



Utrecht maken
we samen

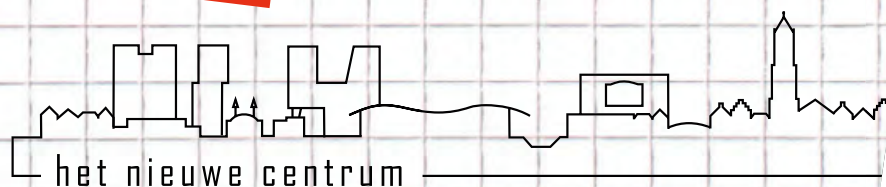


Stadslab on tour

In gesprek over de koers
van het Nieuwe Centrum



24 september 2016



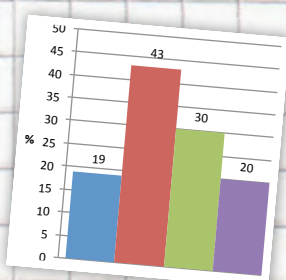


In aanloop naar een structuurvisie voor het Nieuwe Centrum — de herontwikkeling van het westelijk deel van het Utrechtse stationsgebied — zijn door de gemeente elf kwesties benoemd. Het betreft keuzemogelijkheden die van invloed zijn op de koers van de gebiedsontwikkeling. Op verzoek van de gemeenteraad zijn deze kwesties besproken met 'de stad' oftewel bewoners, ondernemers, gebruikers, ontwikkelaars en andere belanghebbenden en geïnteresseerden.

De afgelopen maand bijvoorbeeld reed een oude SRV-wagen kriskras door het gebied — hij stopte onder andere in de Dichterswijk en op het plein bij de moskee in Lombok. Aan boord een kapper die mensen in ruil voor hun verhalen en herinneringen een knipbeurt gaf. De gesprekken gaven een inkijkje in hoe bewoners het gebied ervaren — grofweg het Jaarbeursterrein, de Merwedekanaalzone en de Kop van Lombok/Westplein. Ook is op 20 september gesproken met jongeren, via de Nationale Jeugdraad, om te inventariseren wat zij van het Nieuwe Centrum verwachten.

Het belangrijkste gesprek met de stad vond evenwel plaats op 24 september. Ruim 150 geïnteresseerden kwamen bijeen in het Beatrixgebouw om in zeven themagroepen de kwesties te bespreken. De resultaten hiervan zijn in dit verslag beschreven. Op 13 oktober krijgt het stadsgesprek een vervolg. Dan wordt besproken wat de betekenis is van de vele ideeën, kanttekeningen en zorgen die op 24 september zijn geopperd en geuit. En, heel belangrijk, wat de gemeente uiteindelijk in de structuurvisie met deze resultaten gaat doen.

Stadslab on tour sloot de dag af met een opiniepeiling over een aantal zaken. De uitslag was soms verrassend, soms verhelderend maar in geen geval definitief. Over de resultaten wordt nog verder doorgepraat.





1. Identiteit

Het eerste thema is 'identiteit' wellicht het meest abstracte onderwerp. Identiteit wordt bepaald door onder meer de geschiedenis van een plek en het huidige karakter, maar ook door de betekenis die het heeft voor mensen — gebaseerd op hun ervaringen, hun beleving, hun associaties.

In het geval van het nieuwe centrumgebied moet identiteit ontstaan. Het door de gemeente geschetste perspectief van een bruisend en gevarieerd centrumgebied, dat ook nog eens voldoet aan de principes van de 'gezonde stad' biedt aanknopingspunten voor een gebiedsidentiteit die betekenis geeft aan de omgeving, deelgebieden verbindt en gemeenschappelijke waarden verbeeldt.

Tijdens het gesprek op 24 september is per deelgebied — Beurskwartier, Kop van Lombok/Graadt van Roggenweg, Merwedekanaalzone — besproken wat die identiteit zou kunnen zijn. Het Beurskwartier, van oudsher een handelszone met eerst de veiling en later de Jaarbeurs, wordt als een blinde vlek in de stad gezien. De meeste deelnemers komen er niet, vanwege de lege parkeerterreinen en de anonieme beurshallen. De verblijfskwaliteit is laag — tijdens een evenement is het te druk, op andere momenten is er niets te doen. Toch zien de gesprekspartners potenties: het Beurskwartier ligt in het hart van het land en biedt mogelijkheden voor stedelijke functies die elders geen plek kunnen vinden. Men schetste het beeld van een fijnmazig centrumgebied met woonruimte voor zoveel mogelijk mensen — gezinnen, starters, maar ook sociale huur en dure penthouses — en verrassende en betaalbare werkruimtes voor kleine ondernemers. Er moet een central park komen (misschien wel op de daken van de Jaarbeurs) en ook evenementen zijn welkom, als ze maar kwaliteit hebben. Er werd geadviseerd om niet alleen de plinten te benutten, ook per verdieping kunnen functies worden afgewisseld.

De Merwedekanaalzone moet een groene verbinding door de stad blijven, met ruimte voor sport, fietsen, wandelen en varen. Om dit te versterken dienen de parkeerplaatsen van de Jaarbeurs en het gebied rondom Villa Jongerius een groene inrichting te krijgen. Daarnaast mogen fiets- en wandelroutes veiliger. Opvallend: sommige deelnemers vinden extra bruggen een afbreuk doen aan de rechte lijn van het kanaal.

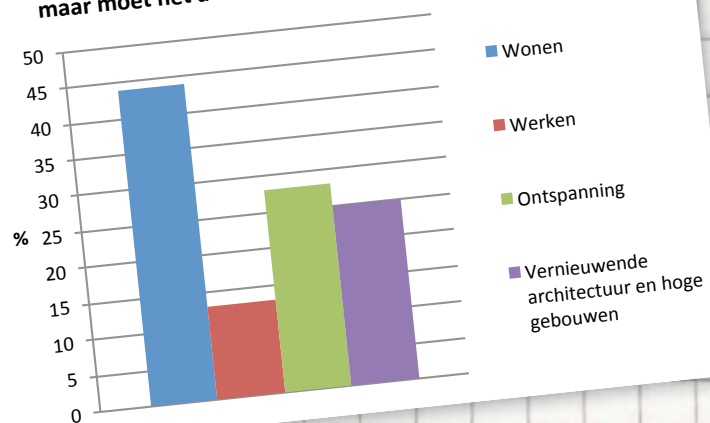


Het multiculturele karakter van Lombok wordt als een publiekstrekker gezien, en tegelijkertijd als tegenhanger van de centrumontwikkelingen in het Beurskwartier. Reizigers die uit het treinstation komen moeten een keuze hebben. Rechtsaf naar de oude wijk, met een 'multicultureel plein en vrijplaatsen' linksaf naar het centrumgebied, het 'podium voor de stad met activiteiten en entertainment'. De Kop van Lombok – lees: het Westplein – fungeert als schakel tussen deze twee gebieden.

Het tweede deel van het gesprek ging over hoe de centrumfunctie van het Beurskwartier versterkt kan worden. Een levendige mix van functies – cultuur, creatieve industrie, entertainment, boetiekachtige retail – was al genoemd, net als een goede verhouding tussen werken en wonen. Op de vraag of een iconisch gebouw, als tegenhanger van de Domtoren gewenst is, kwam geen eenduidig antwoord. Als thuishaven voor een culturele functie is het denkbaar, maar aan een icoon kleven ook risico's. Een publiekstrekker is nodig om bezoekers vanuit de oude binnenstad 'over het spoor' naar het Nieuwe Centrum te trekken. Er is geopperd om de markt van het Vredenburg te verplaatsen naar het Nieuwe Centrum, of om festival De Parade voortaan in het gebied te houden. Andere suggesties betroffen een kunsthall, een food festival of een 'fijne buitenruimte met een paviljoen voor leuke dingen'.



**Wat mij betreft is menging van functies belangrijk,
maar moet het accent in het Beurskwartier liggen op:**



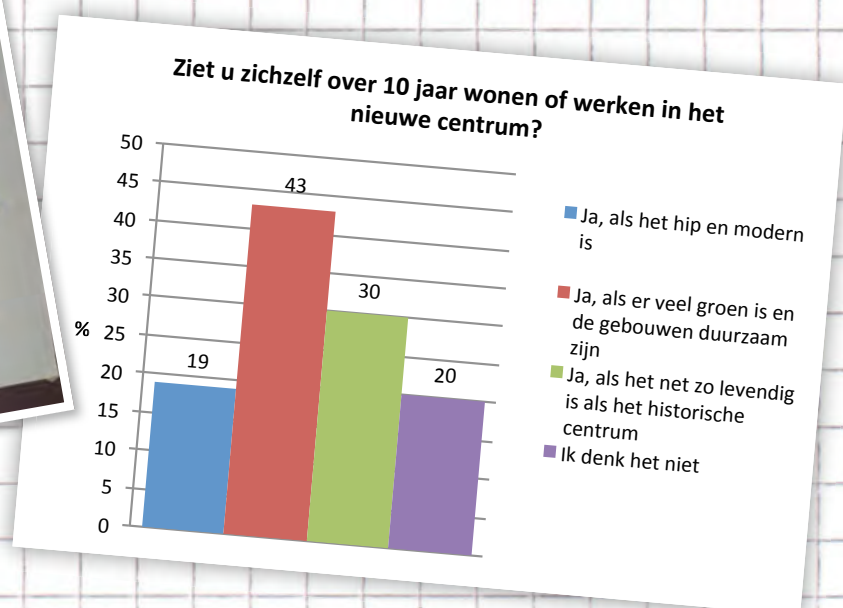


2. Structuur

In dit thema passeerden meerdere gespreksonderwerpen de revue. Het ging over de gewenste mate van stedelijkheid in met name het Beurskwartier, over de twee modellen voor de zone Graadt van Roggenweg/Kop van Lombok, over de inrichting van het Westplein (ook wel Lombokplein genoemd) en over de ontwikkeling van het P1-terrein.

Allereerst het begrip 'stedelijkheid' dat volgens een deelnemer over meer gaat dan bouwhoogte en dichtheid alleen. Het gaat ook over functiemenging en dynamiek. Naast de praktische vraag of er een supermarkt komt, wilden deelnemers weten wat de maximale bouwhoogte is. In de rest van het stationsgebied wordt gewerkt met 90, 45 of 25 meter.

Dan de twee modellen (plus vier varianten) voor de zone rondom de Graadt van Roggenweg en de Kop van Lombok (Westplein). Er is geen duidelijke voorkeur uitgesproken. Het idee van de stadsstraat uit model 1 is volgens de deelnemers robuust en leesbaar, mits auto's 'te gast' zijn en fietsers en wandelaars op kruispunten voorrang hebben. Dat alles in dit model op één niveau is komt de oriëntatie ten goede. Model 2 wordt door sommigen interessant gevonden vanwege de mogelijkheid om een groter Lombokplein te creëren, voor de moskee en aan het water. In dit model moet wel iets aan de onprettige Damstraat worden gedaan. En er bestaan zorgen over de barrièrewerking van de weg in dit model.





In vier groepen is vervolgens de inrichting van het Lombokplein besproken. De eerste groep noemde de connectie met het water van de Leidse Rijn. Zij denken aan een zwaairom voor boten en terrassen. Het plein zelf moet meerdere functies herbergen, waaronder een multicultureel centrum. Groep 2 denkt aan een glooiend havenpark aan het water. Onafhankelijk van hoe de ontsluitingsweg komt te liggen — langs de busbaan of een stadsboulevard waar het plein op aansluit — moet het park omgeven worden door een levendige plint. De derde groep stelde voor om de weg zo dicht mogelijk langs de moskee te leggen, met aansluitend een groot bouwblok. Het plein zelf moet een park worden, met een paviljoen en aanlegplekken voor bootjes. De zone langs het water van de Leidse Rijn moet een groene inrichting krijgen en via het viaduct onder de busbaan loopt een route naar het terras van hotel Park Plaza. De laatste groep ziet een plein met een haventje voor zich, prachtig gelegen in de zon. Tussen het plein en de weg — die in model 2 hoog over de Leidse Rijn gaat — ligt een park.

In de middag stond de ontwikkeling van parkeerterrein P1 centraal. De eerste groep ziet twee niveaus voor zich, een maaiveld en een 'stadsplateau' ter hoogte van de Moreelsebrug en het vergroende dak van de Jaarbeurs. In het midden komt op maaiveldniveau een park, en daaromheen een dichtbebouwde woonwijk. De entrees tot de woningen bevinden zich op het niveau van het stadsplateau, restaurants, musea en andere voorzieningen liggen op maaiveld. Aan de zijde van de Croeselaan komen de hoogste gebouwen — een hoogte van 140 meter wordt door de groepsleden niet uitgesloten. Bestaande woningen aan de Croeselaan moeten gesloopt of 'overbouwd'.

Groep 2 is gecharmeerd van het plan voor P1 met aan de Jaarbeurszijde een groot park — het liefst met een waterpartij — en aan de kant van de Croeselaan hoge gebouwen en lagere bebouwing erachter. Vanaf de dichte achterwand van de bioscoop is een overgang naar het park wenselijk. Door het park aan een zijde 'op te tillen' kan de bevoorrading van de Jaarbeurs ondergronds worden gebracht. De groep denkt aan twee routes door het gebied: richting de Van Zijstweg en van de Croeselaan naar de Graadt van Roggenweg.

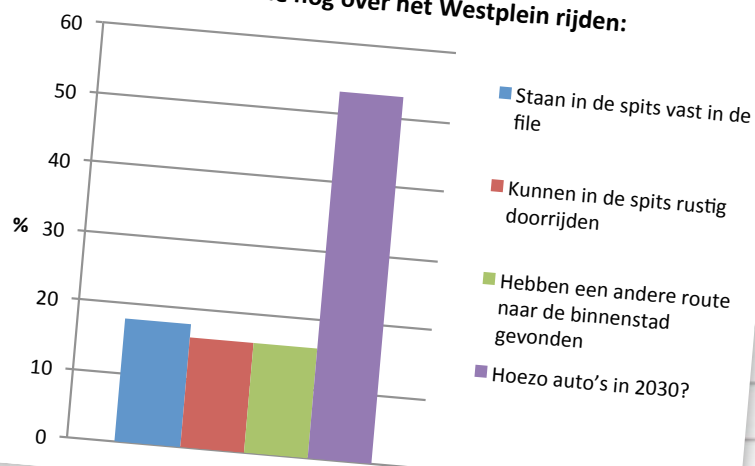


Volgens de derde groep is een maximale bouwdichtheid — met bouwhoogtes van boven de 140 meter — nodig om te voldoen aan de woningbouwopgave waar Utrecht voor staat. Het maaiveld wordt 'opgetild' zodat vanaf de Moreelsebrug oost-westgerichte routes, onder andere via het dak van de Jaarbeurs, richting de Truus van Lierlaan lopen. Onder dit verhoogde maaiveld is ruimte voor parkeren en bevoorrading. Het idee van een groen parkdeel is ook door deze groep geadopteerd, juist om het stenige karakter te doorbreken. Het dak van de Jaarbeurs moet een openbare tuin worden met een openluchttheater. Bij de entree van het gebied is een (openlucht) zwembad denkbaar.

De laatste groep — zonder mensen met een planologische of stedenbouwkundige achtergrond — vond levendigheid belangrijk. Ze denken aan een markante plek, zoals De Hallen in Amsterdam waar kleinschalige functies zijn gecombineerd. Qua bouwhoogte denkt deze groep juist aan laagbouw langs de Croeselaan en hogere bebouwing richting de Jaarbeurshallen. De hoek van de Croeselaan en de Van Zijstweg is geschikt voor een hoog gebouw. Brede groenstroken moeten voor samenhang zorgen. Sloop van bestaande woningen aan de Croeselaan is gerechtvaardigd om een doorgang naar de Moreelsebrug te realiseren.



De auto's die nog over het Westplein rijden:





3. Stad op ooghoogte

Het klinkt vanzelfsprekend, maar de beleving op ooghoogte is niet altijd onderdeel van plannen en ontwikkelingen. In de plannen voor het westelijk deel van het stationsgebied daarentegen heeft het ooghoogteperspectief wel degelijk een prominente plek. De beleving van straat, plein of weg wordt voor 90 procent bepaald door de omliggende gevels en plinten (de begane grond en soms de eerste verdieping). Het is zaak om die plinten zo te ontwerpen dat interactie mogelijk is tussen binnen en buiten, tussen privé en publiek. Het is zaak te zorgen voor een variëteit aan functies, woningen en voorzieningen zodat de levendigheid op straat — ook in de avond — gegarandeerd is. Maar wat is daarvoor nodig? Over die vraag ging dit themagesprek.

Na een wandeling door het gebied kwamen allerlei ideeën op tafel: flexplekken voor zelfstandigen in de plinten van kantoorpanden, atelier- en ambachtsruimtes die tevens als etalage dienen, bedrijven die gespecialiseerd zijn in persoonlijke verzorging en sport en groene ontmoetingsplekken in de overgangszone tussen gebouw en straat. Opvallend waren de suggestie om via bijvoorbeeld een glijbaan volwassenen te stimuleren tot speelgedrag, een haventje op het Smakkelaarsveld en het voorstel voor een 'boomkroonpad': een verhoogde en groene route richting de Moreelsebrug. Niet welkom zijn winkels die een groot publiek bedienen — dat zou parasiteren op het winkelaanbod in de binnenstad.

Voor het succesvol benutten van de plinten moeten ruimtelijke en architectonische condities optimaal zijn. Zo dient men terughoudend te zijn met het gebruik van glas — door het spiegelend effect krijgt een gevel een gesloten uitstraling. Looproutes (met voldoende rustpunten) zijn nodig, net als een attractief en herkenbaar plein met voldoende aanleiding voor verblijf. Ook een idee: vertaal het internationale karakter van de bevolking naar ingrepen in de openbare ruimte, zoals gedaan in het park Superkilen in Kopenhagen.

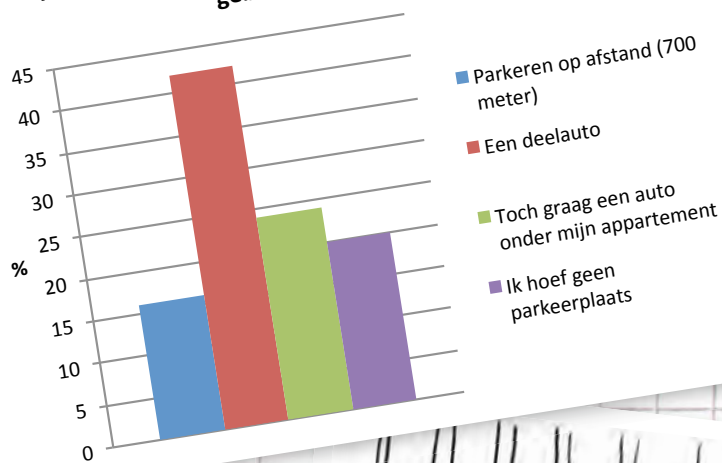


Na de pauze ging het gesprek over de rolverdeling, tussen met name de gemeente, projectontwikkelaars, architecten en (toekomstige) bewoners. Alhoewel, de deelnemers noemden vooral ook mogelijke huurders en gebruikers die interessant zijn voor een geslaagde invulling van de plinten: Ikea (als bedenker van trends in stedelijk wonen), studenten van de HKU, zorgaanbieders, leveranciers van groene energie, Biohackers (vanwege hun kijk op bouwen met 3D-geprinte organische materialen), Stichting Werkplaats Kunstenaars en Sophies Kunstprojecten, MKB, Jaarbeurs en NS.

De deelnemers benadrukken het belang van flexibiliteit. Ruimtes moeten inspelen op veranderende behoeften en multifunctioneel zijn – werkplaatsen die ook ontmoetingsruimtes zijn, trappen die ook tribune zijn. Het is in ieder geval belangrijk om een regisseur aan te stellen die partijen verbindt en initiatieven en projecten op elkaar afstemt. Gedacht wordt aan het 'prettige plintenteam' dat niet alleen stuurt, maar ook initieert en doet.



Als ik in het nieuwe centrum zou wonen, wil ik best gebruik maken van:



MEGA STRUCTUREN LEEFBAAR MAKEN DOOR
DE EERSTE 3 VERDEPINGEN PUBLIEKE HOUDEN

©Beeldleveranciers.nl

Structuur

Hoogbouw Croeselaan mag hoger dan de dom
Woonwijk om park met restaurants, museum als
Krönerpark Berlijn
Veel mensen in gebied voor levendigheid
Woningen Croeselaan slopen of overbouwen
Moreelsebrug en stadsplateau aansluiten aan dak
Jaarbeurs (als Highline, New York)
Gebied in 2 niveaus ontwikkelen: maaiveld, 8 meter
Route middendoor gebied
Bioscoop dichte achterkant
Hoogbouw aan Croeselaan
Gebied spannend maken!
Schuin park als museumplein
Restaurant
Niet te hoge bouw om centrale waterpartij
Acquarium
Openlucht zwembad bij entree gebied
Landmark
Park en openluchttheater op dak Jaarbeurs met
sportfuncties
Moreelsebrug over dak Jaarbeurs naar van Lierlaan
Bouwen op maximale diepte
Stedelijk op zijn Utrechts
Als de Scheg, Deventer
Parkeren en expeditie onder het park
Croeselaan en P1 laag bebouwd
Geen binnentuinen
Hoog poortgebouw bij centrumboulevard
Een stadsstraat met aan beide kanten bebouwing
Een levendige straat
Een stadsstraat met alles op gelijke hoogte
Auto's niet weren uit de binnenstad
Gebied moet leesbaar zijn
Horecafunctie
Geen zichtlijnen op Seijpesteijn gebouw
Stadsstraat 30 km/u
Stadsboulevard, geen high way
Kracht Lombok behouden
Multi-cultureel centrum als Markt Kopenhagen
Auto's te gast
Plein voor moskee aan water
Lombokplein havenpark
Doorgaand verkeer om Lombok heen
Park onder viaduct door
Lombokplein aan water
Lombokplein met levendige plint
Lombokplein is voor recreëren
Lombokplein als Nuede: flexibel
Lombokplein glooiend aansluiten bij HOV

Gezondheid

Energieneutraal voor gezondheid
Geen tochtgaten
Bomen als airco
Groen en zonlicht voor iedereen
Buiten leren, buiten ontmoeten
Diversiteit voor alle leeftijden
Samenhang in diversiteit

Ideeën van deelnemers

Mobiliteit en parkeren

Speeltuin voor volwassenen
Speeltuin voor kinderen
Niet in mijn wijk parkeren
Trambaan overrijdbaar
Fietsverkeer op Lombokplein
Verbinding naar buitengebieden ontsluiten
Loopkwaliteit
Shared spaces
Ontsluiting binnenstad onaantrekkelijk maken
Iconische verbinding naar binnenstad
Van Jaarbeurs icoon maken
Shweebbaan
Zorg goed voor bereikbaarheid mindervaliden
en scootmobiel

Ontwikkelstrategie

Verwachtingen tav gemeente: transparant, visie,
kwaliteit duurzaamheid,
bewaking kaders, goed geheugen, hele stad
overzien, sturen op
hoofdlijnen, regie, ruimte voor participatie,
goede planning, snelheid in
proces, flexibiliteit, consistentie, risicobeheersing
Verwachtingen tav bewoners: georganiseerde
inbreng, meedenken,
open staan voor nieuwe bewoners, benadrukken
sociale samenhang,
geduld, begrip, realiteitszin, actieve
betrokkenheid, meedenken,
mede-eigenaarschap
Verwachtingen tav de markt: dienstbaarheid,
besef eindgebruikers, realiteitszin,
faciliterend, organisch plannen, langdurig
commitment, innovatieve voorstellen,
burgers actief betrekken, geen Landje pik,
aansprekend bouwen, integrale visie
op stedenbouw,

Goede pendeldiensten of zelfrijdende auto's
 Oude en nieuwe binnenstad verbonden door dezelfde mobiliteitsprincipes
 Buslijn 2 verder ontwikkelen
 Tunnel Dichterswijk-Nic. Beetsstraat
 Daalsetunnel doodlopend
 Watertaxi vs geen watertaxi
 Watertaxi naar Leidse Rijn
 Bevoorrading binnenstad per boot
 Bevoorrading via water afstemmen met recreatie, etc.
 Park & Ride stimuleren
 Toeslag tarifiering in spits op parkeren
 Parkeertarief i.r.t. afstand
 Parkeren bezoekers binnenstad in binnenstad of transferia
 Parkeren bezoekers binnenstad niet op Jaarbeursterrein
 Hogere frequentie treinen en ander OV
 Spoor ook voor goederenvervoer!
 Moreelsebrug op hoogte naar Kanaleneiland

Duurzaamheid

Verbindt blauwe structuren
 Natuurlijke ventilatie
 Waterpleinen
 Polderdaken
 Energieopslag
 Meteen duurzaam bouwen!
 Natuurlijke ventilatie benutten
 Koudeoverschot 'exporteren'
 Zonnepanelen
 Stadswindmolens
 Groene daken met stadslandbouw er op
 Veilige gesmolten zoutreactor
 Stadslandbouw langs MKW
 Slim à la Lombosnet
 Wateropslag als energieopslag
 Groene daken iem PV
 Corridor groen van wetsplein naar centrumboulevard
 Stallingen markeren op kaart
 NOM op gebiedsniveau
 Biodiversiteit
 Parkeergebied iem urban forest
 Windenergie op hoge gebouwen
 Windenergie op afstand
 Ultradiepe geothermie

Identiteit

Centrale multiculti verzamelplek
 Iconisch gebouw
 Vrijplaatsen a la Beiroet
 Lombok is niet het nieuwe centrum!
 Maak gebied van ons, eigenaarschap dit is van ons.
 Het nieuwe centrum bepalend voor Utrecht: servet of tafellaken
 Markt Vredenburg, parade verplaatsen
 Spannend, progressief, kwaliteit
 Evenementen met karakter
 Central Park
 Grootschalig én speels
 Groen
 Hori/Verti programmering, ook het groen
 Kunsthal
 Wonen divers
 Kansen voor kleine ondernemers
 Permanente markt
 Geen koopgoot
 MKZ groene ader
 Groene parkeerplaatsen
 Geen verbrugging MKZ

Stad op ooghoogte

Gemeente en Projectontwikkelaars
 Belangrijk maar ook mogelijke
 Huurder en gebruikers. IKEA, HKU, Biohackers, MKB, NS
 Flexplekken voor zelfstandigen
 Glijbaan voor volwassenen
 Ateliers als etalage
 Weinig glas
 Geen winkels voor groot publiek
 Als park Superkilen Kopenhagen
 Looproutes

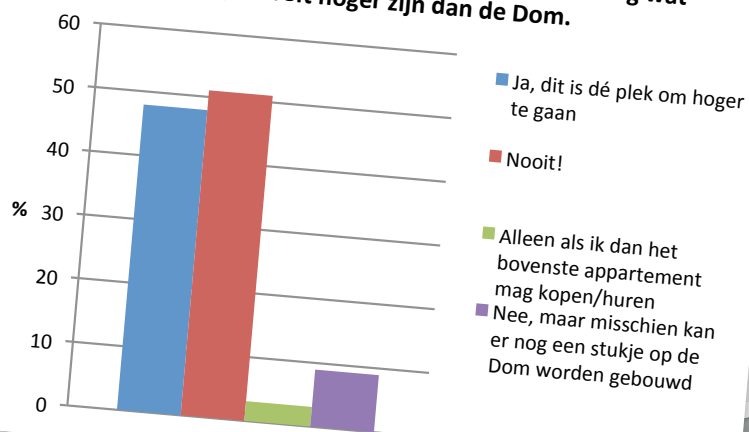


4. Gezondheid

De gemeente Utrecht wil dat het Nieuwe Centrum een 'gezond stadsdeel' wordt. 'Gezond' wordt in dit kader breed opgevat, ook door de deelnemers aan het gesprek.

Zij associëren een gezonde wijk met een hoge luchtkwaliteit, zonlicht en weinig geluidhinder, overigens aspecten waar bewoners niet direct invloed op hebben. Waar ze wel vat op hebben zijn een groene inrichting en maatregelen op het gebied van duurzaamheid, zoals de plaatsing van zonnepanelen. Op sociaal vlak denken ze aan een gevarieerde bevolkingssamenstelling. Dan gaat het niet alleen om leeftijd — 'ouderen willen niet alleen maar ouderen zien' —, maar ook om culturele, sociaaleconomische en etnische achtergronden. Ook veiligheid speelt een rol — in de openbare ruimte, in de buurt en in het verkeer. Sociale veiligheid is geel belangrijk en niet alleen afhankelijk van de fysieke inrichting, aldus de gesprekspartners, maar van ook de mate waarin omwonenden zich verantwoordelijk voelen voor het de kwaliteit en het beheer van hun leefomgeving. Tot slot werden nog herkenbaarheid en stadslandbouw genoemd als aspecten die de gezondheid in een wijk kunnen bevorderen.

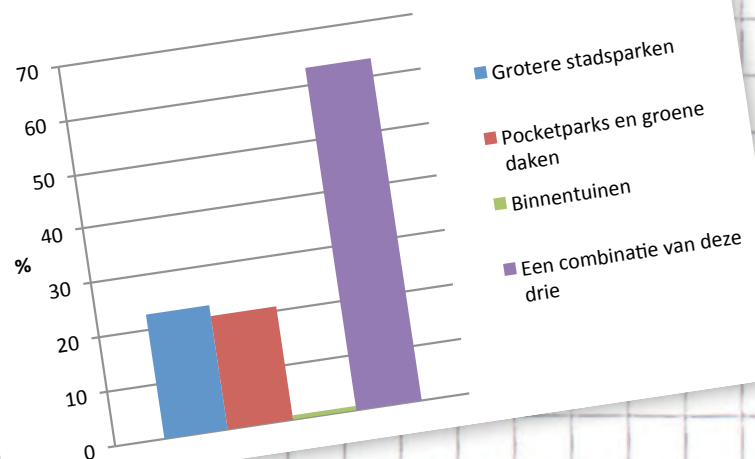
Het hoogste gebouw van het nieuwe centrum mag wat mij betreft hoger zijn dan de Dom.



Vervolgens de vraag hoe de inrichting van de openbare ruimte hieraan een bijdrage kan leveren. Daarvoor verplaatsten de gesprekspartners zich in verschillende doelgroepen. Biedt een ouder die 's ochtends zijn kind op de fiets naar school brengt overzichtelijke en veilige fietspaden — dit scheelt stress. Kleinschalige horeca brengt leven in de brouwerij. Jongeren zijn bijvoorbeeld geholpen met een wifi-verbinding bij de skatebaan. Een idee is om beweging uit te lokken, door in kantoren geen kantines te plaatsen — waardoor mensen tijdens de lunchpauze naar buiten gaan — of door het promoten van wasserettes in de buurt. Dat laatste levert goedkopere wooneenheden op voor bijvoorbeeld jongeren én bevordert gezondheid. In New York is dit heel normaal. Ook voor young urban professionals. Ook geopperd: buiten leren of wandelend vergaderen. Levendigheid kan eenzaamheid onder ouderen tegengaan, niet voor niets zijn seniorenwoningen bij scholen razend populair. Natuurlijk ging het over bomen, de 'airco van onze steden'. Ze vangen CO₂ op, verdampen water en zorgen voor verkoeling. Verbindingen met omliggende wijken moeten op orde zijn.



Als groene invulling van de openbare ruimte zie ik het meest in:



5. Duurzaamheid

Dit gesprek richtte zich vooral op het energievraagstuk: in hoeverre zijn duurzame vormen van energieopwekking haalbaar? Of een stapje verder: kan het Nieuwe Centrum energieneutraal zijn?

Aan maatregelen geen gebrek, zo bleek bij aanvang. Veertig ideeën waren al verzameld, waaronder windturbines op daken, de oprichting van een lokaal energiebedrijf, ultradiepe geothermie (opwekken van warmte, nog in de testfase), warmte-koude-uitwisseling, de plaatsing van zonnepanelen op daken en gevels (het liefst in combinatie met groen) en een heuse bio-energiecentrale. Daarnaast suggesties voor het terugdringen van de energievraag, zoals besparing, isolatie, duurzaam bouwen, en het aanbieden van gratis huurfietsen en de aanleg van voetgangersvriendelijke side-by-side walks — bedoeld om het autogebruik te ontmoedigen. Sommige gesprekspartners brachten nieuwe ideeën in, zoals de aanleg van een smart grid — het verknopen van energiesystemen —, de inzet van elektrisch vervoer, de opslag van energie in ijs — een splinternieuwe techniek — en het gebruik van het elektriciteitsnet van het nabij gelegen spoor. Overigens waren deelnemers niet eenduidig over het plaatsen van windturbines. Ondanks dat turbines op daken als optie genoemd is, meende een deel van de aanwezigen dat windturbines beter op zee geplaatst kunnen worden. Daar is meer wind en veroorzaken ze minder hinder.

De vraag rees of een energieneutraal gebied — alle benodigde energie wordt in het gebied zelf opgewekt — haalbaar is. Het moet in ieder geval de ambitie zijn, aldus de deelnemers. De technologieën zijn er — verwarmen en koelen is met WKO-systemen voor elkaar te krijgen — en op het gebied van besparing valt veel te winnen. De eerste stappen zijn gezet. De gemeente wil het Nieuwe Centrum niet voorzien van aardgas en werkt aan zogenoemde warmteplannen. Daarnaast wordt een nul-op-de-meter-clubhuis opgericht, een plek waar voorbeelden van energieneutraal wonen worden getoond. Voorwaarde is wel dat op gebiedsniveau gewerkt wordt en dat partijen samenwerken. Ontwikkelaars en andere initiatiefnemers moeten ruimte krijgen om te experimenteren, goede en succesvolle voorbeelden komen in de 'etalage' en risico's dienen gedeeld te worden. Belangrijk is dat een 'regietafel' wordt ingesteld die het overzicht houdt en eisen en regels stelt. Een bestaand voorbeeld van samenwerking is de Green Business Club waarvan de leden — NS, Jaarbeurs, Movares, gemeente, ProRail, Rabobank, NH Hotels en anderen — bijvoorbeeld het pakketvervoer gezamenlijk hebben geregeld.



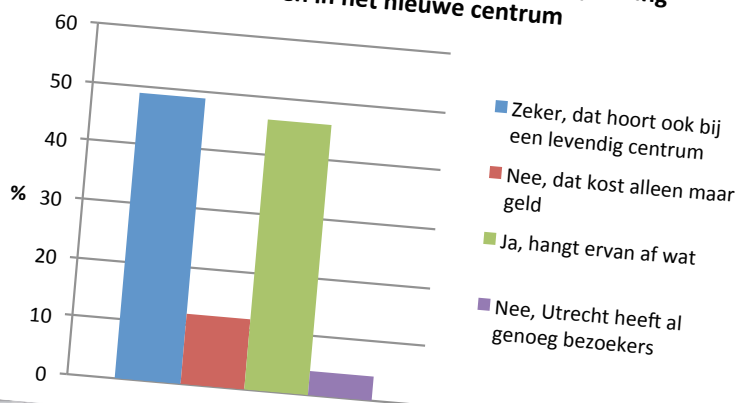


Het streven naar energieneutraliteit mag overigens niet ten koste gaan van de leefbaarheid en de identiteit. Maar daar maken de aanwezigen zich niet direct zorgen over. Iemand vroeg zich af in hoeverre zonnepanelen de leefbaarheid zouden aantasten. Anderen meenden dat op plekken waar minder zonlicht is, een groene dakrichting de voorkeur moet hebben. Een ander stelde dat bijvoorbeeld systemen voor warmte-koude-opslag de geluidsoverlast door airco's wegnemen. Tot slot de vraag of duurzame energieopwekking buiten het gebied volledig uit den boze is. Volgens sommige deelnemers niet – 'het doel is duurzame energie, waarom moet dat per se in het gebied'. Anderen vonden van wel: 'Als we energie van buiten halen is er geen verschil met de huidige situatie, het voelt alsof we de ambitie dan loslaten.'

Ook is in deze sessie gesproken over vergroening en klimaatbestendigheid. De waslijst aan ideeën was lang. De 'groene as' langs het Merwedekanaal moet beter benut worden, de aanleg van 'lunchwandelingen' groene en autoloze verbindingen met de oude binnenstad en sportvelden op daken van parkeergarages (zoals het plan Park&Play). Maar ook: een groene herinrichting van de Croeselaan, bomen langs de boulevard door de Jaarbeurs, het voorkomen van loze en anonieme groene ruimtes en het sociaal veiliger maken de omgeving van de Jaarbeurshallen – door woningbouw of voorzieningen als terras of fitness.

Op het gebied van klimaatbestendigheid kwam eveneens voldoende ter tafel. De aanleg van waterpleinen is genoemd, het afvoeren van regenwater naar het Merwedekanaal, het aanbrengen van drainagebuizen in de grond, een collectieve tuin op het Jaarbeursdak, het voorkomen van windhinder in het stedenbouwkundig ontwerp, gebruik maken van natuurlijke ventilatie en rekening houden met bezonning (in het geval van hoogbouw).

Voor mij mag Utrecht nog wel een kunsthall, musicdome of iets anders voor cultuur/ontspanning gebruiken in het nieuwe centrum



6. Mobiliteit en parkeren

Bij stedelijke en ruimtelijke ontwikkelingen is het vrijwel altijd een heet hangijzer: de omgang met verkeersstromen en parkeren. De deelnemers aan dit themagesprek kwamen in de ochtend dan ook met talloze suggesties, aandachtspunten en zorgen. Is het Nieuwe Centrum straks geschikt voor ouderen of mensen met een beperking?

Gaat verblijfskwaliteit ten koste van bereikbaarheid — met andere woorden: auto's voeren straks toch niet de boventoon? Blijft de oude binnenstad wel toegankelijk? Kun je als wandelaar vrij bewegen in het stationsgebied? Waar vindt het parkeren plaats: in transferia aan de rand van de stad, in bestaande parkeergarages of in het gebied zelf? Er is gesproken over de verbinding tussen de oude stad en het Nieuwe Centrum. Kan dat via het water, een kabelbaan of is een iconisch bouwwerk — zoals de Erasmusbrug in Rotterdam — nodig?

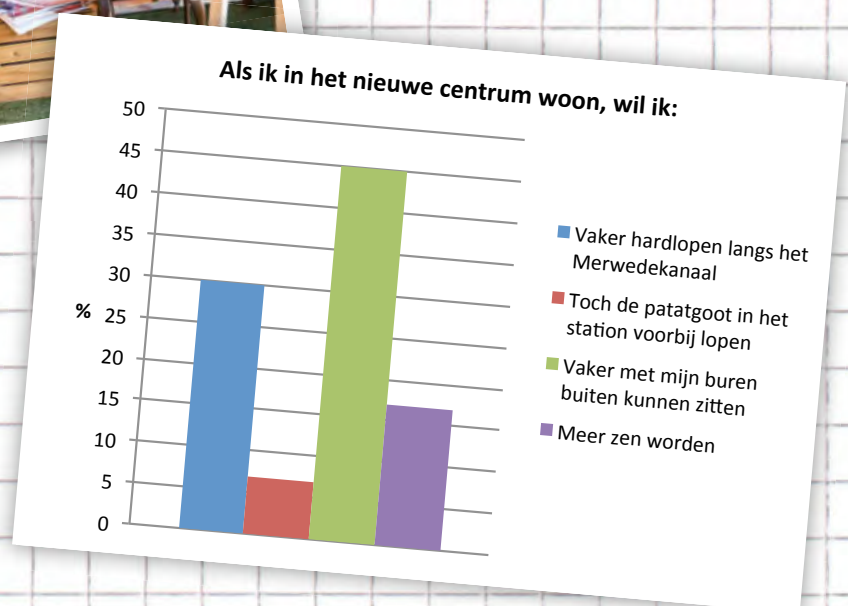
In de middag spitsten de gesprekken zich toe op drie concrete vraagstukken. Allereerst de ambitie om het aantal auto's terug te dringen om zo de verblijfskwaliteit te vergroten. Daarvoor kwamen meerdere maatregelen op tafel, zoals het doodlopend maken van de Daalsetunnel, het creëren van woon- en werkplekken zonder parkeerplaatsen, een hoger parkeertarief in de spits, de inzet van een watertaxi richting Leidsche Rijn en de bevoorrading van de binnenstad per boot. Een mogelijke maatregel is de analyse van de verschillende verkeersstromen — wie maakt wanneer gebruik van welke routes? Een laatste optie is om bussen en treinen frequenter te laten rijden. Kansrijk, meenden sommigen, maar vervoerders moeten dan wel bereid zijn om deze relatief dure maatregel door te voeren.





Ten tweede de al genoemde verbinding tussen de historische binnenstad en het Nieuwe Centrum, en dan met name de hier gelegen parkeerterreinen en -garages. De voorstellen liepen uiteen, van het uitbouwen van buslijn 2 en het inzetten van waterbussen (overigens met grote gevolgen voor het intensieve gebruik van het water door roeiverenigingen) tot de aanleg van een monorail en het verlengen van de Moreelsebrug tot over het Jaarbeursterrein. Bij dit alles graag aandacht voor veiligheid, toegankelijkheid en duurzaamheid.

Tot besluit zijn de twee modellen voor de zone Graadt van Roggenweg/Westplein besproken – zie ook thema II. In model 2 – waarin het doorgaande verkeer naar de binnenstad is gescheiden van het verkeer richting Lombok – bestaat de zorg dat de weg te smal is, zeker als in de nabije toekomst nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad tot meer autoverkeer leiden. Bovendien zijn vraagtekens geplaatst bij de in dit model voorgestelde 'knip' in de verbinding Vleutenseweg-Westplein-Graadt van Roggenweg. Kan de knip niet vervangen worden door een rotonde? Vragen gingen over de toegankelijkheid voor hulpdiensten en of pendelvervoer tussen snelweg en stadscentrum via zelfrijdende auto's denkbaar is. Het Westplein zelf zou een 'echt' plein kunnen worden, met bijvoorbeeld ruimte voor een markt.





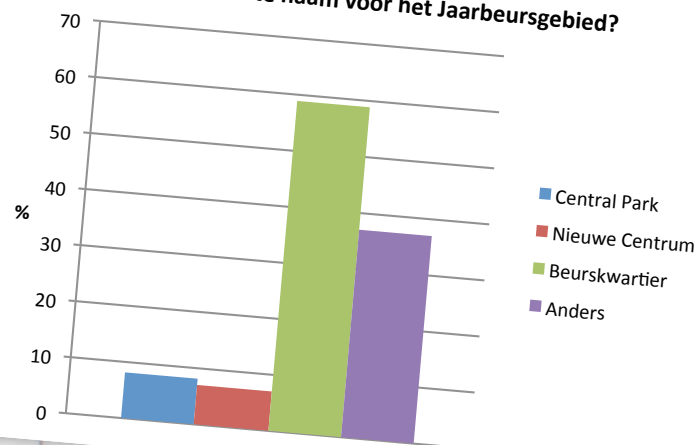
7. Ontwikkelstrategie

Het laatste themagesprek, over hoe het 8 hectare grote Nieuwe Centrum werkelijkheid wordt. Maakt de gemeente een stedenbouwkundig plan of formuleert het alleen richtlijnen? Hoe wordt zo goed mogelijk gebruik gemaakt van de expertise van marktpartijen? En wat mag verwacht worden van (toekomstige) bewoners?

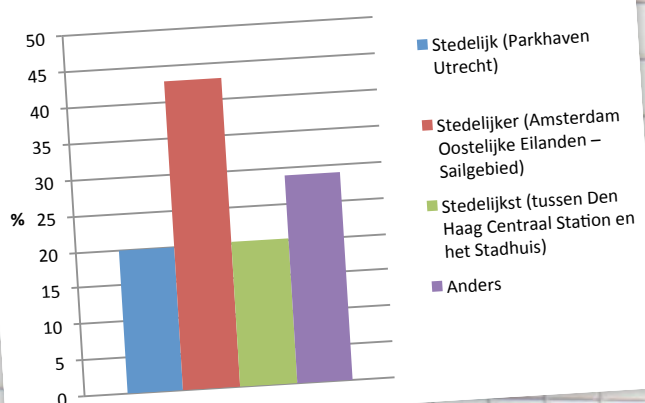
In een eerste ronde zijn verwachtingen over en weer uitgesproken. De gemeente moet oog hebben voor alle bevolkingsgroepen, lef en leiderschap tonen, een realistische planning hanteren, ruimte bieden aan participatie en visionair zijn. Ontwikkelaars moeten flexibel en dienstbaar zijn, innovatieve en duurzame bouwplannen maken, organisch durven denken en niet alleen bezig zijn met het maken van winst. De bewoners moeten zich organiseren, geduld en begrip hebben, initiatieven ontplooiën en 'zich thuis voelen'.

Daarna kwam elke groep met een voorstel over hoe zij hun rol denken in te vullen. De ontwikkelaars schrijven — uiteraard in samenspraak met alle belanghebbenden — het liefst zelf voor het hele gebied een visie, in plaats van plannen voor individuele kavels. Daarvoor hebben ze wel heldere spelregels en richtlijnen nodig. Voor deze visie laten de ontwikkelaars zich inspireren door referentieprojecten in andere steden. Vanuit de zaal kwam de vraag of de marktpartijen zich niet een te grote rol toedichten. Nee, was het antwoord. Alleen zo kan hun kennis en kunde optimaal benut worden. Sterker nog, de gemeente doet er goed aan om de eigen structuurvisie pas vast te stellen als kennis is genomen van de door de ontwikkelaars opgestelde gebiedsvisie. Sommige aanwezigen wezen de ontwikkelaars op hun 'duurzame verantwoordelijkheid' anderen stelden vast dat zo'n gebiedsvisie wellicht door een grotere groep moet worden opgesteld — met gebruikers, maatschappelijke organisaties en bewoners. Tot slot de vraag hoe getoetst wordt of marktpartijen zich aan de spelregels en richtlijnen houden.

Wat is de beste naam voor het Jaarbeursgebied?



Hoe stedelijk moet het Beurskwartier worden?



De bewoners benadrukten dat Utrecht hun stad is en dat naar hun wensen moet worden geluisterd. Enerzijds door tegen de soms paternalistische houding van de gemeente in te gaan, anderzijds door zelf actie te ondernemen — door initiatieven te ontplooiën en andere burgers te stimuleren mee te doen. Ook vinden bewoners dat de communicatie omtrent het stationsgebied beter moet. Effecten van planvorming moeten beter in beeld worden gebracht, kleinschalige overlegvormen moeten worden ingesteld en het onderscheid tussen informeren en participeren dient duidelijk te zijn. Ook moeten besluiten en adviezen met betrekking tot het Nieuwe Centrum gepubliceerd worden op de gemeentelijke website. Dit geldt ook voor eventuele uitvragen richting marktpartijen.

De gemeente tot slot worstelt met dilemma's. De gemeente moet leiderschap tonen en tempo maken, maar ook ruimte geven aan de ideeën van anderen. De gemeente moet boven de partijen staan, maar is ook één van hen. Het opstellen van de structuurvisie vraagt om een goed besluitvormingsproces: er moet onderscheid gemaakt tussen de hype en een duurzame invulling, mensen moeten over elk besluit zo goed mogelijk worden geïnformeerd en het consistent vasthouden aan eerdere besluiten is essentieel. Vanuit de zaal werd de suggestie gedaan om een klankbordgroep in te stellen.

Suggesties voor namen

Beurskwartier
Kazernekwartier
Merwedekwartier
HetNieuweCentrum
CentralPark
Binnenwijk
Westkwartier
Merwedespoor
Croeseallee
Cirquel'air
UtrechtForum
HealthyUrbanQuartier
SociaalKathedraal
SlingerVoorUtrecht
Sunrise
Rooftop
Jaargetijden

IedereenVoorIedereenKwartier
Veilingkwartier
Podiumkwartier
Belevingsplein
StadWest
Knoopkwartier
Ultrajectum
PodiumMaximum
Linkerboezem
WelkomBijAdamEnEva
CentralBusinessDistrict
Buitenstad
NieuwWest
CentrumWest
CU
Lombok
Knoopcentrum
NieuwTrajectum
KopVanWest





Op 24 september 2016 ging 'Stadslab on tour'. Van de gesprekken op deze dag is dit verslag gemaakt. Het is een voorlopig verslag, er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Naast dit verslag is een sfeerimpressie van de dag vastgelegd op video. Met o.a. korte gesprekjes met bezoekers en deelnemers. Deze video is te bekijken via de website cu2030.nl/stadslab. Op deze site staat tevens een link naar een andere video, met verhalen en herinneringen van bewoners in het plangebied van het nieuwe centrum.



Infocentrum

Adres: Stadsplateau 1

Telefoon: 030 - 286 9650

e-mail: stationsgebied@utrecht.nl

cu2030.nl

