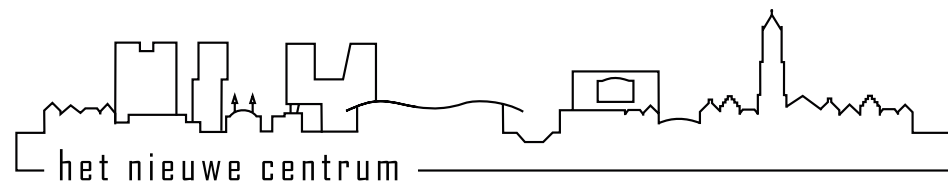




Het Nieuwe Centrum

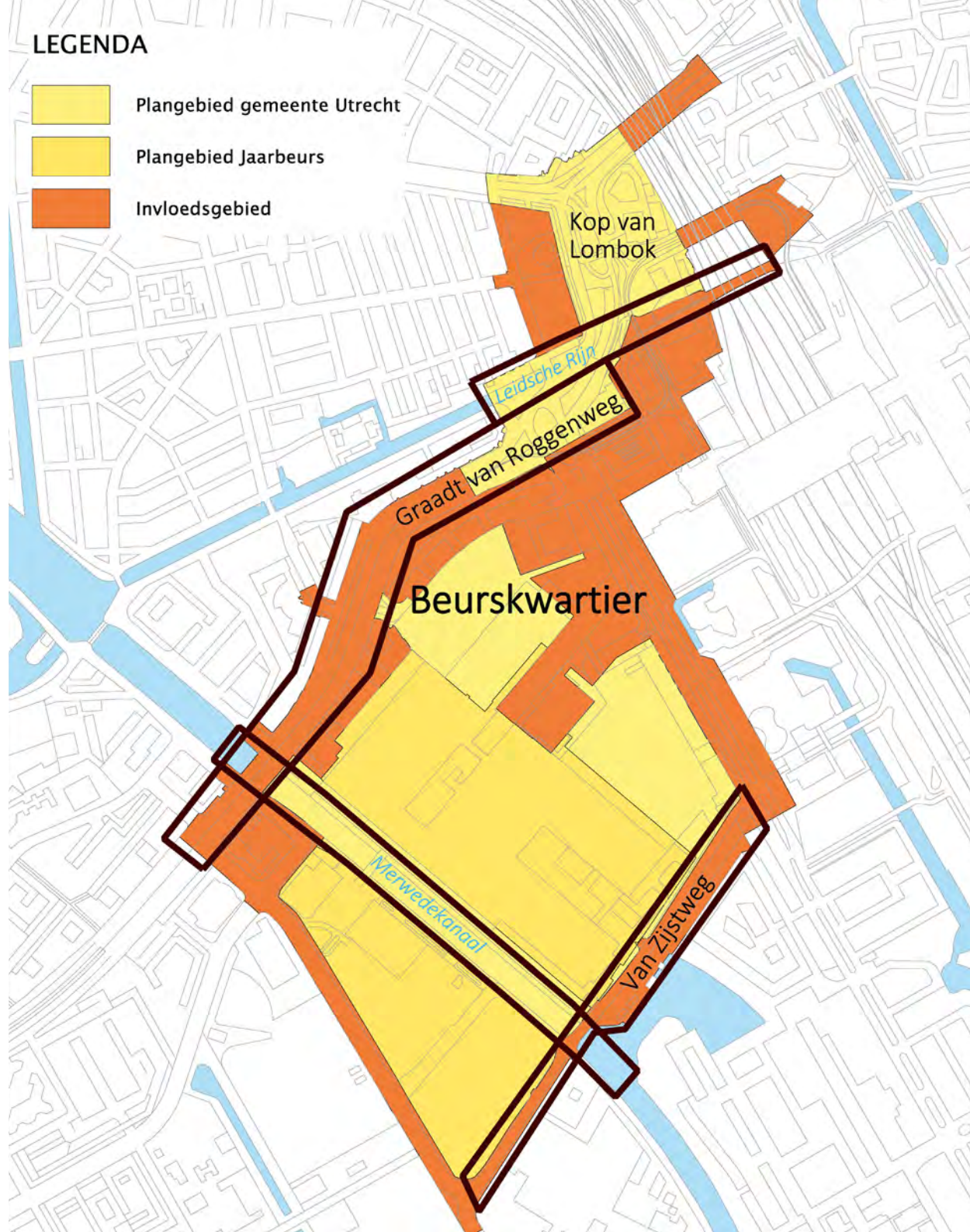
➔ a Healthy Urban Boost - Zeven keuzedocumenten



26 augustus 2016

LEGENDA

-  Plangebied gemeente Utrecht
-  Plangebied Jaarbeurs
-  Invloedsgebied



Plangebied 'Nieuwe Centrum'

In 2003 verscheen het masterplan voor de vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied. De eerste fase van deze grootschalige transformatie is in volle gang – een groot aantal projecten is al uitgevoerd. Nu de tweede fase op punt van beginnen staat, rijst de vraag of de koers van het oorspronkelijke masterplan nog de juiste is. De tijd heeft immers niet stilgestaan: sommige feiten, inzichten en omstandigheden zijn veranderd. Ook legt de stormachtige groei die Utrecht doormaakt extra druk op de historische binnenstad.

Inspelend op deze nieuwe omstandigheden is in juni 2015 de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'A Healthy Urban Boost' vastgesteld. Kernpunt van dit document: het westelijk deel van het stationsgebied – de tweede fase – is een 'nieuw centrum', een uitbreiding van de historische binnenstad. Dit nieuwe centrum kan een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad.

De volgende stap is om voor dit gebied een structuurvisie op te stellen. Op verzoek van de gemeenteraad is besloten om in aanloop naar die structuurvisie de keuzes en dilemma's inzichtelijk te maken, zodat iedereen – raad, bewoners, forensen, bedrijven, andere belanghebbenden – mee kan praten. Daarvoor zijn zeven keuzedocumenten geschreven, met prangende kwesties waarover de komende maanden van gedachten wordt gewisseld.

Deze keuzedocumenten zijn achtereenvolgens:

1. Identiteit

Welke identiteit krijgt het Nieuwe Centrum? Welke waarden staan centraal? Welk programma past daarbij? Hoe ontstaat een stadsdeel met een ziel?

2. Structuur

Welke elementen uit de stedenbouwkundige structuur leggen we nu vast? Wat kunnen we later bepalen? Hoe garanderen we de bereikbaarheid van de historische binnenstad, terwijl ook Lombok goed verbonden wordt met de stad?

3. Stad op ooghoogte

Mensen beleven de stad vanaf de straat, op ooghoogte. Wat zijn inhoudelijke uitgangspunten en goede instrumenten?

4. Gezondheid

Wat is gezonde verstedelijking? En hoe geven we daar invulling aan?

5. Duurzaamheid

Hoe valt op grote schaal een zo hoog mogelijk mate van duurzaamheid te bereiken?

6. Mobiliteit en parkeren

Welke prioriteiten geven we bij de vervoersstromen rond het grootste station van Nederland, waar ruimte schaars is: hoe gaan we om met verkeer en parkeren?

7. Ontwikkelstrategie

Hoe wordt het Nieuwe Centrum werkelijkheid? Welke rol speelt de gemeente bij het (laten) ontwikkelen van projecten?

Deze zeven onderwerpen staan centraal in de keuzedocumenten die nu voor U liggen. Speciale aandacht is er voor de specifieke kwesties. Deze kwesties zijn bedoeld om het debat aan te jagen en aan te scherpen. Hierover moeten de belangrijkste keuzes worden gemaakt. De afbeeldingen in de documenten zijn onderdeel van het verhaal. Ze wekken misschien de indruk dat alles in kannen en kruiken is, maar dat is niet zo: de plaatjes zijn uitdrukkelijk bedoeld om met de stad de discussie te voeren. Het gesprek met de stad moet uiteindelijk uitmonden in een samenhangend verhaal: het fundament voor de structuurvisie.

De basis voor de keuzedocumenten ligt, behalve in de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' (mrt 2015), in een aantal recente documenten. De belangrijkste zijn de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016, en het mobiliteitsplan Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen (mei 2016).

Kernwaarden van de Ruimtelijke Strategie zijn gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De stad groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030. Er wordt gekozen voor forse binnenstedelijke ontwikkeling op enkele plekken. Zo kiest Utrecht, naast het afbouwen van Leidsche Rijn, voor hoge dichtheden in het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Aan de oostzijde van de stad wil Utrecht de potentie van het Utrecht Science Park (USP) zo goed mogelijk benutten.

Het Mobiliteitsplan kiest voor stedelijke kwaliteit door bij te dragen aan meerdere, bredere doelen: Meer ruimte voor voetganger en fietser, zeker ook in centrumlocaties; een systeemsprong van het openbaar vervoer; en een goede autobereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in combinatie met het betere benutting van de ring rond de stad.

Ook de Ontwikkelovereenkomst met Jaarbeurs (april 2016) speelt een rol. Hierin is immers een grondruil overeen gekomen, waardoor de gemeente vanaf 1 januari 2023 eigenaar wordt van de gronden parallel aan de Croeselaan (de paarse vlakken op onderstaande plattegrond). Voor de gele vlakken heeft de Jaarbeurs zelf een concept masterplan gemaakt dat op dit moment wordt besproken met belanghebbenden. Het hele gebied, ook het Jaarbeursgebied, is onderdeel van de structuurvisie.



Samenvatting

De verschillende kwesties die in de keuzedocumenten zijn opgenomen laten zich lezen als een beknopte samenvatting van dit document. Samen geven ze een beeld van de belangrijkste vragen met betrekking tot het Nieuwe Centrum en vormen ze de inhoud van te voeren debat:

1. Nieuwe Centrum: de goede ambitie en identiteit?

De naam geeft de ambitie aan om het centrum te vergroten met een nieuw stuk centrum. De historische binnenstad zal eeuwig zijn waarde behouden, maar het is de ambitie om een nieuw stuk centrum toe te voegen, het centrum te vergroten. Dit ook om het historische centrum te ontlasten. Een complementair nieuw centrum dus, aanvullend op de historische binnenstad.

Dat roept allerlei vragen op: kunnen we deze ambitie waarmaken, en zo ja, hoe? Winkels hebben we in Utrecht waarschijnlijk genoeg, dus die zullen er niet op grote schaal komen. Maar wat is dan verder de juiste mix van woningen, voorzieningen, kantoren, horeca en andere functies. Wordt het "Wonen met Werken en recreëren" of "Werken met Wonen en recreëren"? Kortom, wat kan de identiteit van dit nieuwe centrum worden?

2. Behoeftte aan nog een grote publieksfunctie op de centrum- boulevard?

Een stedelijk centrumgebied kent een grote mix aan functies. Een diversiteit van wonen, werken, aantrekkelijke openbare ruimten, maar ook bijzondere functies en evenementen die publiek trekken. Alleen dan ontstaat een diversiteit aan bezoekers en gebruikers en een levendig en aantrekkelijk straatbeeld.

Aan de Centrumboulevard liggen nu al de Jaarbeurs en de nieuwe bioscoop van Kinepolis, en er zijn plannen voor een groot nieuw hotel. Maar voor een echt centrumgebied is dit waarschijnlijk niet voldoende. Jaarbeurs zorgt voor levendigheid tijdens grote evenementen; de bioscoop wordt vooral 's avonds bezocht. Wat is er op andere momenten te beleven? Aanvullend op wat er al is lijkt nog een grote publieke functie nodig. Is dit zo, en zo ja, welke en waar?

3. Het nieuwe centrum, gevarieerd en voor iedereen?

Utrecht streeft naar een ongedeelde, inclusieve stad: de stad is van iedereen. Maar vanzelf gaat dat niet. Gebieden als het nieuwe centrum worden snel exclusief voor inwoners die meer kunnen betalen. En voor woningen die goed in de markt liggen, en minder snel voor bijzondere doelgroepen. Ook is het gebied, waar appartementen zullen komen, niet primair geschikt voor iedereen. Jongeren zonder kinderen en ouderen met kinderen de deur uit lijken de primaire doelgroep. De vraag is: hoe maken we het gebied zoveel mogelijk voor iedereen en hoe krijgen we dit voor elkaar?

4. Stedelijk, stedelijker, stedelijkst?

Utrecht maakt rond het station een metamorfose door in maat en schaal, met grote gebouwen als het stadskantoor, de OV-terminal en de Rabobank. Bouwen we door met deze maat en schaal, of is het mogelijk hoogstedelijkheid te realiseren die ook intimiteit heeft op straat. Sluit het Beurskwartier aan op Parkhaven, met een ontspannen woonmilieu? Of moet dit gebied veel stedelijker worden?

Geldt het vraagstuk van mate van stedelijkheid ook voor het gebied rond Kop van Lombok. Zijn hier ook verschillende dichtheden denkbaar? Of moet hier 'zoveel mogelijk aansluiten bij het karakter van Lombok' het uitgangspunt zijn?

5. Oplossing Lombok/Westplein: Geïntegreerde stadsstraat of gescheiden verkeerssysteem?

Iedereen is het erover eens: het Westplein en de Graadt van Roggenweg zijn over gedimensioneerd. Het is hoog tijd dat het gebied rond de Kop van Lombok een leefbaar en prettig stukje stad wordt, maar wél zo dat de historische binnenstad goed bereikbaar blijft. De vraag is op welke wijze dit het beste vorm kan krijgen. In de keuzedocumenten worden twee modellen gepresenteerd, die van een stadsstraat en van een meer gescheiden verkeerssysteem voor de ontsluiting van Lombok en de rest van de stad. Uit deze principes, met alle varianten daarop, zal in de structuurvisie een keuze gemaakt moeten worden.

En wat is binnen de verschillende modellen de beste plek voor het zo lang gekoesterde 'Lombokplein'? Is uitbreiding of betere invulling van het Moskeplein niet al het gewenste plein, of is het interessanter om een tweede, meer intieme, plek toe te voegen? Misschien wel aan het water? Wat past Lombok?

6. Stad op ooghoogte: hoe krijgen we en houden we de plinten levendig?

Voor een aantrekkelijk centrumgebied is wat op de begane grond van de gebouwen gebeurt cruciaal: zijn de onderste verdiepingen mooi en aantrekkelijk afgewerkt? En is er iets te beleven, zijn er leuke en toegankelijke functies in de plint? Alleen een verhoogde verdiepingsvloer met veel glas blijkt onvoldoende. Ook hopen op goede functies op de juiste plekken is niet toereikend.

Een eerste vraag gaat over geschikte functies. Kunnen we functies bedenken die geschikt zijn om de Centrumboulevard en de Jaarbeurspassage op een aantrekkelijke wijze te vullen? Zodat dit straks inderdaad kan fungeren als sociaal veilige en prettige route? Vast staat dat er beperkt ruimte is voor nog meer winkels; en ook het aantal cafés en restaurants dat het gebied kan hebben is natuurlijk eindig. Is een bepaald werkmilieu voor starters of kunstenaars als invulling van de plinten een realistisch idee? En dan is het ook nog de vraag hoe we dit kunnen organiseren.

7. Hoe groen moet het worden?; wat is de juiste inzet?

Het plangebied is in de huidige situatie niet erg groen, in tegendeel. Asphalt en 'harde' glazen en betonnen gebouwen domineren het beeld. Hier is veel te winnen. Gezond en duurzaam is het uitgangspunt: daar levert 'groen' een belangrijke bijdrage aan. In hoeverre willen we groen de ruimte geven? Ten koste van wat kiezen we voor groen?

Dit begint met het realiseren van groene routes en rondjes door en rond het plangebied in aansluiting op (groene) routes door de stad. Voor echt groene routes moeten we dan wel slim omgaan met kabels en leidingen. Op een manier dat voldoende ruimte overblijft voor grote bomen. Klinkt simpel, maar is een lastige opgave, zeker in een compact stedelijk milieu. Of gaan we zelfs groene gebouwen maken, met bomen op de balkons, zoals in Milaan?

8. Gaan we anders om met de auto ten behoeve van leefbaarheid en gezondheid?

Het is denkbaar -en in verband met de bereikbaarheid een must- om in het nieuwe centrum zeer lage parkeernormen toe te passen, bijvoorbeeld in combinatie met autodelen. Het wordt immers een hoogstedelijk gebied met een nadruk op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een deel van de parkeerbehoefte kan 'op afstand' worden opgelost, aan de westkant van het Merwedekanaal. Het grote voordeel is dat autoverkeer in het gebied zelf minimale hinder veroorzaakt, waardoor verdichting en een hoogwaardige openbare ruimte kansrijk zijn. Veruit de belangrijkste voorwaarde voor gezondheid en gezond gedrag waar we vanuit de gebiedsontwikkeling invloed op hebben, is de ruimte die wordt gegund aan de voetgangers en fietsers. Is het gebied straks echt zo ingericht dat een kind van 8 en een oudere van 80 zich prettig door het gebied kunnen bewegen? Durven we de auto echt op afstand te houden en de voetganger voor te laten gaan?

9. Hoe zetten we in op energie? Energie van buiten, is dat legitiem?

Uitgangspunt van de Toekomstvisie is een energieneutraal gebied. Voor verwarming en koeling van gebouwen is in theorie voldoende WKO capaciteit in het gebied beschikbaar. Efficiënt aanwenden vraagt echter om samenwerking tussen partijen. Ingewikkeld, maar in principe oplosbaar.

Voldoen aan de elektriciteitsvraag ligt een stuk ingewikkelder: Een dak vol zonnepanelen wekt duurzame elektriciteit op en levert zo een bijdrage aan het streven naar een energieneutraal gebied. Maar als alle daken en gevels benut worden dekken zonnepanelen nog maar maximaal 20 tot 30 procent van de vraag naar elektriciteit. Datzelfde dak vangt dan geen regenwater op, is op hete zomerdagen niet koel en kan niet gebruikt worden als moestuin.

Toepassing van PV- op gevels leidt tot een high-tech uitstraling van het gebied. Tot op zekere hoogte zijn combinaties van zonnepanelen en groen mogelijk, maar de vraag rijst: in hoeverre kiezen we voor 'blauwe PV-daken' of 'groene park-daken'? Een gemakkelijk alternatief is om wind- of zonne-energie van buiten het gebied te halen. Maar is dat dan nog wel energieneutraal te noemen?

10. Bereikbaarheid: niet een snelle maar een fijnmazige verbinding?

Jaarbeurs zal in 2023 al haar parkeren concentreren aan de westzijde van het Merwedekanaal. Maximaal 6500 parkeerplaatsen, niet uitsluitend voor de evenementen op Jaarbeursterrein, maar ook als 'parkeren op afstand' voor wonen, werken en recreëren in het Nieuwe Centrum. En ook voor bezoekers aan het Nieuwe Centrum en wellicht zelfs voor bezoekers aan de historische binnenstad. Wanneer gaat dit werken?

Wat is het ideale vervoertransport? Een kabelbaan blijkt niet de aangewezen oplossing, want de afstand tot de binnenstad is per auto zo kort dat andere vervoerswijzen hier niet voldoende mee kunnen concurreren. Wat bijdraagt is niet een 'hele snelle', maar een 'fijnmazige' verbinding. Inzetten op een palet van maatregelen die samen bijdragen aan de bereikbaarheid van het gehele vergrote centrum.

Welke maatregelen moeten dit zijn? Is inzet op de (elektrische) fiets de goede keuze? Kan dan volstaan worden met goede aansluitingen op de al geplande fietsroutes door het stationsgebied? Is een hoge fietsroute over de Jaarbeurs een mogelijkheid? Of moet nu werk worden gemaakt van een extra fietstunnel die uitkomt op de Nicolaas Beetsstraat?

En is transport over water een goede aanvulling? Bijvoorbeeld een 'theater/winkel'-taxi die aanlegt voor Tivoli en onder de Stadskamer?

Voor de hand liggend lijkt het om de elektrische stadsbus, – lijn 2 –, een extra rondje te geven. En wat te denken van een rollend trottoir? En misschien zelfs zelfrijdende systemen? Waar moeten we op inzetten?

Of is het zo dat we het parkeersysteem zo moeten inrichten dat de Jaarbeursparkeerplaats vooral betekenis krijgt voor het nieuwe centrum en de parkeerplaatsen rond het oude centrum de historische binnenstad blijven bedienen. Park en Walk dus rond het centrum, en Park en Ride vanaf de transferia aan de rand van de stad?

11. Hoe maken we het?: welke rol van de overheid hebben we voor ogen?

De ambitie voor het Nieuwe Centrum is hoog: 'stedelijk, levendig, heel Duurzaam en heel gezond'. Maar hoe krijgen wij deze ambities gerealiseerd? Welke ontwikkelstrategie past hier bij en hoe maken we daarbij zo goed mogelijk gebruik van de kennis en expertise van marktpartijen, stakeholders en bewoners?

Omdat we als overheid eigenaar zijn, – of op termijn 'worden' –, van een belangrijk deel van de grond van het Nieuwe Centrum kunnen we zelf de strategie bepalen: 'uitgifte per kavel of bouwblok' of 'uitgifte van complete deelgebieden aan marktpartijen' tegelijk?

Kortom, wat moet de rol zijn van de gemeentelijke overheid voor het Nieuwe Centrum? Meer regisserend of meer faciliterend, en wat betekent dit?

Leeswijzer:

Deze zeven keuzedocumenten zijn los van elkaar te lezen, maar vormen bij elkaar de ingrediënten voor één samenhangende structuurvisie. Het is een tussenproduct waaraan geschaafd moet worden, waarvoor keuzes nodig zijn, waaraan ideeën moeten toegevoegd, om zo te komen tot een samenhangende structuurvisie. De structuurvisie is in het voorjaar 2017 gereed voor inspraak en wordt daarna voorgelegd aan de gemeenteraad.



Infocentrum

Adres Stadspaleau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

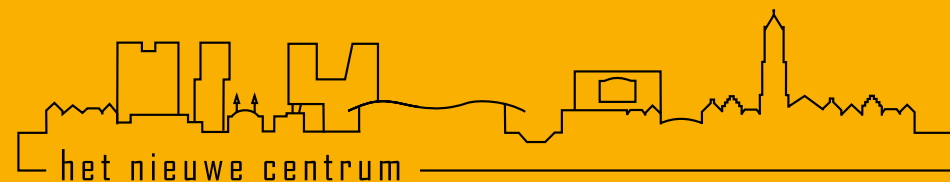
cu2030.nl





Identiteit

→ Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...





Het westelijke deel van het Utrechtse stationsgebied zal volgens de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' uitgroeien tot het 'Nieuwe Centrum', een uitbreiding van de binnenstad. Tegelijkertijd moet het stadsdistrict het toonbeeld zijn van de gezonde en duurzame stad – hernieuwbare energie, vergroening, opvang en het hergebruik van water, minder automobilititeit. Voor een gebied dat nu vooral gekenmerkt wordt door verkeersbarrières, grootschalige bouwblokken (kantoren, hotels, beursgebouwen) en bouwactiviteiten betekenen deze ambities een enorme verandering. De transformatie tot een gezond en duurzaam stadscentrum leidt onherroepelijk tot een nieuwe identiteit. In dit keuzedocument gaan we op zoek naar wat die nieuwe identiteit kan zijn. Hierbij spelen twee aspecten een rol, te weten een nieuwe identiteit als 'wenkend perspectief' en als 'ziel van de plek'.

Wenkend perspectief

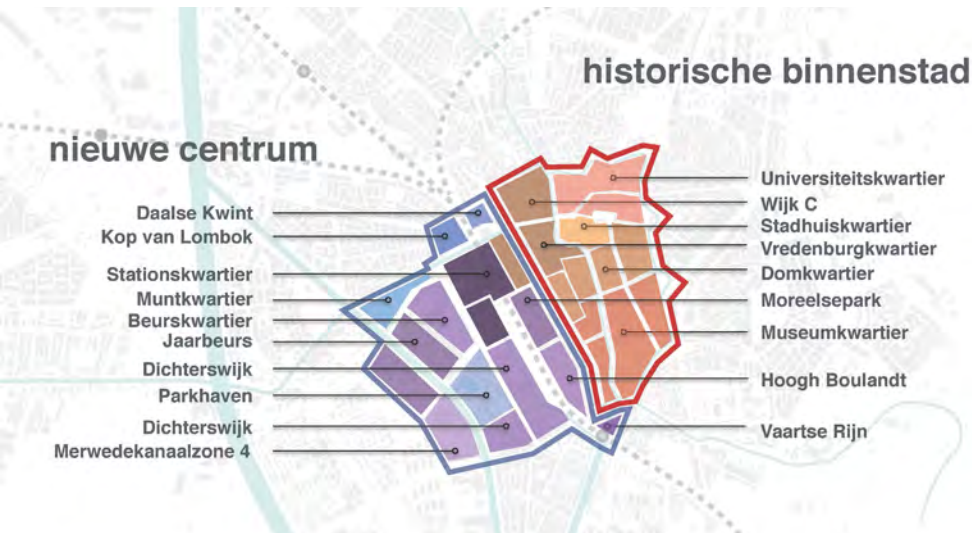
Ten eerste het wenkende perspectief dat voor dit gebied te schetsen is. De droom van een 'Nieuw Centrum' en de belofte van een gezonde stad bieden aanknopingspunten voor een gebiedsidentiteit die niet alleen betekenis geeft aan de omgeving, maar tegelijkertijd deelgebieden verbindt en gemeenschappelijke waarden verbeeldt.

Het Nieuwe Centrum

De essentie van een centrumgebied is een levendige omgeving met een grote diversiteit aan functies op het vlak van ontmoeten, verblijven, beleven, vermaken en ontspannen. De inrichting en programmering van de openbare ruimte en de gebouwplinten zijn hierin bepalend. Maar het is ook van belang om als centrumgebied een herkenbaar profiel te hebben dat zich onderscheidt van andere deelgebieden in het Utrechtse centrum. Het gaat dan bijvoorbeeld om begrippen als 'gezond', 'verrassend', 'experimenteel', 'duurzaam', 'gastvrij', 'exotisch', 'hip' en 'groen'.



Historische binnenstad



Kwartierenkaart van het Vergrote Centrum



Het Vergrote Centrum

1

Kwestie 1 | Nieuwe Centrum: de goede ambitie en identiteit?

De naam geeft de ambitie aan om het centrum te vergroten met een nieuw stuk centrum. De historische binnenstad zal eeuwig zijn waarde behouden, maar het is de ambitie om een nieuw stuk centrum toe te voegen, het centrum te vergroten. Dit ook om de historische centrum te ontlasten.

Een complementair nieuwe centrum dus, aanvullend op de historische binnenstad.

Dat roept allerlei vragen op: kunnen we deze ambitie waarmaken, en zo ja, hoe? Winkels hebben we in Utrecht waarschijnlijk genoeg, dus die zullen er niet op grote schaal komen. Maar wat is dan verder de juiste mix van woningen, voorzieningen, kantoren, horeca en andere functies. Wordt het "Wonen met Werken" of "Werken met Wonen"?

En hoe kan het nieuwe centrum de historische binnenstad ontlasten? Durven we de mentale sprong aan door bijvoorbeeld festivals en markten te verplaatsen naar het nieuwe centrum? Of is de plek in Utrecht en Nederland juist meer geschikt voor een Central Business District, wellicht met internationale allure?

En hoe maken we het een goed onderdeel van Utrecht of is het meer een onderdeel van Nederland? Kortom: wat is de gewenste identiteit van dit gebied?

Groen en gezondheid als onderdeel van toekomstige identiteit?



Een gezond en duurzaam stadsdeel

Door de ontwikkeling tot centrumgebied liggen er kansen – maar het is ook noodzaak – om het gebied gezond en duurzaam te maken. Interessant is het voornemen van de Jaarbeurs om bij de vernieuwing van het complex de hallen te verduurzamen op het gebied van energie, groen en mobiliteit. Bovendien onderzoekt de Jaarbeurs met de gemeente Utrecht in het kader van het Europese project Climate-Kic de mogelijkheden om het gehele gebied duurzaam te maken. Speerpunt is om het autogebruik te verminderen en om het gebied zo in te richten dat gezond gedrag gestimuleerd wordt.

Dit soort maatregelen heeft een effect op de toekomstige identiteit, zeker als ze zichtbaar zijn – denk aan autovrije ruimtes, 'groene gevels' en waterpleinen. Het Nieuwe Centrum heeft op deze manier een enorme potentie om uit te groeien tot een icoon op het gebied van duurzaamheid en gezonde verstedelijking.



Spontaan gebruik van de trappen Jaarbeursplein draagt bij aan identiteit van het Nieuwe Centrum



Markt Vredenburg naar het Beursplein. Durven we de sprong over het spoor aan?



Voorbeelden van placemaking: Paviljoen pOp

Ziel van de plek

Ten tweede gaat het om de ziel die het gebied uiteindelijk kan krijgen. Die ziel kun je echter niet plannen, die moet van onderop ontstaan. Het gaat dan om het creëren van binding, betrokkenheid en gevoelsmatig eigenaarschap bij bewoners en andere gebruikers. Dit vergt een zorgvuldig en geleidelijk traject van 'placemaking' – een samenwerking met betrokkenen om in gezamenlijkheid op specifieke plekken in het gebied de nieuwe identiteit vorm te geven.

Omdat dit stadsdeel in zijn huidige vorm die noodzakelijke bezieling ontbeert is dit een noodzakelijk traject dat parallel aan de gebiedsontwikkeling moet lopen, opdat ze elkaar ook wederzijds kunnen versterken. Het traject van 'placemaking' richt zich op de inbreng van lokale identiteiten waardoor er vertelkracht ontstaat en bewoners en gebruikers zich met specifieke plekken gaan identificeren. Want het Nieuwe Centrum moet straks ook 'eigen' plekken bevatten – een fijne verblijfsplek aan het water, een buurtkroeg, een aangename wandelroute. Juist in die betrokkenheid bij plekken ontstaat bezieling.

Dit traject van samenwerking is kansrijk omdat het gebied geen tabula rasa is. Er staan al gebouwen, er zijn al plannen, er is al beleid, het wordt al gebruikt. Veel ondernemers, bewoners, institutionele partijen – zoals de Jaarbeurs – en innovatieve marktpartijen tonen zich betrokken in de participatie. In sessies spreken zij zich uit over hoe zij de toekomstige identiteit graag zien. Het verder bouwen op dit engagement biedt veel houvast voor een zinvol traject om bezieling te creëren.

Voorbeelden van placemaking





De identiteit per deelgebied

Het nieuwe stadsdeel bestaat uit verschillende milieus met eigen belevingswerelden: de Kop van Lombok, de Graadt van Roggenweg en het Beurskwartier. Naast deelgebieden zijn er twee waterlopen die bijzondere aandacht vragen: de Leidse Rijn en het Merwedekanaal. Per deelgebied wordt beschreven wat mogelijk de toekomstige identiteit kan zijn.

A Kop van Lombok

De functie van het Westplein als verkeersplein verdwijnt. In plaats hiervan komt een compactere verkeersoplossing waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe functies die bijdragen aan het 'afronden' van de Kop van Lombok. Deze dienen qua hoogte en sfeer aan te sluiten bij de nieuwe bouwblokken. Aandachtspunten zijn het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, het 'aanhechten' van de Hagelbuurt, het maken van een Lombokplein en het zorgen voor aantrekkelijke langzaamverkeerverbindingen met de binnenstad, het centraal station en het Beurskwartier.

Karakterschets

Over de toekomstige identiteit van de Kop van Lombok bestaan de volgende gedachten.

De Kop van Lombok wordt een bijzonder gemengd centrummilieu dat in de eerste plaats 'Lomboks' is – fijnmazig, kleurig, exotisch, sfeervol, onconventioneel en onafhankelijk. Daarnaast is de Kop van Lombok de schakel naar de historische binnenstad. De sfeer is ongedwongen en het gebied richt zich op ontmoeten, verbinden en verblijven. Mensen identificeren zich graag met de Kop van Lombok – het is een plek waar veel te zien, te ruiken, te proeven en te beleven is.

Thema's

Centrumfuncties – horeca, winkels, ambachten, markt, cultuur, cross-over

Wonen – stedelijk, gemengd, divers

Werken – dienstverlening, ambachten, op de stad georiënteerd, het 'nieuwe werken'

Kernwaarden

Lomboks – kleurig, veelzijdig, exotisch, multicultureel, gewild, geliefd, onconventioneel, grensverleggend, onafhankelijk, authentiek

Binnenstedelijk – levendig, ontmoeten, verblijven, uitwisselen, verbinden, fijnmazig, sfeervol, ongedwongen, voetganger, proeven, ruiken, zien

Relaxt – water, groen



Kernwaarden Lombok: relaxt, water&groen (bron: Jan Gehl architecten)

Kernwaarden Lombok: kleurig en veelzijdig





Een groener profiel voor de Graadt van Roggenweg?

B Graadt van Roggenweg

De beleving van de Graadt van Roggenweg verandert volledig door de herinrichting van het wegprofiel en het herstellen van de Leidse Rijn. Hier komen drie ambities samen: meer groenwaliteit, een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers, én een verbinding voor autoverkeer. Vanuit het westen is dit deelgebied de entree naar het 'Nieuwe Centrum' en het westelijk deel van de binnenstad. Hier komen uiteenlopende belevingswerelden bijeen: aan de ene kant het hoogstedelijke karakter van het Beurskwartier, aan de andere kant de kleine 'korrel' van Lombok en de bebouwing langs de Leidse Rijn. Een schakelfunctie is weggelegd voor het gebied rondom het NH hotel en de Leidse Rijn. Daar ligt ruimte om nieuwe betekenis te geven aan dit deelgebied. Voor andere locaties geldt dat ontwikkelingen grotendeels al op de teken tafel liggen of afhankelijk van stedenbouwkundige en verkeerskundige keuzes zijn.



Waarden: welkom, dynamisch, grootstedelijk

Karakterschets

Een mogelijk toekomstbeeld voor de Graadt van Roggenweg luidt als volgt. De Graadt van Roggenweg is een plek van entree en verbinding, de schakel tussen Lombok en het Beurskwartier, tussen de historische binnenstad en het 'Nieuwe Centrum'. Het gebied rondom het NH hotel is de dynamische poort – hier geldt allure en diversiteit, hier is de gezonde stad zichtbaar.

Thema's

Hotels, horeca – zakelijk, grootstedelijk, divers, levendige plinten, terrassen

Wonen – appartementen, stedelijk wonen

Werken – dienstverlening, het 'nieuwe werken'

Kernwaarden

Welkom – warm onthaal, poortfunctie, symbolisch, allure, ontmoeten, verblijven

Dynamisch – verbindend, divers, beweging, twee gezichten (hoogstedelijk én fijnmazig)

Gezond – groen, langzaam verkeer

c Beurskwartier

Door de grondruil met de Jaarbeurs komt het gebied P1 en P3 in 2023 in handen van de gemeente. Daardoor is het bij uitstek geschikt voor een grootschalige transformatie – hier zullen dan ook de meeste ambities uit de Toekomstvisie Utrecht Centrum een plek krijgen. Het streven naar een ‘Nieuw Centrum’ en een gezonde stad is het leidende principe voor de toekomstige identiteit. Het Beurskwartier moet complementair aan de binnenstad zijn – dus geen winkelcentrum, maar juist een ander karakter.

Het Beurskwartier bestaat uit vier delen. In een masterplan heeft de Jaarbeurs haar koers voor het eigen terrein uiteen gezet. Dit deel wordt groener, duurzamer, transparanter, verleidelijker en beter verbonden met de omgeving.

Een tweede deel is de Jaarbeursboulevard, een brede voetgangersverbinding tussen Jaarbeursplein en het Merwedekanaal, dwars door het hallencomplex van de Jaarbeurs. De Jaarbeursboulevard is als druk bezoekersgebied een belangrijke identiteitsdrager – bepaald door de nieuwe Jaarbeurs en nieuwe publieksfuncties, zoals megabioscoop Kinopolis en het viersterrenhotel Amrath. De Jaarbeursboulevard wordt momenteel aangelegd.

Twee andere, nu nog relatief rustige delen liggen aan weerszijden van de Centruboulevard. Aan de noordwestkant de te slopen Prins van Oranje-hal en het parkeerterrein P1, aan de zuidoostkant het parkeerterrein P3. Hier worden wonen en werken gecombineerd met kleinschalige functies in de plinten, zoals zorgfuncties, (zakelijke) dienstverlening en horeca.

Het is zaak een goede mix van bestemmingen die elkaar aanvullen en versterken te realiseren. Daar zijn nog wel keuzes in te maken. Kiest de stad voor het maken van een woongebied aangevuld werken en andere kleinschalige functies, zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht nu aangeeft? Of wordt het nieuwe centrum toch meer een business/innovation district, gemixt met wonen en andere kleinschalige functies? Bij beide varianten is een goed functionerend gebied te maken waarbij het goed toeven is in de gebouwen en in de openbare ruimte. Het karakter verschilt wel. Diversiteit en flexibiliteit en dubbel gebruik van de gebouwen en de openbare ruimte zijn belangrijke onderdelen van de oplossing. Aangezien ingeschat wordt dat het hele gebied zowel volledig met kantoren als met woningbouw gevuld kan worden is het goed na te denken over de verhouding en over het type woningen en kantoren dat



vormt krijgt in in de bebouwing. En wat die invulling betekent voor de ambitie van een levendig centrum. Het ene woon- of kantooromgeving heeft andere eisen op bijvoorbeeld het gebied van mobiliteit dan het andere. In alle gevallen zoeken we functies die zich goed verhouden tot wandelen, fietsen en OV, beperkt autogebruik en parkeren op afstand. Overige functies die we als stad willen accommoderen geven we een plek in de stad die aan hun specifieke eisen tegemoet komt. Welke mix we ook kiezen en wat daarbinnen onder invloed van marktontwikkelingen de precieze invulling uiteindelijk ook wordt: voor elke invulling geldt dat het gebied als geheel moet voldoen aan onze doelstelling: het toonbeeld zijn van de gezonde en duurzame stad – hernieuwbare energie, vergroening, opvang en het hergebruik van water, minder automobiliteit.



Voorbeelden van een publiektrekker: Musée du quai Branly (Parijs) en Markthal (Rdam)

2

Kwestie 2 | Behoeftte aan nog een grote publieksfunctie op de centruboulevard?

Een stedelijk centrumgebied kent een grote mix aan functies. Een diversiteit van wonen, werken, aantrekkelijke openbare ruimten, maar ook bijzondere functies en evenementen die publiek trekken. Alleen dan ontstaat een diversiteit aan bezoekers en gebruikers en een levendig en aantrekkelijk straatbeeld. Aan de Centruboulevard liggen nu al de Jaarbeurs en de nieuwe bioscoop van Kinopolis, en er zijn plannen voor een groot nieuw hotel. Maar voor een echt centrumgebied is dit nog niet voldoende. Jaarbeurs zorgt voor levendigheid tijdens grote evenementen; de bioscoop wordt vooral 's avonds bezocht. Wat is er op andere momenten te beleven?

Aanvullend op wat er al is lijkt nog een grote publieke functie nodig, nog een extra reden om dit gebied te bezoeken. Is een extra publieksfunctie een goed idee? En zo ja welke functie past hier dan? Wat sluit aan bij de behoeften van de stad: een museum, een tijdelijke expositieruimte of een experience op het gebied van duurzaamheid of gezondheid?



Mogelijke karakters Beurskwartier

Karakterschets

Het Beurskwartier is het kerngebied van het 'Nieuwe Centrum', de plek waar de principes van de gezonde stad worden uitgedragen. Een prominent onderdeel is de Centruboulevard: grootstedelijk, iconisch, opvallend, gedurfd en expressief, met commerciële en culturele functies voor het grote publiek. Het is een levendige zone voor ontmoeting, verblijf en vermaak. Aan weerszijden liggen twee gebieden in de luwte, contrastrijke en sfeervolle plekken met een eigen karakter. P1 is een hoogstedelijke woonomgeving – iconisch vormgegeven en een jonge uitstraling. P3 is iets minder stedelijk en sluit meer aan op de Veilinghaven en de Croeselaan: contrastrijk, ongedwongen, fijnmazig en veelzijdig. Beide gebieden zijn toegankelijk, doorwaadbaar en uitnodigend met in de plinten kleinschalige centrumfuncties. Het gehele gebied is baanbrekend op het gebied van energieopwekking, groene gevels, waterretentie en 'vergroenting' van daken.

Thema's

Publiek – leisure, entertainment, cultuur, urban sports

Hotels – zakelijk, grootstedelijk, divers, levendige plinten, terrassen

Horeca – van food court tot buurtcafé

Retail – kleinschalig, verzorgend, ambachtelijk, cross-overs

Wonen – uiteenlopende woonvormen, variërend per plek

Werken – van grote tot kleine organisaties, van iconisch tot experimenteel

3

Kwestie 3 | Het nieuwe centrum, gevarieerd en voor iedereen?

Utrecht streeft naar een ongedeelde, inclusieve stad. Maar vanzelf gaat dat niet. Gebieden als het nieuwe centrum worden snel exclusief voor inwoners die meer kunnen betalen. En voor woningen die goed in de markt liggen, en minder snel voor bijzondere doelgroepen. Ook is het gebied, waar appartementen zullen komen, niet primair geschikt voor iedereen. Jongeren zonder kinderen en ouderen met kinderen de deur uit lijken de primaire doelgroep. Maar lukt het ook om appartementen voor gezinnen te bouwen, appartementen in het betaalbare segment of gebouwen waar wonen en werken gemengd wordt? En wat is daar voor nodig? Vraagt dit om het vaststellen van een percentage van sociale woningbouw? En welke voorzieningen horen daarbij? Een kernwinkelgebied zal het niet worden, maar welke voorzieningen zijn er nodig voor het dagelijks leven? Of kan juist het nieuwe centrum, en zeker de Kop van Lombok, een impuls geven aan de Kanaalstraat? En wat te doen met de extra vraag naar sport, gezondheidszorg, onderwijs? Hoe krijgen die een goede plek in het nieuwe centrum, waar ze geïntegreerd worden met andere functies?

Een levendige centrumboulevard



Kernwaarden Beurskwartier

Nieuw centrum – publieksgeoriënteerd, levendig, dynamisch, veelzijdig, ontmoeten, verblijven, verbinden

Gezonde stad – iconisch, experimenteel, duurzaam, groen, actieve levensstijl, langzaam verkeer

Kernwaarden Centrumboulevard

Publiek – groots, indrukwekkend, gedurfd, iconisch, expressief, 24/7, levendigheid, commercie, cultuur

Kernwaarden P1

Hoogstedelijk – internationaal, groots, indrukwekkend, gedurfd, iconisch, vernieuwend, opvallend, expressief

Resideren – allure, veelzijdig, jong, dynamisch, uitnodigend, ontmoeten, verbinden, toegankelijk

Kernwaarden P3

Stedelijk – op de buurt georiënteerd, contrastrijk, veelzijdig, levendig, fijnmazig, sfeervol, ongedwongen

Resideren – verblijven, ontmoeten, voetganger



Inrichting rondje Kanaleneiland, impressie



Rondje Kanaleneiland

Recreatieve,
groene route langs
Leidse Rijn



D Leidse Rijn

In het plangebied is het water van de Leidse Rijn nauwelijks herkenbaar – vooral door infrastructurele werken (sporen, wegen, busbanen) en de ondergrondse loop ter hoogte van het Westplein. In het Masterplan Stationsgebied is afgesproken dat de Leidse Rijn weer zichtbaar moet worden: dat is goed voor de ruimtelijke kwaliteit en de functie van het water als verbindingroute. Met het herstellen van de waterloop wordt het kenmerkende karakter van de Leidse Rijn het plangebied binnengehaald. Verderop heeft de Leidse Rijn een vredig en groen karakter, al heeft het deel tussen Lombok en de Muntbrug een stedelijke uitstraling. Langs de zuidoever is de Leidseweg een belangrijke fietsroute. Voor het herstel van de Leidse Rijn is het parkgebied rondom molen De Ster een bron van inspiratie.

Het groen en de relatieve rust zijn trefwoorden die straks ook voor de herstellende Leidse Rijn op de Kop van Lombok moeten gelden – hier liggen kansen voor hoogwaardige verblijfsplekken aan het water. De noordelijke oever ligt gunstig ten opzichte van de zon.

Door het herstel van de loop van de Leidse Rijn en het terugbrengen van water in de Catharijnesingel kunnen recreatiebootjes weer gebruik maken van deze vaarroute.



Vredig en groen karakter, mogelijkheid voor een ecologische oever?



Groen, blauw, wonen en bedrijvigheid: een divers gebied!

E Merwedekanaal

De zone langs het Merwedekanaal – een divers gebied met woonwijken, bedrijventerreinen en de Jaarbeurs – is aangemerkt als binnenstedelijke ontwikkellocatie. Zo worden op het voormalige defensie terrein rond de 500 woningen gebouwd. En onder de naam ‘Meer Merwede’ nemen eigenaren, ondernemers, bewoners, gemeente en projectontwikkelaars het gebied tussen Wilhelminalaan en Beneluxlaan onder handen. De eigen identiteit van het 19e eeuwse kanaal is belangrijk voor het ‘aaneenrijgen’ van alle toekomstige ontwikkelingen. Het water heeft nu alleen betekenis voor de bewoners van de woonboten, de fietsers, de roeiers en overige waterrecreanten. Op de meeste plekken – ook daar waar het water door het Jaarbeursgebied stroomt – heeft de stad zich van het Merwedekanaal afgekeerd.

Het is de bedoeling dat de realisatie van het ‘Nieuwe Centrum’ ervoor zorgt dat het kanaal niet langer een barrière is, maar een volwaardig onderdeel van het stedelijke weefsel. Dat betekent dat elke nieuwe ontwikkeling zich ‘presenteert’ aan het water, dat door de komst van een groot parkeerterrein op de oostelijke oever meer mensen het kanaal zullen opmerken en dat de functie als groene wandel- en sportroute langs het water en op mooie dagen misschien zelfs als plek om te zwemmen meer wordt uitgebuit.



Infocentrum

Adres Stadspanneau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

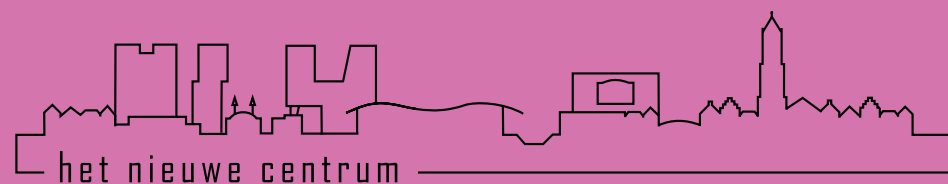
cu2030.nl

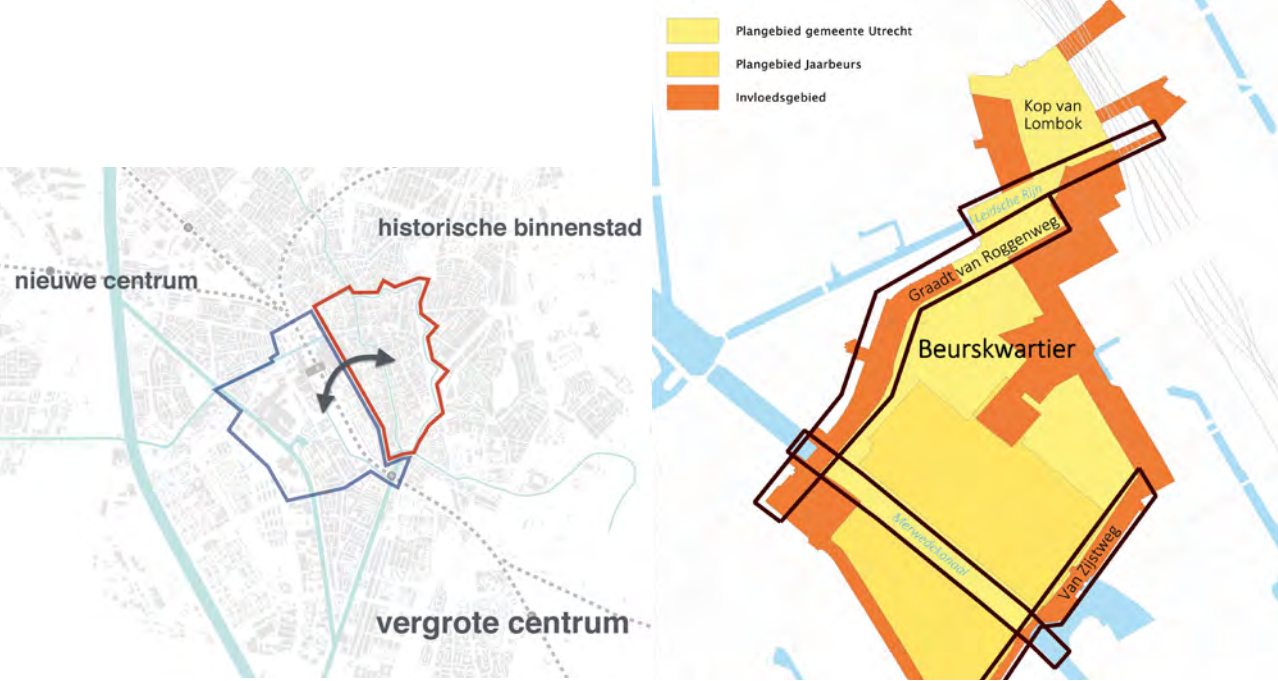




Structuur

→ **Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...**





Het centrum wordt groter

Plangebied Nieuwe Centrum



Luchtfoto plangebied

De eerste schetsen voor het 'nieuwe centrum' – de westelijke tegenhanger van de historische binnenstad – tonen een levendig gebied, ingebed in de omgeving en aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. De vraag is welke stedenbouwkundige structuur geschikt is. Hoe sluit het 'nieuwe centrum' aan op de omgeving? Welke routes verbinden het gebied met de stad en het buitengebied? Wat is de dichtheid? Hoeveel woningen, hoeveel kantoren? Hoe is de sfeer van de openbare ruimte?

De stedenbouwkundige structuur is van invloed op de ruimtelijke mogelijkheden per deelgebied. Op de Kop van Lombok gaat het om de transformatie van het Westplein naar een straat met woningbouw aan weerszijden. De Graadt van Roggenweg krijgt een duidelijkere structuur met een nieuwe stadsentree met bebouwingsmogelijkheden. En binnen het Beurskwartier gaat het om de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied van circa 8 hectare.

De Jaarbeurs zelf heeft een masterplan opgesteld naar een groener, duurzamer, en transparanter gebouwcomplex. In dialoog tussen Jaarbeurs en gemeente worden de plannen verder doorgewerkt en optimaal afgestemd zodat een samenhangend stuk stad ontstaat van het Beurskwartier en Jaarbeurs.

1. Verbindingen

Het 'nieuwe centrum' vormt de westelijke contramal van de historische binnenstad: samen vormen zij het vergrote centrum van de stad. Een belangrijk uitgangspunt van het oorspronkelijke masterplan voor het Stationsgebied was de verbetering van voet- en fietsverbindingen in oostwestelijke richting, dwars over het spoor. Deze routes naderen hun de voltooiing – en lopen door naar de wijken aan de randen en naar het buitengebied. Daardoor is het 'nieuwe centrum' straks zowel goed verbonden met de binnenstad als met het buitengebied via heldere routes. Het gebied wordt hiermee logisch ingebed in bestaande en nieuwe netwerken en routes, die waar nodig en mogelijk worden geoptimaliseerd en verbeterd.

Het 'nieuwe centrum' ligt pal naast Utrecht Centraal en is per spoor verbonden met alle grote Nederlandse steden en met omliggende gemeentes. De sneltram zorgt voor een goede verbinding met wijken en buurten – dat wordt nog beter als de Uithoflijn in gebruik wordt genomen. Voor auto's is het nieuwe centrumgebied vanaf de snelwegring op twee manieren bereikbaar: via de Europalaan en via de Laan der Verenigde Naties en de Graadt van Roggenweg. Ter hoogte van het Merwedekanaal krijgen de beide wegen het karakter van een stadsweg met een maximum snelheid van 30 km/u.



Gronee verbindings met het buitengebied



Verbindingen autoverkeer



Haarzuilens



Amelisweerd



Noorderpark



Laaggravense plas



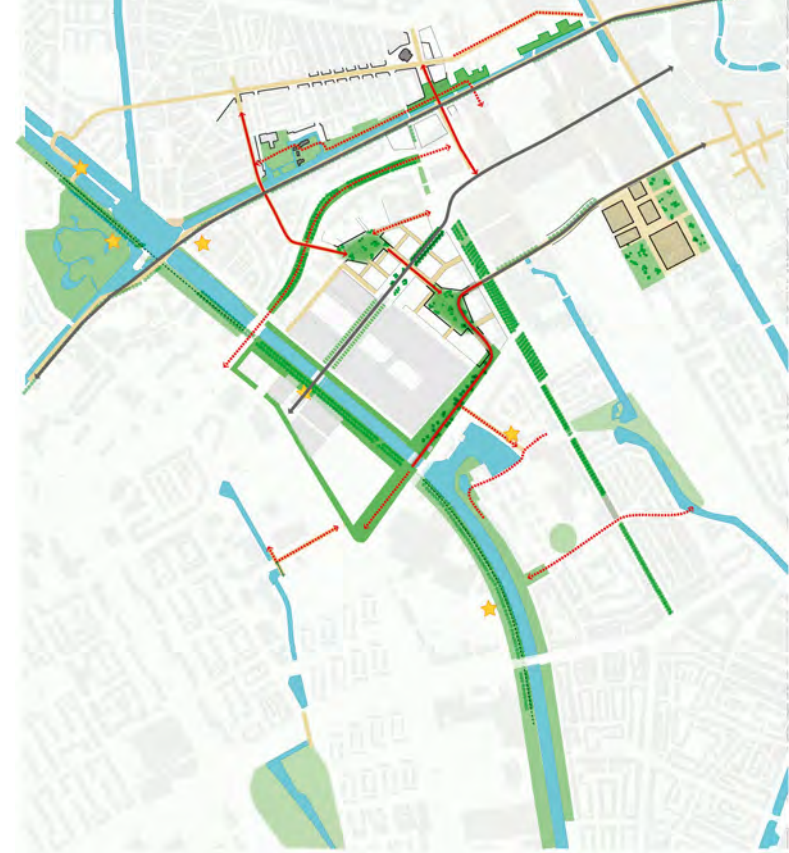
Voet- en fietsverbindingen

De nieuwe en verbeterde langzaamverkeerverbindingen zorgen dat het 'nieuwe centrum' onderdeel wordt van het routenetwerk in oost-west-richting:

- De Leidseveertunnel in het verlengde van de Kanaalstraat verbindt Lombok en het vernieuwde Westplein met het Smakkelaarsveld en de historische binnenstad.
- De 'stadscorridor' – de route langs de Leidse Rijn – verbindt het gebied met Leidse Rijn, de Uithof en het buitengebied.
- De Centrumboulevard is de centrale as die Jaarbeurs, Jaarbeursplein, stationsknoop, Hoog Catharijne en Vredenburg op een aantrekkelijke wijze aaneen rijgt.
- De Moreelsebrug tenslotte is een nieuwe verbinding zuidelijk van het station en verbindt de Mariaplaats en Moreelsepark aan de binnenstadzijde met het Beurskwartier aan de westzijde van het spoor.

Nieuwe en verbeterde routes voor voetgangers en fietsers in noord-zuidrichting zorgen voor prettige verbindingen tussen Lombok, het station, het 'nieuwe centrum' en de Dichterswijk.

- De Croeselaan wordt voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker: geen doorgaand autoverkeer meer, maar een brede groene laan met grandeur die via de Damstraat voor voetgangers en fietsers verbonden is met Lombok.
- Westelijker door het nieuwe Beurskwartier komt een nieuwe groene route die Lombok (Koningsbergenstraat, Jan Pieterszoon Coenstraat) via het Beurskwartier verbindt met de Veilinghaven en de Dichterswijk.



Structuur-netwerk

Op buurniveau wordt ingezet op informele routes en netwerken, zoals ommetjes, hardloopprondjes, lunchwandelingen en routes naar winkels in Lombok of de restaurants aan de Veilinghaven.

2. De structuur van de deelgebieden

Voor de deelgebieden – Kop van Lombok, Graadt van Roggenweg, Beurskwartier – zijn nieuwe stedenbouwkundige structuren geschetst. Vanwege de relatie in de verkeersstructuur, hangen de modellen voor de Kop van Lombok en de Stadsentree (het gebied rond het NH Hotel aan de Graadt van Roggenweg) nauw met elkaar samen en worden samen besproken. Het Beurskwartier heeft een eigen opzet, waarin vooral vragen liggen over dichtheid. Voor beide geldt dat er geen sprake is van tabula rasa: bestaande structuren zijn meegenomen, evenals de relatie met de omgeving en eerder ingebrachte ideeën.



Sfeerbeelden Beurskwartier

Beurskwartier

Het Beurskwartier is het gebied tussen de Croeselaan en de vernieuwde Jaarbeurs. Door de grondruil met Jaarbeurs ontstaat ruimte voor nieuwe ontwikkeling aan weerszijden van de Centumboulevard, de voetgangeras tussen Jaarbeurs en station met publieke functies zoals de nieuwe megabioscoop. Het Beurskwartier is een belangrijk sleutelstuk om de omliggende gebieden te verbinden:

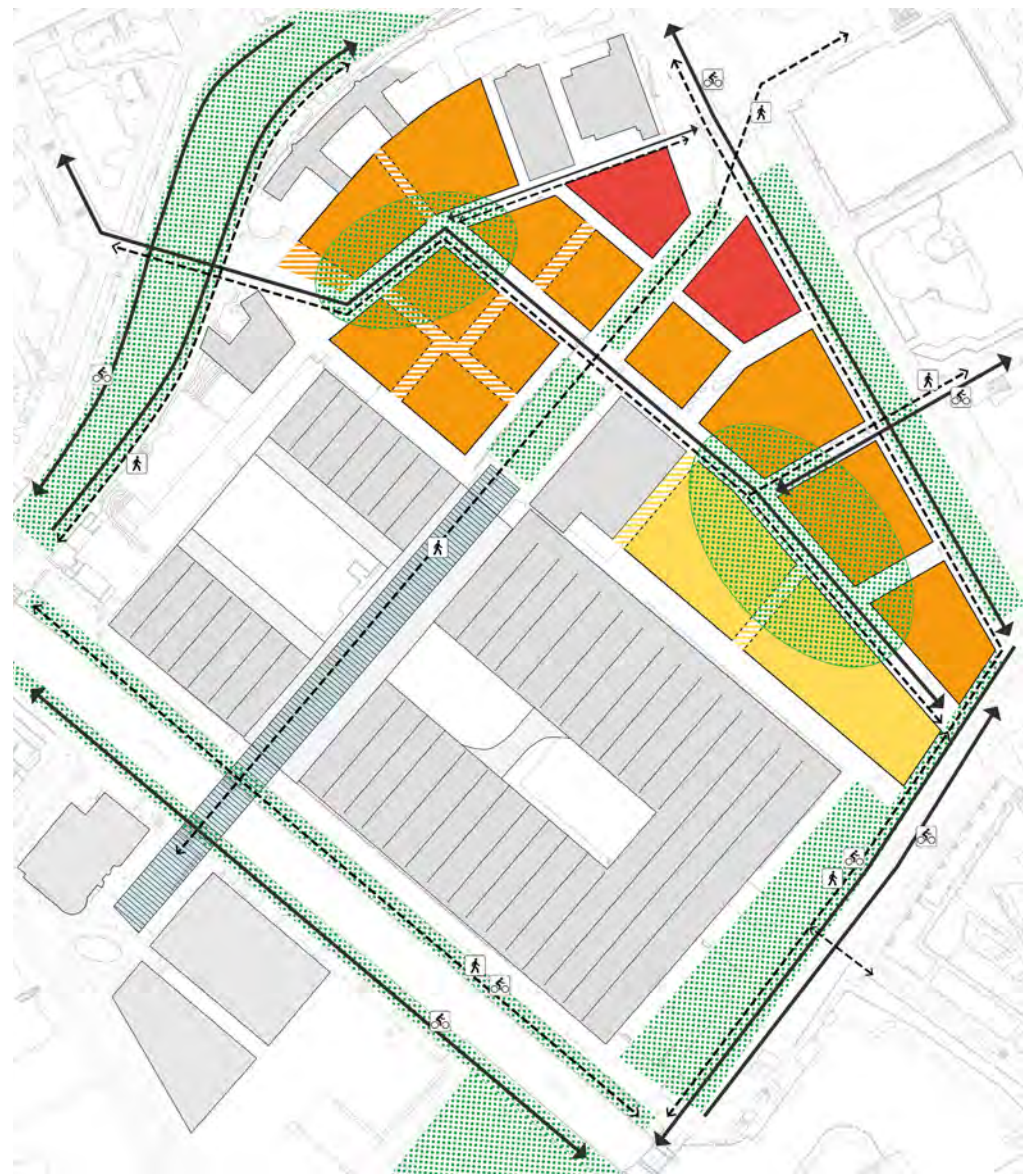
- aan de oostkant het hoogstedelijke gebied rondom het Jaarbeursplein en Stadsplateau met het stadskantoor en station;
- aan de westkant het te vernieuwen Jaarbeurscomplex met de Centumboulevard als hoofdroute;
- aan de zuidzijde het nieuwe woongebied rondom de Veilinghaven, een gebied met een sterke identiteit en woonkwaliteit;
- aan de noordzijde de (afschermende) kantoorbebouwing aan de Graadt van Roggweg met een nieuwe route richting Lombok.

De opgave is een duurzaam, hoogstedelijk en autoluw centrumgebied te ontwikkelen met een mix aan functies. Aandachtspunten zijn de balans tussen grootschaligheid en de menselijke maat (XL en XS) en de zoektocht naar de juiste combinatie van leisure voorzieningen voor een groot publiek en cultureel georiënteerde functies voor een kleiner publiek. In fase 1 van het stationsgebied is al de ontwikkeling langs de Centumboulevard opgenomen van een groot hotel met appartementen en een gemengd complex voor wonen en werken met een publiekstrekker in de plint (cultuur, leisure, entertainment).

Het gebied noordelijk van de Centrumboulevard (huidige Oranjehal en parkeerterrein P1) is interessant voor de ontwikkeling van een vernieuwend woon- en werkgebied: innovatieve kantoorconcepten of flexibele ruimtes waar zowel gewoond als gewerkt kan worden. Voor het gebied ten zuiden van de Centrumboulevard (huidige parkeerterrein P3) lijkt vooral de ontwikkeling van een nieuw woonmilieu kansrijk. De ligging in het verlengde van de nieuwe Moreelsebrug is aantrekkelijk, evenals de nabijheid van de Veilinghaven. De onderzoeksvraag is welke dichtheden en bebouwingsschaal het meest geschikt zijn. En kunnen de bestaande woningen aan de Croeselaan worden ingepast?

Structuur en ontsluiting

Voor het Beurskwartier is een hoofdstructuur opgesteld die het raamwerk vormt voor de ontwikkeling. Deze structuur wordt gevormd door de bestaande en nieuwe routes langs en door het gebied. De randen worden gevormd door de Croeselaan, de Van Zeijstweg, de Graadt van Roggweg, en het vernieuwde Jaarbeurscomplex. Binnen het gebied wordt de hoofdstructuur bepaald door de Centrumboulevard en de nieuwe noord-zuid-verbinding van Lombok naar Veilinghaven. Ook de aansluiting op de nieuwe verbinding van de Moreelsebrug naar de binnenstad is van belang. Naast de hoofdstructuur is een secundaire structuur van straten voorzien, die voor een deel nog flexibel zijn. Het raamwerk legt daarmee vast wat nodig is, en biedt flexibiliteit voor de verdere uitwerking en invulling. Qua bebouwingshoogtes sluit de structuur aan op wat al bepaald is in het Masterplan stationsgebied.



Structuur Beurskwartier. rood-oranje-geel = bouwhoogte XL-L-M , conform Masterplan



Model laag



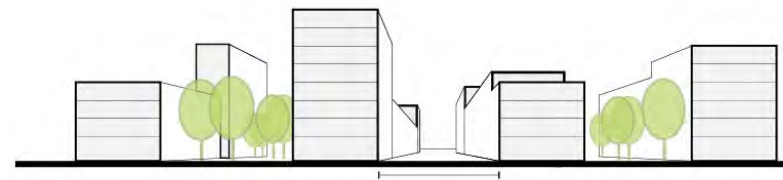
Model laag referenties: Parkhaven Utrecht, Sluseholmen Kopenhagen

Modellen (incl programma)

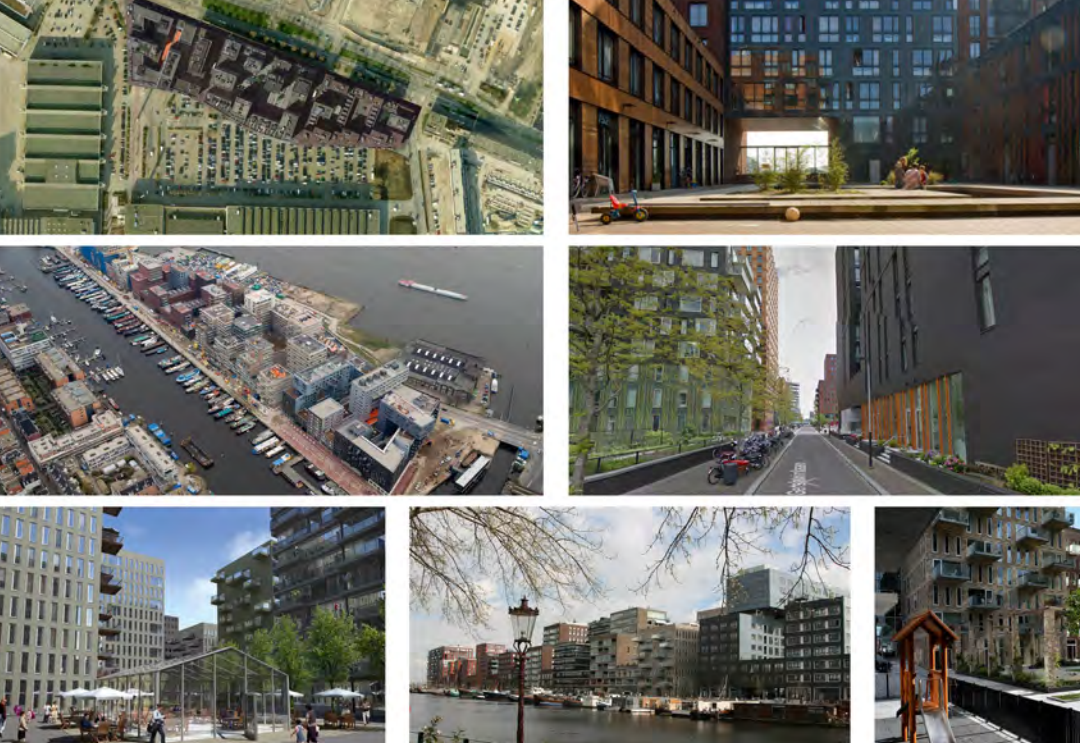
Binnen het raamwerk van de structuur is er flexibiliteit voor verdere invulling in verschillende dichtheden. Ter illustratie zijn drie modellen uitgewerkt.

1. Model Laag is een model in lagere dichtheid dat voortbouwt op de kwaliteiten van Parkhaven, oplopend naar een hogere dichtheid rondom de centruboulevard. In dit model worden gesloten bouwblokken gecreëerd rondom semi-publieke binnenterreinen. De groene kwaliteit bevindt zich dus vooral binnen in de blokken. In dit model kunnen de meeste woningen aan de Croeselaan behouden blijven.

Programma: ca. 750 woningen (P3), 800 woningen en 50.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



Model laag doorsnede



Model medium referenties Westerdokseiland Amsterdam, Paleiskwartier Den Bosch



Model medium



Model medium doorsnede

2. Model Medium is een model met middelhoogbouw dat de overgang vormt tussen het milieu rondom de Veilinghaven naar de hoge dichtheid rondom het station. Verschillende gebouwen vormen samen de bouwblokken, met daarbinnen patio's, groenpockets en terugliggende delen. Een belangrijke rol is voor gestapeld groen: groene dakterrassen en daken, die ook in de derde dimensie het groen voelbaar en beleefbaar maken.

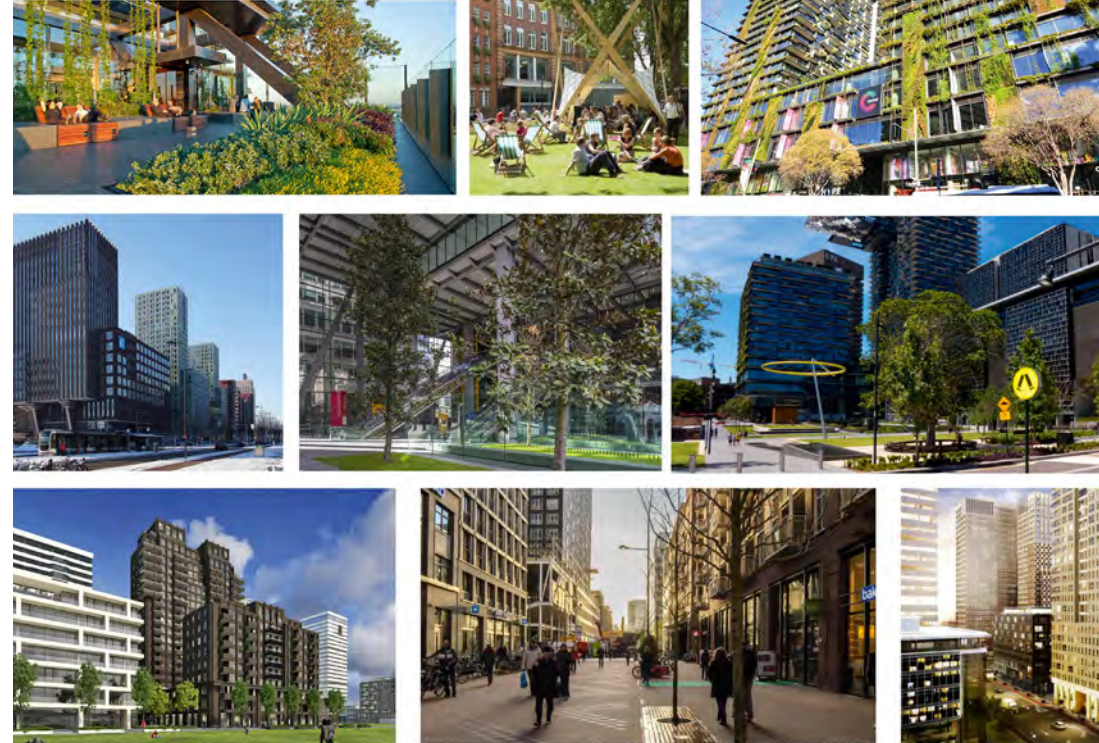
Programma: ca. 1.500 woningen (P3), 1.000 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



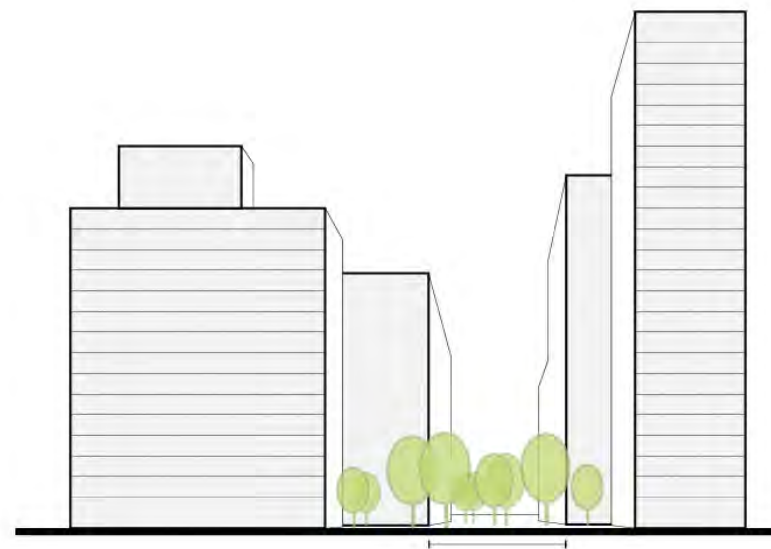
Model hoog

3. Model Hoog, het derde model, gaat uit van hoge dichtheid met hoogbouw rondom een groen tussengebied. Hiermee wordt een nieuw hoogstedelijk gebied aan de stad toegevoegd met ruimte voor een groen en levendig straatleven op de begane grond. De hoge dichtheid zorgt voor extra levendigheid en draagvlak voor voorzieningen in het gebied. Deze dichtheid valt lastiger te combineren met de bestaande laagbouw woningen langs de Croeselaan.

Programma: ca. 2.200 woningen (P3) en 1.200 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



Model hoog referenties: Zuidas Amsterdam, Wilhelminapier Rotterdam



Model hoog doorsnede

4. Model Combi. Op basis van de voorgaande drie modellen, is een vierde model opgesteld dat elementen uit de drie modellen combineert. Vraagstelling hierbij was in hoeverre behoud van de woningen aan de Croeselaan te combineren lijkt met hoogbouw in het gebied. Dit combinatie model gaat uit van handhaven van het merendeel van de bestaande woningen aan de Croeselaan. Ter plaatse van P3 wordt een gebied ontwikkeld van gesloten bouwblokken met strategisch geplaatste hogere volumes. Het gebied krijgt zowel een groen buitenruimte als groene binnenterreinen. Ter plaatse van P1 wordt het medium-model overgenomen.

Programma: ca. 1.300 woningen (P3) en 1.000 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1

4

Kwestie 4 | Stedelijk, stedelijker, stedelijkst?

Utrecht maakt rond het station een metamorfose door in maat en schaal, met grote gebouwen als het stadskantoor, de OV-terminal, en de Rabobank. Bouwen we door met deze maat en schaal, of is het mogelijk hoogstedelijkheid te realiseren die ook intimiteit heeft op straat. Wat past het meest bij de behoefte en opgave van de stad? Wat past het beste bij Utrecht, het Utrecht van nu en het Utrecht van de toekomst? Wat is de Utrechtse vorm van stedelijkheid?

Sluit het Beurskwartier aan op Parkhaven, met een ontspannen woonmilieu? Of moet dit gebied veel stedelijker worden? En wat betekent de keuze voor het Beurskwartier voor de woningen aan de Croeselaan – moeten die worden behouden of gesloopt? In het geval van behoud: hoe is dan de aantakking van het Beurskwartier met de Moreelsebrug?

Geldt het vraagstuk van mate van stedelijkheid ook voor het gebied rond Kop van Lombok. Zijn hier ook verschillende dichtheden denkbaar? Of moet hier 'zoveel mogelijk aansluiten bij het karakter van Lombok' het uitgangspunt zijn?



Model combi

Programma-tabel totaal fase 2 inclusief Kop van Lombok

wonen	2.030 - 3.590 woningen
wonen of kantoor	400 woningen of 40.000 m ² bvo kantoor
kantoor	50.000 m ² bvo
plint grootschalig	4.000 m ² bvo
plint kleinschalig	2.300 m ² bvo
divers (bv: onderwijs)	20.000 m ² bvo

* excl ontwikkelingen fase 1 (Amrath Hotel en Plot Kop Jaarbeurs)

* De genoemde oppervlakten zijn indicatief, er moet rekening worden gehouden met een marge van 25% omhoog en omlaag.



Referenties Kop van Lombok

Kop van Lombok en Stadsentree (Graadt van Roggenweg)

De Kop van Lombok wordt verder vormgegeven – hier wordt de wijk Lombok afgemaakt. De ‘lege ruimte’ wordt ingevuld en er ontstaat een ‘normaal’ stuk stad. Ondanks de ambitie om het autoverkeer terug te dringen, is op het Westplein ook in de toekomst sprake van relatief drukke, maar goed oversteekbare stadsweg. Er zijn twee, sterk verschillende, modellen (met varianten) opgesteld die de stedenbouwkundige structuur bepalen en daarmee de identiteit van de Kop van Lombok. Zo goed als mogelijk wordt op stedenbouwkundig niveau aansluiting gezocht met de Hagelbuurt, het Smakkelaarsveld en de historische binnenstad. De noord-zuid verbinding met het station, het Beurskwartier en de Dichterswijk wordt verbeterd.

Het programma op de Kop van Lombok is hoofdzakelijk wonen (circa 150 woningen), met in de plint een grand café en andere functies. Dit sluit aan bij het karakter van Lombok en sluit aan bij de bebouwing langs de Leidse Rijn. De plek aan het water is geschikt als plein in de zon, in combinatie met de groene route langs het water.

De Graadt van Roggenweg krijgt een veel groenere inrichting – minder auto's betekent minder asfalt. Ook hier zijn twee modellen opgesteld voor een nieuwe inrichting van de straat die elk verschillen in hun ruimtelijke en verkeerskundige opzet. De tramlijn blijft in beide modellen op dezelfde plek liggen, maar de ligging van de weg (symmetrisch of a-symmetrisch in het profiel) en de wijze waarop parkeren wordt gesignaleerd en de aanliggende gebouwen worden ontsloten (al dan niet via een ventweg of parallelstraat) verschilt. Deze profielen zijn uitgewerkt in het document Mobiliteit.

Door nieuwe bebouwing rondom het bestaande NH Hotel – tussen de kruising met de Croeselaan en de Van Sijpesteijnkade – krijgt de Graadt van Roggenweg hier een eigen karakter als stadsentree. In het ontwikkelgebied tussen de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg is ruimte voor 150 tot 200 woningen. In de plint komen functies die passen bij een stadsentree en stationsomgeving.



Huidige situatie



Model 1a - Stadsstraat voorlangs NH Hotel



Model 1b - Stadsstraat achterlangs NH Hotel

Twee modellen, 4 varianten

Twee verschillende principes, -die van de stadsstraat en die van het gescheiden systeem-, zijn denkbaar om de opgave van het Westplein ruimtelijk en verkeerskundig op te lossen. De oplossingen verschillen fundamenteel van elkaar. De eerste oplossing, -de stadsstraat-, kent daarbij een aantal varianten.

Model 1 – Stadsstraat

De weg wordt omgevormd tot een gewone stadsstraat met fiets- en voetpaden aan weerszijden en met al dan niet een groene middenberm. Aan beide zijden van de stadsstraat komt bebouwing met waar mogelijk functies in de plinten. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg ligt de tram in middenligging. De weg gaat laag over de Leidse Rijn, met net voldoende ruimte voor de passage van een rondvaartboot. (Het doorgaande fietspad langs de Leidse Rijn kruist ofwel gelijkvloers ofwel ongelijkvloers.)

Variant 1a– Stadsstraat voorlangs NH Hotel

De omgeving van het NH Hotel, en het NH Hotel, blijft onveranderd, dus inclusief de huidige wegligging die schuin de Leidse Rijn kruist.

Variant 1b– Stadsstraat achterlangs NH hotel

In deze variant gaat de weg achterlangs het NH Hotel. Dit resulteert in een verkaveling, waarin de stadsstraat de Leidse Rijn haaks in plaats van schuin kruist. De route langs de Leidse Rijn wordt aantrekkelijk voor woningbouw en het hotel krijgt een oriëntatie op het water. Omdat in deze variant de straat tussen het NH Hotel en de tramhalte wordt ingepast, zal het lage deel van het hotel moeten verdwijnen.



Model 1c - Stadsstraat zonder NH Hotel

Variant 1c– Stadsstraat zonder NH hotel

De stadsstraat over de Graadt van Roggenweg wordt geheel recht door getrokken tot het Sijpesteijngebouw en eindigt in een brede, groene, organiserende ruimte (tbv tramhalte, P&R en Taxi). De stadsstraat gaat vervolgens met een haakse bocht over de Leidse Rijn.

Om deze variant te kunnen realiseren dient ook het hoge deel van het NH te worden gesloopt.



Model 2 - Gescheiden verkeer

Model 2 – Gescheiden verkeer

Het verkeer richting de binnenstad wordt in dit model gescheiden van het verkeer naar Lombok. Er ontstaan zo twee verkeerssystemen. Eén doorgaand systeem voor al het parkeren (langs Graadt van Roggenweg en aan de Catharijnesingel), en één lokaal systeem voor wijkontsluiting. Een deel van het autoverkeer wordt 'achterlangs' geleid, hoog over, parallel aan het nieuwe HOV viaduct.

Het Lombokplein krijgt zo minder verkeer, maar de Hagelbuurt en de Sijpesteijnkade komen daarentegen geïsoleerder te liggen. In dit model wordt het lage deel van het NH hotel en het Sijpesteijngebouw gesloopt.

5

Kwestie 5 | Oplossing Lombok/Westplein: Geïntegreerde stadsstraat of gescheiden verkeerssysteem?

Iedereen is het erover eens: het Westplein en de Graadt van Roggenweg zijn over gedimensioneerd. Het is hoog tijd dat het gebied rond de Kop van Lombok een leefbaar en prettig stukje stad wordt, maar wél zo dat de historische binnenstad goed bereikbaar blijft. De vraag is op welke wijze dit het beste vorm kan krijgen. Welke oplossing biedt de beste condities voor de ontwikkeling van een goed en aantrekkelijk stukje stad, waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers. Waar het fijn is om te zijn. Waar het veilig is, en groen. En waar ook de auto voldoende door kan.

Kiezen we voor het principe van een goede, 'normale' stadsstraat met voet- en fietspaden, al dan niet met een groene middenberm en aan weerszijden gebouwen met voordeuren? Of kiezen we voor een meer gescheiden verkeerssysteem waar het doorgaand verkeer een eigen route krijgt, en Lombok een eigen ontsluiting krijgt? Aan alle modellen zitten voor- en nadelen. En wat is binnen de verschillende modellen de beste plek voor het zo lang gekoesterde 'Lombokplein'? Is uitbreiding of betere invulling van het Moskeeplein niet al het gewenste plein, of is het interessanter om een tweede, meer intieme, plek toe te voegen? Misschien wel aan het water? Wat past Lombok?



Infocentrum

Adres Stadspaleau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

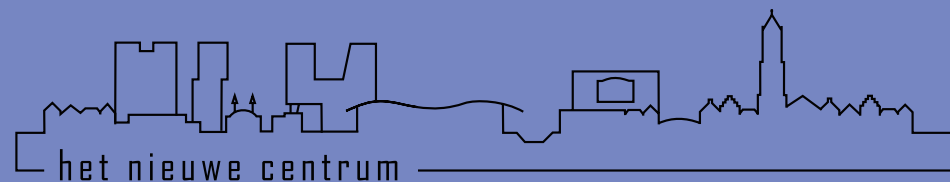
cu2030.nl





Stad op ooghoogte

→ Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...





Bepalend voor het succes van het 'nieuwe centrum' is de mate van levendigheid. Alleen een aangenaam en aantrekkelijk stadsdeel trekt nieuwe bewoners en bezoekers. Een levendige stad is een stad waar veel te zien en te beleven is, waar veel mensen graag komen.

Uit onderzoek van onder meer de Deense landschapsarchitect Jan Gehl en de Amerikaanse urbanist William H. Whyte blijkt dat gebieden waar al veel mensen komen, andere mensen aantrekken. Mensen willen immers kijken en bekeken worden, elkaar tegenkomen en ontmoeten. Het is van belang om in eerste instantie mensen naar een gebied te krijgen – door primaire voorzieningen, publiekstrekkingen – en ze vervolgens ook 'vast te houden' – door andere voorzieningen, een kwalitatieve inrichting van verblijfsruimtes. Een hoge dichtheid draagt bij aan een levendig gebied, zeker als sprake is van een grote variatie aan functies: naast wonen en werken ook parkjes, pleinen, horeca, onderwijs en ontspanning.



De trappen voor stadskantoor: geslaagd voorbeeld van levendige openbare ruimte

In het 'nieuwe centrum' moet ruimte zijn voor verschillende soorten voorzieningen: winkels voor de dagelijkse boodschappen (zoals bakker en supermarkt), speciaalzaken (zoals traiteur en slijter) en zorg en dienstverlening (zoals kapper, huisarts en tandarts). Maar ook horeca en voorzieningen die niet-bewoners naar het gebied trekken, zoals musea, galeries en kleine bedrijfjes en de al geplande megabioscoop. Deze voorzieningen moeten functioneren in wisselwerking met het Jaarbeurscomplex, de stationspassage en het historische stadscentrum.

In dit alles heeft de beleving op ooghoogte een sleutelrol. Het gaat dan om de inrichting en de dimensionering van de straten. Zijn er prettige en veilige routes voor voetgangers en fietsers? Zijn er voldoende 'doorsteken' en informele routes, zodat het gebied 'doorwaadbaar' is? Is het straatprofiel gericht op voetgangers en fietsers (5 à 10 kilometer per uur) in plaats van de auto (50 kilometer per uur). Is er sprake van gemengde straten (shared spaces) die voor iedereen toegankelijk zijn, zodat er geen monofunctionele en doodse straten ontstaan? Lopen mensen onder een bladerdak, horen zij het gefluit van vogels en ruiken zij de geur van bloesem?

Beleving op ooghoogte gaat ook over verblijfsruimtes. Zijn er leuke

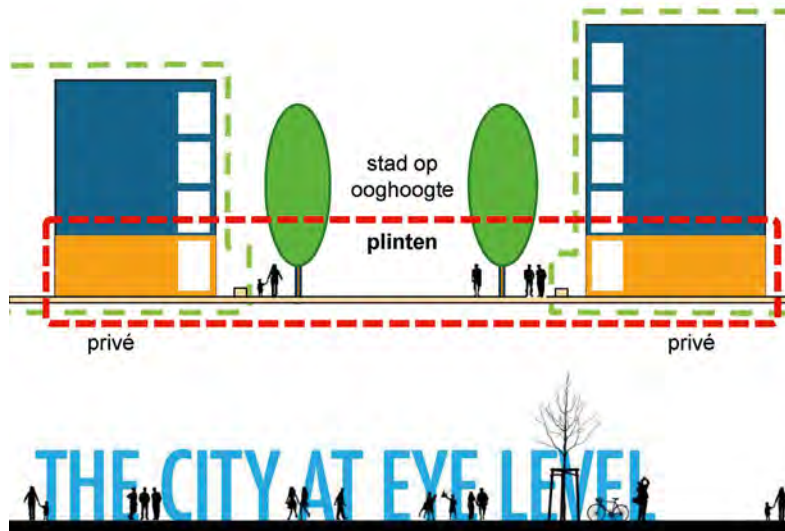


Voorbeeld van placemaking

pleintjes of pocket parks om even uit te rusten, een broodje te eten of koffie te drinken? Liggen deze plekken gunstig in de zon (of in de schaduw) en uit de wind? Bieden ze ruimte aan (tijdelijke) activiteiten: een schommel voor kinderen, een fontein, een podium voor straattheater, enzovoorts?

Beleving op ooghoogte gaat ook over gebouwen. Zijn de gevels goed gedetailleerd en aantrekkelijk? Is er op de begane grond wat te beleven en nodigt de plint uit om naar binnen te kijken of naar binnen te gaan? Wisselen functies elkaar af?

Placemaking is een manier om te komen tot een aantrekkelijk en levendig gebied. Door te luisteren naar bewoners en gebruikers kunnen in de plinten de juiste functies worden geplaatst, voorzieningen waar in de buurt behoefte aan is. Bewoners en gebruikers kunnen ook zelf plekken en ruimtes activeren. Ze komen samen en nemen zelf het initiatief tot (tijdelijke) activiteiten of functies.



De stad op ooghoogte (bron: Stipo)

1. Levendige plinten

De plint is het onderste deel van een gebouw: de begane grond (met soms de eerste verdieping). Plinten zijn belangrijk voor de uitstraling van een straat of gebied. Een plint met winkels, een sportschool en een restaurant geeft reuring in tegenstelling tot een 'blinde' gevel waar niets gebeurt. Monofunctionele straten moeten worden voorkomen – straten met alleen kantoren kunnen overdag levendig zijn, maar 's avonds doods als er niet ook andere functies zijn. Om die reden dragen woningen op de begane grond niet alleen bij aan de levendigheid, maar ook aan de sociale veiligheid: er zijn 'ogen' op de straat gericht, er gaan mensen naar binnen en naar buiten.

Goede plinten ontstaan niet vanzelf. Het is afhankelijk van de samenwerking tussen de hardware, de software en de 'orgware'. De hardware gaat over fysieke elementen (omvang van de units, plinthoogte, flexibiliteit, gevel, architectuur) en is vooral beïnvloedbaar gedurende de planontwikkeling. De software gaat over het eigenlijke gebruik: hoe mensen door het gebied lopen (routes), wat de doelgroep is (bewoners, werkers, bezoekers), de aantrekkelijkheid van het gebied, enzovoorts. De 'orgware' gaat over de organisatie om bovenstaande voor



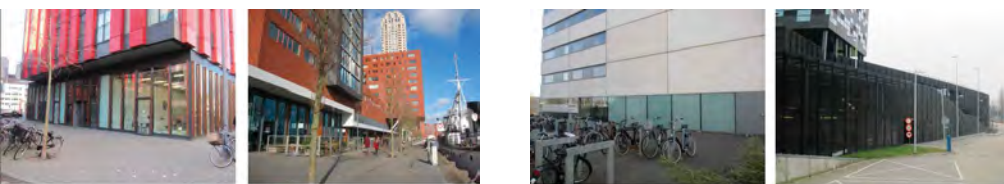
Aantrekkelijke plint, met veel verschillende functies (bron: Stipo)

elkaar te krijgen: wie zijn eigenaren, welke strategieën worden gehanteerd, hoe wordt samengewerkt, wat zijn sturende middelen, hoe ziet het totale portfolio eruit?

Voor het 'nieuwe centrum' zijn de volgende aspecten van belang om te komen tot een succesvolle ontwikkeling van plinten.

Goede verbinding met de omgeving

1. Het gebied is ingebed in de omgeving en onderdeel van het netwerk van doorgaande fiets- en looproutes. Het gebied zelf heeft een fijnmazige structuur.
2. Looproutes zijn belangrijk voor een afwisselende en rendabele invulling van plinten. Publiekstrekkingen zijn nodig om 'loopstromen' op gang te brengen.
3. Verbindingen naar parken en pleinen voor een volwaardig netwerk van openbare ruimtes.



Voorbeelden van open, aantrekkelijke plinten



Voorbeelden van dichte plinten



Goede plintinvulling: Voormalige Kunstzone in de Rabobank

Goede openbare ruimte (straten/pleinen)

1. In de openbare ruimte is sprake van 'loopplesier': een balans tussen auto, fiets en voetganger. Het is aangenaam om in het gebied te verblijven en te wandelen (ook afhankelijk van klimatologische aspecten, zoals wind, geluid, zon en schaduw). De inrichting en de aanwezigheid van groen hebben een rol in de kwaliteitsbeleving.
2. Er bestaat samenhang tussen stedenbouw, architectuur en buitenruimte. Straten en pleinen hebben een menselijke maat, gebouwen dragen bij aan de beleving en de levendigheid van de openbare ruimte.
3. Het netwerk van openbare ruimtes nodigt uit tot dwalen. Herkenbare objecten en een hiërarchie in plekken – weg, straat, plein – zorgen voor oriëntatie. Deelgebieden hebben duidelijke ingangen en entrees.



Schommels in de openbare ruimte

Goede gebouwen

1. Plinten hebben een hoge mate van flexibiliteit, in hoogte (plint-hoogte circa 4 meter), in bestemming, in mogelijke invulling (kleine units die tot een grote unit geschakeld kunnen worden).
2. Het gaat om een veelheid aan units (entrees), variëteit aan functies (doelgroep, herkomst) en meerdere bezoekenredenen.
3. De architectuur is rijk in materialisatie en detaillering (dus geen vlakke gevelwand). De plint heeft een verticale geleding die bijdraagt aan de menselijke maat en schaal. Zichtbaarheid is belangrijk, maar al te veel glas is niet wenselijk (vanwege spiegeling en afstandelijkheid).
4. Van belang is de overgang van gebouw naar straat, van privé naar publiek. Een zone met 'verandagevoel' – beschut, maar met uitzicht op de straat. Een zone met mogelijkheden voor terrassen, geveltuinten en uitstalruimtes. Ook de entrees tot appartementencomplexen en kantoorgebouwen zijn onderdeel van deze overgangszones – duidelijke ruimtes die de ingang markeren.
5. Parkeren gebeurt volledig uit het zicht (ondergronds en op afstand). Bergingen, afvalpunten en expeditiestraten worden zorgvuldig ingepast.



Aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte: visualisatie ontwerp jaarbeursplein

2. Strategie voor levendige plinten

In het 'nieuwe centrum' staat de voetganger centraal – dit is dan ook het uitgangspunt voor het creëren van levendige plinten. De beleving van de voetganger wordt bepaald door onder andere de volgende aspecten.

- Wat komt de voetganger tegen?
- Wat ziet de voetganger?
- Hoe is de publieke ruimte ingericht – materialen, groen, elementen, kwaliteit?
- De plinten: wat gebeurt er, wat valt er te beleven?



Openbare ruimte met spelaanleidingen

Een zogenoemde plintenkaart (zie pag. 9) geeft aan waar in het plangebied welk type plint gewenst is. Deze kaart is afgestemd op de geplande inrichting van de openbare ruimte. Omdat niet overal koffiebars komen en utilitaire ruimtes ook nodig zijn, zijn de plinten gekoppeld aan de positie in het netwerk van openbare ruimtes.



Visualisatie: terras voor Stads Kantoor

Langs de hoofdroutes komen belangrijke publiekstrekkingen: horeca, cultuur, leisure en entertainment. Aan de secundaire routes komen minder publieke, maar wel levendige invullingen: wijkwinkels en voorzieningen voor persoonlijke dienstverlening, maar ook wonen, kantoren en andere werkruimtes. Deze ruimtes vragen een andere benadering – onder andere op het gebied van privacy in het geval van woningen – dan de publieksvoorzieningen aan de hoofdroutes. Utilitaire plinten bieden ruimte aan logistieke functies – entrees parkeergarages, expeditiestraten. De materialisatie en de detaillering kunnen het utilitaire karakter een aangename uitstraling geven.

Aan de uitwerking worden randvoorwaarden gesteld. Zowel functioneel – type, aantal, openbaarheid – als architectonisch – transparantie, detaillering, verticaliteit, materialisatie.



De architectuur is rijk in zijn materialisatie en detaillering. De wandafwerking na sloop parkeergarage aan NH hotel.



Voorbeeld van fraaie architectonische gevelafwerking bij grotere geveloppervlak Fira de Barcelona

3. Programmering en organisatie

Het vullen van plinten met aantrekkelijke functies is niet eenvoudig. Er is op veel plekken programma nodig: een publiek programma voor de Centumboulevard (ook op het terrein van Jaarbeurs) en voorzieningen op strategische plaatsen aan de randen en programma voor de nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebouwen. Niet altijd hoeft de volledige diepte van het gebouw benut te worden, zolang het deel aan de straat maar aantrekkelijk is.

Het programma is niet onuitputtelijk en het gevaar van leegstand ligt op de loer. Bovendien is in het 'nieuwe centrum' maar beperkt ruimte voor winkels en horeca. Nauwkeurig zoeken naar ander programma zal nodig zijn. Voor de invulling en de programmering van de plinten zijn drie modellen denkbaar.

Traditioneel: ontwikkelaar en makelaar

Normaal gesproken is de ontwikkelende partij verantwoordelijk voor de bouw en invulling van de gebouwplint. Voor de invulling wordt vaak een makelaar ingeschakeld. Het is de vraag of toekomstige gebouw-eigenaren – vaak beleggers – het belang zien van een goede plintinvulling. Als de betrokkenheid gering is, de grondprijs hoog en het beschikbare programma klein, wordt een goede invulling moeilijker.

Een 'plintenmanager'

Een 'plintenmanager' helpt ontwikkelaars bij de invulling van hun plinten. Hij is de schakel tussen ontwikkelaar, gemeente en diegenen die op zoek zijn naar ruimtes. Met hulp van (dwingende) maatregelen – leegstandsboete, branchering – kan de plintenmanager zorgen dat de plinten worden gevuld met de juiste voorzieningen. De leidraad hiervoor is de plintenkaart.

Eigen plintenorganisatie

Een alternatief is om het beheer en de invulling van plinten onder te brengen bij een speciaal opgerichte plintenorganisatie voor het 'nieuwe centrum'. Dit kan een bedrijf of stichting zijn of een publiek-private samenwerking.

- De plintorganisatie verzorgt de programmering in het gehele plangebied.
- De plintorganisatie hanteert een strategie op gebiedsniveau.
- De huur is variabel. Een huurprijs die is afgestemd op de omzet of het vermogen biedt kansen voor startende ondernemers.
- De opbrengsten per plint hoeven niet gelijk te zijn.



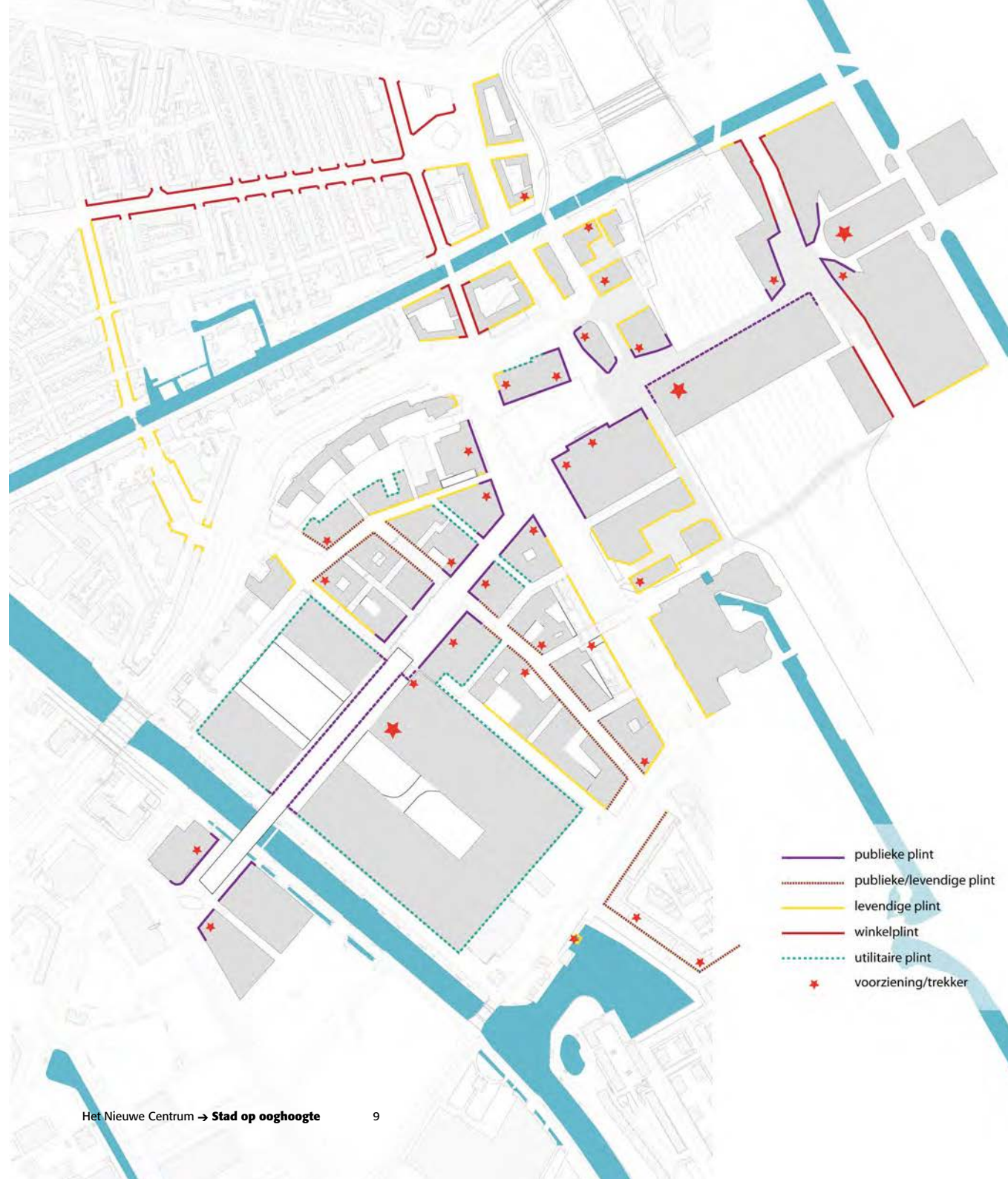
6

Kwestie 6 | Stad op ooghoogte: hoe krijgen we en houden we de plinten levendig?

Voor een aantrekkelijk centrumgebied is wat op de begane grond van de gebouwen gebeurt cruciaal: zijn de onderste verdiepingen mooi en aantrekkelijk afgewerkt? en is er iets te beleven, zijn er leuke en toegankelijke functies in de plint? Alleen een verhoogde verdiepingsvloer met veel glas blijkt onvoldoende. Ook hopen op goede functies op de juiste plekken is niet toereikend.

Een eerste vraag gaat over beschikbaar programma. Kunnen we programma bedenken dat geschikt is om de Centrumboulevard en de Jaarbeurspassage op een aantrekkelijke wijze te vullen? Zodat dit straks inderdaad kan fungeren als sociaal veilige en prettige route? Vast staat dat er geen ruimte is voor nog meer winkels; en ook het aantal cafés en restaurants dat het gebied kan hebben is natuurlijk eindig. Is een bepaald werkmilieu voor starters of kunstenaars als invulling van de plinten een realistisch idee? En zijn we dan ook bereid om genoeg te nemen met een lagere opbrengstverwachting voor de plint? Kunnen we dat afspreken met bedrijven?

Is een organisatie denkbaar, zoals parkmanagement op bedrijventerreinen of winkeliersverenigingen in winkelstraten, die op lange termijn een samenhangende invulling garandeert? Moeten hele plinten in handen komen van één partij? Willen we hier voor kiezen? En zo ja, wie is dat dan?





Infocentrum

Adres Stadsplateau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

cu2030.nl





Gezondheid

➔ **Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...**





Kantoor Medibank Melbourne (binnen)



Op deze wijze dragen kleine parkjes in hoogstedelijk gebied bij aan gezond leefmilieu (Pocket park New York)

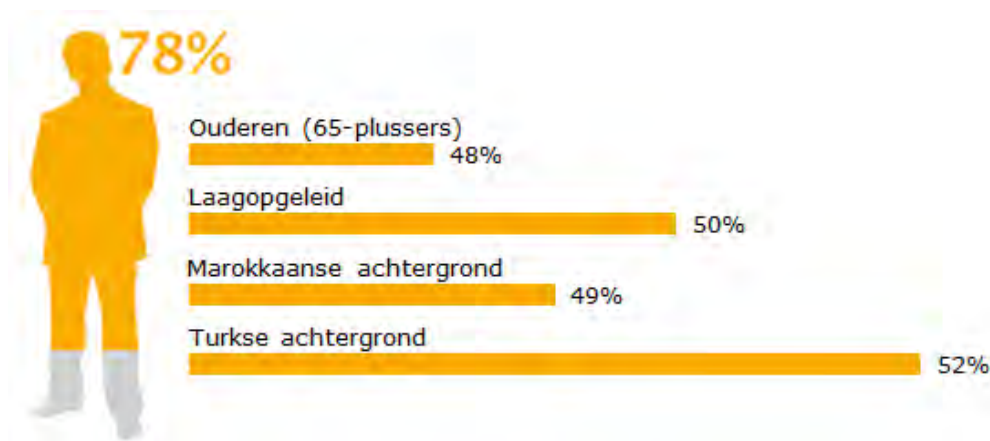


Gezonder aanbod onder andere op utrecht Centraal draagt bij aan een gezondere leefstijl

Utrecht is een gezonde stad waar mensen graag wonen. Utrecht wil ruimte bieden aan meer mensen. Het groen rond de stad willen we behouden, want groen is mooi, waardevol en gezond. Dus we gaan inbreiden. En niet ten koste van de leefkwaliteit. We maken tegelijkertijd ruimte voor meer mensen en ruimte voor meer kwaliteit. De herontwikkeling van het westelijk deel van het stationsgebied is een plek waar deze ambitie werkelijkheid kan worden. Het 'nieuwe centrum' zal aantonen dat verdichting kan samengaan met kwaliteit – dat centrumontwikkeling leidt tot een stad met gezonde mensen, tot een gezonde leefomgeving, tot gezonde bedrijvigheid.

De Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' licht een tipje van de sluier van hoe een gezonde stad eruit kan zien. Daken worden benut, bijvoorbeeld voor groen. Auto's zijn minder dominant en fietsers en voetgangers staan centraal – helemaal niet gek in een gebied dat grenst aan het grootste ov-knooppunt van Nederland.



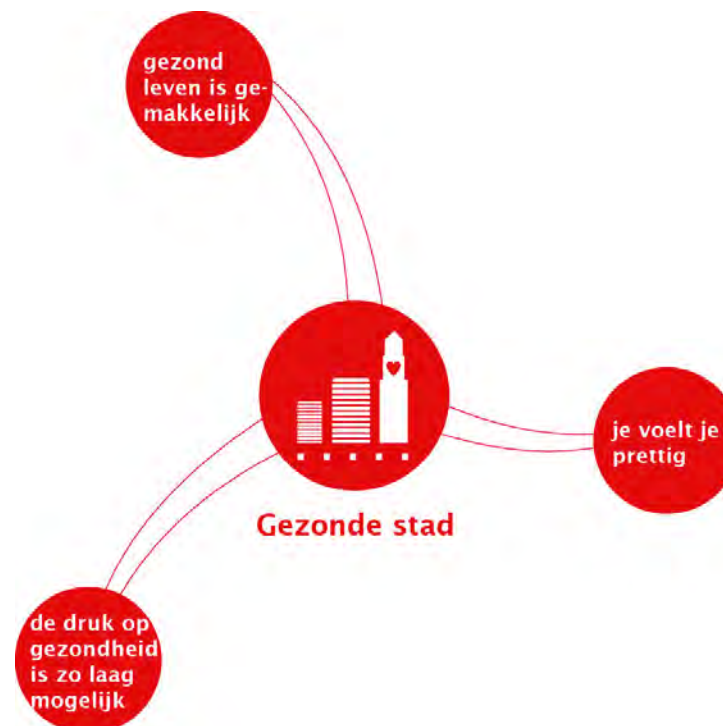


Percentage volwassen Utrechtse dat zichzelf gezond voelt, 2012.

Gezondheid in Utrecht

78 procent van de volwassenen Utrechtse voelt zich gezond; onder jongeren ligt dit percentage nog iets hoger. Maar binnen deze groepen zijn de verschillen groot: slechts de helft van de ouderen, laagopgeleiden en Utrechtse van allochtone afkomst voelt zich gezond. Ook ervaren deze groepen minder regie over hun leven – zaken lijken hen te overkomen.

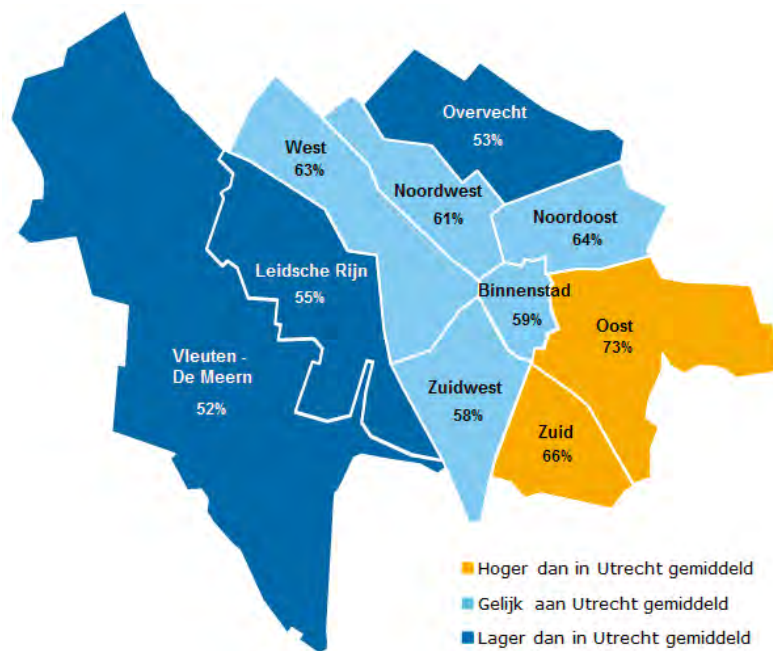
Utrecht wil deze verschillen in gezondheid verkleinen. En ook de gezonde mensen gezond houden.



Naar een gezond Nieuw Centrum

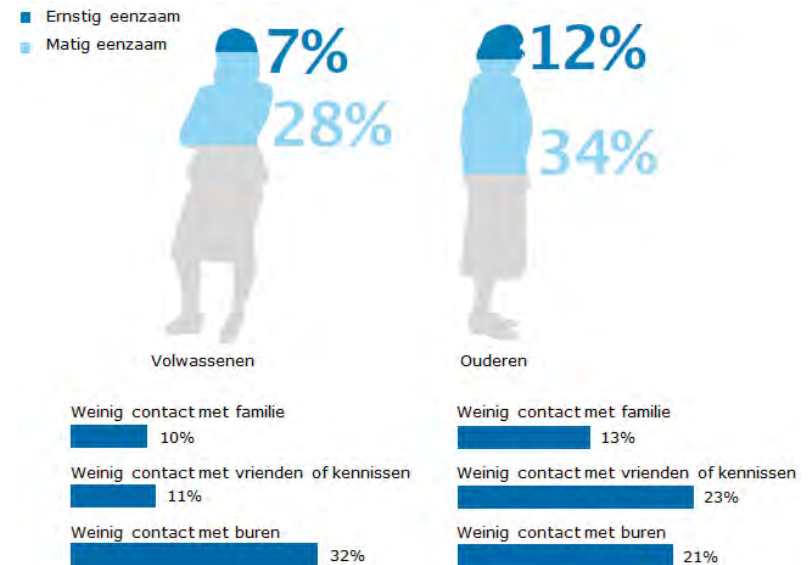
Het Nieuwe Centrum heeft niet alleen invloed op de mensen die daar komen wonen, maar ook op alle Utrechtse (en bezoekers van buiten) die er komen. Een centrum is er voor iedereen. In het nieuwe centrum kunnen we ruimtelijk bijdragen aan gezondheid door te zorgen voor werkgelegenheid en een gezonde leefomgeving. Creëren van werkgelegenheid doen we door kantoren, hotel, horeca en leisure toe te voegen aan het gebied en ruimte te maken voor (kleinschalig) initiatief. De fysieke leefomgeving gezonder maken, doen we door in te zetten op drie pijlers: gezond gedrag is gemakkelijk, de milieudruk is laag en je voelt je er prettig.

Wat betekent dat? De druk vanuit milieu op gezondheid betreft vooral luchtverontreiniging en ongewenst geluid. Belangrijkste bron hiervan is gemotoriseerd wegverkeer. Terugdringen en schonere maken van het autoverkeer zijn dan ook belangrijke onderdelen in het creëren van een gezond nieuw centrum. Evenals het toepassen van geluidluwe gevels aan woningen.



Percentage volwassen Utrechters dat voldoende beweegt, volgens de beweegnorm

Daarnaast willen we dat de omgeving mensen verleidt om zelf gezonde keuzes te maken. Welke gezonde keuzes zijn nodig? De meeste ziekte wordt veroorzaakt door roken, overgewicht, lichamelijke inactiviteit en ongezond eten en drinken. We willen niet zover gaan dat we een rookverbod instellen in de openbare ruimte. De ruimte kan wel bijdragen aan het tegengaan van overgewicht en inactiviteit. In de buurten rondom het nieuwe centrum beweegt 40 procent van de volwassenen niet voldoende. Hier ligt een belangrijke opgave voor het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte.

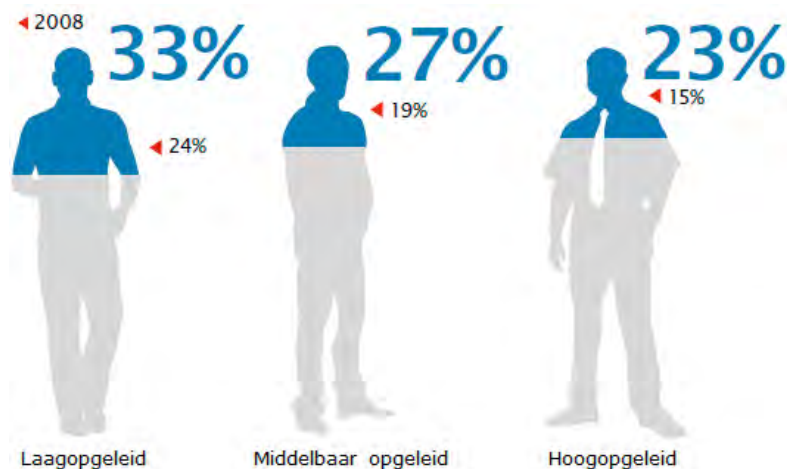


Percentage volwassen Utrechters dat eenzaam is

Ongeveer de helft van de mensen eet niet genoeg groente en fruit. Nog zo'n uitdaging waar we mogelijk met moestuinen en met het aanbod van de horeca en eventuele winkels in het gebied de gezonde keuze gemakkelijk kunnen maken. Een gezond aanbod past ook bij een gezonde identiteit van het gebied.

Of je je prettig voelt in je leefomgeving heeft te maken met ontmoetingsruimte, aanwezigheid van groen en water, zon en wind, ontspanning, levendigheid, cultuur, menselijke maat en routes.

Opvallend veel Utrechters zijn eenzaam, zo blijkt uit de Volksgezondheidsmonitor. En een derde van de volwassenen heeft weinig contact met burens. In de herontwikkeling van het nieuwe centrum staat ontmoeting dan ook op de agenda. Verschillende ontwerpingsrepen zijn denkbaar om aan ontmoeting bij te dragen: plekken waar je met mensen af kunt spreken, zowel in de openbare ruimte als in gebouwen, ruimte voor groepssporten, brede stoepen of voortuintjes waar je je burens treft, gemeenschappelijke ruimtes in appartementencomplexen, gezamenlijke



Percentage volwassen Utrechters met overspannenheid of stress in 2012 (blauwe cijfers) vergeleken met 2008 (rode driehoekjes)

buitenruimtes en goede verbindingen tussen buurten die ook geschikt zijn voor 8- en 80-jarigen.

Ook stress is een probleem. Bij laagopgeleiden komt stress nog meer voor dan bij hoogopgeleiden. De fysieke omgeving kan stress niet voorkomen, maar wel beperken door geluidsniveaus in de hand te houden. En de omgeving kan bijdragen aan herstellen van stress, bijvoorbeeld door groen. Wat dat betreft ligt er vanuit de buurten rondom het nieuwe centrum een opgave: veel bewoners zijn ontevreden over het kijken en gebruiksgroen daar. In het nieuwe centrum willen we dus groen toevoegen. Geluidluwe zijdes aan de woningen zijn ook van groot belang voor ontspanning en goede nachtrust.

Toolbox Gezonde verstedelijking

Ontwerpbureau Posad heeft voor gemeente Utrecht een toolbox gezonde verstedelijking gemaakt. Zij kwamen al snel tot de conclusie: een gezonde stad is een stad met gezonde mensen. Het gaat dus om de mensen. Posad kwam met 5 'geboden' voor in de leefomgeving: beweeg meer, adem schone lucht, eet en drink gezond, krijg voldoende zonlicht maar niet te veel, verminder stress. Deze zijn overeenkomstig met wat we hiervoor hebben geconcludeerd over wat nodig is in de fysieke leefomgeving. Posad heeft dit vervolgens vertaald naar ruimtelijke regels voor gezonde verstedelijking:

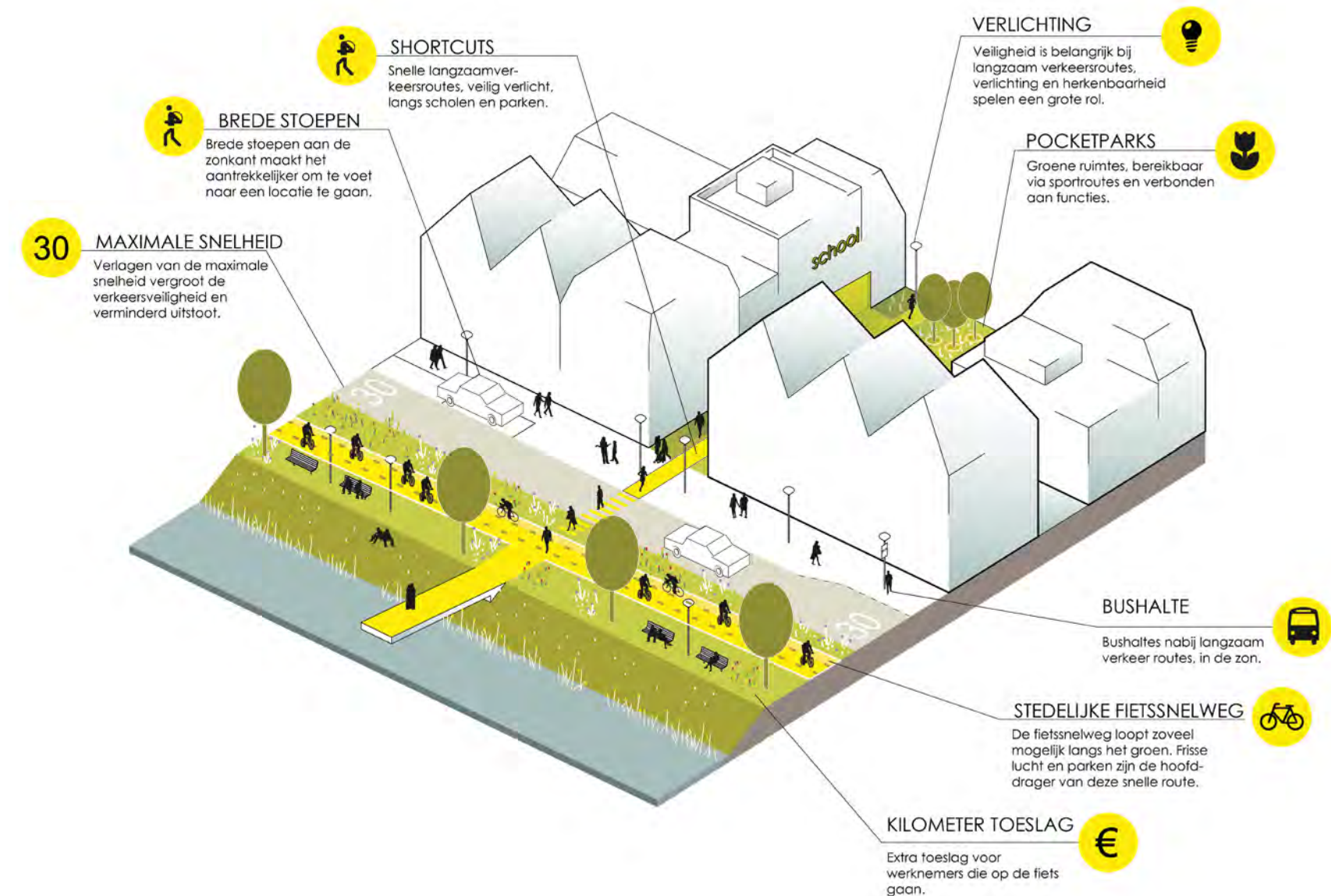
1. Gezond verplaatsen door de stad
2. Publieke ruimte inrichten voor bewegen, recreëren, ontmoeten en sporten
3. Synergie tussen publieke en private ruimte (werk, school, zorg, voorziening)
4. Gezonde basisvoorzieningen (drinkwater, zorg, informatie, voeding)

Voor elk van deze ruimtelijke regels is een ontwerp getekend, als denkrichting voor het ontwerpen van de ruimte.

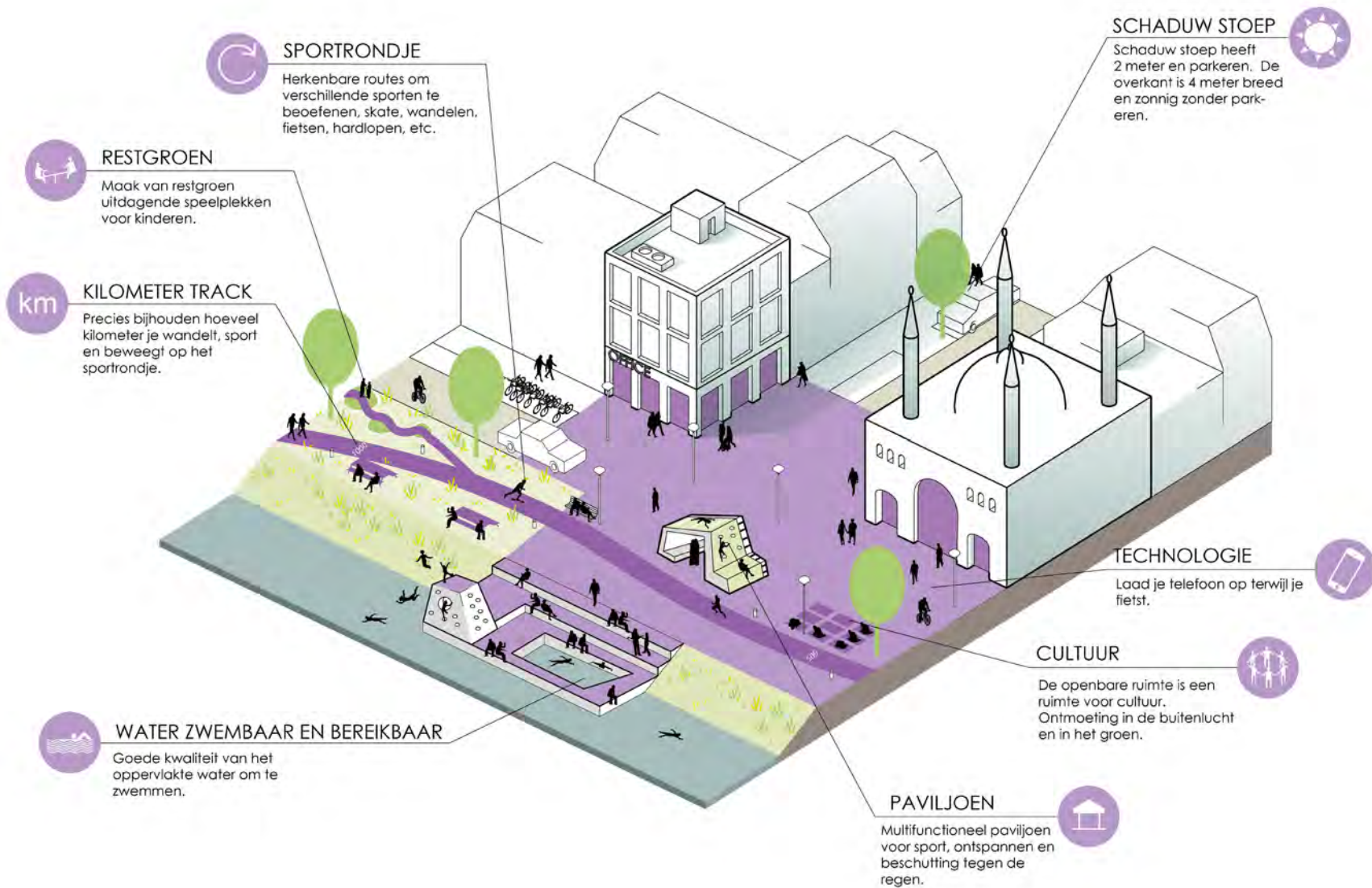
Gezonde doelen

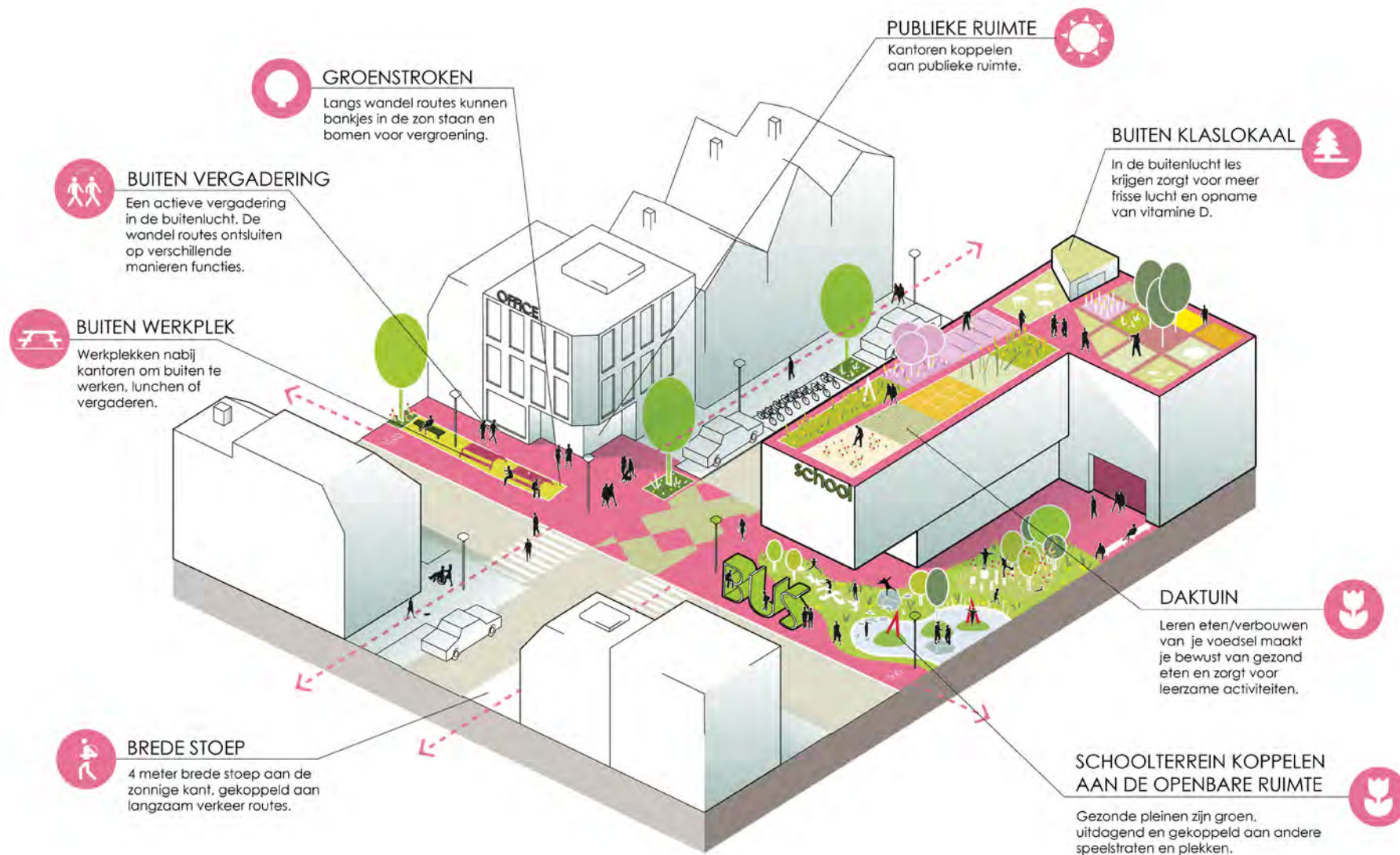
Alle voorgaande informatie leidt tot de volgende doelen voor de gezondheid van de mensen in het nieuwe centrum:

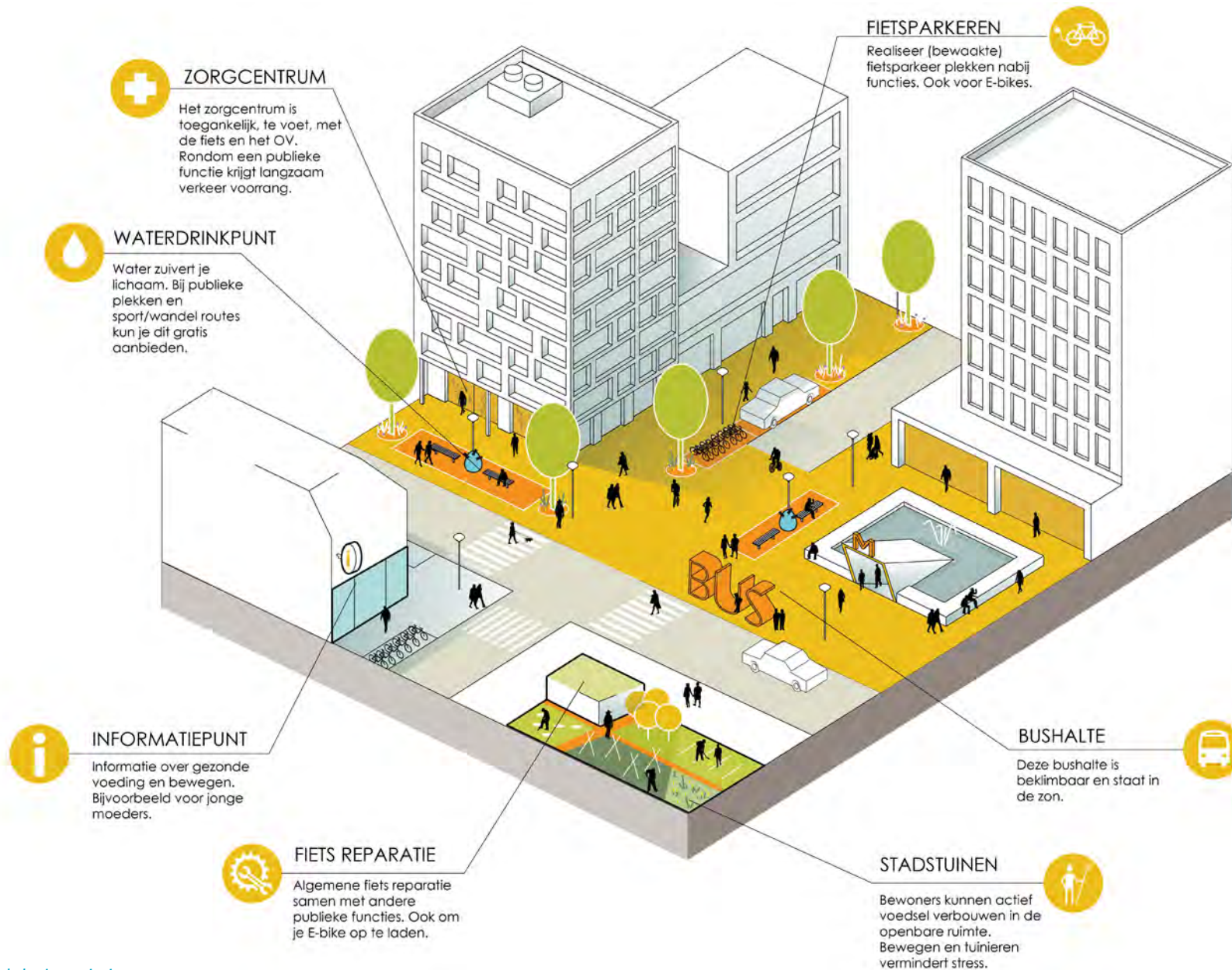
- Luchtverontreiniging en geluidbelasting zijn zo laag mogelijk
- Elke woning heeft een geluidluwe zijde
- Bewoners van het nieuwe centrum kunnen gemakkelijk minimaal 30 minuten per dag bewegen.
- Bewoners van het nieuwe centrum kunnen gemakkelijk hun burens leren kennen en hebben voldoende mogelijkheden om anderen te ontmoeten.
- Iedereen in het nieuwe centrum heeft toegang tot plekken om te ontspannen.
- Iedereen in het nieuwe centrum heeft toegang tot gezond voedsel.
- Iedereen in het nieuwe centrum heeft toegang tot dagelijkse voorzieningen en gezondheidszorgvoorzieningen.
- Het nieuwe centrum is een stadsdeel met een gevarieerde bevolkingssamenstelling.
- De openbare ruimte is aantrekkelijk en groen.
- De openbare ruimte is geschikt voor jong en oud.
- In het nieuwe centrum wordt extra werkgelegenheid gecreëerd.



Gezond verplaatsen door de stad







Gezonde basisvoorzieningen

De grenzen aan de mogelijkheden

Deze doelen kunnen echter niet allemaal zonder meer gehaald worden. Als gezondheid leidend is in de herontwikkeling van het westelijk deel van het stationsgebied ontstaan hier en daar conflicten met andere belangen en eerder gemaakte afspraken.

In het 'nieuwe centrum' dat pal naast een groot ov-knooppunt ligt, zijn auto's minder noodzakelijk. Maar in de eerste fase van de ontwikkeling van het stationsgebied zijn keuzes gemaakt waardoor veel auto's in het gebied worden toegestaan. Deze afspraken betreffen nieuwe parkeergarages, autobereikbaarheid van reeds bestaande bedrijven, en een goede autoverbinding met de binnenstad.

Wat wél kan met het oog op een gezonde leefomgeving is er voor zorgen dat bij de nieuwe ontwikkeling zo min mogelijk nieuw autoverkeer wordt toegevoegd, een lage parkeernorm dus voor de nieuwe ontwikkelingen, in combinatie met parkeren op afstand en schone deelauto's.

Bedrijven in het gebied kunnen meer gezondheidsmaatregelen nemen, zoals het sterker verleiden van medewerkers om met de fiets of het openbaar vervoer te reizen, en hen ook aanmoedigen om in lunch- en koffiepauzes naar buiten te gaan. Daarnaast zou het mooi zijn wanneer bedrijven werk- en stageplaatsen bieden aan mensen uit de buurt. Dit kan echter niet worden meegenomen in een structuurvisie. Wanneer bedrijven gezondheid hoog in het vaandel hebben en gesitueerd zijn in een gezonde omgeving, heeft dat een positief effect op de productiviteit van de medewerkers, profilering en uitstraling.

Maar bedrijven bepalen natuurlijk hun eigen beleid. Wat wél kan is dat Utrecht bedrijven kan stimuleren in het bevorderen van gezond gedrag, door zelf vanuit het stadskantoor het goede voorbeeld te geven, en door een gerichte uitvraag te stellen bij aanbesteding.

Ook de ontwikkelaars zijn nodig om een gezond nieuw centrum te creëren. Ontwikkelaars staan bij gebouwontwikkeling voor een complexe opgave met een breed pakket van wensen en eisen. Maar toch, als ontwikkelaars 'gezonde' gebouwen realiseren, ruimte reserveren voor gemeenschappelijke en maatschappelijke functies (tegen betaalbare huurprijzen) en omwonenden en gebruikers mee laten denken over het ontwerp, is dat hoe dan ook goed voor hun uitstraling als maatschappelijk ondernemer. Het werkt innovatie in de hand en leidt tot een aantrekkelijke omgeving waardoor gebouwen in waarde zullen stijgen. Utrecht kan ontwikkelaars gezondheidsdoelen meegeven bij de uitvraag. Niet als eis maar als uitdaging aan de markt in hun ontwerp.

Er komen heel veel nieuwe mensen in het gebied, samen met de geplande nieuwbouw op het nabijgelegen Defensierrein. Voor gezondheid is het belangrijk dat winkels met gezonde voeding, zorgvoorzieningen en onderwijs- en sportfaciliteiten op korte afstand, liefst loopafstand -, aanwezig zijn.

Het Nieuwe Centrum ontwikkelt zich stapsgewijs. Net als bij andere gebiedsontwikkelingen is het lastig om de ontwikkeling van voorzieningen gelijk op te laten gaan met de groei van het aantal inwoners en bezoekers. In centrumgebieden is de grond meestal schaars en duur: je kunt er niet zomaar een sportaccommodatie aanleggen.

Wat wél kan is om bij de ontwikkeling van het Nieuwe Centrum (dagelijkse) voorzieningen hoog op de agenda te zetten, en om steeds te bezien of slimme vormen van dubbelgebruik mogelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan hockey op de daken van de Jaarbeurs. Bij het bepalen van de invulling van plinten is het wellicht mogelijk om extra in te zetten op de vele aspecten van 'gezond', onder andere 'gezonde voeding'.

Een laatste dilemma is de geluidsoverlast door laden en lossen van Jaarbeurs. De bedrijfsvoering van Jaarbeurs brengt met zich mee dat op een groot aantal dagen van het jaar met grote vrachtwagens rond de Jaarbeurs wordt geëxpedieerd.

Wat wellicht kan is de expeditie zodanig wordt gesitueerd dat overlast voor omwonenden wordt voorkomen. Een andere mogelijkheid is wellicht dat de expeditiestraten worden ingepakt.

Verdere doorwerking van de plannen van Jaarbeurs moet uitwijzen of dit mogelijk is.

7

Kwestie 7 | Hoe groen moet het worden? Wat is de juiste inzet?

Het plangebied is in de huidige situatie niet erg groen, in tegen-deel. Asfalt en 'harde' glazen en betonnen gebouwen domineren het beeld. Hier is veel te winnen. Gezond en duurzaam is het uitgangspunt: daar levert 'groen' een belangrijke bijdrage aan. In hoeverre willen we groen de ruimte geven? Ten koste van wat kiezen we voor groen?

Dit begint met het realiseren van groene routes en rondjes door en rond het plangebied in aansluiting op (groene) routes door de stad. Voor echt groene routes moeten we dan wel slim omgaan met kabels en leidingen. Op een manier dat voldoende ruimte overblijft voor grote bomen. Klinkt simpel, maar is een lastige opgave, zeker in een compact stedelijk milieu. Ook willen we echt groene deelgebieden maken. Dit sluit aan op tal van ambities: een aantrekkelijke plek voor ontmoeting en beweging, ruimte voor waterberging, isolatie door grasdaken, reductie van hittestress, enzovoort. De manier waarop we groen in de deelgebieden inzetten biedt ruimte voor discussie: kiezen voor één stadspark?, kleinere pocket-parks?, of groen in binnengebieden? Tenslotte kunnen we ook op gebouw niveau kiezen voor groen. Dat betekent gebouwen met groene daken, balkons met groen, groene atria en groene gevels. Ingewikkeld te maken en nog ingewikkelder in beheer. Maar wél een forse bijdrage aan het groene karakter, zeker in een hoogstedelijk gebied. Is het realistisch dat van andere partijen te verwachten? Hoe ver willen we gaan?



Bosco, Milaan



Gemeenschappelijke woonruimte, binnen en buiten



Kantoor Medibank Melbourne (buiten)



Ruimte voor ontmoeting bij de Bibliotheek van de toekomst



Beleving & onthaasting bij de piano in de stationshal

Zo maken we het nieuwe centrum gezond

Er zijn, zoals hierboven kort beschreven, veel belangen die de ontwikkeling van een gezond Nieuw Centrum in de weg kunnen zitten. Een duidelijke stellingname is nodig; op de onderstaande punten zetten we in ieder geval in:

Verbindingen voor langzaamverkeer, en rondjes

We zetten vol in op langzaam verkeer verbindingen. Verbindingen van oost naar west over het spoor. Verbindingen tussen het nieuwe centrum en de omliggende buurten. Verbindingen binnen het gebied. Ook geschikt voor acht- en tachtigjarigen. Voor verschillende doelgroepen in het gebied plannen we relevante looproutes. Denk aan lunchwandelingen voor werknemers, boodschappenrondjes, avondwandelingen voor bewoners, aansluiting op hardlooproutes en veilige routes naar school. En vanuit het Nieuwe Centrum loop je gemakkelijk naar het 'rondje stadseiland'.

Lage parkeernorm en parkeren op afstand

Het autoverkeer wordt sterk teruggedrongen. Het Westplein, de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan hebben straks aanzienlijk minder auto's dan voorheen. Veel auto's worden afgevangen aan de rand van het nieuwe centrum en kunnen parkeren aan de overzijde van het Merwedekanaal. In het Beurskwartier worden nauwelijks parkeerplaatsen gerealiseerd. Toekomstige bewoners die niet zonder auto kunnen, kunnen parkeren op afstand of gebruik maken van deelauto's. Schoon vervoer kan op meer plekken terecht dan vervuilend vervoer. Op zoveel mogelijk plekken krijgen voetgangers voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Substantieel groen

In het gebied zal een sterke vergroening plaats vinden. Grote bomen, daktuinen, verticaal groen en pocket parks. Dit groen dient vele doelen tegelijk: gezondheid, verkoeling, waterberging, biodiversiteit en een aantrekkelijke, wellicht zelfs iconische, uitstraling. Waar mogelijk komen moestuinen, die door bewoners beheerd worden.



Inrichting die uitdaagt om te spelen en te bewegen

"De Stoep - Ontmoetingen tussen huis en straat" Eric van Ulden, 2015

Ontwerp gericht op diversiteit en ontmoeting

In het nieuwe centrum komt ruimte voor diversiteit. Er komen woningen voor diverse doelgroepen, van verschillende afmetingen, in verschillende prijsklassen. Ontwikkelaars krijgen gezondheidsdoelen mee en worden zo uitgedaagd tot gezonde ontwerpen. Een geluidluwe zijde is daarbij een minimeis: ontmoeten, bewegen en 'shared economy' zijn de uitdagingen. (Toekomstige) gebruikers van het gebied kunnen meedenken over tijdelijke inrichting t.b.v. placemaking en over ontwerp en inrichting om goed aan te sluiten op hun wensen en daarmee de gebruikswaarde te vergoten.

Toegankelijk voor iedereen

Uiteraard is de ambitie voor het Nieuwe Centrum om de gebouwde omgeving zo vorm te geven dat deze toegankelijk en uitnodigend is voor iedereen, ongeacht zijn of haar lichamelijke, verstandelijke, psychische en zintuiglijke vaardigheden en beperkingen.

8

Kwestie 8 | Gaan we anders om met de auto tbv leefbaarheid en gezondheid?

Het is denkbaar -en ivm de bereikbaarheid wellicht een must- om in het 'nieuwe centrum' zeer lage parkeernormen toe te passen, bijvoorbeeld in combinatie met autodelen. Het wordt immers een hoogstedelijk gebied met een nadruk op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een deel van de parkeerbehoefte kan 'op afstand' worden opgelost, aan de westkant van het Merwedekanaal. Het grote voordeel is dat autoverkeer in het gebied zelf minimale hinder veroorzaakt, waardoor verdichting en een hoogwaardige openbare ruimte kansrijk zijn.

Veruit de belangrijkste voorwaarde voor gezondheid en gezond gedrag waar we vanuit de gebiedsontwikkeling invloed op hebben, is de ruimte die wordt gegund aan de voetgangers en fietsers. Is het gebied straks echt zo ingericht dat een kind van 8 en een oudere van 80 zich prettig door het gebied kunnen bewegen? Durven we de auto echt op afstand te houden en de voetganger voor te laten gaan? Komen er dan nog wel kantoren naar Utrecht? Wordt dit een kansrijk woonmilieu? Durven we hiervoor te kiezen? En zo niet, hoe houden we dan toch de stad bereikbaar?

Iedereen zou in het Nieuwe Centrum onafhankelijk, dus zonder gebruik van derden, van voorzieningen gebruik moeten kunnen maken en op een gelijkwaardige wijze. Dit betekent dat mensen zich welkom moeten voelen op de plek waar ze zijn, de menselijke maat is er bepalend. Er is ruimte om te bewegen, de weg te kunnen vinden, ergens in en uit kunnen, ergens op en af en ergens bij kunnen. Er is aandacht voor veiligheid en er is aandacht voor binnenklimaat, luchtkwaliteit, privacy en sociaal contact. Geluidsoverlast wordt waar mogelijk voorkomen. Zo is het nieuwe Centrum op een prettige, praktische, veilige en gezonde manier voor iedereen toegankelijk.



Infocentrum

Adres Stadsplateau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

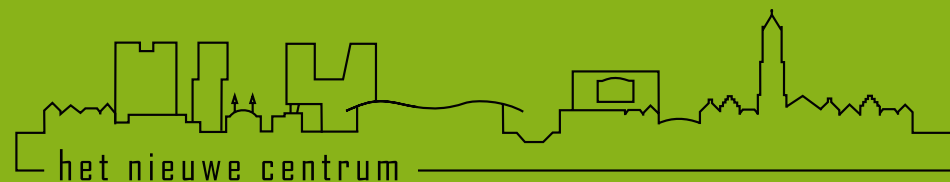
cu2030.nl





Duurzaamheid

→ **Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...**





Het Benthemplein: een waterplein in Rotterdam

Ecologie in de gevel

De ambitie om het westelijk deel van het stationsgebied te ontwikkelen tot een 'a Healthy Urban Boost' hangt voor een groot deel samen met maatregelen op het gebied van duurzaamheid.

Dat is een breed begrip – het betreft energiewinning, -opslag en -verbruik, het gaat over klimaatadaptatie, maar ook over voedselproductie, het gebruik van duurzame materialen, mobiliteit en bijvoorbeeld het hergebruik van water.

In dit keuzedocument zijn zes duurzaamheidsaspecten uitgewerkt. Het gaat om energieneutraliteit, klimaatrobuustheid, aantrekkelijk verblijfsgebied, circulaire gebiedsontwikkeling, biodiversiteit en leefkwaliteit.

Utrecht wil zuinig omgaan met energie en grondstoffen, zoveel mogelijk kringlopen sluiten en energie duurzaam opwekken. In 2030 wil Utrecht klimaatneutraal zijn. Experts die in het programma Smart Sustainable Districts werken dichtten het westelijke deel van het stationsgebied grote mogelijkheden toe op het gebied van energiewinning en energieopslag, vergroening en stadslandbouw en de infiltratie en het hergebruik van regenwater. Het 'nieuwe centrum' biedt kansen voor relaties met nog te bouwen woongebieden langs het Merwedekanaal en de bestaande Jaarbeurs. Denk aan het delen van parkeervoorzieningen, het leveren van in het gebied opgewekte energie en de aanleg van langzaamverkeerverbindingen. Voorwaarde bij dit alles is dat de gemeente, ontwikkelaars en andere partijen de handen ineen te slaan.

Smart Sustainable Districts

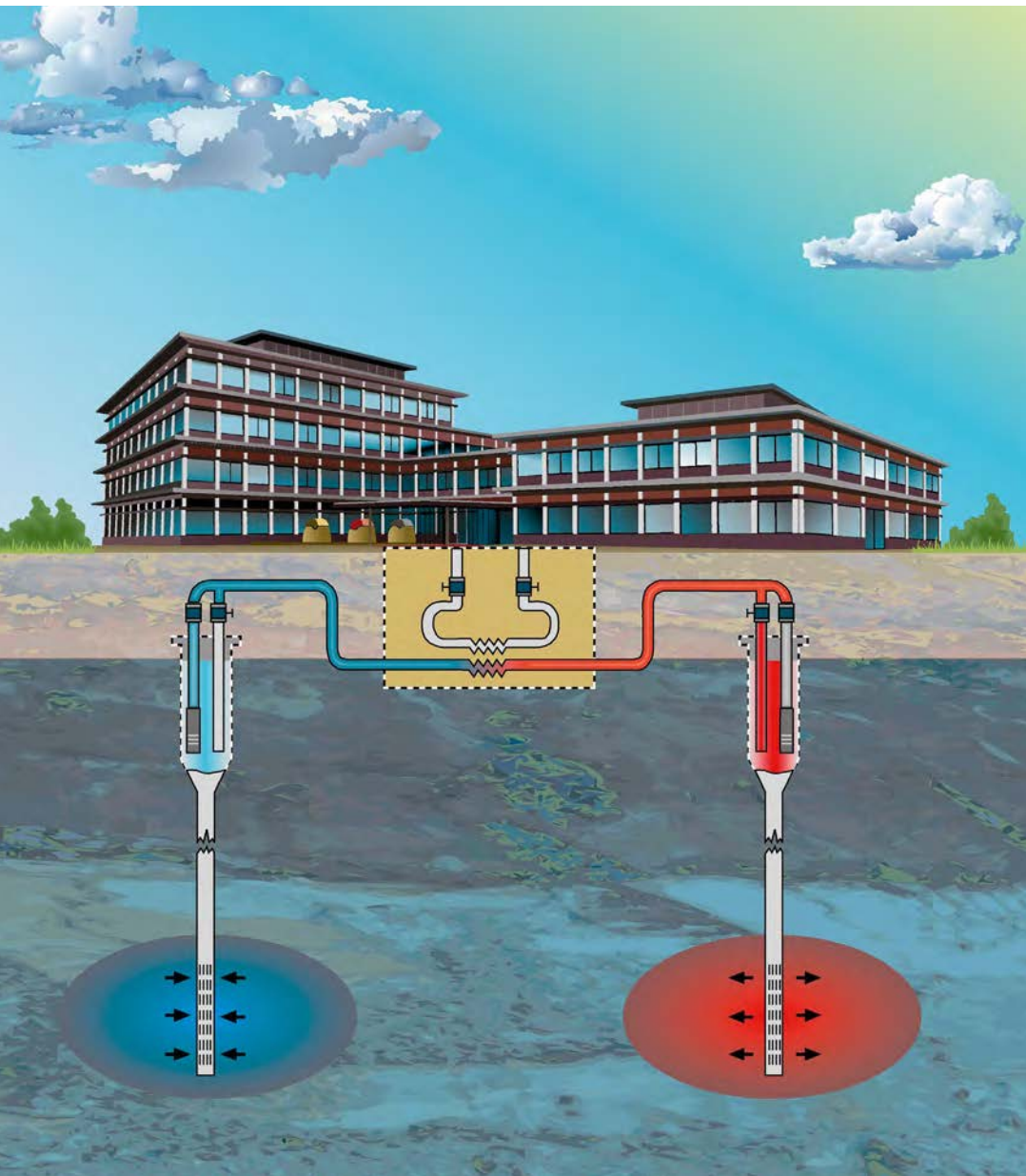
In het project Smart Sustainable Districts (SSD) werken de gemeente Utrecht, Jaarbeurs, het Utrecht Sustainability Institute, TNO, Deltares en de Universiteit Utrecht met Europese partners aan duurzame stedelijke ontwikkeling. Het doel is om vier onderwerpen uit te werken voor de herontwikkeling van het westelijk deel van het stationsgebied – inclusief de nieuwe bioscoop en naastgelegen woningen, het te bouwen hotel en het Beatrixgebouw. Het gaat om het zo energieneutraal mogelijk verwarmen en koelen, het lokaal opwekken en verbruiken van elektriciteit, de inrichting tot een aantrekkelijk, groen en klimaatrobuust gebied en de bevordering van duurzame mobiliteit.



Voorbeeld van GPR-tabel duurzaamheidslabel

Indicatoren voor duurzame ontwikkeling

Om duurzaamheid te meten is een meetsysteem nodig, zoals GPR Stedenbouw, BREEAM, DPL of Citykeys. Er is een voorkeur voor de systematiek van GPR omdat dit inzicht biedt in de afzonderlijke duurzaamheidsaspecten én de duurzaamheidprestaties van het gebied als geheel. Het is van belang om duurzaamheid niet alleen tijdens de planvorming te meten, maar ook tijdens de realisatie. Alleen zo kan worden beoordeeld of plannen bijdragen aan de duurzaamheidsambities.



Schematische weergave van een warmte-koudeopslag

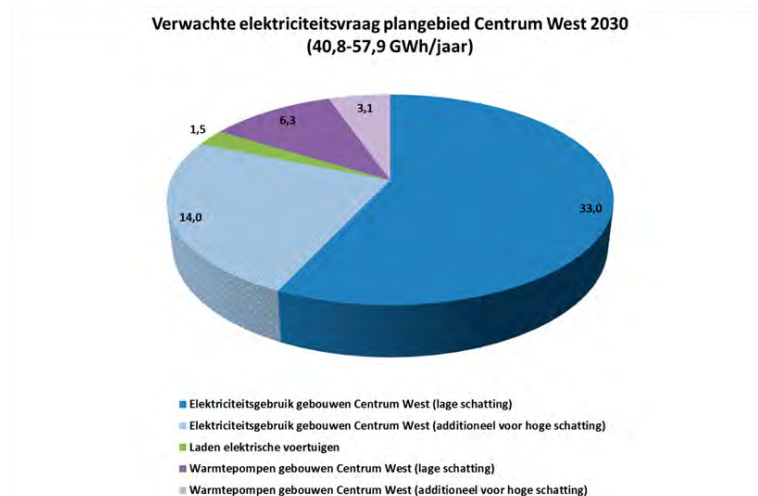
1. Energieneutraliteit

De ambitie om het westelijk deel van het stationsgebied – het ‘nieuwe centrum’, – energieneutraal te maken komt simpelweg op het volgende neer: er wordt in het gebied net zo veel duurzame energie opgewekt als verbruikt. Als de brandstof voor auto’s en het energieverbruik voor de productie van materialen niet worden meegenomen, zijn drie zaken relevant. Ten eerste het beperken van de vraag naar energie, ten tweede zorgen dat voor verwarming en koeling geen aardgas meer nodig is, ten derde het op duurzame wijze voldoen aan de resterende vraag naar elektriciteit. De ambitie en de geschetste maatregelen sluiten aan bij het Energieplan Utrecht.

Duurzaam verwarmen en koelen

Uiteraard moet om te beginnen de energievraag voor verwarming en koeling tot een minimum worden teruggebracht. Dit kan door isolatie, energiezuinige ventilatie, slim omgaan met zoninstraling, enzovoorts. Desondanks blijft de vraag naar verwarming en koeling bestaan. In het project Smart Sustainable Districts is ingeschat hoe hoog deze vraag rond het jaar 2030 is. De totale warmtevraag wordt op dit moment ingeschat op 90 tot 135 terajoule per jaar, de koelvraag circa 40 tot 60 terajoule per jaar.

In hetzelfde project is al gekeken naar de mogelijkheden van ondergrondse warmte- en koudeopslag (WKO). In de zomer worden de gebouwen gekoeld met grondwater, de hierbij vrijkomende afvalwarmte wordt opgeslagen in de bodem en in de winter ingezet als voeding voor een warmtepomp die de gebouwen verwarmd. Jaarbeurs beschikt over een van de eerste WKO-systemen in Nederland – die putten, met een verwarmings- en koelcapaciteit van circa 50 tot 100 terajoule per jaar, bedienen nu meerdere gebouwen. De capaciteit van de bestaande WKO-putten is te klein om te voldoen aan de totale warmtevraag in het gebied (90 tot 135 terajoule), maar voldoende om aan de totale koelingvraag te voldoen. Door de vraag naar warmte te reduceren, de aanleg van extra putten of de koppeling met andere systemen is het vermoedelijk haalbaar om in 2030 met WKO op duurzame wijze aan de vraag naar verwarming en koeling te voldoen.



Verwachte electriciteitsvraag plangebied het Nieuwe Centrum

Met de keuze voor warmte- en koudeopslag komen vragen op tafel. Omdat de vraag naar warmte en de vraag naar koeling niet gelijk zijn, zijn maatregelen nodig om de bodemtemperatuur over een langere periode constant te houden. Dit kan bijvoorbeeld als de warmtevraag van het ene gebouw de vraag naar koeling van een ander gebouw compenseert. Daarnaast zijn maatregelen nodig om grote fluctuaties – in het geval van evenementen in Jaarbeurs – op te vangen, bijvoorbeeld door ‘piekvraagsturing’, buffering, de koppeling van systemen en de uitwisseling tussen gebouwen in en buiten het gebied.

Duurzame elektriciteitsvoorziening

Als de vraag naar warmte en koeling volledig gedekt wordt met warmte- en koudeopslag resteert alleen de vraag naar elektriciteit. Ook in dit verband is de eerste stap om de vraag te reduceren door besparing en het gebruik van zuinige installaties en apparaten. De verwachting is dat in 2030 de elektriciteitsvraag 40 tot 60 gigawattuur per jaar bedraagt. Hierin is de geschatte benodigde elektriciteit voor de WKO-systemen en elektrische auto's meegenomen.



Zonnepanelen op het dak van het Beatrixgebouw

Voor de duurzame opwekking van elektriciteit is eveneens een logische oplossing voorhanden: zonnepanelen, ook wel PV-panelen genoemd. De vraag is of alle elektriciteit die nodig is opgewekt kan worden met zonnepanelen op gevels en daken. Het antwoord is nee. Als alle daken en gevels worden bedekt met PV-panelen kan circa 20 tot 30 procent worden opgewekt. Het alternatief – het plaatsen van zonnepanelen in de openbare ruimte – heeft om meerdere redenen niet de voorkeur. Daarom moeten –om energieneutraliteit op gebiedsniveau te bereiken– andere energiebronnen worden verkend. Grote industriële windturbines passen niet in stedelijk gebied, en ook geothermie voor elektriciteitsopwekking is omgeven door onzekerheden. Een alternatief is de plaatsing van een biomassacentrale die uit biologische olie of hout elektriciteit wint en restwarmte levert aan gebouwen en het stads-warmtenetwerk. Nadelen zijn er evenwel ook: hoe om te gaan met de aanvoer en opslag van hout en biologische olie en wat zijn de effecten van de uitstoot van rookgassen? Strikt genomen past deze oplossing niet in de ambitie tot energieneutraliteit: de brandstof komt immers van elders. Het project Smart Sustainable Districts heeft ook een reeks andere mogelijke duurzame opwekkingstechnieken bekeken. Veel daarvan zullen te weinig opbrengst hebben om een significante bijdrage aan de energievoorziening te leveren. Sommige oplossingen (denk

aan kleine windturbine, straatmeubilair met zonnepanelen of energie-opwekkende trottoirs) kunnen wel worden ingezet om het duurzame karakter te benadrukken.

Wat dat betreft, er zijn buiten het gebied duurzame opties denkbaar, zoals de bouw van wind- en zonneparken in de regio. Het is dan wel van belang om de relatie met het westelijke deel van het stationsgebied zo 'hard' mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door als gebiedspartijen te investeren in deze vormen van duurzame energiewinning alsof het in het gebied zelf gebeurt, door energielevering contractueel en voor een langere periode vast te leggen.

9

Kwestie 9 | Hoe zetten we in op energie? Energie van buiten, is dat legitiem?

Uitgangspunt van de Toekomstvisie is een energieneutraal gebied. Voor verwarming en koeling van gebouwen is in theorie voldoende WKO capaciteit in het gebied beschikbaar. Efficiënt aanwenden vraagt echter om samenwerking tussen partijen. Ingewikkeld, maar in principe oplosbaar.

Voldoen aan de elektriciteitsvraag ligt een stuk ingewikkelder: Een dak vol zonnepanelen wekt duurzame elektriciteit op en levert zo een bijdrage aan het streven naar een energieneutraal gebied. Maar als alle daken en gevels benut worden dekken zonnepanelen nog maar maximaal 20 tot 30 procent van de vraag naar elektriciteit. Datzelfde dak vangt dan geen regenwater op, is op hete zomerdagen niet koel en kan niet gebruikt worden als moestuin. Toepassing van PV-op gevels leidt tot een high-tech uitstraling van het gebied. Tot op zekere hoogte zijn combinaties van zonnepanelen en groen mogelijk, maar de vraag rijst: in hoe verre kiezen we voor 'blauwe PV-daken' of 'groene parkdaken'? Een gemakkelijk alternatief is om wind- of zonne-energie van buiten het gebied te halen. Maar is dat dan nog wel energieneutraal te noemen? Hoe zorg je voor een overtuigende koppeling tussen en het 'Nieuwe Centrum' en energiewinning elders? Hebben we alle state of the art van de techniek te pakken in dit document of zien we nog andere mogelijkheden? Is een Utrecht protocol nodig over de spelregels?

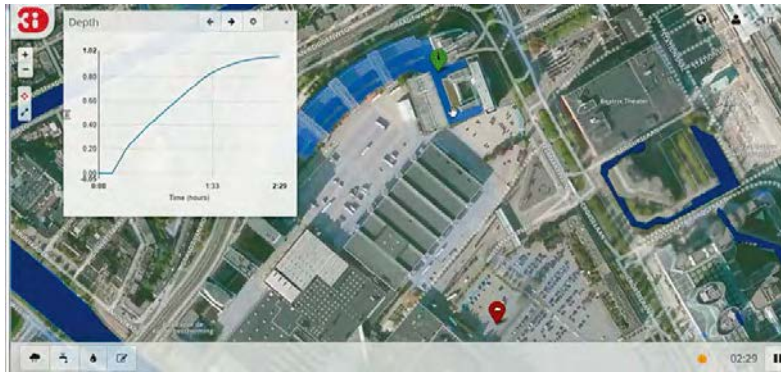


Slim opladen van je elektrische auto

Een ander doel is om opgewekte elektriciteit die niet direct gebruikt wordt, niet verloren te laten gaan, maar op te slaan voor later gebruik. Op dit moment is het gebruikelijk om ongebruikte zonnestroom af te geven aan het elektriciteitsnet om dat later weer terug te halen. Bij grootschalige elektriciteitsopwekking – door allerlei partijen – gelden andere regels. Jaarbeurs test bijvoorbeeld laadpalen die bewerkstelligen dat elektrische auto's alleen met zonnestroom worden geladen als die beschikbaar is. De batterijen in de auto's zijn tevens in staat om een overschot op te slaan. Dergelijke palen staan al in Lombok.

2. Klimaatrobuust

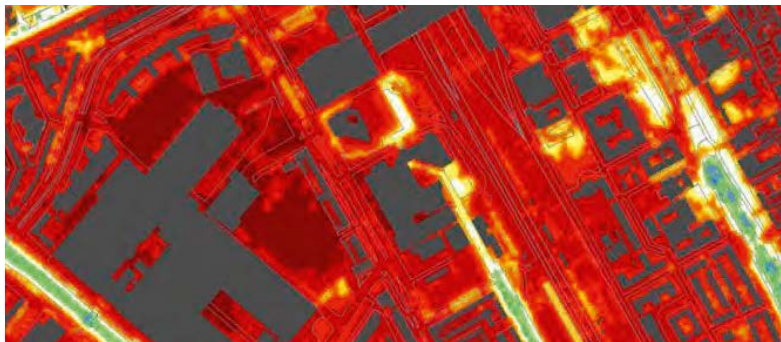
Om wateroverlast – door meer en heviger buien – te voorkomen en regenwater te benutten is voldoende wateropvang noodzakelijk. Eerste berekeningen wijzen uit dat het westelijk deel van het stationsgebied 300 tot 350 kubieke meter per hectare moet opvangen. Dat is nu niet het geval en in de herontwikkeling moet hier dus rekening mee worden gehouden. Bovendien stijgt het aantal warme dagen, evenals de maximumtemperatuur. Uit onderzoek door ingenieursbureau Tauw blijkt dat het westelijk deel van het stationsgebied door een structureel gebrek aan groen te maken heeft met het zogenoemde 'hitte-eilandeffect': bewoners, bezoekers en passanten krijgen steeds vaker te maken met hoge temperaturen, de



Berekening van wateroverlast in het plangebied



Waar laten we het hemelwater?



Berekening van hittestress in het plangebied

behoefte aan verkoeling neemt zienderogen toe. Om het gebied dus in de zomer aangenaam te houden en het risico op hittestress te verlagen, moet de maximale temperatuur op een hete zomerdag op straatniveau verlaagd worden met gemiddeld 2 tot 3 graden. Groen, waterelementen en schaduwrijke plekken zijn van groot belang, zeker in zones waar mensen wandelen, fietsen en verblijven. Het toepassen van lichte kleuren, minder steen en waterdoorlatende verharding helpt hittestress te voorkomen. Net als dichter op elkaar bouwen en de keuze voor grote bomen. Oplossingen voor het gebied betreffen een 'groene en koele Jaarbeurscorridor', een veel groene inrichting van het Westplein en het parkeerterrein ten westen van de Jaarbeursgebouwen, een groenblauwe (beplanting en waterpartijen) binnenruimte op het oostelijke Jaarbeursterrein, de vergroening van de Graadt van Roggenweg en de aanleg van waterpartijen.



Centrumboulevard Jaarbeurs met de verkoeling van de bomen

Benthemplein: een waterplein in Rotterdam



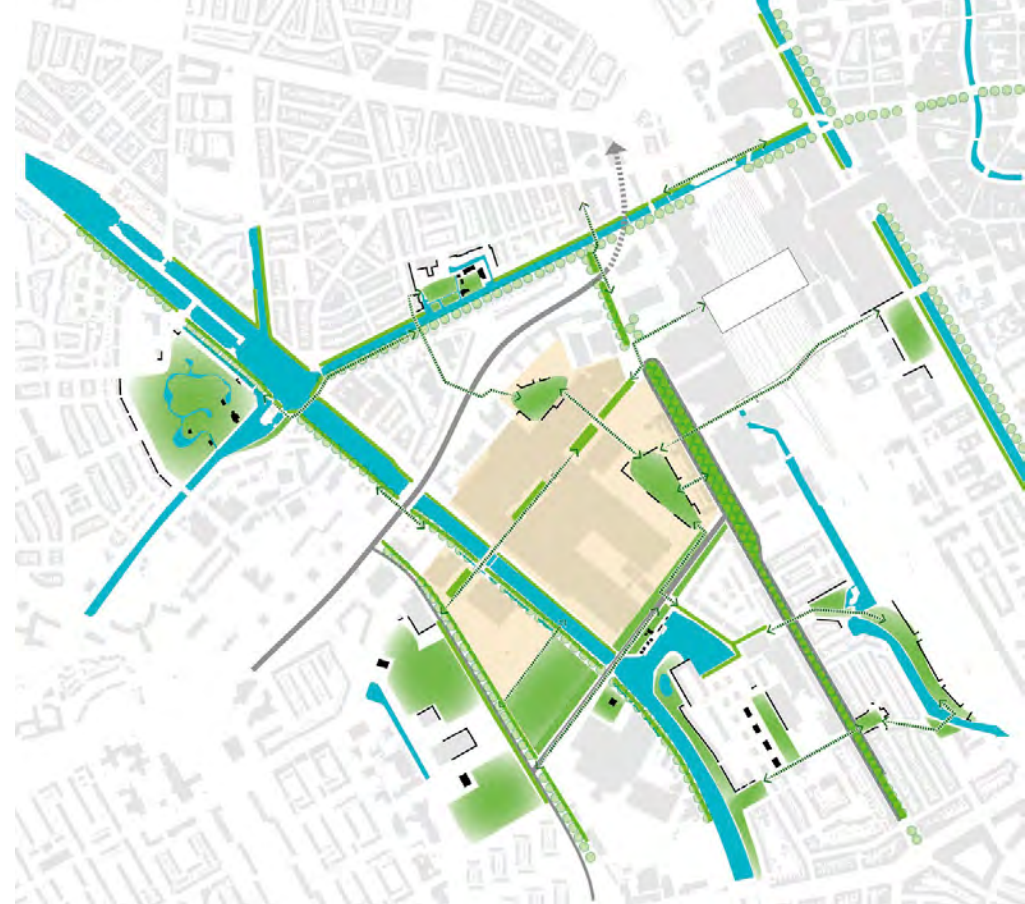


Aantrekkelijk verblijfsgebied door groen en licht

3. Aantrekkelijk verblijfsgebied

De aantrekkelijkheid van een gebied is afhankelijk van twee aspecten: de verblijfskwaliteit en de toegankelijkheid. Met betrekking tot het eerste: moes- en daktuinen en andere groengebieden – die ook andere duurzaamheidsdoelen dienen – zijn aantrekkelijke ontmoetingsplaatsen. Denk aan een groene laan naar de hoofdingang van Jaarbeurs of de parkachtige inrichting van een verkeersknooppunt.

De toegankelijkheid is vooral afhankelijk van de fiets – niet alleen goed voor de bereikbaarheid in een drukke stad, maar ook relevant voor de realisatie van gezondheids- en duurzaamheidsdoelen. Op dit moment worden verschillende langzaam verkeersverbindingen gerealiseerd waarmee de verbinding tussen historische binnenstad en het Nieuwe Centrum en de gehele westkant van de stad ingrijpend worden verbeterd. Hiermee wordt uiteindelijk de bereikbaarheid van parken en groengebieden sterk verbeterd.



Groene en blauwe rondjes in het plangebied

Het is kansrijk om aantrekkelijke en groene verblijfsgebieden met elkaar en de omliggende wijken te verbinden. Het terrein van Jaarbeurs voor openluchtevenementen kan bijvoorbeeld aansluiten op de Merwedekanaalzone en het gebied rond de Veilinghaven. Zo profiteert Jaarbeurs van de levendigheid die wandelaars, fietsers en recreanten veroorzaken.

De Jaarbeurscorridor wordt een levendige en groene route die de parkeerplaatsen verbindt met het stationsgebied. De corridor is niet alleen bedoeld voor bezoekers van Jaarbeurs, maar ook voor omwonenden en passanten op weg naar werk of de historische binnenstad. In de corridor is bovendien van alles te doen: tijdelijke exposities, workshops en muzikale evenementen.



Berges du Rhône: ligterrassen aan de oevers van de Rhône

4. Duurzaam bouwen en circulaire gebiedsontwikkeling

De transitie naar een meer circulaire economie is ook in het 'Nieuwe Centrum' – waar het draait om een prettige, gezonde en veilige leefomgeving – heel wenselijk. In tegenstelling tot in een lineaire economie waarin de grondstoffen op aarde uitgeput raken, gaat de circulaire economie uit van: optimaal en hoogwaardig hergebruik van materialen; van afval naar grondstof; en van hoogwaardige inzet van arbeidskracht. De gemeente en regio Utrecht hebben zich aangesloten bij de Green Deal Cirkelstad, waarin we samen met veertig partners gaan bouwen aan circulaire en inclusieve steden.

Om bij de ontwikkeling van het Nieuwe Centrum werk te maken van de circulaire economie zijn vier hoofdrichtingen denkbaar:

1. Materiaalarm ontwerpen: het stimuleren van minder materiaalgebruik bij de realisatie en herontwikkeling van kantoorcomplexen, overig vastgoed en openbare ruimte en het gebruik van hoogwaardige 'biobased' bouwmaterialen met een lage ecologische voetafdruk;
2. Materialen die in het gebied vrijkomen gebruiken bij nieuwe ontwikkelingen hier of in de nabije omgeving, zowel bij vastgoedontwikkelingen als in de openbare ruimte.
3. De keuze om te bouwen volgens de principes van remontabel bouwen; kwalitatief hoogwaardige, transformeerbare gebouwen die lang mee gaan realiseren.



Masterplan Jaarbeurs: groen én blauw dak



Remontabel bouwen en circulair materiaalgebruik Neudeflat

4. Materialenpaspoort op gebouwniveau: deze zorgen ervoor dat – in de toekomst – marktpartijen de materialen van dit gebouw hoogwaardig kunnen hergebruiken. Het nieuwe centrum als urban mine van de toekomst.

Bij de nieuwbouw van kantoorcomplexen, bijvoorbeeld innovatieve gebouwconstructies hanteren waarvoor minder materialen nodig zijn. Bij de herontwikkeling van kantoorcomplexen, bijvoorbeeld, zoveel mogelijk van de huidige constructie en materialen hoogwaardig hergebruiken. Zodat materiaalgebruik wordt teruggedrongen en een deel van de kosten voor de bouw van een nieuwe constructie beperkt kunnen blijven.



Circulair hoofdkantoor Alliander met materialenpaspoort



Circulaire herontwikkeling Rijkskantoor de Knoop, Utrecht

Ondergrond

Om de doelen voor duurzaamheid en een gezonde leefomgeving te kunnen halen, gebeurt er in de drukke stad van alles ondergronds: warmte en koude wordt opgeslagen in het ondergrondse WKO-systeem, er komen ondergrondse bouwwerken en infrastructuur, bomen hebben ruimte nodig voor hun wortels, een klimaatrobuuste wijk heeft de bodem nodig voor waterberging en er lopen talloze kabels en leidingen. Al deze functies kosten ruimte, en bovendien beïnvloeden ze elkaar: een nieuwe parkeergarage kan bijvoorbeeld de grondwaterstroom beïnvloeden, wat weer invloed heeft op het energiesysteem. Het is daarom belangrijk om niet alleen de bovengrondse, maar ook de ondergrondse ruimte zorgvuldig te ordenen. We willen het heersende principe van wie het eerst komt wie het eerst maalt omzetten in een geregisseerd en geordend systeem, waar meer ondergrondse activiteiten naast elkaar mogelijk zijn.

Investerings die nu gedaan worden, leveren uiteindelijk een kostenbesparing op in de beheerfase. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:

- ondergrondse bouwwerken (besparing bovengronds ruimtegebruik);
- tunnels voor kabels en leidingen (graafwerk en minder schade);
- bodemenergie in combinatie met bodemsanering (afbraak grondwaterverontreinigingen)
- ondergrondse ruimte voor groen en waterberging.



Ecologie in de gevel

5. Biodiversiteit

In de herontwikkeling van het westelijk deel van het stationsgebied is relatief gemakkelijk natuurwinst te boeken. Door bijvoorbeeld de het toepassen van de principes van 'bouwen voor natuur' en het betrekken van ecologen in het ontwerp- en bouwproces. In, op en rondom gebouwen kan ruimte worden gemaakt voor niet alleen vleermuizen en vogels, maar ook voor (muur)planten en wilde bijen. Ook het toepassen van groene daken en gevels en de realisatie van groene openbare ruimte draagt bij aan biodiversiteit.

6. Leefkwaliteit

In een gezonde wijk moet wat betreft geluid van bedrijven minimaal voldaan worden aan de richtwaarden die bij de woonomgeving hoort. Dit is voor een hoogstedelijk gebied niet eenvoudig, zeker niet voor de aspecten lucht en geluid. Zonder bijvoorbeeld verbeteringen aan de hallen van de Jaarbeurs, met name op akoestisch gebied, is het heel



Biodiversiteit in de stad

ingewikkeld om op de huidige P1 en P3 gevoelige bestemmingen te realiseren (bijvoorbeeld wonen en scholen). In de Bilaterale Ontwikkelingsovereenkomst is met de Jaarbeurs een inspanningsverplichting opgenomen om de milieukwaliteit in het omringende gebied te verbeteren. De gemeente zal in overleg met de Jaarbeurs een balans moeten vinden tussen voldoende maatregelen aan de bron en stedenbouwkundige maatregelen (aangepaste bouwvormen zoals atrium-achtige bouw). Hierbij speelt niet alleen de geluidsproductie in de hallen bij evenementen een rol, maar ook de oplossing die voor de expeditieverkeer en voor installaties (luchtbehandeling, ventilatie) wordt gekozen. Ook bij de verkeersoplossingen voor het huidige Westplein is de milieukwaliteit een belangrijk aandachtspunt.



Infocentrum

Adres Stadsplateau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

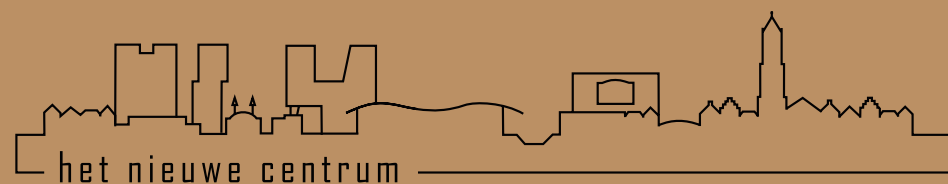
cu2030.nl





Mobiliteit

→ Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...





De transformatie van het westelijk deel van het stationsgebied tot het 'Nieuwe Centrum' moet tot een duurzaam en gezond stadsdeel leiden. Mobiliteit is hierbij een veelbepalende factor. Dan gaat het om een goede inrichting van pleinen, paden en straten die lopen, fietsen en openbaar vervoer maximaal stimuleert. Het gaat om goede oplossingen voor het autoverkeer, het goederenvervoer en het stallen en parkeren van fietsen en auto's. Voor dit keuzedocument is het in mei 2016 vastgestelde Mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen het vertrekpunt.

Het Mobiliteitsplan speelt in op de groei van Utrecht, uiteindelijk naar 400.000 inwoners rond 2030. De groei komt voornamelijk in de bestaande stad terecht, door stedelijke verdichting. De stedelijke groei leidt onherroepelijk tot meer mobiliteitsstromen, maar het biedt ook kansen. In hoogstedelijke gebieden hebben voetgangers en fietsers een sterke positie als hoofdvervoerswijze. Bovendien liggen er mogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren en knooppuntontwikkeling van de grond te krijgen.

Het Mobiliteitsplan kiest er voor om zo veel mogelijk bewoners, werknemers en bezoekers te verleiden om te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer te reizen. Dit zijn de meest gezonde en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit, zowel onderweg als bij het stallen. Bezoekers die met de auto naar de stad komen kunnen gebruik maken van de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad en in de regio. Rijden ze door de stad in, dan worden de bezoekers met behulp van het dynamisch verkeersmanagementsysteem over gewenste routes naar hun bestemming geleid. Vanaf de Ring Utrecht naar de kortste route in de stad wordt verwezen via de A2-aansluiting Hooggelegen en de Martin Luther Kinglaan (slim regelen). Bij grote evenementen moet het uitgaande verkeer naar Ring Utrecht soepel de stad uit worden geleid. Automobilisten met een herkomst of bestemming in het (nieuwe) centrum, die in de stad zelf willen parkeren, kunnen dat doen in bestaande en reeds geplande parkeervoorzieningen (beter benutten van bestaande infrastructuur). Daarbij gaat het om de geplande Jaarbeursparkeergarage en de parkeerterreinen aan de westzijde van het Jaarbeursterrein. Eventuele resterende parkeerbehoefte kan een plek krijgen in het nieuwe centrum zelf, voor zover de verkeerscapaciteit van de toeleidende wegen dit toelaat (slim bestemmen). Voor de fiets zullen in het nieuwe centrum voldoende fietsstallingen moeten komen, passend binnen de Nota Stallen en Parkeren.

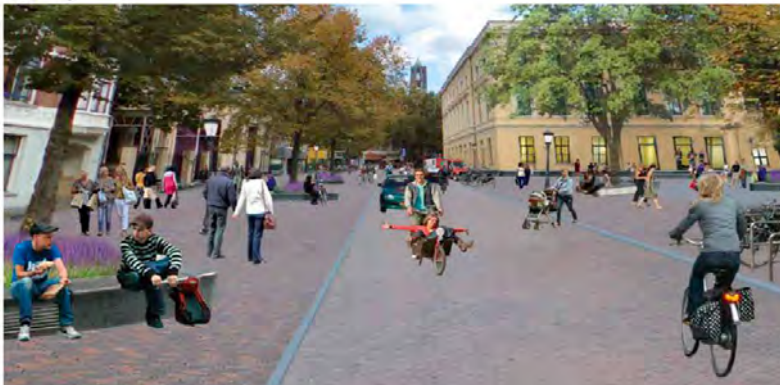


Moreelse brug, aantrekkelijk route voor langzaam verkeer

Door de stedelijke groei en verdichting zal het stadscentrum zich uitbreiden, ook richting Westplein en Graadt van Roggenweg. Dit gebied fungeert nu nog vooral als doorgangsgebied, voor bezoekers op weg naar de historische binnenstad, voor reizigers die met de trein via Utrecht Centraal reizen, voor bewoners en werkenden die tussen de wijken reizen. De uitdaging is om hier een aangename verblijfskwaliteit te realiseren met nieuwe woon-, werk- en recreatieve functies. Voor het nieuwe centrum geldt dat de inrichting van de openbare ruimte aangenaam moet zijn en van hoge kwaliteit, met fietsvoorzieningen en straten die veilig kunnen worden overgestoken.



Voorgaande situatie



Huidige situatie

Voor de verschillende vervoerwijzen bevat het mobiliteitsplan uitgangspunten voor het nieuwe centrum:

- Lopen en fietsen zijn de belangrijkste vervoersmiddelen. De voetganger krijgt meer ruimte in de openbare ruimte. Een goede oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit zorgen dat het gebied voor voetgangers toegankelijk is en maximaal verbonden is met omliggende stadsdelen. Het Nieuwe Centrum krijgt ook aantrekkelijke loop- en fietsroutes tussen oost en west. Verder wordt lopen via de centrumboulevard zoveel mogelijk gestimuleerd. De gemeente wil het gebruik van de Moreelse brug door voetgangers en fietsers zo makkelijk mogelijk maken. Het fietspadennetwerk wordt uitgebreid met zogenoemde 'doorfietsroutes' die aansluiten op regionale fietsroutes. Hierdoor worden groepen fietsers apart van elkaar door en langs het centrum geleid. Simpel gezegd: fietsers met verschillende bestemmingen zitten elkaar niet in de weg.
- Utrecht Centraal is het grootste openbaar vervoer knooppunt van Nederland en de beste plek voor ruimtelijke ontwikkelingen met veel mobiliteit. Er wordt gewerkt aan een 'meerknopig' openbaarvervoernetwerk met Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Centraal en Utrecht Sciencepark (De Uithof) als belangrijkste knooppunten. Het idee is om ruimtelijke ontwikkelingen nog meer te situeren rondom vervoersknooppunten. De transformatieplannen voor het westelijk deel van het stationsgebied sluiten hier naadloos op aan.
- Doorgaand autoverkeer zonder bestemming in het centrum, inclusief het nieuwe centrum kiest een andere route. Wegen in het centrum worden ingericht als stadsstraten, met ruimte om te verblijven, wandelen en fietsen. Parkeervoorzieningen komen zoveel mogelijk aan de randen. Dit vergt hoogwaardige voetgangers- en fietsverbindingen tussen de parkeervoorzieningen en het centrum.
- Goederenvervoer moet op efficiënte en duurzame wijze een plek krijgen in de openbare ruimte. Dat betekent onder meer het bundelen van goederenstromen, het scheiden van goederenvervoer en ander verkeer om de hinder zoveel mogelijk te beperken en de inzet van schone, stille, zuinige en veilige voertuigen met duurzaam opgewekte energie. Het streven is naar nul uitstoot in 2025 voor openbaar vervoer (bussen) en stadsdistributie en veilige voertuigen.



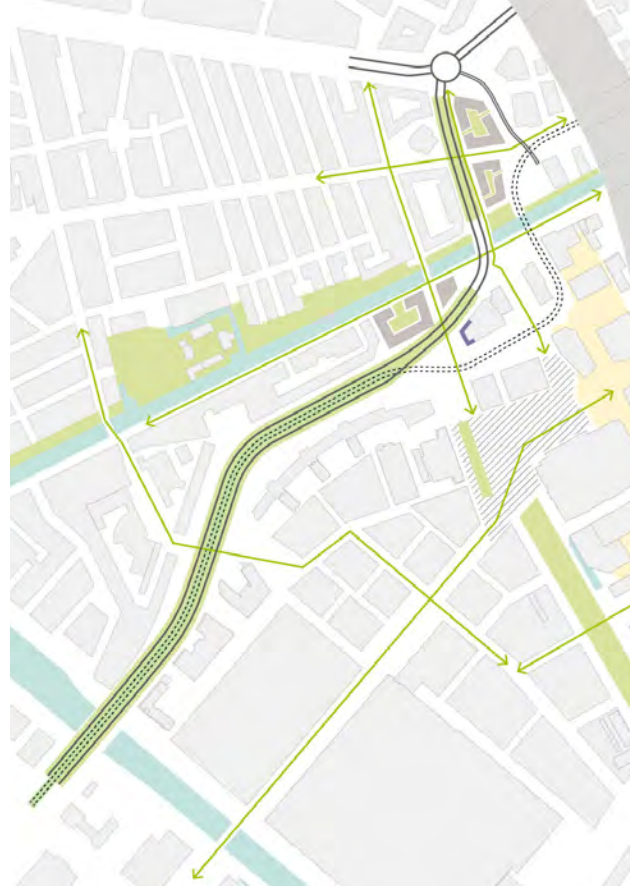
Westplein voor en na



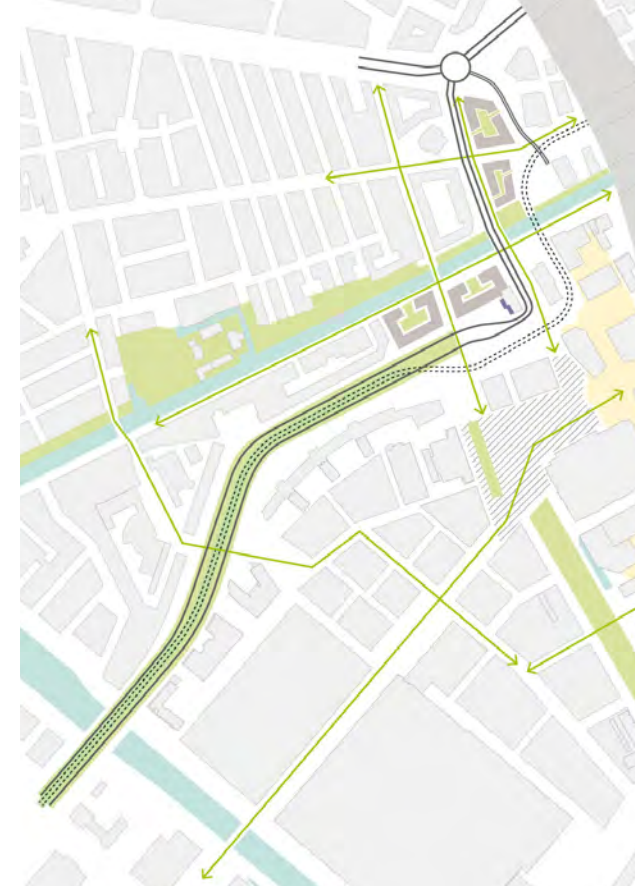
Mobiliteitsplan - Vier netwerken: voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto



Huidige situatie



Model 1a - Stadsstraat voorlangs NH Hotel



Model 1b - Stadsstraat achterlangs NH Hotel

1. Autobereikbaarheid Graadt van Roggenweg-Westplein

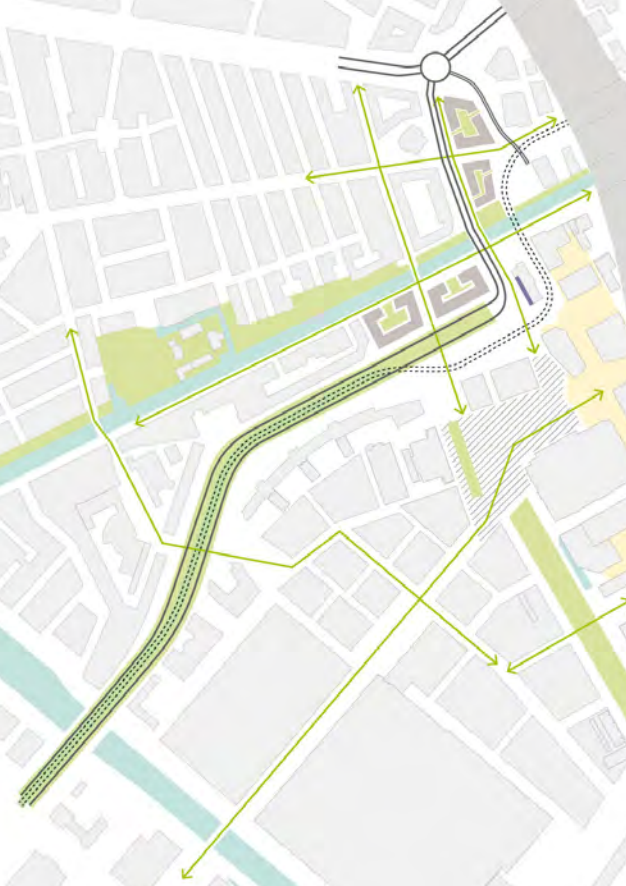
Om de ontwikkeling van het 'Nieuwe Centrum' tot een succes te maken, moeten ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes op elkaar worden afgestemd. Op het Westplein, Graadt van Roggenweg en Van Zijstweg is het wenselijk om de verblijfs-, wandel- en fietskwaliteit te verbeteren. Het bestemmingsverkeer per auto is in het centrum te gast. De buslijnen vereisen een goede doorstroming. De inrichting van de weg moet beter in balans komen met het gebruik. Het idee is om oversteekbare stadsstraten te maken met gebouwen, groen, wandel- en fietspaden.. Een eerste stap wordt gezet: al in 2017 wordt de openbare ruimte op het Westplein aantrekkelijker gemaakt (placemaking).

In het Keuzedocument Structuur worden 2 modellen geïntroduceerd die ruimtelijke en verkeerskundig een oplossing bieden voor het

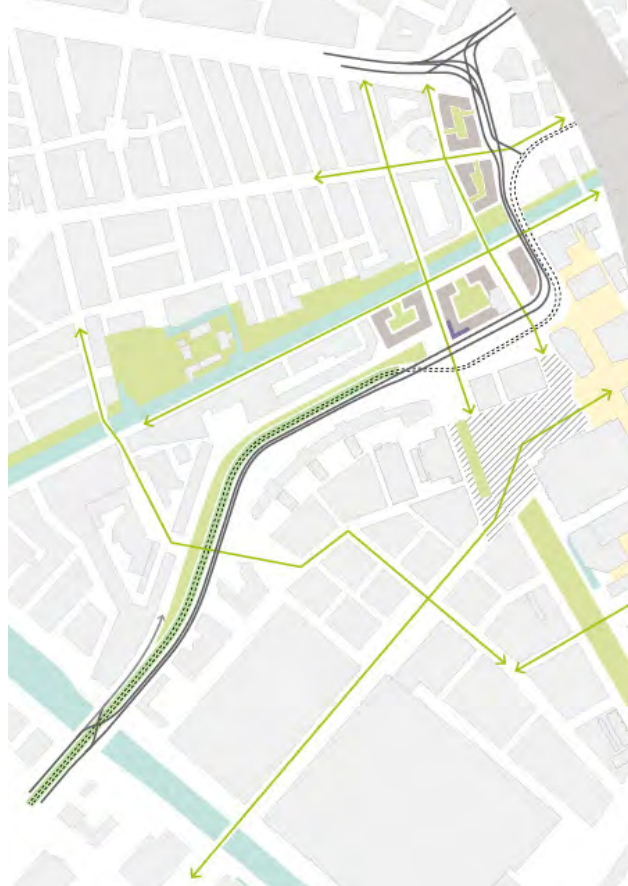
Westplein en de Graadt van Roggenweg: twee verschillende principes, -de stadsstraat en het gescheiden systeem-, die duidelijk van elkaar verschillen. Voor het eerste model worden in Keuzedocument Structuur bovendien een drietal varianten besproken.

Model 1 – Stadsstraat

De weg wordt omgevormd tot een gewone stadsstraat met fiets- en voetpaden aan weerszijden, al dan niet een groene middenberm, en aan beide zijden bebouwing en waar mogelijk functies in de plinten. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg ligt de tram in middenligging. De Graadt van Roggenweg krijgt één autorijstrook per rijrichting. De weg krijgt een versmalling bij het Lombokplein, zodat ruimte ontstaat voor gebouwen en een aangename openbare ruimte.



Model 1c - Stadsstraat zonder NH Hotel



Model 2 - Gescheiden verkeer

Model 2 – Gescheiden verkeer

Het verkeer richting de binnenstad wordt in dit model gescheiden van het verkeer naar Lombok. Er ontstaan zo twee verkeerssystemen. Eén doorgaand systeem voor al het parkeren (langs Graadt van Roggenweg en aan Catharijnesingel), en één lokaal systeem voor wijkontsluiting. Een deel van het autoverkeer wordt ‘achterlangs’ geleid, hoog over, parallel aan het nieuwe HOV viaduct.

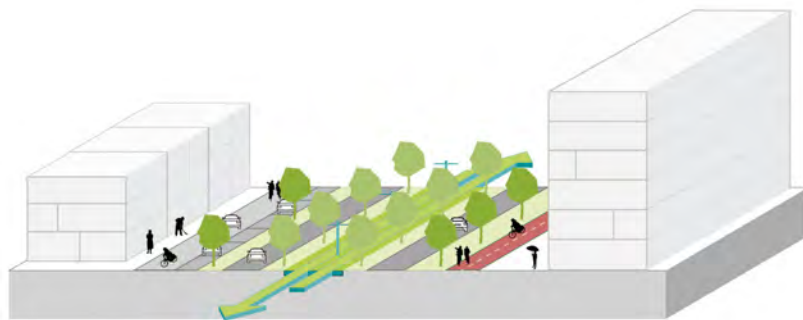
Het Lombok plein krijgt zo minder verkeer, maar de Hagelbuurt en de Sijpesteijkade komen geïsoleerder te liggen. In dit model wordt het lage deel van het NH hotel gesloopt, en het Sijpesteijngedouw.

Het verbindende openbaar vervoer mag geen hinder ondervinden van de ingrepen.

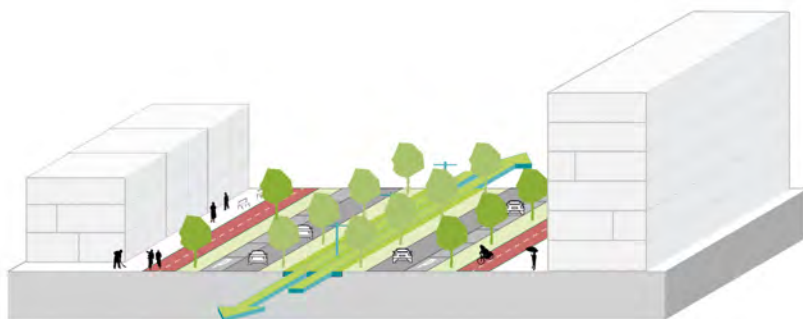
Alle scenario's bevatten:

Herinrichting Westplein met twee rijstroken en een 30 kilometerzone. Herinrichting Graadt van Roggenweg tussen de Overste den Oudenlaan en het Westplein, waarbij delen van de Graadt van Roggenweg mogelijk later worden aangepakt dan het Westplein.

Eventueel aanvullende maatregelen, afhankelijk van de detailuitwerking. Uit analyses blijkt dat de autoreistijd tussen de A2 en het Paardenveld met 1 à 2 minuten toeneemt op een totale huidige ochtendspitsreistijd van circa 10 tot 18 minuten. Zoals in de nota Slimme Routes Slim Regelen is afgesproken blijft de bereikbaarheid van de historische binnenstad gegarandeerd.



Model 1a



Model 1b en 1c



Model 2

Profiel ter hoogte van de Graadt van Roggenweg

De varianten verschillen niet alleen van elkaar ter hoogte van Lombok, maar ook op de Graadt van Roggenweg. In alle varianten wordt een veel groenere Graadt van Roggenweg geschetst: De trambaan in gras, met aan weerszijden groene hagen, en bomenrijen.

Het geschetste beeld gaat uit van een minimaal verkeersprofiel. Ter hoogte van de oversteek Koningsbergerstraat zullen meer opstelvakken nodig zijn.

Model 1a lijkt sterk op de huidige Graadt van Roggenweg: de parallelweg blijft bestaan, maar het verdere verkeersprofiel is teruggebracht naar 2x1 rijbaan.

Model 1b en 1c is een volledig symmetrisch profiel van 2x1 rijbaan met parkeervakken, met aan weerszijden fietspaden.

Model 2 is een gescheiden verkeerssysteem: aan de zijde van de kantoren ligt een doorgaande route van 2x1 rijbaan, Aan de kant van de woongebouwen ligt de ontsluitingsroute –ook 2x1 rijbaan– van Lombok.



Model 1a



Model 1b en 1c



Model 2

Profiel ter hoogte van oversteek over de Leidse Rijn naar Lombok

De varianten verschillen heel duidelijk van elkaar ter hoogte van Lombok.

De stadsstraat gaat laag over de Leidse Rijn, net voldoende voor een doorvaarthoogte van 2.10.

Bij het gescheiden systeem ligt de doorgaande route op een hoog viaduct, naast het HOV viaduct.

Model 1a De straat heeft al dan niet een middenberm. Het heeft een 'normaal' profiel met parkeervakken, dubbelzijdige fietspaden en voetpaden.

Model 1b en 1c De stadsstraat lijkt sprekend op variant 1a. In dit model is echter niet aan weerszijden een dubbelfietspad nodig.

Model 2 De straat voorlans is een bescheiden rustige straat waar de fiets mee kan over de weg. De doorgaande route gaat hoog over, naast de al aangelegde HOV-baan.



Alternatief model 1, zonder middenberm

Eerste ruimtelijke en verkeerskundige beoordeling van de varianten

Uit de eerste ruimtelijke en verkeerskundige beoordeling van de Stadsstraat en Gescheiden systeem lijkt dat de varianten op een aantal belangrijke punten ruimtelijk of verkeerskundig vergelijkbaar zijn. Op deze punten scoren de modellen dus min of meer vergelijkbaar. Dit zijn dus, vooralsnog, niet-onderscheidende aspecten.

Deze niet-onderscheidende aspecten zijn:

- de doorstroming voor autoverkeer;
- de doorstroming en kwaliteit voor langzaam verkeer;
- de doorstroming en de kwaliteit van het OV;
- de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving;
- de ruimte voor taxi/kiss and ride;
- sociale veiligheid.

Overige aspecten die wél onderscheidend blijken voor de verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteit zijn:

- de mate waarin voldaan wordt aan de principes van duurzaam veilig;
- de kwaliteit van de doorgaande fietsroute (de zogenaamde stadscorridor);
- de helderheid en de leesbaarheid van de route; de verblijfskwaliteit van Lombok;
- de totale stedenbouwkundige samenhang;
- de kwaliteit van het profiel ter hoogte van de Graadt van Roggenweg;
- de kosten die samenhangen met het ontwerp.

Deze aspecten zijn verder uitgewerkt in bijgevoegd schema.

Eerste doorrekening

Met behulp van de rekentool met bijna 400.000 inwoners in 2025/2030 en met 6.000 extra woningen in Merwedekanaalzone zijn berekeningen voor het programma in het Nieuwe Centrum gemaakt.

Eerste conclusies zijn:

- Door de nieuwe inrichting van het Westplein en Graadt van Roggenweg zullen er naar verwachting in 2025 in alle varianten ongeveer 15.000 motorvoertuigen per etmaal over het Westplein gaan rijden, waardoor deze stadsstraat door voetgangers en fietsers goed kan worden overgestoken. In model 2 worden nog een aantal extra motorvoertuigen verplaatst van het Westplein naar de nieuwe woonstraat langs de moskee.
- Door de voorgestelde ontwikkelingen in het Beurskwartier wordt de Graadt van Roggenweg tussen de Koningsbergerstraat en de Sowetobrug drukker. Door slim ontwerpen en regelen kunnen auto's redelijk doorrijden en is er voldoende ruimte voor het overige verkeer.
- De Van Zijstweg wordt drukker dan nu, deels door ontwikkeling van Fase 1 en deels door de voorziene nieuwe invulling in het Beurskwartier. Deze effecten passen binnen de reeds meegenomen kaders van het project van Zijstweg waarin ook voor de lange termijn een goede doorstroming en een goede oversteekbaarheid uitgangspunt is.
- Voorgesteld wordt de verkeerscirculatie van Lombok aan te passen. De verkeersdruk in de Damstraat en omgeving kan worden vermindert door de Koningsbergerweg en zo mogelijk ook de Muntkade direct aan te sluiten op de Graadt van Roggenweg.
- De bereikbaarheid van de historische binnenstad blijft gegarandeerd, conform nota Slimme routes Slim Regelen.

Zie voor verdere uitwerking de bijlage: rapport 'Rekentool+ 2025, het Nieuwe Centrum'.

Aspecten waar de varianten zich lijken te onderscheiden	Stadsstraat variant 1a bestaand versmald behoud NH	Stadsstraat variant 1b symmetrisch zonder vent- weg / behoud toren NH	Stadsstraat variant 1c symmetrisch zonder vent- weg / sloop NH	Gescheiden systeem variant 2 asymmetrisch
Duurzaam veilig	+	+	+	– Fietsoversteek Kanaalstraat minder veilig vanwege snelheid die wordt opgeroepen door autoviaduct.
Kwaliteit stadscorridor	– Geen continue begeleiding met bebouwing/groen zuidoever Leidse Rijn.	+	+	– Onderbreking continue begeleiding zuidoever Leidse Rijn door viaduct.
Helderheid/ leesbaarheid van het systeem	+/- Bocht bij NH straalt uit dat hard rijden de bedoeling is. Ventweg past niet in 30 kmgebied.	+	++ Heldere opzet betekent een robuuste oplossing die ruimtelijke flexibiliteit biedt in de toekomst.	– Splitsing in lokale en doorgaande autoroutes moeilijk leesbaar. Ventweg past niet in 30 kmgebied.
Verblijfskwaliteit Lombok	– Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	– Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	– Autoroute verlaagt verblijfskwaliteit.	+
Stedenbouwkundige samenhang	+	+	+	– Autoroute scheidt buurten Hagelbuurt/Sijpesteijn en Lombok.
Kwaliteit profiel GvRoggenweg	+/- Onderbreking profiel bij Koningsbergerstraat.	+	+	+/- Groene berm tussen ventweg en tram.
Kosten	-- Stadsbrug en fietsonderdoorgang.	-- Stadsbrug. Sloop laagbouw NH. Evt. fietsonderdoorgang	--- Stadsbrug. Sloop NH. Evt. fietsonderdoorgang.	---- Viaduct en fietsbrug. Sloop Sijpesteijn en laagbouw NH-hotel..
Overige aspecten?				

Bereikbaarheid van Zijstweg

Uitgangspunt voor de Van Zijstweg is een wegcapaciteit voor autoverkeer van 2x1 rijstroken en een maximum snelheid van 30 km/uur vanaf de Mandelabrug. Op de Van Zijstweg zal bovendien een vrijliggende busbaan worden gerealiseerd. Halverwege de Dr. M.A. Tellegenlaan komt een bushalte.

Een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer tussen het Beurskwartier en de Veilinghaven heeft naast de doorstroming van het HOV prioriteit.

Parkeren en stallen

De ontwikkeling van het nieuwe centrum zal meer bezoekers trekken. Dit mag niet leiden tot een ongebreidelde groei van het autoverkeer, overlast en aantasting van de verblijfskwaliteit. Om dit te bereiken is een ingenieuze parkeerstrategie nodig, passend binnen de nota Stallen en Parkeren en zelfs verdergaand (slim bestemmen).

De gemeente wil fietsen stimuleren. De nieuwe functies in het Nieuwe Centrum krijgen voldoende fietsparkeerplaatsen, waarbij het los stallen van fietsen in de openbare ruimte wordt voorkomen. Het is de ambitie om alle fietsstallingen op korte loopafstand te realiseren, waar mogelijk inpandig en zonder steile hellingen. Er wordt een strengere fietsparkeernorm voorgesteld dan de huidige 10%, vooral als ontwikkelaars minder dan de minimum norm aan parkeerplaatsen willen realiseren. Nabij de hoofdfietsroutes Van Zijstweg – Tellegenlaan en Graadt van Roggenweg komen op het Jaarbeursparkeerterrein voldoende stallingsvoorzieningen. Ook OV-fiets, leenfietsen en e-bikes kunnen hier worden gestald en opgeladen. Het voor- en natransport per fiets van het Nieuwe Centrum naar de binnenstad moet zo aantrekkelijk mogelijk worden.



Voorbeelden van car sharing

Als het gaat om autoparkeren, wordt de volgende strategie voorgesteld:

- Het nieuwe centrum gaat horen bij het meest hoogstedelijke milieu in de stad (A1-zone), waarbij de laagste parkeernorm uit de geldende gemeentelijke Nota Stallen en Parkeren gaat gelden als maximum parkeernorm. Deze nota geldt als kader voor het parkeerbeleid.
- Voor zover ontwikkelaars parkeerplaatsen bij de toekomstige functies willen aanbieden, gebeurt dit op bestaande en geplande parkeervoorzieningen op 700 tot 1000 m afstand. Dit leidt tot een betere benutting van bestaande en reeds geplande parkeervoorzieningen, en er ontstaat minder verkeershinder in het gebied zelf. Het gaat hier om medegebruik van bijvoorbeeld de parkeergarage Jaarbeursplein en de parkeerterreinen aan de westzijde van het Jaarbeursterrein. De gemeente, ontwikkelaars en de eigenaren van de parkeerplaatsen maken hierover afspraken.



- Indien gewenst mogen ontwikkelaars minder parkeerplaatsen onder de toekomstige functies realiseren dan het minimum van de nota Stallen en Parkeren. In dat geval moet de ontwikkelaar aantonen dat de parkeerdruk dit toelaat. De gemeente toetst dit.

Onderdeel van het parkeersysteem is het aanbieden van deelautovoorzieningen in het gebied. Afgezien van deelautovoorzieningen, kiss&ride en laden en lossen vindt er geen parkeren in de openbare ruimte plaats.

Onderzoek naar kabelbaan

De raad heeft in de Toekomstvisie Healty Urban Boast aangegeven dat de parkeervoorziening van de Jaarbeurs aan de Overste den Oudenlaan ook een functie krijgt voor het bestemmingsverkeer per auto naar de binnenstad. Met een snelle verbinding vanaf deze parkeervoorziening naar de binnenstad is de verwachting dat een deel van het bestemmingsverkeer ervoor zal kiezen op de parkeervoorziening van de Jaarbeurs te gaan staan en met de snelle verbinding verder naar de binnenstad te reizen. Het Westplein en de Graadt van Roggenweg worden daardoor ontlast.

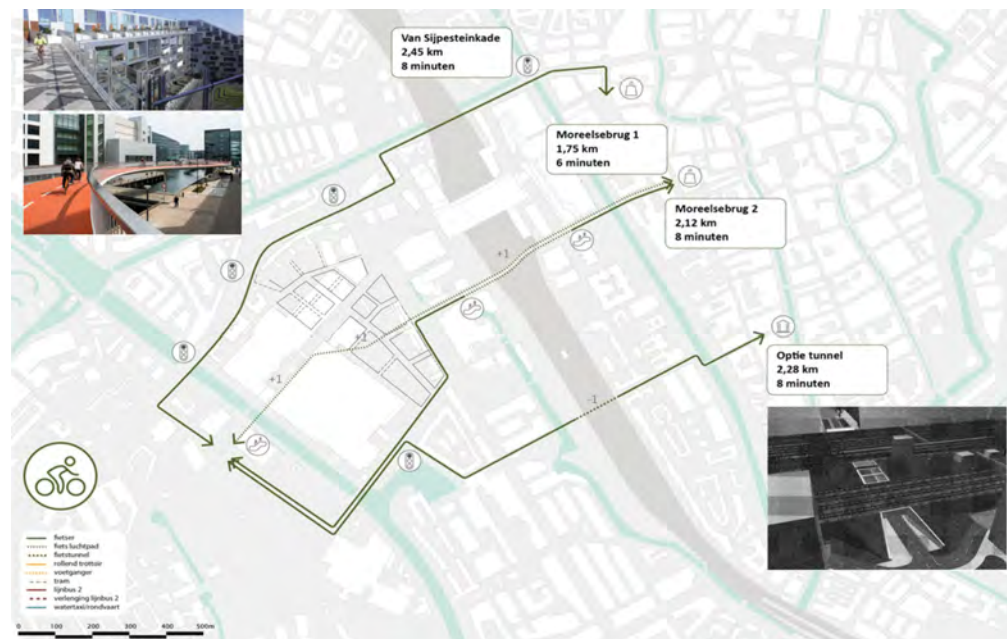
Eén van de mogelijkheden voor een snelle verbinding is een kabelbaan. Adviesbureau Rebel heeft onderzocht of en hoe een kabelbaan als snelle verbinding mogelijk is. Er zijn meerdere tracékeuzes onderzocht. De reistijd van de P-voorziening naar de binnenstad (Moreelsepark) bedraagt ca. 13 minuten. Het bureau heeft een inschatting gemaakt van het aantal potentiële reizigers, zowel dagelijks verkeer (woon-werk, winkel, sociaal-recreatief) als toeristen die éénmalig als attractie met de kabelbaan over het Centraal Station naar de binnenstad willen reizen. Hierbij is rekening gehouden met nieuwe bewoners en werknemers + bezoekers in het Nieuwe Centrum, die voor een deel op de P-voorziening gaan parkeren. Met een inschatting van 1.600 tot maximaal 2.000 reizigers per dag is de kabelbaan niet rendabel te exploiteren. Hierbij is uitgegaan van een regulier OV-tarief (€ 1,10 per rit).

3. **Overstap op fiets.** Overstap op een, al dan niet elektrische, huurfiets lijkt een voor de hand liggende mogelijkheid. Deze optie kan onderdeel zijn van het reguliere ov-fietsstelsel. Een snelle aanpakking op de verschillende oost-west routes door de stad, maakt de fiets heel aantrekkelijk voor het bereiken van uiteenlopende bestemmingen. Een geweldig mooie toevoeging zou hierbij zijn: de aanleg van een extra tunneltje onder het spoor voor langzaam verkeer, die uit komt op de Nicolaas Beetsstraat – Lange Smeestraat – Maliebaan. Hiermee worden andere drukke fietsroutes door het centrum ontlast en wordt een nog ontbrekende schakel in het fietsnetwerk ingevuld.
4. **Vervolg over een rollend trottoir.** Vooral voor de bezoekers aan het nieuwe deel van het centrum of aan het Station kan een rollend trottoir het extra comfort en de extra snelheid bieden die parkeren aan de westzijde van het Merwedekanaal acceptabel maakt.
5. **Overstap op innovatief zelfrijdend vervoer.** Een niet minder aantrekkelijke mogelijkheid tenslotte is zelfrijdend elektrisch vervoer over de busbaan. Juist vanwege de vrije ligging leent de busbaan zich voor experiment met zelfrijdende autootjes of zelfrijdende busjes. In o.a. Masdar, Singapore, Londen, maar ook in Rotterdam zijn dergelijke nieuwe systemen al operationeel.

Behalve als overstaplocatie kan het parkeerterrein ook nog dienst doen als afhaalpunt of distributiepunt van goederen. Ook zo'n functie versterkt de betekenis van het parkeergebied,



Overstap op innovatief zelfrijdend vervoer



Overstap op fiets



Vervolg over rollend trottoir



Peoplemover ("wepod")

Ruimte voor mobiliteitsinnovaties en smart mobility

Het nieuwe centrum is bij uitstek een gebied waarin innovaties op het gebied van 'smart city' en 'smart mobility' een plek moeten krijgen. De overheden stimuleren dat de markt mobiliteitsdiensten gaan aanbieden voor een reis naar een bestemming in de stad (Malmö als voorbeeld). Per moment van de dag (in of buiten de spitsuren) worden een reis aangeboden met verschillende vervoermiddelen met eventuele overstappen (P+R in regio of stadsrand). De reiziger kan vervolgens zelf kiezen welk moment van de dag deze reis wordt gemaakt, met welk vervoermiddel, tegen welke kosten en hoelang de verwachte reistijd van A naar B duurt. De reizigers wordt vervolgens over de gekozen route geleid en er wordt een (fiets)parkeerplaats of zitplaats in het openbaar vervoer op de overstap of nabij de bestemming gereserveerd. Daarnaast is het bijvoorbeeld denkbaar om in te zetten op slimme haalen bezorgservices. Op het Jaarbeursterrein zou een uitgiftepunt van goederen kunnen worden ingericht. In de entreehal van appartementencomplexen kunnen standaard bezorgkluizen worden ingebouwd voor internetaankopen. Een ander voorbeeld is het toepassen van slimme verlichting, straatmeubilair en dynamische wegdekmarkeringen (bijvoorbeeld street art), die reageren op de aanwezigheid van mensen.

10 Kwestie 10 | Bereikbaarheid vanaf P6500: niet een snelle maar een fijnmazige verbinding?

Jaarbeurs zal in 2023 al haar parkeren concentreren aan de westzijde van het Merwedekanaal. Maximaal 6500 parkeerplaatsen, niet uitsluitend voor de evenementen op Jaarbeursterrein, maar ook als 'parkeren op afstand' voor wonen, werken en recreëren in het Nieuwe Centrum. En ook voor bezoekers aan het Nieuwe Centrum en wellicht zelfs voor bezoekers aan de historische binnenstad. Wanneer gaat dit werken? Wat is het ideale vervolgttransport? Een kabelbaan blijkt niet de aangewezen oplossing, want de afstand tot de binnenstad is per auto zo kort dat andere vervoerswijzen hier niet voldoende mee kunnen concurreren. Wat bijdraagt is niet een 'hele snelle', maar een 'fijnmazige' verbinding. Inzetten op een pallet van maatregelen die samen bijdragen aan de bereikbaarheid van het gehele vergrote centrum. Welke maatregelen moeten dit zijn? Is inzet op de (elektrische) fiets de goede keuze? Kan dan volstaan worden met goede aansluitingen op de al geplande fietsroutes door het stationsgebied? Is een hoge fietsroute over de Jaarbeurs een mogelijkheid? Of moet nu werk worden gemaakt van een extra fietstunnel die uitkomt op de Nicolaas Beetsstraat?

En is transport over water een goede aanvulling?: bijvoorbeeld een 'theater/winkel'-taxi die aanlegt voor Tivoli en onder de Stadskamer? Voor de hand liggend lijkt het om de elektrische stadsbus, -lijn 2-, een extra rondje te geven. En wat te denken van een rollend trottoir? En misschien zelfs zelfrijdende systemen? Waar moeten we op inzetten?

Of is het zo dat we het parkeersysteem zo moeten inrichten dat de Jaarbeursparkeerplaats vooral betekenis krijgt voor het nieuwe centrum en de parkeerplaatsen rond het oude centrum de historische binnenstad blijven bedienen. Park en Walk dus rond het centrum, en Park en Ride vanaf de transferia aan de rand van de stad?

Dit versterkt de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid, ook op rustigere uren. Het is ook mogelijk om aan bezoekers elektrische fietsen of nieuwe typen voertuigen aan te bieden voor de verplaatsing tussen het parkeervoorzieningen en de historische binnenstad.

Duurzame mobiliteit als opstap naar de gezonde en duurzame stad

Utrecht heeft zich als doel gesteld om op korte tot middellange termijn te richten op schoon en duurzaam vervoer. Zero-emission vervoer draagt bij aan een gezonde stad. Door deze voertuigen op duurzame energie (zoals zonne-energie) is het ook nog eens duurzaam. En samen met ondernemers in de stad zetten we ons in om 'Living labs' te organiseren gericht op het realiseren van de energietransitie door gebruik te maken van lokale netbalancing. Overdag opgeslagen zonne-energie in auto's wordt in de avonduren gebruikt om op korte afstand huishoudens van energie te voorzien.

Hier liggen kansen voor de stad en het stationsgebied in het bijzonder. Lomboxnet en de Jaarbeurs zijn voorbeelden van een ondernemingen die hiervoor hun nek uitsteken om dit in de stad en regio mogelijk te maken. Deze lokale netbalancing kan voorkomen dat forse investeringen nodig zijn als elektriciteit de belangrijkste energiedrager gaat worden en dit biedt economische impulsen. De ontwikkelingen gaan snel! We staan aan de vooravond van een impuls voor een energie- en mobiliteitstransitie voor Utrecht, maar ook richting heel Nederland en de wereld.

Landelijk is het perspectief om in 2025 zero emission openbaar vervoer (bus) te bereiken, net als zero emission stadsdistributie in 2025.

"Het slimme elektriciteitsnet stelt Utrecht in staat te groeien naar een zonne-energiestad, een stad van e-mobiliteit en een stad van de economie voor de toekomst."

Deze ontwikkelingen zullen ook ruimtelijke consequenties hebben.

Vragen waar we nu voor staan is hoe krijgt dit elektrisch rijden met de benodigde oplaadinfrastructuur zijn inpassing in de ruimtelijke ordening. Op dit moment worden veel oplaadpalen geplaatst bij de openbare parkeerplekken langs openbare wegen. Is dat een wenselijk beeld voor de toekomst? Of willen we liever dat elektrische voertuigen worden opgeladen bij laadeilanden, bijv in parkeergarages, dus uit het zicht van bezoekers en bewoners? Vragen waar we nu nog geen antwoorden op hebben.



Digitaal reserveringssysteem

2. Tot slot

Mobiliteit is een belangrijk aspect in de ruimtelijke koers van het nieuwe centrum, maar altijd dienstbaar aan andere doelen. Zo heeft de keuze voor woonfuncties met 'parkeren op afstand' of zonder parkeervoorzieningen alleen zin bij de realisatie van stedelijke milieus in hoge dichtheden. Een volledige focus op wandelen en fietsen werkt vooral in samenhang met een sterke inzet op een 'energieneutrale en gezonde stad'. En de keuze voor een automatische people mover past bij een nadrukkelijke keuze voor technologische innovatie als hoofdmotto.

Als de koers voor het 'nieuwe centrum' bevestigd is, vindt opnieuw een kwantitatieve toetsing plaats van de consequenties van de keuzes. Dan gaat het om de verkeerskundige maakbaarheid op de korte en lange termijn, de ruimtelijke inpassing, de financiële haalbaarheid en de milieu- en duurzaamheidseffecten.



Infocentrum

Adres Stadspanneau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

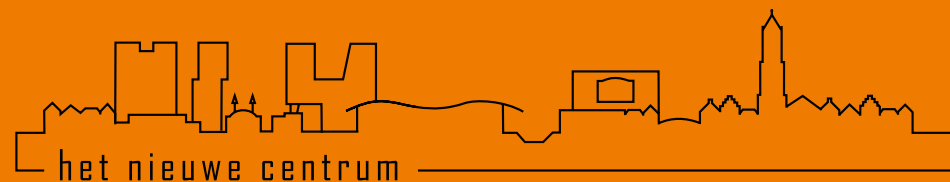
cu2030.nl





Ontwikkelstrategie

➔ **Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...**





In zeven keuzedocumenten zijn uiteenlopende ambities verwoord over de ontwikkeling van het 'nieuwe centrum'. Natuurlijk is het de bedoeling om zoveel mogelijk van deze ambities te realiseren. Binnen het grondbeleid is daar een term voor: 'het maatschappelijk meest optimale resultaat'.

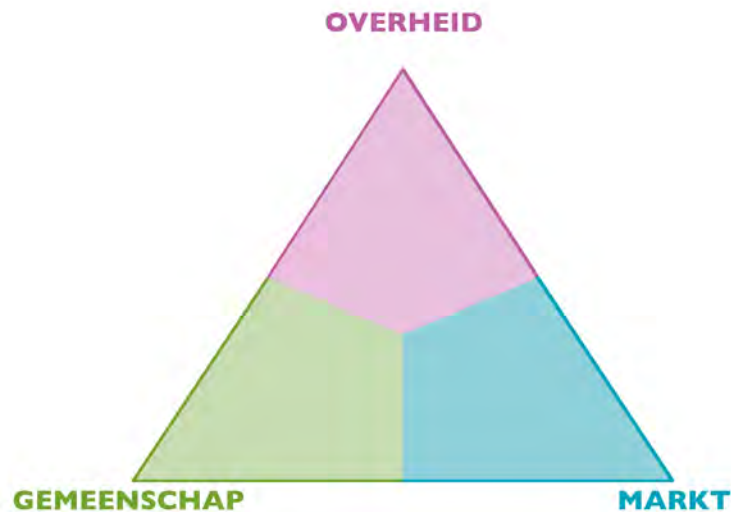
Dit is precies waar de ontwikkelstrategie over gaat – hoe behalen we het best denkbare resultaat? Welke rol speelt de overheid daarbij, bijvoorbeeld als het gaat om grondeigendom? En welke publieke middelen willen en kunnen we inzetten bij de ontwikkeling. Maar vooral ook: hoe kunnen we zo goed mogelijk gebruik maken van de kennis en de expertise van bewoners in en rond het gebied, van ondernemers en andere betrokkenen, van ontwikkelaars en bedrijven die zich in het gebied willen vestigen? Daarnaast gaat het ook om risicobeheersing: van groot belang bij een gebiedsontwikkeling die pas in 2030 gereed zal zijn.

LEGENDA

- Plangebied gemeente Utrecht
- Plangebied Jaarbeurs
- Invloedsgebied

The map shows the Beurskwartier area in Utrecht, with the following labels:

- Kop van Lombok
- Leidsche Rijn
- Graadt van Roggenweg
- Beurskwartier
- Merwedekanaal
- Van Zijstweg



Driehoek overheid, markt en gemeenschap (bewoners)

Het plangebied bestaat in ieder geval uit de volgende deelgebieden: Kop van Lombok, Graadt van Roggenweg en het Beurskwartier. De begrenzing van het Beurskwartier bestaat uit een fase 1 deel (Amrâth, Kop Jaarbeurs, Bioscoop en het Beatrixgebouw) en een fase 2 deel, Daarbij werkt Jaarbeurs aan de realisatie van een eigen masterplan. De relatie tussen dit project en de ontwikkeling van het 'nieuwe centrum' is onderwerp van gesprek tussen gemeente en Jaarbeurs.

1. Rolverdeling – wat doet de gemeente, wat doet de markt, wat doen bewoners?

Een belangrijk aspect van de ontwikkelstrategie is de rolverdeling tussen gemeente, marktpartijen en bewoners. De gemeente hanteert het uitgangspunt zoals verwoord in het grondbeleid: 'Regie voeren waar het kan en acteren waar het moet'.

In het algemeen gelden voor de gemeente de volgende overwegingen:

- Wat wil de gemeente op een locatie of in een deelgebied bereiken?
- Welke mate van invloed en betrokkenheid is noodzakelijk of gewenst?
- Op welke wijze kan en wil de gemeente de kennis en ervaring van marktpartijen, bewoners en andere betrokkenen inzetten?
- Hoe wil de gemeente omgaan met haar eigen grondpositie?
- Welke middelen en mensen kan de gemeente inzetten om de gebiedsopgave te realiseren?
- Welk financieel risico is de gemeente bereid te dragen?

Het plangebied is groot en divers. Ook het gemeentelijk eigendom is groot. Gezien de ambitieuze doelen die de gemeente in de gebiedsvisie a Healthy Urban Boost al heeft vastgesteld, ligt een actieve betrokkenheid van de gemeente voor de hand, net als in de eerste fase van het Stationsgebied, maar nuances zijn per deelgebied zeker mogelijk.

Scenario Sturing op programma en ambities	Uitgifte per kavel ■ Per plot kan bepaald welke specifieke ambities en welk programma in de aanbesteding worden meegegeven ■ (Tussentijds) kan gestuurd worden op hoge ambities met hedendaagse oplossingen – daarbij moet in acht worden genomen dat ontwikkelingen van het Jaarbeursterrein pas vanaf 2023 kunnen starten en de gehele ontwikkeling 5 tot 10 jaar duurt ■ Bijsturing omdat de behoefte veranderd is	Uitgifte per deelgebied ■ Globaal – bij de start van de tender worden alle ambities meegegeven ■ Bijsturing van ambities is beperkt en kostbaar ■ In relatie tot het bovenstaande: ambities kunnen in de loop der tijd door (technologische) ontwikkelingen worden ingehaald
Markt	■ Diverse spelers met kortstondige invloed, gericht op de ontwikkeling van het eigen perceel ■ Consultatie bij verschillende marktpartijen zodat maximaal gebruik gemaakt wordt van de kennis en expertise	■ Enkele grote marktpartijen hebben gedurende het ontwikkelingsproces veel invloed
Planning en fasering	■ Gemeente bepaalt in beginsel uitgifte- en ontwikkeltempo ■ Regie voor bijsturing als gevolg van veranderende omstandigheden ligt in beginsel bij de gemeente,	■ Kaders voor de planning kunnen contractueel worden vastgelegd, daarbinnen maximale vrijheid voor de ontwikkelaar.
Organisatie	Per plot kan begeleiding door een projectteam kan plaatsvinden.	■ Veel inzet tijdens de contractfase. Dit neemt daarna af, maar nog steeds inzet nodig door te faciliteren om zaken te begeleiden: algemeen (proces, planning, financieel), participatie en communicatie, begeleiding ontwerpproces, vergunningenprocedure, Beheer-Leefbaarheid-Veiligheid-Communicatie en contractbeheer
Financieel	■ Opbrengsten zijn langer onzeker – Tot het laatst toe is er de mogelijkheid om afwegingen te maken tussen kwaliteit/ambities en geld, in plaats van voor maximale opbrengsten ■ Meer sturing op opbrengsten – per plot kan gestreefd worden naar het optimale resultaat	■ Zekerheid over opbrengsten aan het begin van de ontwikkeling ■ Alle risico's worden over het algemeen vroegtijdig door de ontwikkelende partij afgeprijsd, waardoor de opbrengst uiteindelijk veelal lager zal uitvallen dan bij een plotsgewijze verkoop en ontwikkeling
Risico's en kansen	■ Gemeente dekt risico's af op het moment dat een overeenkomst getekend is ■ Optimalisaties en kansen kunnen worden onderzocht en benut	■ Risico's en kansen zijn belegd bij de ontwikkelende partijen.

Voor- en nadelen van verschillende ontwikkelstrategieën

Het uitgeven van een deelgebied 'met meer projecten' aan een ontwikkelende partij heeft als voordeel dat inkomsten in een vroeg stadium gegarandeerd zijn. Daarmee zijn risico's beperkt. Maar de kans bestaat ook dat er –gezien de vaak lange doorlooptijd- kansen niet worden benut bij verbeterde marktomstandigheden. Zo'n strategie vergt een uitgebreide voorbereiding van de gemeente, omdat maar op één moment de ambities en voorwaarden voor de ontwikkeling kunnen worden vastgesteld – naderhand bijsturen op programma en/of kwaliteit is zeer lastig en heeft vrijwel altijd gevolgen voor de opbrengsten of het gemeentelijke risicoprofiel.

Bij een benadering per kavel is een goede voorbereiding eveneens noodzakelijk, maar bestaat er meer ruimte om tijdens de ontwikkeling op ambitieniveau bij te sturen. Dit kan wenselijk zijn omdat de vraag en de behoefte veranderen, omdat de politieke koers wijzigt, participatie wenselijk is en omdat technologische vernieuwingen (zoals op het gebied van duurzaamheid en gezondheid) hun intrede doen of omdat ingespeeld moet worden op veranderingen in de directe omgeving. Per plot wordt bepaald wat het beoogde eindresultaat is en welke strategie hiertoe moet leiden: een actieve of faciliterende gemeente, een rol voor marktpartijen of een stapsgewijze ontwikkeling door initiatieven van bewoners? Een voorbeeld van een kavelgewijze benadering is het Noord- en Zuidgebouw (Het Platform) in het stationsgebied. Onder regie van de gemeente zijn per plot marktpartijen geconsulteerd en uitgedaagd om een zo optimaal mogelijk plan te ontwikkelen – zowel programmatisch als financieel.

→ Tien stappen voor een beter resultaat



Kijk kritisch naar je eigen houding

Het is belangrijk echt iets anders te doen in je houding. Richt je niet alleen op het proces en de inhoud. Het gaat om de mens, om begrip, om gehoord en gezien worden. Dit moet je in woorden en gedrag terug laten komen. Mensen prikken er doorheen als woorden en gedrag niet overeen komen.



Het vertrekpunt is helder, het eindresultaat is open

Creëer ruimte in je plan, zorg ervoor dat er nog iets is om over mee te denken. Maar wees ook heel duidelijk over de kaders die al wel vastliggen. Alleen luisteren naar de ideeën en wensen vanuit de omgeving is niet genoeg. Je moet er wel iets mee doen. Is de vraag onhaalbaar? Wees daar dan ook duidelijk over.



Maak gebruik van de omgevingsexperts

Deze mensen kennen deze omgeving niet uit een boekje, zij leven er echt. Gebruik deze waardevolle kennis om je plan beter te maken.



Bereid je goed voor

Een goede voorbereiding is van groot belang. Je kunt altijd, in welk stadium dan ook, mensen betrekken bij een project in hun omgeving. Ook al is de rol nog zo klein. Je moet echter wel goed weten wat je wilt. Met welke mensen wil je praten? Wat vraag je aan de mensen? Welke rol krijgen zij? Waar kunnen ze precies over meepraten?



Gelooft in je plan

Wanneer jij zelf gelooft in de meerwaarde van je project, dan wordt jij de beste ambassadeur voor deze verandering.



Stel je eigen verwachtingen bij

Verwacht niet van tevoren dat je iedereen tevreden krijgt. Bedenk wat voor jouw plan haalbaar is.



Zorg voor wederzijds commitment

Zorg voor een vaste groep waarbij de deelnemers zich committeren aan elkaar, aan het project en aan de spelregels. Dit geeft veiligheid en continuïteit.



Wees open, eerlijk en leg uit

Durf alles direct op tafel te leggen, ook de vervelende dingen. Elk besluit moet uitlegbaar zijn. Geef ook tijd en ruimte voor de emoties die hierop volgen. Blijf dit doen gedurende het proces. Hiermee zorg je dat er van beide kanten geen verborgen agenda's zijn en creëer je vertrouwen en begrip voor elkaar.



Maak het leuk

Denk na over de vergaderruimte, de sfeer, neem wat lekkers mee en kies voor een gesprek in plaats van een presentatie. Zorg dat het meedoen niet voelt als corvee. Waardeer de tijdsinvestering van de groep.



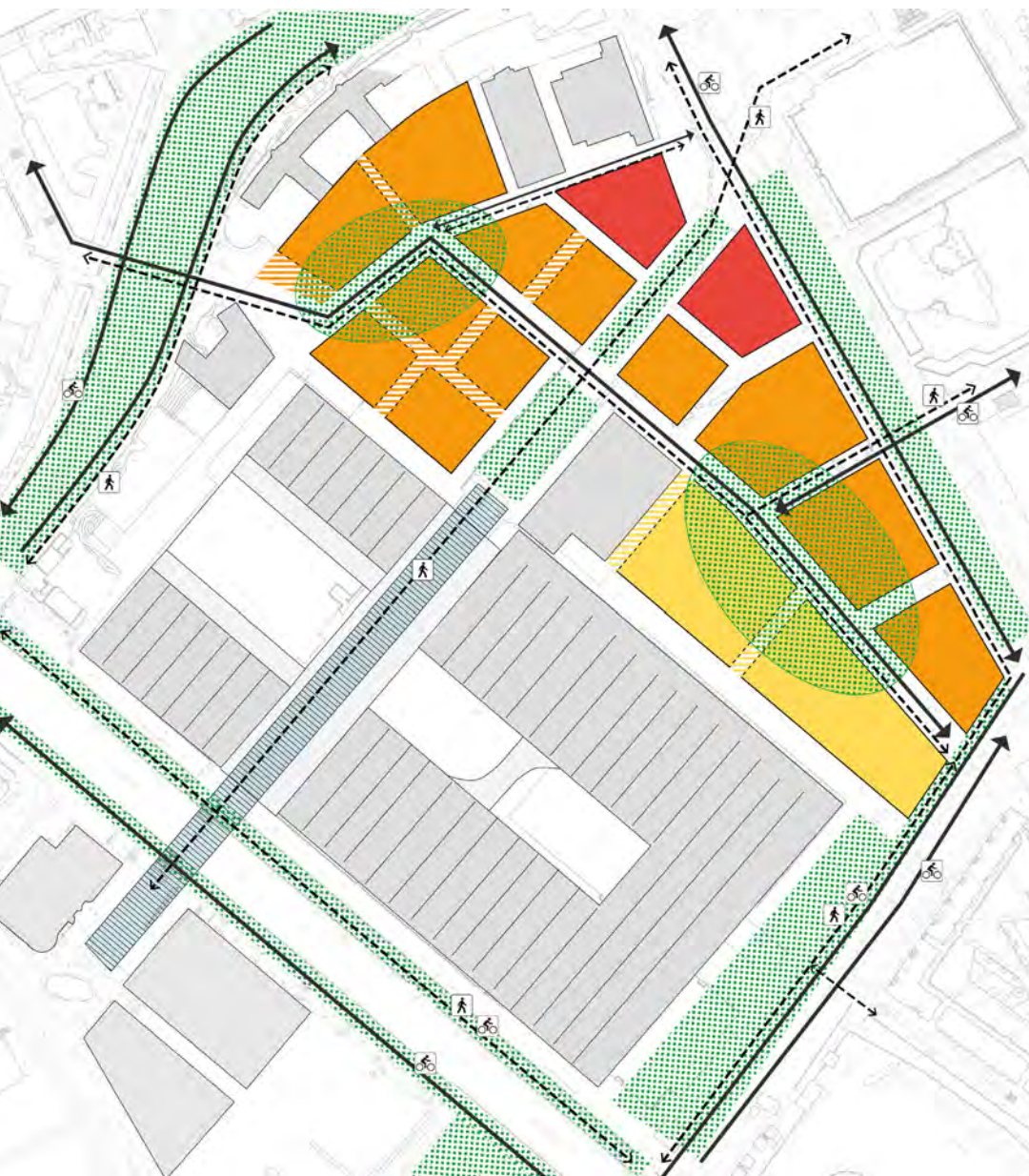
Investeer in de relatie

Doe een stapje extra. Toon interesse in de mensen. Begrijp en erken dat mensen op de hoogte willen zijn van wat er in hun directe leefomgeving gebeurt en dat jouw plan een inbreuk kan zijn op hun leefgenot. Neem de moeite om te blijven uitleggen als dat nodig is. Kom afspraken na. Wees betrouwbaar in alles wat je doet.



Deze tien stappen zijn op meerdere situaties toepasbaar. Denk aan de samenwerking met je collega's, andere organisaties of privé.

Leermomenten op basis van voorgaande participatietrajecten



Vraag bij voorbeeldverkeveling: kiezen voor uitgifte per kavel of uitgifte per deelgebied?

Op basis van de stedenbouwkundige varianten en rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten is het volgende programma realiseerbaar.

Programma-tabel totaal fase 2 inclusief Kop van Lombok	
wonen	2.030 - 3.590 woningen
wonen of kantoor	400 woningen of 40.000 m ² bvo kantoor
kantoor	50.000 m ² bvo
plint grootschalig	4.000 m ² bvo
plint kleinschalig	2.300 m ² bvo
divers (bv: onderwijs)	20.000 m ² bvo

De genoemde oppervlakten zijn indicatief, er moet rekening worden gehouden met een marge van 25% omhoog en omlaag.

De woningen / oppervlakte van het geplande Amrath hotel en de Kop Jaarbeurs zijn buiten beschouwing gelaten, omdat deze projecten onderdeel uitmaken van fase 1 van het Stationsgebied

Het programma van de eerste fase is al verwerkt in de grondexploitatie van fase 1. Dit programma kan dus niet eenvoudig worden verschoven naar een andere grondexploitatie.

De strikte scheiding tussen de eerste en tweede fase brengt beperkingen met zich mee – een optimale ruimtelijk-functionele programmering is niet mogelijk, als er binnen de grondexploitaties van fase 1 en fase 2 niet verevend zou kunnen worden. Dat vergt overigens wel een raadsbesluit. blijkt niet mogelijk. Zo zijn bijvoorbeeld kantoren aan het Jaarbeursplein gepland, die wellicht beter in het Beurskwartier kunnen komen.

11

Kwestie 11 | Hoe maken we het?: welke rol van de overheid hebben we voor ogen?

De ambitie voor het Nieuwe Centrum is hoog: 'stedelijk, levendig, heel duurzaam en heel gezond'. Maar hoe krijgen wij deze ambities gerealiseerd? Welke ontwikkelstrategie past hier bij en hoe maken we daarbij zo goed mogelijk gebruik van de kennis en expertise van marktpartijen, stakeholders en bewoners?

Omdat we als overheid eigenaar zijn of op termijn worden van een belangrijk deel van de grond van het Nieuwe Centrum kunnen we zelf de strategie bepalen: 'uitgifte per kavel of bouwblok' of 'uitgifte van complete deelgebieden aan marktpartijen' tegelijk.

De uitgifte van complete deelgebieden heeft als voordeel dat de risico's aan de voorkant beperkt kunnen worden voor de gemeente en dat de inkomsten in een vroeg stadium zijn gegarandeerd.

Groot voordeel van uitgifte per kavel of bouwblok is echter dat we steeds opnieuw op ambitieniveau kunnen sturen. We kunnen door middel van tenders partijen uitdagen om met innovatieve oplossingen te komen op het gebied van duurzaamheid en gezondheid.

En tegelijkertijd kunnen we vragen om slimme oplossingen voor parkeren en bereikbaarheid. We kunnen voorwaarden meegeven ten aanzien van de plinten. Alles hoeft bovendien niet op één moment te worden bepaald, de tijd kan zijn werk doen. We weten immers nu niet wat duurzaam is in 2023... Waarschijnlijk verandert er in de tussentijd ook nog een en ander aan de vraagzijde: vraag naar meer of andere woonvormen? meer werken?

Kortom, wat moet de rol zijn van de gemeentelijke overheid voor het Nieuwe Centrum?: meer regisserend of meer faciliterend, en wat betekent dit?

Tijdelijk gebruik en placemaking

Het keuzedocument over identiteit ging deels over hoe met belanghebbenden het 'nieuwe centrum' van een 'ziel' kan worden voorzien. De identiteit van het gebied wordt namelijk niet alleen bepaald door gebouwde projecten, maar ook door tijdelijke functies en placemaking. Placemaking is het veranderen van een openbare of private ruimte waar mensen zo snel mogelijk vandaan willen, in een plek waar mensen nooit meer weg willen. Een sleutelrol is weggelegd voor bewoners en gebrui-



Illustratie Centrumboulevard en omgeving

kers: zij zien kansen en weten met kleine interventies tot grote resultaten te komen. Placemaking heeft geen eindbeeld en kan altijd doorgaan. Er is vooral ruimte voor placemaking op het Westplein en – in overleg met Jaarbeurs – op de nog niet uitgegeven kavels langs de Centrumboulevard. Hiervoor is reeds in de Voorjaarsnota voor 2017 en 2018 ieder 1 miljoen euro opgenomen, zodat kan worden gestart met het ontwikkelen van de eerste tijdelijke functies in het 'nieuwe centrum'. Ook bij de Knoopkazerne heeft het Rijksvastgoedbedrijf een paviljoen gereserveerd als placemaking voor een later in te vullen vastgoedproject.

De meerwaarde van tijdelijk ruimtegebruik

- Een positieve bijdrage aan de vitaliteit en het imago van een gebied
- Het sturen van het eindprogramma
- Het voorkomen van sloop en/of verloedering
- Het accommoderen van de (latent) aanwezige ruimtebehoefte voor functies en activiteiten
- Een broedplaatsfunctie voor nieuwe ideeën en kansen, en daarmee een verrijking voor maatschappelijke, economische en culturele functies
- Een positief imago in termen van tolerantie, cultuur, openheid, en daarmee een gunstig effect op de toeristische sector en het economisch vestigingsklimaat

Bron: 'Andere Tijden: de emancipatie van tijdelijk ruimtegebruik als ontwikkelstrategie' van Martijn Drost

2. Programmatisch kader

Het te realiseren vastgoedprogramma is van grote invloed op de toekomstige leef- en belevingskwaliteit van het 'nieuwe centrum'. Daarnaast bepaalt de realisatie van vastgoed hoe groot de inkomsten zijn voor de gemeente; inkomsten waaruit een groot deel van de kwaliteit moet worden betaald. Maar bovenal bepaalt de realisatie van vastgoed wat de grondexploitatie aan geld in het laatje brengt – waardoor het vastgoedprogramma een belangrijk uitgangspunt is voor de ontwikkelstrategie.

Het programma dat in het Nieuwe Centrum gerealiseerd kan worden is sterk gekoppeld aan het vastgoedprogramma dat in fase 1 van het Stationsgebied wordt gerealiseerd. Bij het bepalen van het programma moet rekening worden gehouden met de volgende uitgangspunten.

Functie	Toelichting en raakvlakken
Wonen	■ Voor woningbouw gelden weinig beperkingen (Utrecht kent druk op de woningmarkt) ■ Wel relatie met verkeersafwikkeling/verkeersmodellen en parkeerbalans. ■ Marktonderzoek moet uitwijzen hoe groot de vraag is naar woningen, en naar welk type – met name appartementen
Kantoren	■ De provinciale afspraken over een maximaal kantorenprogramma zijn leidend ■ In beginsel wordt het beschikbare kantorenprogramma gerealiseerd in de eerste fase van het programma stationsgebied (en zit als zodanig in de grondexploitatie van de eerste fase verwerkt). Mogelijk is uitwisseling wenselijk en nodig om ook in het 'nieuwe centrum' een mix van stedelijke functies te realiseren
Retail	■ Een beperkt volume voor dagelijkse inkopen van de inwoners van het nieuwe centrum. ■ Het is denkbaar dat retailfuncties in omliggende gebieden (Kanaalstraat/Damstraat, Croeselaan) worden benut.
Leisure	■ Er is veel ruimte voor een recreatief programma – De omvang is afhankelijk van de vraag
Cultuur	■ In de gemeentelijke programma's zijn vooralsnog geen investeringsgelden opgenomen ■ Voor commerciële cultuurfuncties is ruimte beschikbaar.
Horeca	■ Er is ruimte voor horecafuncties ■ Aansluiting bij het horecabeleid is noodzakelijk ■ Niet elk type horeca is voor elk deelgebied geschikt
Hotel	■ Afstemming met aanwezige en reeds geplande hotels is gewenst ■ Er lijkt vooral ruimte voor hotels in een specifieke niche
Creatieve industrie	■ Dit is een nieuwe bestemmingscategorie – speelt een rol spelen in het verlevendigen van gebouwplinten
Maatschappelijke voorzieningen	■ Uiteenlopende functies die, afhankelijk van de omvang van het programma, een plek in het gebied moeten krijgen, deels ten behoeve van de bewoners in het plangebied ■ Denk aan: onderwijs, kinderopvang, gezondheidsvoorzieningen, sportvelden



Referentie groene gevel

Grote publieksfunctie

De identiteit van het gebied moet ook versterkt worden door de aanwezigheid van enkele grote culturele publieksfuncties. Op zich beschikt het 'nieuwe centrum' nu al over enkele grote trekkers: natuurlijk het Jaarbeursgebied en de op handen zijnde megabioscoop voor levendigheid in de avonduren. Voor specifiek de kop van Centruboulevard rijst de vraag of een nieuwe publieksfunctie noodzakelijk is. Jaarlijks komen er gemiddeld 2,1 miljoen bezoekers naar Jaarbeurs, een aantal dat naar verwachting alleen maar zal toenemen. Toch bestaat er de behoefte het gebied rond de Jaarbeursboulevard nog intensiever te vullen met publieksfuncties; zowel tijdelijke als definitieve. Zowel leisure als cultuur. Zowel in de plint als in de vorm van een icoon.

3. Planning en fasering

Op hoofdlijnen zijn de planning en fasering vastgelegd in de overeenkomst met Jaarbeurs. Voor de verschillende gebieden geldt de volgende indicatieve planning.

Deelgebied	Realisatie van – tot	Afhankelijkheden
Jaarbeursparkeren (P2)	2019 – 2022	Ontwikkeling Jaarbeurs. Contractueel vastgelegd, investeringsbeslissing Jaarbeurs parkeren wordt in 2019 gemaakt op basis van onder meer het programma in Beurskwartier. In 2019 dient het programma van het Beurskwartier op hoofdlijnen vast te staan
Jaarbeurshallen (inclusief Centruboulevard)	2016 – 2026	Ontwikkeling Jaarbeurs. Contractueel vastgelegd
Beurskwartier (P1 en P3)	2023 – 2030	Vaststelling programma op hoofdlijnen in 2019, zodat Jaarbeurs een investeringsbeslissing inzake parkeervoorzieningen kan maken
Graadt van Roggenweg	2019 – pm	Ontwikkeling in handen van de gemeente. De gemeente bepaalt het ontwikkelingstempo – is wel afhankelijk van beschikbaarheid financiële middelen
Kop van Lombok	2018 – pm	Ontwikkeling in handen van de gemeente. De gemeente bepaalt het ontwikkelingstempo – is wel afhankelijk van beschikbaarheid financiële middelen. Mogelijk is er eerdere ruimte voor tijdelijke maatregelen.

4. Financiële kaders, doelstellingen en risicoprofiel

Op basis van de ontwikkelstrategie wordt de grondexploitatie opgesteld. Alle eerdere genoemde overwegingen ten aanzien van de ontwikkelstrategie hebben gevolgen voor het resultaat van de gebiedsontwikkeling. Ten aanzien van de financiële begroting zijn enkele doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen hebben niet alleen betrekking op het beoogde resultaat, maar ook op het maximale beslag op de gemeentelijke middelen (cash flow), het risicoprofiel en daarmee samenhangend het maximale weerstandsvermogen.

In het grondbeleid is vastgelegd dat de gemeente per situatie streeft naar het beste resultaat. Het 'beste resultaat' is ruim gedefinieerd: het vanuit maatschappelijk oogpunt meest optimale resultaat. Oftewel, het financiële resultaat is belangrijk, maar hoeft niet leidend te zijn – in het belang van de stad mag hier van worden afgeweken.

De gemeentelijke ambities ten aanzien van gezondheid, duurzaamheid en stedenbouwkundige kwaliteit zijn hoog. Om dergelijke 'zachte' ambities te realiseren bestaat de kans dat de grondwaarde in enkele gevallen lager zal uitvallen dan maximaal haalbaar is.

De ambities op het gebied van gezondheid en duurzaamheid leiden tot hogere investeringen, bijvoorbeeld voor de realisatie van groene daken en gevels. Omdat dergelijke ingrepen niet direct resulteren in 'terugverdieneffecten' voor de eindgebruikers (zoals bij een lagere energierekening wel het geval is), neemt de marktwaarde van zo'n gebouw niet per se toe. Dit kan gevolgen hebben voor de grondwaarde, waardoor de opbrengsten in de grondexploitatie mogelijk lager uitvallen – zo draagt de gemeente indirect bij aan het realiseren van duurzaamheidsdoelstellingen.

Uiteindelijk leiden dergelijke investeringen wellicht tot lagere exploitatiekosten waar eindgebruikers wél baat bij hebben. Op termijn leidt dit dan weer wel tot hogere vastgoedopbrengsten, die zich kunnen doorvertalen in hogere grondwaarden.

Omdat niet bekend is hoe deze ontwikkeling zal verlopen, kan hier in de grondexploitatie niet op voorgesorteerd worden. Om de haalbaarheid enigszins realistisch in te schatten wordt in de berekeningen vooralsnog uitgegaan van behoedzaam ingeschatte grondwaarden. In de toekomst moet de grondwaarde per situatie en marktconform worden bepaald.

Gebiedsontwikkelingen

Beurskwartier

Voor het Beurskwartier zijn diverse varianten doorgerekend die met name variëren in de bebouwingsdichtheid (van laag tot hoogstedelijk). Belangrijke aandachtspunten in de berekeningen zijn het parkeren, het geheel of deels verwerven van het vastgoed aan de Croeselaan en het te hanteren kantoorprogramma mede in relatie tot het maximale metrage van 250.000 m² bvo in het Stationsgebied. Op basis van een eerste globale financiële verkenning varieert het resultaat van de varianten tussen de € 10 miljoen negatief tot € 10 miljoen positief, waarbij het model met de minst intensieve bebouwing het meest negatief scoort. In de komende tijd zullen de berekeningen nader worden onderbouwd, waardoor de financiële bandbreedte waarschijnlijk zal wijzigen.

Westplein en omgeving

In het plangebied liggen enkele infrastructurele projecten. Het betreft de herinrichting van de Graadt van Roggenweg en het Westplein en het doorvaarbaar maken van de Leidse Rijn.

Deze projecten dienen een groter belang dan de gebiedsontwikkeling. De Graadt van Roggenweg wordt aangepast om het centrum in de toekomst goed bereikbaar te houden, maar de herinrichting heeft ook tot doel om de omgeving van de stadsstraat aantrekkelijker te maken. Dit geldt tevens voor het bevaarbaar maken van de Leidse Rijn: daardoor wordt het Merwedekanaal verbonden met de singel.

De realisatie van deze projecten is kostbaar. Het is raadzaam om de infrastructurele werken van een eigen financiering te voorzien.

9 juli 2015 heeft de raad het besluit genomen van het Westplein een stadsstraat te maken met een 2x1profiel met daarbij ruimte voor een pleinfunctie en vastgoedontwikkelingen. Het afgelopen jaar zijn de maaiveldvarianten van het Westplein uit Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' verder uitgewerkt. Vergelijkbaar met de Toekomstvisie zijn de varianten globaal doorgerekend. Alle varianten laten een tekort zien met een bandbreedte van minimaal € 45 miljoen (variant 1a pag 6 Mobiliteit) tot maximaal € 90 miljoen (variant 2 pag 7 Mobiliteit).



Infocentrum

Adres Stadsplateau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

cu2030.nl

