het Westplein krijgt het gebied de kans om van ruim opgezet onoverzichtelijk verkeersplein uit te groeien tot een levendig plein en toegangspoort tot de wijk Lombok. Het Lombokplein is gericht op Lombok, is kleurrijk en kleinschalig. Hier ontmoeten verschillende culturen elkaar. Het is een verblijfsplein met een programma dat past bij de wijk (schaalgrootte S): wonen, spelen, boodschappen doen, werken en eten & drinken. De panden hebben altijd een eigen voordeur aan de straat. Starters en kleine bedrijfjes vinden hier hun plek, evenals gezinnen en 1/2-persoonshuishoudens. Er is veel uitwisseling tussen hetgeen op straat en in de plinten van de bebouwing plaatsvindt.

Leidsche Vaart

De langzaamverkeerroute in de oost-westrichting wordt verbeterd dankzij een fiets- en wandelroute langs de Leidsche Vaart. Het water wordt doorgetrokken tot aan de Catharijnesingel. Aan de zuidzijde komt een breed fietspad dat leidt van de woonwijk Leidsche Rijn tot het centrum. Hier staan woningen en kleinschalige appartementen met uitzicht op het water , afgewisseld met winkeltjes en incidenteel een groene vlek (De Munt, parkje). Aan de zuidzijde trekt de bebouwing een strakke lijn langs de Leidsche Vaart. Het water van de Leidsche Vaart wordt weer bevaarbaar. Straks varen hier rondvaartboten van de Catharijnesingel naar de Munt.