

IDEËN VOOR HET BEURSKWARTIER EN LOMBOKPLEIN

Verslag van de stadsdialoog die Architectuurcentrum Aorta op 13 oktober 2016 organiseerde in het Beatrixgebouw



Foto Saskia Boesveldt

Utrecht richt het stationsgebied opnieuw in en betreft daar zijn bewoners bij. Eerder bemoeiden bewoners zich al met de toekomst van het gebied aan de hand van zeven 'keuzedocumenten' en in het stedenbouwkundig Stadslab dat in het voorjaar opende (6e verdieping Stadskantoor).

Op 24 september organiseerde het Stadslab een gebiedsexcursie – Stadslab on Tour – die werd afgesloten met gesprekstafels. De uitkomst daarvan wordt in de stadsdialoog van vanavond nog eens voorgelegd. Gespreksleider Bart Cosijn zegt onder de indruk te zijn van zowel de open houding van de Utrechtse gemeenteraad als de scherpe en constructieve inbreng van bewoners. Van de honderd aanwezigen bij de stadsdialoog bezocht 85% ook de tour. Aan de tour deden 150 bewoners mee.

In het korte filmpje met een impressie van de tour staat wethouder Stationsgebied Victor Everhardt (D66) enthousiast bij de maquette. Onder zijn colbert draagt hij een T-shirt met een tekening van de twee iconen van het veranderende gebied: het stadskantoor en de trap voor de OV-terminal. Van de dialoog van vanavond kan hij alleen het einde bijwonen vanwege de raadsvergadering die tegelijkertijd plaatsvindt. Aan het einde van de avond zegt hij grote waarde te hechten aan de uitkomst van de dialoog. De uitkomst wordt verwerkt in een structuurvisie die in januari of februari 2017 zal worden vrijgegeven voor inspraak. Rond de zomer zal de gemeenteraad zich er over buigen, waarna de volgende stap in de planvorming kan worden gezet.

Stad van blanke mannen?

Enkele bewoners die in het filmpje aan het woord zijn, uiten zich scherp over het gebrek aan groen, dat geen 'doekje voor het bloeden' moet worden, en over de aanpak van de gemeente in het algemeen. 'Wil je een echt nieuw centrum maken dan kun je niet op dezelfde manier doorgaan', zegt een van hen. Verder merken deelnemers aan de tour onder meer op dat alle ideeën van over het gebied nog gezamenlijke ideeën moeten worden. Zij hadden het leuker gevonden als er meer verschillende mensen zouden meedenken – er waren voornamelijk iets oudere, blanke mannen. Ook bij de dialoog van vanavond is het merendeel van de aanwezigen blank, iets ouder en man. De deelnemers aan de stadsdialoog herhalen nog eens dat zij geen dwarsdoorsnede van de bevolking vormen terwijl die dwarsdoorsnede straks wel gebruik van het gebied moet maken.

Een andere opmerking die zowel bij de tour als de dialoog te beluisteren valt, gaat over de snelheid van het proces. Het eerste plan voor dit gebied stamt al uit 1994. Men vraagt de gemeente om lef te tonen en door te pakken. Het is belangrijk om zoveel mogelijk verschillende bewoners te bereiken maar ideeën hoeven niet eindeloos aan bewoners voorgelegd te worden, want dan blijf je mogelijkheden aftasten. Daarnaast is het belangrijk om kalmte te bewaren en te blijven communiceren, met name ook met de bewoners van de panden aan de Croeselaan. Deze panden staan langs de parkeervelden van de Jaarbeurs die vanaf 2023 door een uitruil van grond eigendom zullen zijn van de gemeente. Onder meer over de ontwikkeling van die voormalige parkeervelden tot een woonwijk in het groen wordt nu nagedacht. Op sommige schetsen zijn de woningen aan de Croeselaan verdwenen, wat de huidige bewoners natuurlijk verontrust.

Geen nieuw centrum

De uitkomsten van de Stadslab-tour waren niet eenduidig. Waar wel gelijk over werd gedacht is de naam 'Het Nieuwe Centrum' die sinds kort werd gebruikt voor het westelijke stationsgebied. De naam bleek verwarring te scheppen. Utrecht heeft zoveel centra, waaronder ook nieuwe centra, zoals in Leidsche Rijn. En, belangrijker nog, de twee deelgebieden binnen het beoogde Nieuwe Centrum verschillen enorm van elkaar. Achter het station bij de Jaarbeurs kan er volgens de deelnemers aan de tour best hoog en glanzend worden gebouwd. Maar het Westplein en omgeving zou de kleinschalige sfeer van Lombok moeten krijgen. Leen de Wit, gemeentelijk projectleider voor het stationsgebied, introduceert dan ook twee nieuwe werknamen, Beurskwartier en Lombokplein, die kunnen helpen om die twee identiteiten sterker te benadrukken. De werknamen zullen in gebruik zijn totdat er echt gebouwd gaat worden.

Meepraten

De deelnemers aan de stadsdialoog zijn kritisch, maar positief. Over de tour wordt opgemerkt dat het een leuke dag was. Een deelnemer vond het inspirerend om mee te denken over een stad in wording. En hoewel het gevoel dat B&W het 'voor de Bühne' organiseerde niet helemaal verdween, had hij toch de indruk echt iets te zeggen te hebben – of op zijn minst een klein beetje invloed uit te oefenen. Dit wordt herkend door een andere deelnemer, die de tour een oprechte poging vond om burgers bij de herinrichting te betrekken. Hij maakt een kanttekening over de afwezigheid van het financiële plaatje bij de tour en de stadsdialoog. Hij heeft bij het maken van keuzen graag inzicht in de kosten zodat de gewone man nergens de dupe van wordt.

Een deelnemer is naar de stadsdialoog gekomen uit nieuwsgierigheid naar de manier waarop de gemeente omgaat met bewonersinbreng. Zij was niet bij de tour en is benieuwd wat zij persoonlijk aan de dialoog kan bijdragen. Wat haar specifiek interesseert zijn de verkeersstromen rond het station, de manier waarop je de bewegingen van die mensenmassa kunt stroomlijnen. Weer andere deelnemers aan de dialoog zijn geïnteresseerd in de aandacht voor sociale aspecten, zoals eenzaamheid en de verscheidenheid aan doelgroepen. Bij plompverloren hoogbouw is er meer kans op eenzaamheid. Komt er genoeg samenhang met de buurt, vragen zij zich af. Wat wordt de kwaliteit van de openbare ruimte? Komt er genoeg aandacht voor de plinten (de onderste bouwlaag) van gebouwen en is de verblijfskwaliteit wel afgestemd op alle sociale groepen?

Waar staan we nu?

Leen de Wit krijgt het woord om de uitkomsten van de Stadslab-tour en de actuele stand van zaken te belichten. Voordat hij daaraan begint, gaat hij kort in op het voorlopige einddoel van alle gezamenlijke sessies: de structuurvisie. In de eerste maanden van 2017 is de structuurvisie vrij voor inspraak. Op basis van de inspraak kunnen er wijzigingen worden doorgevoerd zodat de structuurvisie net voor de zomer klaar kan zijn. In december 2016, voordat de inspraakprocedure begint, komt er nog een stadsgesprek.

De toekomstvisie Utrecht Centrum, 'a Healthy Urban Boost', die in maart 2015 is goedgekeurd door de gemeenteraad, ging aan de structuurvisie vooraf. De visie zet in op duurzaamheid en gezondheid. De groei van 330.000 naar 400.000 inwoners wordt opgevangen door hoger en dichter op elkaar te bouwen (te verdichten) en tegelijkertijd de inrichting van de buitenruimte te verbeteren. Er wordt dus niet zoals indertijd met Leidsche Rijn een woonwijk aan de rand van de stad gebouwd, maar er wordt gesleuteld aan de bestaande stad. 'Dat is een ingrijpende keuze', aldus De Wit. Een ander besluit uit de toekomstvisie is het afzien van een tunnel onder het Westplein.

De Wit legt uit dat een structuurvisie een ruimtelijk plan op 'absolute hoofdlijnen' is. 'Alsof je door je ooghalen naar de stad kijkt'. Het is de voorloper van de bestemmingsplannen waarmee vervolgens bouwaanvragen kunnen worden ingediend. Een structuurvisie maak je om samenhang te garanderen. In het gebied zelf, maar ook wat betreft de aansluiting op de omliggende wijken Parkhaven en Lombok. Het is een grote kaart met pijlen, die inzicht geeft in de stedelijke structuur en de verhouding van de woningbouwtypen.

Een deelnemer merkt op dat er hoe dan ook pas aangevangen kan worden met slopen of bouwen na afspraken met de bewoners van het gebied. In het algemeen hameren de deelnemers op goede communicatie. Want 'de opkomst van vanavond is prima, maar er zijn nog altijd meer Utrechters niet dan wel betrokken bij de plannen'. Leen de Wit beaamt dat het een klus wordt om de plannen breder bekend te maken, maar geeft ook aan dat de vertegenwoordigende democratie namens de bewoners besluiten neemt, dus ergens is iedereen wel in beeld.

De deelnemers vragen De Wit naar de plannen van de Jaarbeurs. Dit is een grote partij in het gebied. Maakt die parallel aan de plannen van de gemeente zijn eigen masterplan? 'Wat zitten we nu eigenlijk te doen als dat niet op dezelfde manier gebeurt?', vraagt iemand. De Wit beaamt dat de Jaarbeurs op zijn eigen manier een vergelijkbaar traject doorloopt. Ook de Jaarbeurs voerde zo'n vijftig gesprekken met gebruikers, bewoners en afnemers. Maar dat de Jaarbeurs als eigenaar van de grond honderd procent zeggenschap heeft over een deel van het plangebied dat vanavond voorligt, is nu eenmaal een gegeven. Wat niet wil zeggen dat de Jaarbeurs de ontwikkeling van de gemeentelijke plannen niet volgt. 'We overleggen intensief, maar hebben ons ook te houden aan de afspraken die in de grondruil met de Jaarbeurs zijn gemaakt', aldus De Wit.

Uitkomsten Stadslab on tour

De bevindingen van het Stadslab on tour van 24 september kwamen terecht in zeventig pagina's met notulen. Leen de Wit vat ze samen aan de hand van thema's en deelgebieden, waarbij hij zowel abstracte als concrete ideeën presenteert. Er zijn bijvoorbeeld opmerkingen gemaakt over de sfeer in het algemeen, maar ook over specifieke plekken of functies. De Wit neemt de plannen van de gemeente – die dus nog niet vastliggen – als uitgangspunt.

Beurskwartier en Lombokplein

Het Beurskwartier wordt de kern van de centrumontwikkeling, maar geen kernwinkelgebied. Het wordt een gebied om te wonen, werken, recreëren en zaken te doen. Dit is volgens De Wit geen eenvoudige opgave. Het Beurskwartier moet hoogstedelijk worden met een menselijke maat – waarbij met grote zorg gekeken moet worden naar de inzet van de plint en het programma voor de openbare ruimte. De wijk moet gekke plekken krijgen zodat het er contrastrijk en kleurrijk zal zijn. Het moet er innovatief zijn. En het Beurskwartier moet deel van Utrecht zijn en dus 'doorwaadbaar', je moet er op verschillende manier doorheen kunnen bewegen, zij het niet met de auto.

Voor de herinrichting van het Westplein zijn de sleutelbegrippen 'Lomboks', 'ontmoeten' en 'relaxed'. Leen de Wit wil graag gehoor geven aan de hartenkreet om hier nu als gemeente door

te pakken, maar waarschuwt dat zelfs met lokaal ondernemerschap en bewonersparticipatie het gevaar bestaat dat 'het Utrecht van de een niet het Utrecht van de ander is'. Aandachtspunten die tijdens de tour werden genoemd zijn: inpassing in de wijk, oversteekbaarheid en de verbinding met Parkhaven.

De visie van Ontwikkelgroep Lombok Centraal (OLC) en de gemeentelijke plannen over het Lombokplein zijn inmiddels vergelijkbaar op hoofdlijnen. Leen de Wit legt ze naast elkaar en loopt de belangrijkste verschillen langs: kruispunt of rotonde, middenberm of niet, hoofdfietsroute langs het water gelijkvloers of niet. Met de herinrichting van het Lombokplein kan sneller worden aangevangen dan met die van het Beurskwartier. De gemeente is hier namelijk al eigenaar van de grond. Wel is over de strip langs het water overeenstemming nodig met de eigenaar van het NH-hotel. En over het terugbrengen van het water in de Leidse Rijn moet de gemeenteraad nog een besluit nemen.

Genoeg groen

Tijdens de tour bleek dat de keuzedocumenten uitgaan van te weinig groen. Tijdens het Stadslab on Tour heeft Leen de Wit lang bij de maquette gestaan. Hij hoorde toen veel positieve reacties over een Lepelenburgachtig park. Hier lijkt in het Beurskwartier behoefte aan te zijn, maar een groot park is een financieel en moreel dilemma. Komt dit park bijvoorbeeld tegenover de Rabobankgebouwen, dan zouden de huizen aan de Croeselaan moeten wijken. Als je de woningen inpast en ook de nieuwbouw lager maakt zodat de bezonning naar wens is, ontstaat er een andere groenstructuur – geen groot park, maar meanderend groen met pocketparkjes. De Wit laat de groenkaart van Utrecht zien zoals die nu is en vergelijkt deze met een kaart waar toekomstig groen langs het water en in het Beurskwartier op is aangegeven. Het al eerder voorgestelde 'vergroenen' van de tramrail en vertikaal groen op gebouwen is volgens hem nog steeds een goed plan, maar niet gemakkelijk.

Routes en rondjes

De kades van de Leidse Rijn en het Merwedekanaal kunnen nog veel beter worden benut voor looprondjes en andere routes en nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer. Daar heeft Utrecht behoefte aan, bleek uit de tour. Leen de Wit merkt op dat de Munt het geografisch middelpunt van de stad is en dat het Merwedekanaal daarmee ook midden in de stad ligt, terwijl de stad er op veel plekken met zijn rug naartoe staat. Hier is nog een wereld te winnen, al mogen nieuwe bruggen de kracht van de lange lijnen van het Merwedekanaal en de Leidse Rijn niet teniet doen. Het water zelf kan beter worden benut voor fijnmazige verbindingen richting van de singel en de binnenstad. Ook het fietspadennetwerk kan fijnmaziger. Er zouden bijvoorbeeld paden over het dak van de Jaarbeurs en door het Jaarbeurscomplex heen kunnen voeren, bracht het Stadslab on tour naar voren. Voor de lange termijn lijkt een extra fietsbrug of -tunnel over of onder het spoor ter hoogte van de Dichterswijk en de Lange Nieuwstraat een goed idee. Dit zou bijdragen aan de 'dooradering' van de stad en de fietspaden rond het station ontlasten. Voor een kabelbaan is de stad te klein.

Het dak van de Jaarbeurs kan behalve voor een fietspad worden benut voor sportvelden of om te parkeren – dit zijn voorstellen van deelnemers aan de tour die te maken hebben met het beter benutten van de stedelijke ruimte. Voor het niveau van de straat is het belangrijk om te blijven bedenken voor wie die straat is. Er moet aandacht zijn voor de kleine en de grote schaal van gebouwen, aan verschillende ooghoogten kan eigenaarschap worden gekoppeld. Hoger bouwen dan de dom is een steeds terugkerend discussiepunt, maar is het nodig? Leen de Wit haalt het idee voor de bouw van de Belle van Zuylen-toren aan. De realisatie van die toren zou wel een daad geweest zijn, maar had de Belle van Zuylen ook een goede stad opgeleverd?

De gemeente moet volgens De Wit de regie houden in de tenders (aanbestedingen). Zo kan er op het juiste moment aandacht zijn voor windwerking, bezonning, geluid en luchtkwaliteit. Het gebied moet geen technologische wereld worden, wat ondanks de ambitie in de toekomstvisie eventueel betekent dat duurzame energie buiten het gebied wordt opgewekt. Leefbaarheid gaat voor duurzaamheid, lieten de deelnemers aan de tour weten. Auto's zijn te gast in het gebied. De Wit stelt voor dat een derde van de bewoners geen auto heeft, een derde op afstand parkeert en een derde een deel-auto heeft. Hij vindt het ingewikkeld om in te spelen op de ontwikkelingen in de mobiliteit, omdat het moeilijk te voorspellen is hoe die er in de toekomst uitziet.

Acht vragen plus twee

Uit de resultaten van de Stadslab-tour zijn acht vragen gestedilleerd. Ze betreffen onderwerpen die nog enige aanscherping behoeven of een tegenstelling in zich dragen. De vragen zijn:

- Hoe wordt het een stadsdeel voor alle bevolkingsgroepen of hoe kunnen we daarop sturen?
- Hoe zorgen we voor een menselijke maat in een hoogbouwomgeving?
- Hoe krijgt het Beurskwartier een centrummilieu zonder dat het een winkelgebied wordt?
- Wat is er nodig om een stadsstraat langs de moskee te realiseren?
- Hoe om te gaan met de woningen aan de Croeselaan bij de keuze voor hoogbouw en een stadspark?
- Hoe gaan slagvaardigheid en eigenaarschap goed samen?
- Hoe spelen we nu al in op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit?
- Wat zijn de belangrijkste punten bij het samen vormgeven aan de stad?

De vragen zijn op flip-overvellen gezet waar de aanwezigen hun reacties onder kunnen schrijven. Drie lege borden zijn bedoeld voor eventuele nieuwe prangende kwesties. De aanwezigen blijken te eigenwijs voor de oproep van Bart Cosijn om een onderwerp te kiezen en daar samen over te praten. De meesten willen overal wel iets over zeggen en wandelen van bord naar bord, om na kort overleg of een kleine discussie een opmerking toe te voegen. Na een half uur heen-en-weer geloop vormt zich een halve cirkel van bewoners die grote, volgeschreven vellen papier ophouden. (Zie bijlage voor complete weergave van de opmerkingen)

Roept u maar!

In het laatste deel van de avond pikt Cosijn er enkele opvallende vragen en opmerkingen uit. Zoals de opmerking dat je door kernvragen te stellen aan een breed publiek, en aan de hand van dilemma's, meer mensen, laagdrempelig bij de herinrichting kunt betrekken. Dit is volgens een andere deelnemer alsof de gemeente zegt: 'Roept u maar!' Hij vraagt zich af hoe handig dat is en vindt het niet de goede weg. Volgens hem moet het radicaal anders. De gemeente zou specifieke ideeën moeten toetsen bij bewoners. En het denken moet opgerekt worden. Het idee om te verdichten in de wijk Leidsche Rijn is bijvoorbeeld nog helemaal niet aan de orde geweest. Hij wijst er ook op dat je met meer haast meer gaat duwen waardoor het uiteindelijk langer duurt en roept de gemeente op om de tijd te nemen voor een goed verhaal.

Wat betreft het verkeer in het gebied merkt een deelnemer op dat Utrecht een proeftuin kan zijn. Zij denkt dat als Utrecht zich wil profileren als gezonde stad de herinrichting benut kan worden om Utrecht op de kaart te zetten als koploper op het gebied van mobiliteit. 'Er is al een nieuwe verkeersvisie, er zijn ambities, er ligt een toolbox van stedenbouwkundig bureau Posad. Gebruik die ruimte!' Een andere deelnemer merkt op dat de verbetering van het fietspadennetwerk in de afgelopen jaren resulteerde in een boost aan fietsverkeer en daarmee in een vraag naar nog meer fietspaden. Je zou daarom enorme stappen moeten maken, je moeten richten op de lange termijn. Ook het parkeren is iets om mee voor te sorteren op de toekomst. Als je in het centrum ruimte wilt scheppen, merkt een deelnemer op, zet je om de kosten daarvoor te dragen gebouwen neer. Hij vraagt zich af of dat nodig is en vindt dit 'het oude denken'. Zo dicht bij het station hoef je volgens

hem niet alles met de auto te doen. 'De parkeernorm kan hier nul zijn.' Deze oproep wordt aangevuld door een aanwezige die het Vancouver-congres aanhaalt. Daar werd gezegd dat wandelen en fietsen de mobiliteit van de toekomst zijn. 'Dat vergeten we in Nederland wel eens.' Deze opmerking krijgt applaus.

De ene hoogbouw is de andere niet

Er wordt geopperd dat je zou kunnen denken aan de realisatie van het Ringpark in Dichterswijk – het plan ligt er al – in plaats van een groot nieuw stadspark aan te leggen in het Beurskwartier. Er is ook applaus wanneer wordt opmerkt dat het raar is om stedelijkheid gelijk te stellen aan hoogte. Een park aan de Croeselaan dwingt volgens deze deelnemer niet tot grotere, hogere gebouwen. Achter de Croeselaan lijkt het volgens hem, gezien het bestaande stedelijke weefsel, sowieso logischer om te kiezen voor compacte, lage bebouwing en groene linten. Rond de onzekere toekomst van de huizen aan de Croeselaan wordt door een andere deelnemer nog eens aangedrongen om te gaan praten met de bewoners.

Op een leeg flip-overvel heeft een deelnemer geschreven: 'Hoger bouwen dan de dom kan prima op een klein bouwvlak.' De schrijver licht toe dat stedelijkheid, in de zin van 'veel mensen dicht op elkaar' goed is voor een stad. Het stimuleert de creativiteit. Op een ander leeg blad staat: 'Smakkelaarsveld. Geen nieuwe hangplek voor oma's en junks'. De oma's blijken bedoeld om de aandacht van Bart Cosijn te trekken. Maar het gaat de schrijver om de combinatie van een park en hoogbouw. Vooral 's nachts is de veiligheid dan een probleem. Daarom is bebouwing in linten een veel beter idee. Bovendien is het 's zomers niet fijn om in hoogbouw pal naast een groot park te wonen. Iemand anders merkt op dat een stad ook veiliger wordt met veel mensen dicht op elkaar.

De deelnemer die het Vancouver-congres bijwoonde vindt de discussie te gemakkelijk. De ene hoogbouw is de andere niet. Zij zegt dat je op de begane grond, in de voet van het gebouw, bijvoorbeeld 'townhouses' kunt situeren en met een 'setback', in een naar achteren geschoven deel, de hoogbouw. Je moet dichtheid niet verwarren met hoogbouw, brengt een andere deelnemer in. 'De meest dichtbebouwde steden hebben bouwblokken met gemiddeld acht bouwlagen.' Wat de vraag oproept hoeveel mensen er eigenlijk in dit gebied kunnen wonen. Leen de Wit denkt aan twee- tot drieduizend appartementen voor een tot twee personen.

Centrummilieu

Een deelnemer die zich kenbaar maakt als een vertegenwoordiger van studenten vraagt zich af of er genoeg rekening wordt gehouden met deze groep. Hij vindt dat ze te weinig worden genoemd, terwijl Utrecht een studentenstad is en studenten een derde van de bevolking vormen. Daarop merkt iemand op dat 'centrummilieu' een verwarrende term is. Het maakt te weinig duidelijk wat de ambitie is. Gaat het om de uitbreiding van het centrum of om een zelfstandig gebied? Pas als je dit benoemt heb je een richting voor je plannen en doelgroepen. Een andere deelnemer vraagt zich af of je, voordat je nadenkt over de morfologie en stedenbouw, niet eerst een goede analyse moet maken van de functies. Wordt het een Central Business District? Wordt het toeristisch? Het moet ook qua functies een prettige plek worden.

Bij het Smakkelaarsveld speelt niet alleen de kwestie van de veiligheid, er wordt ook aandacht gevraagd voor de belangrijke zichtlijn over het Smakkelaarsveld. 'De vraag is niet alleen wat wil je, maar ook: hoe zorg je voor eigenaarschap', aldus degene die dit op het flip-overvel schreef. Op het vel over mobiliteit vraagt een deelnemer aandacht voor de mogelijkheid om de eerste stad te worden met een Shweeb Baan. Dit is een fietsmonorail en volgens hem een goed alternatief voor een dure kabelbaan. En innovatief want door te trappen wek je elektriciteit op.

Hoe nu verder?

Bart Cosijn concludeert dat de flip-overvellen vragen, antwoorden en kritische noten bevatten. En dat er opmerkingen zijn gemaakt over het proces, de inhoud en de rolverdeling. 'Hoe nu verder?', legt hij Leen de Wit voor. De Wit wil met de opmerkingen van vanavond een concreter verhaal maken dan tot nog toe gedaan is. In december volgt daarover een laatste stadsdialoog. Cosijn citeert Diederik Samson die bij het afgelopen PvdA-congres in Amersfoort zei dat je niet alleen grote partijen moest bevragen, maar ook kleine corporaties. Het citaat is De Wit uit het hart gegrepen.

Welke keuze de gemeente gaat maken kan De Wit nu nog niet zeggen. Over de optie om in de volgende stadsdialoog scenario's voor te leggen is hij stellig: dat lijkt op de keuzedocumenten en is dus al gebeurd. Hij krijgt bijval van een deelnemer die vindt dat er nu een keuze gemaakt moet worden waar dan discussie over kan komen. 'Bovendien zijn er al essentiële veranderingen doorgevoerd zoals de allée langs de moskee en de toevoeging van meer groen in het plangebied', aldus De Wit.

Ronald van der Heide maakte een striptekening van de avond en licht deze tot slot toe. Hij tekende onder meer enkele vliegende helden met het wapen van Utrecht op hun cape. Het meedenken gaf hij weer als luid roepende mensen op de eerste rij en iemand met een briljant idee in zijn rugzak op de achterste rij. Bart Cosijn sluit de stadsdialoog af met de opmerking dat het Stadslab elke dag open is en dat bewoners daar terecht kunnen met nieuwe opmerkingen en ideeën. Ook kunnen deze gemaild worden naar Architectuurcentrum Aorta.

Een deelnemer doet nog een laatste oproep om naar de mensen toe te gaan die er nu niet zijn. Sommige bewoners van de Croeselaan zijn volgens hem bang voor de gevolgen of denken dat ze onvoldoende Nederlands spreken. Leen de Wit zegt toe samen met de bewoners iets te zullen organiseren. Wethouder Everhardt bedankt de aanwezigen voor hun komst, laat weten dat hij de opmerking over de bewoners van de Croeselaan in ieder geval nog gehoord heeft, en verzucht dat hij er graag de hele avond bij was geweest.

Verslaglegging door Martine Bakker

BIJLAGEN:

1. Weergave van de flip-overvellen
2. Striptekening Ronald van der Heide

BIJLAGE 1

Hoe maken we een centrummilieu van een Beurskwartier zonder winkels?

- Marktplaats (Bio Hipster)
- De Amsterdamse Pijp/ Lombok = referentiegebied: mix van wonen op begane grond, barretjes, restaurantjes, lokale ondernemer. Dan wel zorgen voor betaalbare plintruimtes. Hoe? Plintmanager, flex-contracten, incubatorprijzen.
- Deel van de plinten verhuren als kunstateliers/ aan kunstenaarsorganisaties.
- Flexibele ruimte: altijd pop-updingen, evenementen, markt, tijdelijke initiatieven etc. Open ruimte, open programmering.
- Lekker Utrechts: Gezellige nieuwe werfkelders.
- Flexibel bouwen.
- Galerieën vergelijkbaar met wijk Chelsea in New York.
- Beurskwartier > Ruimte voor handel en ondernemen. Maakeconomie, ruilen, verzamelen, delen, verwonderen (kunstexpositie). En een woonplint kan ook levendig zijn!
- Wel winkels! Geen ketens, geen monocultuur.
- Verschillende functies.
- 20% plint voor verplichte invullingen door studenten HKU, 20% voor invullingen door ambachtsbeoefenaars. Mogelijke doorgroei naar Jaarbeurs (evenementen of grotere units). Goede doorstroom kruisbestuiving ambacht & innovatie.
- Veel mensen op straat zorgt voor leefbaarheid.
- Werken wordt mobieler: ruimte voor werken/studeren buiten? Koffiebars? Tiny Houses, Mobile Offices (moderne nomaden).
- Moet het een centrummilieu zijn? > Eigen identiteit.
- Functies alleen voor kwartierbewoners of ook voor andere bewoners?
- Zonder winkels wordt het Beurskwartier de Utrechtse Zuidas.
- Roof-top garden, nachtclub, restaurant, vergelijking Standardhotel Meatpacking district New York.
- Overdekte dierentuin, stadsboerderij.
- Roof-topzwembad.
- 24-uurs economie + cultuurbeleving.
- + multi-media kennismaking/ interactie?

Wat is er nodig voor een stadsstraat langs de moskee?

- De keuze voor een stadsstraat niet als een probleem zien.
- The devil is in the details.
- Geen interventie met voetgangers en fietsers. Zoals het nu is, is het te gevaarlijk om over te steken als voetganger of fietser!
- Of juist wel interventie en deze knoop doorhakken in vredig overleg.
- Experimenteer nu al met een tweebaansweg langs de moskee. Rijnweg: fietsader, vrijwel allemaal doorgaand > scheiden.
- Een échte stadsstraat moet oversteekbaar zijn.
- Een échte stadsstraat die verkeer minimaliseert (kleiner dan 5000) + vormgeving: fietsers en voetgangers voorrang, auto te gast.
- Regel financiering €60 M.
- Denk buiten de standaardverkeersoplossingen.
- Knoop doorhakken: ontkoppeling Vleutenseweg - Graadt van Roggenweg.
- Groen plein, geen groene weg.

Wat zijn de belangrijkste punten van de hele ontwikkeling om samen met de stad vorm aan te geven?

- Geen projectontwikkelaars uitnodigen.
- Zorg voor goede regelmatige stroom van info via wijknieuwsbrieven. Dan weet men wat er gaande is.
- Kies thema's waar je echt vanuit bewoners invloed op kunt hebben (à la Energieagenda). Bijvoorbeeld een energieneutrale wijk.
- Geef informatie over de relatie tussen Beurskwartier en Jaarbeurs.
- > Set-upachtige maakworkshops (prototyping) om geïdentificeerde opgaven op te lossen. Ook om verkeersconflicten op te lossen?
- Stel kernvragen aan de hand van dilemma's aan een breed publiek. De wijk in! Laagdrempelig in plaats van stadslab in zaal.
- Niet te lang wachten: doorpakken van idee naar zichtbare omgeving.
- MPVE.
- Waterstroom verbinden.
- Zorg voor langetermijnbetrokkenheid vanuit gemeente, zodat commerciële partijen geen misbruik kunnen maken van de lange duur zoals bij Corio/Kloppiere en overkluizing Catharijnesingel.
- Verbinden noord-zuidgroenstructuur (van oude stad naar nieuwe centrum naar oude stad).

Hoe gaan slagvaardigheid en eigenaarschap goed samen?

- Van gemeente, burgers, Jaarbeurs?
- Wacht maar tot het geld niet meer gratis beschikbaar is - die tijd komt echt wel weer.
- Valse tegenstelling is defensief. Hoe harder je duwt zonder eigenaarschap stadsbewoner hoe langer het duurt.
- Laat faseringstrategie zien: leg niet alles vast, maar wel de belangrijke essenties.
- Eens! Maak heldere procesronde met besluiten. En wees steeds bezig met betrekken van verschillende groepen mensen.
- Sloop Croeselaan, maak hier geen park maar huizen.
- Park aan water zoals Lepelenburg > Nieuwe Kruisvaart aan Croesepark, of flinke vijver.
- Onderhandelen met Jaarbeurs > geven & nemen. Durf als stad eisen te stellen, wat krijgt de stad terug?
- Bouw alleen betonnen casco's, laat mensen hier zelf huizen op bouwen.
- Wie de ruimte niet snel en goed gebruikt verliest het recht om te bouwen.
- 1. Meerjarig lekkereplekkenteam 2. Meerjarig prachtigeplintenteam.
- Bouw samen, stadmaken in MPVE's en eisentenders.
- Het ideeën- en initiatievenhuis op Kop Jaarbeurs/Jaarbeursplein! Als pop-up en wellicht ook zich verplaatsend in het gebied. I ♥ NCUtrecht. Ideeën & initiatieven voor het Nieuwe Centrum.
- Laat ook andere partijen (ondernemers, burens etc.) meedenken in opstellen bilaterale ontwikkelovereenkomsten grote marktpartijen.

Hoe spelen we nu al in op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit?

- Mooie en goede loop- en fietsroutes.
- Stimuleer/ stuur op dubbelgebruik van P-faciliteiten van de Jaarbeurs door en met ontwikkelaars in het gebied (win-win).
- Voor hoeveel mensen gaat er gebouwd worden?
- Invloed parkeerbeleid voor woningbouw: wijzigen nota Parkeren & Stallen is nodig!
- Utrecht: koploper 'nieuwe mobiliteit' > proeftuin voor innovatie in mobiliteit.
- Combinatie fiets-OV is de grootste groeier.
- Andere mobiliteitsarrangementen: niet autobezit centraal maar autogebruik > appartementen + gebruik in 1 pakket.
- Openbare ruimte moet wandelen stimuleren.
- Niet inspelen maar sturen op toekomstige ontwikkelingen.
- Bied ondernemers in dezen proefgebied/ werkruimte.
- Onderzoek fijnmazige verbinding Shweeb-baan: Merwedekanaal P+R > binnenstad.
- Beter HOV! Meer trams, hogere frequentie, ook naar omliggende gemeenten.
- Wat hier gebeurt heeft effect op stad als geheel, en omgekeerd.
- Alleen deelauto's!

Hoe zorgen we voor een menselijke maat in een hoogbouwomgeving?

- Super trees Singapore.
- Niet te brede autowegen!
- Groen!
- Niet. Zijn daar wel goede voorbeelden van?
- Groot park: Central Park.
- Gelaagde parktuinen.
- Vancouver > lessons learned.
- Verbeter wijkplekken, bottom-up.
- Houtskeletflats in Canopia Bordeaux, 50 m hoog, loopbruggen, thematuinen op daken.
- De groenstructuur begint op ooghoogte en verleid je omhoog.
- Veel variëteit, begin met veel wonen op begane grond, maar wel zo dat er in de toekomst ook andere dingen in kunnen.
- Geen beurspark > nog hogere bebouwing. Maak groenzone door het gebied. Wel park bij Daalsetunnel.
- Check Ted Talk 'Building Better Blocks'.
- Vrij toegankelijk uitzichtpunt.
- Veel lekkere plekken maken!
- Plinten laag, in het bouwblok XXL bouwen (hoger dan de dom!).
- Daktuinen op verschillende niveaus.
- De onvermijdelijke doorgaande fietsstromen (30.000 p/etm) scheiden van de rest.
- Organische structuur wijk en plint, niet enkel rechte lijnen.
- Minder steen, open bodem, biodivers bouwen.
- Bezinning van de plint. Plint met zichtbaar leven. Publieke ruimten in de torens! Townhouses = Utrechts.

Hoe om te gaan met woningen Croeselaan als de ambitie hoogbouw en stadspark is?

- Afbreken!
- Nee! Diversiteit architectuur/tijd maakt de stad/ het centrum!
- Het 'inbouw'-idee van 24/9 (Tour) klonk leuk.
- Vraag het de bewoners vooral ook zelf!
- Kan park echt niet elders in dit gebied? Denk aan Ringpark.
- Goed alternatief voorleggen aan bewoners.
- Park aan water net als Lepelenburg.
- Ambitie voor hoogbouw afzweren!
- Algemeen belang gaat voor individueel belang.
- Slopen die handel: kwalitatief onwaardig. In geval van weerstand tegemoetkoming bewoners: Terugkeer met zelfde condities of voorrang. Bijvoorbeeld heb je huis met tuin dan voorrang nieuwbouw met tuin (huur of koop).
- Water van Rabobank doortrekken en verbinden onder of langs de huizen naar haven(tje) Merwedekanaal.
- Duidelijkheid.
- Snelheid in bouwproces.
- Vervangen door kleinschalige restaurants aan een park.
- Pak de uitdaging op om dit te integreren in combinatie met een ander type park: mooi prijsvraagopgave!
- Woningen behouden! Genoeg ruimte voor hoogbouw en park.
- Park bij Croeselaan voegt niets toe. Wel groen lint door gebied en parkeren elders.

Hoe bereiken we/ sturen we op een stad voor alle bevolkingsgroepen?

- Ik mis de aansluiting met Transwijk en Kanaleneiland. Gemiste kans! Verkeer!
- Hostel.
- Verzorgingshuis.
- Zorg dat er iets te beleven is voor jongeren (voor iedereen). Niet zozeer wonen voor studenten, maar ontmoeten, skaten etc. In plaats van achteraf zeggen dat er hangjongeren zijn.
- Nodig uit! In plaats van laten concurreren om een plekje. Informatie en discussie in meerdere talen.
- Juist wel wonen voor studenten - zet ambitieus in op 30% sociale woningbouw.
- Woningen Croeselaan zijn juist divers. Houden dus!
- Sport en spel in de openbare ruimte.
- Nodig ze uit voor deze ontmoetingen (Betere PR).
- Ga naar de mensen toe. Gebruik technologie om meningen te horen.
- Natuurlijke toegang zodat iedereen er komt. Vanzelfsprekend deel van routes.
- Sluit je met op in dit gebied en maak verhaal over relatie omliggende wijken (en hele stad). Waarom bijvoorbeeld niet verdichten in Leidsche Rijn?
- Relatie met zachte overgangen. Hier bieden wat zij nodig hebben.

TOEGEVOEGDE FLIP-OVERVELLEN

Inrichting Smakkelaarsveld. Smakkelaarsveld = Smakkelaarsplein.

- Goede (+groene) zichtlijnen op het centrum vanuit de trein.
- Precies! Zorg ervoor dat met de zichtlijn Utrecht zich vanzelf 'verkoopt'. Welkom in Utrecht! Stads én groen.
- 'Sociaal' testbed > pop-up toepassingen: Markt, Muziekpodium, openluchttheater.
- Commercieel programma.
- Kleinschalige horeca.
- Haventje, water > passanten.
- ondergronds: 24/7-supermarkt.
- Veel groen aan het water.
- Skatebaan.
- Stadsprogramma > kleinschalig.
- Woningbouw.
- Positioneren nieuwbouw om bestaande kunstwerken.
- Ook werken aan eigenaarschap voor tijdelijk en definitief, mmv Movares, bewoners HC, bewoners Wijk C en Lombok).
- Plek is zelf heel aantrekkelijk, mensen komen vanzelf.
- Herbouw het gebouw De Utrecht.

Hoger bouwen dan de Dom kan prima op een kleine bouwvlek (zie Rotterdam/ Den Haag).

Maak geen nieuwe hangplek voor junks /oma's.

Leer van fouten in verleden.

- Groen en biodiversiteit kan overal worden toegepast, op gevels, daken, infrastructuur, minder steen, andere materialen, muren, etc.
- Hoe voorkom je dat gelande hoogbouw tegenover het Beatrixgebouw het Jaarbeursplein driekwart jaar in de schaduw zet?
- Hoe voorkom je dat ook op andere locaties?
- Hoe zorg je ervoor dat de 'Healthy Urban Boost' een bottom-upbenadering heeft en geen top-down?
- Hou op met lege abstracties (zoals Healthy Urban Boost).
- Groene gevel Beatrixgebouw.
- Innovatief gebied. Autovrij. Unie concept bedenken.
- Hoe benutten we het water.
- Waarom per se hoogbouw? Is dat beter?
- Ja > hoge dichtheid van mensen is goed voor creativiteit stad en stadseconomie.
- Utrecht studentenstad! Geef hen ook een plek!
- Doe meer met groen dan iconen en park: benader het integraal tot op kleinste detailniveau, zie de stad als natuur, niet als een optelsom van groen+rood.

DOEL:



DUIDING van de oogst



DENK MEE!

