

Kop van Lombok e.o.



Gemeente Utrecht
Dienst Stadsontwikkeling



Bestemmingsplan Kop van Lombok e.o.
Onherroepelijk bij uitspraak RvS 12 september 2001
(inclusief besluiten raad en g.s. en uitspraak RvS)

BESTEMMINGSPLAN

KOP VAN LOMBOK E.O.

VASTGESTELD OP 27-1-2000
GOEDGEKEURD OP 12-9-2000
ONHERROEPELIJK BIJ UITSpraak ABRvS OP 12-9-2001

ONHERROEPELIJK BESTEMMINGSPLAN

raadsbesluit 27 januari 2000, jaargang 2000 nummer 14
besluit gedeputeerde staten 12 september 2000, nummer 2000REG002727i
uitspraak 12 september 2001 afdeling bestuursrechtspraak raad van state, 20004954/1
achterin ingevoegd

INHOUD

TOELICHTING

OVERZICHTSKAART PLANGEBIED..... 6

1. INLEIDING 7

- 1.1 AANLEIDING TOT EN DOEL VAN HET PLAN..... 7
- 1.2 BELEIDSUITGANGSPUNTEN..... 7
- 1.3 BESLUITVORMING TOT NU TOE.... 8
- 1.4 BEGRENZING PLANGEBIED..... 8
- 1.5 REGELINGEN 9
- 1.6 WERKWIJZE EN PROCEDURE 9

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN- GEBIED 10

- 2.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR 10
 - 2.1.1 Plangebied in groter geheel..... 10
 - 2.1.2 Het plangebied 10
 - 2.1.3 De invloed van het UCP op het plangebied..... 11
- 2.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR 12
- 2.3 VERKEERSSTRUCTUUR 13
 - 2.3.1 Ontsluitingsstructuur autoverkeer. 13
 - 2.3.2 Verkeersstructuur UCP..... 13
 - 2.3.3 Parkeren..... 13
 - 2.3.4 Fietsstructuur 14
 - 2.3.5 Fietsparkeren 14
 - 2.3.6 Verkeersveiligheid 14
 - 2.3.7 Openbaar Vervoer 14
- 2.4 MILIEU-ASPECTEN..... 14
 - 2.4.1 Bodem 14
 - 2.4.2 Geluid 15
 - 2.4.3 Luchtverontreiniging 15
 - 2.4.4 Bedrijven..... 15
 - 2.4.5 Ecologie 15

3. ONTWIKKELINGS-LOCATIE: UITGANGSPUNTEN EN RANDVOOR- WAARDEN..... 16

- 3.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR 16
- 3.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR..... 16
- 3.3 HET STEDENBOUWKUNDIG
ONTWERP..... 17
- 3.4 VERKEERSSTRUCTUUR 18
 - 3.4.1 Ontsluiting autoverkeer 18
 - 3.4.2 Parkeren..... 18
 - 3.4.3 Fietsstructuur 18
 - 3.4.4 Fietsparkeren 18
 - 3.4.5 Openbaar Vervoer 18

- 3.5 MILIEU-ASPECTEN..... 18
 - 3.5.1 Bodem 18
 - 3.5.2 Geluid 18
 - 3.5.3 Luchtverontreiniging 19
 - 3.5.4 Bedrijven..... 19
 - 3.5.5 Ecologie 19
 - 3.5.6 Duurzaamheid 19
 - 3.5.7 Energie..... 20
 - 3.5.8 Afval..... 20

4. BEHEERSGEBIED: UITGANGSPUN- TEN EN RANDVOORWAARDEN 21

- 4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR 21
- 4.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR 21
 - 4.2.1 Winkels..... 21
 - 4.2.2 Economische functies..... 22
 - 4.2.3 De Leidsche Rijn..... 22
 - 4.2.4 Horeca en afhaalzaken..... 22
- 4.3 VERKEERSSTRUCTUUR..... 22
 - 4.3.1 Ontsluitingsstructuur autoverkeer. 22
 - 4.3.2 Parkeren..... 23
 - 4.3.3 Fietsstructuur 23
 - 4.3.4 Fietsparkeren 23
 - 4.3.5 Verkeersveiligheid 24
 - 4.3.6 Openbaar Vervoer 24
- 4.4 MILIEU-ASPECTEN..... 24
 - 4.4.1 Bodem 24
 - 4.4.2 Geluid 24
 - 4.4.3 Luchtverontreiniging 24
 - 4.4.4 Bedrijven..... 24
 - 4.4.5 Ecologie 24
 - 4.4.6 Duurzaam bouwen 24

5. HET JURIDISCHE PLAN 25

- 5.1 BESCHRIJVING PLANSYSTE-
MATIEK 25
- 5.2 BESCHRIJVING VOORSCHRIFTEN 25
 - 5.2.1 Bestemmingen..... 25
 - 5.2.2 Horeca en afhaalzaken..... 25
 - 5.2.3 Algemene bepalingen en bijlagen.. 25

6. FINANCIËEL ECONOMISCHE PARAGRAAF 26

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOER- BAARHEID 28

- 7.1 ALGEMEEN 28
- 7.2 PERSONEN EN INSTANTIES DIE
GEREAGEERD HEBBEN OP HET
ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN .. 28
 - 7.2.1 Inspraakreacties 28
 - 7.2.2 Artikel 10 B.R.O. 29
 - 7.2.3 Gemeentelijk overleg 29
- 7.3 REACTIES OP DE STEDEBOUW-
KUNDIGE INVULLING VAN HET
ONTWIKKELINGSGEBIED 29
 - 7.3.1 Aansluiting UCP..... 29
 - 7.3.2 Afbreken Breukelaarschool..... 30
 - 7.3.3 Inrichting binnenterrein..... 30
 - 7.3.4 Overig 30
- 7.4 REACTIES OP VERKEER 31

7.4.1 Verkeerscirculatie.....	31
7.4.2 Bevoorrading winkels	32
7.4.3 Parkeergelegenheid, omvang parkeergarage	32
7.4.4 Plaats in-/ uitgang parkeergarage	33
7.4.5 Openbaar vervoer.....	34
7.5 REACTIES OP HET BEHEERS- GEBIED	35
7.5.1 Winkels.....	35
7.5.2 Horeca, afhaalzaken	35
7.5.3 Woonbestemming	36
7.6 OVERIGE REACTIES VOOR- SCHRIFTEN EN PLANKAART	36
7.7 AMBTSHALVE MUTATIES NA INSPRAAK (NOVEMBER 1998)	37
7.8 PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE VAN UTRECHT (PPC)	38
7.9 AMBTSHALVE MUTATIES VOOR 1 ^E TER INZAGE LEGGING	38

VOORSCHRIFTEN

INHOUD	41
1. INLEIDENDE BEPALINGEN	43
ART. 1 BEGRENZING EN BENAMING.....	43
ART. 2 BEGRIPSBEPALINGEN.....	43
ART. 3 WIJZE VAN METEN.....	47
ART. 4 ALGEMENE BEPALINGEN IVM DE BESTEMMINGEN	48
2. BESTEMMINGSBEPALINGEN.....	49
ART. 5 WOONDOELEINDEN 1 (W1)	49
ART. 6 WOONDOELEINDEN 2 (W2)	51
ART. 7 WOON- EN DETAILHANDEL- DOELEINDEN (WD).....	52
ART. 8 GEMENGDE DOELEINDEN (GD).	54
ART. 9 TUIN (T)	56
ART. 10 VERKEER EN VERBLIJF (VV)	57
ART. 11 GROENVOORZ., ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONE (GV)	58
ART. 12 WARMTETRANSPORTLEIDING ..	59
3. ALGEMENE BEPALINGEN	60
ART. 13 ALGEMENE VRIJSTELLINGS- BEVOEGDHEID.....	60
ART. 14 ALGEMENE WIJZIGINGSBEVOEGDHEID	61
ART. 15 OVERGANGSBEPALING	62
ART. 16 ALGEMENE GEBRUIKS- BEPALING	63
ART. 17 STRAFRECHTELIJKE BEPALING	64
BIJLAGEN	65
BIJL. 1 LIJST V. HORECA-INRICHTINGEN	67
BIJL. 2 LIJST V. BEDRIJFSACTIVITEITEN	71

TOELICHTING

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT EN DOEL VAN HET PLAN

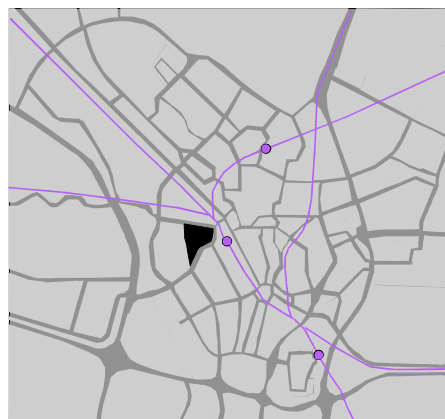
Door de bouw van Leidsche Rijn aan de westkant van Utrecht zal de wijk Lombok een belangrijke verbindingfunctie gaan vervullen tussen Leidsche Rijn en het centrum. Deze verbindingfunctie zal voor Lombok een aantal ingrijpende veranderingen met zich mee brengen.

Het ontwikkelen van het Utrecht Centrum Project (UCP) heeft grote invloed op de ontwikkeling van de Kop van Lombok. De huidige Kop van Lombok bestaat uit twee bouwblokken die grenzen aan het Westplein. Om een goede aansluiting te creëren tussen het UCP-gebied en Lombok en te komen tot een stedelijke afronding van het gebied is er een stedenbouwkundig model voor de Kop van Lombok opgesteld. Er is in dat plan uiteindelijk gekozen voor het zogenaamde Gemengd Model: gedeeltelijk renovatie en voor het merendeel sloop-nieuwbouw. Het voorgaande heeft na een zorgvuldige besluitvorming, waarbij alle partijen betrokken zijn geweest, geleid tot een sloopbesluit en herontwikkeling/renovatie van de Kop van Lombok. Het bestemmingsplan vormt hiervoor de juridische basis en kan tevens dienen om door middel van onteigening eigendommen te verkrijgen van opstallen en gronden die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn, indien verwerving in der minne niet mogelijk mocht blijken.

Het bestemmingsplan heeft voor het overige deel van het plangebied een rol voor het beheer van de bestaande bebouwing. In het vigerende bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. ontbreken de voorschriften met betrekking tot de winkelvoorzieningen, omdat ze door de Kroon niet goedgekeurd zijn. In dit nieuwe bestemmingsplan worden dergelijke voorschriften wel opgenomen, om ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen houden.

Het doel van het bestemmingsplan Kop van Lombok e.o. is het bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. inclusief de bijbehorende wijzigings- en uitbreidingsplannen grotendeels te vervangen door een bestemmingsplan waarin de juridische basis voor de toekomstige veranderingen zoals hierboven beschreven wordt vastgelegd. De basis voor dit

bestemmingsplan is het bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. en het stedenbouwkundig model voor de Kop van Lombok.



ligging van Lombok in Utrecht

1.2 BELEIDSUITGANGSPUNTEN

Met het bestemmingsplan moet worden aangesloten bij reeds aanwezige gemeentelijke sectorale beleidskaders op het gebied van onder andere verkeer, volkshuisvesting, groen, werkgelegenheid etc. Tevens vormt de Structuurvisie (juni 1995), waarin een perspectief wordt geboden voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de stad, een toetsingskader.

De Structuurvisie karakteriseert het plangebied als gemengd stedelijk. Verspreide concentraties van niet-woonfuncties zijn gewenst waar dat voor het behoud van de functie noodzakelijk is, overigens is functiemenging op blokniveau wenselijk. Functiemenging wordt vooral gezien als instrument voor het verbeteren van de leefbaarheid. Bovendien levert functiemenging een bijdrage aan de mobiliteitsbeheersing, aan het doorbreken van de monotonie, aan het brengen van werkgelegenheid dicht bij huis en aan het verbeteren van de sociale veiligheid. Voor het plangebied is voorzien in een hoge bebouwingsdichtheid in een blokstructuur. Daarom is een hoge kwaliteit van de openbare ruimte noodzakelijk. Die openbare ruimte is vooral stenig van aard. Groen komt in de openbare ruimte voor in concentraties. Het stedelijk gebied is een doorgangsgebied, zowel als overgang tussen het centrum en het tuinstedelijk gebied als door de hoge interne verkeersdruk. Het stedelijk gebied wordt goed ontsloten door het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Het Wijkperspectief Kanaalstraat e.o. wijst op het feit dat de wijk een dynamische wijk is. Er is

sprake van een samenleving waarbij verschillende bevolkingsgroepen elkaar de ruimte laten in het dagelijkse doen en laten. Er verandert veel en er bloeien tal van activiteiten op. Met name het multiculturele karakter maakt de wijk uniek in de stad. Er wordt in dit perspectief gekozen voor versterking van de huidige dynamiek en het multiculturele karakter. Op deze manier blijft het unieke karakter van de wijk behouden.

Het wijkplan biedt een duidelijk beeld van de activiteiten en projecten die in en voor de wijk worden voorbereid of uitgevoerd. De overkoepelende opgave is, net als in het wijkperspectief, het voorkomen van achteruitgang en het bereiken van een opwaartse ontwikkeling. Het uitgangspunt is het behouden van het specifieke karakter. Voor verschillende onderdelen zijn in dat verband opgaven geformuleerd. De ruimtelijke structuur van de wijk is over het algemeen goed, maar kan in sommige opzichten worden verbeterd. Dit geldt in ieder geval voor de relaties tussen de buurten onderling en met het centrum van de stad. Verbetering daarvan levert ook een positieve bijdrage aan het versterken van de woonfunctie in de buurt.

1.3 BESLUITVORMING TOT NU TOE

Aan het begin van de planontwikkeling voor de Kop van Lombok staat het Wijkperspectief Kanaalstraat e.o. dat in mei 1994 in de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening en Wonen is besproken.

Op 16 maart 1995 stelt de gemeenteraad het programma van eisen voor de ontwikkeling van de Kop van Lombok vast. Dit programma van eisen vloeit voort uit de door de toenmalige Dienst Ruimtelijke Ordening en insprekers gemaakte stedenbouwkundige voorstellen.

Op 6 mei 1995 wordt de mening van de buurt over de verschillende modellen die ontwikkeld zijn door een projectgroep waarin zowel de gemeente als de buurt vertegenwoordigd is, gepeild.

B&W besluiten op 19 november 1996 om twee modellen in de inspraak te brengen, namelijk het sloop-nieuwbouwmodel dat de voorkeur krijgt en het door de buurtgroepen ontwikkelde renovatie-nieuwbouwmodel. Tevens geven B&W opdracht om te onderzoeken of een HOV-route door de Damstraat mogelijk is. De inspraakavond wordt op 17 december 1996 gehouden. Uit de inspraak blijkt dat er geen draagvlak is voor het sloop-nieuwbouwmodel.

Het college van B&W kiest op 8 april 1997 voor een gemengd model, waarin elementen van het ambtelijke model en het bewonersmodel zijn gecombineerd, wat inhoudt dat aan de noordkant van de ontwikkelingslocatie sloop/nieuwbouw zal plaatsvinden en dat aan de zuidkant de bebouwing aan de Damstraat en aan de Leidsekade, en tevens het vm. badhuis aan de Kanaalstraat, wordt gehandhaafd. Tegelijkertijd stelt het college vast dat de HOV-route niet door de Damstraat moet lopen, maar over het (huidige) Westplein.

Op 2 juni 1997 stemt de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Wonen in met het (gemengd) stedenbouwkundig model en tevens met het daaraan gekoppelde sloopbesluit. Op 2 juli 1997 wordt de buurt geïnformeerd. De buurt wordt niet alleen in kennis gesteld van het besluit van het gemeentebestuur, maar ook hoe daaraan gevolg gegeven gaat worden.

1.4 BEGRENZING PLANGEBIED

Het plangebied wordt aan de noordkant begrensd door de Vleutenseweg, aan de oostkant door de Kanonstraat, aan de zuidkant door de Leidsche Rijn en aan de westkant door de Floresstraat en de Lombokstraat.

In dit bestemmingsplan wordt een onderscheid gemaakt tussen de ontwikkelingslocatie en het beheersgebied. De ontwikkelingslocatie betreft het deel van het plangebied dat begrensd wordt door Damstraat, Vleutenseweg, Kanonstraat en Leidsekade. Deze twee bouwblokken worden in het kader van het project Kop van Lombok ingrijpend vernieuwd door renovatie of door sloop/nieuwbouw.

Het beheersgebied betreft het deel van het plangebied tussen Damstraat, de Leidsche Rijn, de Floresstraat/Lombokstraat en de Vleutenseweg. In dit gebied vinden geen ingrijpende wijzigingen plaats en richt het bestemmingsplan zich op het beheer van de huidige situatie.

1.5 REGELINGEN

In het plangebied geldt het bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. dat in 1980 is vastgesteld en in 1984 onherroepelijk is geworden. Voor de zijstraten van de Kanaalstraat tussen de Damstraat en de Lombokstraat is in 1985 een uitwerkingsplan vastgesteld dat in 1987 is goedgekeurd. Om woningbouw te realiseren op het voormalige

Hamburgerterrein, gelegen tussen het terrein van de molen en de Damstraat, is in 1987 een wijzigingsplan vastgesteld en in hetzelfde jaar onherroepelijk geworden.

Aan enkele delen van het bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. is goedkeuring onthouden: de voorschriften bij de bestemming "woongebied 2" en die bij de bestemming "bebouwing met winkels en bovenwoningen". Eerstgenoemde bestemming zou gelden voor de Kanonstraat, dus binnen het plangebied van de Kop van Lombok, de andere bestemming zou de Kanaalstraat betreffen (voor zover het plan reikt) en het zuidelijke deel van de Damstraat.

1.6 WERKWIJZE EN PROCEDURE

De huidige bewoners en eigenaren worden bij de herontwikkeling betrokken via de zeswekelijkse bijeenkomst in de coördinatiegroep Kop van Lombok e.o. Deze groep heeft een informatieve en afstemmende functie van de (gemeentelijke) plannen in het bestemmingsplangebied. Verder zullen uiteraard de normale inspraak- en overlegprocedures in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening gevolgd worden.

2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

2.1.1 Plangebied in groter geheel

Het plangebied vormt een onderdeel van de wijk Lombok. Het plangebied is aan de oostzijde van de wijk gesitueerd en ligt op zeer korte afstand van het centrum en het Centraal Station. Deze ligging - grenzend aan het UCP (Utrecht Centrum Project) - is van invloed op de ontwikkeling van het plangebied.

Lombok is grotendeels eind 19^e eeuw ontstaan als uitbreiding ten westen van het stadscentrum. De nabijheid van het centrum is een belangrijk gegeven. De stedenbouwkundige structuur en de ruimtelijke opbouw ligt op hoofdlijnen vast en zal niet ingrijpend gewijzigd worden. De Kanaalstraat is een sterke ruimtelijke drager die verschillende functies met elkaar verbindt. De stedenbouwkundige structuur kent ook knelpunten. De relatie tussen het plangebied en het westelijke deel van de wijk is zwak als gevolg van het tussenliggende Groenewegterrein. De Vleutenseweg vormt een barrière tussen het plangebied en het noordelijk deel.

Beide knelpunten zullen de komende jaren opgelost worden. Het Groenewegterrein zal getransformeerd worden van een bedrijventerrein tot een gemengd stedelijk woon- en werkgebied. De Vleutenseweg zal heringericht worden. Het HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) tussen Utrecht C.S. en Leidsche Rijn zal ingepast worden. Het aantal rijstroken voor auto's zal versmald worden naar twee rijstroken.

Tenslotte is de aansluiting met het centrum matig door de omvangrijke tussenliggende wegen en sporen.

De detailhandel is aan de Kanaalstraat/Damstraat geconcentreerd. De winkelconcentratie op de Kanaalstraat en de Damstraat voorziet ook in een

regionale en stedelijke behoefte, dankzij het unieke multiculturele en kleinschalige karakter.

Groenvoorzieningen en grotere openbare ruimtes die de woonfunctie ondersteunen, zijn in beperkte mate aanwezig (Schimmelplein, Majellapark en Molenpark). Wel zijn er in de wijk en aan de randen van de wijk groen- en waterlinten (Leidsche Rijn, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en Cremerstraat) die als positief worden gewaardeerd en de potentie in zich hebben een grotere bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de woonomgeving. Kwalitatief moeten deze linten echter verbetering ondergaan.

2.1.2 Het plangebied

De stedenbouwkundige structuur is bepaald door een helder stratenpatroon van evenwijdige woonstraten gesitueerd tussen de Leidsche Rijn, de Kanaalstraat en de Vleutenseweg.

De Kanaalstraat vormt de ruimtelijke en functionele drager van de wijk. Vooral aan de Kanaalstraat zijn winkels gesitueerd. Bovendien vindt via de Kanaalstraat de auto- en fietsontsluiting plaats. De Damstraat, een van de zijstraten, vormt een tweede ruimtelijk-functionele drager die haaks op de Kanaalstraat staat. Samen met de Kanaalstraat vormt deze het (toekomstige) winkelgebied van de wijk.

De Kanaalstraat en Damstraat hebben een breder profiel dan de overige woonstraten, waardoor deze ook een verblijfsfunctie voor de detailhandel kunnen vervullen.

De bouwblokken zijn langgerekt en tamelijk ondiep. Hoewel de stedenbouwkundige structuur erg helder en overzichtelijk is, levert met name de ondiepte van de (meeste) bouwblokken knelpunten op voor de woonkwaliteit. De binnenterreinen zijn grotendeels volgebouwd met aan- en bijgebouwen. De bezonning en het uitzicht van de woningen is matig.

De woningvoorraad is gevarieerd, zowel naar woningtype als naar eigendomssituatie. De meeste woningen zijn particulier bezit, zowel van eigenaar-bewoners als van (kleinere) particuliere verhuurders. Een groot deel van de voorraad bestaat uit meergezinswoningen, vooral beneden- en bovenwoningen. De woningen zijn overwegend gebouwd aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw. De korte en lange zijstraten hebben een zeer hoge dichtheid. Dit wordt echter ge-

apprecieerd door de huidige bewoners. De kwaliteit van de woningen is onlangs op peil gebracht in het kader van de particuliere woningverbetering voor de korte en lange zijstraten. De afgelopen jaren is een trend zichtbaar van stijgende economische waarde van de woningvoorraad, wat o.a. tot uitdrukking komt in de vraagprijzen die een boventrendmatige stijging vertonen.

In het gebied tussen Ceramstraat en de Leidsche Rijn, het zogenaamde Hamburgerterrein, zijn een aantal nieuwbouwwoningen gesitueerd. Langs de Leidsche Rijn stonden fabrieksgebouwen en loodsen, gebouwd aan het einde van de 19^e eeuw. De bedrijfsbebouwing sloot niet aan op de woonbebouwing. Na het vrij komen van de bedrijfsgebouwen in de jaren '80 is dit terrein ontwikkeld voor woningbouw. Deze bebouwing sluit goed aan op de omringende bebouwing en vormt een afronding van de wijk aan de zijde van de Leidsche Rijn. Grenzend aan het plangebied werd het Molenpark ontwikkeld. In dit buurtparkje is in 1998 de molen herbouwd en zijn oude bedrijfsgebouwen met een maatschappelijke functie opgenomen.

De Leidsche Rijn is een oude waterloop, die in vroeger tijden de vaarverbinding vormde naar het centrum van Utrecht. Door de barrière die het Westplein en de spoorbanen vormen is deze verbinding verbroken. Desondanks vormt de Leidsche Rijn nog steeds een belangrijke ruimtelijke en functionele drager van de wijk. De groenzone aan de noordzijde van de Leidsche Rijn heeft een belangrijke recreatieve betekenis. In het kader van het UCP zal deze waterverbinding worden hersteld.

De laatste decennia heeft een sterke instroom plaatsgevonden van diverse nationaliteiten, jongeren en studenten. De bonte mengeling van nationaliteiten, huishoudentypen en leeftijdsgroepen wordt als positief ervaren. Er wonen relatief weinig gezinnen met kinderen en weinig ouderen. Het naast elkaar bestaan van een diversiteit aan culturen en levensstijlen leidt tot een levendige wijk. Werd in het verleden het oostelijk deel (het plangebied) vooral gezien als probleem- en achterstandsgebied, tegenwoordig wordt het levendige en multiculturele karakter als positief gewaardeerd en ervaren.

2.1.3 De invloed van het UCP op het plangebied

Door de jaren heen is de bebouwing van Lombok steeds verder teruggedrongen ten gunste van het autoverkeer. De huidige plannen voorzien in een omgekeerde beweging. Er wordt gestreefd naar het herstel van de historische relaties van de wijk Lombok met de binnenstad. Het Westplein zal versmald worden tot een zogenaamde stadsboulevard. Hierdoor ontstaat aan de westzijde, aansluitend op de bebouwing aan de Kanonstraat, ruimte voor de ontwikkeling van twee nieuwe bouwblokken. Deze bouwblokken zullen de definitieve afronding van de Kop van Lombok vormen. Zij zullen de nieuwe stadsboulevard ruimtelijk begeleiden en het nieuwe gezicht van de wijk vormen.

De stadsboulevard is nodig om na de uitvoering van Leidsche Rijn en het UCP een evenwichtige verdeling van het verkeer rond het centrumgebied te bewerkstelligen. De stadsboulevard zal in vergelijking met de huidige inrichting van het Westplein een ingrijpende versmalling betekenen. De stadsboulevard zal begeleid worden door bomenrijen waardoor het boulevard-karakter ontstaat.

De twee extra bouwblokken, met in totaal ongeveer 125 woningen en op de begane grond multifunctionele ruimtes, zullen in het kader van het UCP opgetrokken worden. De bouwblokken krijgen waarschijnlijk een gesloten karakter: woningen met binnenhoven die slechts voor aanwonenden toegankelijk zijn. De bouwblokken zullen aansluiten op de typologie, woningtypen en architectuur van de nieuwbouw aan de Damstraat/Kanonstraat, en daarmee een hecht onderdeel gaan vormen.

Aan de zijde van de stadsboulevard zal in maximaal zes bouwlagen gebouwd worden. De hogere bebouwing vormt enerzijds een afscherming van verkeers- en spoorweglawaaï en anderzijds een overgang naar het grootschalige spoor- en UCP-gebied. Aan de Kanonstraat zal de bebouwing overwegend lager zijn in verband met de bezonning en lichttoetreding van de achtergelegen woningen en het creëren van zichtlijnen vanaf de stadsboulevard naar de toekomstige moskee. De bouwblokken hebben een ondergrondse parkeerkelder.

In de nieuwbouw voor de Kop van Lombok aan de Damstraat/Kanonstraat is plaats gereserveerd voor een buurtplein met daaraan een nieuw te bouwen moskee. Door de toevoeging van de twee extra kopblokken zal het plein centraal in de buurt komen te liggen.

De Kanonstraat wordt gereserveerd voor de toekomstige HOV-lijn die de verbinding vormt tussen het centrum en Leidsche Rijn. Bij voorkeur zal op de Kanonstraat, ter hoogte van de moskee, het station van het HOV gesitueerd worden. Een HOV-station zal de bereikbaarheid en uitstraling van het winkelgebied Damstraat/Kanaalstraat zeker ten goede komen. Vanwege de winkels wordt de Damstraat een autoluw gebied.

De Vleutenseweg is de entree van de wijk en van de stad, met de Domtoren in het zicht. De Vleutenseweg heeft nu het karakter van een drukke invalsweg, gedomineerd door auto's en asfalt. De bebouwing aan weerszijden van de weg is, in verhouding tot de breedte van het profiel, laag (10m:40m), waardoor de weg een weinig stedelijke uitstraling heeft. De bomenrijen aan weerszijden geven de weg enige allure. De Vleutenseweg zal door de realisering van het HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) en de daarbij behorende herinrichting ingrijpend van karakter veranderen. De bereikbaarheid van de wijk zal met name rond de stations verbeteren.

Het profiel zal bestaan uit een dubbele busbaan, groene bermen en aan weerszijden een rijstrook voor de auto's, fietspaden en trottoirs. Ter hoogte van de Padangstraat tot en met de Damstraat wordt de bestaande ventweg ingepast. De Vleutenseweg is een belangrijke bomen-drager. Ook in de toekomstige situatie zal de Vleutenseweg dit karakter behouden. Op een aantal locaties, ook buiten het plangebied, wordt nieuwbouw aan de Vleutenseweg gerealiseerd. Om het karakter van stedelijke boulevard te versterken zal de nieuwbouw een hogere bouwhoogte (5 à 6 bouwlagen) kunnen krijgen en zullen op de begane grond commerciële functies gevestigd worden.

De oude waterloop van de Leidsche Rijn zal hersteld worden. De Leidsche Rijn wordt weer verbonden via het water onder de Sijpesteijntunnel en het water langs het Smakkelaarsveld met de Catharijnesingel.

Langs de verlengde Leidsche Rijn en in het verlengde van de Kanaalstraat zullen de twee bestaande langzaam verkeerroutes naar de binnenstad verbeterd worden dankzij de versmalling van het voormalige Westplein.

2.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

In het plangebied domineert de woonfunctie. De bedrijvigheid is beperkt en hoofdzakelijk te vinden in de kop van Lombok. De wijk Lombok e.o. heeft veel goedkope en weinig dure woningen. De locatie is geschikt om duurdere woningen te realiseren, vanwege de nabijheid van het centrum en de positieve uitstraling die verwacht kan worden van de realisatie van het UCP. De woonfunctie wordt ondersteund door welzijns- en winkelvoorzieningen.

De Kanaalstraat en de Damstraat zijn de functionele dragers in de wijk. Daarnaast zijn nog enkele detailhandel- en horecavestigingen gevestigd aan de Vleutenseweg.

Het voormalige badhuis en de voormalige school in de Damstraat hebben een belangrijke maatschappelijke functie in de wijk.

Lombok telt in totaal 176 bedrijfsvestigingen. In een ruime meerderheid, 89%¹ van deze vestigingen, werken tussen de 1- 24 werknemers. Dit percentage ligt boven het stedelijk gemiddelde van 77%. Hieruit mag geconcludeerd worden dat er in Lombok relatief veel kleine bedrijven zijn.

Weinig bedrijven, 27%, behoren tot de dienstverlenende sectoren en relatief veel, 47%, tot de sector detailhandel/ horeca. Stedelijk gezien liggen deze percentages op 54% en 20%.

Uit deze cijfers blijkt duidelijk dat in het plangebied een wijkwinkelcentrum gevestigd is en dat dienstverlenende sectoren zijn ondervertegenwoordigd in de wijk. Deze dienstverlenende sectoren zouden juist wel te verwachten zijn in dit voor de wijk belangrijke gedeelte.

Van de detailhandelveestigingen richt 47% zich op levensmiddelen en 48% op duurzame en overige goederen. Dit beeld verschilt enorm met het stedelijk gemiddelde van resp. 24% en 65%. Deze verschillen zijn gemakkelijk te verklaren door de afwezigheid van een traditioneel winkelcentrum en de aanwezigheid van de vele supermarktjes van allochtone ondernemers.

Zonder verdere impulsen is een afname te verwachten van het aantal Nederlandse winkels, terwijl het aantal allochtone winkels zowel in de food- als in de non-foodsector verder zal toenemen. Het afkalvende deel van de Nederlandse winkels, met name in de non-food sector en het gebrek aan een moderne supermarkt zijn er de oorzaak van dat de Kop van Lombok voor het

¹ bron cijfermateriaal: Economische Kerngegevens gemeente Utrecht 1997, Afdeling Bestuursinformatie, juni 1997.

Nederlandse bevolkingsdeel slechts een buurt-functie heeft, terwijl er voor de allochtone bevolkingsgroepen juist sprake is van een bovenwijkse functie.

In Lombok staat 14% van de beroepsbevolking als werkzoekende geregistreerd. Dit betekent 262 personen, waarvan 62% mannen en 38% vrouwen en 44% van deze werkzoekenden bevindt zich in de leeftijdscategorie tussen de 25 en 34 jaar. Als het percentage werkzoekenden wordt geanalyseerd naar nationaliteit blijkt 23% van de Turkse beroepsbevolking werkzoekende te zijn, 19% van de Marokkaanse beroepsbevolking en 12% van de Nederlandse beroepsbevolking.

2.3 VERKEERSSTRUCTUUR

2.3.1 Ontsluitingsstructuur autoverkeer

Zowel het landelijk als het gemeentelijk beleid richt zich op het terugdringen van de automobiliteit en het stimuleren van het openbaar vervoer. De gemeente geeft dit beleid vorm door het concentreren van het verkeer op het hoofdwegennet, waardoor er binnen de verblijfsgebieden meer nadruk komt te liggen op de verblijfskwaliteit. De ontwikkelingen rond de Kop van Lombok zullen een bijdrage leveren aan het realiseren van dit beleid.

Het Westplein en de Vleutenseweg hebben de functie van stedelijke ontsluitingsweg. Het plan-gebied zelf is in zijn geheel verblijfsgebied. De Kanaalstraat loopt centraal door het gebied en heeft de functie van wijkontsluitingsweg.

2.3.2 Verkeersstructuur UCP

Openbaar Vervoer

Bij het Centraal Station komen alle vormen van openbaar vervoer onder een dak om de overstap-mogelijkheden zo optimaal mogelijk te benutten. Voor de Kop van Lombok hebben de routes naar het station de volgende consequenties:

- Er komt een HOV-verbinding over de route Vleutenseweg - Kanonstraat - tunnel onder Jaarbeursplein.
- Er komt een HVS (Hoogwaardig Vervoer Systeem, bijvoorbeeld een 'interliner') over de routes Leidseveertunnel - Kanonstraat - Vleu-

tenseweg en Leidseveertunnel - Kanonstraat - Graadt van Roggenweg.

Autoverkeer

De belangrijkste bestaande toevoerwegen naar of van het UCP-gebied zijn de M.L. Kinglaan en de Van Zijstweg. Over nieuwe routes wordt gedacht in de vorm van de spoorlanen. Deze lopen parallel aan de spoorlijnen naar Amsterdam en Den Bosch, dus niet direct langs Lombok. In de UCP-plannen wordt de mogelijkheid om vanaf het Westplein (via een parallelweg) de Kanaalstraat in te rijden uitgesloten. Het Westplein maakt onderdeel uit van de stadsboulevard, ofwel de 'ring' rond het UCP-gebied. Deze wordt gevormd door de Daalse-tunnel, het Westplein, de Croeselaan, de Zuider-tunnel en de Catharijnesingel.

Fietsverkeer

Het netwerk van hoofdfietsroutes wordt binnen het UCP-gebied fijnmaziger van structuur. Zo komt er, in het verlengde van de Mariaplaats, een extra fietsverbinding tussen de Croeselaan en de Catharijnesingel. Ook rond de Kop van Lombok wijzigt de fietsstructuur. Langs de Leidsche Rijn die rechtdoor wordt getrokken richting de Van Sijpesteijntunnel wordt de fietsroute over het Westplein geleid richting het Vredenburg. Volgens het principe van de Fietsnota wordt de Damstraat hoofdfietsroute. De Kop van Lombok wordt omzoomd door fietspaden.

Parkeren

Het UCP-plan meldt dat er in het UCP-gedeelte van de Kop van Lombok een parkeervoorziening van 140 plaatsen wordt gerealiseerd en dat het voor de hand ligt aan te sluiten op de ondergrond-se parkeervoorziening tussen de Damstraat en de Kanonstraat.

2.3.3 Parkeren

In het gebied is nog geen betaald parkeren ingevoerd. Uit onderzoek in 1998 naar de wenselijkheid van invoering van betaald parkeren blijkt dat hiervoor nog onvoldoende draagvlak is. Daarom heeft B&W besloten dat in 2001 nog eens te bezien moet worden of het instellen van betaald parkeren nodig is. Daarbij zal het gegeven dat voor de exploitatie van de te bouwen parkeer-garage maatregelen nodig kunnen zijn, meegewogen moeten worden.

Het plangebied valt onder gebiedstype A1 volgens de Nota Parkeerbeleid Utrecht. Voor wonen en werken gelden de hieronder vermelde normen. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dient rekening gehouden te worden met dubbel gebruik

van de parkeerplaatsen ten behoeve van de verschillende functies.

woningen	> 52 m ²	1.0
	40 - 52 m ²	0.8
	< 40 m ²	0.3
kantoren	(per m ² bvo)	1:250
overige werkgelegenheid	(per werknemer)	1:10

2.3.4 Fietsstructuur

Het plangebied wordt aan drie zijden begrensd door hoofdfietsroutes. De hoofdfietsroute over de Leidsekafe maakt onderdeel uit van het verblijfsgebied dus vrij liggende fietspaden zijn hier geen eis. De Vleutenseweg is hoofdfietsroute en maakt tevens deel uit van het hoofdwegennet evenals het Westplein. Daarom zijn vrij liggende fietspaden (of een parallelstructuur) hier wel vereist. De Kanaalstraat is geen hoofdfietsroute. Aangezien de Kanaalstraat wel de functie heeft van wijkontsluitingsweg dient hier toch rekening te worden gehouden met de verkeersveiligheid voor fietsers.

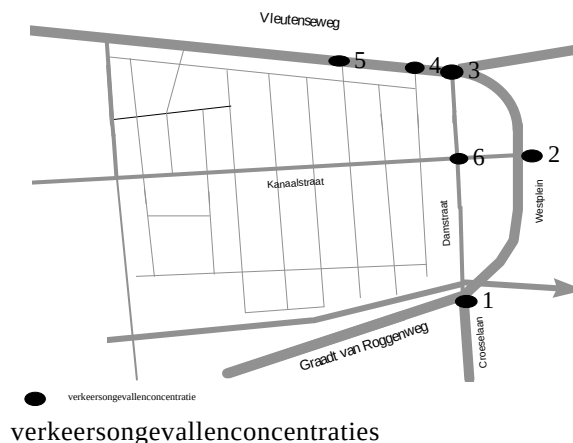
2.3.5 Fietsparkeren

In de woonomgeving bestaan nogal wat problemen met fietsparkeren. De bevolking heeft onvoldoende mogelijkheden om de fiets op een fatsoenlijke manier achter slot en grendel te zetten. Mogelijkheden voor verbetering worden aangegeven in § 4.3.4.

2.3.6 Verkeersveiligheid

Rondom het gebied zijn een zestal verkeersongevallenlocaties (VOC) bekend. Dit zijn:

1. Westplein/Croeselaan/Graadt van Roggenweg/Damstraat
2. Westplein/Leidseveertunnel/Kanaalstraat/Kanonstraat
3. Westplein/Daalsetunnel/Vleutenseweg
4. Vleutenseweg/Damstraat/Wolff en Dekenplein
5. Vleutenseweg/Douwes Dekkerstraat/Javastraat
6. Kanaalstraat/Damstraat



2.3.7 Openbaar Vervoer

Buslijn 4 van het GVV rijdt in twee richtingen door de Kanaalstraat. De Vleutenseweg wordt gebruikt door lijn 37 en 38 van het GVV en de streeklijnen 125, 140 en 246

2.4 MILIEU-ASPECTEN

2.4.1 Bodem

Het ontwikkelingsgebied is bodemkundig onderzocht. De rapportages zijn aanwezig bij Bureau Bodem.

Gebied ten zuiden van de Kanaalstraat

Uit de onderzoeken komt naar voren dat op het zuidelijke deel ,op Damstraat 13 e.o., is een saneringsplichtige verontreiniging aanwezig. Het betreft een olieverontreiniging. Verder worden licht verhoogde gehalten aan metalen en PAK in de grond gevonden. In het grondwater worden licht verhoogde gehalten aan oplosmiddelen gevonden. Deze licht verhoogde gehalten vormen geen probleem.

Gebied ten noorden van de Kanaalstraat

Op het noordelijke deel zijn een tweetal saneringsplichtige verontreinigingen aanwezig: een verontreiniging met chloorhoudende oplosmiddelen op Vleutenseweg 22-30 en een verontreiniging met olie op Kanaalstraat 43-45. Ter plaatse van het bedrijf LittelFuse aan de Kanonstraat is een kleine verontreiniging met olie aanwezig bij een ondergrondse tank. Verder worden licht verhoogde gehalten aan metalen en PAK in de grond gevonden. In het grondwater worden licht verhoogde gehalten aan oplosmiddelen gevonden. De licht verhoogde gehalten vormen geen probleem.

2.4.2 Geluid

In de huidige situatie ondervindt de Kop van Lombok een te hoog geluidsniveau door het wegverkeer van met name het Westplein en in mindere mate van de Vleutenseweg.

2.4.3 Luchtverontreiniging

In de huidige situatie (berekening 1995) is geen sprake van overschrijding van de tijdelijk verhoogde grenswaarden in het plangebied. Op het trottoir aan de Kanonstraat treedt wel een overschrijding op van de grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen die vanaf het jaar 2000 gelden. Bij een trendmatige ontwikkeling (dus zonder verkeers- en bouwplannen) zal er naar verwachting in 2000 bij deze wegvakken geen sprake zijn van normoverschrijding in verband met het schoner worden van de motorvoertuigen.

2.4.4 Bedrijven

Het bedrijf LittelFuse aan de Kanonstraat zal verdwijnen ten behoeve van de geplande woningbouw. De Technische Verenfabriek aan de Vleutenseweg is ingepast in het woonkarakter van de buurt.

2.4.5 Ecologie

Beleidsuitgangspunten

In het gemeentelijke Groenstructuurplan wordt aangegeven dat de Leidsche Rijn, tezamen met de rivieren de Vecht en de Kromme Rijn, belangrijke ecologische radialen vormen.

Ten behoeve van natuur-in-de-stad zou op langere termijn, in deze radialen, naar verbreding van de groene ruimten gestreefd moeten worden.

In de Kadernota Stad en Natuur (vastgesteld in 1998; uitwerking van het Groenstructuurplan) is de Leidsche Rijn ook opgenomen binnen de ecologische infrastructuur van de stad Utrecht. Natuur die hier nagestreefd wordt is water en oever gebonden. De inrichting en het gebruik van de oevers spelen hierbij een belangrijke rol.

De huidige ecologische waarde van de groene zone langs de Leidsche Rijn is gering.

Voor de toekomstige situatie is het, conform de Kadernota Stad en Natuur, aan te bevelen om de huidige inrichting aan te passen. In een later stadium kunnen randvoorwaarden worden opgesteld ten behoeve van de inrichting.

3. ONTWIKKELINGS-LOCATIE: UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

3.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Zoals beschreven zal de kop van Lombok ingrijpend vernieuwd worden. Gedeeltelijk zal dit door renovatie plaatsvinden, met name aan de zuidoostelijke zijde van de Damstraat, gedeeltelijk door sloop-nieuwbouw. Voor de ontwikkelingslocatie zijn de volgende doelstellingen vastgelegd:

- Verbeteren van de woonkwaliteit door het toevoegen van diverse typen woningen, die een aanvulling betekenen op de bestaande woningdifferentiatie van de wijk, en door particuliere woningverbetering.
- Verbeteren van de entree, het gezicht van de wijk, als een geheel met de ontwikkelingen in het UCP-gebied.
- De bebouwing, verkeersstructuur en openbare ruimte afstemmen op de toekomstige ontwikkelingen door
 - het versterken van de winkelfunctie van de Damstraat en de Kanaalstraat - het winkelgebied kan door de vernieuwing uitgroeien tot een volwaardig winkelgebied;
 - toevoegen van nieuwe winkels met bijbehorende vergroting van de parkeercapaciteit;
 - het opknappen van de openbare ruimte en verbeteren van de bestaande winkels;
 - verruiming van het openbare gebied door een autovrij plein.
- De gebruikers van de bestaande moskee hebben behoefte aan een nieuwe, grotere en beter uitgeruste moskee, zodat zij een belangrijke functie voor de hele wijk kunnen vervullen op het gebied van onderwijs en informatie. Op de begane grond van de moskee zal ter versterking van de winkelconcentratie detailhandel ontwikkeld worden.
- Het voormalig badhuis aan de Kanaalstraat, waar nu de huidige moskee gevestigd is zal een ander gebruik moeten krijgen. Het voormalig badhuis, een karakteristiek en waardevol gebouw, staat op de nominatie als gemeentelijk

monument. Het bestemmingsplan zal een nieuwe bestemming van het voormalig badhuis mogelijk maken. Behoud van de karakteristiek van het pand staat hierbij voorop.

Al deze uitgangspunten zijn vertaald in het stedenbouwkundig plan. In de voorschriften en de plankaart van het bestemmingsplan zijn deze uitgangspunten indien mogelijk en wenselijk vastgelegd.

3.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

De functionele invulling van de ontwikkelingslocatie zal ingrijpend wijzigen. Het gebruik binnen de twee bouwblokken kan in grote lijn als volgt omschreven worden: bedrijven op de binnenterreinen, winkels en woningen aan de zijde van de Damstraat en (gerenoveerde) woningen aan de Leidsekade en Kanonstraat. Door de vernieuwing zal de kop opgewaardeerd worden tot een stedelijk en hoogwaardig woon- en winkelgebied.

Op de ontwikkelingslocatie zal, met handhaving van de bestaande winkels en woningen aan de zuidzijde van de Damstraat en de Leidsekade, ongeveer het volgende programma gerealiseerd worden:

- maximaal 3.000m² b.v.o. detailhandel, waarvan 1.100m² ten behoeve van een supermarkt (eventueel ondergronds), 400 m² onder de moskee en een retourshop;
- ongeveer 90-100 nieuwe woningen met bijbehorende bergingen en parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening;
- ongeveer 2000m² b.v.o. ten behoeve van de moskee - de moskee zal in 4 bouwlagen gerealiseerd worden, het kavel ten behoeve van de moskee bedraagt ongeveer 900m², de moskee zal maximaal twee minaretten krijgen;
- een parkeerkelder onder het noordelijke blok, het plein, de moskee en het zuidelijke blok, van ongeveer 240 parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners en van bezoekers aan winkels en aan de moskee;
- een autovrij plein van minimaal 1000m²;
- de binnenterreinen inrichten ten behoeve van gemeenschappelijk gebruik van de bewoners.

3.3 HET STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP

Binnen de bestaande rooilijnen worden twee gesloten bouwblokken teruggebouwd. Aan de noordzijde van de Kanaalstraat op de kruising met de Damstraat wordt het nieuwe plein gesitueerd. Het plein wordt aan de zijde van de Kanonstraat afgesloten door de moskee. Het plein zal bijzonder levendig worden door de vele bezoekers van de omliggende winkels en de moskee. Het HOV-station zal, zodra het gerealiseerd wordt, worden verbonden met het plein. Op het plein kunnen beperkt uitstallingen ten behoeve van de winkels gerealiseerd worden. Ook kan het plein ruimte bieden aan een klein terras. Het plein wordt rondom begeleid door bestaande bebouwing (Damstraat en vm. badhuis) en nieuwe bebouwing.

Aan de zijde van de Vleutenseweg en het huidige Westplein zal een duidelijk herkenbare wand komen; de bebouwing zal een markante uitstraling krijgen en de wegen zoveel mogelijk begeleiden. Ook de langzaam verkeerroutes en de openbare ruimte zullen waar mogelijk verbeterd worden.

De hoogte, functie en massa van de nieuwe bouwblokken zal beter aansluiten bij de omgeving. Aan de Damstraat zal de hoogte van de nieuwe bebouwing maximaal 4 bouwlagen (één winkellaag en drie woonlagen) hoog zijn. De hoogte zal richting Westplein oplopen naar maximaal zes bouwlagen. Aan de zijde van de Vleutenseweg zal de hoogte vijf lagen bedragen met eventueel, mits stedenbouwkundig goed inpasbaar, een zesde bouwlaag. De bouwhoogte moet aansluiten aan de schaal van de Vleutenseweg en de hoofdontsluitingsroutes.

De toegang naar de woningen moeten duidelijk gemarkeerd worden, zodat in het straatbeeld duidelijk is dat er sprake is van woningen. De toegangen van de woningen mogen niet in doodlopende, onoverzichtelijke hoekjes gesitueerd worden, omdat het belangrijk is dat bewoners hun woning met een gevoel van veiligheid kunnen bereiken. Vanuit dit gevoel van veiligheid worden ook eisen gesteld aan het parkeren (door bewoners) in de parkeergarage, zeker als zij daar hun fiets moeten stallen.

Centraal aan het plein wordt de moskee gesitueerd. De moskee wordt een karakteristiek gebouw, dat door de situering aan het plein de ruimte krijgt om zich naar de omliggende woonbuurt te presenteren. De ingang van de moskee komt aan de noordwestzijde (oriëntatie op Mekka is goed inpasbaar). Om de zichtbaarheid van de moskee te

vergroten kan de moskee enige meters buiten de bestaande rooilijn aan de noordkant van de Kanaalstraat gesitueerd worden. Twee minaretten markeren de zichtbaarheid van de moskee in de wijdere omtrek.

Aan de Damstraat en aan het plein zullen winkel-functies gesitueerd worden. De locatie van de supermarkt is met het oog op het ontwikkelen van goede winkel/wandelroutes gesitueerd aan de Damstraat, grenzend aan het nieuwe plein op de hoek Kanaalstraat/Damstraat. De supermarkt zal optimaal moeten worden ingepast. Dit betekent:

- geen blinde gevels aan de Damstraat en het plein, maar de supermarkt inpassen met rondom kleine winkeltjes, etalages e.d.;
- realisering van de supermarkt voor zover mogelijk ondergronds;
- het laden en lossen zal met een minimale overlast voor omwonenden en winkelend publiek ingepast moeten worden;
- een goede looproute tussen de uitgangen van de parkeergarage aan de Kanonstraat en de supermarkt;
- een goede afstemming op de entree van de moskee aan de noordwest-zijde.

De entrees van de winkels worden zoveel mogelijk gesitueerd aan de openbare ruimte van de Damstraat en het plein. Dit geldt ook voor de winkels onder de moskee. De bevoorrading van de bestaande en nieuwe winkels aan de Damstraat zal plaats vinden via het trottoir aan de Damstraat. De bevoorrading van de supermarkt wordt wellicht anders, bijvoorbeeld aan de Vleutenseweg, opgelost. De overlast van de bevoorrading voor omwonenden en winkelend publiek zal beperkt worden bijvoorbeeld door het invoeren van venstertijden.

De Kanaalstraat krijgt een betere inrichting ten behoeve van het winkelend publiek. Het trottoir zal worden verbreed en de parkeerplaatsen zullen worden opgeheven. In de toekomst zal in de parkeergarage geparkeerd moeten worden. Straatmeubilair en bomen zullen voor een natuurlijke demarcatielijn tussen laden/lossen en de 'vrije' loopzone zorgen. De Kanaalstraat wordt tussen Damstraat en Kanonstraat afgesloten voor autoverkeer.

3.4 VERKEERSSTRUCTUUR

3.4.1 Ontsluiting autoverkeer

Zie § 4.3.1.

3.4.2 Parkeren

In de ontwikkelingslocatie zal een parkeergarage ter grootte van tenminste 200 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Zowel de ingang als de uitgang van de garage zal zich aan de Kanonstraat bevinden. De Kanonstraat is bereikbaar vanaf de kruising Damstraat/Vleutenseweg via een ventweg langs de Vleutenseweg. Via de Kanonstraat en de Damstraat, de Kanaalstraat en de J.P. Coenstraat is een ontsluitingslus voor het verkeer uit de parkeergarage en het laad- en losverkeer naar de Vleutenseweg. Het uitvoeren van het sloop-nieuwbouwmodel Kop van Lombok inclusief de parkeergarage en de herinrichting van de Kanonstraat is mogelijk zonder infrastructurele wijzigingen aan het Westplein. Aan de Vleutenseweg zullen wel kleine infrastructurele wijzigingen noodzakelijk zijn. Het is derhalve mogelijk de plannen omtrent de Kop van Lombok en UCP afzonderlijk van elkaar uit te voeren.

3.4.3 Fietsstructuur

Het omschreven gebied wordt aan alle zijden begrensd door hoofdfietsroutes. Langs Holiday Inn wordt een fietsroute in twee richtingen toegevoegd. Hierdoor ontstaat een comfortabele verbinding tussen de Graadt van Roggenweg / Croeselaan en de drie tunnels onder het spoor. Het fietsverkeer aan de Damstraat en de Kanaalstraat zal in beide richtingen mogelijk zijn. De Damstraat is een doorgaande fietsverbinding. Uit het oogpunt van continuïteit van de fietsverbinding is de aanleg van fietsstroken of vrij liggende fietspaden wenselijk. Ook voor de Kanaalstraat geldt dat het aanleggen van fietsstroken wenselijk is. In de Kanonstraat, met het verkeer voor de parkeergarage, is geen specifieke fietsvoorziening nodig.

3.4.4 Fietsparkeren

Zie § 2.3.5 en § 4.3.4.

3.4.5 Openbaar Vervoer

Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zal waarschijnlijk over de Kanonstraat gaan rijden. Het HOV-station in het plangebied zal zich bevinden aan de Kanonstraat, geïntegreerd met het toekomstige plein.

Ook voor bussen zal het waarschijnlijk niet mogelijk zijn in twee richtingen over de Kanaalstraat te rijden, zodat er geen vrije busbaan nodig is en er geen doorsnijding van het toekomstige plein zal plaatsvinden. De halte van lijn 4 zal ter hoogte van de J.P. Coenstraat komen.

3.5 MILIEU-ASPECTEN

3.5.1 Bodem

zie 2.4.1

3.5.2 Geluid

De geluidsbelasting op de vernieuwde Kop van Lombok wordt grotendeels bepaald door het vernieuwde Westplein, de Vleutenseweg, de Damstraat, de spoorlijn en de HOV baan alsmede de ontwikkelingen in het kader van het UCP. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer bedraagt maximaal 64 dB(A) en tengevolge van het railverkeer maximaal 61 dB(A) rekening houdend met de geprojecteerde bebouwing van het UCP-gebied aan het westplein. Voor de woningbouw is een hogere grenswaarde aangevraagd bij Gedeputeerde Staten en er zal bij de uitwerking van het bestemmingsplan rekening gehouden worden met het aspect geluid. Zo zal iedere woning moeten beschikken over een geluidsluwe gevel en worden er eisen gesteld aan de woningindeling (de positionering van de buitenruimte en de verblijfsruimten).

3.5.3 Luchtverontreiniging

Na uitvoering van het UCP in 2010 zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden in het plangebied te verwachten. Alleen de concentraties benzeen langs de Vleutenseweg zullen hoger zijn dan de richtwaarde.

Wel kan er in de directe omgeving van de geplande parkeergarage (in- en uitgang en ventilatie-openingen) overschrijding van de grenswaarde voor benzeen optreden. Zodra er meer bekend is over de parkeergarage moeten er berekeningen worden uitgevoerd volgens de Handreiking benzeen en parkeergarages.

3.5.4 Bedrijven

In het plangebied wordt voorzien in de realisering van een parkeergarage en een supermarkt.

De parkeergarage is milieuhygiënisch in te passen als voldaan kan worden aan:

1. het benzeenbesluit (de bijdrage van de parkeergarage aan de ter plaatse heersende benzeenconcentratie mag niet tot een overschrijding leiden);
2. voorschriften/eisen NVN 2443 (voormalige NPR 2443), met name hoofdstuk 7 (eisen voor de installaties);
3. geluidseisen (nog nader vast te stellen niveaus).

De supermarkt valt onder de bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgestelde categorie detailhandel. Er kunnen ter beperking van hinder door specifieke eisen gesteld worden om hinder door aan- en afvoer van goederen te voorkomen.

Indien laden en lossen plaatsvindt tussen 19.00 uur en 7.00 uur zal via akoestisch onderzoek aangetoond moeten worden dat geen geluidhinder optreedt.

Rekening houdend met de breedte van de Damstraat, de doorgang van het verkeer en de toegang tot huizen dient voorzien te worden in geschikte laad- en losgelegenheid. Vanuit milieuoverwegingen is een in pandige laad- en losgelegenheid voor de supermarkt te prefereren.

Parkeergarage

Bij het ontwerp van de parkeergarage zal de positionering van de in- en uitgangen van de garage wat betreft geluidhinder ten opzichte van woningen in het kader van de vergunningverlening beoordeeld worden.

Afhankelijk van de verkeersintensiteit bij in- en uitgangen van de parkeergarage zal wel/niet gewoond kunnen worden nabij de in- en uitgangen.

Ook de overige technische installaties van de parkeergarage zullen moeten voldoen aan de daaraan te stellen milieu-eisen.

3.5.5 Ecologie

Het ontwikkelingsgebied biedt, gezien zijn functie als winkelcentrum, geen mogelijkheden om ecologische bestemmingen te realiseren.

3.5.6 Duurzaamheid

Duurzaam bouwen woningbouw

De gemeente Utrecht streeft naar een basisniveau duurzaam bouwen op grote schaal, zowel bij nieuwbouw als bij renovatie.

Voor nieuwbouw van woningen geldt in Utrecht het Convenant Nieuwbouw van Woningen (1994). Het convenant is opgebouwd uit eisen en aanbevelingen op het gebied van duurzaam materiaalgebruik, energie- en waterbesparing. Van de aanbevelingen dient 70% uitgevoerd te worden. Voor bouwprojecten op gemeentelijk uit te geven grond geldt dat bouwplannen op naleving van de convenantbepalingen worden getoetst (kosten/kwaliteitscontrole, uitvoeringscontrole).

Het convenant is van kracht voor alle nieuw te bouwen woningen in de Damstraat, Kanaalstraat, Kanonstraat en aan de Leidsekade.

Duurzaam bouwen openbare ruimte

Recentelijk is door de gemeenteraad de nota Duurzaam Beheer Openbare Ruimte aangenomen. De nota betreft een uiteenzetting van de wijze waarop op duurzame wijze kan worden omgegaan met oppervlaktewater, riolering, verkeerstromen en afvalstromen. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de nota ligt bij de Dienst Stadsbeheer.

Duurzaam bouwen en sloop

Voor de sloopactiviteiten in Kop van Lombok wordt verwezen naar de landelijke regelgeving op het gebied van bouw- en sloopafval.

3.5.7 Energie

In Utrecht is met de marktpartijen het Convenant 'Duurzame Nieuwbouw van woningen' afgesloten. Dit convenant sluit aan op het Nationaal pakket Duurzaam Bouwen Woningbouw. In dit convenant

zijn ook eisen met betrekking tot energiezuinig bouwen opgenomen. De energiezuinigheid van gebouwen wordt bepaald door de energieprestatie (EP) van gebouwen. De wettelijke bovengrens voor woningen is op dit moment 1,2 (1998). Verwacht wordt dat in 2000 de EP verlaagd wordt naar 1,0. Ook voor andere gebouwfuncties zoals kantoren gelden energieprestaties. Ook die wettelijke bovengrenzen zullen de komende jaren verder verlaagd worden. Teneinde aan te geven dat reductie van de CO₂-uitstoot een belangrijk onderwerp is voor de gemeente Utrecht, streeft zij in de contracten met marktpartijen naar een 15% lagere EP dan wettelijk vereist is.

De openbare ruimte wordt in het gehele gebied heringericht. Een belangrijke drager voor de kwaliteit van het gebied is de openbare verlichting. Deze moet enerzijds voldoende zijn om de sociale veiligheid te ondersteunen, anderzijds moet deze van een energiezuinig type zijn.

Het gebied ligt in de nabijheid van het stadsverwarmingsnet van de REMU, dat via de Vleutenseweg en Damstraat naar Hoog Catharijne en verder loopt. Teneinde restwarmte nuttig te gebruiken is het verstandig om te onderzoeken of en welke nieuwbouw in de oostzijde van het plan aangesloten kan worden op dit warmte-distributienet.

3.5.8 Afval

In Kop van Lombok is in het kader van het project 'Verwijdering Droge Componenten' (VDC) een kringlooppunt gepland in de Damstraat, ter hoogte van het winkelcentrum. De exacte locatie is nog niet te bepalen, omdat o.a. de ligging van kabels en leidingen nog niet bekend is. Het kringlooppunt zal volgens de planning bestaan uit drie glasbakken, één textielbak en twee papierbakken. Eventueel wordt dit kringlooppunt niet geplaatst wanneer in het winkelcentrum een retourshop wordt geplaatst. Dit is een (deel van een) winkel waar men meerdere soorten herbruikbaar afval en statiegeldflessen kan inleveren.

Overleg hierover vindt momenteel plaats tussen de gemeente en de filiaalhouder van een winkel in de Damstraat.

Voor het aangrenzende UCP-gebied wordt overwogen een systeem voor het brengen van rest- en GFT-afval in te voeren, vergelijkbaar met de voorzieningen in Leidsche Rijn. Het is nog te vroeg om daar uitsluitel over te geven. Als dit doorgaat zullen in de Kop van Lombok misschien ook voorzieningen voor rest- en GFT-afval worden gemaakt. Het is wenselijk om deze mogelijkheid open te houden in de Kop van Lombok.

4. BEHEERSGEBIED: UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDE N

4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

In het beheersgebied wordt de bestaande ruimtelijke opbouw gehandhaafd en, indien mogelijk, verder versterkt door herstellende ingrepen. De grootschalige woningverbetering van de korte en lange zijstraten is immers afgerond en ook de bebouwing op het Hamburgerterrein is reeds enkele jaren gerealiseerd. De particuliere woningverbetering is vooral gericht geweest op de verbetering in de bouwtechnische toestand van de woningen. Woontechnisch blijven de woningen beperkt, klein en veelal zonder behoorlijke buitenruimte. Ook architectonisch zijn de woningen hetzelfde gebleven. Het westelijk deel van het bestemmingsplan richt zich dan ook op het beheer van de bestaande bebouwing en het incidenteel mogelijk maken van het vullen van gaten, op het versterken van de winkelfunctie van de Damstraat en van de Kanaalstraat en op het op kleinschalige wijze mogelijk maken om functies te wijzigen naar bestemmingen die passen binnen een woonomgeving. Dit laatst betreft met name het mogelijk maken van het inpassen van kleinschalige vormen van bedrijvigheid in de woonomgeving.

Het winkelgebied zal, in afwijking van het vigerende bestemmingsplan, vergroot worden naar het noordelijke deel van de Damstraat, om zo goed aan te sluiten op de nieuwbouw aan de Damstraat/Kanonstraat (zie § 4.2 functionele structuur). De bestaande winkelvoorzieningen aan dit noordelijke deel van de Damstraat worden opgenomen in de winkelzone. Ook kan het winkelareaal hier vergroot worden. Het winkelgebied zal versterkt worden tot een wijkwinkelcentrum met behoud van de voor de wijk karakteristieke winkels. Dit segment vervult namelijk een stedelijke en regionale functie die behouden en versterkt moet worden.

Naast de nieuwbouw voor detailhandel in de ontwikkelingslocatie worden de bestaande winkels en

woningen aan de Kanaalstraat en de Damstraat projectmatig verbeterd, zodat het winkelgebied als één geheel overkomt. Ook de openbare ruimte zal in samenhang met het invoeren van het verkeerscirculatieplan heringericht worden. Bij de herinrichting zal het accent komen te liggen op het verhogen van de verblijfskwaliteit en het winkelklimaat.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk het gat aan de Vleutenseweg, ter hoogte van de Damstraat/Sumatrastraat in te vullen met woningbouw in een bouwhoogte van in beginsel 3 bouwlagen (vrijstellingsbevoegdheid tot vier lagen), aansluitend op de bestaande omgeving. Op de begane grond is, in aansluiting op andere projecten aan de Vleutenseweg, de vestiging van economische functies, bedrijven, mogelijk gemaakt. Detailhandel en horeca vallen hier echter niet onder.

In de Damstraat is nu een poort opgenomen die toegang biedt tot het achterterrein van de school. Met het verdwijnen van de school verliest deze poort zijn betekenis. Bebouwing op deze locatie wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. In aansluiting op de bebouwing in de directe omgeving kan op deze locatie een winkelfunctie in combinatie met wonen gerealiseerd worden.

4.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

Het bestaande gebruik en de bestaande functionele invulling wordt in hoofdlijnen gehandhaafd. De bestaande menging van functies geeft het levendige karakter aan het plangebied. De belangrijkste functie is de woonfunctie in de vorm van eengezinswoningen en gestapelde woningen. Binnen de woonbestemming zijn aan huis gebonden beroepen, voornamelijk dienstverlenende functies, goed inpasbaar in de woonomgeving.

4.2.1 Winkels

Aan de Kanaalstraat/Damstraat ligt de nadruk op detailhandel en detailhandel ondersteunende horeca in combinatie met (boven)woningen. Het winkelgebied zal, in afwijking van het vigerende bestemmingsplan, vergroot worden naar het noordelijke deel van de Damstraat, om zo goed aan te sluiten op de nieuwe ontwikkeling in de Kop. De bestaande winkelvoorzieningen aan dit noordelijke deel van de Damstraat worden opgenomen in de winkelzone. Autochtone en allochtone winkels

moeten elkaar gaan versterken, zodat het wijkwinkelcentrum ook voor de autochtone bevolkingsgroep een wijkwinkelcentrum functie zal gaan vervullen. Concentratie van de detailhandel is daarbij noodzakelijk. Op grond van inwonertal, koopkrachtbinding en de koopkrachttoevloeiing wordt ingeschat dat er voldoende draagkracht is voor de voorgestelde uitbreiding, zodat het winkelcentrum kan uitgroeien tot een volwaardig wijkwinkelcentrum.

Het is belangrijk dat ook het laden/lossen en de opslag van de winkels aan de aangegeven winkelstraten plaatsvindt, zodat er geen ongewenste neveneffecten optreden in de zijstraten en de woonfunctie daar onder druk komt te staan.

In 1984 heeft de Kroon in zijn beschikking op de beroepen tegen bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. aangegeven dat "... het leggen van een bedrijfsbestemming op de boven de winkels gelegen verdiepingen te zeer afbreuk zou doen aan de in het plan vooropgestelde bevordering van de woonfunctie van de buurt; dat evenwel het in de voorschriften opnemen van een vrijstellingsmogelijkheid ten behoeve van een gebruik als door de appellanten bepleit [namelijk opslag boven winkels] aanvaardbaar moet worden geacht..."

Deze uitspraak is nog zo actueel dat de vrijstellingsbevoegdheid voor opslag boven winkels in de voorschriften opgenomen is.

4.2.2 Economische functies

Aan de Vleutenseweg wordt het mogelijk ambachtelijke en nijverheidsbedrijfjes te vestigen in de aangewezen economische zone. Uitbreiding van horeca en detailhandel is niet gewenst aan de Vleutenseweg.

4.2.3 De Leidsche Rijn

De Leidsche Rijn is een belangrijke waterloop en als zodanig bestemd. De aangrenzende groenzone heeft een recreatieve betekenis voor de buurt en is ook in ruimtelijk opzicht van belang voor de groenstructuur van de wijk. De groenzone heeft een groenbestemming gekregen. De openbare ruimte heeft een bestemming voor zowel de woonstraten als de winkelstraten.

4.2.4 Horeca en afhaalzaken

In het plangebied zijn ruim voldoende horecavestigingen aanwezig. Er wordt geen gelegenheid geschapen voor nieuwe horecavestigingen. Illegale vestigingen en zogenaamde afhaalzaken krijgen geen horecabestemming.

Afhaalzaken veroorzaken zoveel overlast dat ook uitbreiding van hun aantal bevroren moet worden. Tevens wordt omzetting van winkels in afhaalzaken en omzetting van afhaalzaken in horeca tegengegaan. Omzetting van afhaalzaak naar detailhandel is wel mogelijk. Tegen afhaalzaken die feitelijk functioneren als een horecaonderneming wordt actief opgetreden.

4.3 VERKEERSSTRUCTUUR

4.3.1 Ontsluitingsstructuur autoverkeer

Het autoverkeer in de Kanaalstraat zal in de toekomst beperkt worden. Het overige deel van het plangebied wordt een 30 km gebied. De zijstraten van de Kanaalstraat worden na renovatie van woningen heringericht. Uitvoering, vanaf 1998, zou afgestemd moeten worden met invoering betaald parkeren, wat in de volgende paragraaf staat beschreven.

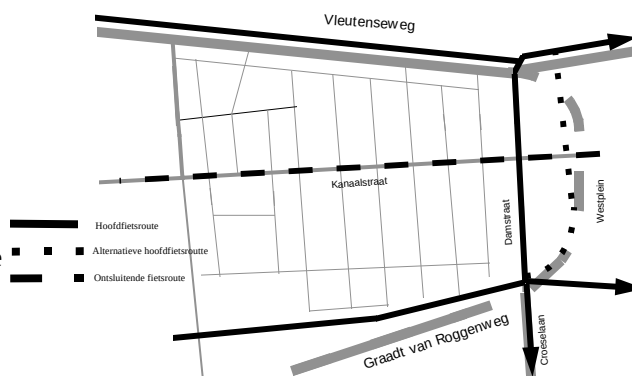
Aan het verkeerscirculatieplan dat in 1997 is opgesteld is wordt geen uitvoering gegeven zolang er nog geen parkeergarage is in de Kop van Lombok. Zodra deze garage voor bewoners en bezoekers er is, wordt de verkeerscirculatie opnieuw bekeken.

De inhoud van het verkeerscirculatieplan uit 1997 komt kort samengevat hierop neer dat de Kanaalstraat eenrichtingsverkeer voor autoverkeer wordt in de westelijke richting, de J.P. Coenstraat tussen Vleutenseweg en Kanaalstraat in twee richtingen open blijft en samen met de Damstraat de toegang tot de wijk geeft, de beide delen van de Damstraat en de andere zijstraten van de Kanaalstraat eenrichtingswegen worden naar de Kanaalstraat toe gericht en dat de parallelstructuur langs de Vleutenseweg en de Van Riebeeckstraat/Ceramstraat eenrichtingsverkeer wordt richting het oosten.

4.3.2 Parkeren

Nieuwe ontwikkelingen mogen geen extra hoge parkeerdruk op de omgeving geven. Indien bij woningen gedacht wordt aan inpendig parkeren (niet openbaar) dan dient er rekening te worden gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen langs de openbare weg voor bezoekers. Uit het wijkverkeersplan Kop van Lombok blijkt dat bijvoorbeeld door het anders aanleggen van de parkeervoorzieningen er verkeersremmende maatregelen mogelijk zijn. In de Damstraat kan parkeren verminderd worden ten gunste van de aanleg van fietsvoorzieningen. Verlies aan capaciteit in deze straten zal opgevangen moeten worden door de parkeergarage.

Over betaald parkeren: zie § 2.3.3.



fietsroutes in Lombok

4.3.3 Fietsstructuur

Het plangebied wordt aan alle zijden begrensd door hoofd fietsroutes. De hoofd fietsroute over de Leidsekaade maakt onderdeel uit van het verblijfsgebied, dus vrij liggende fietspaden zijn hier geen eis. Wel worden hier de uitgangspunten *rood asfalt* en *voorrang* (à la Kievitstraat / Van Humboldtstraat) gehanteerd. De Vleutenseweg is hoofd fietsroute en maakt tevens deel uit van het hoofdwegennet. Hier zijn vrij liggende fietspaden of een parallelstructuur daarom wel vereist. De Kanaalstraat is geen hoofd fietsroute. Aangezien de Kanaalstraat wel de functie heeft van wijkontsluitingsweg, in de verkeerscirculatieplannen de centrale spil is voor de ontsluiting van het autoverkeer en er veel verschillende functies gelegen zijn, dient hier extra rekening te worden gehouden met de verkeersveiligheid voor fietsers. Het is daarom wenselijk om in de Kanaalstraat fietspaden of fietsstroken aan te leggen.

Bureau Zandvoort heeft in het verleden varianten uitgewerkt van de fietsbrug tussen Leidsche Rijn en Oog in Al in het verlengde van de Everard Meijsterlaan. De route zou vervolgens via de sluisjes en de Kanaalstraat richting het centrum kunnen lopen. Het is dus mogelijk dat de Kanaalstraat in de nabije toekomst een belangrijkere fietsroute kan worden en dat de fietsintensiteiten dan toenemen.

4.3.4 Fietsparkeren

Voor werkgelegenheid geldt de norm van minimaal 1 stallingsplaats op 2 werknemers. Hierin is een onderverdeling gemaakt van 2/3 voor de werknemers en 1/3 voor bezoekers.

In de woonomgeving bestaan nogal wat problemen met fietsparkeren. De bevolking heeft onvoldoende mogelijkheden om de fiets op een fatsoenlijke manier achter slot en grendel te zetten. Om die reden dient er met twee zaken rekening te worden gehouden:

- 1 in nieuwbouw wordt per woning op de begane grond een bergingsmogelijkheid geschapen. Deze dient minimaal te voldoen aan het Bouwbesluit;
- 2 in nieuwbouw kan op de begane grond een buurtfietsenstalling worden opgenomen (als de omgeving daar behoefte aan heeft). In de te bouwen garage kan gekeken worden naar de mogelijkheid van een combi-stalling voor bewoners, bezoekers en eventueel fietsverhuur voor natransport.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient ook gekeken te worden naar functies die fietsers aantrekken. Afhankelijk van de omvang en verblijfsduur moet gekeken worden of fietsparkeren binnen of buiten de nieuwbouw wordt georganiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met de selectie uit de verschillende soorten voorzieningen die het fietsparkeerbedrijf heeft gemaakt.

4.3.5 Verkeersveiligheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de in § 2.3.6 aangegeven verkeersongevallenlocaties. Binnen het verkeerscirculatieplan worden tussen de J.P. Coenstraat en de Damstraat de toegangen tot de Vleutenseweg afgesloten. Daarmee wordt de locatie Vleutenseweg-Javastraat al opgelost.

4.3.6 Openbaar Vervoer

Met het eenrichtingsverkeer op de Kanaalstraat, als uitwerking van het verkeerscirculatieplan, is er voor het busverkeer geen mogelijkheid om in twee richtingen te rijden, zoals in de huidige situatie het geval is. In het verkeerscirculatieplan wordt voorgesteld om de buslijn via de J.P. Coenstraat af te laten buigen naar de Vleutenseweg.

4.4 MILIEU-ASPECTEN

4.4.1 Bodem

In dit gebied vindt geen nieuwe inrichting plaats. Daardoor bestaat er op dit moment geen aanleiding bodemonderzoek uit te voeren.

4.4.2 Geluid

Dit deel van het bestemmingsplan heeft een conserverend karakter. Omdat er voor de woonbestemmingen niets verandert worden geen eisen gesteld vanuit de Wet geluidhinder. Wel dient te worden opgemerkt dat de herinrichting van de Vleutenseweg (t.b.v. Leidsche Rijn) beoordeeld dient te worden als zijnde een wijziging aan een weg conform het gestelde in de Wet geluidhinder. Hier kan eventueel sprake zijn van een reconstructie (toename van 2 dB(A) of meer ten opzichte van de heersende of de reeds eerder vastgestelde waarde) van de weg. De herinrichting van de Vleutenseweg kan zowel binnen als buiten het bestemmingsplan gerealiseerd worden.

4.4.3 Luchtverontreiniging

In de huidige situatie (berekening 1995) is geen sprake van overschrijding van de tijdelijk verhoogde grenswaarden in het plangebied. In verband met het schoner worden van de motorvoertuigen zal de situatie eerder verbeteren dan verslechteren.

4.4.4 Bedrijven

In dit deel van het plangebied zijn geen milieu-hinderlijke bedrijven aanwezig.

4.4.5 Ecologie

Voor de groene zone langs de Leidsche Rijn (noordelijk deel van het plangebied) is het vanuit het natuuraspect van belang dat de bestemmingsbepaling wordt afgestemd op de wenselijke natuurfunctie. Daarom krijgt deze zone de bestemming Groenvoorzieningen, ecologische verbindingzone (Gv). De hoofdfunctie is natuur, nevenfunctie passieve recreatie.

4.4.6 Duurzaam bouwen

Projectmatig verbeteren

Voor renovatie van woningen geldt in Utrecht het convenant 'Projectmatig verbeteren en onderhouden van woningen' (1996). Ook dit convenant is opgebouwd uit eisen en aanbevelingen. Van de aanbevelingen dient 70% uitgevoerd te worden. Het convenant is in ieder geval van toepassing op de projectmatige verbeteringsprojecten in de Kanaalstraat en Damstraat.

Duurzaam bouwen openbare ruimte

Zie § 3.5.6.

Duurzame renovatie: subsidie

Voor duurzame renovatie geldt op dit moment de Tijdelijke Stimuleringsregeling Duurzaam Bouwen. De regeling dekt een deel van de meerkosten die ontstaan door toepassing van duurzame maatregelen voor energie- en watergebruik, materialen en binnenmilieu. Zowel particulieren, particuliere verhuurders als sociale verhuurders kunnen een beroep doen op deze regeling.

5. HET JURIDISCHE PLAN

5.1 BESCHRIJVING PLANSYSTEMATIEK

De twee delen van het plangebied vragen om een heel verschillende benadering. Voor het ontwikkelingsgebied is gekozen voor een globaal eindplan. In een globaal eindplan worden de hoofdlijnen van ontwikkeling van het plangebied vastgelegd. Het plan hoeft niet uitgewerkt te worden. Het vormt een directe toetsingsgrond voor een aanvraag voor een bouwvergunning. Voor het beheersgebied is gekozen voor een tamelijk gedetailleerd plan. De daar vigerende plannen (zie § 1.5) dienden als uitgangspunt. De bij het bestemmingsplan horende voorschriften zijn gebaseerd op de in de 'Utrechtse Leest' opgenomen standaard.

5.2 BESCHRIJVING VOORSCHRIFTEN

5.2.1 Bestemmingen

Voor de bebouwing ten westen van de Damstraat en voor de bebouwing die ten oosten van de Damstraat gehandhaafd blijft zijn twee verschillende woonbestemmingen opgenomen, "Woondoeleinden 1 (W1)", "Woondoeleinden 2 (W2)", en voor de Kanaalstraat en de Damstraat "Woon- en detailhandeldoeleinden (Wd)". Deze bestemmingen zijn zo bepaald dat de huidige situatie, globaal gezegd: winkels in de Kanaalstraat en in de Damstraat en wonen in de zijstraten van de Kanaalstraat, vastgelegd wordt. De adressen van panden met een afwijkende functie zijn in de betreffende bestemmingsbepaling opgenomen onder lid A. Deze adressen zijn op de plankaart indicatief aangegeven met een aanduiding. In § 5.2.2 wordt de bestemming van de functies horeca en afhaalzaken nog nader belicht. De bestemming Woondoeleinden 1 (W1) geldt voor de oudere bebouwing. Deze bestemming wordt aangevuld met de bestemming Tuin (T) die aansluit bij het uitwerkingsplan voor de zijstraten

van de Kanaalstraat en waarmee recht gedaan wordt aan het feit dat de binnenterreinen van deze oudere buurten vrijwel volgebouwd zijn. Een algemene tuinregeling is opgenomen binnen de bestemming Woondoeleinden 2 (W2). De bestemmingen voor de Vleutenseweg laten ruimte voor het kleinschalige bedrijvigheid. De ontwikkelingslocatie waar sloop-nieuwbouw zal plaatsvinden heeft de bestemming "Gemengde doeleinden (Gd)". In de voorschriften is bij deze bestemming een beschrijving in hoofdlijnen opgenomen, om richting te geven aan de herontwikkeling van het gebied. Hierbij geldt de mogelijke realisering van het Gemengd Model, zie o.a. § 1.1, steeds als uitgangspunt.

5.2.2 Horeca en afhaalzaken

Om uitbreiding van de hinder van horeca te voorkomen hebben alleen de bestaande, legale horecabedrijven een passende horecabestemming gekregen. Omzetting van horecabedrijven in horecabedrijven die hinderlijker zijn is niet toegestaan. Vanwege de hinder naar de omgeving zijn ook afhaalzaken apart bestemd, waarmee het mogelijk wordt om op te treden tegen omzetting van winkels naar afhaalzaken.

5.2.3 Algemene bepalingen en bijlagen

Het derde hoofdstuk van de voorschriften ("Algemene bepalingen") behelst enige algemene voorschriften, zoals de algemene vrijstellingsbevoegdheid, een algemene wijzigingsbevoegdheid om de bijzondere functies te kunnen wijzigen, een algemene gebruiksbepaling en de overgangs- en strafbepalingen. Als bijlage bij de voorschriften is, naast de gebruikelijke Lijst van Bedrijfsactiviteiten, de Lijst van Horeca-inrichtingen bijgevoegd, waarin staat aangegeven hoe aan de horecadifferentiatie in dit plan vorm is gegeven. Bij beide lijsten is tevens een toelichting opgenomen.

6. FINANCIËEL ECONOMISCHE PARAGRAAF

Het inmiddels door het College van B&W goedgekeurde Gemengde Model gaat uit van sloop van alle panden in het noordelijke deel Damstraat/Vleutenseweg/Kanaalstraat en de woningen in het zuidelijke deel aan de Kanonstraat en Kanaalstraat 32/34, terwijl de resterende winkels / woningen gehandhaafd blijven en zullen worden gerenoveerd.

Na de sloop zullen 90 tot 100 nieuwe woningen worden teruggebouwd inclusief circa 2.400m² ten behoeve van commerciële voorzieningen (exclusief de voorzieningen onder de moskee).

Eveneens zal er een nieuwe moskee worden gebouwd, die gelegen zal zijn aan een nieuw aan te leggen openbaar plein. Al de hierboven beschreven activiteiten vallen onder project 1 in het bijgevoegde financiële overzicht.

In de Damstraat, Leidsekade en de zijstraten aan de Kanaalstraat wordt de kwaliteit van de woningvoorraad op peil gebracht middels particuliere woningverbetering. Dit zijn project 2 en 6 uit het financiële overzicht.

In de Kanaalstraat en de Damstraat zullen zowel de winkels als de woningen middels particuliere verbetering worden gerenoveerd (project 3).

In verband met de wijziging van de verkeerscirculatie in het plangebied worden de bestaande straten aangepast aan de nieuwe verkeersstructuur.

Deze activiteit beslaat vrijwel het gehele plangebied en is opgesplitst in twee projecten.

Project 4 omhelst de aanpassing van de belangrijkste verkeersaders door de wijk en project 5 omvat het aanpassen van de zijstraten zodat deze als eenrichtingsstraat aansluiten op de Kanaalstraat.

Voor al de bovengenoemde projecten zijn berekeningen opgesteld. Deze zijn samengevat in tabel 6.1. De projecten zijn als lopende s.v.-projecten opgenomen in het M.P.S.-meerjarenprogramma 1997 t/m 2005. De saldi voor de komende jaren zullen worden afgerekend met het M.P.S.-fonds, waartoe voldoende middelen zijn gereserveerd. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om in het kader van Urban-subsidie (mits er sprake is van cofinanciering) te ontvangen.

Conclusie.

De economische uitvoerbaarheid van de benoemde projecten van het bestemmingsplan is in principe gewaarborgd doordat de kosten minus opbrengsten afgerekend zijn/worden met c.q. gereserveerd zijn in het M.P.S.-fonds 1998 t/m 2005.

De over- of onderschrijdingen van de gereserveerde bedragen en de faseringsverschillen zullen in de Meerjarenprogramma's en voortgangsrapportages worden verwerkt.

Z.o.z.: tabel 6.1² Specificatie van de kosten en opbrengsten en overzicht dekkingsmiddelen.

² De berekeningen zijn op prijspeil 01-01-1997 gebaseerd. Verder is rekening gehouden met inflatie en rente.

tabel 6.1 *Specificatie van de kosten en opbrengsten en overzicht dekkingsmiddelen*

Omschrijving	Totaal	Kop van Lombok	Part.won.- verbetering Damstraat/ Leidsekade	Part.won./ winkelver- betering Kanaalstr./ Damstraat	Verkeerscir. /woonomg. Kanaalstr./ Damstraat	Herinr. K+ L zij- straten Kanaalstr.	Part. won.- verbetering K+ L zijstraten Kanaalstr.
		1	2	3	4	5	6
Totaal kosten	49.992.000	22.993.000	2.200.000	5.130.000	1.300.000	920.000	17.449.000
Totaal opbrengsten	7.081.000	7.081.000	0	0	0	0	0
Totaal saldo	42.911.000	15.912.000	2.200.000	5.130.000	1.300.000	920.000	17.449.000
Dekkingsmiddelen							
- M.P.S.-fonds 1997/2005	43.299.000	16.300.000	2.200.000	5.130.000	1.300.000	920.000	17.449.000
- Urban-subsidie	p.m.	p.m.					
Totaal dekkings- middelen	43.299.000	16.300.000	2.200.000	5.130.000	1.300.000	920.000	17.449.000

7. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 ALGEMEEN

Het gemengd stedenbouwkundig model voor de Kop van Lombok is op 2 juli 1997 toegelicht aan de buurt. Hierbij bleek dat er een behoorlijke acceptatie is van het uiteindelijk door het gemeentebestuur gekozen model.

Op 19 mei 1998 is tijdens een inspraakavond het ontwerp van het bestemmingsplan toegelicht en hebben de aanwezigen de gelegenheid gehad op het plan te reageren. Tevens is de gelegenheid geboden om schriftelijk op het plan te reageren.

Het plan is, gevolg gevend aan artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, toegezonden aan diverse instanties en tevens is het plan verspreid onder diverse gemeentelijke afdelingen en diensten. Indieners van inhoudelijk commentaar worden hieronder genummerd weergegeven (§ 7.2). Geordend naar onderwerp wordt vervolgens ingegaan op het commentaar. De nummering zal daarbij dienen om te verwijzen naar de indieners van de reacties.

Op 28 januari 1999 heeft de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening en Wonen ingestemd met de verwerking van de inspraakreacties en van de reacties naar aanleiding van het overleg ex artikel 10 BRO (§ 7.3 t/m 7.6), met de wijzigingen die daaruit voortvloeiden, en met de ambtelijke wijzigingen (§ 7.7). Naar aanleiding van de in de commissie gevoerde discussie over de Breukelaarschool is het gemeentelijk commentaar in § 7.3.2 aangevuld.

Op 14 april 1999 heeft de PPC geconstateerd dat het gemeentelijke commentaar op de ingekomen reacties geen aanleiding geeft tot opmerkingen en dat ingestemd kan worden met het ontwerp-bestemmingsplan.

7.2 PERSONEN EN INSTANTIES DIE GEREAGEERD HEBBEN OP HET ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN

7.2.1 Inspraakreacties

Op het plan zijn de volgende reacties binnengekomen:

1. mondelinge reacties tijdens de inspraakavond van 19 mei 1998
2. A.P.H.M. Hijlkema, Javastraat 55/55bis, 3531PN Utrecht
3. Stichting de Breuk (P. Akkermans), Damstraat 19, 3531BP Utrecht
4. De Groot & Partners (D.J. Gutter), namens A. Akbulut, Kanaalstraat 56, 3531CK Utrecht
5. Bing Müller, initiatiefgroep Het Badhuis, Jacob Catsstraat 25, 3521VE Utrecht
6. De eigenaren/bewoners die deel uitmaken van het planteam voor het renovatieproject "Particulier woningbezit Kop van Lombok" (H. Roelofsen, mede namens S., J. en W. Groot en H. Vroom), Leidsekade 20, 3531BN Utrecht

7.2.2 Artikel 10 B.R.O.

De volgende instanties hebben aangegeven geen commentaar op het plan te hebben:

- De Hoofdingenieur-Directeur van de Rijkswaterstaat
- De Eerstaanwezend Ingenieur Directeur van de Directie West-Nederland
- De directeur KPN Telecom Netwerkdiensten, afdeling UTN Straalverbindingen
- De Directeur van KPN Telecom B.V, afdeling Marketing/Marktinformatie
- De N.V. Nederlandse Gasunie
- De Rijksdienst voor de Monumentenzorg
- Directie Noord-West van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
- Midnet regio Zuid

Reacties met commentaar kwamen van:

7. De Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland
8. Ministerie van Economische Zaken, regio noordwest
9. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken
10. De Directeur van het N.V. Energie productiemaatschappij UNA
11. Regiopolitie Utrecht, afdeling Bijzondere Wetten

7.2.3 Gemeentelijk overleg

De volgende afdelingen/diensten hebben naar aanleiding van toezending van het ontwerp van het bestemmingsplan een reactie gegeven:

12. Brandweer Utrecht, sector openbare veiligheid
13. GVV
14. Afdeling Bouwbeheer (mondeling)
15. DSB, wijkopzichter wijk west (mondeling)

7.3 REACTIES OP DE STEDEBOUWKUNDIGE INVULLING VAN HET ONTWIKKELINGSGEBIED

7.3.1 Aansluiting UCP

De bouwhoogte van zes lagen aan de westzijde van de Kanonstraat sluit niet aan bij het UCP-deel (noordzijde) waar drie lagen zijn gepland. [1,3,7]

De architect die de plannen voor de Kop van Lombok maakt, zal ook het UCP-deel ontwerpen. De zorg voor een goede aansluiting maakt deel uit van de opdracht aan de architect. Er zal ook geen gesloten wand van zes lagen aan de Kanonstraat worden opgetrokken. Het hoogste deel van de bebouwing zal vooral aan de zijde van de Vleutenseweg gebouwd worden, wat goed aansluit bij het karakter van de stadsboulevard.

7.3.2 Afbreken Breukelaarschool

Afbreken van de Breukelaarschool is niet nodig (over de daarmee samenhangende verkleining van de parkeergarage: zie § 7.4.3). [1,3] Het huidig gebruik (t.b.v. wijkorganisaties, kunstenaars en kleine bedrijven) past prima in het gebied. [3]

De invulling van het binnenterrein met deze school is voor de omliggende woonhuizen niet wenselijk. De sloop van de Breukelaarschool betekent een noodzakelijke verbetering van de kwaliteit van de bestaande en nog te bouwen woningen rond die plek door een betere lichtinval en door het ontstaan van een open binnentuin.

Afbreken van de Breukelaarschool betekent een onnodig verlies aan arbeidsplaatsen in de buurt. De bedrijven die de Breukelaarschool moeten verlaten hebben geen garantie dat hun vervangende ruimte wordt aangeboden.[3].

De ruimtes zijn tijdelijk in bruikleen gegeven. De gebruikers van het pand zijn dus op de hoogte van de tijdelijkheid en moeten in principe zelf vervangende ruimtes te zoeken. Bij de besluitvorming in 1997 over de Kop van Lombok is echter aangegeven dat de gemeente inspanningen zal verrichten om naar alternatieve locaties voor de gebruikers te zoeken.

7.3.3 Inrichting binnenterrein

De bouwhoogte aan de westzijde van de Kanonstraat is te hoog voor een goede ventilatie van het binnenterrein. [6]

Zie § 7.4.4.

7.3.4 Overig

Kon er niet meer groen, vooral in de Kop, opgenomen worden? [15]

De plannen bevatten een belangrijke toename van ruimte voor openbaar gebruik: het binnenterrein op de plaats van de Breukelaarschool en het plein aan de Kanaalstraat. Meer is financieel en ruimtelijk niet mogelijk.

Het verdient aanbeveling om de prijsklasse van de geplande woningen in het plan vast te leggen. [7]

Harde cijfers zijn, gezien de complexiteit van het plan, nog niet te geven. Op dit moment kan de volgende indicatie worden gegeven: 35 à 40% van de te bouwen woningen zijn kleinere woningen (65-75 m²) met prijzen rond NLG 250.000,-. De prijzen van de overige woningen worden geschat op NLG 300.000,- of meer.

In § 2.4.4 staat dat Littelfuse het enige bedrijf in het plangebied is. Dat is onjuist. [8,9]

Paragraaf § 2.4.4 zal op dit punt aangepast worden.

Wat gaat er met Littelfuse gebeuren? Is in de exploitatie rekening gehouden met eventuele verplaatsingskosten? [8,9]

De gemeente kijkt met Littelfuse wat de mogelijkheden zijn om tot een verplaatsing van het bedrijf te komen. Als dit tot niets leidt, kan tot (minnelijke) verwerving overgegaan worden. In het uiterste geval zal onteigend kunnen worden. In de exploitatieopzet is hiermee rekening gehouden.

In de toelichting en de voorschriften staan verschillende aantallen vierkante meters voor de supermarkt. [9]

Naar verwachting wordt de omvang van de supermarkt 1100 m² b.v.o. Om enige flexibiliteit in het plan te houden laten de voorschriften de mogelijkheid open om een iets grotere supermarkt (1200 m²) te bouwen.

In de toelichting wordt het aantal bouwlagen aangegeven. Er kan beter met maximale bouwhoogtes gewerkt worden, waarvan het aantal bouwlagen een (flexibel) afgeleide is. [9]

Zowel in de toelichting als in de voorschriften worden bouwlagen als maat voor de bouwhoogte genomen. Een van de redenen is dat de hoogte van de bouwlagen in het beheersgebied per straat verschillend zijn. Wij zien geen reden om van de gekozen systematiek af te zien. De bouwhoogte is nu een flexibel afgeleide van het aantal bouwlagen.

Gezien het feit dat er gesloopt gaat worden moet er extra aandacht voor de brandveiligheid zijn. Hier-voor moet er nauw overleg zijn tussen de relevante afdelingen/diensten. Tevens is extra aandacht vereist voor sociale veiligheid en voor het handhaven van een goede bereikbaarheid en voor het handhaven van de bluswatervoorziening. [12]

Hiervan is kennis genomen.

7.4 REACTIES OP VERKEER

7.4.1 Verkeerscirculatie

De tekst over het verkeerscirculatieplan (§4.3.1) in de toelichting is niet correct. [1]

B&W heeft besloten het VCP nader te bezien na realisering van de parkeergarage. In overleg met de buurt zal vervolgens bekeken worden of er (deels) een nieuw VCP opgesteld zal moeten worden. De tekst in het ontwerp van het bestemmingsplan is niet onjuist, maar zal, om verwarring te voorkomen, nog wat aangescherpt worden. Om dezelfde reden zal het kaartje verwijderd worden.

De supermarkt trekt verkeer aan dat niks in de wijk te zoeken heeft. Geluidsoverlast in de Kop is te beperken door het verkeer te beperken. [6]

De supermarkt zal voornamelijk klanten uit de wijk aantrekken. Deze klanten komen veelal te voet of met de fiets.

Lombok (met name de Kanaalstraat) heeft nu al een grote aantrekkingskracht op mensen van buiten de wijk. Met de bouw van een nieuwe parkeergarage kan een groot deel van de parkeeroverlast die deze mensen veroorzaken worden opgelost.

De twee nieuwe woonblokken in het UCP-deel zullen een soort geluidsscherm vormen tussen Lombok en het Westplein. De geluidsoverlast in Lombok zal derhalve juist afnemen.

De beoogde capaciteit van 2x1 rijstrook voor de Vleutenseweg is wellicht niet voldoende gezien de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Kan in de toelichting hierop ingegaan worden? [9]

De Vleutenseweg valt buiten het plangebied. Het is niet nodig om in het kader van dit plan in te gaan op de Vleutenseweg als verkeersader tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Deze problematiek komt bij andere plannen voldoende aan de orde.

De in § 4.3.1 aangegeven rijrichting van de Lombokstraat zou net zo goed andersom kunnen. [9]

In betreffende paragraaf staat dat te zijner tijd een definitief verkeerscirculatieplan wordt opgesteld. Dan zal uiteraard ook de rijrichting van de Lombokstraat nog eens bezien worden. Zie ook hierboven.

Er loopt een warmtetransportleiding door het gebied. Dit heeft gevolgen voor de bouw mogelijkheden en voor de toelaatbaarheid van zwaar verkeer. In het plan dient hiermee rekening gehouden te worden. [10]

Het plan leidt niet tot een toename van zwaar verkeer. Voor het overige: zie § 7.6.

7.4.2 Bevoorrading winkels

Invoering van venstertijden is onnodig hinderlijk voor bevoorradend verkeer en kan voor overbelasting van laad- en losbewegingen zorgen. De voetgangersveiligheid is niet gediend bij bevoorrading via het trottoir. [8,9]

De bevoorrading van de bestaande en nieuwe winkels in de Damstraat en Kanaalstraat via de voorzijde is niet de meest wenselijke situatie, maar aangezien de bestaande winkels niet achterlangs bevoorrad kunnen worden, is er geen andere mogelijkheid. Ook voor de nieuwe winkels is geen ruimte voor het aanleggen van een expeditiestraat aan de achterzijde. Er zal dus altijd een spanningsveld zijn tussen het expeditieverkeer, bezoekers en bewoners. Het instellen van venstertijden is een mogelijkheid om de overlast te reduceren. Over het invoeren hiervan bestaan echter nog geen concrete plannen.

7.4.3 Parkeergelegenheid, omvang parkeergarage

Het totaal opheffen van parkeren op straatniveau in de Damstraat en de Kanaalstraat is geen goede optie. [8]

Van het totaal opheffen van parkeren op straat is absoluut geen sprake.

In § 4.3.2/2.3.3 wordt gesteld dat er betaald parkeren ingevoerd wordt. Is dat juist? [9]

In de Nota Parkeerbeleid Utrecht (1994) is Lombok aangewezen als één van de gebieden waar betaald parkeren moet worden ingevoerd. Naar aanleiding de uitkomst van het onderzoek naar het draagvlak in de buurt heeft B&W in 1998 besloten de invoering van betaald parkeren één à twee jaar uit te stellen.

Het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage is niet voldoende, zeker gezien het opheffen van parkeerplaatsen in de Kanaalstraat en de Damstraat. Een directe autobereikbaarheid met korte loopafstanden is voor het functioneren van het winkelgebied van cruciaal belang. [8,9]

Het beleid van gemeente Utrecht is er opgericht om het woon-werkverkeer met de auto te reduceren. Het spreekt voor zich dat een dergelijk beleid alleen succesvol is wanneer een goed alternatief aanwezig is. Op de eerste plaats ligt de Kop van Lombok binnen een straal van 500 meter van een van de belangrijkste openbaar vervoersknooppunten van Nederland. Met de realisatie van het HOV heeft Lombok een goede ontsluiting met het openbaar vervoer op korte loopafstanden. De gehanteerde parkeernorm voor de werkgelegenheid is daarom volledig toereikend.

Er zullen in het kader van de aanleg van het HOV diverse parkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Deze plaatsen zullen worden gecompenseerd in de nieuwe parkeergarage. Er zal dus geen parkeercapaciteit verdwijnen.

Om de maximale parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te gebruiken wordt het principe van "dubbelgebruik" toegepast. Dit wil zeggen dat de beschikbare parkeercapaciteit voor de bewoners overdag deels door bezoekers kan worden gebruikt.

Indien de supermarkt niet ondergronds gebouwd wordt, ontstaat de mogelijkheid voor aanleg van extra ondergrondse parkeerplaatsen.

De parkeergarage in het plangebied is onnodig groot. Om extra capaciteit te creëren kan ook de garage die gepland is in het UCP-deel van de Kop van Lombok vergroot worden; er kan ook onder (het verkeersvlak van) de Kanonstraat worden gebouwd. De overcapaciteit van de parkeergarage wordt ingezet om de verkeersdiscussie in Lombok nog voor de inspraak al een bepaalde kant uit te duwen, bijvoorbeeld door het verminderen van parkeren op straat te motiveren onder verwijzing naar de plaatsen in de garage. [3]

De garage die onder het UCP-deel wordt gebouwd heeft alleen een functie voor de bewoners van de twee nieuw te bouwen woonblokken. De gemeente heeft er bewust voor gekozen om niet in het UCP-deel een grotere garage te bouwen, omdat de loopafstand van deze garage naar de huidige bebouwing van Lombok te groot is.

Een grote garage in het UCP-deel van de Kop leidt tot een veel mindere reductie van de parkeerproblemen in Lombok dan de garage in de huidige plannen.

In dit bestemmingsplan zullen een aantal keuzes wel gemaakt moeten worden. Via o.a. de inspraakprocedure van dit plan worden de keuzes over bepaalde verkeersaspecten aan de bewoners voorgelegd.

Hierboven is reeds ingegaan op het parkeren op straat.

Maken de 140 parkeerplaatsen die in het UCP-plan genoemd worden deel uit van de geplande 240 plaatsen in de in dit plan opgenomen parkeergarage? [8]

De in het UCP-plan opgenomen 140 parkeerplaatsen worden - uiteraard - gerealiseerd in het UCP-gebied en niet in het plangebied van dit bestemmingsplan.

7.4.4 Plaats in- en uitgang parkeergarage

Het zuidelijke deel van de Kanonstraat is niet de juiste plek voor de ingang/uitgang van de parkeergarage, gezien de overlast (luchtverontreiniging en geluid) voor het te creëren binnenterrein. [1,6] Hoe zit het met de ventilatie? [6]

De in- en uitgang zullen zodanig worden geconstrueerd dat de overlast (luchtverontreiniging en geluid) zeer beperkt zal blijven. De wettelijke normen zullen uiteraard in acht worden genomen.

De ventilatie van de parkeergarage zal plaatsvinden op een locatie die geen hinder voor de bewoners zal opleveren.

Ingang/uitgang parkeergarage kan beter aan de Vleutenseweg gesitueerd worden [1,6]. De ventweg van de Vleutenseweg kan als opstelstrook gebruikt worden. Een in-/uitgang aan het zuidelijke, smalle deel van de parkeergarage is minder handig dan in het brede deel. [6]

De voorgestelde locatie is onderzocht. Een dergelijke optie blijkt verkeerskundig, met name uit het oogpunt van verkeersveiligheid, minder wenselijk. Aan de Vleutenseweg is beperkte ruimte voor een opstelstrook. Als er teveel auto's tegelijk naar de garage zouden willen, zouden er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan op de Vleutenseweg. Er moet op deze plek ook ruimte beschikbaar zijn voor het laden en lossen van de supermarkt.

Het gebruiken van de ventweg als opstelstrook is evenmin een goede optie, omdat de straten ten westen van de Damstraat via deze ventweg bereikbaar moeten zijn, omdat de noodzakelijke ruimte voor het scheiden van bestemmingsverkeer en verkeer voor de parkeergarage ontbreekt en omdat vanwege het éénrichtingsverkeer op de Damstraat de ventweg - net al nu - niet op de Damstraat aangesloten kan worden.

Ingang/uitgang parkeergarage kan beter ondergebracht worden bij de garage die onder het UCP-deel gebouwd gaat worden. [6]

De bouw van het UCP-deel laat nog wel enkele jaren op zich wachten. Het is dus niet mogelijk om beide bouwprojecten op elkaar aan te laten sluiten.

Uitgang van de parkeergarage kan aan de Vleutenseweg gesitueerd worden. [6]

Voor het gevoel van oriëntatie van de gebruikers is een uitgang op een andere plek dan de ingang niet ideaal. Zie ook hierboven over het laden en lossen van de supermarkt. Een uitgang op deze plek brengt tevens het gevaar van illegale bewegingen met zich mee. In de voorschriften wordt deze mogelijkheid overigens vooralsnog open gehouden.

Route van en naar de parkeergarage (Vleutenseweg - Kanonstraat - Leidsekade - Damstraat - Vleutenseweg) zorgt voor overlast. [3,6]

De parkeergarage heeft een functie voor zowel bewoners als bezoekers aan de winkels van Lombok. De bouw van de garage zal leiden tot een reductie van de parkeerproblemen in Lombok. De verwachting is dat langs de aanrijroutes geen hinder ontstaat.

Route van en naar de parkeergarage zit de geplande HOV-route en HOV-station in de weg. [6,8 9,13]

Verkeer dat van de garage gebruik maakt rijdt over een ventweg, kruist het HOV niet en vormt dus geen hinder voor het HOV.

Het HOV-station is gesitueerd in het midden van de HOV-baan. Ten behoeve van de voetgangers zullen er oversteekvoorzieningen worden aangebracht. De ventweg in de Kanonstraat is een weg in één richting met enkel bestemmingsverkeer. Deze weg zal voor de voetgangers geen barrière vormen.

Route van en naar de parkeergarage tast Leidsekade aan. De Leidsekade zou, zeker na doortrekking, een 'groen' wandelgebied kunnen worden. [6]

De hoeveelheid auto's die van de Leidsekade gebruik zal maken is beperkt en de snelheid van de auto's is laag. Van een aantasting van de Leidsekade is dus geen sprake.

Het verkeer uit de parkeergarage kan afgewikkeld worden via de ventweg langs de HOV-baan en dan over de Leidsche Rijn naar de stadsboulevard. [6]

De herinrichting van het Westplein heeft als doel de doorstroming te verbeteren. Hiervoor worden zowel het aantal rijstroken als het aantal kruisende bewegingen fors gereduceerd. Het koppelen van de Kanonstraat aan de Graadt van Roggenweg past niet in deze visie.

7.4.5 Openbaar vervoer

De in dit plan aangegeven routes voor het openbaar vervoer zijn mede afhankelijk van plannen die het omringende gebied betreffen en het nog op te stellen verkeerscirculatieplan. De routes kunnen dus nog wijzigen. [13]

Dat is juist. In de toelichting wordt een indicatie gegeven. Zie ook de reactie over het VCP in § 7.4.1.

Het is beter om de Kanaalstraat in beide richtingen open te houden voor de stadsbus, omdat anders de haltes te ver uit elkaar komen te liggen. De voorschriften ("Verkeersrelatie") laten deze mogelijkheid ook open. [13]

Zie ook commentaar op het vorige punt: een en ander zal nader bezien worden. In de voorschriften van het bestemmingsplan zijn bewust alle mogelijkheden open gehouden.

Vanwege de ambitie van het HOV spreken we bij het HOV niet van haltes maar van stations. Graag de tekst aanpassen. [13]

De voorgestelde aanpassing zal in de toelichting verwerkt worden.

7.5 REACTIES OP HET BEHEERSGEBIED

7.5.1 Winkels

Woonfuncties op de begane grond zijn in de bestemming Wd toegestaan. Woonfuncties op de begane grond kunnen hier echter beter geweerd worden, want het is voor het economisch functioneren van het winkelgebied van belang een gesloten front van voorzieningen intact te houden. [8,9]

In de praktijk blijkt dat de begane grond in het gebied met de bestemming Wd bijna geheel voor niet-woondoeleinden gebruikt wordt. Om het hier gesignaleerde belang van een gesloten winkelfront te benadrukken, zal de woonfunctie op de begane grond alleen aan de panden toegerekend worden die deze functie nu hebben. De plankaart en de voorschriften zullen op dit punt aangepast worden.

7.5.2 Horeca, afhaalzaken

Uitbreiding van horeca is niet wenselijk. [1,11]

In principe wordt er geen gelegenheid geschapen voor nieuwe horecavestigingen. Uitzonderingen hierop zijn de mogelijke vestigingen aan het plein en in het vm. badhuis. Daar staat tegenover dat het café op de hoek van de Kanaalstraat/Damstraat plaats maakt voor het plein. Illegale vestigingen en zogenaamde afhaalzaken krijgen geen horecabestemming.

Het aantal afhaalzaken mag niet uitgebreid worden; de omzetting van afhaalzaken in horeca moet tegengegaan worden. [1,11]

Het is inderdaad zo dat, gezien de overlast, het aantal afhaalzaken beperkt moet worden. Op dit punt zal het bestemmingsplan aangepast worden op de door de Politie Regio Utrecht voorgestelde wijze: de 'afhaalzaak' wordt apart onder de beschripsomschrijvingen van artikel 2 van de voorschriften ondergebracht, de begripsomschrijving van 'detailhandel' wordt aangepast en de bestaande afhaalzaken (Damstraat 25 en 74 en Kanaalstraat 53 en 56) worden als zodanig in de tabel van artikel 7 opgenomen met de bijbehorende indicatieve aanduiding op de plankaart. Omzetting van afhaalzaak naar detailhandel is mogelijk, maar andersom niet. Tegen afhaalzaken die feitelijk functioneren als een horecaonderneming wordt actief opgetreden.

Kan in de toelichting aangegeven worden op welke wijze verdere overlast van horeca tegen gegaan wordt? [9]

Met de toevoeging van § 4.2.4 zal de toelichting op dit punt uitgebreid worden. Tevens wordt § 5.2.2 toegevoegd met uitleg over de horecabestemming in de voorschriften.

Kanaalstraat 54 en 56,

zouden een horecabestemming moeten krijgen, om de dienstverlening aan de klanten van de afhaalzaak op nummer 56 te kunnen versterken en te kunnen uitbreiden. Om overlast zoveel mogelijk te vermijden wordt gedacht aan horeca type C of D. De door de gebruiker van het pand op nummer 56 beoogde horecavoorziening zal zeker geen afbreuk doen aan de kwaliteit van het winkelgebied in de Kanaalstraat. [4]

Zoals al eerder aangegeven is het het beleid van de gemeente om het aantal horecavestigingen in het plangebied niet te vergroten. Aan het verzoek om Kanaalstraat 54 en 56 een horecabestemming te geven kan derhalve niet voldaan worden. Voor de uitbreiding van afhaalzaken kan verwezen worden naar commentaar eerder in deze paragraaf: het aantal panden met deze bestemming mag niet groter worden.

Kanaalstraat 36-40 "voormalig badhuis" zou een ruimere horecabestemming moeten krijgen, zodat het pand gebruikt kan worden als multicultureel centrum met theater, horeca en muziek. [5]

In de doeleindenomschrijving zal aangegeven worden dat horeca die ondergeschikt is aan de maatschappelijke voorziening toegestaan is. Een theatercafé, mits ondergeschikt aan de theaterfunctie, is dan mogelijk.

7.5.3 Woonbestemming

Javastraat 55, een onverwarmd pakhuis, is ten onrechte bestemd als woonruimte. De bestemming "bedrijven categorie 1" zou passen binnen het beleid om kleinschalige bedrijvigheid toe te laten in het woongebied. [2]

Met deze reactie wordt ingestemd. De voorschriften en de plankaart zullen aangepast worden.

Damstraat 19bis heeft in het ontwerp-plan een woonbestemming gekregen, maar het pand is al jaren in gebruik als kantoorruimte van diverse (maatschappelijk) dienstverlenende instanties. Ook de gemeente heeft hier diverse instanties gehuisvest.

De gebruikers willen de dienstverlenende bestemming graag continueren. Stichting De Breuk maakt bezwaar tegen het toekennen van een woonbestemming, in het belang van de gebruikers en van de wijk waarin juist deze dienstverlenende sector nog ondervertegenwoordigd is. [3]

Voor de Damstraat en de Leidsekade is een woningverbeteringsplan in voorbereiding dat aansluit bij de uitgangspunten van dit bestemmingsplan, namelijk het versterken van de woonfunctie. Het zoveel mogelijk realiseren van de woonbestemming op de verdiepingen boven de winkels maakt hiervan deel uit. De voorgestelde dienstverlenende bestemming is in strijd met de uitgangspunten. Dit plan biedt wel de mogelijkheid van aan-huis-verbonden beroepen. Zie artikel 5 sub B (oud) / artikel 16 sub C (nieuw) van de voorschriften.

7.6 OVERIGE REACTIES VOORSCHRIFTEN EN PLANKAART

Er ontbreekt een aanlegvergunningstelsel voor het bouwen nabij de warmtetransportleiding van het stadsverwarmingsnet die onder de Damstraat en de Vleutenseweg loopt. [10]

Aan de voorschriften zal een artikel worden toegevoegd ter bescherming van de betreffende leiding in combinatie met een aanduiding op de plankaart.

In artikel 2 zou de begripsbepaling van 'horeca' 'recreatieve horeca' moeten uitsluiten. [14]

In de bij de voorschriften horende bijlage "lijst van horeca-inrichtingen" wordt de in dit plan gehanteerde systematiek met betrekking tot horeca voldoende uitgelegd. Om eventuele misverstanden te voorkomen zal de begripsbepaling in artikel 2 in overeenstemming worden gebracht met de definitie in de bijlage.

Wat is de relatie tussen het begrip "dienstverlenend" in de begripsomschrijving van "aan-huis-verbonden beroep" en het begrip "dienstverlening" dat verderop in artikel 2 wordt uitgelegd? [14]

Met het woord dienstverlenend wordt een verband gelegd met dienstverlening. Met een dienstverlenend beroep wordt derhalve bedoeld een beroep in de sfeer van dienstverlening.

In lid B van de artikelen 6 en 7 (nieuw: 5 en 6) zou de "kapverdieping" uitgesloten moeten worden. [14]

In de begripsomschrijving is het begrip "zolder" toegevoegd, zodat aan de hand hiervan bepaald kan worden of de bovenste verdieping een bouwlaag is of niet. Zie artikel 2 van de voorschriften onder "bouwlaag", "souterrain" en "zolder" in combinatie met de wijze van meten in artikel 3.

Geldt de tuin- en erfregeling in lid B van artikel 8 (nieuw: 7) alleen voor woningen, wat is het doel van de tuin- en erfregeling in artikel 9 (nieuw: 8) en wat betekent het woordje "oorspronkelijk"? [14]

De tuin- en erfregeling in artikel 8 (nieuw: 7) wordt aangepast. Conform de nu geldende regeling zal in de voorschriften en op de plankaart aangegeven worden wat de bebouwingsmogelijkheden zijn.

Met "oorspronkelijk" in de tuin- en erfregeling wordt bedoeld op de bouwsituatie bij oplevering van de woonbebouwing. Aangezien de woningen nog gerealiseerd moeten worden en alleen rond het binnenterrein in het zuidelijk bouwblok tuinen komen, zal de redactie van artikel 9 (nieuw: 8) aangepast worden.

Er staat geen maximum of minimum maat aangegeven voor de moskee. [14]

In de voorschriften zal een maximum oppervlakte van 1000 m² opgenomen worden.

Het noordelijke gedeelte van de bestemming Gemengde doeleinden (Gd) heeft aan de kant van de Kanaalstraat geen bouwgrens; het profiel van de Kanaalstraat is ook niet aangegeven. [14]

Deze onduidelijkheid vergt enige aanpassingen. De verkeersrelatie zal vervangen worden door de bestemming Verkeer en Verblijf (Vv), waardoor er een bestemmingsgrens/bouwgrens wordt neergelegd aan de noordzijde van de Kanaalstraat. Gezien het feit dat het verkeerscirculatieplan voorlopig niet gereed is, worden in dit plan geen wegprofielen opgenomen.

De algemene vrijstellingsbevoegdheid (artikel 14, nieuw: 13) zou voor de bestemming Groenvoorziening, etc. (Gv) beperkt moeten worden tot bijvoorbeeld maximaal 9 m². [14]

Deze suggestie wordt overgenomen: lid 3 van artikel 14 (nieuw: 13) wordt aangepast.

7.7 AMBTSHALVE MUTATIES NA INSPRAAK (NOVEMBER 1998)

De redactie van de diverse bestemmingsbepalingen in de voorschriften is aangepast. Vooral het artikel betreffende de bestemming "Gemengde doeleinden" is grondig gewijzigd. Deze wijzigingen hebben inhoudelijk echter geen gevolgen, afgezien van aanpassingen genoemd in de voorgaande paragrafen of die hieronder aangegeven zijn.

De opmerkingen van de Kroon naar aanleiding van de beroepen tegen het bestemmingsplan Kanaalstraat e.o. (1980), zijn, voor zover relevant voor dit plan, verwerkt in het artikel betreffende Woon- en detailhandeldoeleinden van de voorschriften. Dit wordt toegelicht in § 4.2.

De woonbestemming aan de Leidsekade wordt aangepast aan de systematiek van het plan: bestemming Woondoeleinden 1 (W1) in combinatie met bestemming Tuin (T).

Op de plankaart is een onduidelijke bouwgrens in de bestemming Gemengde Doeleinden (Gd) aangegeven, evenwijdig aan het zuidelijk deel van de Kanonstraat. Deze wordt verduidelijkt.

De bebouwingsmogelijkheden in de bestemming "Gemengde Doeleinden" worden als volgt verruimd: de bouwhoogte aan de Vleutenseweg wordt verhoogd van 5 naar 6 om een geleidelijke overgang van de Damstraat naar de Kanonstraat mogelijk te maken; de mogelijkheid van het bouwen achter in plaats van op de rooilijn wordt vergroot van 2 naar 5 meter, om de ontwerpers de mogelijkheid te geven de bebouwing een speels karakter te geven.

Om dezelfde reden is uit de gevel stekende bebouwing aan de Kanonstraat en Vleutenseweg tot 4 meter mogelijk gemaakt door het verruimen van de vrijstellingsbevoegdheid.

De bestemmingsgrens aan de Kanonstraat wordt 2 m verlegd om uitbouwen tot 4 m mogelijk te maken.

Artikel 5, "algemene beschrijving in hoofdlijnen" vervalt. De bepalingen onder B worden ondergebracht bij de relevante artikelen over de bestemmingen en bij de "algemene gebruiksbeeping" in artikel 18 (nieuw: 16).

Nader onderzoek van de aanwezige functies in gebouwen leidt tot aanpassing van de bestemmingen op de volgende adressen: Vleutenseweg 74, Lombokstraat 26, Riouwstraat 38 en 62, Balistraat 55, Borneostraat 1 en 2a.

Artikel 15 (oud) "Procedureregels" wordt geïntegreerd in het artikel "Algemene wijzigingsbevoegdheid", omdat de procedures alleen voor dit artikel gelden.

Uit de beschrijving in hoofdlijnen bij de bestemming Gemengde Doeleinden worden de bepalingen onder lid B.2 sub e en f geschrapt. Het binnenterrein (sub e) wordt op de plankaart gegarandeerd door het opnemen van een bouwgrens; de Kanaalstraat heeft in de nieuwe opzet een verkeersbestemming gekregen (zie ook hierboven).

Onjuistheden in de tabel die is opgenomen in de financieel-economische paragraaf, zijn naar aanleiding van opmerkingen van de Sector Financiën verbeterd.

7.8 PROVINCIALE PLANOLOGISCHE COMMISSIE VAN UTRECHT (PPC)

Nadat de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening en Wonen op 28 januari 1999 had ingestemd met de verwerking van de inspraakreacties en van de reacties naar aanleiding van het overleg ex artikel 10 BRO, is het plan voor advies naar de Provinciale Planologische Commissie (PPC) gezonden. In hun vergadering van 14 april 1999 heeft de PPC geconstateerd dat het gemeentelijke commentaar op de ingekomen reacties geen aanleiding geeft tot opmerkingen en dat ingestemd kan worden met het ontwerp-bestemmingsplan. Wel wijst de PPC (evenals de dienst Ruimte & Groen van de provincie in haar schrijven van 9 november 1998) de gemeente er op dat de procedures in het kader van de Wet Geluidhinder moeten zijn afgerond voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Hiervan is kennis genomen.

7.9 AMBTSHALVE MUTATIES VOOR 1^E TER INZAGE LEGGING

Met onderstaande mutaties zijn de voorschriften en de plankaart aangescherpt en gereed gemaakt voor de ter inzage legging ex artikel 23 Wet op de Ruimtelijke Ordening.

- De anti-dubbeltelbepaling uit artikel 4 is geschrapt, waardoor artikel 2.5.2 van de bouwverordening, een soortgelijke bepaling die naar de huidige inzichten het doel het van de anti-dubbeltelbepaling beter dient, zal gelden.
- Artikel 5 (bestemming W1) is in overeenstemming gebracht met § 4.1 van de toelichting door toevoeging van een vrijstellingsbevoegdheid voor een vierde bouwlaag voor het "gat in de Vleutenseweg".
- De formulering van artikel 8 (bestemming Gd) is aangepast (zie ook hieronder).
- Om mogelijk te maken dat de parkeergarage onder de Kanaalstraat door loopt, wat ook mogelijk was in de inspraakversie van het bestemmingsplan, is de plankaart in combinatie met artikel 10 van de voorschriften aangepast.
Tevens is de formulering van artikel 8 zo aangepast dat de bouw mogelijkheden van de parkeergarage niet onnodig beperkt worden, waarbij de mogelijkheid is gecreëerd om een in- en uitgang aan het nieuwe plein te realiseren en om met een wijzigingsplan op grond van artikel 11 WRO het plan te wijzigen zodat de parkeergarage ten zuiden van de Kanaalstraat verdiept, in plaats van geheel ondergronds, aangelegd kan worden, echter zo dat een semi-openbaar binnenterrein zonder gebouwen van minimaal 500 m² over blijft.
- Artikel 13 lid 5 (algemene vrijstellingsbevoegdheid) is gecorrigeerd en de specifiek op de bestemming Gd betrekking hebbende bepaling is overgebracht naar lid 6 om de mogelijkheid voor het bouwen van erkers qua situering te verruimen.
- De onjuiste verwijzingen uit artikel 14 zijn verbeterd.
- De toelichting is geactualiseerd en er zijn wat taalkundige aanpassingen doorgevoerd.
- Het deel van de groenstrook langs de Leidsche Rijn dat achter de woonbebouwing van de Sumatrastraat ligt, zal t.z.t. heringericht worden in het kader van het UCP. Daarom is dit terrein opgenomen binnen de grenzen van het UCP-gebied. De plangrens van het onderhavige bestemmingsplan is, om exact aan te sluiten aan het UCP-gebied, op dit punt aangepast, waardoor het betreffende terrein nu buiten dit plan valt.

