



Reactienota

Omgevingsvisie Beurskwartier Lombokplein en
2^e actualisatie aanvullend Milieueffectrapportage (MER)
Stationsgebied Utrecht

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	OMGEVINGSVISIE BEURSKWARTIER EN LOMBOKPLEIN EN 2 ^E ACTUALISATIE AANVULLENDE MER STATIONSGBIED UTRECHT	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.2.1	<i>Zienswijzen</i>	3
1.2.2	<i>Wijze van beoordeling van zienswijzen</i>	3
1.2.3	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	3
2	SAMENVATTING	5
2.1	PROCEDUREEL	5
2.2	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	7
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	11
	BIJLAGE 1: ALLE ZIENSWIJZEN (GEANONIMISEERD)	111

1 Inleiding

1.1 Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en 2^e actualisatie aanvullende MER stationsgebied Utrecht

De omgevingsvisie Beurskwartier Lombokplein bestrijkt het Jaarbeursterrein, de Graadt van Roggenweg en het huidige Westplein. Voor dit gebied worden plannen gemaakt voor een vergroot centrum van Utrecht. De plannen voor het vergrote centrum omvatten de bouw van circa 3600 woningen, afgewisseld met werkplekken, cultuur, horeca, buurtwinkels en andere dagelijkse voorzieningen. Ook komen er twee parken, een plein aan het water, een stadsstraat en de Leidse Rijn wordt weer bevaarbaar. Een omgevingsvisie legt in hoofdlijnen de ontwikkeling van een gebied vast.

De tweede actualisatie van het Aanvullend MER Stationsgebied gaat in op de mogelijke effecten van de huidige voorgenomen ontwikkeling van Beurskwartier en Lombokplein. Hierbij gaat het om de milieueffecten van de hoofdkeuzes omtrent het maximale bouwprogramma, bijbehorende infrastructuur, water en groen (op structuurniveau).

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 0 opgesomd.

In hoofdstuk 0 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien. Bijlage 1 (apart document) bevat kopieën van de volledige zienswijzen voor het indienen van zienswijzen.

De ontwerp-omgevingsvisie en de bijbehorende 2^e actualisatie van de Aanvullende MER Stationsgebied heeft van 21 april 2017 tot en met 2

juni 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.2.1 Zienswijzen

Er zijn in totaal 70 zienswijzen ingediend. Het gaat om zienswijzen van bewoners en grote organisaties uit het plangebied, zoals de bewoners van de Croeselaan en beheerders van kantoorpanden. Daarnaast hebben ook belanghebbenden van buiten het plangebied gereageerd, zoals bewoners nabij de Leidse Rijn, de Ontwikkelgroep Lombok Centraal en Klépiere, eigenaar van Hoog Catharijne.

1.2.2 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de ontwerp-omgevingsvisie aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.2.3 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de omgevingsvisie met de daarbij behorende 2^e actualisatie Aanvullend MER Stationsgebied voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het de omgevingsvisie en 2^e actualisatie Aanvullend MER Stationsgebied, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

Voordat de voltallige gemeenteraad de omgevingsvisie en 2^e actualisatie van de MER vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt

een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het stukken als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie met de daarbijbehorende 2^e actualisatie Aanvullend MER Stationsgebied vervolgens vast.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

De zienswijze van indiener 70 is buiten de termijn ingediend. Indiener is na contact met de gemeente in de gelegenheid gesteld om een verklaring over de te late indiening te geven. Hij heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt en de zienswijze is alsnog in behandeling genomen.

Indieners 2, 5, 7, 11, 12, 17, 20, 32, 33, 36 is verzocht een schriftelijke zienswijze in te dienen in plaats van een digitaal exemplaar. Indiener 5 heeft niet gereageerd op dit verzoek, deze zienswijze is niet in behandeling genomen. De zienswijzen 2, 7, 11, 12, 17, 20, 32, 33, 36 zijn wel in behandeling genomen.

De zienswijze 5 is wel opgenomen in bijlage 1, zodat van deze zienswijzen kennis kan worden genomen.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

- Verschillende bewoners van de Croeselaan e.o. zijn niet tevreden over het voorstel om de woningen aan te kopen en een gedeelte daarvan te slopen. Dit is echter een zo structurerend onderdeel van de hele omgevingsvisie dat in de beantwoording vastgehouden wordt aan de aankoop en de sloop. Sommige bewoners dringen aan op zo spoedig mogelijke duidelijkheid en een zorgvuldig proces (bv. voorkeursrecht voor toewijzing nieuwe woningen in Beurskwartier of elders). Op dit punt komen we de bewoners tegemoet door de Raad al voor te stellen –zolang de grex nog niet is geopend- het budget voor aankopen van woningen te verhogen, zodat mensen die dit willen al kunnen worden uitgekocht. Qua

zorgvuldig proces volgen we hiervoor de (wettelijke) procedures. Ook zullen we ons, waar mogelijk, inspannen voor huisvesting van bewoners in de nieuw te bouwen appartementen in het Beurskwartier.

- Naast kritiek is er ook support voor de hoogstedelijke benadering van het plan. Ook regelmatig waardering voor het proces.
- Kritiek op de bereikbaarheid (inclusief parkeren) van de stad na realisatie van de plannen (inclusief de van Zijstweg). Vooral de 17.000 motorvoertuigen per etmaal vinden partijen of te veel of te weinig:

De Ontwikkelgroep Lombok vindt dit aantal veel te veel (willen 6000 tot 8000) en stelt een dialoog over de bereikbaarheid van West/Noordwest voor, waarbij een stevige verkeer-reducerende agenda wordt geïntroduceerd (zie reactie 16). De beantwoording vindt geheel volgens de lijnen van SRSRSB plaats.

Klépierre reageert via haar advocaat en een contraonderzoek van RHDHV dat de 17.000 mvt per etmaal niet goed is onderbouwd en op niet controleerbare aannames berust. Ze wijzen ook op de contractuele afspraken van een goede bereikbaarheid van hun vastgoed. Ze pleiten voor veel meer onderzoek, bijvoorbeeld door een dynamisch verkeersmodel, voordat de omgevingsvisie kan worden vastgesteld.

CMU (32) dringt nog aan op een scenario studie met 17.000, 22.000 en 27.000 mvt per etmaal als uitgangspunt. De gemeente reageert hierop met de constatering dat voldoende onderzoek gedaan is en dat de 2 x 1 stadsstraat waartoe nu

wordt besloten robuust genoeg is om de nu berekende 17.000 mvt per etmaal te verwerken. En dat daarmee een voldoende balans is tussen autobereikbaarheid van de binnenstad en een leefbare stadsstraat.

- Regelmatig komen ook zeer gedetailleerde suggesties terug die van belang zijn bij uitwerken van de plannen op een gedetailleerder schaalniveau. Die suggesties komen aan de orde bij de nadere uitwerkingen van de omgevingsvisie.
- Sociale veiligheid komt aantal keren terug als onderwerp. Dat is zondermeer een belangrijk aandachtspunt bij nog volgende uitwerkingsronde (Stedenbouwkundig Programma van Eisen).
- Hoewel het aantal reacties op dit onderwerp beperkt is, verschillen de meningen over de gelijkvloerse dan wel ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer over de Leidseweg met het autoverkeer van het Westplein. OLC is gelukkig met deze oplossing, Klépière en Fietsersbond bijvoorbeeld niet. Gezien het centrumkarakter dat dit gebied gaat krijgen houden we vooralsnog vast aan de gelijkvloerse kruising.
- SUWO (woonbotenoverleg) benadrukt enkele aspecten en een omissie met betrekking tot de milieueffecten van varen op de Leidsche Rijn. Ook de Roeiverenigingen kaarten de drukte op het Merwedekanaal aan. Antwoorden zijn in lijn met de beleidlijnen tot nu toe met betrekking tot het gebruik van het Merwedekanaal (en Leidse Rijn), dus zo goed mogelijk medegebruik van het water en daar met betrokkenen goede afspraken over maken.
- De provincie agendeert enkele nadere overlegpunten met de gemeente rond inpassing van (H)OV in de plannen. Vooral de

bereikbaarheid van ParkPlaza (over de trambaan) zal in de verdere uitwerking nog aandacht nodig hebben.

- Bewoners aan de Leidseweg, voornamelijk woonachtig in de seniorenwoningen van de Leidse Poort, maken bezwaar tegen het nieuwe woonblok aan de Leidse Rijn ten noordoosten van de Leidse Poort. Vooral de voorgestelde woontoren van maximaal 70 meter vinden zij te hoog. De gemeente reageert hierop door aan te geven dat hoewel het gebied ter hoogte van de Volksbank en het NH-hotel zich wel leent voor hoogbouw, zij de bewoners tegemoet wil komen door een meer geleidelijke overgang voor te stellen en de woontoren te maximaliseren tot 45 meter. Hierop wordt de omgevingsvisie inclusief het financieel kader Lombokplein aangepast.
- Portaal, eigenaar van het woonblok met sociale huurwoningen, geeft aan zowel blij als ongelukkig te zijn met de concept-omgevingsvisie. Ongelukkig omdat een deel van het vastgoed van Portaal plaats moet maken voor park, blij omdat er veel sociale woningbouw in het gebied terugkomt. Portaal is bereid de woningen aan de Croeselaan te verkopen en wil afspraken maken met de gemeente over onder meer herhuisvesting van de huidige bewoners en woningvoorraadcompensatie in het nieuwe Beurskwartier.
- Fietsersbond is zeer enthousiast over de omgevingsvisie en onderschrijft vooral de onderliggende visie van 'A Healthy Urban Boost'.

In hoofdstuk 0 zijn de samenvattingen van de zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn per onderdeel van een gemeentelijke reactie voorzien.

2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Aanpassingen in de omgevingsvisie naar aanleiding van inspraakreacties

2.3.1 Naar aanleiding van inspraakreactie 10k

De voorgestelde bouwhoogte van de toren binnen Lombokplein wordt teruggebracht van 70m naar 45 m.

Blz. 34, 49 bovenaan, 56, 70, 81, 109, 110: toren aan de Graadt van Roggenweg (deelgebied Lombokplein) is in de verschillende tekeningen en impressies teruggebracht van 70m naar 45m.

Blz. 50, 2^{de} alinea: 400 woningen vervangen door 300 woningen

Blz. 66 programma tabel: 34.300 wordt 30.300. De rest mee aanpassen (totaal programma woningen 238.800, totaal Lombokplein 42.300, totaal programma 330.800).

Blz 66 Indicatie van woningaantallen, Lombokplein ca. 600 woningen wordt ca. 500 woningen.

2.3.2 Naar aanleiding van inspraakreactie 16j

Blz. 116 omgevingsvisie

“Berekeningen tonen aan dat dit dat dit ook als de Graadt van Roggenweg vanaf de Koningsbergerlaan is ingericht met slechts één rijstrook per richting, goed haalbaar is. De verwachte etmaalintensiteit is ca. 17.000 auto’s (zie bijlage 2). De oversteekbaarheid is op alle uren van de dag goed, omdat auto’s zich steeds meer verspreiden over de gehele dag, en de spitsintensiteiten wat afvlakken. Voorbeelden van wegen met vergelijkbare intensiteiten zijn ‘t Goylaan West en de

IJburglaan in Amsterdam. Door de heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke rij-loper naar de binnenstad.”

Vervangen door:

“De inrichting van de Graadt van Roggenweg en Westplein (Kanonweg) wordt vanaf de Koningsbergerlaan tot de Vleutenseweg ingericht met 2x1 rijstroken en 30km/uur. Door deze heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke rij-loper naar de binnenstad. De oversteekbaarheid is op alle uren van de dag goed, omdat auto’s zich steeds meer verspreiden over de gehele dag, en de spitsintensiteiten wat afvlakken. Voorbeelden van wegen met vergelijkbare intensiteiten zijn ‘t Goylaan West en de IJburglaan in Amsterdam.

Deze route is geschikt voor diverse verkeersintensiteiten. In bijlage 2 is de analyse van de verkeersberekeningen weergegeven.” Uit deze berekeningen volgt dat met de huidige inzichten een etmaalintensiteit van 17.000 mvt per etmaal te verwachten is, als ook de maatregelen uit het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen komende jaren worden uitgevoerd.

Het duurzaam veilig ingerichte wegprofiel is geschikt voor dit aantal, maar ook voor een kleiner aantal motorvoertuigen per etmaal. Met de berekende aantallen is de weg goed oversteekbaar en veilig. Ook is de doorstroming voldoende om de binnenstad goed bereikbaar te houden.”

2.3.3 Naar aanleiding van inspraakreactie 67d

Blz. 60 omgevingsvisie

“Voor de twee deelgebieden wordt gestreefd naar een mix van koopwoningen en huurwoningen. Voor de huurwoningen gaat het niet alleen om vrije sector huur in verschillende categorieën (met name tussen de 700 en 1000 euro), maar ook om kwalitatief hoogwaardige sociale huurwoningen en studentenwoningen. In de rekensommen achter deze omgevingsvisie is gerekend met 20% sociale huur (exclusief studentenhuusvesting). Bij de verdere uitwerking naar concrete plannen zal onderzocht worden hoe - ook in het sociale en middensegment - diversiteit aan woninggroottes kan worden gerealiseerd.”

Vervangen door:

“Voor de twee deelgebieden wordt gestreefd naar een mix van koopwoningen en huurwoningen. Voor de huurwoningen gaat het niet alleen om vrije sector huur in verschillende categorieën maar ook om kwalitatief hoogwaardige sociale huurwoningen, studentenwoningen en een substantieel deel woningen met een middenhuur. (met name tussen de 700 en 1000 euro).

Uitgangspunt voor het plangebied is de realisatie –verspreid over het plan- van 20% sociale huurwoningen (exclusief studentenhuusvesting), zoveel mogelijk gespreid over de verschillende bouwblokken. Deze sociale huurwoningen worden ontwikkeld door één van de STUW partijen, als zodanig aangeboden op woningnet, houden het label “sociale huur” en worden meegenomen bij de stedelijke afspraken met de corporaties over onder andere de prestatieafspraken over de voorraad sociale huurwoningen. Voorafgaand aan de planvorming worden met de STUW partijen afspraken gemaakt over de kwaliteit van de woningen, bijvoorbeeld oppervlakte in relatie tot de huur om te voorkomen dat er alleen kleine sociale huurwoningen in het Beurskwartier/Lombokplein komen. “

Aanpassingen ambtshalve

2.3.4 Toevoegen op blz. 17, Ambities van de stad, recente documenten

Toevoegen: Energieplan Utrecht (2015)

2.3.5 Aanpassingen van tekenfouten

Blz. 34: water bij Leidse Rijn ontbrak en is er in getekend

Blz. 56, 70, 109, 110: het bruggetje naast het HOV viaduct stond op de verkeerde plek en is verschoven

Blz. 109: groenstructuur/bomen Croeselaan ingetekend

Blz. 110: 4 bomen voor het Volksbankkantoor zijn uit de tekening gehaald

2.3.6 Op alle visuals is de pijl (positie van de kijker) meer exact weergegeven

Blz. 41, 43, 47, 53, 55

2.3.7 Toevoeging tekening

Blz. 36 Tekening 3d-verbeelding Beurskwartier en Lombokplein toegevoegd

2.3.8 Aanpassing 2^e actualisatie aanvullende MER

Blz 104, 7.2 Bodemsanering:

“In Figuur 21 zijn de verdachte locaties in het plangebied weergegeven. Uit de figuur blijkt dat een tweetal locaties in onderzoek zijn, en een aantal locaties zijn onderzocht. Net buiten het plangebied heeft een sanering plaatsgevonden. De beleidsnota “*Beschermen, verbeteren en*

benutten: Naar een gebiedsgerichte aanpak grondwaterverontreinigingen in de ondergrond van Utrecht” behandelt, onder andere, de sanering van verontreiniging van de ondergrond en het benutten van de ondergrond door warmte-koudeopslag (WKO).

Biowasmachine

Voor de aanpak van de verontreinigingen van de ondergrond heeft de gemeente in samenwerking met verschillende partners de ‘biowasmachine’ ontwikkeld. Deze aanpak van verontreiniging in de ondergrond bestaat onder meer uit de natuurlijke biologische afbraak van verontreinigingen in het grondwater. De werking van de biowasmachine is toegelicht bij de behandeling van het aspect water in paragraaf 8.3. De 1e actualisatie van het aanvullend MER concludeerde dat de inzet van de biowasmachine een positief effect heeft op de kwaliteit van het grondwater en de bodem. Deze conclusie is nog steeds van toepassing.”

Vervangen door:

“In Figuur 21 zijn de verdachte locaties in het plangebied weergegeven. Er zijn gesaneerde en niet gesaneerde ondergrondse tanks aanwezig, gedempte sloten en er hebben diverse bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden, zoals metaalbewerking, defensierrein, tankstation, garagebedrijf, energiecentrale.

Uitgebreide informatie over historische activiteiten is opgenomen in het historisch onderzoek Graadt van Roggenweg e.o. (Jaarbeursterrein) te Utrecht (AA & C Nederland B.V, 22-11-2009, dossiernummer 09-3986).

In het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken en bodemsaneringen uitgevoerd op het Jaarbeursterrein, Jaarbeursplein en rondom de Croeselaan. Het gaat om saneringen van verontreinigingen met zware metalen, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK), minerale olie, vluchtige aromaten en vluchtige

organische chloorkoolwaterstoffen (VOCI) in grond of grondwater. Er lopen diverse monitoringsactiviteiten van saneringen.

Graafwerkzaamheden en grondwateronttrekkingen hebben invloed op deze verontreinigingen.

Verdachte locaties in het plangebied (Bron: Bodemloket)

In het grondwater zijn omvangrijke verontreinigingen met VOCI aanwezig tot een diepte van ruim 40 m. Deze verontreinigingen staan grondwateronttrekkingen in de weg. Daarom heeft de gemeente apart beleid ontwikkeld met een gebiedsgerichte aanpak van het grondwater. De gebiedsgerichte aanpak is begin 2016 vastgelegd in het Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, De beleidsnota “Beschermen, verbeteren en benutten: Naar een gebiedsgerichte aanpak grondwaterverontreinigingen in de ondergrond van Utrecht” is verwerkt in het gebiedsplan en behandelt, onder andere, de sanering van verontreiniging van de ondergrond en het benutten van de ondergrond door warmte-koudeopslag (WKO).

Onderdeel van het gebiedsplan is de biowasmachine. Voor de aanpak van de verontreinigingen van de ondergrond heeft de gemeente in samenwerking met verschillende partners de ‘biowasmachine’ ontwikkeld. Deze aanpak van verontreiniging in de ondergrond bestaat onder meer uit de natuurlijke biologische afbraak van verontreinigingen in het grondwater. De werking van de biowasmachine is toegelicht bij de behandeling van het aspect water in paragraaf 8.3. De 1e actualisatie van het aanvullend MER concludeerde dat de inzet van de biowasmachine een positief effect heeft op de kwaliteit van het grondwater en de bodem. Deze conclusie is nog steeds van toepassing.”

Blz 105 figuur 21 is vervangen door een verbeterde versie

Blz 108: 8.3 Aanpak grondwaterverontreiniging

“Vanaf 2016 is binnen de gemeente Utrecht het gebiedsplan voor grondwater van kracht. Hierdoor is het niet meer nodig om voor alle werkzaamheden, een apart saneringsplan op te stellen. Er zijn drie zones ingesteld waarvoor verschillende voorwaarden voor de inzet van het gebiedsplan gelden. Deze zijn opgenomen in Figuur 23.

De gebiedsgerichte aanpak geldt voor de dynamische zone en de bufferzone. In de dynamische zone en in delen van de bufferzone is grondwaterverontreiniging aanwezig en accepteert de gemeente onder bepaalde voorwaarden verplaatsing van de verontreiniging binnen het gebied. In de dynamische zone mag de scheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket niet doorboord worden, om elk risico op lekkage van verontreinigingen te voorkomen. In de schone zone is het nodig om een saneringsplan te maken als de werkzaamheden invloed hebben een verontreiniging in het grondwater en daarmee schone bodem kunnen vervuilen.

In het plangebied wordt, zoals ook in het hoofdstuk Bodem aangegeven, de Biowasmachine ingezet voor de sanering van verontreinigd grondwater (en de bodem). Hierbij wordt ingezet op een natuurlijke biologische afbraak van verontreinigingen in de bodem en grondwater. Een WKO pompt water in de ondergrond rond waardoor dit voortdurend in beweging is. Bacteriën en verontreiniging wordt zo gemengd om de afbraak te versnellen. Door de inzet van WKO wordt bovendien de temperatuur van het grondwater verhoogd. Dit stimuleert de afbraak van verontreiniging.

De 1e actualisatie van de aanvullende MER concludeert dat de biowasmachine een positief effect (+) heeft op de kwaliteit van het grondwater. Deze conclusie blijft in deze 2e actualisatie van kracht.”

Vervangen door:

“Vanaf 2016 is binnen de gemeente Utrecht het gebiedsplan voor grondwater van kracht. Hierdoor is het niet meer nodig om voor alle werkzaamheden, waarbij een grondwateronttrekking plaats vindt, een apart saneringsplan op te stellen. Er zijn drie zones ingesteld waarvoor verschillende voorwaarden voor de inzet van het gebiedsplan gelden. Deze zijn opgenomen in Figuur 23.

De gebiedsgerichte aanpak geldt voor de dynamische zone en de bufferzone. In de dynamische zone en in delen van de bufferzone is grondwaterverontreiniging aanwezig en accepteert de gemeente onder bepaalde voorwaarden verplaatsing van de verontreiniging binnen het gebied. In de dynamische zone mag de scheidende laag tussen 1e en 2e watervoerende pakket niet doorboord worden, om elk risico op lekkage van verontreinigingen te voorkomen. Het plangebied ligt in de dynamische zone.

In het plangebied wordt, zoals ook in het hoofdstuk Bodem aangegeven, de Biowasmachine ingezet voor de sanering van verontreinigd grondwater (en de bodem). Hierbij wordt ingezet op een natuurlijke biologische afbraak van verontreinigingen in de bodem en grondwater. Een WKO pompt water in de ondergrond rond waardoor dit voortdurend in beweging is. Bacteriën en verontreiniging wordt zo gemengd om de afbraak te versnellen. Door de inzet van WKO wordt bovendien de temperatuur van het grondwater verhoogd. Dit stimuleert de afbraak van verontreiniging. Ook bemalingen voor bouwwerkzaamheden hebben invloed op de beweging van het grondwater.

De 1e actualisatie van de aanvullende MER concludeert dat de biowasmachine een positief effect (+) heeft op de kwaliteit van het grondwater. Deze conclusie blijft in deze 2e actualisatie van kracht.”

Beoordeling van de zienswijzen

#	##	Zienswijze	Reactie
01	a.	<p>Indiener stelt een ongelijkvloerse looproute van het Forum over de Croeselaan heen naar de Jaarbeursboulevard voor, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Jaarbeursboulevard in zijn huidige vorm onvoldoende aantrekkelijk is voor voetgangers - Volgens de omgevingsvisie voetgangers de drukke Croeselaan en een nieuw druk fietspad moeten oversteken en het bezoek van de Jaarbeurs zich vaak in grote groepen begeeft - Je droog kan lopen langs het bestaande gedeelte van de OV-terminal, dit gecombineerd met een leuke sfeer en interessante dingen zou bij het nieuwe een grote plus zijn - Er nu al fietsfiles bestaan in Utrecht, dat moeten we hier voorkomen. - Bij het verlaten van het station je al op hoogte zit, je hoeft dus niet opnieuw de trap op - Er kunnen mooie combinaties worden gemaakt met een extra ingang van het Beatrixtheater, of een galerij, kunst-uitingen, etc. op, onder of naast de looproute 	<p>Een ongelijkvloerse looproute van het Forum naar de Jaarbeursboulevard heeft niet onze voorkeur. We proberen het toevoegen van nieuwe hoogteverschillen tot een minimum te beperken. Door de hoge ligging van de OV-terminal en Hoog Catharijne is er wel een tweede maaiveld ontstaan in de plannen voor het stationsgebied. Dit zijn hele drukke plekken waardoor de sociale veiligheid op deze hoogte gewaarborgd is. Bij het toevoegen van meer loopbruggen zou dit gepaard moeten gaan met meer functies en voorzieningen op niveau (om dezelfde sociaal veilige sfeer te krijgen). We richten ons juist op goede plinten op maaiveld. Dat is de plek waar we de functies en voorzieningen willen inzetten.</p> <p>De Jaarbeursboulevard wordt in de toekomst aantrekkelijker, door de begeleiding aan beide zijden van de boulevard met wanden van het Amrath hotel, de ontwikkeling van de HUQ en het Beurskwartier zelf, met daarin functies als horeca en leisure. Dit zal de route naar de Jaarbeurs aantrekkelijker maken.</p> <p>De Croeselaan eindigt bij het Jaarbeursplein (nu al in de tijdelijkheid, straks definitief), net na de Jaarbeurspleingarage-inrit. Deze hoeft dus niet gekruist te worden. Wel zal er inderdaad een kruising met het fietspad langs de Croeselaan ontstaan.</p> <p>Fietsfiles zouden inderdaad in de spits kunnen ontstaan. Dat is ook de</p>

			<p>reden waarom we –weliswaar buiten het plangebied van de omgevingsvisie - de haalbaarheid van een extra fietstunnel gaan onderzoeken ter hoogte van de Jeremias de Deckerstraat/Nicolaas Beetsstraat.</p> <p>Er is geen sprake van opnieuw de hoogte in moeten bij de Jaarbeurs. Na het stationsplein daal je af via de trappen/lift en daarna kun je als voetganger op maaiveld alle bestemmingen bereiken.</p> <p>Het Beatrixgebouw heeft plannen voor een extra entree op het hoge stationsplein (stadsplateau). Of hier ook het Beatrixtheater een extra entree krijgt is nog niet bekend.</p>
	b.	<p>Indiener stelt voor de verdiepingen in hoogbouw naast groene daktuinen ook te zien als plinten, dit zoals de plinten op straatniveau en de invulling hier van gelijk te behandelen. Met functies aan de daktuinen gaat de leefbaarheid omhoog. Tenminste één publiek toegankelijke “sky”-tuin zou leuk zijn voor bezoekers.</p>	<p>Hiervoor geldt dezelfde argumentatie als voor het toevoegen van functies op niveau langs een nieuwe hoge looproute; we richten ons juist op goede plinten op maaiveld. Dat is de plek waar we de functies en voorzieningen willen inzetten.</p> <p>Het publiek toegankelijk maken van een “sky”-tuin is een leuk idee. Dit kunnen t.z.t. we meenemen bij de uitwerking van de gemengde bouwblokken. In dat geval zou het wel goed zijn als er een functie in komt, die ook het onderhoud en beheer van deze tuin voor zijn rekening neemt.</p>
	c.	<p>Indiener stelt het inpassen van een observation deck voor, als toeristische attractie, gelegen in de bovenste verdieping van een van de hoogbouw gebouwen. De hoogte zou op 100 – 125 m in plaats van 90 moeten liggen in verband met uitzicht</p>	<p>Goed idee, dit kunnen we t.z.t. meenemen bij de uitwerking van de gemengde bouwblokken. Dit zal worden meegenomen in de plannen voor verdere uitwerking en in een of enkele tenders.</p>
	d.	<p>Indiener stelt voor het nieuwe grote Croesepark een meer intiem en sfeervol karakter te geven. Men voelt zich nu te kijk gezet door hoogbouw. Dit kan door het opnemen van: doorlopende terrassen, kiosk midden in park, hoogteverschillen, slingerende lijnen, lantaarns en een serre/kas/café/theehuis. En fietspad midden door het park.</p>	<p>De omgevingsvisie doet geen uitspraken over de precieze inrichting van het park. Wel is er al nagedacht over de situering van horeca op zonnige, strategische plekken (oa de Korenbeurs). Er zijn niet overal goed bezonde terrassen mogelijk en er is ook niet zo’n grote behoefte aan horeca dat een doorlopende strook terrassen gerealiseerd zal worden.</p> <p>Daarnaast is wel een suggestie van een inrichting gedaan met kleine hoogteverschillen voor waterberging, en een toekomstige fietsroute in het</p>

			verlengde van de Moreelsebrug.
02	a.	Indiener vindt dat het ingetekende parkje tegenover Rabotoren er als rommelig en knullig alternatief uitziet, komt over als overbodig, alleen maar lastig en onaantrekkelijk.	<p>Het ingetekende park is een schematische weergave van de beoogde groene ruimte. In de volgende fase zal er een ontwerp gemaakt worden voor de inrichting van beide parkruimtes. Ook de sfeerbeelden geven slechts een impressie weer, dit is geen ontwerp. De omgevingsvisie geeft de kaders weer voor de verdere ontwikkeling.</p> <p>Door de ligging van het park aan de Croeselaan ontstaat er een ruime aantrekkelijke plek in een hoogstedelijke omgeving. De parkruimtes zijn een belangrijk onderdeel van hoofdstructuur. Er wordt veel bebouwing toegevoegd, in hoge dichtheden, dit kan alleen bereikt worden als er ook goede en voldoende openbare ruimte aanwezig is. De parken zorgen voor lucht en ruimte in de plannen. Daarom worden de parken niet als overbodig gezien, maar juist als noodzaak.</p>
	b.	Indiener is sterk voorstander van behoud van zoveel mogelijk oorspronkelijke bebouwing.	<p>De sloop van de woningen aan de Croeselaan komt niet uit de lucht vallen, maar is eerder impliciet onderdeel geweest van de plannen voor het gebied. (Masterplan Stationsgebied 2003 en Referendum Visie A 2002). Bij de ontwikkeling van de Omgevingsvisie is getracht sloop zoveel mogelijk te beperken. De woningen zijn echter niet eenvoudig combineerbaar met een hoogstedelijk programma op deze plek. Meer dan de helft van de woningen wordt daarom op een bijzondere wijze - als toekomstige werkunits, als entrees voor achtergelegen hoogbouw, en voor bijzondere woonvormen- ingepast in de toekomstige hoogstedelijke bouwblokken. Zo blijft een deel van de woningen als 'historische laag in de tijd' behouden.</p> <p>De andere helft van de bestaande woningen maakt plaats voor een aantrekkelijk park. Het toevoegen van groen, voor iedereen, is een lang gekoesterde wens in het Stationsgebied.</p> <p>Dit park komt aan de nieuwe Croeselaan te liggen in het verlengde van de Moreelse brug, en is daarmee goed zichtbaar en goed verbonden.</p>

			Hierdoor krijgt het park niet alleen betekenis voor het Beurskwartier, maar voor de hele stad (en is straks in afmeting en betekenis vergelijkbaar met het Lepelenburg). De straks als zeer groene heringerichte Croeselaan gaat door de ligging van het park ruimtelijk meedoen, waardoor deze in de beleving van de gebruikers een ruime maat zal hebben.
	c.	Indiener is van mening dat er veel meer groen zou moeten komen ter compensatie van wat er allemaal is verdwenen.	In de huidige situatie is het gebied een groot verhard terrein, namelijk de parkeerterreinen van de Jaarbeurs. In de plannen van de omgevingsvisie wordt veel openbare ruimte toegevoegd in de vorm van groene parkruimtes. Er is gezocht naar ruimtes die een stedelijke plek kunnen worden. Het park aan de Croeselaan is in afmeting vergelijkbaar met Park Lepelenburg. Daarnaast worden alle daken tot 25 m voorzien van een groen dak. Kortom, er wordt veel groen toegevoegd aan het huidige verharde gebied. De Croeselaan zelf wordt, na de toekomstige herinrichting, met 5 bomenrijen ook een belangrijke groene laan.
	d.	Indiener mist de visie op openbaar vervoer, bus- en tramstation en de Overste den Oudenlaan.	De visie voor het openbaar vervoer in de stad is opgenomen in het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen Slim bestemmen, die als uitgangspunt dient voor deze omgevingsvisie. Het plangebied van de omgevingsvisie ligt op loopafstand van het centraal station met alle andere openbaar vervoervoorzieningen in de nabijheid. De meeste gebruikers van het gebied zullen lopend naar het station gaan. Op de Van Zijstweg komt een busbaan en ook de tram op de Graadt van Roggenweg wordt ingepast, waarmee de doorstroming wordt gewaarborgd. Of er aanvullend fijnmazig openbaar vervoer in het gebied nodig is zal in latere planstadia, samen met de provincie, verder worden uitgewerkt.
03	a.	Indieners zijn als bewoners tegen de plannen, omdat het onredelijk is om tientallen goede woningen af te breken voor giga-appartementen met een waarschijnlijke hoge huur en / of hoge koopprijs.	zie beantwoording van vraag 2b. In plaats van de huidige woningen komen in het Beurskwartier ca. 3000 appartementen met een mix van verschillende woninggroottes en koop-en huurprijzen. Er komen ook ca. 20% sociale huur woningen, én een substantieel deel in de zogenaamde middenhuur.
	b.	De huidige bewoners worden verjaagd voor mensen van	Met alle eigenaren en huurders zullen specifieke verhuisafspraken worden

		buitenaf.	gemaakt, waarbij ook verhuizen elders in het plangebied tot de mogelijkheden zal behoren.
04	a.	Bereikbaarheid gasten en leveranciers	Enkele weken geleden heeft een gesprek plaatsgevonden waarin u uw inspraakreactie heeft toegelicht. De bereikbaarheid van gasten en leveranciers zal gegarandeerd zijn. De ontsluiting via de busbaan heeft daarbij onze sterke voorrang. De provincie geeft in haar reactie (nr24) aan dat dit bespreekbaar is, waarbij het oversteekpunt bij de trambaan nog om veel aandacht vraagt bij de verdere uitwerking in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Aandachtspunt hierbij is de grootte van de vrachtoertuigen die gefaciliteerd kunnen worden. Samen met u zal ontwerpend onderzocht worden hoe draaicirkels en parkeren in de oksel van de trambaan het beste kunnen worden vormgegeven. Gezamenlijk belang is een groene oever langs de Leidse Rijn, inclusief een loopbrug naar de binnenstad. In de verdere uitwerking zal ook de exacte eigendomssituatie onderzocht worden en of aanpassingen mogelijk en nuttig zijn. Zoals gesteld, het overleg is al gestart en zal na de vaststelling van de Omgevingsvisie worden voortgezet.
	b.	Brug over de Leidse Rijn, verbinding met het centrum	Zie a.
	c.	Terras aan de Leidse Rijn voor het hotel	Zie a.
	d.	Parkeerplekken hotel, op schets staat een groenstrook	Zie a.
	e.	Strook grond tussen fly-over en hotel	Zie a.
	f.	Wil graag een bilaterale afspraak voor verdere bespreking	Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt verder gesproken.
	g.	Hoe wordt het behoud van de bereikbaarheid van Park Plaza Utrecht op tenminste het huidige niveau met name onbeperkt toegang voor leveranciers, touringcars en personenauto's binnen de concept-omgevingsvisie gegarandeerd? Enige vorm van ontsluiting ontbreekt in de kaart van pagina 123, auto ontsluiting van de concept-omgevingsvisie. Het is de indiener niet duidelijk hoe de toegang tot het hotel in uw concept-omgevingsvisie gegarandeerd blijft. Indiener verzoekt de gemeente nader toe te lichten waarom de ontsluiting voor auto's richting Park Plaza Utrecht niet is opgenomen op deze	<p>Vanzelfsprekend zal Park Plaza ook in de toekomst goed moeten worden ontsloten. De gedachte is om het verkeer naar Park Plaza, Hagelbuurt en Smakkelaarsveld gebruik te laten maken van een gedeelte van een nieuwe HOVroute richting Vleutenseweg. Daarbij wordt de huidige HOVbaan gekruist ter hoogte van het hotel, zoals geïllustreerd op bladzijde 51.</p> <p>Het kaartbeeld op pagina 123 is een schematische weergave van de mogelijke ontsluiting van de nieuwbouw in het plangebied. Het schema geeft niet de ontsluiting weer van bestaande panden.</p>

		kaart (blz. 123), terwijl op andere kaarten in dezelfde visie er wel een ontsluiting is aangegeven. Hierbij is niet duidelijk is hoe dit gecombineerd kan worden met de reeds gerealiseerde HOV. Verzoek om toelichting.	
	h.	In een gesprek met de gemeente Utrecht maandag 29 mei is indiener medegedeeld dat het aantal alternatieven qua ontsluiting beperkt is. Te weten een ontsluitingsweg die de HOV zal doorkruizen of een variant waarbij een van de uitgangspunten van de concept-omgevingsvisie, te weten een doorlopende groene oever, niet verwezenlijkt zou kunnen worden zoals de gemeente het voor ogen heeft. Een groene oever heeft ook onze voorkeur en wij denken graag met u mee over de invulling hiervan.	We betrekken Park Plaza graag bij het maken van de vervolgplannen voor o.a. de groene oever.
	i.	De ontsluitingsvariant waarbij de HOV doorkruist wordt, zal invloed hebben op het beschikbaar aantal parkeerplaatsen op eigen grond. Indiener wil graag een gesprek over hoe het aantal parkeerplaatsen in stand blijft, bij wijziging van de situatie.	Bij de uitwerking zullen we intensief met Park Plaza ontwerpend onderzoek verrichten.
	j.	De conceptvisie laat in het gedeelte " Groen Verbonden" geen doorgetrokken groene oever zien op het Lombok/ Westplein, maar een groen plein of gebouw. Indiener is niet geheel duidelijk wat hiermee bedoeld wordt.	Dit moet in een volgend planstadium verder worden uitgewerkt. Doel is een aantrekkelijke oever voor voetgangers en wellicht incidentele fietsers), waarbij groen ook een belangrijke plek krijgt.
05	a.	Indiener stelt voor 2getthere (elektrisch vervoer op afroep) in te zetten tussen nog te bouwen parkeergarage en Beurskwartier. Alternatief: een rollend tapijt.	Op dit moment is het nog niet bekend of er een voorziening komt als verbinding tussen het parkeren en het Beurskwartier. Dit hangt mede af van de plannen van de Jaarbeurs, die momenteel werkt aan een Masterplan 2.0.
	b.	Indiener wenst graag extra aandacht aan de gevels van de te ontwikkelen hallen van de Jaarbeurs. Graag geen blinde muren.	Daar is vanuit de gemeente aandacht voor. In de overeenkomst tussen gemeente en Jaarbeurs is sprake van het maken van representatieve gevels. De gemeente zal bij indiening van bouwplannen door de Jaarbeurs dit aspect -voor zover de gemeente daartoe bevoegd is - hierop toetsen. Hiervoor is een speciaal supervisieteam ingesteld.
	c.	Indiener stelt een oplopend grasvlak vanaf de oever	Aantrekkelijk idee. Dit gaat echter grotendeels over het terrein en de

		Merwedekanaal naar het dak van de Jaarbeurs voor. Woonboten maken plaats voor mensen die willen (zonne)baden en picknicken.	opstallen van de Jaarbeurs. Hier gaat de gemeente niet over. De Jaarbeurs beraadt zich momenteel op zijn plannen; de gemeente probeert waar mogelijk mee te denken en te inspireren. De gemeente gaat wél over de oever, en hecht belang aan een sterke groene kwaliteit langs het Merwedekanaal.
	d.	Parkeergarages aan de overzijde Merwedekanaal dienen ook aansprekende gevels en daken te krijgen zodat het gebied meer samenhang krijgt	Helemaal mee eens. De Jaarbeurs beraadt zich momenteel op zijn plannen; naar mate de plannen van de Jaarbeurs ingrijpender zijn, kan de gemeente meer eisen stellen aan de ontwikkeling (omdat deze dan niet meer binnen het vigerend bestemmingsplan zullen passen). Een goede uitstraling naar het Merwedekanaal en zo mogelijk het dubbelgebruik van daken zijn dan belangrijke uitgangspunten.
06	a.	Indiener ziet graag aandacht voor vervangende woonruimte (bv. via voorrang) binnen het gebied voor eigenaren en bewoners die i.v.m. de plannen hun woningen moeten verkopen.	Voor zover de gemeente in de positie is, zal zij zich inspannen om dit mogelijk te maken. In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.
07	a.	Indiener geeft een compliment over de verzorging en communicatie rondom de plannen, waarbij zeker een rol is weggelegd voor de visie van omwonenden. Ook de grootsheid van de plannen spreekt aan.	Dank voor het compliment en de waardering voor de ambities van de plannen
	b.	Indiener zet vraagtekens bij bereikbaarheid, parkeervoorzieningen en de verhouding tussen appartementen en winkels. De gemeente breidt de moeilijk bereikbare vesting (Utrecht centrum) uit met nog meer ruimte voor detailhandel (terwijl Hoog Catharijne, Vredenburg en het historische centrum uitwijzen dat daar nu net geen tekort aan is) en bemoeilijkt de mogelijkheid om daar met de auto te komen vanwege de nieuwe autoluwe gebieden.	De plannen voor het Beurskwartier en Lombokplein gaan alleen uit van detailhandel die ondersteunend is aan het Beurskwartier zelf (dus voor bewoners, werkenden en bezoekers die er toch al zijn). Deze detailhandel is geen trekker op zich en in die zin geen concurrentie met de binnenstad en Hoog Catharijne. Beurskwartier/Lombokplein krijgt een binnenstadkarakter. De winkels zullen geen aantrekkingskracht hoeven te hebben van buiten, maar lopend of per fiets te bereiken zijn.
	c.	Indiener begrijpt niet waarom parkeerruimte wordt opgeofferd voor ongewilde woningen zonder parkeergelegenheid, omdat de afstand tussen de parkeervoorzieningen aan de westkant van	De parkeerplaatsen op afstand passen binnen het gemeentelijk parkeerbeleid. Ook in de binnenstad kan men vaak niet voor de deur parkeren. Deze inrichting leidt er tevens toe dat mensen eerder geneigd

	de jaarbeurs en woning te groot is voor mensen die slecht ter been zijn, of met boodschappen en of spullen moeten sjouwen.	zijn de fiets te gebruiken of te gaan lopen. Voor speciale doelgroepen zoals minder validen zullen passende oplossingen worden gezocht. Het is niet zo dat de woningen niet bereikbaar zullen zijn per auto, bijvoorbeeld voor laden en lossen, maar parkeren van de eigen auto gebeurt op afstand, tenzij gebruik wordt gemaakt van een deelauto.
d.	Daarnaast zullen deze plekken in veel gevallen worden benut door de bezoekers van de Jaarbeurs, hetgeen parkeren voor bewoners en bezoekers voor de stad en het nieuwe beurskwartier onmogelijk maakt.	Over het gebruik van deze parkeerplaatsen worden door gemeente en ontwikkelaars nadere afspraken gemaakt met de Jaarbeurs, zoals contractueel is vastgelegd.
e.	Openbaar vervoer zal vermoedelijk de respons zijn. Dat is prima indien mensen sporadisch langs komen of de stad niet vaak hoeven te verlaten. Voor de duizenden banen aan werkgelegenheid, carrière gerichte mensen met een auto van de zaak en zzp'ers is een auto echter een essentieel onderdeel bij de uitoefening van hun beroep. U creëert deze ruimte toch voor alle Nederlanders en niet voor een selecte groep die zonder auto af kan?	Het plan voorziet binnen de gemeentelijke parkeernormen in parkeervoorzieningen, alleen niet direct voor de deur of onder de woning. Mensen die niet zonder de auto kunnen, kunnen hier nog steeds goed wonen.
f.	Indiener stelt dat de P&R's aan de rand van de stad nog steeds te weinig gebruikt worden en de stad staat nu al hopeloos vol bij een evenement van de Jaarbeurs, nog zonder 5000 nieuwe inwoners en duizenden nieuwe forensen op die locatie.	De gemeente stimuleert het gebruik van P+R's, U constateert terecht dat de bezetting daarvan beter kan. Berekeningen tonen aan dat het verkeer nog verwerkt kan worden. De Jaarbeurs zet in toenemende mate bij grote evenementen al parkeren op afstand in en vervoer per pendelbus.
g.	Indiener stelt een wellicht iets minder ambitieuze, maar realistischere mix tussen appartementen, minder winkels en parkeergelegenheid.	De ambitie om een autoluw gebied met een lage parkeernorm te maken past goed bij de wens van het college om een gedurfd, groen, gezond en vooruitstrevend gebied te maken. Het parkeren op afstand ligt binnen de grens van 750m en past binnen het gemeentelijk parkeerbeleid. Op deze plek in de stad zijn bovendien voldoende andere keuzes dan de auto mogelijk (fiets, tram, bus, trein, te voet). Er zullen in slechts beperkte mate winkels toegevoegd worden. Onder de plintfuncties en voorzieningen waar in het programmaoverzicht sprake van is vallen bijvoorbeeld ook zorg-, sport- en horecagelegenheden, creatieve bedrijvigheid, commerciële dienstverlening etc.

	h.	Indiener is benieuwd waarom er in de plannen geen rekening is gehouden met het opnieuw inpassen van woningen voor huidige bewoners, omdat zij ook mogen profiteren van een mooie ingerichte ruimte na jaren van overlast.	Zie antwoord 2b.
08	a.	Indiener geeft aan dat haar woning niet meer bewoonbaar is door een toren achter de woning en doorgang naast de woning en maakt hier bezwaar tegen.	Het klopt dat de woningen straks niet meer in de huidige vorm bewoonbaar zijn. Een deel van de Croeselaan woningen wordt opgenomen in de nieuwe stedelijke blokken. Een ander deel van de woningen, ter plaatste van het toekomstige park, wordt gesloopt. De gemeente gaat uit van aankoop van alle woningen. De reden hiervoor is dat de bebouwing deels blijft behouden maar de functie zal veranderen. De woningen worden getransformeerd, het wordt straks de entree naar de hoogbouw, werkplekken of opnieuw ingedeelde woonruimtes, bijvoorbeeld voor collectieve woonvormen zoals begeleid kamer wonen.
	b.	Indiener wil in een volgende fase van de plannen fatsoenlijk worden behandeld, omdat er al 20 jaar plannen zijn voor het gebied waarbij hun woning steeds lijkt te verdwijnen.	De gemeente zal zorg dragen voor een fatsoenlijk proces van aankoop, waarbij maatwerk uitgangspunt is. De gemeente wil graag zorgvuldig omgaan met alle belanghebbenden. Indiener wordt uiteraard in een volgende fase geïnformeerd en betrokken.
	c.	Indiener wil kunnen genieten van de nieuw ingerichte Croeselaan	De inrichting van de Croeselaan zal medio 2018 gereed zijn. De woning zal uiterlijk per 1 januari 2023 beschikbaar moeten zijn voor sloop of herontwikkeling. Dat is dan dus over vijf jaar.
09	a.	Indiener informeert waarom het niet direct duidelijk is gemaakt dat een pro forma zienswijze niet mogelijk is, aangezien de omgevingsvisie geen juridische status heeft.	We hebben zo spoedig mogelijk nadat dit duidelijk werd u dit meegedeeld.
	b.	Indiener geeft aan dat met de hoogstedelijke bouw in het stationsgebied West de hoeveelheid groen per inwoner (die al onder het landelijk gemiddelde ligt) verder zal afnemen in plaats van toenemen. Daarom is de claim dat een groenere stad bijdraagt aan de gezondheid van de bevolking onjuist.	De gezondheidsvoordelen van groen worden niet bepaald door de hoeveelheid groen per inwoner, maar door de absolute hoeveelheid en vooral ook kwaliteit van het groen in de buurt. De huidige bewoners rond het Beurskwartier krijgen er veel groen bij. Voor hen is dit winst.
	c.	Indiener stelt dat groene en recreatieve gebieden zoals	De suggestie valt buiten de scope van het plangebied.

		Amelisweerd, De Haar en het Noorderpark te ver van het Beurskwartier afliggen en moeilijk bereikbaar zijn. Er had een vlotte tramverbinding moeten komen richting Maximapark en De Haar.	
	d.	Om de plannen toch te realiseren maakt u de gemeente afhankelijk van derden (projectontwikkelaars). De ervaring leert dat zij steevast hun belangen beter weten te behartigen dan de gemeente. Het leidt meestal ook tot meer van hetzelfde. Ook in dit geval zijn de plannen voor het Beurskwartier weinig origineel. Wat maakt dit een unieke Utrechtse wijk?	Wij delen uw mening niet. In de omgevingsvisie wordt juist sterk ingezet op eigenaarschap.
	e.	De gemeente laat in de plannen om financiële redenen na de gemiddelde hoeveelheid groen per inwoner te vergroten.	We maken meer groen dan nu. Per inwoner hebben wij dat niet doorgerekend. De achterliggende reden dat er meer woningen komen is de verdichtingsopgave. Met financiën heeft de keuze voor de hoeveelheid groen niet veel te maken. Eerder gaat het om de afweging, waar woon je in welke dichtheid en hoeveel groen past daarbij?
	f.	Enerzijds meldt u dat het Beurskwartier niet geschikt is voor gezinnen met kinderen, anderzijds plant u er een school met 8 groepen, dus minimaal zo'n 240 kinderen in de leeftijd 4 -12. Een substantieel deel van de woningen wordt gebouwd in Lombok. De druk op de openbare ruimte voor kinderen wordt in die wijk dus vergroot. Indiener is van oordeel dat de plannen geen bijdrage leveren aan een betere lichamelijke en geestelijke gezondheid van kinderen in Utrecht west, en noemt het Rembrandtpark als voorbeeld hoe een omgeving de opvoeding van kinderen stimuleert. De gemeente moet zich afvragen: wat moet er gebeuren wil de openbare ruimte bijdragen aan een gezonde geestelijke en lichamelijke ontwikkeling van kinderen?	Een wijk van 3500 appartementen heeft een basisschool nodig. In de het Beurskwartier komen ook kinderen te wonen, dus niet allemaal in Lombok. Het is zeker belangrijk om de openbare ruimte zo te ontwerpen dat deze geschikt is voor '8 en 80'. Dat komt in de ontwerpfase aan bod en daar zal zeker aandacht voor zijn.
10	a.	Indiener onderschrijft de behoefte aan het geplande aantal woningen	Wij delen uw mening.
	b.	Indiener stelt dat tenminste een deel van de bewoners een eigen auto voor de deur wil parkeren. Jonge ouders willen niet een heel eind met kinderen, spullen en kinderzitje sjouwen. Het	Bewoners zijn zeer divers. Bewoners die hun auto voor de deur willen parkeren zullen elders een huis zoeken. De logistieke hub is een cruciaal onderdeel van het plan. Er moet nog nader uitgewerkt worden wat de

		inrichten van een logistieke hub heeft weinig zin.	voorwaarden zijn om hier een succes van te maken. Afzetten van spullen kan ook nog steeds nabij de woning. Door geen parkeren op maaiveld, op straatniveau, vorm te geven, kunnen andere kwaliteiten van de openbare ruimte beter tot zijn recht komen: groen, spelen op straat, veiligheid et cetera.
	c.	Sommige banen vereisen het vervoer per auto omdat de werkplek niet goed met het OV bereikbaar is, te meer omdat er snel moet worden geschakeld tussen werk, school, kinderdagverblijf en woning.	De keus om hier te gaan wonen zal mede bepaald worden door hoe men zich wil verplaatsen. Nog steeds blijft het bezit van een auto mogelijk, maar op afstand geparkeerd. Lopend en fietsend kan vaak ook geschakeld worden tussen school, woning en kinderdagverblijf. Door het Beurskwartier hoogstedelijk te maken zullen deze vlak bij elkaar kunnen liggen. Het draagvlak voor voorzieningen neemt namelijk toe.
	d.	Houdt ook rekening met het toenemende aantal ouderen met een brommobiel die in het gebied wonen of die daar op bezoek komen.	Zeker, bij de uitwerking van de plannen zal toegankelijkheid voor iedereen een uitgangspunt zijn.
	e.	Indiener concludeert dat het een utopie is dat bewoners alleen deelauto's gaan gebruiken.	Er is niet alleen rekening gehouden met alleen maar deelauto's. Eigen autobezit is nog steeds mogelijk, die op enige afstand aan de andere kant van het Merwedekanaal geparkeerd kan worden.
	f.	Indiener stelt dat te grote scheiding van verkeer kan leiden tot sociale onveiligheid. Achterafpaden zijn ideale werklocaties voor groepen met verkeerde bedoelingen. Indiener acht een knip tussen het Westplein en Vleutenseweg onwenselijk zowel voor bezoekers van de winkels in Lombok als voor bewoners en bedrijven. Indiener stelt dat verkeer dat niet doorstroomt slecht is voor de luchtkwaliteit Indiener vermoedt dat de aannames in de verkeersmodellen niet stroken met het werkelijke gedrag van inwoners en bezoekers van Utrecht Indiener verwacht dat het autobezit in Utrecht niet veel verder kan dalen omdat het al relatief laag is Indiener zou een ongelijkwaardige kruising van fietsverkeer met het Westplein/Lombokplein verwelkomen, omdat dat de lange	In de omgevingsvisie ligt de focus op goede en heldere langzaam verkeerverbindingen die aansluiten op routes in de stad. De routes en groene parkruimtes in het Beurskwartier worden hierdoor verknoopt met de rest van de stad. De auto bereikbaarheid is vanuit de randen georganiseerd, zodat de kern van het gebied autoluw blijft (en dus gericht op langzaam verkeer). Door op deze plekken extra in te zetten op goede plintfuncties wordt gezorgd voor een levendig gebied. Samen met de grote hoeveelheid woningen en het principe van de gesloten bouwblokken zijn er straks veel ogen op de straat gericht. Uw opmerking over een ongelijkwaardige kruising begrijpen we niet. Als u een ongelijkvloerse kruising bedoelt, dan kiezen we daar op de kruising Leidseweg/Westplein niet voor omdat een gelijkvloerse kruising meer past bij een centrummilieu. Technisch is hij echter wel mogelijk en inderdaad het bevordert het doorfietsen. De kosten zijn echter veel hoger.

		wachttijd bij de verkeerslichten verkort Indiener stelt een fietsrotonde voor bij het Westplein	
	g.	Indiener waarschuwt voor ontmoetingen tussen bevolkingsgroepen op straat, omdat menging in de publieke ruimte voor spanning zorgt door concurrentie om ruimte en oppervlakkig contact.	In de stad zijn er altijd ontmoetingen tussen diverse bevolkingsgroepen. Dat biedt voor- en nadelen die horen bij het leven in de stad. Utrecht streeft er naar een inclusieve stad te zijn. Door het grote aantal mensen (prikkel) in de stad zijn ontmoetingen met vreemden inderdaad oppervlakkig. De behoefte aan contact met bekenden is er echter niet minder om en vraagt ook om ruimte. Met de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein ontstaan er verschillende openbare verblijfsruimten, meer dan nu het geval is. In de bouwblokken zullen bewoners collectieve ruimten (bijvoorbeeld daktuinen) hebben waar minder menging plaats vindt dan op straat.
	h.	Indiener stelt voor om het beleid voor het verbeteren van onderlinge betrekkingen vooral te focussen op werk- en studiesituaties: plekken waar mensen langer vertoeven en een gezamenlijke identiteit delen zonder met elkaar te concurreren	Op die plekken is dat inderdaad gemakkelijker. We hebben niet de illusie alle groepen te kunnen mengen door ze te laten ontmoeten in de openbare ruimte. In de woonblokken wordt het ook belangrijk om niet alle groepen door elkaar te laten wonen, maar mensen met een gezamenlijke identiteit bij elkaar zodat zij collectieve ruimten met elkaar kunnen delen. We hechten echter veel waarde aan het treffen van de burens, binnen en buiten, ten bate van verdraagzaamheid en zorg voor elkaar. Bij een 'bekende vreemde' zijn mensen immers meer betrokken dan bij een vreemde.
	i.	Indiener verwijst naar SER-ladder van duurzame verstedelijking en ziet geen behoefte aan ruimte voor werken, vanwege een percentage van leegstand van kantoor van 25% en een leegstand van industriële objecten van 22% per 1-1-2016.	De ambitie van het college is om de groei van de stad en de groei van de werkgelegenheid hand in hand te laten verlopen. Toevoegen van werkruimtes, juist op deze plek, is een belangrijk middel daartoe. De kantoren leegstand in Utrecht als geheel bedraagt momenteel 12,5%, in het Stationsgebied is dat slechts 3%. (bron: Onderzoek Utrecht, Cushman & Wakefield, zie: Vastgoedmonitor Utrecht 2016 d.d. april 2017). De gemeente Utrecht kent slechts enkele locaties waar uitbreiding van de kantorenvorraad wordt toegestaan. Het Stationsgebied is daarbij een belangrijke kantoorlocatie: de provincie heeft namelijk aangegeven dat het Stationsgebied de enige locatie in de provincie is, waar de vraagverwachting hoger ligt dan de planvoorraad. Wij zien derhalve ruimte

			<p>voor toevoeging van kantoorruimte in het Stationsgebied. Daarbij moet bedacht worden dat het in het Beurskwartier/Lombokplein om andere kantoren gaat dan rond het Jaarbeursplein en aan de Graadt van Roggenweg, namelijk kleinschaliger en in mengvormen met andere functies, bijv. woon-werkcombinaties. Bij bedrijfsruimten zal het ook veelal om kleinschalige combinatiefuncties gaan. Dat de vraag naar kleinschalige bedrijfsruimten in Utrecht groot is, blijkt uit de hoge bezettingsgraad van de bestaande bedrijfsverzamelgebouwen (zie Vastgoedmonitor Utrecht 2016 d.d. april 2017).</p>
	j.	<p>Indiener verwijst naar leegstaande commerciële panden in Lombok en geeft aan dat de gemeente elders in de stad winkelruimtes zal moeten saneren of transformeren alvorens het weer kan toevoegen.</p>	<p>De hoeveelheid toe te voegen winkelruimte in Beurskwartier/Lombokplein zal beperkt zijn, en zich vooral richten op de nieuwe bewoners en werkfuncties die in de plannen worden toegevoegd..</p>
	k.	<p>In de schets in de publieksfolder wordt voorzien in een hoge woontoren op de kop van Lombok. De hoogte van 70-90 meter daarvan sluit niet aan op de naastgelegen bebouwing.</p>	<p>De door u bedoelde toren van 70 meter is onderdeel van een bouwblok dat in een overgangszone ligt. Het grenst aan de noordzijde aan de bebouwing aan de Leidseweg en aan Lombok, bebouwing die gekenmerkt wordt door een relatieve kleine schaal. En het grenst aan de zuidzijde aan de Graadt van Roggenweg waar veel grootschaliger bebouwing voorkomt met flinke bouwhoogten.</p> <p>Daarom is hier gekozen voor een bouwblok met een mix van hoog- en laagbouw. Een kleine korrel (12 meter) aan de Leidseweg en hoogbouw aan de kant van de Graadt van Roggenweg. Hieraan refereert de in de concept omgevingsvisie voorgestelde bouwhoogte van 70m. Een hoogte die overigens ook mogelijk is op grond van de zogeheten schalen kaart uit het masterplan (Masterplan Stationsgebied 2002)</p> <p>Naar aanleiding van uw reactie en andere reacties op dit punt hebben we de voorgestelde hoogte nogmaals kritisch in beschouwing genomen. Wij zijn het met u eens dat juist op dit punt in het plan het effect (uitzicht en bezonning) op de bestaande bebouwing relatief groot is en het contrast erg groot. Wij stellen daarom voor de hoogte van deze toren te verlagen van 70 meter naar 45 meter, waarmee een meer acceptabele overgang</p>

			<p>naar de bestaande bebouwing wordt gemaakt.</p> <p><i>Naar aanleiding van deze reactie zal de omgevingsvisie op dit punt worden aangepast. Zie hiervoor de Reactienota 2.3.1</i></p>
	l.	Beeldbepalende elementen en oriëntatiepunten van Lombok, zoals de Ulu-moskee, de Antoniuskerk en de Houtzaagmolen zullen daardoor minder goed zichtbaar worden.	<p>Er komt veel ruimte vrij bij de ingrijpende herinrichting van de Graadt van Roggenweg er het huidige Westplein. Dit is ruimte die voorheen verkeersruimte was. Het is een kans om de bebouwing van de Leidseweg door te zetten richting Van Sijpesteijnkade. Ook het water van de Leidsche Rijn wordt hier doorgetrokken, stadsstructuren worden hersteld. Een consequentie is inderdaad dat het zicht op de houtzagenmolen en Antoniuskerk vanaf het Westplein minder goed zal zijn door het daar toegevoegde stadsblok. Lombok wordt daarentegen weer goed aangehaakt aan de stad en de barrièrewerking van het Westplein wordt opgeheven. Het zicht vanaf de Leidseweg blijft ongewijzigd.</p> <p>De nieuwe stadsstraat loopt direct langs de moskee waardoor juist het zicht op de moskee heel goed zal zijn. Dit past ook bij zo'n herkenbare stedelijke functie.</p>
	m.	Bovendien vreest indiener dat een deel van Lombok letterlijk overschaduwd wordt door dat de toren ten zuidoosten van de wijk komt te liggen.	zie antwoord onder 10k
	n.	Indiener stelt voor functies in de plint in te zetten voor wonen, zo kan in maximaal 6 woonlagen een hoge dichtheid worden bereikt.	<p>Goed punt, wonen kan op veel plekken een prima plintinvulling zijn. Dit is al meegenomen in de planvoorstellen. Wel worden op sommige specifieke locaties, zoals aan de centrumboulevard, andere functies in de plint gevraagd.</p> <p>Het plan overstijgt in woningaantallen fors een plan dat beperkt is tot 6 bouwlagen.</p>
	o.	Hoogbouw is duur.	<p>In dit plan bouwen we niet alleen hoogbouw. We doen beide: een groot deel van de woningen wordt in blokken tot maximaal 8 lagen gerealiseerd; daarbij komt ook nog een deel van de woningen die in hoogbouw gerealiseerd wordt. Recente Utrechtse ervaring leert dat ook in hoogbouw woningen met een redelijke huur kunnen worden gerealiseerd.</p>

	p.	Indiener heeft bezwaar tegen de sloop van woningen aan de Croeselaan. Ook hier dient het nieuwe plan zich aan te passen aan de bestaande bebouwing. Sloop is voor bewoners zeer ontwrichtend en procedures zijn lang en kostbaar. Dat betekent onnodige vertraging in de realisatie en leed voor inwoners.	zie beantwoording onder 2b. De gemeente gaat uit van aankoop van alle woningen.
	q.	Indiener vraagt aandacht voor voldoende huisvesting voor middeninkomens die nu vaak teveel verdienen voor de sociale huursector en te weinig voor veel huurwoningen in de vrije sector en ook niet altijd aan een hypotheek kunnen komen. Indiener verzoekt gemeente om zorg te dragen voor huurwoningen met een huurprijsklasse tussen de 700 en 1000 euro per maand. Mogelijk is dat voornemen er al, maar is niet verwoord in dit plan.	In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van minimaal 20% sociale woningbouw in het Beurskwartier. En ook komt in het Beurskwartier een substantieel deel middenhuur. Wij onderschrijven het belang van woningen in het middensegment van de huurmarkt. Sinds 2014 bestaat het Actieplan Middenhuur, om de productie van woningen in dit segment te stimuleren. Belangrijke doelgroepen voor middenhuur zijn net afgestudeerden, gezinnen met een middeninkomen en jonge huishoudens die instromen in sociale huur maar vervolgens niet kunnen doorstromen en daardoor in feite scheefwonen. Recent heeft het college een voorstel naar de raad gestuurd om dit actieplan te actualiseren, waarbij de focus naast productie komt te liggen op de prijswaardigheidsverhouding van de woningen. De gemeenteraad zal hierover dit najaar een besluit nemen. Indien de Raad dit actieplan vaststelt zal het uitgangspunt worden voor de uitwerking van de omgevingsvisie. <i>De tekst op pagina 60 van de Omgevingsvisie wordt vanwege deze zienswijze op de recente ontwikkelingen aangepast Hierbij wordt ook de tekst over het sociaal programma iets aangescherpt. (zie bijlage 1).</i>
	r.	En ook als ze al aan een hypotheek kunnen komen, dreigen ze door de snel stijgende huizenprijzen uit Utrecht verdrongen te worden.	Het is onze ambitie om een gevarieerd woningaanbod voor een diversiteit aan type huishoudens te realiseren. Passend en betaalbaar kunnen wonen zijn belangrijke doelstellingen van ons woonbeleid.
11	a.	Indiener spreekt waardering uit voor het proces dat met omwonenden en belangstellenden is gevoerd in de afgelopen periode, en de heldere keuze die het gemeentebestuur maakt.	Dank voor de waardering voor het doorlopen proces
	b.	Indiener geeft aan dat zwijgende meerderheid vaak positief is, maar geen zienswijze indient. Indiener vindt het positief dat groei wordt opgevangen bij het belangrijkste ov-knooppunt.	Wij delen uw mening.

		Door compact en gedifferentieerd te bouwen ontstaat een aangenaam woongebied. Ook de keuze voor voetgangers- en fietsers in plaats van de auto is een goede en toekomstgericht. De ruime boulevard en parken zijn belangrijke kwaliteitsdragers van het plan. Het behoud van de Korenbeurs is een goede keuze.	
	c.	Indiener geeft aan dat er een stedenbouwkundige fout wordt gemaakt door direct achter en tegen de te handhaven complexen hoge nieuwbouw- blokken te plaatsen. Je moet hier kiezen voor handhaven en dan geen groot blok erachter aan vast, of ook dit complex dan toch maar grotendeels slopen.	Er is met opzet gekozen voor beide, dus én handhaven én torens toevoegen. De bestaande woningen blijven niet in hun huidige opzet bestaan, maar transformeren mee met het hoogstedelijke gemengde bouwblok. Het handhaven van een beneden-/bovenwoning met tuin legt dusdanige beperkingen aan het bouwblok op (met name op de hoeken) dat de woningen beter inpasbaar zullen zijn als het type verandert. Misschien worden het wel werkunits of een entreegebouw voor een hoge toren. Door de gebouwen soms niet te slopen wordt een extra "laag" in de architectuur toegevoegd, namelijk die van de jaren '30 in de vorige eeuw.
	d.	Plinten verdienen aandacht volgens de indiener: grenzend aan de Jaarbeursboulevard niet-woonfuncties en in de andere plinten wel woonfuncties.	Er is in de omgevingsvisie veel aandacht voor plinten. Echter naast de niet-woonfuncties aan de Jaarbeursboulevard zijn er nog meer denkbare plekken waar bijvoorbeeld een terras, koffiebar, kinderdagverblijf, sportschool een toegevoegde waarde kan zijn voor het wonen aan de straat, en de levendigheid op straat in het Beurskwartier. Sommige functies zijn ondersteunend aan het wonen en werken in het gebied, en minder van belang voor de bezoekersstroom van de Jaarbeurs.
12	a.	De indiener wenst met zijn organisatie bij alle plannen te worden betrokken en verwijst naar de Toegankelijkheidslijst	Tijdens het opstellen van de Omgevingsvisie is gesproken met SOLGU (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) en is extern advies ingewonnen over toegankelijkheid. Dit heeft geleid tot de passage over toegankelijkheid voor iedereen op pagina 113 van de Omgevingsvisie. Dit geeft voldoende aanleiding om in volgende ontwerpfases het gesprek met Solgu op een constructieve manier te voeren, inclusief de uitvoering van Motie 39.
	b.	Indiener: zorg dat alle 600 nieuwe woningen, conform motie 39, tenminste 'bezoekbaar' zijn.	Zie 12a
	c.	Volgens de 'Utrechtse Standaard' mogen mensen niet op	Dat streven is er zeker. In overleg met betrokkenen, zoals SOLGU

		voorhand worden buitengesloten. Dat wil zeggen dat gestreefd moet worden dat alle onderdelen van het nieuwe Lombokplein bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar (BTB) zijn voor mensen met beperkingen.	(Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) zullen de plannen voor het Lombokplein worden uitgewerkt.
	d.	Een bevaarbare Leidsche Rijn impliceert hoge bruggen. Omdat alle voetpaden toegankelijk moeten zijn, heeft dit consequenties voor alle bruggen over de Leidsche Rijn. De hellingen die nodig zijn om de hoogteverschillen te overbruggen zullen bijzonder lang zijn. Dit vraagt veel ruimte en valt niet makkelijk in te passen. Het is van belang dat in alle plannen extra aandacht is hoe de BTB van bruggen wordt gewaarborgd.	Inderdaad zullen de bruggen over de Leidsche Rijn iets boven de aangrenzende de straten uitkomen om de Leidsche Rijn bevaarbaar te maken. Tegelijkertijd is het de bedoeling dat de voetpaden op de bruggen toegankelijk zijn voor iedereen. Hellingen naar de bruggen toe vragen veel ruimte. De bruggen en de omgeving van de bruggen zijn daarom al globaal geschetst, zodat de haalbaarheid kon worden getoetst. Bij de verdere planvorming zal veel aandacht nodig zijn voor een zorgvuldige uitwerking. Bij de uitwerking van de plannen zal nader worden onderzocht hoe de criteria voor toegankelijkheid zich verhouden tot de fysieke mogelijkheden in de nieuwe situatie.
	e.	Mochten er aanleglocaties worden ontwikkeld, dan is het van belang dat deze aanleglocaties BTB zijn.	In het plangebied zouden aanlegvoorzieningen kunnen komen voor boten voor verschillende doelgroepen. Bij verdere planvorming kan met betrokkenen (waaronder Solgu) worden bepaald voor welke aanlegvoorzieningen het belangrijk is deze toegankelijk te maken voor minder validen.
	f.	De stadsstraat zal als 30 km zone worden ontwikkeld en waarschijnlijk zal de verkeersdruk vrij hoog zijn. Het verkeer zal zich als een trage continue stroom verplaatsen en zonder extra voorzieningen zal deze weg moeilijk oversteekbaar zijn. Er is extra aandacht nodig zodat mensen met beperkingen (waar onder ouderen, kinderen, mensen met beperkingen) ook veilig kunnen oversteken.	De stadsstraat wordt voorzien van een ruim midden-eiland, zodat de straat in etappes kan worden overgestoken. Zo nodig worden bij de belangrijkste oversteekplaatsen verkeerslichten toegepast.
13	a.	Indiener ziet de menselijke maat niet in de plannen van de hoogbouw	De hoogbouw reageert op twee manieren op de menselijke maat. Ten eerste in de plint. Hier zal in de vormgeving en uitstraling veel aandacht zijn voor menselijke maat. Dit wordt beschreven op pagina 74 van de omgevingsvisie. Ten tweede ligt de hoogbouw altijd terug ten opzichte van de rooilijn / straat. Hier bedoelen we mee dat een gevel van 90m hoog nooit op de stoep "landt", maar dat er altijd een lager gebouw van

			bijvoorbeeld 25m of 12m voor staat. In de straten die we maken wordt hoogbouw dus altijd in de tweede lijn neergezet (zogenaamde podiumgebouwen).
	b.	Indiener wil aan de Croeselaan blijven wonen	Zie beantwoording vraag 2b. Blijven wonen aan de Croeselaan is niet mogelijk: alle woningen worden aangekocht door de gemeente. Een deel van de bestaande woningen wordt in een andere vorm en functie ingepast in grotere bouwblokken. Een ander deel wordt gesloopt. In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.
14	a.	Indiener geeft aan positief te zijn over de algehele visie van het Beurspartij.	Goed om te horen
	b.	Indiener maakt zich zorgen over: <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid / verkeer en vervoer - Geluid - Zon - Wind - Toename concurrerende functies - Mogelijke bouwoverlast andere gebouwen als de Galaxytoren in gebruik is 	Het is onvermijdelijk dat na oplevering van het Amrathhotel er zaken zullen veranderen, we zullen na de vaststelling van de omgevingsvisie en bij de planvorming en uitwerking van het Beurskwartier alle belangen meewegen en onderzoek doen naar bovengenoemde aandachtspunten. Naast overlast zal de Galaxytoren ook profiteren van de ligging in een aantrekkelijk en bruisend Beurskwartier. De concurrerende functies kunnen ook ondersteunend werken. Als er diverse functies zijn genereert dat meer bezoekers waar ook bijvoorbeeld de horeca van de Galaxytoren van kan profiteren. Er is in het stationsgebied veel ervaring met het naast elkaar plaatsvinden van bouw en in bedrijf zijnde bedrijvigheid. T.z.t. zal daarover afstemming plaats vinden.
	c.	De ontwikkelaar van de Galaxytoren wil graag op de hoogte worden gehouden over de planning en verdere uitwerking van de plannen.	Dat kan.
	d.	Met het huidige informatieniveau kan de indiener niet goed duiden wat de consequenties zijn voor de Galaxytoren.	Er is zeer regelmatig overleg tussen de gemeente en de Amrath over de eigen ontwikkeling. Toelichting op concrete vragen kunnen hier aan de orde worden gesteld. Uit de zienswijze wordt niet geheel duidelijk om welke concrete vragen het gaat.

15	a.	<p>Indiener spreekt lof uit over het revolutionaire karakter van het plan – de plannen voor veel woningen en de verdere invulling van dit gebied met ook plantsoenen en parken - , en hoopt dat de discussie zal gaan over de kwalitatief goede architectuur van de gebouwen, en niet blijft hangen in wel of niet hoogbouw.</p>	<p>Dank voor dit compliment.</p>
	b.	<p>De openbare ruimte moet aangenaam zijn voor de gebruikers ervan, sociaal veilig en zonder overlast van windhinder en forse schaduwen van hoge gebouwen, verkeerde inrichting (speelplaatsen en vuilcontainers op onhandige plekken enz.). Bezonningsstudies zullen zich voor de ontvouwde plannen dus ook moeten uitstrekken tot en met de openbare ruimten. De eventuele windhinder dient dus vooraf door middel van een stedenbouwkundige maquette in een windtunnel te worden onderzocht. Onduidelijk is of dit nu al is gebeurd en wat de bevindingen zijn! En als dit niet gebeurd is, of dit voorafgaande aan de besluitvorming nog gaat gebeuren.</p>	<p>Dit is nog niet gebeurd bij het opstellen van de omgevingsvisie. Er is nu een stedenbouwkundige plankaart getekend die indicatief is. Deze kaart laat wel zien in welke mate er ongeveer gemengd wordt binnen de bouwblokken (korrel en hoogtes). Wat er na de vaststelling staat te gebeuren is dat er voor het Beurskwartier en Lombokplein als geheel Stedenbouwkundige programma's van Eisen (SpvE) worden opgesteld, welke vervolgens weer wordt gedetailleerd in ruimtelijke spelregels per bouwblok. Hierin komen aspecten als windhinder, bezonning en afvalinzameling aan de orde. Daarna zal blok voor blok ontworpen worden en kunnen de wensen en eisen omtrent bezonning, daglichttoetreding, windhinder meegenomen worden. Waarbij het tweede bouwblok reageert op het eerste, en de volgende weer op de eerdere bouwblokken. Deze studies zullen dus niet voorafgaande aan de besluitvorming over de omgevingsvisie plaatsvinden.</p>
	c.	<p>Resultaten van dergelijke onderzoeken moeten er echter wel zijn om als stadsbestuur over deze plannen te kunnen besluiten.</p>	<p>Een omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen van de ontwikkeling van een gebied weer. Onderzoeken naar bezonning en windhinder kunnen pas plaats vinden in het kader van de uitwerkingen van de omgevingsvisie, als de exacte locatie en bouwhoogte van de nieuwe bebouwing bekend zijn.</p>
	d.	<p>Voor de inrichting van de openbare ruimte dient voldoende budget t.b.v. een kwalitatieve en zorgvuldige bestrating, verlichting en dergelijke gereserveerd te worden. Daar komt nog bij dat het ontwerp van de bebouwing en dat van de openbare ruimte waarschijnlijk niet door dezelfde persoon of team worden gemaakt, dus dat vereist ook supervisie om het tot stand komen van een goed geheel te kunnen bewaken. Ook dat vereist aansturing en bewaking door de gemeente en Welstand.</p>	<p>De gemeente staat voor een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in het Beurskwartier en Lombokplein en omgeving. Deze sluit aan bij de kwaliteit van het stationsgebied en gaat op een vanzelfsprekende manier over in de aangrenzende Utrechtse wijken. Voor de planvorming voor gebouwen en buitenruimte wordt samen gewerkt door interne en externe deskundigen. De kwaliteitsbewaking is in handen van het supervisieteam. In het supervisieteam is de welstandscommissie vertegenwoordigd.</p>

e.	Bij alle geïnstitutionaliseerde aandacht voor duurzaamheid, circulaire economie en processen, hoopt indiener dat de aansturing op de schoonheid van de gebouwde omgeving dus niet ondergesneeuwd raakt. En dat B en W en hun ambtenaren hierop zullen toezien en het nakomen van de goede voornemens voor kwaliteit in de architectonische vormgeving, in de detaillering, differentiatie en het (warme) materiaal gebruik effectief weten te bewaken.	Daar gaan wij wel van uit, het maakt allebei een belangrijk deel uit van het slagen van deze ontwikkeling.
f.	De decennialange en vrijwel constante dreiging van sloop bracht economische schade aan de eigenaren van huizen aan de Croeselaan. De huizen bleken tegen voor deze locatie normale prijzen niet verkoopbaar. De A-locatie van de woningen werd niet verdisconteerd. Bij de verwerving in de komende jaren zal men dus niet klakkeloos op zulke gegevens als referentiekader kunnen afgaan.	Bij aankoop van de woningen zal voor de waardebepaling worden gekeken naar referenties buiten het plangebied in de nabije omgeving.
g.	Indiener is tegen de sloop van de Croeselaanpanden, omdat het lopen langs het park in het donker een beklemmende aangelegenheid wordt en is met name bang voor een afnemende sociale veiligheid.	Aan het nieuwe park komen veel nieuwe woningen en andere functies die zorgen voor een grotere levendigheid in het gebied en 'meer ogen op de straat' dan in de huidige situatie. Ook de Croeselaan zal extra bezoekers trekken die de middenberm als een park gebruiken (hardlopen, hondenwandeling, etc.). Belangrijke routes door het gebied zullen goed verlicht zijn. Bij de groene inrichting van het park en de Croeselaan zelf is sociale veiligheid zeker een aandachtspunt. Het park zorgt ervoor dat er tussen de hoogbouw in een mooie open ruimte is waar overdag mensen elkaar kunnen ontmoeten en in de zomertijden ook in de avond. Deze ontmoetingen kunnen voor meer binding tussen de buurtbewoners zorgen, waardoor de sociale controle in de buurt toeneemt. Indien het park goed verlicht wordt, hoeft dit in de donkere maanden niet te leiden tot een beklemmende aangelegenheid. Daarnaast zal het park niet afgelegen liggen, maar zullen in de wijde omgeving diverse voorzieningen en/of huizen/hoogbouw staan waaruit mensen direct zicht hebben op het park.
h.	Indiener geeft aan dat Portaal het financieel lastig krijgt om	Wij hebben er vertrouwen in dat Portaal en ook de andere STUW partners

	goede architectuur terug te bouwen wanneer zij vergelijkbare woningen als de woningen die worden gesloopt willen terugbouwen, omdat de lage huren niet zullen lonen.	dit prima kunnen. In Utrecht zijn diverse kwalitatief hoogwaardige woningbouwprojecten gerealiseerd door woningcorporaties.
i.	Het ligt daarmee voor de hand de huidige woningen te behouden, deze zijn 10 jaar geleden gerenoveerd en de huidige huurders hebben het meeste recht om hier te blijven wonen.	zie beantwoording van vraag 2b. De woningen, ter plaatste van het toekomstige park, zullen worden gesloopt. In de volgende fase zal met de huidige bewoners (en in overleg met Portaal) worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.
j.	Het blok sociale woningbouw is eind jaren dertig gebouwd door de Utrechtse architect Peter van der Wart (1901 - 1985). De architectonische detaillering – profilering en differentiering in de gevel – alsmede het bijzondere materiaalgebruik – Utrechts plat in verschillende kleuren – zorgen voor mooie gevel, een levendig plint waar het aangenaam verpozen en langs lopen is. Als het om behoud van het oude in de nieuwe wijk gaat, zou ook dit deel van de bebouwing beter kunnen blijven staan. Qua stijl is het, net als de andere huizenrij, aan de Veemarktplein-Croeselaan, alleszins de moeite waard om te behouden en karakteristiek voor de woningbouw van periode uit de jaren dertig. Al eerder zijn in deze stad (mindere) scheppingen van deze architect op de monumentenlijst geplaatst.	De kwaliteit van de jaren 30 architectuur van Van der Wart wordt onderschreven, alhoewel het geen monumentenstatus heeft. Met dit plan is gekozen om een deel de woningen van deze architect op te nemen in de nieuwe bouwblokken. Hiermee wordt niet alleen voor een deel van deze bestaande kwaliteit behouden, maar blijft ook een stukje historie zichtbaar. De positie van het park komt voort uit een essentieel stedenbouwkundige principe: alle bouwblokken in het plan grenzen aan een groene ruimte, ofwel aan een van beide parken, ofwel aan de groen ingerichte centrumboulevard. Aan deze groene ligging wordt een belangrijk deel van de toekomstige woon- en leefkwaliteit ontleend. Dit is straks een belangrijk argument om in dit hoogstedelijke gebied te willen zijn. Het park aan de Croeselaan is goed zichtbaar en bereikbaar voor de stad. Bovendien bepaalt dit park deels de identiteit van het Beurskwartier. En het park legitimeert het wonen in hoge dichtheden. De meeste mensen in het Beurskwartier hebben geen eigen tuin, maar wel de beschikking over een balkon, daktuin en dus een park voor de deur.
k.	Indiener stelt voor de woningen niet te slopen voor een doorsteek van de Moreelsbrug naar het Beurskwartier, maar om het café de Korenbeurs hiervoor te gebruiken, zodat een fietstunnel naar het park ontstaat. Deze kleine ombuiging voor fietsers lijkt geen onoverkomelijk bezwaar, dit zien we in de	Een kleine omfietsbeweging is inderdaad geen onoverkomelijk bezwaar. Het toevoegen van een echte route in plaats van een onderdoorgang vinden wij wel een toegevoegde kwaliteit, ook in verband met de sociale veiligheid. De Korenbeurs is bovendien een architectonische verbijzondering binnen de architectuur van de Croeselaan en daarmee

		binnenstad ook.	juist boeiend om te behouden naast een deel van de door portieken ontsloten beneden-/bovenwoningen.
	i.	<p>Indiener maakt bezwaar tegen een hoog en groot gebouw pal tegen de achtergevels van woningen aan de Croeselaan die in de plannen blijven staan, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mooie tachtig jaar oude bomen in de achtertuinten zullen sneuvelen, die goed zouden kunnen aansluiten op het plantsoen - Het gebouw de gevelfront van de Croeselaanwoningen overheerst - Het gebouw zon en uitzicht ontnemt - Dit grote planschade met zich meebrengt - Er al lange tijd sloopplannen zijn, en nu de strijd tegen sloop gewonnen lijkt te zijn, moeten de bewoners er zelf uit. Het zijn ruime woningen op een A-locatie, de bewoners willen blijven wonen. <p>Indiener roept op de hoogbouw ergens anders te plaatsen als hoogbouw echt nodig is.</p>	<p>Er is weliswaar voor gekozen om de bestaande bebouwing op te nemen in de nieuwe bouwblokken, maar ze transformeren volledig mee met het hoogstedelijke gemengde bouwblok. De woningen in hun huidige vorm en functie zijn hierin –zoals de inspreker ook al aangeeft- niet inpasbaar. De stad Utrecht staat voor een grote verdichtingsopgave. De locatie, die dicht bij een OV-knooppunt ligt, is erg geschikt om veel woningen aan de stad toe te voegen. Deze nieuwe bewoners hebben straks de beschikking over verschillende vormen van openbaar vervoer en voegen daardoor relatief weinig nieuw autoverkeer aan de stad toe. Hoogbouw is een middel om in hoge dichtheid te bouwen. Bovendien is dit een locatie waar al veel hoogbouw is en nog in de planning zit, daarom is juist hier hoogbouw wel op zijn plek is. Het gebied wordt zo één geheel met het bestaande stationsgebied aan de westkant van het spoor.</p> <p>De gemeente gaat uit van aankoop van alle woningen. De reden hiervoor is dat de bebouwing deels blijft behouden maar de functie zal veranderen. Uitgangspunt hierbij is schadeloosstelling voor de bewoner/eigenaar.</p>
	m.	Wat blijft er over van de beleving van de sociale veiligheid na sluitingstijd? Door sloop en het uitkopen van bewoners wordt het in de nachtelijke- en ochtenduren saai en sociaal onveilig voor een groot deel van de Croeselaan.	zie beantwoording onder 15g.
	n.	De keuze voor weinig of geen parkeerplaatsen in het gebied roept de vraag op of dit parkeerverbod commerciële ontwikkelaars van de woningbouw (bij de hoogbouw of bij de verticale tenders) niet zal afschrikken.	Op de woningmarkt in centrumgebieden neemt de vraag naar eigen parkeerplaatsen af. Het autobezit daalt. De vraag naar deelauto's neemt toe. Aan die vraag wordt in het plan voldaan. Bovendien is het mogelijk om een eigen auto te bezitten, maar deze zal op afstand geparkeerd moeten worden.
	o.	Vermoedelijk worden de koophuizen toch erg duur – realiseer dat de huur- en koopprijzen van huizen in de binnenstad nu al onbetaalbaar zijn voor de middeninkomens of lager! – en zulke bewoners stellen (huurders of kopers) hogere eisen aan	De druk op de woningmarkt is een van de redenen om intensief te bouwen naast het station. Er is ook een doelgroep die comfort ontleent aan wonen bij een groot station en minder aan eigen autobezit.

		comfort, onder meer één of soms twee parkeerplaatsen voor hun auto's.	
p.		Ook voor andere groepen die men in het Beurskwartier wil aantrekken, zoals senioren, kan dit parkeerverbod bezwaarlijk zijn – lange afstanden lopen naar de parkeergelegenheid aan de andere zijde van het Merwedekanaal is niet te doen voor degenen die slecht ter been zijn. Of komen er ook rollende trottoirs naar die parkeergelegenheden?	Het is nog niet duidelijk of er een voorziening komt tussen de parkeerplaatsen en de woningen. Bovendien komen de deelauto's wel direct bij de woningen. Daar kan met ook gebruik van worden gemaakt. Voor mensen met een gehandicaptenkaart zal een passende oplossing moeten worden gevonden.
q.		Hoe dan ook, dit voornemen verdient eerst nader onderzoek, o.m. naar de wijze waarop een parkeervrije woonomgeving toch aantrekkelijker te maken is en met welke extra voorzieningen aanvankelijke bezwaren voor investeerders en bewoners kunnen worden weggenomen.	Dit zal in verdere planstadia worden onderzocht. Bijvoorbeeld fijnmazig openbaar vervoer, shuttlediensten en dergelijk. In de diverse onderzoeken die hiervoor in het kader van het Living Lab zijn gedaan zijn hiervoor al diverse ideeën gelanceerd (zie rapporten www.utrecht.nl/beurskwartierlombokplein).
r.		Indiener geeft aan dat sommige bewoners-eigenaren helemaal niet weg willen. Het moet mogelijk zijn voor de bewoners-eigenaren die dit wensen om in hun eigen appartement te kunnen blijven wonen. Gedwongen vertrek is respectloos, zeker als zal blijken dat er daarna studenten in hun woning gaan wonen.	Zie beantwoording onder 2b. Het klopt dat de woningen straks niet meer in de huidige woonvorm bewoonbaar zijn. De gemeente gaat uit van aankoop van alle woningen, waarbij zorgvuldig met belangen van bewoners zal worden omgegaan.
s.		De huur- en kooprijzen zijn in en nabij het centrum van de stad tot torenhoogte gerezen en het is niet erg aannemelijk dat via de markt of de gangbare procedures van woningcorporaties bewoners van hier naar vergelijkbare (grote!) huurwoningen tegen min of meer gelijke huurprijzen op een vergelijkbare (top-A) locatie zullen kunnen verhuizen. Hetzelfde geldt voor bewoners-eigenaren.	Het uitgangspunt bij verwerving dan wel onteigening is vergelijkbaar woongenot. In principe worden huurders/eigenaren schadeloos gesteld.
t.		Indiener eist dat de gemeente pas gaat aankopen als het absoluut zeker is dat de bouwplannen, op of naast de plek waar bewoners wonen, echt doorgaan en vastgesteld is dat en wanneer men spoedig gaat bouwen.	Het aankopen van woningen zal individueel maatwerk zijn. Er zijn ook diverse bewoners die juist aandringen op een snelle aankoop van hun woning als de omgevingsvisie is aangenomen. Gemeente zal in ieder geval pas gaan aankopen als de plannen zijn vastgesteld.
u.		Bewoners van sociale huurwoningen dienen een voorrangrecht	In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en

		te worden verleend op qua woonoppervlakte en prijsniveau vergelijkbare nieuwe woningen die worden gebouwd in het Beurskwartier.	afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied nieuwe woonruimtes te vinden. Wanneer wij hiertoe kansen zien zullen wij met beleggers/ontwikkelaars proberen afspraken te maken over mogelijkheden voor voorrang voor deze bewoners
	v.	Bewoners-eigenaren hebben eveneens een fundamenteel recht om in dit gebied te kunnen blijven wonen. Dit kan gerealiseerd worden door als stadsbestuur dit voorrangrecht af te dwingen bij de ontwikkelaars/eigenaars van die woningen.	Ook voor eigenaar-bewoners geldt hetzelfde principe: de gemeente zal als zij hiertoe kansen ziet, proberen afspraken te maken over mogelijkheden voor voorrang voor deze bewoners. In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.
	w.	Om woningen in dit gebied beschikbaar te hebben voor verhuizende huurders of eigenaren zou men met de bouw van appartementen met name in het gedeelte direct langs de Jaarbeurshallen moeten beginnen. Zo komen immers tijdig appartementen – huur en koop – beschikbaar die voor de bewoners die per se in dit gebied willen blijven wonen. Dit moet in de fasering van de bouwplannen voor het Beurskwartier worden opgenomen.	De planning is nog niet bekend, maar het ligt voor de hand om in verband met de doorstroming eerst nieuwe woningen te bouwen voor mensen die in het gebied willen blijven wonen en dat i.v.m. de sloop niet kunnen. Overigens zullen de woningen boven het Amrath-hotel en de Healthy Urban Quarter al opgeleverd zijn voordat de ontwikkeling van het Beurskwartier begint.
16	a.	<p>Indiener geeft aan dat de randvoorwaarden voor het Lombokplein te summier worden beschreven in de omgevingsvisie. Het goed formuleren van de gewenste functies is nodig om vertrouwen te hebben in het nu nog niet in detail invullen van het zuidelijke blok. Het plein moet een Lombokse identiteit krijgen met de stedelijke functies van een binnenstadplein vergelijkbaar met het Neude: verbinden en ontmoeten, poort van Lombok, een kleinschalige eigenwijze plek t.o.v. de grootschalige ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn, verschillende kwaliteiten die elkaar versterken.</p> <p>Indiener is wel tevreden over het feit dat er op deze plek geen woningen worden gemaakt, en over het benutten van het</p>	<p>De wens van het OLC voor een Lomboks en levendig Lombokplein is bekend. Dit is overgenomen in de omgevingsvisie. De meningen verschillen echter over de afmetingen van het plein, de invulling en haalbaarheid met specifieke functies en de omvang van wonen op het plein. Afsproken is daarom om – onder andere door bezoeken aan referentieprojecten en ontwerpssessies- gezamenlijk te verkennen wat de beste invulling van het plein zal zijn. Ook is het denkbaar dat er tijdelijk door betrokkenen wordt geëxperimenteerd (placemaking). Om deze reden is het plein in de plankaart gearceerd.</p> <p>Er is niet expliciet opgenomen in de visie dat er geen wonen komt. Over de wenselijkheid hiervan lopen de standpunten tussen OLC en gemeente immers uiteen. Wél is er op voorhand geen verdien-opgave op deze plek gelegd en geen woningaantal vastgesteld.</p>

		gedachtegoed van de stad op ooghoogte.	
	b.	Bij het Lombokplein dienen rondvaartboten te kunnen keren, minimaal 20 meter breed	Rondvaartboten op de Leidsche Rijn kunnen een aanwinst zijn voor de stad. Met betrokkenen zal onderzocht worden welke routes en keermogelijkheden voor rondvaartboten aantrekkelijk en functioneel zijn en waar een eventuele keermogelijkheid het beste inpasbaar is. De plek voor het plein is daarbij een reële optie.
	c.	De Leidsche Rijn moet bevaarbaar worden gemaakt onder het spoor door verbreding van de bak. We gaan ervan uit dat de al bij het masterplan vastgestelde criteria voor bevaarbaarheid van de Leidsche Rijn (doorvaarhoogte, breedte, diepte) niet ter discussie staan. Vermeld deze criteria expliciet in de omgevingsvisie.	Bevaarbaarheid van de Leidsche Rijn is een belangrijk speerpunt uit het Masterplan. De criteria voor bevaarbaarheid zijn bekend, maar te gedetailleerd om vast te leggen in de omgevingsvisie. Op een globaal niveau is de haalbaarheid van de bevaarbaarheid getoetst. Bij de uitwerking van de plannen zal nader moeten worden onderzocht hoe deze criteria voor bevaarbaarheid zich precies verhouden tot de fysieke en financiële mogelijkheden in de nieuwe situatie. Denk daarbij bijvoorbeeld ook aan toegankelijkheid van hoge bruggen voor rolstoelers. Onder het spoor wordt een verbreding van de Leidsche Rijn voorzien, maar is de diepte toereikend voor de ondiepere boten.
	d.	Naast een doorlopende groenstrook op de zuidoever van de Leidsche Rijn en een groen Lombokplein heeft de indiener Lombok Centraal in haar visie nieuw groen voorgesteld bij Park Plaza en Het Hagelbos en verbinding van het groen langs de spoorlijnen met het Daalse Bos. Indiener mist deze kansen voor groen in de omgevingsvisie en ziet die graag opgenomen in de omgevingsvisie.	Het groen langs de spoorlijnen is een goede suggestie en die we bij nadere uitwerking zullen beschouwen. De zone langs de Leidse Rijn bij Park Plaza is al groen ingetekend. Het Hagelbos is niet overgenomen omdat we het niet goed voorstelbaar vinden dat op een behoorlijk stedelijke centrumlocatie een "bos" gesuggereerd wordt. Dit vinden wij meer een oplossing voor een perifere locatie en hebben wij daarom niet overgenomen. Dat wil niet zeggend dat we bij het ontwerp van het gebied Lombokplein niet ook goed de relatie met de overkant van het spoor zullen onderzoeken en in samenhang ontwerpen.
	e.	Er staan veel goede ambities in de omgevingsvisie voor wonen in de omgeving van het Lombokplein.	Dank.
	f.	In het verleden is altijd gezegd dat woonbebouwing in die blokken moet aansluiten op de bebouwing in <i>Lombok</i> (geleed, deuren aan de straat) Als in plaats daarvan de nieuwe bebouwing op de <i>Kop van Lombok</i> als referentie genoemd wordt dan is het risico	Eens met de constatering dat geleding en deuren aan de straat nodig zijn. Qua architectuur zouden de plannen wel moeten aansluiten op de gerealiseerde Kop van Lombok blokken, er hoeft niet nog iets heel afwijkend te verrijzen. De kwaliteit van de binnenwereld van Buenos Aires is daarnaast wel een goed voorbeeld en een toegevoegde waarde voor het

	groot dat we uiteindelijk uitkomen op woonbebouwing die qua uitstraling en hoogte niet meer aansluit bij wat we daar willen. Buenos Aires is bijvoorbeeld erg naar binnen gericht en dat is niet erg Lomboks.	wonen in appartementen in plaats van grondgebonden woningen zoals die veelal in Lombok voorkomen.
g.	De indiener vindt het belangrijk dat we voor het Lombokplein e.o. ons expliciet richten op de groep mensen die kiezen voor autoluw wonen (minimale parkeernorm, eventueel parkeren op afstand).	Eens, het verwachtingenmanagement zal hier ook op gericht zijn.
h.	Het Lombokplein wordt zeker voor voetgangers en fietsers de poort naar Lombok. Aan de kant van de Graadt van Roggenweg wordt de verlengde Damstraat één van de ingangen voor auto's voor het winkelgebied Damstraat Kanaalstraat. Voor de herkenbaarheid en vindbaarheid van dit winkelgebied is het van belang dat bouwhoogtes en uitstraling bij deze ingang aansluiten op de Lombokse identiteit van het winkelgebied.	Dat vinden wij ook. In onze plintencarta is te zien dat we de Damstraat met de plintfuncties doortrekken.
i.	Realiseer de kwaliteiten van het Lombokplein door maximaal 15.000 autobewegingen per etmaal en liefst veel minder te faciliteren (een rustige smalle centrumstraat waar de auto te gast is) in plaats van een drukke stadstraat met zeker meer dan 15.000 (17.000) autobewegingen per etmaal en waarschijnlijk nog veel meer. Om de gewenste kwaliteiten op en rond het Lombokplein te realiseren is een maximum van 6.000 tot 8.000 autobewegingen gewenst. Het maximum van 15.000 dat de gemeente hanteert komt voort uit de luchtkwaliteitsdiscussie en is wat de indiener betreft veel te hoog.	Door zijn ligging en het programma van de binnenstad is sprake van een brede spits. De piekdruk is vergelijkbaar met een weg elders van 15.000 mvt .Doordat het verkeer op deze plek in de stad meer verspreid is over de dag (een bredere spits) kan er (iets) meer verkeer verwerkt worden dan de in amendement 155 opgenomen 15.000 mvt per etmaal, zonder dat het ten koste gaat van de oversteekbaarheid. Om de kwaliteit van de oplossing te duiden is de spitsintensiteit maatgevender dan het etmaalgemiddelde. Daarom vinden wij 17.000 mvt per etmaal acceptabel. Buiten deze brede tijden is het rustiger en is de straat ook oversteekbaar en leefbaar. We achten 6.000 tot 8.000 mvt per etmaal over deze weg niet realistisch in verband met de bereikbaarheid van de binnenstad. In de omgevingsvisie wordt het besluit genomen om een 2 x 1 stadsstraat aan te leggen. Hoeveel auto's er precies in de toekomst overheen zullen rijden is afhankelijk van toekomstig beleid.
j.	Maximeer met vormgeving van de openbare ruimte en het	De Graadt van Roggenweg en Westplein (Kanonweg) wordt vormgegeven

	<p>profiel van de weg de acceptabele auto-intensiteit. Dit is een goed uitgangspunt van het Utrechtse beleid. (3x slim)</p>	<p>als 30 km/u weg en ingericht volgens de principes van duurzaam veilig. Deze infrastructuur wordt hier vastgelegd als een 2 x 1 oplossing. Hoeveel motorvoertuigen per etmaal hier vervolgens overheen rijden is een andere kwestie. De infrastructuur kan 17.000 autobewegingen in combinatie met het grote aantal fietsers verwerken en houdt de binnenstad dus goed bereikbaar, ook vanwege een veel eenduidigere inrichting van de weg.</p> <p>De prognose komt nu binnen het beleid van SRSRSB uit op de berekende 17.000 autobewegingen maar kan met gebruik maken van slimme maatregelen op termijn ook minder worden.</p> <p><i>Naar aanleiding van deze reactie zal de omgevingsvisie op dit punt worden aangescherpt. Zie hiervoor ook de Reactienota 2.3.1:</i></p> <p>Blz. 116 omgevingsvisie</p> <p>“Berekeningen tonen aan dat dit dat dit ook als de Graadt van Roggenweg vanaf de Koningsbergerlaan is ingericht met slechts één rijstrook per richting, goed haalbaar is. De verwachte etmaalintensiteit is ca. 17.000 auto’s (zie bijlage 2). De oversteekbaarheid is op alle uren van de dag goed, omdat auto’s zich steeds meer verspreiden over de gehele dag, en de spitsintensiteiten wat afvlakken. Voorbeelden van wegen met vergelijkbare intensiteiten zijn ‘t Goylaan West en de IJburglaan in Amsterdam. Door de heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke rij-loper naar de binnenstad.”</p> <p>Vervangen door:</p> <p>“De inrichting van de Graadt van Roggenweg en Westplein (Kanonweg) wordt vanaf de Koningsbergerlaan tot de Vleutenseweg ingericht met 2x1 rijstroken en 30km/uur. Door deze heldere inrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein ontstaat een duidelijke rij-loper naar de binnenstad. De oversteekbaarheid is op alle uren van de dag goed, omdat auto’s zich steeds meer verspreiden over de gehele dag, en de</p>
--	---	--

			<p>spitsintensiteiten wat afvlakken. Voorbeelden van wegen met vergelijkbare intensiteiten zijn 't Goylaan West en de IJburglaan in Amsterdam.</p> <p>Deze route is geschikt voor diverse verkeersintensiteiten. In bijlage 2 is de analyse van de verkeersberekeningen weergegeven." Uit deze berekeningen volgt dat met de huidige inzichten een etmaalintensiteit van 17.000 mvt per etmaal te verwachten is, als ook de maatregelen uit het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen komende jaren worden uitgevoerd.</p> <p>Het duurzaam veilig ingerichte wegprofiel is geschikt voor dit aantal, maar ook voor een kleiner aantal motorvoertuigen per etmaal. Met de berekende aantallen is de weg goed oversteekbaar en veilig. Ook is de doorstroming voldoende om de binnenstad goed bereikbaar te houden."</p>
	k.	De vormgeving van de stadstraat tussen Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel moet volgens de indiener passen bij een capaciteit van 15.000 en liefst veel minder in plaats van zeker meer dan 15.000: een gewone tweebaansweg zonder tussenberm.	<p>Een tussenberm maakt de stadsstraat beter oversteekbaar voor voetgangers en fietsers en zorgt niet voor meer autoverkeer.</p> <p>Ook voor de toegankelijkheid/oversteekbaarheid voor minder validen en de eenduidigheid van de vormgeving van de weg is een middenberm wenselijk.</p>
	l.	Indiener begrijpt niet waar het goed voor is om bij het Lombokplein tweezijdig autoparkeren te realiseren. Eventueel (incidenteel) laden en lossen kan ook op een andere manier gerealiseerd worden.	<p>Om het stadse karakter verder te benadrukken kan er ook aan de straat geparkeerd en geladen en gelost worden. In de tekeningen in de omgevingsvisie is dit maximaal toegepast maar kan bij nadere uitwerking minder ver doorgevoerd worden.</p>
	m.	De voorspellingen zijn eerder te laag dan te hoog (het basisjaar van het verkeersmodel is 2015 net voor het economisch herstel; de getallen zijn, niet transparant, naar beneden bijgesteld op basis van 'expertoordelen').	<p>In het verkeersmodel wordt vanuit het basisjaar gerekend naar een prognose jaar. Dat gaat om een lange termijnscope waarin verschillende groeitempi van de economie zijn gemiddeld tot een prognose. Op de lange termijn worden te economische fluctuaties er zo uitgefilterd.</p>
	n.	Formeel juridisch zijn er dan misschien niet zo veel problemen, Maar de plaatjes van milieubelasting voor lucht en geluid laten helder zien dat de die niet voldoet aan wat je eigenlijk zou	<p>De milieukwaliteit op microniveau blijft inderdaad een aandachtspunt, ook al voldoen ze aan wettelijke normen. We zullen alle kansen benutten die we bij verdere uitwerking samen en detail kunnen bedenken.</p>

		willen voor een gebied dat een ontmoetings- en verblijfsgebied voor voetgangers moet worden.	
	o.	De binnenstad begint bij het Merwedekanaal (of beter bij de afslag vanaf de Fly-over naar de Overste den Oudenlaan) in de vorm van een 2x1 30 km weg. Een mooie ambitie geformuleerd in de Healthy Urban Boost. In de omgevingsvisie begint die weg pas bij de Koningsbergerweg. Waarom eigenlijk? De afslag bij de Overste den Oudenlaan is een natuurlijke plaats voor een knijp en een langere 2x1 30 km weg heeft een positief effect op het weren van ongewenst doorgaand verkeer.	Doordat er in de huidige en toekomstige situatie nog steeds een aantal functies voor de auto ontsloten wordt via de huidige aansluiting van het Jaarbeursterrein ter hoogte van de Koningsbergerstraat (P1) wordt het verkeer op de Graadt van Roggenweg tot daar gefaciliteerd met een weg van 2x2 rijstroken. Het verkeersmodel geeft ook aan dat dit nodig is. Het betreft naast de bestaande bebouwing nog de ontwikkeling die vallen onder de eerste fase van het stationsgebied zoals het Amrath-hotel, welke overigens ook een lage parkeernorm heeft. De kruising met bij de Koningsbergerstraat is door de kruisende stromen en de aanwezigheid van de tram complex, daarom is het noodzakelijk om voorsorteerstroken te realiseren.
	p.	Het is de vraag of een autokruising van de tramlijn bij de Koningsbergerweg nog wel goed aansluit bij de actuele discussies over de verkeerscirculatie in Lombok. Bij het model waarbij de ingang van Lombok in tegengesteld éénrichtingsverkeer de Damstraat is en de uitgang de J.P. Coenstraat is het misschien slimmer om de autokruising bij de Sowetobrug te maken. Muntkade – Abel Tasmanstraat wordt dan meer achteringang van Lombok dan J.P. Coenstraat. Een betere verbinding voor fietsers en voetgangers bij de Koningsbergestraat tussen het Beurskwartier en Lombok betekent niet dat hier ook een autoverbinding op zijn plaats is.	Voor ontsluiting van het parkeren op het Jaarbeursterrein is er al een doorsteek bij de Koningsbergerweg. Vanwege veiligheid en doorstroming van de tram is het toevoegen van extra kruisingen (van autoverkeer) met de tram niet gewenst en is de doorsteek geconcentreerd op 1 plek. Doordat de rijrichtingen en de breedtes van de bruggen naar Lombok niet veranderen, zal het verkeer op deze routes niet toenemen.
	q.	Indiener is blij met gelijkvloerse kruising stadstraat en de hoofdfietsroute langs de bevaarbare Leidsche Rijn.	Eens.
	r.	De indiener stelt voor om, vergelijkbaar met de Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten met Corio/Klepiere Jaarbeurs en NS, een Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst Realisatie Lombokplein e.o. tussen gemeente en verschillende	Een Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst ligt niet voor de hand, omdat deze vooral gesloten wordt met partijen die (forse) investeringen doen in een gebied. Wel zal voorafgaande aan de start van de daadwerkelijk planvorming met alle betrokken partijen rond het Lombokplein een plan

	<p>betrokkenen af te spreken. Met deze MOO kunnen de gedeelde ambities en gewenste ruimtelijke kwaliteiten op en rond het Lombokplein gewaarborgd worden. Dat kan in de vorm van een compact</p> <p>Maatschappelijk Plan van Eisen, met essentiële onderdelen van de ruimtelijke uitwerking, en een concreet vastleggen van enkele essentiële randvoorwaarden, onder meer t.a.v. de verkeersproblematiek en financiering, en afspraken over proces en tijd. De Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst laat ruimte voor organische ontwikkeling, placemaking en experiment en legt een stevige basis om die nieuwe stuk Utrecht echt samen te maken. Een Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst is een goede basis voor het bouwen van een coalitie voor placemaking. In het proces en de coalitie voor placemaking verdienen kleinere, lokale initiatieven extra ondersteuning.</p>	<p>van aanpak worden opgesteld en afgestemd om te komen tot een SPvE (zo u wilt een SPvE) te komen. De genoemde onderwerpen kunnen hierin een plek krijgen.</p>
s.	<p>7 september 2015 besloot de gemeenteraad van Utrecht een structuurvisie uit te laten werken voor het Nieuwe Centrum zonder tunnel maar met een maaiveldvariant met maximaal 15.000 autobewegingen en voorafgaand aan een definitief besluit over de structuurvisie de haalbaarheid en effecten te laten onderzoeken. Het stadslab en het College van B&W hebben veel goede dingen gedaan, maar op dit punt het huiswerk niet gemaakt. Zeker meer dan 15.000 autobewegingen (17.000) en waarschijnlijk nog meer is echt iets anders dan maximaal 15.000 en liefst veel minder. De gemeente heeft over dit zeer belangrijke thema geen gemeenschappelijk gesprek georganiseerd met diverse geïnteresseerde partijen wat dit betekent en wat voor oplossingsrichtingen er zijn. De verkeersberekeningen en de Milieu Effect Rapportage zijn niet voor de publicatie van de stukken voor formele inspraak met betrokkenen gedeeld en besproken. Over moeilijke kwesties als de ont koppeling Vleutenseweg zijn geen discussies</p>	<p>Er kan niet worden gesteld dat er geen mogelijkheid is geweest om gezamenlijk met de gemeente over diverse varianten en uitgangspunten te discussiëren. Er zijn zeven keuzedocumenten uitvoerig besproken, enkele stadsgesprekken georganiseerd en honderden groepen hebben het stadslab bezocht. Het initiatief van het OLC om met diverse bewonersgroepen te onderzoeken welke ideeën hen binden is van relatief recente datum.</p> <p>Deze discussie hoort ook meer thuis op stedelijk niveau over de bereikbaarheid van de stad als geheel. De timing is wat dat betreft ingewikkeld, aangezien het verkeersplan SRSRSB onlangs pas is vastgesteld.</p> <p>Over de ont koppeling van de Vleutenseweg is uitvoerig met OLC gesproken en zijn de meningen in Lombok ook verdeeld, bleek uit gesprekken in het stadslab. De leesbaarheid van de stad neemt bij ont koppeling fors als, de bereikbaarheid van Nieuw Engeland ook, en ook de bereikbaarheid van de parkeergarage wordt minder. De huidige oplossing met een alzijdige kruising laat ook alle oplossingen van de</p>

		georganiseerd.	verkeerscirculatie in Lombok toe, zoals nu bediscussieerd in het traject Visie Kanaalstraat.
t.	<p>Om een maximum van 15.000 of minder te bereiken zijn ingrijpende beslissingen noodzakelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zorg dat de nieuwe ontwikkelingen zo min mogelijk autobewegingen genereren (autoluw wonen en werken) - Zorg dat mensen die de in oude en nieuwe binnenstad moeten zijn, zoveel mogelijk kiezen voor lopen, fietsen of openbaar vervoer (nog steeds worden te veel korte ritten binnen de stad met de auto gemaakt) - Ontwikkel een nieuw parkeerbeleid (verplaats in het centrum parkeren van de openbare weg naar de parkeergarage en zorg voor goede parkeer- en overstapplaatsen aan de rand van het centrum en aan de rand van stad of bij regionale ov-knooppunten) - Beperk het doorgaand autoverkeer door het centrum en door de woonwijken en verplaats dit verkeer naar de buitenring of naar andere modaliteiten - Geef wegen naar de binnenstad en door woonwijken zo vorm dat zij doorgaand verkeer ontmoedigen en goed oversteekbaar zijn. - Zorg ervoor dat auto's gewenste routes nemen en maak ongewenste routes (dus ook sluipverkeer) onaantrekkelijk of onmogelijk. 		<p>Bij deze visie is uitgegaan van het vorig jaar vastgestelde mobiliteitsplan SRSRSB. Dat is kaderstellend. Daarbij wordt nu een intensiteit berekend van 17.000 mvt per etmaal. Binnen het parkeerbeleid wordt maximaal ingezet op alternatieven als deelauto's en fietsen. Ook aan de andere hier gegeven suggesties voor beslissingen wordt binnen het beleid vorm geven binnen deze visie maar ook in andere projecten. Zie verder antwoord bij j.</p>
u	<p>Indiener heeft diverse gesprekken over verkeer gestart / gestimuleerd. Kenmerkend voor de gesprekken is dat diverse verkeersgroepen het belangrijk vinden dat discussies over verkeer niet beperkt worden door projectgrenzen, dat oplossingen op één plek niet mogen leiden tot problemen op een andere plek en dat er dus discussie nodig is over een integrale aanpak. Ook bij het Westplein willen we niet dat maatregelen als ontkoppeling van de Vleutenseweg</p>		<p>De oproep tot een bredere maatschappelijke discussie over Utrecht-West is sympathiek, maar nu niet aan de orde.</p> <p>Voor deze omgevingsvisie dient het pas recent vastgestelde verkeersplan SRSRSB als leidend kader. Hierin is een samenhangend pakket van maatregelen opgenomen om de ontsluiting van Utrecht West te regelen. Deze uitvoeren heeft nu onze eerste prioriteit.</p> <p>Om alle verkeersprojecten in West/Noordwest op elkaar af te stemmen is recent een projectleider aangesteld. Via hem kunnen gerichte vragen</p>

	<p>leiden tot vergroting van de overlast van doorgaand autoverkeer door Oog in Al. Anderzijds kunnen maatregelen als starten met 30 km 2x1 bij de Afslag Overste den Oudenlaan helpen om dat autodruk op de Amsterdams straatweg te verminderen.</p> <p>OPROEP De verkeersgroepen stellen voor dat de gemeente samen met verkeersgroepen, wijkraden en andere belanghebbende de integrale discussie organiseert over de problemen en oplossingsrichtingen die door de verkeersgroepen op een rij zijn gezet</p>	<p>gesteld worden over de effecten van de door bewoners gezamenlijk bedachte verkeersmaatregelen.</p>
v	<p>Indiener stelt voor een keuze te maken: Zijn 15.000 autobewegingen op het Lombokplein en de maatregelen die nodig zijn om dat te realiseren politiek niet haalbaar of wenselijk, dan moet alsnog de tunnel onder het Westplein weer in beeld komen. Of kies voor een echt autoluw centrum, zowel in de oude als de nieuwe binnenstad. Dat betekent dat ongewenst doorgaand autoverkeer maximaal geweerd moet worden om noodzakelijke autobereikbaarheid te garanderen.</p>	<p>Wij zijn van mening dat i.v.m. de lange spits de 15.000 mvt per etmaal vergelijkbaar is met 17.000 mvt per etmaal wat betreft de bedoeling van de weg: veilig, oversteekbaar en leefbaar.</p> <p>De spitsintensiteiten zijn meer maatgevend voor de kwaliteit van de doorstroming en leefbaarheid, en die zijn op orde voor een dergelijke – drukke- stadsstraat.</p> <p>In de door de OLC zelf opgestelde visie wordt overigens ook uitgegaan van een stadstraat.</p>
w	<p>Indiener roept op tot een ander parkeerbeleid voor het Lombokplein e.o.: verplaats het auto- en fietsparkeren van de straat naar garages en verplaats met name het autoparkeren zoveel mogelijk naar buiten, naar het westen van het Merwedekanaal en liefst naar aantrekkelijke overstappunten aan de rand van de stad of bij ov-knooppunten in de regio. Voor het noodzakelijke autoverkeer is er voldoende capaciteit op de wegen naar de binnenstad.</p>	<p>De omgevingsvisie is opgesteld binnen de huidige beleidskaders voor parkeren, daarbinnen wordt in deze visie maximaal ingezet op alternatieven voor de auto waarbij er ook plaats is voor noodzakelijk autoverkeer.</p>
x	<p>Wat vooral nodig is: het echt weren van doorgaand autoverkeer Het autoverkeer dat in de binnenstad of dat in de (westelijke) woonwijken rondom het centrum moet zijn krijgt echter onvoldoende ruimte omdat zowel de route over Graadt van</p>	<p>Het mobiliteitsplan gaat uit van het principe knippen en niet van knippen van verbindingen. Hierdoor is het nog mogelijk met de auto bestaande richtingen te volgen. Dit wordt wel ontmoedigd.</p> <p>De overige suggesties betreffen maatregelen op stedelijk niveau die ook</p>

	<p>Roggenweg, Westplein, Daalsetunnel als de route door Oog in Al, Spinoza, Thomas á Kempis, Cartesius, Josephlaan voor een belangrijk deel doorgaand autoverkeer is, geen bestemmingsverkeer voor het Centrum of de aanliggende woonbuurten. Als doorgaand autoverkeer echt naar de buitenring van Utrecht wordt verplaatst dan kunnen de kwaliteit van de ruimte én de bereikbaarheid van zowel het centrum als van de woonbuurten daar omheen gegarandeerd worden.</p> <p>Maar het autoverkeer dat naar en uit het Westen en het Noordwesten van Utrecht wil heeft, met name in zuidelijke richting, geen goede aansluiting op de buitenring. De verkeersgroepen stellen daarom voor dat de gemeente samen met hen onderzoek hoe en waar de bereikbaarheid van de buitenring voor de woonbuurten in het Noordwesten van de Stad verbeterd kan worden, zonder dat dit leidt tot een aanzuigende werking van ongewenst autoverkeer.</p>	<p>op dat niveau afgewogen moeten worden.</p>
y	<p>Maatregelen om ongewenst doorgaand autoverkeer te weren Om de gewenste kwaliteit op het Lombokplein e.o. te waarborgen zijn ingrijpende verkeersbesluiten nodig, in het plangebied zelf én daarbuiten, m.n. om het ongewenste doorgaande verkeer te weren. In de ontwikkelvisie en de MER staan een aantal voorstellen en die kunnen we aanvullen met voorstellen vanuit de discussie in de verkeersgroepen:</p> <p>Binnen het plangebied</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vormgeving van de doorgaande weg als autoluwe centrumstraat tussen Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel (2 maal 1 zonder binnenberm, geen parkeren langsrij bij Lombokplein) - Ontkoppeling Vleutenseweg - stadstraat - Het centrum begint bij afslag fly-over - Overste den Oudenlaan 	<p>De omgevingsvisie is gebaseerd op het mobiliteitsbeleid dat in 2016 door het college is vastgesteld in Slimme Routes, Regelen, Slim Bestemmen. Een deel van voorstellen die worden voorgesteld past in dit beleid maar er is ook sprake van voorstellen met keuzes die niet vallen binnen de kaders van het vastgesteld beleid zoals het 'knippen' van routes of vallen binnen andere projecten zoals de Westelijke Stadsboulevard. Binnen de omgevingsvisie zijn de door de raad gestelde kaders gevolgd. Dit geldt ook voor de Westelijke Stadsboulevard waarvoor ook een stuk ter visie ligt.</p>

	<p>(De hele Graadt van Roggenweg 2x1 30km)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dosering toegang Graadt van Roggenweg bij afslag fly-over - Overste den Oudenlaan - Vormgeving Daalsetunnel 2 maal 1 met minimale in en uitvoegstroken - Knijp of Knip afslag Daalsetunnel - Amsterdams straatweg Westelijke stadsboulevard - Dosering toegang Pijperlaan bij 24 Oktoberplein - Dosering toegang Gele Brug in Leidsche Rijn - Dosering toegang stadsboulevard bij Josephlaan dosering bij Marnixbrug - Fris alternatief bij Thomas á Kempis plantsoen - Vasthouden aan 2x1 op Cartesiusweg - Snelheidsbeperkende maatregelen (inclusief handhaving) - Verbeteren aansluiting Gele Brug op buitenring in zuidelijke en noordelijke richting (betere bewegwijzering en afsnijden slinger bij NOUW2) - Onderzoek hoe en waar de bereikbaarheid van de buitenring voor de woonbuurten in het Noordwesten van de Stad verbeterd kan worden, zonder dat dit leidt tot een aanzuigende werking van ongewenst autoverkeer. <p>In het beleid t.a.v. luchtkwaliteit en mobiliteit was het de bedoeling om de auto-intensiteit terug te brengen tot maximaal 15.000 per etmaal door Oog in Al en 20.000 op de Cartesiusweg. In de plannen voor de Westelijk Stadsboulevard die nu ook ter inspraak liggen worden veel meer auto's gefaciliteerd, onder meer omdat te veel van het verkeer ten onrechte tot bestemmingsverkeer wordt gerekend. Ten slotte is het nodig</p>	
--	---	--

		om zeer hoog in te zetten op autoluwe groei van de stad, onder meer In het Cartesiusgebied en de Merwedekanaalzone.	
	z.	<p>Het is opmerkelijk dat een groot deel van de aanvullende maatregelen in de stukken al genoemd wordt. Ook in de analyses van afgelopen jaren zijn enkele belangrijke maatregelen, of varianten daarvan al eerder aan de orde gesteld als noodzakelijk om onder de gewenste 15.000 autobewegingen te komen. Het zou dan ook logisch geweest zijn als deze maatregelen gewoon in de visie verwerkt waren geweest. De ontkoppeling van de Vleutenseweg en de maaiveldvariant stond al in de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. en is dus vastgesteld beleid.</p> <p>Veel van de maatregelen zijn volgens ons consequent doorvoeren van 3 x Slim. De concept omgevingsvisie Lombokplein e.o. en het concept ontwerp van de Westelijke stadsboulevard zijn volgens ons juist in strijd met het eerder geformuleerde beleid.</p>	De genoemde maatregelen leiden tot verdringing van verkeer naar bijvoorbeeld de Westelijke Stadsboulevard of leiden tot meer verkeer in Lombok. Omdat de 17.000 auto's leiden tot een goede straat op het Westplein zijn deze maatregelen niet direct opgenomen in het plan
	aa	<p>Hoe komt de gemeente / de MER eigenlijk aan de 17.000 auto's per etmaal? Door de autonome ontwikkeling van de stad én door de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein e.o. stijgt de autonobiliteit (stijgende aantallen mensen die wonen werken en bezoeken) tegelijkertijd vindt er verschuiving in mobiliteit plaats (meer lopen, fietsen, OV; anders parkeren, anders inrichten wegen). Voor het Westplein komen de berekeningen op een groei van 19.400 naar 21.400 auto's. Hoe komt de MER nu op 17.000 auto's per etmaal.</p>	<p>Ten behoeve van het mobiliteitsplan zijn doorrekeningen gemaakt van de toepassing van het beleid. De effecten hiervan treden stadsbreed op. Omdat nog niet alle maatregelen uit SRSRSB in het vigerende verkeersmodel zijn opgenomen zijn de beleidsanalyses van de maatregelen uit SRSRSB en de doorrekening van de plannen uit de omgevingsvisie samengevoegd.</p> <p>Omdat het amendement specifiek uitspraken doet over het Westplein zijn is de analyse daarop toegespitst.</p> <p>De onderbouwing is voldoende voor deze omgevingsvisie.</p>
	ab	<p>Wat is de garantie dat al de maatregelen van 3x slim worden uitgevoerd. Nu al zien we dat er weinig overblijft van mooie plannen om het verkeer op de Graadt van Roggenweg - Westplein</p>	<p>In SRSRSB is een aantal projecten opgenomen die nog niet concreet genoeg zijn uitgewerkt om op te nemen in het verkeersmodel. Daarnaast zijn er duidelijke ambities vastgesteld voor stadsbouleards, fietsverbindingen, OV en knooppunt ontwikkeling.</p>

		en op de Westelijke Stadsboulevard terug te brengen.	
	ac	<p>In de verkeersmodellen zijn ook niet alle ontwikkelingen in de stad opgenomen (Als je de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone meerekent groeit het autoverkeer nog een paar procent meer. De groei van de stad naar 400.000 of meer inwoners is nog lang niet helemaal in concrete ontwikkelingen uitgewerkt).</p> <p>Het belangrijkste punt is dat in de MER op basis van deze redenering alleen de verkeerscijfers van de Graadt van Roggenweg – Westplein en Daalsetunnel naar beneden worden bijgesteld.</p> <p>Als je de cijfers zou aanpassen dan zou je dat voor alle wegen in Utrecht moeten doen en dan zou dat niet alleen voor de plansituatie, maar ook voor de referentie situatie gelden.</p> <p>Nu wordt de suggestie gewekt dat er specifieke maatregelen zijn in het plan die het verkeer op het Westplein verminderen. Maar er is alleen een beleidswens die het verkeer in de hele stad vermindert met of zonder ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Zo'n redenering wordt in geen enkel ander project gepresenteerd.</p>	<p>Voor de ruimtelijke vulling voor het model in 2030 is uitgegaan van de ontwikkelingen in de RSU voor woningbouw en daarnaast economische ontwikkeling voor arbeidsplaatsen e.d.</p> <p>In de MER voor het Beurskwartier-Lombokplein is een relatie gelegd met de planvorming in de Merwedekanaalzone.</p> <p>Een van de doelen van de berekeningen was onderzoeken hoeveel motorvoertuigen er uiteindelijk in samenhang tussen Beurskwartier-Lombokplein en SRSRSB op het Westplein komen te rijden. Daarom is dit voor de plansituatie gedaan. De verwachting is dat deze effecten ook op zullen treden als het plan niet wordt ontwikkeld.</p>
	ad	<p>De indiener mist in de omgevingsvisie een toelichting op de kosten en opbrengsten van de plannen. Ook ontbreekt een voorstel over de financiering van de plannen. De ontwikkeling van het Lombokplein e.o. kost netto € 51 miljoen (bruto ruim € 60 miljoen)</p> <p>Daarin zitten alle kosten inclusief Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel en Van de Leidsche Rijn inclusief Van Sijpesteijnkade en verbreding Van Sijpesteijntunnel. In de voorjaarsnota 2017 is één derde van deze investering geregeld uit de gelden die de stad gaat krijgen uit de groei van de stad. Het staat (nog) niet op papier, maar wij begrijpen dat het de bedoeling is dat in 2018</p>	<p>De kosten en opbrengsten van de plannen voor Lombokplein zijn opgenomen in een geheime financiële bijlage. Openbaar maken daarvan schaadt de financiële belangen van de gemeente, bijvoorbeeld bij toekomstige aanbestedingen en gronduitgifte.</p>

		<p>en 2019 de twee andere derden ook zo geregeld worden. Hiermee zou de financiering geregeld zijn. De maatregelen zijn nog niet opgenomen in het Meerjarenperspectief bereikbaarheid Een belangrijk punt is dat de bebouwing op het Lombokplein, programmatisch en financieel niet als een taakstelling zijn opgenomen, zodat dit geen belemmering is voor een groter Lombokplein. De OLC stelt voor een toelichting op de kosten en opbrengsten van de plannen en de financiering op te nemen in de omgevingsvisie</p>	
	ae	<p>De indiener is blij dat er brede steun is om snel te beginnen met het uitvoeren van de ontwikkelvisie. De voorstellen de infrastructuur zijn niet afhankelijk van allerlei andere ontwikkelingen en kunnen snel uitgevoerd worden. Als de weg snel gerealiseerd wordt kunnen ook de ontwikkelingen langs de Leidsche Rijn en ten noorden van het Lombokplein snel gestart worden. Voortbouwend op bestaande activiteiten en samenwerking kan de coalition of placemaking nu al aan de slag.</p> <p>De discussie over het Westplein/Lombokplein heeft al veel te lang geduurd. Ontwikkelaars staan te springen om voorstellen uit te werken en uit te voeren. De beslissingen die nodig zijn om een echt autoluw Lombokplein mogelijk te maken zijn niet eenvoudig, maar de noodzakelijke beslissingen zijn ook niet nieuw. Wij zien een groeiend maatschappelijk en politiek draagvlak voor het nemen van die beslissingen. Voor een belangrijk deel zijn de noodzakelijke beslissingen al jaren bekend. Uitstel van beslissingen kost geld en ondergraaft de geloofwaardigheid van de politiek.</p>	<p>Afhankelijk van de financiering kan na vaststelling van de Omgevingsvisie snel worden gestart met de verdere planvorming en uitvoering.</p>
17	a.	<p>Het huizenprobleem is groot in Utrecht, het is niet onbekend dat de vraag veel groter is dan het aanbod. Indiener is het niet eens met het plan zoals die is opgesteld; is het echt nodig om</p>	<p>Voor een plan met de voorgestelde hoogstedelijke dichtheid is transformatie en sloop van de woningen aan de Croeselaan noodzakelijk. Het is overigens niet alleen een kwestie van inwisselen van bestaande</p>

	authentieke woningen in te wisselen voor hoogbouw?	<p>woningen voor hoogbouw. De te slopen woningen worden ook “ingewisseld” voor een stadspark, dit park is op deze manier goed zichtbaar en bereikbaar voor de stad. Bovendien bepaalt dit park deels de identiteit van het Beurskwartier. En het park is nodig vanwege het wonen in hoge dichtheden. De meeste mensen in het Beurskwartier hebben geen eigen tuin, maar wel de beschikking over een balkon, daktuin en dus een park op loopafstand.</p> <p>Utrecht is de snelst groeiende stad van Nederland. In een groeiende stad met blijvende vraag naar woningen is sprake van schaarste, en staat de woningmarkt onder hoge druk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) hebben wij de keuze gemaakt om de groei op te vangen in bestaand stedelijk gebied. Utrecht wil daarbij zorgen dat de stad gezond, aantrekkelijk en leefbaar blijft. Door te kiezen voor inbreiding wordt het groen rondom de stad gespaard. We richten ons hierbij op vier prioritaire gebieden, waar het stationsgebied er één van is.</p>
b.	Utrecht loopt achter met hoogbouw ten opzichte van andere grote steden, is dat echter wel echt iets dat bij Utrecht past?	De hoogbouw is op deze plek al gestart in de eerste fase van het stationsgebied. Er komen in het plangebied van de eerste fase een aantal torens van 70 tot 90 meter. De torens in het Beurskwartier sluiten hierop aan en worden maximaal 90 meter. We blijven onder de hoogte van de Dom conform het Utrechtse hoogbouwbeleid. Dit zou je kunnen definiëren als een Utrechtse hoogbouwmaat. Daar waar ze in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag regelmatig boven de 100 meter uitkomen met uitschieters van 150 tot 170 meter.
c.	Waar staat de Dom over 10 jaar dan in de Skyline vraag ik me af?	Er is niet één antwoord op deze vraag. Dé skyline van Utrecht bestaat niet. Vanaf diverse locaties in en rondom Utrecht ziet men een andere skyline. Daarin beweegt de Dom nog altijd mee. In het Utrechtse hoogbouwbeleid is een belangrijke betekenis toegekend aan de historische lijnen die georiënteerd waren (en zijn) op de Dom, zoals de Vleutenseweg. Dit zijn statische zichtlijnen op de Dom en hebben meer betekenis voor de stad (ter oriëntatie) dan een skyline.

	d.	Wanneer er een event bij Jaarbeurs is, hoe gaat iedereen dan normaal zijn woning bereiken of parkeren? Gezien het nu al een groot drama is als een groot event gaande is..	Gedurende de piekuren van de Jaarbeurs zal het lastiger zijn de parkeerplaatsen te bereiken dan daarbuiten. Met de Jaarbeurs worden nadere afspraken gemaakt over het gebruik van de parkeerplaatsen. De Jaarbeurs maakt al in toenemende mate gebruik van parkeren op afstand bij de grotere evenementen.
	e.	Indiener heeft zijn huis aan de Croeselaan in 2014 gekocht van de Jaarbeurs en daarna flink geïnvesteerd en verbouwd en vraagt zich af hoe hier naar wordt gekeken bij eventuele onteigening.	De investeringen worden meegewogen bij de waardebepaling van de woning. Uitgangspunt hierbij is schadeloosstelling voor de bewoner/eigenaar.
	f.	Indiener is verbaasd over waarom hij als Croeselaanbewoner nog niets heeft gehoord over de plannen, en wat er met hen gaat gebeuren.	Bewoners zijn vanaf augustus 2016 diverse malen geïnformeerd over de plannen, onder andere tijdens stadsgesprekken en bewonersbijeenkomsten waarvoor zij een uitnodiging hebben ontvangen. Drie daarvan waren speciaal gericht op bewoners Croeselaan. Ook via de communicatiemiddelen van cu2030.nl zijn bewoners geïnformeerd (website, nieuwsbrieven, informatiecentrum). Zodra de gemeenteraad een besluit heeft genomen over de omgevingsvisie kunnen er concretere afspraken met bewoners van de Croeselaan worden gemaakt over de toekomst.
	g.	Hoe kan de indiener een dergelijk huis terugkopen in Utrecht wanneer er totaal niets te verkrijgen is in dezelfde grootte en staat?	De huidige woningmarkt is inderdaad krap. De gemeente wil de woning uiterlijk 1 januari 2023 aangekocht hebben. Er is dus voldoende tijd om gepaste andere huisvesting te vinden. In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.
18	a.	Indiener geeft aan dat hij graag ziet dat de Croeselaan en wijk behouden blijft voor de stad zoals die nu is. De panden aan de Croeselaan zijn namelijk mooie oude woningen.	Dat is heel begrijpelijk. Deels bewaren wij daarom de panden die er nu staan, als mooie architectonische "laag" in de stedenbouw van het Beurskwartier. Daarnaast hebben wij een moeilijke, en andere, afweging gemaakt, ten gunste van een hoogstedelijke wijk in hoge dichtheid met ruimte voor veel groen in de vorm van een stadspark. Zie verder de beantwoording onder 15j en 3a.
	b.	Ook vormen de woningen een geheel met de rest van de	Dit is een van de argumenten om binnen de contouren van het plan een

		woningen aan de Croeselaan, even verderop.	deel van de bestaande woningen op te nemen in nieuwe bouwblokken. Hiermee blijft een behoorlijke mate van samenhang in typologie en rooilijn bestaan.
	c.	Het zijn woningen die echt Utrechts zijn.	Is dit zo? Ook in andere steden zijn vergelijkbare woningen uit die tijd aanwezig.
	d.	Er wordt veel gefietst en gewandeld over de Croeselaan, omdat het een prettige omgeving is. Deze voorbijgangers creëren ook (een gevoel van) veiligheid, omdat het er wel bijna altijd iemand in de buurt is met ogen op de straat.	De verwachting is dat in de toekomst alleen maar meer zal worden gefietst en gewandeld in de omgeving van de Croeselaan, door de komst van nieuwe woningen, voorzieningen en park. Daartoe worden royale trottoirs en een breed vrijliggend fietspad aangelegd en ingepast met veel groen. In het Beurskwartier komen veel nieuwe woningen en andere functies die zorgen voor een grotere levendigheid in het gebied en 'meer ogen op de straat' dan in de huidige situatie.
	e.	De buurt kent een sterke sociale cohesie, omdat er weinig doorstroom plaatsvindt in en uit de (Portaal-)woningen.	Dat is een vervelend aspect van de sloop van woningen. Het is begrijpelijk dat de bewoners willen blijven wonen, het is geen makkelijke afweging. De sociale structuren en het private belang van de bewoners tegenover het belang van een goed functionerend stationsgebied en uitbreiding van het centrum met het Beurskwartier. Het toevoegen van groen heeft hierin een grote rol gespeeld. De keuze is gemaakt richting een belangrijke nieuwe grootschalige ontwikkeling voor de stad Utrecht, die de komende jaren voor een forse verdichtingsopgave staat.
19	a.	Indiener geeft aan al heel erg lang te wonen aan de Croeselaan, en weet daarom dat er veel contact is tussen de burens en dat de sociale controle hoog is. Door dit goede contact is het een veilige buurt. Een voorbeeld van het goede contact: de whatsappgroep.	Het verbreken van deze sociale cohesie door sloop van deze woningen is een nadeel van dit plan. Daar zijn we ons van bewust. Het is geen makkelijke afweging, de sociale structuren en het private belang van de bewoners tegenover het belang van een goed functionerend stationsgebied en uitbreiding van het centrum met het Beurskwartier. Het toevoegen van groen heeft hierin een grote rol gespeeld. De keuze is gemaakt richting een belangrijke nieuwe grootschalige ontwikkeling voor de stad Utrecht, die de komende jaren voor een forse verdichtingsopgave staat. De Whatsappgroep hoeft in principe niet te verdwijnen. We zien tegenwoordig een toename van het aantal Whatsappgroepen, de populariteit hiervan stijgt. Mensen verenigen zich ten behoeve van de

			<p>veiligheid van hun buurt. De nieuwe bewoners kunnen dit ook inrichten. We zien ook dat nieuwkomers in andere delen van de wijk zich snel verenigen en een Whatsappgroep oprichten omwille van de veiligheid en om elkaar beter te leren kennen.</p> <p>In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.</p>
	b.	<p>Een voordeel van de huidige situatie is dat alles bij de hand is, er zit namelijk een buurtsuper in de buurt waar de ouders van de indiener gemakkelijk naar toe kunnen voor boodschappen. Als ze moeten verhuizen is het nog maar de vraag of ze in zo'n situatie terug kunnen komen. Hetzelfde geldt voor de traplift die hij heeft laten installeren voor zijn vader. Indiener vraagt zich af of hij een woning terugkrijgt waarbinnen zijn vader zich op redelijke wijze kan verplaatsen.</p>	<p>Uitgangspunt van een nieuwe woning is vergelijkbaar woongenot. Dit vraagt in uw situatie zeker om maatwerk.</p>
	c.	<p>Indiener geeft aan het te betreuren dat na jarenlange verbouwingen op en rond de Croeselaan, zij straks moeten verhuizen. Zij hebben maar voor korte tijd kunnen 'genieten' van een mooi ingerichte en afgeronde Croeselaan.</p>	<p>Zie antwoord vraag 2b</p>
	d.	<p>Tot slot geeft hij aan dat de Jaarbeurs jaren terug, na aanvankelijke sloopplannen, heeft aangegeven de woningen ongemoeid te laten. Nu zijn zij alsnog de klos.</p>	<p>Het is de gemeente niet bekend dat deze toezegging door de Jaarbeurs is gedaan. Maar het is de publiekrechtelijke bevoegdheid van de gemeente om een Omgevingsvisie vast te stellen als basis voor een bestemmingsplan (Omgevingsplan) en al dan niet tot minnelijke verwerving dan wel onteigening van panden over te gaan.</p>
20	a.	<p>Hoe gaat de gemeente om met bewoners die in de huizen aan de Croeselaan willen blijven wonen?</p>	<p>De gemeente zal alle woningen aankopen. De woningen zijn straks niet meer in de huidige woonvorm bewoonbaar. Een deel van de Croeselaan woningen wordt opgenomen in de nieuwe stedelijke blokken. Een ander deel van de woningen, ter plaatste van het toekomstige park, wordt gesloopt. De gemeente gaat uit van aankoop van alle woningen. De reden hiervoor is dat de bebouwing deels blijft behouden maar de functie zal veranderen. De woningen worden getransformeerd, het wordt straks de entree naar de hoogbouw,</p>

			<p>werkplekken of opnieuw ingedeelde woonruimtes.</p> <p>In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden.</p>
	b.	Wat is de procedure als deze mensen niet willen vertrekken?	<p>De gemeente (of woningeigenaar) zal zich inspannen om minnelijk tot overeenstemming te komen. Maar als laatste middel staat de gemeente onteigening tot haar beschikking.</p> <p>In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden. De eerste stap in de procedure is in overleg treden met deze bewoners.</p> <p>Uitgangspunt hierbij is schadeloosstelling voor de bewoner/eigenaar.</p>
	c.	Hoe wordt voorkomen dat deze mensen er nadeel van hebben?	Uitgangspunt bij verhuizing is vergelijkbaar woongenot.
	d.	Verder ontvangt indiener graag de vragen + antwoorden van andere ingediende zienswijze.	Iedereen die een zienswijze heeft ingediend ontvangt het vaststellingsrapport met alle zienswijzen en de reactie van de gemeente
	e.	Waarom is het niet mogelijk een zienswijze digitaal in te dienen?	Binnen de gemeente wordt gewerkt aan het mogelijk maken van het indienen van digitale zienswijzen (met DigiD), maar er moet nog worden nog getest hoe de stabiliteit van die digitale omgeving is. Zolang daarover nog geen duidelijkheid bestaat, is het niet mogelijk om een zienswijze digitaal in te dienen.
21	a.	Indiener geeft aan dat hij net zijn huis heeft verbouwd en een badkamer laten plaatsen ter waarde van €40.000,-. Ook de entree van zijn woning heeft hij aangepakt. Daardoor woont hij nu in een mooie woning, die hij liever niet wil verlaten. Indiener vraagt zich af of en hoe hij wordt gecompenseerd als hij moet verhuizen.	<p>Investerings worden meegenomen bij de waardebepaling van de woning.</p> <p>Uitgangspunt hierbij is schadeloosstelling voor de bewoner/eigenaar op basis van een onafhankelijke taxatie van de marktwaarde.</p>
22	a.	Indiener geeft aan dat zij heel veel voor haar huis heeft gedaan: ze heeft er flink in geïnvesteerd. De Croeselaan is op dit moment een rustige, veilige en fijne plek om te wonen. Daarom wil ze graag dat er een enquête wordt gehouden onder alle Utrechters met de vraag: wie zou er willen verhuizen van een plek zoals aan de Croeselaan?	De gemeenteraad van Utrecht is in ons democratisch bestel het orgaan wat besluiten neemt en moet worden gezien als afspiegeling van de bevolking. Een enquête achten wij daarom niet nodig. Helder is dat de gemeenteraad hier een afweging moet maken tussen algemeen belang voor de langere termijn en privaat belang voor de korte/middellange termijn.

		Indiener geeft aan dat ze verwacht dat het park koud, donker en winderig wordt en vraagt zich af wie er wil gaan zitten	Wij zijn het niet met de indiener eens dat het een slecht gebruik park zal worden en zetten ons volledig in voor een goed, sociaal veilig park met een prettig leefklimaat.
23	a.	Indiener stelt vast dat de uitgevoerde MER Lombokplein enige beschrijving en analyse van de milieueffecten van het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn ontbeert. Waar is de effectanalyse van de toename van het aantal vaartuigen en vaarbewegingen in de Leidse Rijn, wanneer zij wordt verbonden met de Singel?	In de MER is inderdaad geen analyse van het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn opgenomen. Er zijn geen wettelijke normen voor geluid van boten binnen de MER.
	b.	Hoe gaat de gemeente de effecten van de toename van het aantal vaartuigen en vaarbewegingen in de Leidse Rijn inzichtelijk maken in de MER?	Aangezien er geen normen voor zijn i.r.t. de MER gaan wij dit niet opnemen.
	c.	Hoe wil de gemeente effecten voor aanwonende woonbootbewoners minimaliseren?	Bij het bestemmingsplan moet bij een eventuele hogere waarde procedure lawaai van recreatievaart worden meegenomen. De verwachting is echter dat dit geluid helemaal wegvalt en niet maatgevend zal zijn.
	d.	In bijlage 1 bij de conceptomgevingsvisie ('Bouwstenen omgevingsvisie 7 keuzedocumenten') wordt gesproken over het inzetten van een watertaxi, om mensen van het Jaarbeursparkeerterrein naar het stadscentrum te vervoeren. Wat voor contacten heeft de gemeente hierover met exploitanten/vervoerders gehad? Zijn er al overeenkomsten tussen gemeente en exploitanten/vervoerders gesloten? En wat komt hierin aan de orde?	Dit is nog in het stadium van een idee. Om het netwerk van de bereikbaarheid van het centrum anders dan met de auto aan te vullen zou de watertaxi daar een rol in kunnen spelen. De Muntbrug (lage doorvaarthoogte) is vooralsnog een belangrijk knelpunt bij de uitwerking van dit idee. Er zijn dus momenteel geen overeenkomsten.
	e.	Wordt er naar de nadelige gevolgen hiervan gekeken voor de aan wonende? Hoe wordt de snelheid en gedrag gehandhaafd op dit zeer smalle stuk water?	Watertaxi's met hoge snelheid zullen hier niet kunnen varen. Dit moet in een later stadium allemaal worden uitgewerkt.
	f.	Hoe verkent de gemeente het alternatief om de mogelijke verbinding tussen de Kruisvaart en de Veilinghaven hier voor in te zetten? Dit alternatief heeft voordelen als: minder lang traject; minder lang op het Merwedekanaal i.v.m. roeiers, geen beperkingen aan het boottype i.v.m. de zeer beperkte doorvaarthoogte van de Muntbrug (1.00 meter).	Dit is geen logisch alternatief. Deze mogelijke aanvullende verbinding – waar overigens- nog geen concreet zicht op is, zou vooral een lokale ecologische betekenis krijgen en een functie voor wateropvang binnen het gebied.

g.	Tussen de Abel Tasmanbrug en de Muntbrug wordt regelmatig door veel mensen gezwommen. Daarnaast wordt het Merwedekanaal gebruikt door roeiers. Bij het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn kunnen rond de Abel Tasmanbrug en op de kruising met het Merwedekanaal gevaarlijke situaties ontstaan. Hoe zorgt de gemeente in de uitwerking van dit plan voor een voldoende veilige situatie op het water? Op welke wijze wil de gemeente een veilige situatie waarborgen?	Met de realisatie van een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Catharijnesingel zal het inderdaad drukker worden op het water bij de Munt. Om de veiligheid te waarborgen zijn er meerdere mogelijkheden denkbaar, die nog nadere uitwerking behoeven. Vooropgesteld is het water bij de Munt nooit officieel zwemwater geweest en is het de vraag of de gemeente dit moet willen faciliteren. Een compleet zwemverbod hoort tot de mogelijkheden, omdat het water bij de Munt geen officieel zwemwater is. Andere oplossingen zijn het plaatsen van waarschuwborden voor de scheepvaart afkomstig van de Leidsche Rijn of het aanbrengen van een ballenlijn, die de grens markeert tussen het zwem- en het vaargedeelte. Vanzelfsprekend zullen het SUWO en het gebruikersoverleg Merwedekanaal worden betrokken bij de verder uitwerking van dergelijke maatregelen.
h.	Indiener vraagt de mogelijkheden te verkennen een natuurvriendelijke oever te realiseren langs de oever van de Leidse Rijn, aan de zijde van de Leidseweg. Daarbij kan de gemeente het al gerealiseerde burgerinitiatief van drijvende tuinen, in de Leidse Rijn, verder uitbouwen. Deze natuurvriendelijke oevers hebben ecologische meerwaarde (flora, fauna en waterkwaliteit), verhogen de belevingswaarde en het verminderen van het effect van hekgolven van toenemend vaarverkeer voor aanliggende woonboten.	Dit kunnen we meenemen bij de uitwerking van de plannen voor het gebied Lombokplein
i.	Veel vaartuigen kunnen niet onder de Muntbrug door, vanwege haar beperkte doorvaarthoogte van 1.00 meter. Wanneer Leidse Rijn wordt opengesteld, vraagt dit, vanaf de Singel, zeer goede informatie voor bestuurders van boten. Een goede informatieverstrekking voorkomt dat veel bootjes, teleurgesteld, weer moeten omkeren en richting Singel terug moeten varen, omdat zij niet onder de Muntbrug door kunnen varen. Deelt u deze observatie en hoe wil de gemeente invulling geven aan deze informatievoorziening?	Op alle scheepvaartroutes wordt de maximale doorvaarthoogte met borden aangegeven. Het ligt voor de hand dat te zijner tijd aan het begin van de Leidsche Rijn vanaf de Catharijnesingel een bord komt te staan wat de maximale doorvaarthoogte op het traject is.
j.	Wordt in de verdere plan uitwerking duidelijk gemaakt wat voor	Aan boten waaraan we als gemeente concessies verlenen kunnen eisen

		soort boten de gemeente wenst op dit water? De Leidse Rijn is gelegen in de milieuzone Utrecht. Wil de gemeente het water toegankelijk maken voor commerciële vaartuigen, op voorwaarde dat zij emissieloos zijn?	worden gesteld. Aan boten die de stad slechts doorvaren niet. Bij de verdere uitwerking is de milieukwaliteit op het water zeker een aandachtspunt.
	k.	Indiener stelt vast dat de bereikbaarheid van de Koningsbergerweg wordt vergroot voor verkeer van buiten Utrecht. Dit ontstaat door het weghalen van de 'lus' bij de Graadt van Roggenweg 400 (Jaarbeurs PI) en het aanbieden van een directe afslag naar links, over de trambaan, richting de Koningsbergerstraat. Dit autoverkeer kan, aan het einde van de Koningsbergerlaan, alleen rechtsaf de Leidseweg op. Hoe waarborgt de gemeente de kwaliteit van fietsstraat op de Leidseweg? Hoe voorkomt de gemeente dat sluipverkeer over de J.P. Coenbrug ontstaat en/of auto's tegen de rijrichting in de fietsstraat op rijden?	De directe rechtsafbeweging over de trambaan zorgt voor een grotere veiligheid op deze kruisingen en het opheffen van een –in de huidige situatie- ongewenste keerbeweging op het terrein bij de Jaarbeurs. Het klopt dat de Koningbergerweg rechtstreeks toegankelijk wordt vanaf de Graadt van Roggenweg. Omdat het bruggetje aan het eind van de weg éénrichtingsverkeer is, is doorrijden niet toegestaan. De brug is erg smal zodat het gevaar van tegen de richting inrijden klein is. Voor de rijrichting vanuit de J.P. Coenstraat naar de Graadt van Roggenweg verandert er vrijwel niets. Ook in de huidige situatie is deze beweging zeer eenvoudig te maken met de auto.
	l.	Indiener wil in een vervolgfase graag nauw betrokken blijven bij de uitwerkingen van de omgevingsvisie.	Vanzelfsprekend
24	a.	Indiener heeft veel waardering voor de ambitie die spreekt uit de plannen en onderschrijft het belang van deze binnenstedelijke ontwikkelingsopgave voor de verdere groei van Utrecht Topregio.	De gemeente neemt met voldoening kennis van de waardering van de provincie voor de plannen.
	b.	Indiener gaat er vanuit dat de mening wordt gedeeld dat de keuzes gemaakt in de omgevingsvisie niet zullen leiden tot verslechtering van de doorstroming voor zowel auto, fiets als het openbaar vervoer.	Op structuurniveau is dit uitgezocht in de MER. Een goede doorstroming voor alle verkeer is uitgangspunt waarbij uitgangspunt is dat het plangebied een centrumgebied wordt (a-zone volgens het mobiliteitsplan) waarbij de auto te gast is, de weg goed doorstroomt, goed oversteekbaar is en verkeersveilig.
	c.	Indiener gaat ervan uit dat de ambities uit de ontwerp Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein in lijn zijn met de gezamenlijke ambities in de Gebiedsverkenning Utrecht oost.	Wij zien vooralsnog geen tegenstrijdigheden, maar het proces van de gebiedsverkenning is nog gaande.
	d.	De gemeente hanteert in het gebied Beurskwartier en Lombokplein een aantal principes die, naar mening van de	De Omgevingsvisie is een plan op hoofdlijnen, dat verder, ook met de provincie zal moeten worden uitgewerkt.

	<p>indiener, de doorstroming op de HOV banen en de trambaan(negatief) kunnen beïnvloeden en de robuustheid van de exploitatie aantasten waardoor de kwaliteit van het OV-systeem verslechtert en exploitatielasten toenemen. Daarbij gaat het om de voorgestelde rotonde bij de Vleutenseweg/Westplein op de HOV-noordradiaal, de wens om de snelheid op een gedeelte van de Graadt van Roggenweg naar 30 km per uur terug te brengen en gelijkvloerse oversteken toe te voegen aan de trambaan op deze weg.</p>	<p>Ontegengesteld zal het gebied een andere inrichting krijgen dan nu het geval is en transformeren naar een centrum stedelijk milieu. Dit vraagt om heroverweging op alle uitgangspunten in het plangebied. Dit proces gaan we graag aan met de provincie, waarbij ook voor de gemeente een goed, betrouwbaar (H)OV uitgangspunt is.</p>
e.	<p>Daarbij zijn er zorgen over de voorgenomen inrichting van de HOV-baan op Van Tellingenlaan en Van Zijstweg.</p>	<p>De inrichting van de Van Tellingenlaan en de Van Zijstweg maken geen onderdeel uit van deze omgevingsvisie. Voor deze wegen wordt een separate procedure doorlopen. Wel zorgt een autoluwe inrichting van het Beurskwartier in combinatie met parkeren op afstand voor een minimale belasting van deze route door dit plan.</p>
f.	<p>In de ontwerp Omgevingsvisie wordt het Park Plaza Hotel ontsloten via de busbaan. Indiener heeft geen bezwaar tegen het meerijden van het verkeer op de busbaan maar voorziet hier wel gevaarlijke verkeerssituaties, met name op de directe aansluiting van het hotel van de bus-/trambaan. Daarnaast is het een wens van de indiener deze kruising ongeregeld te houden, met het oog op de doorstroming.</p>	<p>Bij de uitwerking van het plan zal onderzocht worden hoe het openbaar vervoer en het bestemmingsverkeer voor Park Plaza, Smakkelaarsveld en Hagelbuurt veilig en efficiënt kunnen worden gecombineerd. Zowel een situatie met, als een situatie zonder verkeerslichten zijn daarbij onderwerp van onderzoek. Dit zal in nauw overleg met de provincie gebeuren.</p>
g.	<p>In de Omgevingsvisie wordt beperkt ingegaan op de OV-ontsluiting van het gebied in relatie tot het OV-netwerk. Heel specifiek wordt alleen lijn 2 aangegeven, die voor de historische binnenstad en buiten het invloedsgebied van andere OV-haltes een heel andere functie vervult dan de OV-ontsluiting die hier gevraagd zal worden. De OV ontsluiting in relatie tot het OV netwerk moet worden onderzocht.</p>	<p>De gemeente gaat graag bij de verdere uitwerking van de plannen in gesprek met de provincie over de verdere verbetering van de OV-ontsluiting van het gebied. Daarbij is natuurlijk al het gegeven dat zowel Beurskwartier als Lombokplein in de huidige situatie al zeer goed ontsloten is met (H)OV, met de aanwezigheid van het Centraal Station, busbaan en tramlijn. De suggestie van buslijn 2 komt voort uit de behoefte om te zoeken naar een fijnmazige toevoeging aan dit al zeer goede OV-systeem, maar kan uiteraard anders vormgegeven worden,.</p>
h.	<p>Tenslotte wordt aandacht gevraagd voor de P+R in relatie tot dit</p>	<p>De P+R maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvisie. Zowel de trams</p>

		gebied. Dit vergt hoogwaardige OV-verbindingen van en naar het gebied in combinatie met een goede ligging en voldoende capaciteit van de diverse P+R-voorzieningen en parkeren op afstand. Nader onderzoek is nodig om te komen tot een goede uitwerking hiervan.	als bussen zijn verbonden met de bestaande P+R verbindingen. P+R op stedelijk niveau is benoemd in het mobiliteitsplan SRSRSB. Maar dat deze relatie nader moet worden beschouwd, dat is duidelijk, ook in relatie tot de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone en Masterplan 2.0 van de Jaarbeurs.
	i.	Naast deze zorgpunten wil indiener nog een aantal onderwerpen voor het voetlicht te brengen die meer afstemming behoeven, zoals het vergroenen van de trambaan, het inpassen van verlengde haltes voor de nieuwe trams en de uitwerking van het ontwerp voor het Jaarbeursplein en de daar geplande tramhalte. Er is alle vertrouwen dat er in het gebied van het Beurskwartier en het Lombokplein een leefomgeving met ruimtelijke kwaliteit zal ontstaan. Graag werkt indiener samen met u aan de succesvolle ontwikkeling van dit voor de stad én de regio zo belangrijke gebied.	De genoemde punten vormen inderdaad de agenda voor vervolgoverleg bij verdere uitwerking van de omgevingsvisie.
25	a.	Indiener spreekt complimenten uit over de voorgestelde plannen voor het westelijk deel van stationsgebied Utrecht. Als deze plannen worden uitgevoerd zal het gebied er flink op vooruitgaan. De aanpak van het Westplein en de doortrekking van de Leidse Rijn mogen zo snel mogelijk beginnen.	Goed om te horen! Na vaststelling van de omgevingsvisie wordt gestart met de planvorming voor het Westplein.
	b.	De Graadt van Roggeweg is dé ontsluitingsweg tussen het centrum en de A2 en alle voorzieningen die daartussen liggen. Als de snelheid verlaagd wordt naar 30 km per uur, is niet meer te spreken van een doorgaande route. Hoe wil de gemeente dat auto's dan naar het centrum gaan rijden? Een alternatief is nodig, autoverkeer is niet uit te bannen. De nieuwe garage Vredenburg maakt het zelfs aantrekkelijk om met de auto naar de stad te gaan. Is alleen herinrichting niet voldoende? Is de snelheidsverlaging echt nodig? En wat wordt het alternatief?	De Graadt van Roggenweg en het Westplein worden onderdeel van de binnenstad. Hier hoort een 30km inrichting bij. Dit blijft vanaf de snelweg de belangrijkste route vanaf de A2. Door een veel eenduidigere inrichting van het wegprofiel zal de bereikbaarheid van de binnenstad goed blijven.
	c.	Langsparkeren leidt in Lombok, bijvoorbeeld in de Damstraat en	Op andere stadsstraten in Utrecht leveren langsparkerplaatsen geen

	de Kanaalstraat, tot onveilige situaties. Indiener is bang dat het op de Graadt van Roggeweg ook kan leiden tot opstoppingen. Dubbelparkeren, toeteren, dat soort zaken. Wat is de meerwaarde?	<p>problemen op. Parkeerplaatsen, bomen, haagbeplanting, rijbaanbreedte, materiaalgebruik zijn inrichtingsmiddelen om van de Graadt van Roggeweg een stadsstraat te maken met een maximumsnelheid van 30 km/uur.</p> <p>Een ventweg met parkeerplaatsen zoals nu aanwezig op de Graadt van Roggeweg kost extra ruimte en zorgt voor een hogere snelheid op de hoofdrijbaan.</p> <p>De situatie op de Graadt van Roggeweg is niet vergelijkbaar met de Kanaalstraat en Damstraat, aangezien dit winkelstraten zijn en dus veel meer parkeerbewegingen kennen. Doel van dit voorstel is om de snelheid van de auto's omlaag te brengen. Zie verder beantwoording onder 15I</p>
d.	U geeft voorrang aan de fiets. Voor de nieuwe bewoners zullen er fietsstallingen gebouwd worden. Een Nederlander bezit gemiddeld 2,6 fietsen. In Buenos Aires is uitgegaan van 1,5 fietsen per appartement. U begrijpt gezien bovenstaand getal, dat de stalling veel te klein is. Let u hier alstublieft op bij de aanbestedingen.	Bij bouwprojecten hanteert de gemeente het bouwbesluit als minimale eis. Vanuit de parkeernota is het mogelijk meer fietsplekken te realiseren. Uitgangpunt is dat fietsparkeren direct bij de voordeur op de begane grond, dus laagdrempelig toegankelijk is zodat de keuze voor de fiets een voor de hand liggende is.
e.	Hoe wilt u omgaan met fietsparkeren voor bezoekers? Ter illustratie, op het Moskeplein staan fietsnietjes langs de Damstraat en het Westplein. Langs de Vleutenseweg staan geen fietsnietjes, terwijl daar een goedlopende kapperszaak zit. Fietsers parkeren graag voor de deur, dat is het grootste voordeel van fietsen. Resultaat is een erg rommelige entree voor de kapper en fietsen die de stoep blokkeren.	Tijdens het maken van inrichtingsplannen wordt de behoefte aan het aantal fietsparkeerplaatsen zo goed als mogelijk ingeschat. Omdat van te voren niet alle functies/huurders bekend zijn en het gedrag van mensen niet altijd volledig is te voorspellen, kunnen, ook na realisatie vaak nog aanpassingen worden gedaan. In het geval van de kapper op het Moskeplein kunnen belanghebbenden in overleg met het wijkbureau gaan om te kijken of bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen wenselijk en mogelijk is.
f.	Indiener maakt zich zorgen over het Moskeplein – deze mag niet verder achteruitgaan – en vraagt dit plein in de plannen te betrekken. Wellicht kunt u de leegstaande oude moskee ook opnemen.	Wij denken dat het Moskeplein zich op kan trekken aan de plannen. Het maken van een stadsstraat op deze plek (in plaats van de asfaltspaghetti die het Westplein nu is) komt de plintfuncties op het plein ten goede. De plek wordt aangenamer om te verblijven, of op een terras te zitten. De stadsstraat wordt straks begeleid door nieuwe bebouwing. Dit kan het pleingevoel versterken, doordat de ruimte als het ware niet meer wegloopt.

			De invulling van de oude moskee valt buiten het plangebied van het omgevingsplan
	g.	De parkeergarage Kop van Lombok wordt steeds beter gebruikt. In de omgevingsvisie is opgenomen dat het in en uitrijden van de garage verbeterd zal worden. De route naar de garage is echter niet optimaal. De bebording wijst parkeerders door de Damstraat. Dit is gezien de drukte op de Damstraat erg onwenselijk. Makkelijker is om naar de garage te rijden via Westplein en Vleutenseweg. Kunt u hier rekening mee houden?	De ontsluiting en definitieve inrichting is onderdeel van de uitwerking na vaststelling van de omgevingsvisie
26	a.	Indiener heeft net een mooi huis gekocht in een goede buurt met een mooi uitzicht vlak bij het centrum en openbaar vervoer, moet er nu na een paar jaar onvrijwillig weer uit. Indiener is tegen de sloop en wil blijven wonen.	Zie antwoord 2b
	b.	Als het toch onvermijdelijk is dan wil de indiener in ieder geval hier in de buurt/dit gebied blijven wonen en anders op een fatsoenlijke manier schadeloos gesteld worden.	In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied een nieuwe woonruimte te vinden. Uitgangspunt is schadeloosstelling van de eigenaar/bewoner.
27	a.	Indiener geeft aan pas net als eigenaar in het gebied te zijn gekomen en wenst vanaf heden regelmatig in overleg te treden met de gemeente.	Het is ons inderdaad recent bekend dat u de nieuwe eigenaar bent van het Hojel City Centre (HCC). Tot op heden is het overleg over het HCC vooral gevoerd met de vorige hoofdeigenaar, CBRE, en de hoofdgebruiker van het gebouw, de huidige Volksbank.
	b.	Het is onduidelijk hoe de bereikbaarheid van Hojel City Centre (HCC) voor gemotoriseerd verkeer wordt gegarandeerd voor gebruikers van HCC tijdens de periode dat de hernieuwde Graadt van Roggenweg wordt aangelegd. Naar verwachting zullen ook fietsers en voetgangers veel hinder ondervinden.	Dit is onderdeel vanuit uitwerking die volgt na vaststelling van de Omgevingsvisie De gemeente en CU2030 hebben inmiddels veel ervaring met tijdelijke omleggingen en faseringen van infrastructurele aanpassingen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers en voetgangers.
	c.	Tijdens de werkzaamheden zal er naar verwachting slechts één van de twee uitgangen van HCC gebruikt kunnen worden. Dit betekent dat o.a. de goederenontvangst en de toegang voor groter gemotoriseerd vervoer op het perceel niet mogelijk zal zijn. Tevens ontstaat er vermoedelijk een opstopping op het perceel vanwege het ontbreken van een goede doorstroom op	Dit is onderdeel vanuit uitwerking die volgt na vaststelling van de Omgevingsvisie. Als het zover is, zullen we zeker de gesprekken hierover aangaan en een oplossing zoeken.

		en in- en uitstroom van het perceel op de openbare weg.	
	d.	Vanwege de extra belasting door de omleiding i.v.m. de afsluiting van de Croeselaan, verwacht indien er meer verkeersbewegingen met als gevolg extra uitstoot en andere gevolgen voor het milieu.	De knip is geen onderdeel van deze visie en wordt reeds aangelegd incl. entree van de jaarbeurspleingarage. Daarmee zijn er in het kader van deze visie geen extra verkeersbewegingen en dus geen milieugevolgen.
	e.	Na afronding bestaat de Graadt van Roggenweg uit slechts één rijstrook in plaats van twee, hetgeen naar verwachting voor veel oponthoud c.q. een slechtere doorstroom zal zorgen. Ook zal HCC slechter bereikbaar zijn.	Door de herinrichting zal de Graadt van Roggenweg 30km uur worden waar de snelheid dus lager zal zijn dan nu. De bereikbaarheid zal goed zijn omdat de straat wordt ontworpen op het verwachte verkeeraanbod uit de verkeersberekeningen.
	f.	De in/uitgang aan de Croeselaan (aan de voorzijde van het gebouw) lijkt te verdwijnen, hetgeen niet acceptabel zou zijn omdat dit de hoofdingang van HCC is en bovendien één van de slechts twee in-/uitgangen. De druk op de in/uitgang aan de achterzijde bij de Graadt van Roggenweg neemt daarmee nog meer toe. Ook zal de infrastructuur op het HCC-terrein ingrijpend gewijzigd moeten worden. Dit betreft onder meer: <ul style="list-style-type: none"> • het verplaatsten van de hoofdentree • het wijzigen van de rijroute op het perceel zelf • de bereikbaar/toegankelijkheid voor grotere voertuigen, zoals vrachtwagens • het aanpassen van groenvoorzieningen, etc. Indiener vraagt zich daarbij af of het überhaupt wel mogelijk is om het perceel zodanig in te richten dat de doorstroom gewaarborgd blijft voor alle soorten van vervoer en hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden.	De ingang aan de voorzijde van het gebouw verdwijnt niet, waarmee ook de rest van uw zienswijze op dit punt niet van toepassing is. Ook is geen verlies van parkeerplaatsen die eigendom zijn van SRLEV's aan de orde.
	g.	Tenslotte is het zeer goed denkbaar dat de wijzigingen in de infrastructuur tot verlies van parkeerplaatsen zal leiden. Indiener schiet dan tekort in haar verplichtingen jegens huurders en ziet de waarde van HCC dalen.	Verlies van parkeerplaatsen die eigendom zijn van SRLEV's is niet aan de orde.
	h.	Kortom, het verdwijnen van de in/uitgang aan de Croeselaan is een evident probleem en alle (grote) aanpassingen hebben de nodige financiële consequenties, die er niet zouden zijn zonder	Het voorgestelde probleem lijkt niet aan de orde: zie antwoord onder 27e en 27f. Overigens is de gemeente altijd bereid het gesprek aan te gaan om het

		de impact van de omgevingsvisie. Indiener. treedt daarom in eerste instantie graag in overleg om te bekijken of er alternatieven zijn en indien dat niet het geval blijkt dan verneemt Indiener. graag hoe de gemeente financiële compensatie biedt.	plan nog eens door te nemen.
	i.	De verkeersdruk zal door de te realiseren nieuwbouw in de nabije omgeving verder toenemen op de in/uitgang aan de Graadt van Roggenweg. De druk op deze in/uitgang is al bijzonder hoog. Naast verkeersveiligheid verwacht indiener. dat het gemotoriseerd vervoer HCC niet meer -binnen een redelijke termijn- zal kunnen verlaten. Hetzelfde geldt voor het vervoer dat de parkeergarage aan de Graadt van Roggenweg 500 dient in en uit te kunnen rijden. Deze parkeergarage is eveneens eigendom van (een dochtermaatschappij van) indiener	Doordat parkeren voor de nieuwe functies op afstand wordt gerealiseerd en er alleen deelauto's in het gebied worden toegelaten, en het parkeren van de Jaarbeurs ook verplaatst wordt is de impact beperkt. De kruisingen worden zo ingericht dat het verkeer op de kruisingen goed en veilig verwerkt kan worden
	j.	De verkeersveiligheid in de onmiddellijke omgeving van de percelen dient door gemeente gegarandeerd te worden. SREV N.V. ziet op dit moment al regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan met fietsers en afslaand verkeer aan de Graadt van Roggenweg en aan de voorzijde (Croeselaan), mede omdat het fietspad is verplaatst naar de HCC-kant van de Croeselaan. Als eigenaar denkt indiener. graag mee over passende oplossingen ter borging van de veiligheid.	Verkeersveiligheid is uitgangspunt van het nieuwe ontwerp, uitwerking zal plaatsvinden na vaststelling van het omgevingsplan.
	k.	Vanwege de huidige situatie heeft het de uitdrukkelijke voorkeur van indiener. om in de nieuwe situatie een verbeterde verkeersveilige situatie te hebben. Uiteraard denkt indiener ook hier graag mee.	Bedoeld wordt hier waarschijnlijk de zogenaamde "Lombok-shuffle" ter hoogte van de afslag naar P1 in de Graadt van Roggenweg. In de plannen is opgenomen dat er een nieuw kruispunt in de Graadt van Roggenweg komt ter hoogte van de toegang P1 en de Koningsbergerstraat waarbij het verkeer zowel rechts- als linksaf kan gaan op een normale verkeersveilige manier.
	l.	Verbouwingen zullen zorgen voor risico's en overlast, zoals bijvoorbeeld de invloed van trillingen op de gebouwen, de installaties, de apparatuur en eventuele rekencentra etc. Tevens neemt het risico voor de fundering, (scheurvorming in) gevels,	De gevolgen van bouwen van de plannen van de omgevingsvisie vallen onder de normale regels die er gelden voor trillingen bij bouwen. Wij zullen in overleg treden met de indiener om te zien of er specifieke problemen zijn ten aanzien van gebouw, installaties en apparatuur van de

		etc toe. Indiener. verneemt daarom graag van de gemeente hoe deze risico's en overlast beperkt c.q. voorkomen zullen worden en hoe indiener gecompenseerd zal worden voor de eventueel hieruit ontstane schade.	indiener.
	m.	Indien er bouwkundig zware werkzaamheden zijn gepland (heien, etc.), zal daaraan voorafgaand namens de gemeente aanvullend onderzoek gedaan moeten worden. Ook zal na afronding van die werkzaamheden een meting gedaan moeten worden, zodat de situatie voor - en na de werkzaamheden in kaart zijn gebracht.	Hiervoor gelden de gebruikelijke gemeentelijke spelregels, waaronder die van heien.
	n.	Indiener ontvangt graag in een zo vroeg mogelijk stadium gedurende de gehele periode een gedetailleerde planning, zodat zij de gebruikers van HCC steeds tijdig, volledig en juist kunnen informeren.	Er is in het stationsgebied veel ervaring met het gelijktijdig bouwen van nieuwe ontwikkelingen naast reeds in bedrijf zijnde ondernemingen, en met de daarmee samenhangende informatievoorziening en afstemming met alle belanghebbenden.
	o.	Het is niet duidelijk hoe de situatie aan de Croeselaan er uit zal gaan zien. Uit de omgevingsvisie lijkt te volgen dat er zowel wordt gedacht over de bouw van een erg dicht bij HCC gelegen kantoor als over een "kiss and ride" taxi standplaats als ook over een opstapplaats voor internationale bussen. Afhankelijk van de uiteindelijke keuze zal de impact daarvan op de percelen op de hierboven genoemde punten in meer of mindere mate aan de orde zijn. Indiener maakt zich hier zorgen over en zou daarom graag actief en tijdig betrokken worden bij zowel de invulling van de plannen als de realisatie daarvan.	De concepttekening op pagina 51 in de omgevingsvisie geeft de stand van zaken aan van de gebouwen rondom het HCC, de plek van de taxistandplaatsen. Naar de plek van de internationale bussen is nog onderzoek gaande. Hieraan is recent niets gewijzigd ten opzichte van eerdere plannen.
	p.	Indiener heeft jegens haar huurders verplichtingen m.b.t. bijvoorbeeld bereikbaarheid en het ongestoord genot van het gehuurde. In dat kader ontbreekt nog voldoende zicht op hoe de gemeente gedurende de uitvoeringswerkzaamheden zal zorgen dat de overlast beperkt blijft tot het absolute (en voor huurders aanvaardbare) minimum.	Er is nog geen uitvoeringsplanning bekend. Maar de gemeente overlegt altijd intensief met alle betrokkenen om de overlast tijdens de bouw zo beperkt mogelijk te houden.

		<p>Tevens stelt indiener. een actieve betrokkenheid van de gemeente waar het gaat om het (tijdig) informeren van de huurders bijzonder op prijs, zodat daarbij in gezamenlijkheid opgetrokken kan worden met als doel het behouden van de goede relatie met de huurders.</p>	
	q.	<p>Indiener ontvangt graag verduidelijking op de hierboven geschetste punten, waarbij dan per onderwerp ook wordt aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wat de alternatieven waren die zijn overwogen, • wat daarvan de ruimtelijke impact was, • waarom is besloten daarvan af te wijken, en • of er rapporten zijn die de gemaakte keuzes ondersteunen en zo ja, welke dat zijn? 	<p>Gemeente gaat graag met indiener in gesprek om achterliggende overwegingen te delen.</p>
	r.	<p>In essentie komt het er op neer dat indiener in beginsel niet afwijzend staat tegenover de omgevingsvisie, maar dat dit bijzonder zal afhangen van de keuzes die nog gemaakt moeten worden. Indiener stelt daarbij als voorwaarde dat zij op actieve wijze betrokken wordt bij de verdere invulling en uitwerking van de omgevingsvisie, in het bijzonder daar waar het gaat om de onmiddellijke omgeving van de percelen van indiener</p>	<p>Vanzelfsprekend. Wij nemen daarbij ook aan dat u als eigenaar van het HCC actief wordt geïnformeerd over de plannen die in uw omgeving gaande zijn.</p>
28	a.	<p>Indiener is woonachtig aan de Groenmarktstraat en kijkt uit op het Beurskwartier. De indiener is het niet duidelijk waarom de specifieke kavel tegenover de Groenmarktstraat een hoogte van 45 meter zou moeten krijgen.</p>	<p>Deze kavel kan een hoogte van 45m krijgen, of hoger of lager. De omgevingsvisie legt vast dat er tegenover de Groenmarktstraat bebouwing van het Beurskwartier komt. In een later planstadium wordt er gewerkt aan een verkaveling die op stedenbouwkundig niveau laat zien hoe de gemengde hoogstedelijke bouwblokken opgebouwd worden uit diverse maten van gebouwen, in breedte, diepte en hoogte. In een later stadium zal de precieze plek van de hoogbouw binnen het blok bepaald worden, door een architect, of meerdere architecten. Op dat moment zullen bezonning, zichtlijnen, windhinder, daglichttoetreding bepalen mede hoe een bouwblok er definitief uit komt te zien.</p>
	b.	<p>De voorgestelde bebouwingshoogte van 45 meter heeft een te grote impact op het zicht vanuit de bestaande woningen. De</p>	<p>Dat is een consequentie van de veranderende stad. Het profiel, de tussenruimte, tussen de voorgestelde hoogbouw en de Groenmarktstraat</p>

		indiener heeft bijvoorbeeld een balkon aan de voorzijde en het gehele uitzicht vanuit de woonkamer zal verdwijnen. In plaats daarvan zal hij enkel een hoge toren kunnen zien. De huidige sfeer en waarde van het balkon aan de voorzijde wordt volgens de indiener geheel teniet gedaan.	is echter zeer breed waardoor er ruimschoots zich is. Positief is in onze ogen dat het uitzicht verandert van een uitzicht op een zeer groot parkeerterrein in het uitzicht op een levendig stuk stad.
	c.	Ten tweede heeft voorgestelde bouwhoogte van 45 meter een enorme impact op de privacy. In het geschetste ontwerp zullen wellicht meer dan 15 bouwlagen aan de overzijde direct zicht krijgen in de woonkamers van de huidige appartementen en de balkons. Omdat alle appartementen aan de Groenmarktstraat thans zijn uitgevoerd half hoog of met volledige hoogte in glas over de hele breedte, wordt de privacy flink aangetast als heel veel bouwlagen aan de overkant direct zicht krijgen in alle woonkamers van de Groenmarktstraat en de balkons. De huidige woningen zijn geheel niet ontworpen voor de voorgestelde situatie in de ontwerpvisie.	Ook dat is een consequentie van de veranderende stad. T.z.t. zal duidelijk worden of en hoe de situatie echt verslechtert. Vermoedelijk valt de vermindering aan privacy mee omdat de afstand tussen de bestaande bebouwing aan de Groenmarktstraat en de nieuwbouw van het Beurskwartier fors is.
	d.	Er dient meegenomen te worden dat veel van de huidige bewoners hier al een tijd eigenaar zijn en bij aankoop niet bewust gekozen hebben voor een dergelijke hoog stedelijke straatbeeld toen ze hier kwamen wonen. Een meer geleidelijke oplopende bebouwingshoogtes en enige behoudendheid aan de directe strook aan de Van Zijstweg is daarom op zijn plaats. Verzoek om maximaal 4 tot 6 bouwlagen toe te staan.	Er is gekozen voor een menging van hoogtes, in plaats van een getrap oplopende buurt.
29	a.	Eens in de zoveel tijd waren er plannen waarbij de woning van de indiener zou worden afgebroken, die vervolgens niet doorgingen. Deze ontwikkelingen hebben een enorme impact. Je spreekt hier namelijk van het wegnemen van iemands veilige omgeving, een thuis en tevens kostbaarste bezit.	De sloop van de woningen aan de Croeselaan is eerder onderdeel geweest van de plannen voor het gebied. (Masterplan Stationsgebied 2003 en Referendum Visie A 2002). Een dergelijke onzekerheid heeft grote impact. Dit is een belangrijk argument voor de gemeente om met deze Omgevingsvisie wél een helderheid te geven over de toekomst van de woningen aan de Croeselaan.
	b.	Indiener kon zich op basis van gesprekken met de gemeente niet voorstellen dat haar woning zou worden gesloopt. De gemeente en ontwerpers blijken dus zand in de ogen te hebben	Wij herkennen ons niet in dit beeld. Er zijn 3 speciale bijeenkomsten geweest voor de bewoners van de Croeselaan.

		gestrooid van de huiseigenaars die vooral tijd en geld hebben gestoken in wat neerkomt op een wassen neus.	
	c.	Het grote nieuwe aantal bewoners is geen goed idee voor de veiligheid en voorzieningen in de buurt.	De veiligheid (als bedoeld wordt op straat/openbare ruimte) zal juist toenemen ten opzichte van de huidige situatie van de parkeerterreinen Jaarbeurs. Er zal een levendige wijk ontstaan waar veel reuring is en meer mensen op straat en daardoor meer sociale controle.
	d.	Torenflats van 90m hoogte zijn niet wat de bewoners van Utrecht voor ogen hadden toen zij in het Referendum van 2002 met grote meerderheid kozen voor visie A met een veel groener sferbeeld en minder hoogbouw dan tot nu toe in dit plan wordt aangegeven.	Er wordt, in de vorm van 2 parken, substantieel groen aan het stationsgebied toegevoegd. Veel meer groen dan in Visie A, de keuze van het referendum in 2002. Ten tijde van het referendum werd voor de gemeente een ander ontwikkelgebied voorzien. Het gebied dat nu in ontwikkeling komt sluit veel beter aan op het Stationsgebied. Om één samenhangend gebied te maken met één ruimtelijke karakteristiek is er voor gekozen om ook in bouwhoogte aan te sluiten bij de voorkomende (reeds gebouwd of in de plannen) bouwhoogten van het Stationsgebied. Belangrijk hierbij is dat gekozen is voor een variatie in bouwhoogten, dus niet alleen 90m, ook 45m, 25m en ook een kleine korrel. Dus niet alleen maar hoog, maar ook laag. Dit uitwerkingsniveau gaat veel verder dan het referendum. Overigens passen de bouwhoogten in de voor het stationsgebied vastgestelde schalenkaart van het Masterplan uit 2003, hoewel toen sprake was van 80m en we nu uitgaan van 90m. Tot slot werd in het referendum sloop van alle woningen voorzien; met dit plan wordt meer dan de helft van de woningen –weliswaar met een andere vorm en functie- ingepast.
	e.	De samenstelling van het nieuwe woningaanbod is niet duidelijk vastgesteld, zijn dit grote, middelgrote of kleine appartementen, zijn dit huur- of koopwoningen.	Het is onze ambitie om een gevarieerd woningaanbod voor een diversiteit aan type huishoudens te realiseren: 30% klein 30-50m ² ; 50 % middelgroot 50-80m ² ; en 20% groot >80 -100m ² Passend en betaalbaar kunnen wonen is een belangrijke doelstelling van ons woonbeleid. In het volgende planproduct, een Stedenbouwkundig Programma van Eisen, zal het woonprogramma specifiekere worden uitgewerkt. Per project zal vervolgens met maatwerk worden gekeken naar een specificatie van het precieze type, aantal en de grootte van de woningen en de huurniveaus daarvan,

f.	Op de maquette en in de concept-omgevingsvisie Beurskwartier is ook de aanleg van een waterweg te zien die echter volgens de ontwerper nog onzeker is. Dit is in mijn ogen zeer vreemd, daar het een zogezegd definitief plan betreft waar naar ik aanneem een overeenkomstig kostenplaatje bij hoort. Deze kennelijke flexibiliteit van het budget komt zeer dubieus en niet transparant over.	In de legenda is aangegeven dat het gaat om een “ mogelijke waterberging”. Dit zou een goede toevoeging aan het plan voor het Beurskwartier zijn. Qua waterberging en kwaliteit van de openbare ruimte voegt het echt wat toe. Omdat het, deels, over het terrein van de Jaarbeurs gaat en buiten het plangebied valt, is de toevoeging ‘mogelijk’ opgenomen in de omgevingsvisie. Er zijn inderdaad nog geen financiële middelen voor, maar het gaat hier om een wens die we niet binnen de scope van dit plan mee konden nemen.
g.	Weinig parkeerplekken bij huis is niet aantrekkelijk. Niet voor bewoners/bezoekers van het gebied maar ook niet voor horeca en winkels die in het gebied zouden moeten verrijzen (parkeren klanten, laden en lossen).	Het gebied wordt een centrumgebied. Ook in de binnenstad kan niet ieder bewoner zijn auto voor de deur parkeren en staan bezoekers op afstand in garages. Laden en lossen zal toch in het gebied plaatsvinden, dit gaat we zo slim mogelijk regelen.
h.	Dat er hele huizenblokken moeten verdwijnen omdat er een park voor in de plaats komt is in mijn ogen volstrekt absurd. Uiteraard ben ik voor meer groen in de buurt, maar woningen afbreken voor een park zou niet moeten hoeven, zeker niet als die woningen in goede en vooral bewoonde staat zijn.	Het gaat hier om een ingreep die niet op zichzelf staat. Door het park toe te voegen, wordt het wonen in hoge dichtheden op een kwalitatieve manier mogelijk gemaakt. Bovendien zal het park ook voor de bestaande stad van toegevoegde waarde zijn, als bestemming, of mogelijkheid om in het stationsgebied door het groen ommetjes te maken.
i.	Mensen die van oost naar west Utrecht en vv. willen via de Moreelsebrug, kunnen prima doorsteken door het gat wat er al is tussen twee woonblokken of via de Van Zijstweg of de Centrumboulevard. De aanleiding voor het weghalen van de woning van de indiener in het ontwerp had te maken met de ligging van de Moreelsebrug. Dit is volstrekt geen basis voor het afbreken van deze zes woningen. En dat de te creëren leegte wordt gebruikt voor een doorgang houdt geen steek.	De fietsroutes in het stationsgebied zijn zeer druk en dat zal naar verwachting nog toenemen (fietsfiles). Het maken van extra routes, en met name logische en makkelijke routes, verlicht de druk op de bestaande routes. Gezocht is naar het logische vervolg van de Moreelsebrug binnen het nieuwe plangebied. Als een route te veel uit de richting (verlengde van het fietspad Moreelsebrug) wordt gelegd is de ruimtelijke impact van de verbinding veel kleiner en bestaat de kans dat hij minder gebruikt wordt.
j.	Tenslotte moet er, of de gemeente nu wil of niet, rekening worden gehouden met de vleermuizen die in dit gebied leven. Ze zijn een beschermde soort. Ze gebruiken de bomen in de tuinen als vliegroutes maar vooral om te foerageren. Hierdoor is sowieso het weghalen van deze bomen al een verstoring voor	De gemeente moet inderdaad rekening houden met de vleermuizen. Voorafgaand aan eventuele kappen van bomen zal de aanwezigheid van vleermuizen onderzocht worden en bekeken welke maatregelen genomen worden om de vleermuizen te beschermen.

		de vleermuizenpopulatie.	
	k.	Voorts is onvoldoende aangetoond wat het algemeen belang en de noodzaak is voor de aanleg van een dergelijke wijk op deze schaal, waarbij mooie woningen worden onteigend en afgebroken en bewoners worden weggestuurd, om daarna nieuwe woningen terug te zetten die niet vergelijkbaar zullen zijn met wat er nu staat, dit zowel wat betreft prijs/m2 en uiterlijk.	Met dit plan wordt uitvoering gegeven aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht RSU waarin de gemeente kiest voor forse binnenstedelijke verdichting op een aantal strategische locaties. Om tot substantieel hoge dichtheden te kunnen komen op het Beurskwartier is de transformatie van de Croeselaan onvermijdelijk. In het gebied komt een gedifferentieerd aanbod van woningen, zowel qua grootte als qua prijs, inclusief sociale huur en woningen binnen de zogenaamde middenhuur.
	l.	Dit plan is simpelweg een belediging naar de bewoners toe en een steek in de rug na jarenlange compensatie loze overlast op zowel emotioneel als praktisch gebied. Deze overlast wordt al vele jaren zowel door Jaarbeurs Utrecht als gemeente Utrecht onderschat en genegeerd, echter wij als bewoners boeten reeds langdurig enorm in op woongenot. Dit overigens dag én nacht.	Wij kunnen ons voorstellen dat de overlast de afgelopen jaren aanzienlijk is geweest, en nog niet over is. Een verdere stedelijke ontwikkeling van deze locatie zou - in welke vorm dan ook – nog jarenlang overlast betekenen voor de bewoners aan de Croeselaan. Dit is onafhankelijk van het precieze plan voor deze locatie.
	m.	De indiener begrijpt dat herontwikkeling moet plaatshebben in dit gebied. Maar mocht de gemeenteraad het voorstel voor dit specifieke plan aannemen, dan eist indiener een redelijke financiële schadeloosstelling, waaruit oprecht begrip voor mijn situatie en wensen blijkt.	Het uitgangspunt bij verwerving dan wel onteigening is vergelijkbaar woongenot. In principe worden huurders/eigenaren schadeloos gesteld.
30	a.	Het Ontwerp bevat ingrijpende verkeerskundige maatregelen met negatieve gevolgen voor de autobereikbaarheid en daarmee de economie van de binnenstad. Het grote belang van goede autobereikbaarheid voor de economie van de binnenstad kan niet genoeg benadrukt worden, naast uiteraard de goede bereikbaarheid voor andere vervoersmodaliteiten zoals OV, fiets en voetganger.	De bereikbaarheid van de alle modaliteiten is van groot belang voor de economie van de binnenstad. Ook de auto heeft zijn plaats hierin. De gemeente onderkent het belang van bereikbaarheid van de stad met alle vervoersmodaliteiten. De door indiener gehanteerde stelling wordt echter niet onderschreven.
	b.	Dat het Ontwerp negatieve gevolgen zal hebben voor de (auto)bereikbaarheid wordt in het Ontwerp zelf en ook in het MER onderkend. Het Ontwerp gaat er echter vanuit dat die negatieve gevolgen ondervangen zullen worden door positieve effecten van nog te treffen maatregelen. Wat voor maatregelen dit zouden moeten zijn, daarvan bestaat echter nog geen enkel	Er is rekening gehouden met plannen die beleidsmatig zijn vastgelegd in het mobiliteitsplan SRSRSB en met plannen die binnen deze omgevingsvisie vallen. Het vigerende verkeersmodel van de gemeente Utrecht houdt geen rekening met verkeersmaatregelen die nog niet door het bestuur van de stad zijn vastgelegd in concrete uitvoeringsprojecten. Daarom lijkt (op het

	<p>idee. Evenmin of die maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen en zullen worden, op welke termijn en wat de effecten daarvan zullen zijn op de bereikbaarheid. De omvang van de geclaimde positieve effecten is niet bekend en niet onderzocht. De maatregelen zijn ook niet in het verkeersmodel opgenomen en niet doorgerekend. Er is geen sprake van een doordacht, afgerond plan. Dit terwijl het gaat om de belangrijkste toegangsroute voor de auto naar de binnenstad.</p>	<p>plangebied na) de infrastructurele situatie in 2030 in het model nog steeds op het basisjaar of de situatie in 2017.</p> <p>Er zullen echter nog veel verkeersprojecten uitgevoerd worden voor 2030 die in zullen grijpen op de modal shift en zijn opgenomen in SRSRSB, zoals het verbeteren van fietsroutes/openbaar vervoer en het inrichten van stadsboulevards. Dit is doorgerekend voor het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016. Deze berekeningen voor het mobiliteitsplan en nieuwe berekeningen voor de omgevingsvisie met het recentste verkeersmodel leiden samen tot deze omgevingsvisie en onderbouwing daarvan.</p>
c.	<p>Daarnaast biedt het plan geen oplossing voor het conflict tussen enerzijds de gemeentelijke ambitie voor het Lombokplein e.o. van fijnmazigheid (zie p. 85 van het Ontwerp) en anderzijds de onderkenning door de gemeentelijk verkeerskundige modelexperts dat het aantal kruisingen teruggebracht moet worden (p. 30 van het hierna te noemen Decisio- rapport) nu juist in binnenstedelijk gebied de capaciteit op een wegvak voornamelijk afhankelijk is van het aantal kruisingen.</p>	<p>De infrastructuur wordt vereenvoudigd en kruisingen worden compacter, dit leidt tot eenvoudiger kruisingen die zonder verkeerslichten of met eenvoudiger regelingen beter doorstromen. Het aantal kruisingen wordt niet teruggebracht maar het aantal complexe kruisingen, die veelal maatgevend zijn voor de doorstroming, wordt hiermee verminderd. Bovendien zijn er nog keuzes mogelijk bij de uitwerking van de omgevingsvisie in een programma van eisen voor de kruisingen.</p>
d.	<p>Indiener meent dat het onverantwoord is om wèl al de belangrijkste inprikker naar de binnenstad - de Graadt van Roggenweg - af te waarden tot een stadsstraat (2x1 rijstrook in plaats van 2x2 rijstroken; maximumsnelheid terug naar 30 km/u) en andere ingrijpende verkeersmaatregelen te treffen (gelijkvloerse kruispunten met grote verkeersstromen, introductie langsparkeren, rotonde Westplein), maar de compenserende maatregelen niet te onderzoeken en de invoering daarvan op de lange baan te schuiven. Indiener verwijst naar een verkeerskundig onderzoek dat zij heeft laten uitvoeren.</p>	<p>Zoals opgemerkt wordt er wel degelijk aan verkeersmaatregelen gewerkt die nog niet in de berekeningen voor de omgevingsvisie zijn meegenomen. Te verwachten is dat deze en andere maatregelen de komende jaren zullen worden uitgevoerd conform het vastgestelde SRSRSB.</p>
e.	<p>'Een inrichting van de Graadt van Roggenweg tot een 30 km/uur 2x1 stadsstraat, terwijl er meerdere kruisende langzaam verkeerbewegingen en kruispunten zijn in combinatie met intensiteiten tot 17.000 mvt/etmaal is verkeerskundig een</p>	<p>Maatregelen binnen het plan zelf zullen bij de uitwerking in een stedenbouwkundig programma van eisen worden afgewogen. Op andere stadsstraten in Utrecht leveren langsparkerplaatsen geen problemen op. Parkeerplaatsen, bomen, haagbeplanting, rijbaanbreedte,</p>

	<p>enorme opgave om het verkeer vlot te laten doorstromen. Een analyse van de afwikkeling en welke inrichting op kruispuntniveau nodig is en de wijze waarop de voorrang met langzaam verkeer geregeld wordt, is hierbij cruciaal, maar ontbreekt in de huidige plannen. Nu de opgave zo enorm is, is er zonder een degelijke analyse geen reden om aan te nemen dat dit goed afgewikkeld kan worden.</p>	<p>materiaalgebruik zijn inrichtingsmiddelen om van de Graadt van Roggenweg een stadsstraat te maken met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Overigens is de extra rijtijd indien men 30 rijdt in plaats van 50km/u over een afstand van 1 km (Koningsbergerstraat tot Daalse tunnel) minder dan een minuut. Eenvoudiger kruisingen compenseren dit verlies. Het doorrekenen van de plannen met het verkeersmodel is zeker een degelijke analyse.</p>
f.	<p>De stelling van de gemeente dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om tot een verdere verlaging tot 15.000 mvt/etmaal op de Graadt van Roggenweg te komen, is evenmin aannemelijk, nu niet wordt aangegeven op welke manier dit bereikt kan worden.</p>	<p>In de (bijlage van) de omgevingsvisie staat aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om van de berekende 17.000mvt naar 15000 mvt te komen. Wij vinden deze maatregelen ongewenst vanwege hun bijeffecten elders in de stad. Overigens is het zo dat de spitsintensiteiten maatgevend zijn voor de inrichting van een weg. De in de Omgevingsvisie voorgestelde infrastructuur kan deze verwerken. De precieze hoeveelheid mvt per etmaal is dan van minder belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Overigens is het zo dat winkelend publiek, enkele uitzonderingen daargelaten, zich veelal niet in de spitsen per auto naar de stad begeeft.</p>
g.	<p>De MER bevestigt het beeld: indien alle beoogde positieve maatregelen daadwerkelijk worden getroffen, neemt de bereikbaarheid van het autoverkeer af en scoort de bereikbaarheid een mede door de samenhang met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (zie tabel 10). Met andere woorden, zelfs in het meest gunstige geval dat alle positieve maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, in hetzelfde tijdvak en de beoogde positieve effecten sorteren, dan nog neemt de bereikbaarheid van de binnenstad en de verkeersveiligheid af. Indiener ziet niet in dat het verantwoord zou zijn om een dergelijk besluit te nemen.</p>	<p>Deze stelling klopt niet. Op pagina 9 van de MER is een samenvattende tabel opgenomen, waaruit blijkt dat bij uitvoering van de verkeersmaatregelen uit het verkeersplan de verkeerseffecten neutraal zijn. In de MER is opgenomen dat als de gemeente geen maatregelen uitvoert om het beleid SRSRSB ten uitvoer te brengen het aantal motorvoertuigen boven de 17.000 uit zal komen. Het uitgangspunt voor deze berekeningen is namelijk het vigerende verkeersmodel VRU 3.3u. In dit model zijn voor de infrastructuur slechts de projecten opgenomen waar voor (indien nodig door de raad) vastgestelde plannen zijn opgenomen inclusief financiering. Indien deze maatregelen worden getroffen is de verwachting op basis van berekeningen uit 2016 en 2017 dat de intensiteiten op het Westplein op 17.000 mvt uitkomen (neutrale score).</p>

			In de MER is een variant opgenomen met daarin opgenomen de maximale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De omgevingsvisie en de MER van de Merwedekanaalzone kennen hun eigen proces binnen de gemeente. De conclusie is dat met huidige beleidsmaatregelen de combinatie van maximale ontwikkeling de Merwedekanaalzone en de voorliggende omgevingsvisie voor Lombokplein/Beurskwartier tot een negatieve score voor verkeer leidt. Dit zal meegenomen worden in de beoordeling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone.
	h.	In een statisch model zoals VRU 3.3U is de kans groot dat de problemen onderschat worden, zo geeft Arcadis aan. Mede gelet op het belang van het Westplein als enige inrikker naar de binnenstad kan dan ook niet worden volstaan met een statisch model, maar had de gemeente een reëler dynamisch verkeersmodel moeten hanteren om de problematiek en effecten van maatregelen inzichtelijk te maken.	Het Westplein is weliswaar een belangrijke, maar zeker niet de enige route naar het centrum. Ook aan de zuid-, oost-, en westkant zijn diverse routes waarvan ook gebruik wordt gemaakt om de binnenstad te bereiken. Op dit moment wordt er gewerkt aan de microsimulatie om de afwikkeling op kruispuntniveau in beeld te brengen om bij de uitwerking de juiste ontwerp keuzes te maken: wel of geen afslagstroken, rotonde of kruising etc. Dit verandert echter niets aan de basiskeuze voor een 2 x 1 Graadt van Roggenweg.
	i.	Het is in de optiek van indiener onbegrijpelijk en onverantwoord om tot ingrijpende verkeerskundige maatregelen te besluiten op de belangrijkste route naar/van de Binnenstad zonder (1) zo accuraat mogelijk de gevolgen daarvan in beeld te hebben gebracht en zonder (2) tegelijkertijd zodanige compenserende maatregelen te treffen dat de negatieve gevolgen maximaal worden gecompenseerd. Door een dergelijk besluit te nemen wordt onvoldoende rekening gehouden met de grote belangen van onder meer de eigenaren van vastgoed en winkels in de binnenstad.	Het Decisio-rapport brengt zo accuraat mogelijk in beeld wat de economische gevolgen zijn van de verkeersmaatregelen. Uit de studie, die gebaseerd is op de uitkomsten van het verkeersmodel, blijkt dat de consequenties voor winkels in de binnenstad beperkt zijn. Dat geeft vervolgens weinig aanleiding tot het nemen van compenserende maatregelen. De vastgoedwaarde van panden in de binnenstad reduceren tot een bereikbaarheidscomponent doet geen recht aan de complexiteit van het ontstaan van de vastgoedwaarde. Utrecht floreert momenteel en de vastgoedeigenaren profiteren daar van mee, lijkt ons een meer te verdedigen stelling.
	j.	Het Ontwerp is strijdig met dit provinciaal beleid, onder meer nu geen integrale mobiliteitstoets heeft plaatsgevonden, er geen maatregelen (veroorzakersprincipe) zijn getroffen en de verslechterde autobereikbaarheid leidt tot een afname van de kwaliteit van Utrecht Centraal als knooppunt.	Volgens de provinciale verordening wordt bij een ruimtelijk besluit een mobiliteitstoets gemaakt indien uit de analyse van het aantal verkeersbewegingen die de ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben, blijkt dat er knelpunten op het omliggende wegennet kunnen ontstaan. Een omgevingsvisie is geen ruimtelijk besluit zoals bedoeld in de

			provinciale verordening. Bij de nadere uitwerkingen in van de omgevingsvisie in bestemmingsplannen zal in voorkomende gevallen een mobiliteitstoets worden uitgevoerd.
k.	In het recent vastgestelde SRSRSB is onder meer bepaald dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur moeten volgen. Ook is bepaald dat SRSRSB 'kiest voor goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via de snelwegen en de stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van het asfalt'. Het Ontwerp volgt echter niet de capaciteit van de infrastructuur, maar breekt die capaciteit juist af. Evenmin wordt gekozen voor een goede autobereikbaarheid, nu het Ontwerp (zie het MER) juist tot verminderde autobereikbaarheid leidt.		De ruimtelijke ontwikkeling en de infrastructuur moeten in goede verhouding met elkaar staan. Indien dit tot problemen leidt qua leefbaarheid, doorstroming e.d. zijn maatregelen nodig om deze negatieve effecten te niet te doen. Echter, in de omgevingsvisie/actualisatie aanvullende MER is aangegeven dat ook met minder (auto)asfalt de verkeersafwikkeling voldoende is. De ruimtelijke ontwikkeling is dus niet in strijd met de capaciteit van de infrastructuur. Bovendien bevat de Omgevingsvisie allerlei maatregelen die voortkomen uit het gedachtegoed van slim bestemmen: beperkte parkeernormen, verplaatsen van parkeren van de Jaarbeurs naar overzijde Merwedekanaal, woningen toevoegen met parkeren op afstand, woningen toevoegen op plekken waar eerst bedrijfsverkeer was, waardoor wegcapaciteit beter wordt benut etc. De stelling van de indiener is dus te eenzijdig.
l.	Amendement 55 is onvoldoende serieus genomen, want uit het bovenstaande blijkt dat de verkeerskundige inpassing allerm minst helder is en de mogelijkheden zeker niet 'onderbouwd' zijn. Het is immers niet duidelijk hoe de beoogde vermindering tot 17.000, laat staan tot 15.000 mvt/etmaal bereikt kan worden, de verkeerskundige inpassing (welke kruisingen waar met welke verkeersstromen?) is nog niet gedaan, de gemeente heeft nog geen idee van de maatregelen die getroffen moeten worden en wat de effecten daarvan zullen zijn en evenmin zijn de alternatieve mogelijkheden onderzocht.		Wij delen die mening niet. De visie gaat uit van de aanleg van een stadsweg van 2 x 1 en 30 km/uur. Momenteel komen de verkeerskundige berekeningen uit op 17.000 mvt per etmaal, zie hierboven. In de (bijlage van) de omgevingsvisie staat aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om van de berekende 17.000mvt naar 15.000 te komen. Wij vinden deze maatregelen vanwege de bijeffecten elders in de stad ongewenst. Voor het detailniveau van een Omgevingsvisie is al zeer veel onderzoek verricht op inpassingsniveau. De concepttekening op pagina 50 is daar een voorbeeld van. Dit gaat ver het detailniveau van een omgevingsvisie te boven.
m.	Amendement 55 is ook onvoldoende serieus genomen als het gaat om economische effecten, zo bleek al eerder uit het onderzoek van RHDHV van 6 juli 2015. Hier heeft Decisio niets mee gedaan.		Wij herkennen ons niet in deze kwalificatie. Dit was namelijk precies de kern van ons onderzoek en wij hebben zoveel en zo goed als mogelijk alle economische effecten voor de stad in beeld gebracht. Dat deze relatief beperkt zijn, maakt nog niet dat deze onvoldoende serieus zijn genomen.

			<p>Het aangehaalde rapport van RHDHV is ons bekend. De indiener ken ook onze reactie op het rapport. Namelijk dat het zich eenzijdig concentreert op het aantal autobewegingen naar de binnenstad. Er zijn echter meer aspecten die van belang zijn voor het trekken van winkelend publiek naar de binnenstad, zoals: een schone en veilige omgeving; het service-niveau; de diversiteit in het aanbod; de sfeer in de stad; het parkeren; het al of niet aanwezig zijn van een voetgangersgebied.</p>
n.	<p>Op de rapportage van Decisio heeft de indiener gereageerd met haar brief van 30 maart 2017. Indiener heeft er onder meer op gewezen dat Decisio is uitgegaan van bezoekersaantallen uit 2009 (I), terwijl die cijfers in 2017 natuurlijk niet meer actueel zijn. Ook is er op gewezen dat Decisio geen juiste cijfers heeft gebruikt voor wat betreft omzetten en de modal shift. Ook door CMU is input geleverd op de rapportage van Decisio. Decisio volstaat met de reactie dat zij 'geen andere gegevens heeft' en past haar onderzoek niet aan. Dit roept - uiteraard - sterke vraagtekens op over de waarde van het onderzoek van Decisio. En daarmee de vraag of er wel serieus uitvoering is gegeven naar ook dit onderdeel van het door uw raad aangenomen amendement.</p>	<p>De brief is ons bekend en is ook van repliek voorzien. Helaas heeft indiener in eerder stadium van het opstellen van het Decisio-rapport te laat gebruik gemaakt van de mogelijkheid om het rapport van commentaar te voorzien, zodat de inhoud van het rapport eventueel op verzoek aangescherpt kon worden. Dit is bij de indiener bekend.</p> <p><i>De passage 'Decisio is uitgegaan van bezoekersaantallen uit 2009 (I)' is niet correct. Decisio/gemeente hebben reeds gereageerd op deze reactie van indiener en daarin aangegeven dat voor de berekening van economische effecten is uitgegaan van de bezoekersaantallen aan het centrum uit het verkeersmodel van de gemeente Utrecht (op basis van de Uitgangspuntennotitie VRU3.3u). Deze cijfers zijn actueel.</i></p> <p>Het vervolg van de reactie van indiener gaat over de gebruikte kengetallen voor wat betreft omzet en modal shift. Voor dat eerste is gebruik gemaakt van een recent onderzoek dat is uitgevoerd door Strabo (in opdracht van CMU). CMU en indiener zijn gevraagd om andere documentatie maar deze is niet aangeleverd. Voor de modal shift is Decisio uitgegaan van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht, opgesteld in 2017 en dus recent van aard.</p>	
o.	<p>In het verlengde hiervan wijst indiener op het feit dat zij inmiddels meerdere malen aandacht heeft gevraagd voor het grote belang van goede autobereikbaarheid en zij meerdere malen input heeft geleverd bij de totstandkoming van gemeentelijke plannen. Dat heeft zij onder meer gedaan bij de</p>	<p>Wij delen de mening van Klépierre op dit punt niet en zijn van mening dat de eigendommen van Klépierre goed bereikbaar zijn te voet, per fiets, met de auto, met de tram en last but not least: met de trein. Sinds de contractuele afspraak is er in het stationsgebied zeer veel geïnvesteerd in bereikbaarheid per voet (Moreelsebrug,</p>	

	<p>visie 'A Healthy Urban Boost' (rapportage RHDHV juli 2015), bij het ontwerp van het SRSRSB, het concept van het 'onderzoek' van Decisio en ook nu weer. Daarbij heeft zij ook gewezen op de gemeentelijke contractuele afspraak over de bereikbaarheid. Met die input lijkt echter bar weinig te worden gedaan. Ook met de input van andere partijen zoals van Centrum Management Utrecht, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht op SRSRSB lijkt weinig te gebeuren.</p>	<p>Centrumboulevard), OV (grootschalige vernieuwing CS), aanleg Uithoflijn, fiets (fietsprogramma), en voor de auto onder meer door de aanleg van de fly-over (24 oktoberplein). Met het in de omgevingsvisie voorgestelde eenduidige wegprofiel zal de route naar de binnenstad bovendien heel herkenbaar worden: de herinrichting van Westplein zal een duidelijke, rechtstreekse loper vormen richting binnenstad en de parkeergarages aldaar.</p> <p>Utrecht is binnen een uur door ruim 10 miljoen mensen te bereiken. Vrijwel geen enkele stad in Nederland kent dit profiel.</p> <p>Het SRSRSB is in de gemeenteraad aangenomen en uitgangspunt van de omgevingsvisie en staat hier niet ter discussie. De reactie van de provincie op de omgevingsvisie geeft geen aanleiding tot heroverwegingen. Rijkswaterstaat heeft geen reactie ingediend.</p>
<p>p.</p>	<p>Als gemeenteraad dient u niet alleen de belangen van bewoners van het Westplein in ogenschouw te nemen, maar ook van belanghebbenden in het centrum aan de oostzijde van het spoor, winkeliers, culturele instellingen, bewoners, vastgoedeigenaren, kantoorgebruikers, werknemers en andere partijen. Nu (over)duidelijk is dat die belangen in dit geval tegenstrijdig zijn, is het aan de gemeente om alternatieven te onderzoeken opdat zo veel mogelijk aan de belangen van een ieder tegemoet gekomen kan worden. In dit geval is geen enkel alternatief onderzocht, ook niet een alternatieve ongelijkvloerse kruising voor alleen langzaam verkeer of een deels verdiepte route zoals beschreven in de rapportage van RHDHV. Uiteraard zal goed gekeken moeten worden naar de inpasbaarheid daarvan op een complexe locatie als het Westplein, maar het is zeker de moeite waard om dit te onderzoeken. Nu deze variant de belangen van zowel bewoners als van winkeliers/vastgoedeigenaren in de binnenstad combineert, is dit een zeer interessante optie. Indiener verzoekt u dan ook om dit alternatief te onderzoeken alvorens tot een besluit te</p>	<p>Zeker, eens met de indiener van de zienswijze. De omgevingsvisie is resultaat van een gebalanceerde belangenafweging.</p> <p>Wij achten de belangen niet tegenstrijdig, maar hebben ze juist geïntegreerd tot een werkbaar voorstel. In vele steden in Europa zijn uitstekend functionerende stadstraten zoals hier worden voorgesteld. In de keuzedocumenten zijn diverse alternatieven onderzocht, ook met ongelijkvloerse kruisingen. Tijdens de discussies daarover, waar indiener aan mee heeft gedaan, is geen verzoek gekomen om eventueel andere varianten te onderzoeken.</p> <p>Op een meer detailniveau, bijvoorbeeld op de aanhechting Westplein, Vleutenseweg en Daalsetunnel zijn nog diverse oplossingen mogelijk. Onderzoek naar andere oplossingen is niet nodig, aangezien de oplossing van een stadsstraat voldoet.</p>

		komen.	
	q.	<p>De indiener verzoekt dan ook dringend om het Ontwerp niet ongewijzigd vast te stellen en in ieder geval de beoogde maatregelen niet uit te laten voeren dan nadat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inzichtelijk is welk verkeer (herkomst en doel) in de toekomst gebruik gaat maken van het Westplein; • De verkeerseffecten van het Ontwerp met een dynamisch model in beeld zijn gebracht zodat de effecten op kruispuntniveau goed berekend kunnen worden; • De in het Ontwerp genoemde beoogde gunstige maatregelen daadwerkelijk zijn uitgewerkt, berekend en ook zekerheid bestaat over de uitvoering daarvan; • De mogelijkheden en positieve effecten van de nog te bedenken gunstige maatregelen deugdelijk zijn onderzocht en toereikend blijken te zijn; • Onderzoek is gedaan naar mogelijke alternatieven van gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen. 	<p>Uit het statisch model kunnen de verkeerstromen worden gepresenteerd, deze worden momenteel in een dynamische simulatie verwerkt zodat de verkeersafwikkeling op meer gedetailleerd niveau beter in beeld wordt gebracht, wat moet leiden tot goede ontwerpkeuzes in de uitwerking van deze visie in een programma van eisen en een functioneel ontwerp. Het uitgangspunt daarbij zijn gelijkvloerse kruisingen. We bevinden ons tenslotte over 20 jaar hier in het uitgebreide centrum van Utrecht.</p>
	r.	<p>Uiteraard is indiener graag bereid om dit samen met uw gemeente en andere partijen zoals bijvoorbeeld CMU en de Ontwikkelgroep Lombok op te pakken. Hoewel de insteek van ieder van deze partijen anders is, hebben zij er allemaal groot belang bij dat dit project niet uitmondt in een groot verkeersprobleem op en rond het Westplein.</p>	<p>In de vervolgfase zullen wij zeker, zoals gebruikelijk, intensief met indiener en andere partijen overleggen.</p>
31	a.	<p>Indiener geeft aan dat in de beoogde situatie in het Beurskwartier er veel en hoge bebouwing is, dicht op elkaar, en relatief te weinig groen. Weinig licht, weinig lucht. Dat wordt benauwend. Terwijl het ook heel open kan zijn, ondanks hoogbouw.</p>	<p>Wij denken dat de verhouding open ruimte en bebouwde ruimte goed in balans is. Korte smalle en stenige straten komen uit op ruime groene parken. Het is een keuze die wij gemaakt hebben om een aantrekkelijk hoogstedelijk woonmilieu te maken. Er zijn inderdaad ook open verkavelingen met hoogbouw mogelijk. Daar kiezen we echter niet voor: Het opnemen van de hoge torens in een gesloten bouwblok vermindert een aantal nadelen die torens hebben, zoals windhinder en te weinig ruimte voor een aantrekkelijke plint. Ook eigenaarschap speelt hier een rol: we willen ook particuliere woningen in het Beurskwartier.</p>

b.	Er is in de nieuwe situatie geen toegang voor auto's. Hoe moet men straks verhuizen, spullen vervoeren, enzovoorts?	Bij nadere planuitwerking zal er voor worden zorggedragen dat noodzakelijk vervoer nog steeds in het gebied kan plaatsvinden.
c.	Parkeerplekken voor bewoners zijn ver weg in de beoogde situatie. De parkeerplaatsen langs de Croeselaan en de ventweg verdwijnen. Dat vinden indieners niet wenselijk.	Het parkeerregime zal inderdaad volledig veranderen. Het gebied zal transformeren van een voormalig achterkant van een station naar een centrumgebied. Er zullen voldoende parkeerplaatsen op afstand worden teruggebracht. Uitwerking volgt in de planvorming na vaststelling van de Omgevingsvisie
d.	Hoe wordt de regeling voor parkeren voor vergunninghouders? Openbare parkeerplek en garages?	Voor bestaande vergunninghouders bijvoorbeeld aan de Graadt van Roggenweg wordt een oplossing geboden. Bewoners in het nieuwe gebied kunnen gebruik maken van deelauto's en van parkeren op afstand maar krijgen geen straat parkeervergunning.
e.	Graag zouden de indieners als eerste – dus voor de openbare verkoop/verhuur - in de gelegenheid worden gesteld om een woning naar keuze te huren/kopen in één van de nieuwe gebouwen. Dit inclusief gebruik van parkeergelegenheid in één van de parkeergarages. Indiener lijkt het dat de gemeente dat moeiteloos kan afdwingen, daar het geen consequenties heeft voor de nieuwe verhuurder(s)/projectontwikkelaar(s). Het betekent zelfs dat ze hun nieuwe woningen eerder verkopen/verhuren.	In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied nieuwe woonruimtes te vinden. Wanneer wij hiertoe kansen zien zullen wij met beleggers/ontwikkelaars afspraken maken over mogelijkheden voor voorrang voor deze bewoners
f.	Voor wat betreft het 'uitkopen' van de huurders dringen de indieners erop aan dat, wanneer het zover komt, er rechtstreeks met de huurders afspraken worden gemaakt, en niet met de verhuurder.	Zowel met verhuurder als huurders zullen afspraken worden gemaakt. Hoe dit proces precies zal verlopen is onderdeel van de uitwerking na vaststelling van de omgevingsvisie.
g.	Indieners willen graag op de hoogte gehouden worden van de (formele) status en voortgang van het hele proces en de actuele planning. Inclusief de status van aankoop van hun pand.	Dit zal gebeuren.
h.	Graag verneemt de indiener per wanneer de gemeente de panden hoopt aan te schaffen. Indiener werd tijdens de bewonersbijeenkomst verteld dat dit per 2023 zal zijn, maar gezien de wettelijke termijn van 3 jaar na overname waarbij	De gemeente wil uiterlijk 1 januari 2023 de panden vrij van rechten en plichten in eigendom hebben om te slopen of te (laten) herontwikkeling. En zal daar ook de aankoopstrategie op afstemmen. De gemeente reserveert vanaf vaststellen van de ontwikkelingsvisie budget voor

		richting de huurders niets kan worden ondernomen, lijkt dat onjuist.	eigenaren die eerder hun woning willen verkopen.
32	a.	<p>Indiener bepleit de grootst mogelijke voorzichtigheid als het gaat om winkelvoorzieningen voor dagelijkse levensbehoeften, horeca gericht op bewoners en mogelijk een incidentele 'flagstore shop'. Dat heeft te maken met de voortdurende en op langere termijn onvoorspelbare bewegingen in consumentengedrag en de effecten op retail en horeca. De nabij gelegen Croeselaan, Rijnlaan, Damstraat en Kanaalstraat kennen veel voorzieningen voor dagelijkse levensbehoeften. Horeca is om de hoek bij de Veilinghaven. Voorkomen moet worden dat bestaande ondernemingen nadelige gevolgen ondervinden met leegstand als gevolg.</p>	<p>Ten aanzien van dagelijkse voorzieningen en horeca in het Beurskwartier zal aangesloten worden op de behoefte die voortkomt uit de maat en schaal van het gebied, waarbij rekening gehouden zal worden met het aanbod van de winkelvoorzieningen die nu al in de omgeving aanwezig zijn. Met name zullen de bestaande retailfuncties in de gebieden als Lombok en Croeselaan hierbij betrokken worden.</p> <p>Voor wat betreft de horeca gericht op bewoners: In het Beurskwartier zal de programmering zich met name richten op goede, sfeerbepalende horecaconcepten voor zowel overdag als 's-avonds, gericht op de directe doelgroepen. Passend bij deze programmering. Naast de lichte en middelzware horeca is er ook ruimte voor grootschalige en waar mogelijk zwaardere horecaconcepten. Rond het Station is een combinatie met leasurfuncties mogelijk als groei naar een groter uitgangsgedebied.</p>
	b.	<p>De wisselwerking tussen de voorzieningen in het Beurskwartier/Lombokplein en het bestaande centrum komen in beperkte mate aan de orde. Het gaat om de vraag hoe de wisselwerking tussen beide delen van het centrum wordt versterkt. Dan gaat het om (niet-)dagelijkse goederen, cultuuraanbod, evenementen e.d. Het geheel moet er sterker van worden. Dat betekent 'aanvulling' op elkaar. Ook behoeft meer uitwerking hoe de 'doorbloeding' tussen de gebieden wordt georganiseerd en aantrekkelijk gemaakt. De afstand is behoorlijk groot tussen Merwedekanaal en Vredenburg. Het gaat om meer dan goede fietsverbindingen en looproutes. Hoe wordt de afstand ervaren is een wezenlijke vraag om bezoekers te verleiden beide delen van het centrum te bezoeken.</p>	<p>Het verbinden van de Oostkant en de Westkant van de stad is een doelstelling bij de ontwikkeling van zowel de eerste als de tweede fase van het Stationsgebied.</p> <p>Het principe van verschillende centrum-identiteiten die elkaar versterken wordt door ons onderschreven. Elk kwartier in het centrum heeft of krijgt zijn eigen identiteit gebaseerd op eigen bezoekersprofielen en daarmee de mogelijkheid om doelgroepenbinding te versterken.</p> <p>Het Beurskwartier kan niet goed functioneren zonder een directe en goede verbinding/doorstroming met de overige centrumkwartieren. Door de doorontwikkeling van de identiteit van de kwartieren stimuleren we de spreiding van de bezoekers en daarmee het functioneren van de centrum als geheel.</p> <p>Verbeterde fiets en wandelfuncties dragen hier aan bij, zoals de Moreelsebrug. Maar ook een heldere bewegwijzering of routing naar deze kwartieren en visa versa is noodzakelijk. De gemeente werkt samen met partners, waaronder het CMU, aan verbeteren van vindbaarheid en</p>

			bereikbaarheid van de centrumkwartieren. Wij verwachten binnen de verschillende projecten hier de aankomende jaren concrete resultaten te boeken die doorstroming en bewegwijzering verbeteren.
c.	<p>Indiener stelt voor dat er een nieuwe rapportage komt van Decisio die ingaat op de door ons en Klépiere gestelde vragen alvorens uw college een besluit neemt en uw besluit aan de gemeenteraad voorlegt. De kern bestaat hieruit dat het rapport is gebaseerd op onder meer foute cijfers over het bezoek aan Hoog Catharijne: hoe is het mogelijk dat wordt uitgegaan van een weekbezoek van 550.000 bezoekers (2009) die met elkaar een omzet genereren van € 3 miljoen/week? Ook de vervoerwijze van deze bezoekers wordt niet uitgewerkt en vertaald naar conclusies. Meer recente cijfers zijn beschikbaar. Deze omissies werken door in alle becijferingen die betrekking hebben op het bestaande centrum.</p>		<p>Het onderzoek van Decisio naar de economische effecten is niet gebaseerd op cijfers over het bezoek aan Hoog Catharijne uit 2009. Het onderzoek naar de economische effecten is gebaseerd op het aantal bezoekers met motief 'winkelen' aan het centrum van de stad Utrecht die volgen uit het door de gemeente Utrecht opgestelde verkeersmodel (zie voor toelichting en cijfers daaruit onder meer de Uitgangspuntennotitie VRU3.3u). Deze cijfers zijn actueel. Van deze reizigers is de modaliteit 'auto', 'openbaar vervoer' en 'fietsen' bekend. Enkel over de modaliteit 'lopen' zijn geen gegevens bekend, dit is in het rapport van Decisio meermaals aangestipt als zijnde een extra toevoeging op de omzet van winkels in het centrum van Utrecht.</p>
d.	<p>De conclusie in bijlage 2 van de concept Omgevingsvisie 'Analyse toekomstig autoverkeer Westplein' inzake de verkeerscapaciteit van het toekomstige Lombokplein roept de nodige vragen op. Het rapport van Decisio laten we terzijde: Decisio neemt de berekeningen van de gemeente over en toetst deze niet. Een 'second opinion' zou zeker van waarde zijn.</p>		<p>Voor ons geeft de analyse van de verkeerscijfers voldoende en betrouwbaar inzicht in de ontwikkelingen. Een second opinion is hiervoor niet nodig.</p>
e.	<p>De conclusie van deze analyse is dat een capaciteit van ca. 17.000 motorvoertuigen per etmaal te verwachten is. Dat is een reductie van ca. 15% t.o.v. het huidig aantal verkeersbewegingen. 'Ondanks de daling van het aantal auto's op het Westplein neemt het aantal autoverplaatsingen naar de binnenstad toe. Dit betekent dat de parkeergarages bereikbaar blijven". Indiener begrijpt niets van conclusie, de reductie is 'wishful thinking'.</p>		<p>Er is rekening gehouden met plannen die beleidsmatig zijn vastgelegd in het mobiliteitsplan SRSRSB en met plannen die binnen deze omgevingsvisie vallen. Het vigerende verkeersmodel van de gemeente Utrecht houdt geen rekening met plannen die nog niet door het bestuur van de stad zijn vastgelegd in concrete uitvoeringsprojecten. Daarom lijkt (op het plangebied na) de infrastructurele situatie in 2030 in het model nog steeds op het basisjaar of de situatie in 2017. Er zullen echter nog veel projecten uitgevoerd worden voor 2030 die in zullen grijpen op de modal shift en zijn opgenomen in SRSRSB, zoals het</p>

			<p>verbeteren van fietsroutes/openbaar vervoer en het inrichten van stadsboulevards. Dit is doorgerekend voor het mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016. Deze berekeningen voor het mobiliteitsplan en nieuwe berekeningen voor de omgevingsvisie met het recentste leiden samen tot deze omgevingsvisie en onderbouwing daarvan.</p> <p>Het verminderen van het aantal vervoersbewegingen kan goed samen gaan met betere bereikbaarheid van de binnenstad: gezamenlijk belang is namelijk het weghalen van het verkeer op deze route dat er niet hoeft te zijn.</p>
f.	<p>Bij realisatie wordt een enorme verantwoordelijkheid genomen. Want wat is het alternatief wanneer in de praktijk blijkt dat al deze aannames en redeneringen niet kloppen? Het verkeersmodel is ook maar een afbeelding van de werkelijkheid, statisch van karakter en geen toekomstvoorspeller. Wij zijn heel benieuwd welke uw plannen zijn wanneer bijvoorbeeld blijkt dat de aantrekkelijkheid van ons schitterend centrum zo groot is dat het aantal verkeersbewegingen niet daalt maar stijgt met bijvoorbeeld 20%. Of zien we wel wat er gebeurt met alle mogelijke nadelige gevolgen van dien: opstoppingen, milieuschade, aantasting woonklimaat, economische schade, imagoschade.</p>		<p>Het vastgestelde beleid is uitgangspunt voor omgevingsvisie. Voor een groei van het autoverkeer met 20% op het Westplein, en zeker niet op de reeds aangelegde singel en kruising Paardenveld, is in de huidige plannen geen plaats.</p>
g.	<p>Indiener stelt voor om los van politieke wensen drie scenario's uit te werken voor het aantal verkeersbewegingen op het Lombokplein en op grond daarvan na te gaan welke verkeersinfrastructuur voor ieder van deze scenario's nodig is: Scenario 1 gaat uit van het vigerende concept voorstel. Scenario 2 gaat uit van 22.000 verkeersbewegingen. Scenario 3 gaat uit van een groei van het aantal verkeersbewegingen met 20% t.o.v. scenario 2 (27.000 verkeersbewegingen).</p>		<p>Utrecht kiest voor een leefbaar centrum en zet daarom in om binnen de bestaande ruimte de verkeervraag op te lossen. Dat betekent dat er vooral wordt ingezet op het stimuleren van duurzame alternatieven die relatief weinig ruimte kosten zoals de voetganger en de fiets.</p> <p>De ruimte voor de auto is beperkt tot de beschikbare ruimte en de eerder vastgestelde kaders. Scenario's met meer verkeer zijn dan ook niet aan de orde.</p>
h.	<p>Het verkeersmodel is op een zodanige manier opgebouwd dat</p>		<p>Het klopt dat dit meermaals aan de orde is gesteld, u heeft daar van ons</p>

		<p>wij niet kunnen volgen hoe de vertaling plaatsvindt van toename van het aantal m2bvo naar aantallen bezoekers (woon-werkverkeer en bezoek aan retail, horeca, evenementen e.d.). Dat heeft de indiener al meermalen aan de orde gesteld. Indiener redeneert dat op basis van aantallen bezoekers en de mogelijke groei hiervan als gevolg van verbeterde economische omstandigheden en toevoeging van aanzienlijke hoeveelheid m2 bvo aan nieuwe, grootschalige, voorzieningen in het bestaande centrumgebied. Hier ligt een belangrijke verbinding met ons gezamenlijke project Vindbaarheid dat als uitgangspunt heeft bezoekers aan ons centrum een prettige reis te bieden. Daar behoort een infrastructuur bij die dit mogelijk maakt.</p>	<p>het volgende antwoord op gekregen: In de praktijk zal de ritgeneratie van elke woning, elk kantoor, bedrijf of winkel nagenoeg uniek zijn. Het verkeersmodel is echter een vereenvoudiging van de werkelijkheid. In het verkeersmodel wordt daarom gewerkt met formules de ritgeneraties van kantoren, bedrijven en voorzieningen berekent. Deze berekeningen worden gekalibreerd op basis van telcijfers. Dit betekent dat bijvoorbeeld bij een uitbreiding van een winkel het aantal m² BVO vertaald wordt naar het aantal arbeidsplaatsen voor detailhandel. Het verkeersmodel berekent op basis van dit aantal hoeveel ritten in totaal (voor bezoekers, werknemers, leveranciers etc.) van en naar het betreffende gebied zullen plaats vinden. De verdeling van deze ritten naar bestemming en vervoermiddel hangt in het model af van factoren:</p> <ul style="list-style-type: none">- Afstand tot andere gebieden en de aantrekkingskracht van het gebied op andere gebieden, waarbij de aantrekkingskracht tussen gebieden wordt bepaald op basis van vele factoren, zoals afstand, inwoners, woningen, beroepsbevolking, arbeidsplaatsen, et cetera.- Bereikbaarheid van het gebied met de verschillende modaliteiten (met inbegrip van weerstanden zoals ov-reiskosten, parkeertarieven en brandstofprijzen) <p>Zoals aangeven is het model een vereenvoudiging. Voor meer informatie over het model verwijzen we graag naar de technische rapportage. Mocht u behoefte aan meer informatie over de over de input in het model of beschikken over specifieke informatie over winkels of musea te bepalen dan gaan we daarvoor graag met u in gesprek.</p>
33	a.	<p>De toenemende drukte en overlast op het Merwedekanaal vormen de grootste bedreiging voor het voortbestaan van de</p>	<p>Wij begrijpen de zorg van de roeiverenigingen. Wij onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om het roeitrainingswater op het</p>

	roeisport in de stad Utrecht. Er is geen ander trainingswater beschikbaar en meer drukte en hinder kan de roeisport niet aan. Het zal mogelijk het einde van de roeisport in Utrecht betekenen.	Merwedekanaal te behouden. Uitgangspunt daarbij is dat het Merwedekanaal een openbaar toegankelijk vaarwater blijft.
b.	In alle plannen ontbreekt het tot op heden aan een gedegen onderzoek naar de effecten ervan op het huidige gebruik van het Merwedekanaal, niet alleen van de roeiers, maar ook van de waterscouts, de zeilschool, de stoeproeiers en de bewoners van de schepen en woonarken op het kanaal.	Dit onderdeel is niet MER plichtig en staat daarom niet in de MER. Het herstel van de Leidse Rijn is één van de belangrijke uitgangspunten van het Masterplan Stationsgebied. Hier zijn al in een veel eerder stadium besluiten over genomen. Dit heeft bij de planvorming dan ook niet ter discussie gestaan. De wijze waarop het water in de toekomst gebruikt kan worden door de verschillende partijen is een goed punt van aandacht. Dit zal in de toekomst moeten worden uitgewerkt en tot afspraken moeten leiden.
c.	Er ligt een uitvoerige tweede actualisatie aanvullende milieueffectrapportage en er wordt met geen woord gesproken over de effecten van de plannen op het huidige gebruik van het water. Indieners vragen u een dergelijk onderzoek uit te voeren alvorens verder te gaan met het concretiseren van de omgevingsvisie.	Zoals eerder gesteld zijn voor gebruik van het water geen milieunormen. Het is dan ook niet in de MER opgenomen.
d.	Betrek in het onderzoek de volgende punten: De te verwachten toename aan vaarbewegingen als gevolg van het terugbrengen van het water in de Leidse Rijn. Met daarbij aandacht voor pleziervaart, maar ook voor commerciële vaart van bijvoorbeeld rondvaartboten. Zijn deze stromen voldoende te controleren en met elkaar te verenigen? Hierbij hoort naast het water ten zuiden van de Muntbrug ook het water ten noorden van de Muntbrug dat momenteel als roeiwater wordt gebruikt.	Naar verwachting zal de vaarverbinding tussen de Leidsche Rijn en het centrum pas na 2022 tot stand gebracht worden. Het is niet mogelijk om nu al prognoses te maken van vraag en aanbod en daarmee de omvang van de vaarbewegingen over 5 jaar. Indien uit oogpunt van veiligheid maatregelen moeten worden genomen dan zal (indien nodig in samenspraak met Rijkswaterstaat) verkeersbesluiten genomen worden op basis van het Binnenvaartpolitiereglement BPR. De gemeente zal, onder andere via het gebruikersoverleg Merwedekanaal, de ontwikkelingen blijven volgen.
e.	De te verwachten impact van het terugbrengen van het water in de Leidse Rijn voor de veiligheid van de gebruikers op het water. Verschillende gebruikers, verschillende snelheden, verschillende vaardigheden en verschillen in kennis van de regels op het	Op het Merwedekanaal en de Leidsche Rijn geldt een maximum snelheid van 4,5 km/uur. Verder zie 33d en 33b

		water. Is de veiligheid van de gebruikers voldoende te waarborgen?	
f.		Effect en haalbaarheid van de eventuele inzet van watertaxi's. Hoe reëel is deze optie? Zijn er geen betere alternatieven?	Zie 23f: Dit is nog in het stadium van een idee. Om het netwerk van de bereikbaarheid van het centrum anders dan met de auto aan te vullen zou de watertaxi daar een rol in kunnen spelen. De Muntbrug (lage doorvaarthoogte) is vooralsnog een belangrijk knelpunt bij de uitwerking van dit idee.
g.		De impact van de voorstellen over het groener maken van de oevers van het Merwedekanaal en stimuleren van sportief gebruik. Uiterst interessant voornemen, maar hoe combineer je de diverse doelgroepen (wandelen, fietsen, skeeleren) en de coaches die mee moeten fietsen met de roeiers op het water?	Een ontwerp voor de oevers van het Merwedekanaal ter hoogte van het Beurskwartier moet nog worden gemaakt en is nu geen onderdeel van de besluitvorming. Te zijner tijd zullen ontwerp varianten worden onderzocht en besproken met betrokkenen. De wens voor een coachpad zal betrokken worden bij de verdere planvorming van de oevers
h.		De impact van het aantrekkelijk maken van het water voor de bewoners om te ontspannen en recreëren. De oevers worden aantrekkelijker, er worden nieuwe (kleine) waterverbindingen voorgesteld. Bij warm weer nodigt dit uit tot recreatie op het water met opblaasbotjes, zwembanden en zwemmen in het water met alle risico's van dien. In het Merwedekanaal is het verboden om te zwemmen. Handhaven gebeurt niet. Hoe is de veiligheid te waarborgen?	Zie 33b Een ontwerp voor de oevers van het Merwedekanaal ter hoogte van het Beurskwartier moet nog worden gemaakt en is nu geen onderdeel van de besluitvorming. Uw zorg om veiligheid bij (toenemende) watercreatie is een stadsbrede kwestie. Rijkswaterstaat en gemeente gaan starten met ontwerpend onderzoek rondom het Merwedekanaal, wat er onder andere op gericht is om de mogelijkheden te verkennen met betrekking tot de door u gestelde vragen. Dit onderzoek is tevens onderdeel van het voorbereidende traject van de mogelijke overdracht van het Merwedekanaal van Rijkswaterstaat naar gemeente. Daarnaast is het beleid van de gemeente erop gericht om bij de ontwikkeling van zowel Beurskwartier als Merwedekanaalzone de gebieden en oevers zo worden ontwikkeld dat als deze uitnodigen tot zwemmen dit zoveel mogelijk buiten de vaarroute van de roeiers zal plaatsvinden.
i.		De impact van de wens om dwars op het kanaal voldoende	Het Merwedekanaal is van de stad. Het is een onderdeel van het stedelijk

		verbindingen te maken voor voetgangers en fietser. Dit betekent meer bruggen en daarmee potentieel meer obstakels voor de gebruikers op het water. Elk obstakel zorgt voor extra veiligheidsrisico's. Zijn al deze verbindingen nodig en hoe waarborg je voldoende doorstroming en veiligheid op het water?	weefsel. Het lijkt op voorhand geen goed idee om functies op het kanaal die de levendigheid van het gebied vergroten uit te sluiten. In de afspraken met Jaarbeurs is een verbinding voor vrachtverkeer voorzien, die is opgenomen in de Omgevingsvisie.
	j.	De raad heeft unaniem de buitensportaccommodatiemotie (Buunk) ingediend, dat raakt aan dit verhaal, een concrete beantwoording is er nog niet.	In september 2016 heeft u een afschrift ontvangen van de raadsbrief over de uitvoering van de motie 2015/130. Verder bent u regelmatig hierover bijgepraat op zowel bestuurlijk- als ambtelijk niveau
	k.	Bovenstaande opsomming is vanuit het perspectief van de andere gebruikers verder aan te vullen. Op elk van de onderdelen is een gedegen onderzoek naar effecten, risico's en maatregelen gewenst. Wij zijn uiteraard graag bereid om verder mee te denken over de inrichting van een dergelijk onderzoek en zien uw reactie op ons verzoek met belangstelling tegemoet.	Bij de detaillering van de omgevingsvisie zal met alle betrokken uitvoerig worden overleg. Eventueel onderzoek kan daar een onderdeel van zijn.
34	a.	Indiener vindt dat de Visie met haar mix van functies en goede ontsluitingen voor langzaam verkeer een aantrekkelijk toekomstbeeld schetst voor de ontwikkeling van de westkant van de stad. Niettemin heeft ondergetekende na lezing van de Visie een aantal zorgpunten en wenst derhalve van de gelegenheid gebruik te maken een zienswijze in te dienen.	Goed om te horen dat de visie een aantrekkelijk toekomstbeeld schetst.
	b.	Het is belangrijk dat de samenhang niet uit het oog wordt verloren. Als voorbeeld wordt hier genoemd het in breedte terugbrengen van de Graadt van Roggenweg naar 2 x 1 rijbaan. Dit zal directe gevolgen hebben voor de verkeersdruk op alternatieve ontsluitingsroutes zoals de Overste den Oudenlaan-Tellengelaan-Van Zijstweg die geen onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie.	Wij delen uw mening dat de samenhang niet uit het oog mag worden verloren. Voor de stad en daarmee ook voor autobereikbaarheid van het toekomstige stationsgebied zijn de uitgangspunten uit het door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) leidend. Wij willen een optimale mix tussen een gezonde en sociale stad, een duurzame en leefbare stad, een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit. De westzijde van het Stationsgebied is volop in ontwikkeling. Van een industriële omgeving, met

		<p>een grote ontsluitingsfunctie, wordt het een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en aantrekkelijke omgeving.</p> <p>De Overste den Oudenlaan-Tellengenlaan-Van Zijstweg zijn onderdeel van de busbaan Dichterswijk waarvoor recent een IPvE FO aan de Raad is voorgelegd ter vaststelling.</p> <p>De busbaan Dichterswijk maakt in het Mobiliteitsplan onderdeel van de A-zone met een 30 km regime, autoluw, goede openbaar vervoer verbindingen en waarbij fietsers en voetgangers prioriteit hebben. De auto is te gast in dit gebied</p> <p>De verkeersafwikkeling zoals gepresenteerd bij het concept ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel, gebaseerd op de Rekentool +, een variant van VRU 3.1 met daarin de toen bekende ontwikkelingen in de omgeving. Hierna is een optimalisatie van de VRI instellingen gedaan, tezamen met een actualisatie van het verkeersmodel VRU 3.3 variant 2030, zoals ook toegepast bij de concept omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein (april 2017). Op basis van de verkeerssimulatie concluderen wij dat de doorstroming op dit tracé voldoende is voor een weg in een binnenstedelijke omgeving en dat de bereikbaarheid van de omgeving van de Rabobank kantoren is gewaarborgd.</p>
c.	<p>De parkeerfunctie op P3 wordt verplaatst naar de overzijde van het Merwedekanaal en zal daarmee de toegangswegen naar de binnenstad c.q. het stationsgebied moeten ontlasten. Het succes daarvan staat of valt met een aantrekkelijk (lees snelle en voordelige) vervolgverbinding naar de binnenstad en het stationsgebied. Indien die er niet komt, zullen mensen geneigd zijn toch door te rijden naar de diverse parkeergarages dichterbij de eindbestemming.</p>	<p>Het parkeren aan de westzijde van het Merwedekanaal zal worden ingezet voor bezoekers van de Jaarbeurs, en voor het parkeren op afstand van het Beurskwartier.</p> <p>Uitgangspunt is dat de bezoekers die ten oosten van het spoor willen zijn grotendeels door zullen rijden naar de garages rond binnenstad.</p>
d.	<p>Volgens rapportage van onze deskundigen zal de Van Zijstweg, ook zonder deze toename van werkplekken, in 2025 zeer zwaar belast worden en zullen de normale parameters voor de verkeersafwikkeling in stedelijk gebied lokaal fors worden</p>	<p>Zoals gezegd is onze conclusie die volgt uit de geactualiseerde verkeerssimulatie dat de verwachte verkeersafwikkeling in het gebied voldoende is. Onderdeel van het Mobiliteitsplan is ook inzetten op het verlagen van de verkeersintensiteiten in de binnenstad. Keuzes die</p>

	<p>overschreden. Wij verwijzen terzake naar de op 16 januari 2017 door ons ingediende inhoudelijke zienswijze (in vervolg op de pro forma zienswijze d.d. 22-12-2016) op het Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk. Die zienswijze en onderhavige zienswijze kunnen niet los van elkaar worden gezien.</p>	<p>daaraan hebben bijgedragen zijn het verplaatsen van het parkeren van de Jaarbeurs naar de oostzijde van het Merwedekanaal, de realisatie van een expeditiebrug en minder parkeerplaatsen dan oorspronkelijk gepland in de Jaarbeursgarage. En in de concept omgevingsvisie voor de nieuwe woonwijk Beurskwartier is een stringente parkeernorm opgenomen, wat zal leiden tot een verdere verlaging van de verkeersintensiteiten. Bij andere toekomstige ontwikkelingen blijft de gemeente inzetten op het niet toenemen dan wel (verder) verlagen van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staat de gemeente deels zelf aan de lat, maar ook andere instellingen en bedrijven hebben hier invloed op. Zo heeft 1/3 van het verkeer op de Van Zijstweg Dr M. A. Tellegenlaan de eindbestemming Rabobank. De gemeente nodigt partijen uit om te bespreken wat hun bijdrage kan zijn in het verminderen van verkeersintensiteiten en hoe de gemeente hen hierbij kan helpen. In de reactienota behorende bij de vaststelling van het IPvE/FO busbaan Dichterswijk worden de door u genoemde zienswijzen meer in detail behandeld</p>
e.	<p>Aangegeven wordt dat bestemmingsverkeer zal worden gefaciliteerd en dat de bereikbaarheid van de binnenstad, binnen de grenzen van de Graadt van Roggenweg, wordt verzekerd. Onduidelijk is wat hiermee wordt bedoeld en hoe men dat denkt te doen.</p>	<p>Er is een maximaal aantal auto's dat verkeer verwerkt kan worden op de route naar de binnenstad. Door inrichting van de weg en door het regelen van de hoeveelheid verkeer met verkeerslichten op de route wordt de hoeveelheid verkeer gereguleerd.</p>
f.	<p>Voorts vragen wij ons af of de bereikbaarheid van onze locatie over de route Overste den Oudenlaan-Tellegenlaan Van Zijstweg ook wordt verzekerd. Smart mobility wordt genoemd als onderdeel van slim vervoer. Het goed managen van autoverkeer vanaf de ringwegen de stad in wordt niet genoemd maar zou in onze ogen ook onderdeel moeten zijn van smart mobility.</p>	<p>Zoals gezegd is onze conclusie die volgt uit de geactualiseerde verkeerssimulatie dat de verwachte verkeersafwikkeling in het gebied voldoende is. Daarmee is uw bereikbaarheid verzekerd. Smart Mobility is met een sterke ontwikkeling bezig. Momenteel is nog niet geheel duidelijk waar we over een aantal jaar staan. Verkeersmanagement en Smart Mobility zijn zeer zeker met elkaar verbonden in de totaal opgave van de bereikbaarheid van het gebied en de gehele stad. De discussie over de snelwegring valt buitend de scope van deze omgevingsvisie, maar is uiteraard van belang. Momenteel vinden</p>

			toekomstverkenningen plaats voor de bereikbaarheid van Utrecht op de middellange en langere termijn.
	g.	Zoals hiervoor al aangegeven hebben wij ernstige zorgen over de autobereikbaarheid van het kantoor van Rabobank aan de Croeselaan. Wellicht ten overvloede wijzen wij op de bilaterale afspraken die hierover tussen gemeente en Rabobank zijn gemaakt, ook genoemd in de op 16 januari 2017 door ons ingediende inhoudelijke zienswijze op het Concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Busbaan Dichterswijk.	In de nabije toekomst is de auto te gast in dit gebied. Dat betekent dat het geen eis is dat er een vrije doorstroming is in de spits. Een keer extra wachten bij verkeerslichten is in onze ogen toegestaan, mits er geen terugslag plaatsvindt op voorgelegen kruisingen. Wellicht ten overvloede wijzen wij u op de reactienota behorende bij de vaststelling van het IPvE/FO busbaan Dichterswijk, waarin de door u genoemde zienswijzen meer in detail zijn behandeld.
	h.	Bij dit onderdeel wordt Rabobank genoemd als één van de partijen waarmee afspraken gemaakt zouden moeten worden in verband met nieuwe ontwikkelingen. Wij willen er op wijzen dat wij onze WKO bronnen volledig benutten en er geen restcapaciteit is om met nieuwe ontwikkelaars te delen.	Indiener geeft aan geen ruimte te zien binnen hun WKO-bron. Er is in de omgeving een glasvezelmonitoring uitgevoerd, deze gaf aan dat juist naast de Rabo waarschijnlijk nog veel bodemenergie-potentieel is. Wij willen hierover graag in een later stadium met de Rabobank in overleg treden.
	i.	In de Visie staat dat toekomstige eigenaren in het gebied verplicht worden deel te nemen aan een gemeenschappelijk plinten-organisatie. Ons kantoor staat ingetekend op de plintenkaart. Wat betekent die intekening?	De verplichte plintenorganisatie is bedoeld voor toekomstige eigenaren. De reden dat dit verplicht is gesteld is om de levendigheid op straatniveau te waarborgen. Goede plintinvulling draagt bij aan een prettig leefklimaat. De Rabobank komt met haar plint aan het toekomstige park te liggen en vormt hiermee een van de begrenzingen van deze ruimte. Het zou zeer wenselijk zijn als de plintinvulling van de Rabobank kan bijdragen aan de levendigheid in het gebied. Een voorziening, horeca of een andere trekker is zeer kansrijk op deze plek. De plint ligt goed op de zon, aan een stedelijke parkruimte. Daarnaast komt de route Moreelse brug uit op dit punt, waardoor veel mensen langskomen. Wij gaan graag met u in overleg hierover.
35	a.	Indiener stelt voor de oost-west verkeersverbinding Westplein-Daalsetunnel-Catharijnesingel: te herstellen, verbinden en betekenis te geven: - vrijkomende ruimte na reductie asfalt bestemmen voor groen - visitekaartje entree binnenstad en wijk-NW - make-over Daalsetunnel en groene verbinding Lombokplein	Deze oost-west verkeersverbinding wordt inderdaad aangepakt. Na de reductie van het asfalt is er ons inziens ruimte om de weg van begeleidende bebouwing te voorzien. Dit is een andere invulling van herstellen, verbinden en betekenis geven. De asfaltspaghetti van het Westplein wordt een stadsstraat. In de Daalsetunnel is wel ruimte om te vergroenen, bijvoorbeeld met een groen talud, dit is ook op de kaarten

		met het singelgebied.	ingetekend als groen. Als er in de toekomst ruimte vrij komt zou er nog een groene verbinding langs het spoortalud gemaakt kunnen worden ter plaatse van Park Plaza en de Hagelbuurt, die laatste in het geval van een herstructurering in de toekomst (zie ook beantwoording 16d) .
	b.	Indiener roept de gemeente op de samenhang te zoeken tussen de ontwikkelingen aan beide kanten van het spoor en geen onherroepelijke besluiten te nemen, die elkaar in de weg zitten of - erger nog - voor de Daalsebuurt een rommelige, stenige en weinig uitnodigende uitkomst bieden, waarin esthetische- en verblijfskwaliteit ontbreekt en onnodig veel groen is opgeofferd. De Initiatiefgroep Daalsepark roept op een integrale stedenbouwkundige oplossing voor de ruimten direct oostelijk en westelijk van de Daalsetunnel uit te werken. Daarin zal het belang van het Daalsepark tot uitdrukking komen.	Bij de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein is het een goed idee om afstemming met de plannen in de omgeving te zoeken. De afstemming met de ontwikkelingen bij de Daalsebuurt zullen in het ontwerpstadium plaatsvinden. Voor een omgevingsvisie is dit te gedetailleerd.
	c.	Indiener roept de gemeente op de samenhang met het Daalsepark in de Omgevingsvisie Jaarbeurskwartier en Lombokplein te benoemen, zodat er een bestuursrechtelijke grondslag is voor een integrale en toekomstbestendige uitwerking.	Zoals bij de vorige beantwoording aangegeven ziet de gemeente de mogelijke samenhang tussen de west en oostzijde van de Daalse tunnel als te onderzoeken punt. Bij nadere stedenbouwkundige uitwerking zal dit als context van het gebied Lombokplein worden meegenomen. Omdat het gebied ten oosten van de Daalse tunnel echter geen onderdeel is van het plangebied Lombokplein wordt dit niet dwingend in de omgevingsvisie opgenomen.
36	a.	Indiener meent dat de conceptvisie in grote lijnen (en enkele specifieke aanvullingen) een welkome uitbreiding is op wat het centrum van Utrecht nu te bieden heeft.	Goed om te horen!
	b.	Indiener mist een expliciet aanbod van specifieke faciliteiten. En maakt zich zorgen dat in latere stadia de nadruk steeds meer zal komen te liggen op de economische functie van het gebied en steeds minder op de woonfunctie.	Op pagina 66 van de Omgevingsvisie is een programmaoverzicht opgenomen: vooral wonen, een beperkt metrage kantoren, ruimte voor voorzieningen en plintprogramma. De voorzieningen komen deels voort uit de logische behoefte van een stadswijk met 3500 woningen, en zijn deels nader in te vullen. Het betreft, naast wellicht een buurtsuper, ook functies als een school, een buurtvoorziening en sportfaciliteiten. Bij de

			verdere uitwerking zal dit exacter worden gemaakt.
c.	Zo ontbreekt op dit moment een basisschool in de plannen, daarnaast denken wij ook aan speelfaciliteiten, hondenuitlaatplekken, een huisartsenpraktijk en laagdrempelige sportfaciliteiten. Indiener verzoekt de raad dan ook met klem om bij de verdere ontwikkeling van de plannen zorg te dragen voor een gedegen kader waarbinnen deze faciliteiten mogelijk gemaakt kunnen worden.		Op pagina 63 is wordt de behoefte aan een basisschool omschreven. De voorzieningen zijn nog niet specifiek gemaakt. De omgevingsvisie geeft slechts een globaal programma weer. Bij het toevoegen van ca. 3000 woningen horen inderdaad ook voorzieningen als een huisartspraktijk, basisschool en sport en speelplekken. Dit is zelfs een belangrijk onderdeel om een nieuw stukje stad, een groter centrum te maken. In de volgende fase waarbij de plannen verder worden uitgewerkt en ook openbare ruimte wordt ontworpen zal dit als een belangrijk aandachtspunt meegenomen worden.
d.	Indiener is benieuwd naar een concreet plan over hoe de gemeente Utrecht invulling wil geven aan de compensatie van de eigenaren en de (her)huisvesting van de bewoners. Op de bijeenkomst van 9 mei jl. werd aangegeven dat de gemeente geen invloed heeft op de gunning van de nieuw te bouwen appartementen in het Beurskwartier omdat deze woningen door externe partijen zullen worden gebouwd.		In de volgende fase zal met de huidige bewoners worden onderzocht en afgestemd wat de mogelijkheden zijn om binnen het gebied nieuwe woonruimtes te vinden. Wanneer wij hiertoe kansen zien zullen wij met beleggers/ontwikkelaars proberen afspraken te maken over mogelijkheden voor voorrang voor deze bewoners
e.	Indiener wijst de raad op het feit dat eigenaren inmiddels 29 jaar in onzekerheid hebben gezeten over de toekomst van dit gebied. In 1987 kwamen de eerste plannen op tafel – toen nog getrokken door de uitbreidingswens van De Jaarbeurs -. Tot 2014 konden eigenaren hun appartementen niet verkopen op de vrije markt gezien de uitbreidingsplannen van de Jaarbeurs, daarna was (en is) het niet mogelijk geweest om tot verkoop over te gaan vanwege de mogelijke plannen van de gemeente. Kortom, meer dan twee decennia lang is van vrijemarktwerking in dit stuk van de Croeselaan geen sprake geweest.		De gemeente deelt deze analyse en zal bij waardebeoordeling ook kijken naar waardeontwikkeling van vergelijkbare woningen elders. Dit is onderdeel van een deugdelijke taxatie.
f.	Indiener geeft aan dat de jarenlange toenemende onzekerheid en druk wel degelijk sporen heeft achtergelaten op degenen die er wonen. Naast de voortdurende onzekerheid, is het gebied van de Croeselaan vanaf de Van Zijstweg tot aan de hoofdingang van het Jaarbeursterrein al sinds 2011 toen de		De gemeente neemt uw hartenkreet zeer serieus.

		<p>Rabobank startte met de bouw van het nieuwe hoofdkantoor, een bouwput die tot veel overlast heeft geleid bij de bewoners. Wij hebben het dan over de slechte bereikbaarheid, de steeds veranderende verkeerssituatie en het verleggen van busbanen, het verminderde aantal parkeerplaatsen en – last but not least - de voortdurende geluidshinder van bouwactiviteiten. Wij verzoeken de raad dan ook met klem om bij eventuele goedkeuring van de plannen expliciet zorg te dragen voor de belangen van zowel eigenaren als bewoners van de woningen aan dit gedeelte van Croeselaan. Te lang zijn zij gemarginaliseerd en genegeerd in de vele plannen die dit gebied in de afgelopen drie decennia heeft gezien. Wanneer het bovenstaande wordt meegewogen en –genomen in de besluitvormig rondom de gebiedsontwikkeling Beurskwartier/ Lombokplein zullen wij als eigenaren met belangstelling uitkijken naar de volgende fases in het proces.</p>	
37	a.	<p>Indiener vraagt aandacht voor een menselijke maat, prettig leefklimaat, in de openbare ruimte. Dat vraagt in het bijzonder op straatniveau om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eerder straatbeeld met 'individuele huizen' zoals een kind tekent dan grote ('vierkante') (flat)gebouwen; - Hergebruik zachte materialen, eerder baksteen dan harde gladde gevelbekleding en spiegelend glas. In dat kader ziet de indiener graag hergebruik van mooie jaren 30 bakstenen Croeselaan, als die worden gesloopt. - Te overwegen is in zekere zin qua sfeer aan te sluiten bij de sfeer van de (mooiere, rustigere delen van de) historische binnenstad als ten dele ook omliggende laat 19^e / 20^e eeuwse wijken. 	<p>De voorstellen van de indiener sluiten ons inziens goed aan bij de intenties van het plan. Wij hebben aansluiting gezocht bij de eerste fase van het stationsgebied (bouwhoogtes) én bij de historische binnenstad (grondgebonden stadshuizen) én bij de directe woonomgeving, Croeselaan, Lombok en Parkhaven (warme materialisering, bakstenen). Deze keuze is gemaakt in het kader van de verdichtingsopgave waar Utrecht voor staat. Hergebruik van delen van de bakstenen gevels van de te slopen woningen aan de Croeselaan zal worden onderzocht. Zie ook beantwoording bij 15I.</p>
	b.	<p>Om zorg te dragen voor goede stedenbouwkundige en architectonische ontwikkeling zouden meerdere professionele- en burgerjury's moeten worden gevormd ter beoordeling.</p>	<p>De kwaliteitsborging is binnen het stationsgebied georganiseerd via een supervisieteam, waarin zowel deskundigheid qua landschap, stedenbouw en architectuur aanwezig is.</p>

	Daarnaast zou een 2/3 ^e meerderheid van de raad achter de plannen moeten staan en eventuele bezwaren dienen meegenomen te worden in de uitwerking, ruim aandacht aan tegen elkaar concurrerende planvoorstellen.	Natuurlijk streven we naar een zo groot mogelijke meerderheid van de plannen in de Raad, maar in ons democratisch bestel is een meerderheid van de Raad bevoegd de plannen goed te keuren. De meeste bouwprojecten worden via tenders op de markt gezet, waarvan concurrentie op kwaliteit van de bouwprojecten gegarandeerd is.
c.	Probeer het ingetekende water in het Beurskwartier te combineren met werfkelders en horeca in samenwerking met de Jaarbeurs met ruimte voor bedrijvigheid. Ideaal zou zijn als het water bevaarbaar wordt en ook aan de westzijde van het Merwedekanaal ter hoogte van Centrum Boulevard een op/uitstapplaats c.q. ligplaats voor rondvaart boot te organiseren ten behoeve van de overstap van(bus)toeristen naar het centrum.	Deze ideeën delen wij met u. Omdat het water nog als 'mogelijkheid' is meegenomen in de planvorming (zie ook beantwoording 29f) zijn we hier nog niet nader op in gegaan en zal dit in de toekomst nader uitgewerkt moeten worden. Dit hangt ook samen met de planvorming rond Masterplan 2.0 van de Jaarbeurs.
d.	De verbinding van het groen tussen Jaarbeursplein naar Lombokplein/Vleutenseweg/Daalseweg en 'Daalsepark' nog een flink stuk sterker, robuuster. Dit ten koste van het geplande bouwblok (kop van Lombok waarvoor mogelijk een semipublieke overdag toegankelijke binnentuin als optie naar voren is geschoven). Mijn inziens moet hier méér ruimte voor groen zijn; er zijn hier, denk ik, kansen voor een parkje als Lepelenburgpark. Niet voor de grote events, wel voor (buurt)lokale Utrechtse events.	Zie ook antwoord 35a. Er is gekozen voor het maken van een stadsstraat. De groene plekken liggen langs de Leidse Rijn. In het Beurskwartier hebben wij wel gekozen voor het toevoegen van parkjes in de sfeer van het Lepelenburg.
e.	Nadere studie naar verblijfsklimaat is wel vereist. Maar minimaal moet gezorgd worden voor een aantrekkelijke groene verkeersroute voor fietser en voetganger. Zoveel mogelijk los van stadsstraat (waar misschien ook een utilitair fiets/voetpad ligt). Een Boomkroonpad dat ook op hoogte de te herstellen Leidse Rijn overbrugt zou hier van grote waarde kunnen zijn. En draagt bij aan de Healthy Urban Boost!	We maken hier een stuk stad. De oplossingen voor fietsers en voetgangers zijn daarmee ook vaak stedelijk. Daarnaast zijn er straks ook alternatieve routes met meer landschappelijke kwaliteiten (langs de Leidse Rijn bijvoorbeeld, of de mogelijkheid om ommetjes door de nieuwe parken te maken). Wat betreft het boomkroonpad, we willen in dit stadium geen nieuw verhoogd maaiveld voorstellen, zie ook beantwoording 1a. Dat gaat ook over de financiën, laten we eerst zorgen dat we een goed en levendig maaiveld kunnen realiseren, voordat we onze energie stoppen in de lucht.
f.	400 appartementen ten noorden van de Leidse Rijn klinkt al	Dit wordt uit de brochure inderdaad niet uitgelegd. In de omgevingsvisie

	fors. Brochure stelt: Qua uitstraling wordt aangesloten op het Jaarbeurskwartier. Indiener is het onduidelijk wat dat inhoudt.	wordt daar wel uitgebreid op in gegaan. Het gaat hier om de twee gesloten bouwblokken die aan de zuidkant van de Leidse Rijn staan (waarvan één aansluit op het NH hotel). Deze bouwblokken worden opgebouwd uit verschillende stadsblokken van diverse groottes en hoogtes en met verschillende woningtypes. Daarnaast worden ze gematerialiseerd volgens de principes die we voor het Beurskwartier hebben bedacht. Dat wil zeggen architectuur met een rijke materialisering ("warme" materialen zoals baksteen, natuursteen, hout) en een bijzondere detaillering. In de paragraaf beeldkwaliteit van de omgevingsvisie (p.78) wordt dit nader beschreven. Ten noorden van de Leidse Rijn komen circa 200 appartementen, die zoeken meer de aansluiting bij de Kop van Lombok (zie ook beantwoording 16f).
g.	Houdt voor wat betreft plein rekening met halteplaats (rondvaart)boten.	Dit idee zal bij uitwerking nader worden onderzocht.
h.	Indiener heeft twijfels over de verkeerskundige werking van de Graadt van Roggenweg-routing met behoorlijk scherpe bocht achterlangs het NH hotel. Dit wordt voor automobilisten een vervelende plek en draagt fors bij aan bandenslijtage.	De stadsstraat wordt een 30km straat. Op lage snelheid is deze bocht goed te nemen.
i.	Indiener lijkt het verstandig alsnog op een of andere manier (ondergrondse) ruimte te reserveren voor alsnog een tunnel onder geplande laagbouw NH-hotel en de te herstellen Leidse Rijn richting verkeersplein Vleutenseweg weg. Voor een weg voor (historische) centrumgericht verkeer die <ul style="list-style-type: none"> - minder bochtig is, en - minder wachten bij kruisingen nodig maakt voor voetgangers en fietsers - een snelheid toelaat tot 50 km tot verkeerplein Vleutenseweg/Daalseweg 	We kiezen ook voor geen tunnel om juist een normale stad te maken, en autoverkeer in de stad niet meer dan nodig te stimuleren.
j.	Zorg voor ongelijkvloerse kruising met wegverkeer voor de doorfietsroute langs de Leidse Rijn	Het College kiest hier voor een gelijkvloerse kruising. Het gebied verandert tot een centrumgebied, waarin een gelijkvloerse inrichting zorgt voor de

			nodige levendigheid. Zie voor beantwoording ook diverse andere indieners, zoals 63.
38	a.	Indiener wenst geen torenflat voor haar neus, omdat dit haar enige uitzicht is wonende aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
39	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus, niet hoog en ook niet laag. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
40	a.	Indiender wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
41	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus, het ontnemt het uitzicht van alle bewoners aan de kop van de Leidseweg. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Een flat van deze hoogte zorgt voor windhinder en schaduw.	zie beantwoording onder 10 k.
	c.	De flat staat in het binnengebied, niet op een plint, daar krijg je wel last van wind.	alle plannen voor hoogbouw zullen worden onderworpen aan een windhinderonderzoek. Het ontwerp dient zo te zijn dat overlast door wind wordt voorkomen
	d.	Indiener wenst, net als bij het NH-hotel, graag bomen aan de Leidseweg.	Enkele jaren geleden, bij herinrichting van de bestaande Leidseweg als fietsstraat zijn verschillende opties met bewoners/betrokkenen besproken en koos de buurt voor een fietsstraat zonder bomen. Op het nieuw in te richten gebied ter hoogte van o.a. NHhotel is het de bedoeling wel bomen in te passen.
	e.	Geeft aan dat de overgang naar hoogbouw te abrupt is.	zie beantwoording onder 10 k.
	f.	Indiener vraagt zich af waar hij zijn hond kan uitlaten.	Er zijn nog geen locaties aangewezen voor het uitlaten van honden. Bij het uitwerken van de plannen komt dit zeker aan bod.
	g.	De luchtvervuiling is al veel te hoog, gezond is hier niet meer van toepassing.	We voldoen aan de fijnstofnormen, grenswaarde uit de Wet milieubeheer. Door in dit plan veel woningen toe te voegen en toch het autoverkeer te beperken (door een autoluw Beurskwartier en herinrichting van de Graadt van Roggenweg en Westplein) en tegelijkertijd fietsen en lopen te stimuleren, houden we zoveel als mogelijk rekening met de luchtkwaliteit. Andere aspecten dan de luchtkwaliteit maken het plan gezond.
42	a.	Indiener wenst geen torenflat voor haar neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Er staat al meer dan genoeg hoogbouw op het Jaarbeursterrein.	Het klopt dat er ook hoogbouw toegevoegd wordt op het Jaarbeursterrein.

			De westkant van het stationsgebied is straks onderdeel van het centrum, een hoogstedelijke gebied. Daarnaast heeft de stad een verdichtingsopgave, er is gekozen dit binnen de bestaande contouren op te lossen. Dichtbij het station is een logische plek om voor een hoogstedelijke invulling te kiezen. Zoals vermeld bij het vorige punt vallen de bouwblokken aan de Leidse rij in overgangzone. Overgang van de hoogstedelijke ontwikkeling rondom het station naar de kleinschalige bebouwing van Lombok en de Leidse Kade.
	c.	De menselijke maat blijft zoek.	We hebben juist gezocht naar een menselijke maat, door in bouwblokken te bouwen met een mix van bouwhoogten. De schaal van het bouwblok wordt hiermee verkleind, doordat de blokken uit verschillende eenheden zal bestaan. Daarnaast worden hoogteaccenten van een setback voorzien. Dit betekent dat vanaf straatniveau de torens binnen het bouwblok staan. Ook richten we ons op zoveel mogelijk op goed gevulde plinten. Dit zal bijdragen aan een aantrekkelijk straatbeeld.
43	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Er wordt al teveel gebouwd	Indiener geeft aan dat er in zijn algemeenheid te veel gebouwd wordt. De gemeente Utrecht heeft een verdichtingsopgave. Er is gekozen om dit binnen de bestaande contouren op te lossen. Dichtbij het station is een logische plek om een hoogstedelijke invulling te geven.
	c.	Haalt het mooie karakter van Lombok weg	Lombok is straks onderdeel van het vergrote centrum. Dichtbij het station wordt gekozen voor een hoogstedelijk invulling. Langs de Leidse kade wordt de overgang gemaakt van hoogstedelijk centrummilieu naar de kleinere korrel en intiemere sfeer van Lombok. Door de Leidse Rijn te herstellen en langsliggende bebouwing door te zetten (in dezelfde schaal en korrel) maken we deze overgang. Zie antwoord 10 k.: het voorgestelde accent wordt verlaagd naar 45m, dit accent is zeer wenselijk om te aan te sluiten op de overige ontwikkelingen binnen het stationsgebied.
44	a.	Indiener geeft aan dat er 25 jaar geleden afspraken zijn gemaakt: geen hoge kantoorgebouwen aan Lombokkant m.u.v.	In het masterplan Stationsgebied 2003 valt deze zone in de M en L schaal van de schalenkaart. Dit houdt in dat er tot 25m (basis) - 45m gebouwd

		de Leidse Poort.	mag worden aan de Leidse rij en 45-80 m aan de Graadt van Roggenweg zijde van het bouwblok. De omgevingsvisie is op dit punt in lijn met het masterplan. Ook de toren van 70m -waarvan wij hebben voorgesteld om deze te verlagen naar 45 m- past binnen dit kader. Verdere afspraken zijn ons niet bekend.
45	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
46	a.	Wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Past niet bij het karakter van de wijk.	Idem vr. 43c
	c.	Er komt meer dan genoeg hoogbouw op het Jaarbeursterrein	Het klopt dat er veel hoogbouw toegevoegd wordt op het Jaarbeursterrein. De westkant van het stationsgebied is straks onderdeel van het centrum, een hoogstedelijk gebied. Daarnaast heeft de stad een verdichtingsopgave, er is gekozen dit binnen de bestaande contouren op te lossen. Dichtbij het station is een logische plek om voor een hoogstedelijke invulling te kiezen. De bouwblokken aan de Leidse rij in overgangszone. Overgang van de hoogstedelijke ontwikkeling rondom het station naar de kleinschalige bebouwing van Lombok en de Leidse Kade.
	d.	Deze hoge toren veroorzaakt windhinder voor fietsers over de Leidseweg.	Windhinder zal zoveel mogelijk beperkt worden door torens in setback te bouwen. De toren landt niet op de straat maar valt binnen het bouwblok. Daarnaast zal windhinder voor fietsers aan de Leidseweg zeer beperkt zijn doordat de toren aan de Graadt van Roggenweg zijde gesitueerd is. De toren in het Leidse kade blok roept veel zorgen op bij omwonenden (op het gebied van slagschaduw en uitzicht) , om deze reden is besloten de toren te verlagen van 70 m naar 45 m.
47	a.	Indiener meent dat maximaal 6.000 tot 8.000 motorvoertuigen per etmaal over het Westplein beter past bij de centrumkwaliteit.	Voor de plek zelf kan een lagere intensiteit meer kwaliteit opleveren. Echter met de intensiteiten uit de Omgevingsvisie voldoet de inrichting nog steeds aan eisen van leefbaarheid, oversteekbaarheid en dergelijke. We achten 6.000 tot 8.000 mvt per etmaal over deze weg niet realistisch in verband met de bereikbaarheid van de binnenstad.
	b.	Indiener verzoekt het doorgaand verkeer door de stad naar buiten te drukken, dit verkeer kan via de ring rijden. Dit	Binnen de plangrenzen is het vastgestelde beleid uit het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen uitgangspunt. Een deel van

		impliceert een aanvulling en verbetering van de autobereikbaarheid van Noordwest Utrecht, het verbeteren van P+R-voorzieningen, bezorgdiensten, openbaar vervoer, dubbelgebruik van parkeergarages en stimuleren van de (OV)-fiets. Een en ander valt terug te lezen in het pamflet 'Het Wiel'.	de maatregelen zal indien mogelijk worden geïmplementeerd in het plan zoals slimme oplossingen voor bezorgdiensten parkeren en dergelijke. Een deel van de oplossingen valt niet binnen de scope van de Omgevingsvisie.
48.	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Ouderen moeten zo lang mogelijk thuis blijven wonen, dit bederft het woongenot. Houd rekening met de ouderen.	Het uitzicht groen (en verkeer) zal op deze plek inderdaad verdwijnen, wij realiseren ons dat dit vervelend is omdat de huidige situatie voor de bewoners wijzigt. Dit hangt samen met de verdichtingsopgave waar de stad voor staat. Het private belang van sommige bewoners tegenover het belang van een goed functionerend stationsgebied en uitbreiding van het centrum met het Beurskwartier en Lombokplein. De keuze is gemaakt richting een belangrijke nieuwe grootschalige ontwikkeling voor de stad Utrecht, om te kunnen voorzien in veel nieuwe woningen, werkruimtes en voorzieningen op deze centrale locatie. Op andere plekken binnen het plangebied komt groen terug, in een vorm die niet alleen zichtwaarde heeft maar ook daadwerkelijk gebruikswaarde heeft. Dichtbij komt overigens een mooi groen plein terug: het Lombokplein.
49	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Uitstraling van de Leidseweg en Lombok worden ontsierd, dergelijke hoogbouw past niet op deze plek.	zie beantwoording onder 10 k.
	c.	Er zijn genoeg alternatieven voor hoogbouw op het Jaarbeursterrein	Dat klopt, daar bouwen we ook de hoogte in. Voorstel is om de voorgestelde hoogte te verlagen naar 45m om de indiener tegemoet te komen.
50	a.	Indiener geeft aan dat de overgang van de traditionele Leidseweg bebouwing naar hoogbouw te abrupt is.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Er is te weinig ruimte voor zoveel bewoners op de beschikbare m2 voor o.a. parkeerdruk en leefruimte	Het is niet helemaal duidelijk op wat de indiener bedoelt met weinig ruimte. Er worden diverse plekken binnen het plangebied toegevoegd waar grote mate van groen en leefruimte aanwezig is. Dit zijn de twee parken in het Beurskwartier en de realisatie van het Lombokplein.

			<p>Daarnaast worden deze gebieden met goede langzaamverkeersroutes met elkaar verbonden, zodat het makkelijk toegankelijk is voor iedereen. Het uitzicht op groen ter hoogte van Leidse Poort gebouw zal inderdaad verdwijnen, wij realiseren ons dat dit vervelend is omdat de huidige situatie voor de bewoners wijzigt.</p> <p>Parkeren vindt merendeels plaats op terrein van de Jaarbeurs aan de westzijde van het Merwedekanaal. Of in het geval van Lombokplein in gebouwde voorzieningen binnen acceptabele loopafstand volgens de Nota Stallen en Parkeren.</p> <p>De parkeerdruk op straat zal door de nieuwe functies niet veranderen.</p>
51	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
52	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
53	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.
54	a.	Indiener vreest geen uitzicht en zon meer te krijgen	zie beantwoording onder 10 k.
55	a.	Indiener maakt bezwaar tegen het groen dat voor de deur zal verdwijnen. Wonend aan de Leidseweg.	<p>Het groen zal op deze plek inderdaad verdwijnen, wij realiseren ons dat dit vervelend is omdat de huidige situatie voor de bewoners wijzigt. Dit hangt samen met de verdichtingsopgave waar de stad voor staat. Het private belang van sommige bewoners tegenover het belang van een goed functionerend stationsgebied en uitbreiding van het centrum met het Beurskwartier en Lombokplein. De keuze is gemaakt richting een belangrijke nieuwe grootschalige ontwikkeling voor de stad Utrecht, om te kunnen voorzien in veel nieuwe woningen, werkruimtes en voorzieningen op deze centrale locatie. Op andere plekken binnen het plangebied komt groen terug, in een vorm die niet alleen zichtwaarde heeft maar ook daadwerkelijk gebruikswaarde heeft.</p>
56	a.	Indiener vraagt of de gemeente rekening houdt met factoren in en om de Leidse Rijn, die verband houden met een toename in vaarverkeer zoals golfslag, woonboten, geluidsoverlast,	<p>Zie ook antwoord 23 g.</p> <p>De gebruikaspecten van de herstelde Leidse Rijn zullen in een later stadium uitgebreid aan de orde komen</p>

	uitlaatgassen, flora en fauna, zwemmers bij de Munt, roeiers, een zeilschool en de Muntbrug.	Rijkswaterstaat en gemeente gaan starten met ontwerpend onderzoek rondom het Merwedekanaal, wat er onder andere op gericht is om de mogelijkheden te verkennen met betrekking tot de door u gestelde vragen. Dit onderzoek is tevens onderdeel van het voorbereidende traject van de mogelijke overdracht van het Merwedekanaal van Rijkswaterstaat naar gemeente.
b.	Indiener vraagt welk soort boten wordt op de bevaarbare Leidse Rijn toegelaten? (lengte, breedte, doorvaarthoogte, wijze van voortstuwing, vaarsnelheid)	Rijkswaterstaat en gemeente gaan starten met ontwerpend onderzoek rondom het Merwedekanaal, wat er onder andere op gericht is om de mogelijkheden te verkennen met betrekking tot de door u gestelde vragen. Dit onderzoek is tevens onderdeel van het voorbereidende traject van de mogelijke overdracht van het Merwedekanaal van Rijkswaterstaat naar gemeente (zie ook 56a).
c.	Hoe zit het met de uitstoot van uitlaatgassen van motorboten?	Het beleid van Utrecht is erop gericht uitstoot zoveel mogelijk te verminderen. Waar we via concessies daar invloed op hebben, zullen we die zeker benutten. Echter, de Leidse Rijn zal ook een doorvaarroute kunnen worden voor boten van elders, waar landelijk beleid geldig voor is.
d.	Hoe zit het met de beperking van de geluidsoverlast voor huisbewoners en bootbewoners?	Zie antwoord c. Overigens gelden er ten aanzien van scheepvaart voor geluid geen "Wettelijke" normen. De regulering en de beheersing van geluid zal dus uit andere zaken/keuzes/beleid moeten komen.
e.	Wordt ook gedacht aan een voorziening voor al het extra zwerfvuil dat in het water komt als er meer recreatievaart is?	Vooralsnog is geen specifieke beheermaatregel voorzien, los van het nu geldende beheerregime.
f.	Hoe denkt de gemeente gevaarlijke situaties te voorkomen tussen recreatieboten, roeiboten, zeilers en zwemmers, met name op het stuk water bij de Muntbrug?	zie ook 23g en 33h Met de realisatie van een verbinding tussen Leidsche Rijn en de Catharijnesingel zal het inderdaad drukker worden op het water bij de Munt. Om de veiligheid te waarborgen zijn er meerdere mogelijkheden denkbaar, die nog nadere uitwerking behoeven. Denk aan het plaatsen van waarschuwingsborden voor de scheepvaart afkomstig van de Leidsche Rijn of het aanbrengen van een ballenlijn, die de grens markeert tussen het zwem- en het vaargedeele. Een compleet zwemverbod hoort echter ook tot de mogelijkheden, omdat het water bij de Munt geen officieel

			zwemwater is.
	g.	Is er gedacht aan aanlegplaatsen voor recreatieboten?	Goed punt. In de omgevingsvisie wordt uitgegaan van waterroutes verbonden met bestaande waterstructuren in de stad. Een logische opstapplaats zal bij het parkeerterrein van de Jaarbeurs zijn aan het Merwedekanaal. De omgevingsvisie geeft nu de mogelijke verbindingen en routes weer. In de volgende fase zullen we de mogelijkheden voor aanlegplaatsen voor recreatieboten verder te onderzoeken. Aandachtspunt is het huidige gebruik van bijvoorbeeld het Merwedekanaal.
	h.	Wij zouden graag de oeverbeplanting willen uitbreiden. Daardoor ontstaat een steviger ecologische structuur (ook richting Molenerf en het natuurgebiedje de Nevengeul bij de Oude Leidseweg). Bovendien kan een groene oever de golfslag van bootjes dempen. Kan dit meegenomen worden in de plannen?	Bij het uitwerken van de plannen kan worden meegenomen waar en hoe oeverbeplanting inpasbaar is. Mooi idee, in de volgende fase worden de plannen uitgewerkt tot ontwerp- en inrichtingsvoorstellen. We nemen dit idee mee en zullen de haalbaarheid hiervan onderzoeken. Voor nu geeft de omgevingsvisie slechts op hoofdlijnen de kaders weer.
	i.	Naar verluidt zullen er op termijn ook watertaxi's van en naar de Jaarbeurs over de Leidse Rijn gaan varen. Kunt u ons meer vertellen over deze plannen? Gaan de taxi's tot aan de binnenstad? En welke intensiteit is aanvaardbaar gezien bovenstaande (geluidsoverlast, golfslag, beplanting, sport en recreatie etc.)?	Het is zeer wenselijk het plangebied ook via water met de stad te verbinden. Een route over het water naar de binnenstad zouden we graag realiseren. In de volgende fase bij de uitwerking van de plannen zal de intensiteit van de vaarbewegingen onderzocht worden. Uiteraard worden bestaande gebruikers en bewoners hierin gevraagd mee te denken.
57	a.	Indiener vindt de vernieuwing van het plan deels prachtig, maar is ook van mening dat de goed onderhouden woningen aan de Veemarktstraat en Croeselaan bij Utrecht horen.	Zie beantwoording 2b.
	b.	Na jaren overlast is de indiener van mening nu recht te hebben en te houden om hier te blijven wonen.	Wij kunnen ons voorstellen dat de overlast de afgelopen jaren aanzienlijk is geweest, en nog niet over is. Een verdere stedelijke ontwikkeling van deze locatie zou - in welke vorm dan ook – nog jarenlang overlast betekenen voor de bewoners aan de Croeselaan. Dit is onafhankelijk van het precieze plan voor deze locatie.
58	a.	Indiener wenst geen torenflat voor zijn neus. Wonend aan de Leidseweg.	zie beantwoording onder 10 k.

59	a.	Indiener maakt bezwaar tegen het groen dat voor de deur zal verdwijnen en is tegen het hele plan. Wonend aan de Leidseweg.	Zie ook beantwoording 55a voor wat betreft het verdwijnen van het groen. Jammer dat de indiener tegen het hele plan is.
60	a.	“Tegen”	Indiener heeft formeel gezien geen zienswijze ingediend; onze aanname is dat indiener heeft bedoeld tegen hoogbouw te zijn voor zijn deur, en tegen het verdwijnen van groen, dit in navolging van de zienswijzen van andere bewoners van de Leidseweg
61	a.	Indiener spreekt over wankelende ambities, zoals het spanningsveld tussen enerzijds de wens om levendige plinten te maken en anderzijds het programma voor voorzieningen en woningen. Veel woningen in woontorens garanderen geenszins levendige plinten.	Er is inderdaad een spanningsveld bij de ambities voor de plinten. Juist daarom doen wij in de omgevingsvisie meer voorstellen om goede plinten te krijgen dan sec veel woningen in woontorens toevoegen. Zie hiervoor ook de paragraaf ‘levendige plinten’ in de omgevingsvisie (p73). Dit gaat over de invulling ervan (divers en op strategische plekken), de vormgeving van de plint en de organisatie van de plintinvulling (verplicht voor eigenaren en met financiële sturing). Daarnaast stellen we ook voor om op de begane grond te wonen, en parkeergarages zijn in de plint niet toegestaan.
	b.	De vraag is voor wie de parken in het Beurskwartier zijn bedoeld. Bewoners zullen wellicht gebruik maken van het fietspad, het beschutte genieten voor bezoekers van de Jaarbeurs of bioscoop is echter ver te zoeken. Het noordelijke parkje is te besloten en het zuidelijke trekt alleen bankpersoneel dat in de pauze even de benen wil strekken. Bovendien is met een beetje hoge woonbebouwing de zon ver te zoeken in de parkjes.	De bewoners wonen in dichtbebouwde bouwblokken, we denken dat in aanvulling op hun balkon of dakterras zij ook de keuze zullen maken om in het park te verblijven of ommetjes te lopen (vergelijk met Lepelenburg, in de binnenstad heeft ook niet iedereen de beschikking over een eigen tuin). Naast de Rabobank komen er nog diverse kantoorontwikkelingen bij in de eerste fase van het stationsgebied. Alle kantoormedewerkers (ook de ambtenaren in het Stadskantoor) hebben de mogelijkheid straks een pauzerondje door 2 parken te lopen. Uit een verkennende bezonningsstudie is gebleken dat er voldoende park ik de zon komt te liggen. Een ander deel biedt inderdaad schaduw, waar op warme dagen of voor bepaalde doelgroepen ook behoefte aan is. Daarnaast kan het park ook op buurt- of stadsniveau een plek zijn om bepaalde evenementen te organiseren (denk aan de parade in het Moreels park of een Koningsdagmarkt op het Lepelenburg).
	c.	Tegelijkertijd legt dit concept de kwetsbaarheid van de levendige plinten bloot. Die levendigheid kan bij	Zie ook de beantwoording van 61a m.b.t. de levendige plinten. Naast hoogbouw worden ook andere bouwhoogtes toegevoegd, en zelfs

		<p>woonbebouwing hoger dan de liftgrens moeizaam bereikt worden en gezien het feit dat de parkjes nogal verstopt liggen zullen er ook geen winkeltjes of andere voorzieningen komen. Merkwaardigerwijs worden de levendige plinten die nu wel in het plangebied zitten, de woningen aan de Croeselaan, in alle plannen gesloopt. Onbegrijpelijk, mede omdat ook de architectuur van deze woningen uit de jaren-30 bijzonder aardig is.</p>	<p>grondgebonden woningen met voordeuren aan de straat. Het park aan de Croeselaan ligt zeker niet verstopt en door de doorgaande langzaam verkeersroutes denken wij dat er op bepaalde plekken zeker voorzieningen zullen komen. Het toevoegen van veel woningen levert op zijn beurt weer draagvlak voor plintinvullingen zodat zij kansrijker worden.</p>
	d.	<p>We stellen voor om meer duidelijkheid in de structuur te maken ten aanzien van het onderscheid in drukke openbare ruimtes en rustige woonplekken. Gezien de lange periode tussen planvorming en realisatie lijkt het niet meer dan logisch om de nadere invulling van de woonvlekken flexibel te houden.</p>	<p>In de omgevingsvisie maken we het onderscheid tussen de stedenbouwkundige plankaart en de omgevingsvisiekaart. De omgevingsvisiekaart legt in hoofdlijnen de inrichting van het gebied vast, de gewenste structuur en de programmatische invulling. De stedenbouwkundige plankaart is illustratief en gaat in op de gewenste stedenbouwkundige en landschappelijke samenhang, en de korrelgrootte van de bebouwing. Dit is dus nog geen definitieve verkaveling en daarin zit dus nog de flexibiliteit, de invulling van de woonvlekken is dus inderdaad nog flexibel.</p>
	e.	<p>Er is vooralsnog geen enkele reden voor een groene route met hybride parkjes. Dit zou de Croeselaan, waarvan het nieuwe ontwerp net van de drukpers is, ontkrachten als sterke groene openbare ruimte. De woonbebouwing die ernaast staat ondersteunt die prachtige laan zowel ruimtelijk als functioneel. Het gewenste fietspad van Lombok naar het stadscentrum over de nieuwe brug kan veel beter over de Croeselaan gaan dan door een woongebied waarvan nog niemand weet hoe dat gaat uitpakken.</p>	<p>In het stationsgebied zal een groene route aan twee parken veel kwaliteit toevoegen. De ligging aan de te vernieuwen Croeselaan zien we juist als een kans om twee groene ruimtes met elkaar te verknopen en daardoor zal er een nog grotere open groene ruimte ontstaan. Daar is nu nog geen rekening mee gehouden in het ontwerp van de Croeselaan, maar dit zou in de toekomst nog wel kansen bieden. Het fietspad op de Croeselaan blijft bestaan en sluit ook aan op de Moreelsebrug. Daarnaast maken we nieuwe verbindingen met het nieuwe Beurskwartier en Lombok.</p>
62	a.	<p>Indiener vindt het jammer dat niet alle woningen behouden kunnen blijven. De huurders wonen er graag en naar tevredenheid, en zowel de verhuurder als de bewoners vinden het mooie jaren 30 woningen.</p>	<p>zie beantwoording onder 2b.</p>
	b.	<p>Indiener kan zich goed vinden in het woonprogramma waarbij er plek is voor iedereen en herkent de behoefte aan sociale</p>	<p>Passend en betaalbaar kunnen wonen zijn belangrijke doelstellingen van ons woonbeleid. Er is sprake van schaarste in het sociale huursegment,</p>

		woningen, middensegment, vrije sector en koop. Echter, liever had de indiener 30% sociale huur gezien.	maar tevens in andere segmenten van de woningmarkt. Daarom is gekozen voor een gevarieerd woningaanbod, voor een diversiteit aan type huishoudens en inkomens. Voor sociale woningbouw uitgegaan van 20% maar daarnaast zal ook een substantieel deel in zogenaamde middenhuur worden gerealiseerd.
	c.	Verhuurder wil afspraken maken met gemeente over het vastgoed.	De gemeente neemt deze uitnodiging graag aan.
63	a.	Indiener vindt het een uitstekend idee dat nu invulling wordt gegeven aan gebiedsontwikkeling in het Beurskwartier en Lombokplein, met name de plannen voor de fietsers.	Goed te horen.
	b	Voor de invulling van het Beurskwartier en het Lombokplein vraagt de indiener om voldoende veilige, overdekte stallingscapaciteit bij woningen en voorzieningen (zoals de bioscoop), om fietsverplaatsingen van en naar het gebied zo goed mogelijk te faciliteren.	In de Omgevingsvisie is opgenomen dat fiets parkeren zo mogelijk op de begane grond moet worden opgelost. Hiervoor zijn in de nota stallen en parkeren normen vastgelegd. Inderdaad moet het fiets parkeren voorde bioscoop, conform de afspraken met de Jaarbeurs, nog in een van de aanliggende panden worden opgelost.
	c.	De breedte van de Sijpesteijntunnel is beperkt door de constructie van het spoorviaduct. De breedte van het huidige fietspad is onvoldoende voor de grote stroom fietsers die hier dagelijks doorheen rijdt. Nu als is de route bijzonder druk, terwijl we van veel fietsers weten dat zij dit stukje mijden vanwege alle werkzaamheden. We willen hier een breder fietspad om toekomstige fietsfiles en aanrijdingen te voorkómen. Er is binnen de bestaande breedte van het spoorviaduct nu en straks absoluut geen ruimte om het water te verbreden!	Vanwege de drukte van de Sijpestein tunnel is in de omgevingsvisie een extra fietstunnel op de kaart gezet bij de Jeremias de Deckerstraat/Nicolaas Beetstraat. Het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn zal worden opgelost door het verbreden van het water ten koste van het westelijk voetpad.
	d.	Een andere zorg t.a.v. de bevaarbare Leidse Rijn is dat bootjes ook de Muntbrug zullen willen passeren vraagt om het opendraaien van de brug te beperken, zodat fietsers goed kunnen blijven doorfietsen.	De Muntbrug is inderdaad van beperkte hoogte. Hoe hier in de toekomst mee om te gaan is nog niet duidelijk.
	e.	In Lombok kruist de doorfietsroute langs de Leidseweg de Graadt van Roggenweg. In het plan staat dat dit een	Als er een ongelijkvloerse fietsroute komt, dan zal de weg op maaiveld blijven en de tunnel er onderdoor, ongeveer op het niveau van het water.

		<p>gelijkvloerse kruising wordt. We pleiten ervoor om de kruising ongelijkvloers te maken: de stadsstraat zou beter op hoogte gelegd kunnen worden, net als de nieuwe busbaan die de fietsroute nu al ongelijkvloers kruist. Een ongelijkvloerse kruising doet recht aan de uitgangspunten die zijn vastgelegd voor doorfietsroutes: om fietsers zo min mogelijk vertraging te laten oplopen.</p>	<p>In de omgevingsvisie is gekozen voor een gelijkvloerse kruising omdat de westkant van het station verandert in een centrumgebied. Kenmerk van een centrumgebied is de levendigheid op straatniveau, waarbij je op elke kruising gemakkelijk alle richtingen op kunt. Ook remt gelijkvloers overstekend fietsverkeer de snelheid van het autoverkeer. Door het terugbrengen van de snelheid van de Graadt van Roggenweg naar 30 km/uur en het overzichtelijker inrichten van de weg, zal de wachttijd voor overstekende fietser en voetganger acceptabel zijn. Bij de Neude maakt je ook geen ongelijkvloerse kruising.</p> <p>Omdat de kruising ook de plek is waar fietsers en voetgangers naar het station fietsen of lopen, is een volledige kruising nodig op deze plek, waarbij je alle kanten op gaat. Bij een ongelijkvloerse kruising zou dit vragen om hellingbanen en meer ruimtebeslag. Het bouwblok rond het NH-hotel zou minder goed aan het water komen te liggen.</p>
	f.	<p>Indiener betreurt dat de aanlandingen van de Moreelsebrug niet op- en afgefietst kunnen worden. Om de aantrekkelijkheid van de fietsroute te verbeteren, zouden we graag zien dat de gemeente bij de inrichting van het Beurskwartier opnieuw afweegt of (een) fietsbare aanlanding(en) van de Moreelsebrug ingepast kan worden.</p>	<p>Met de Omgevingsvisie wordt -weliswaar net buiten het plangebied- een ander voorstel gedaan om aan u wens tegemoet te komen: een extra fietstunnel onder het spoor door tussen de Jeremias de Deckerstraat en de Nicolaas Beetsstraat. Dit kan een tunnel worden met een hoog fietscomfort, en draagt verder bij aan het verkleinen van de maaswijdten tussen de verbindingen.</p>
	g.	<p>Net ten zuiden van het Beurskwartier worden plannen gemaakt voor een fietsverbinding tussen de Nicolaas Beetsstraat en de Veilinghaven. Indiener wil graag dat deze verbinding goed aanlandt in het Beurskwartieren daar niet eindigt, maar doorloopt richting Lombok. Indiener denkt aan een verbinding over het Beurskwartier naar de J.P. Coenbrug in Lombok en onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek.</p>	<p>De verbinding richting Lombok is als route door het nieuwe Beurskwartier opgenomen in deze omgevingsvisie.</p> <p>Een verdere verlenging onder het spoor door naar de Cartesiusdriehoek is een interessante gedacht, maar valt buiten de scope van deze visie.</p>
64	a.	<p>Indiener geeft aan dat het terugbrengen van het aantal autobewegingen naar 17.000 op het Westplein nog geen autoluw centrum maakt. De kans op filevorming en</p>	<p>Wij denken dat de straat goed leefbaar is met 17.000 auto's. Door middel van verkeersmanagement wordt de doorstroming zo veel mogelijk gewaarborgd.</p>

		luchtvervuiling is niet wenselijk. Het aantal moet verder omlaag, zodat (nieuwe) bewoners hier niet mee worden belast.	
	b.	Indiener geeft aan dat de nieuwe hoge toren tussen de Leidse Poort en het NH-hotel 'uit de lucht komt vallen' en uit de toon valt. Het past niet bij het karakter van Lombok en neemt veel zonlicht weg.	zie beantwoording onder 10 k.
	c.	Indiener waarschuwt voor de consequenties van het toenemen van het aantal vaarbewegingen op de Leidse Rijn: het is er nu nog prettig vertoeven, en er bevinden zich watervogels. Ook een eventuele jachthaven druist in tegen het woongenot van bewoners van Lombok.	Het herstel van de Leidse Rijn is één van de belangrijke uitgangspunten van het Masterplan Stationsgebied. Hier zijn al in een veel eerder stadium besluiten over genomen. Dit heeft bij de planvorming dan ook niet ter discussie gestaan. Dit zal zeker leiden tot meer vaarbewegingen op de Leidse Rijn. De wijze waarop het water in de toekomst gebruikt kan worden door de verschillende partijen is een goed punt van aandacht. Dit zal in de toekomst moeten worden uitgewerkt en tot afspraken moeten leiden.
65.	a.	Indiener vindt de torenflat van maximaal 90 meter niet passen in de woonwijk Lombok, past niet bij het karakter.	zie beantwoording onder 10 k.
	b.	Er komt al heel veel hoogbouw op het jaarbeursterrein en in het stationsgebied.	We vinden het belangrijk dat het gebied op een logische manier aansluit op zijn omgeving, dat betekent soms ook aansluiten op de hoogbouw die er al komt. Zie ook beantwoording bij 65a.
	c.	Indiener is van mening dat Lombok niet moet worden meegenomen in de besluitvorming over het Beurskwartier, de gemeente moet eerst in gesprek gaan met direct omwonenden.	De gemeente hecht waarde aan de samenhang van de plannen voor fase 2 (en ook fase 1) van het stationsgebied. Daarom zijn de plannen in een omgevingsvisie verwoordt en zijn zowel bewoners van Lombok als rond de Jaarbeurs in de gelegenheid geweest hun visie op de plannen te geven.
	d.	Niet alle bewoners hebben de informatie zoals die is verstrekt door de gemeente goed begrepen (publieksfolder).	Er is tijdens de inspraakperiode een informatiebijeenkomst georganiseerd (op 9 mei) voor iedereen die vragen had over de plannen of over de inspraak. De uitnodiging voor deze bijeenkomst stond o.a. in de publieksfolder die bij omwonenden in de bus is bezorgd, in de publicatie advertentie in de krant, en op de website van Utrecht.nl en van CU2030.nl Ook in de periode voorafgaand aan de inspraakperiode zijn er meerdere mogelijkheden geboden aan bewoners om zich te laten informeren over de plannen zoals stadsgesprekken en bewonersbijeenkomsten in het Stadslab.

	e.	Door de hoogbouw langs de Leidse Rijn komen er teveel mensen in een te klein gebied.	zie beantwoording onder 10 k.
	f.	Voorspellingen dat het autoverkeer minder gaat worden is niet hard te maken, met name omdat er grote parkeergarages komen. Wegversmalling is geen garantie voor minder verkeer. Wat gaat de gemeente doen als later blijkt dat de Leidseweg en het Westplein nog steeds boven de fijnstofnorm zitten?	We voldoen aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer, dus we zitten niet boven de wettelijke normen.
	g.	Garandeert de gemeente dat alle nieuwe bewoners geen parkeervergunning voor de Leidseweg krijgen?	Ja, nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de Leidseweg
	h.	Hoezo ondervindt de indiener geen overlast bij de bouw van de toren? Dit wordt gesuggereerd in een rapport (verder niet omschreven).	De bouw zal altijd overlast geven, we proberen echter deze tijdens de uitvoering zo klein mogelijk te houden.
	i.	Indiener wenst mooie bomen in plaats van een woontoren aan de Leidse Rijn. Indiener wil geen extra voorzieningen die van Lombok een toeristische attractie maken, Lombok is al druk genoeg	zie beantwoording onder 10 k.
66	a.	Allereerst is de indiener vol lof over de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Dit is precies de manier waarop indiener altijd hoopte dat het gebied rond de Jaarbeurs getransformeerd zou worden.	Dank voor het mooie compliment.
	b.	Indiener stelt voor om het plein niet aan het water te situeren, maar juist midden tussen de Lombokse bouwblokken, in het verlengde van het huidige moskeplein. Indiener denkt dat een plein op deze positie op vele punten beter zou zijn, en vraagt dit als een serieus alternatief bij de planvorming te betrekken. Het water, de Leidse Rijn, is van zichzelf een heel sterk stedenbouwkundig (lineair) element, met veel kwaliteit. Het leent zich goed om aan de kades of groenstroken leuke zitgelegenheden te maken. Hier hoeft niet een heel plein bij.	De locatie van het plein is in nauw overleg met de Ontwikkelgroep Lombok tot stand gekomen. Op de aangewezen plek maakt het plein gebruik van de kwaliteiten van het water, bovendien ligt deze plek heel goed op de zon. En wordt op deze manier één in de reeks van de plekken langs de Leidse rijn (zoals ook de trappen bij het waterplein en houtzagenmolen).
	c.	De referentiefoto van Trenary Square Londen (pag.49) is leuk, maar hij toont eigenlijk een heel versnipperd stedelijk landschap, dat opgevrolijkt is door een hippe design-ingreep. De	De referentiefoto is bedoeld om een sfeer en gebruik aan te geven, en richt zich in dit geval op recreëren aan het water. Eens met de suggestie dat de plek voor City Plaza kansen biedt.

		ambitie voor het Lombokplein is een heel andere. Wel zou volgens de indiener het veld voor het City Plaza hotel zich goed lenen om door creatieve ontwerpers tot een soortgelijke plek omgetoverd te worden.	
		Indiener stelt een HOV-route voor die niet langs de Hagelbuurt loopt, maar via de Daalsetunnel en anders over het op een andere plek gesitueerde Lombokplein.	De OV route zal aan moeten sluiten op de Leidsche Veertunnel, daarom is zijn andere mogelijkheden beperkt
	d.	Het oprichten van een Plintorganisatie kan een goede zet zijn; echter indiener denkt dat deelname hieraan niet vrijblijvend, maar verplicht moet zijn voor de eigenaren (en huurders), en voor lange termijn.	De ambitie is om deelname verplicht te stellen. Dit staat in de omgevingsvisie beschreven.
	e.	Er wordt gesproken over slim bestemmen en gedetailleerd vastleggen van de quota voor verschillende functies. De indiener benadrukt dat het verstandig is om de functies niet per pand te bestemmen, maar bijvoorbeeld per bouwblok, of per zone. Dat maakt dat functies geruild kunnen worden en kan voorkomen dat er 'toplocaties' (bijv. horeca) ontstaan, waarvan slechts één eigenaar (financieel) profiteert.	Bij verdere uitwerking van de plannen zullen we deze suggestie in overweging nemen. De voor- en nadelen zijn ons nog niet op voorhand duidelijk. De wijze waarop regie zal worden gevoerd op de plinten zal nog verder worden uitgewerkt. Er komen spelregels voor aantal en omvang van functies in de plint en voor de architectonische kwaliteit van de plintgevels.
	f.	Op pag.77 staat een kaart met verschillende 'soorten' plinten (levendig/publiek, woon/werk, etc.). Het is de vraag of dit zo specifiek moet worden vastgelegd. Laat dat de plintorganisatie(s) bepalen, in overleg met alle belanghebbenden, en laat dat in de tijd ook onderhevig zijn aan veranderingen. Verrassende mixen worden gevormd door vooraf onvoorziene, individuele initiatieven. Als de gemeente van tevoren alles bepaalt / de zaak teveel dichttimmerd, komt dit de dynamiek absoluut niet ten goede.	Interessant punt. De plintenkaart moet als indicatief beschouwd worden. We zullen het woord 'indicatief' erbij vermelden. Het is een weergave van belangrijke plinten in het gebied. In de volgende fase wordt per bouwblok bekeken hoe de plint ingevuld dient te worden. En er worden 'spelregels' voor plinten opgesteld. De kunst hierbij zal zijn om voldoende, maar niet te veel vast te leggen.

	g.	Het concept van een plintorganisatie vereist een hele gedegen, ook juridische, studie, maar het zou baanbrekend kunnen zijn, als het maar ver genoeg doorgevoerd wordt. Geen vrijblijvende marktvereniging, maar bijvoorbeeld verplicht hogere afdrachten voor winstgevende functies ten gunste van andere functies die ook nodig zijn en die mede het vestigingsklimaat leuker maken. Het idee dat een plint het als een soort van coöperatie samen doet, en samen de straat 'maakt' - en dat dit ook in economische zin duurzaam wordt gemaakt, zou een hele mooie ambitie zijn. Indiener vraagt dit zo vergaand mogelijk te onderzoeken.	Deze ambitie wordt volledig gedeeld; er ligt een uitdaging voor de volgende plantage.
	h.	Hoewel buiten de reikwijdte van deze omgevingsvisie, zou indiener aandacht willen vragen voor een fietsroute vanaf de JP Coenstraat en het Cremerplein naar de Cartesiusdriehoek. Een fietstunnel tussen het Cremerplein en de Cartesiusdriehoek zou volledig aansluiten bij wat in deze Omgevingsvisie is verwoord.	Deze fietsroute is opgenomen in het mobiliteitsplan Slimme routes, Slim Regelen Slim bestemmen en deelt de gemeente uw mening dat deze tunnel goed zou past in het fietsnetwerk in deze omgeving. Deze tunnel ligt echter niet in het plangebied van de Omgevingsvisie en bij andere ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden.
67	a.	Bij de voorbereidingen van de structuurvisie zijn talloze varianten de revue gepasseerd waarbij op een zeker moment gekozen is voor een sloopvariant waarin indieners niet zijn gekend, omdat geen van hen deelnam aan die voorbereidingen. Ook verhuurder Portaal heeft hen niet van dat moment verwittigd. Nu lijkt het plan een hermetisch gesloten perspectief te hebben.	De gemeente heeft diverse malen met (afgevaardigden van) bewoners van de Croeselaan gesproken over de plannen voor een nieuw centrum, met compacte hoge bebouwing, en groenvoorzieningen op het Jaarbeursterrein, er is besproken dat de plannen hoe dan ook ingrijpende consequenties hebben voor bewoners aan de Croeselaan. Tijdens de bewonersbijeenkomst met Croeselaanbewoner op 30 augustus is het scenario van een groter park aan de Croeselaan ter hoogte van het woningblok aan de orde geweest als mogelijke optie. Op de website cu2030.nl is vanaf 6 december de concept-plankaart van het nieuwe centrum gepubliceerd, waarop een park aan de Croeselaan op de plaats van de woningen is ingetekend.
	b.	De hoogbouwenclave past niet bij de identiteit van Utrecht en sluit niet goed aan op het woonmilieu van de Veilinghaven.	De nieuwe hoogbouw sluit aan op de hoogbouw die, voornamelijk ten westen van de Croeselaan, in de eerste fase van het stationsgebied al gerealiseerd en gepland is. Hiermee vormt het Beurskwartier straks één geheel. Dit is een keuze die wij met deze omgevingsvisie gemaakt hebben

			<p>(zie ook beantwoording bij 15 I laatste deel, over de verdichtingsopgave van de stad Utrecht). We sluiten straks aan op het woonmilieu van de Veilinghaven in de materiaalkeuze. Mooie, warme materialen en kleuren (zoals baksteen en hout) komen terug in het Beurskwartier. Daarnaast worden ook lagere bouwblokken en zelfs grondgebonden woningen onderdeel van dit gebied.</p> <p>Het Beurskwartier gaat een identiteit toevoegen aan Utrecht. Identiteit is geen statische situatie, maar ontwikkelt zich.</p>
c.	<p>Het park ligt op de verkeerde plek, omdat het niet aan een drukke voetgangersroute ligt. Hierdoor krijgt het park in de toekomst te maken met levenloze plinten en open ruimtes, niet bepaald een route die je voetgangers toewenst. De huidige woningen vervullen momenteel de rol van levendige plinten en ogen op de straat.</p>		<p>zie beantwoording onder 15g.</p> <p>Het park ligt langs de fiets- en voetgangersroute van de Croeselaan. Tevens komt er een nieuwe route doorheen die aansluit op Lombok (Koningsbergerstraat) en de binnenstad (Moreelsebrug), dit is een verbinding die er voorheen niet was en zal ook mensen trekken. Bovendien worden de randen van het park voorzien van plinten met daarin voorzieningen én woningen, zodat er “ogen” op het park gericht zijn. Het draagvlak voor de routes en voorzieningen is volgens ons voldoende, mede omdat er in hoge dichtheid gebouwd wordt en er dus ook veel mensen uit het gebied zelf komen die gebruik hiervan maken.</p>
d.	<p>Indieners vragen zich af of de kwantitatieve maatstaf het heeft overgenomen van de vraag voor wie je in de toekomst bouwt. Wat voor rol spelen sociale minima met een gezin hier in? Indieners voelen zich als groep weggedrukt door nieuwe stedelingen met meer geld en zonder kinderen.</p>		<p>Passend en betaalbaar kunnen wonen zijn belangrijke doelstellingen van ons woonbeleid. Er is sprake van schaarste in diverse segmenten van de woningmarkt. Daarom is gekozen voor een gevarieerd woningaanbod, voor een diversiteit aan type huishoudens en inkomens.</p> <p>Kwalitatief goede en ruime sociale huurwoningen is hier ook een onderdeel van. In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van minimaal 20% sociale woningbouw in het Beurskwartier. En ook komt in het Beurskwartier een substantieel deel in middenhuur.</p> <p><i>Mede naar aanleiding van deze reactie zal de omgevingsvisie op dit punt worden aangescherpt en de kwaliteit van de sociale woningbouw scherper omschreven worden. Zie hiervoor ook de Reactienota 2.3.1:</i></p> <p>Blz. 60 omgevingsvisie “Voor de twee deelgebieden wordt gestreefd naar een mix van</p>

		<p>koopwoningen en huurwoningen. Voor de huurwoningen gaat het niet alleen om vrije sector huur in verschillende categorieën (met name tussen de 700 en 1000 euro), maar ook om kwalitatief hoogwaardige sociale huurwoningen en studentenwoningen. In de rekensommen achter deze omgevingsvisie is gerekend met 20% sociale huur (exclusief studentenhuysvesting). Bij de verdere uitwerking naar concrete plannen zal onderzocht worden hoe - ook in het sociale en middensegment - diversiteit aan woninggroottes kan worden gerealiseerd.”</p> <p>Vervangen door: “Voor de twee deelgebieden wordt gestreefd naar een mix van koopwoningen en huurwoningen. Voor de huurwoningen gaat het niet alleen om vrije sector huur in verschillende categorieën maar ook om kwalitatief hoogwaardige sociale huurwoningen, studentenwoningen en een substantieel deel woningen met een middenhuur. (met name tussen de 700 en 1000 euro). Uitgangspunt voor het plangebied is de realisatie –verspreid over het plan- van 20% sociale huurwoningen (exclusief studentenhuysvesting), zoveel mogelijk gespreid over de verschillende bouwblokken. Deze sociale huurwoningen worden ontwikkeld door één van de STUW partijen, als zodanig aangeboden op woningnet, houden het label “sociale huur” en worden meegenomen bij de stedelijke afspraken met de corporaties over onder andere de prestatieafspraken over de voorraad sociale huurwoningen. Voorafgaand aan de planvorming worden met de STUW partijen afspraken gemaakt over de kwaliteit van de woningen, bijvoorbeeld oppervlakte in relatie tot de huur om te voorkomen dat er alleen kleine sociale huurwoningen in het Beurskwartier/Lombokplein komen. “</p>
e.	In de omgevingsvisie wordt een plintorganisatie gebruikt om levendige plinten te maken, maar er is al een levendige plint: de Croeselaan als levendige stadsstraat.	De plintorganisatie buigt zich over meer dan de plinten van een woonstraat zoals de Croeselaan. Wij zijn het met indiener eens dat een woonfunctie een onderdeel is van levendige plinten, daarnaast zal de plintenorganisatie zich bezig houden met de juiste functies op de juiste

			plek te krijgen en het voorkomen van leegstand in de toekomst.
	f.	Indiener stellen dat hen is voorgehouden dat zij in toekomstige plannen een woning zouden kunnen krijgen ten oosten van de Rabobank in nieuwbouw. De status van deze nieuwbouw is onduidelijk en het valt bovendien buiten het plangebied.	De gemeente heeft naar aanleiding van gesprekken een klein verkennend onderzoekje gedaan naar de mogelijkheid van eventuele woningbouw op deze locatie. Conclusie is dat woningbouw hier niet onmogelijk is maar in samenhang zou moeten worden bekeken met een verdere gebiedsontwikkeling van het Rabobank terrein. In een later stadium zal de gemeente dit verder onderzoeken.
68	a.	Indiener onderschrijft de zienswijze van de Ontwikkelgroep Lombok Centraal. Het terugdringen van het aantal auto's zorgt voor een gezonde en duurzame stad in de toekomst.	De gemeente neemt hiervan notie.
	b.	Indiener stelt een landmerk op het Lombokplein voor met verticaal Pharming, salade bars op de begane grond en zonne-energie als motor.	Voorstel is om bij planuitwerking samen met bewoners van Lombok na te denken over de invulling van het gebied. Hier zijn ideeën welkom.
	c.	Indiener ziet graag een Lombokplein aan het water dat groen is ingericht, als verwijzing naar de tijd dat er tuinbouw werd bedreven in dit gebied, alsook een voortzetting van initiatieven uit de buurt.	zie beantwoording onder 68b.
69	a.	Indiener geeft aan niet te willen vertrekken uit haar woning, omdat deze niet wordt gesloopt en ze weinig tot geen last van de bouw en van de hoge gebouwen achter haar appartement zal ervaren omdat het een hoekpand betreft en weinig ramen aan de achterzijde heeft.	De gemeente wil alle woningen aankopen om ze zo op een goede manier bij de herontwikkeling te betrekken. Onbekend is nog hoe precies de woning van de indiener zal worden ontwikkeld.
	b.	Indiener is emotioneel zeer gehecht aan de woning	
	c.	Indiener geeft aan dat wanneer zij moet verhuizen, zij waarschijnlijk niet meer zo'n goed pand terug zal kunnen krijgen. Vanwege haar leeftijd is een nieuwe hypotheek geen optie.	Vergelijkbaar woongenot en schadeloosstelling is uitgangspunt bij de verwerving. Voor iedere situatie zal een oplossing op maat moeten worden gevonden.
	d.	Indiener geeft aan dat haar mondeling is medegedeeld dat zij volledig zal worden gecompenseerd door de gemeente om in een gelijke situatie in een ander huis terug te kunnen keren. Hiervan wenst de indiener een schriftelijke bevestiging.	Na vaststelling van de omgevingsvisie zal de gemeente in gesprek gaan met de individuele bewoners. Dit kan nog niet voor vaststelling.
	e.	Indiener geeft aan hoge flatgebouwen nabij de bestaande	Wereldwijd zijn mooie voorbeelden van dergelijke oplossingen, maar wij

		woningen vreselijk te vinden, ook al kijkt ze er niet op uit.	respecteren uw mening.
	f.	Indiener vraagt zich af of de gemeente een paar jaar geleden niet beter de Knoopkazerne had kunnen kopen, i.p.v. het Stadskantoor om daarin veel woningen te kunnen realiseren.	Dit valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Er worden momenteel veel kantoren getransformeerd naar woningen.
70	a.	Utrecht groeit, maar de groeicijfers zelf, lopen jaar op jaar terug. Een uitgewezen kans dus om een mooi project te realiseren waarbij ambitie de identiteit van de stad en wijk niet aantast maar versterkt.	Wij herkennen dit beeld niet en baseren ons op de bevolkingsprognoses van het CBS
	b.	Kies voor afwisseling tussen wonen en ruimte voor het mkb. Terwijl het MKB steeds minder behoefte heeft aan "storefronts" leeft er wel meer behoefte aan ruimte en woningen voor gezinnen. Het plan zou dus ruimte voor beide moeten bieden, maar flexibel moeten zijn om aan trends te voldoen.	We streven naar een zeer gemixt programma, waarbij ook ruimte is voor het midden en kleinbedrijf. Juist zelfs. Gezinnen die een huis met tuin prefereren komen inderdaad niet aan hun trekken in het Beurskwartier. Daarentegen willen we in het Beurskwartier wel gezinsappartementen bouwen voor gezinnen die houden van stedelijk wonen.
	c.	Er moet uitgebreid rekening worden gehouden met behoefte aan ruime gezinswoningen, ook qua sociale woningbouw.	In het Beurskwartier is het streven allerlei maten woningen te bouwen in diverse prijsklassen.
	d.	Indiener geeft aan dat bovenstaande analyse een uitgelezen kans is om juist het blok aan de Croeselaan te laten bestaan en deze bouwstijl te gebruiken om er achter te verdichten, maar met ruimte voor groen. Een goed voorbeeld hiervan is het Veilingshavengebied. Dit zou voor een geleidelijke overgang van centrum naar wijk zorgen, maar een levendig gebied opleveren, met veel diversiteit en sociale controle.	Inspreker bevestigt -en dat zijn we met de indiener eens- dat als er rekening moet worden gehouden met inpassing van de woningen aan de Croeselaan, er een geheel nieuw plan voor het Beurskwartier gemaakt moet worden, wat inderdaad meer zal lijken op Veilinghaven. Daar is hier in verband met de locatie bij het station, de woningbouwopgave, en de al aanwezige en nog te bouwen forse gebouwen niet voor gekozen. In onze ogen is dit niet de opdracht die binnen de ruimtelijke strategie Utrecht is vastgelegd.
	e.	Daarnaast zijn er genoeg andere mogelijkheden voor mensen te huisvesten zoals de grote hoeveelheid leegstaande kantoorpanden.	Momenteel vinden er in de hele stad diverse transformaties van kantoorpanden naar woningen plaats. Desondanks is de druk op de woningmarkt onverminderd groot.
	f.	De gemeente Utrecht heeft door middel van hun eigen expertise aan kunnen tonen wat er mogelijk is met 10-15 jaar bouw, nu zou de vraag gesteld moeten worden wat mogelijk is in 3 jaar bouw en welke voordelen dit met zich mee zou brengen om op korte termijn al aan woningbehoefte te kunnen voldoen.	Een dergelijk grootschalig gebied ontwikkelen binnen drie jaar is in de zorgvuldige Nederlandse stadsontwikkelingstraditie niet mogelijk.

Bijlage 1: alle zienswijzen (geanonimiseerd)

Deze volgen later: Martine Immerzeel is er nog mee bezig. De verwachting is dat ze er een week voor nodig heeft, dat is ruim voor de verzending naar de indieners van de zienswijzen.