

Notitie over het Forum, bijlage bij commissiebrief van 17 november 2014

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Participatie
3. Integrale ontwikkeling
4. Scenario's voor- en nadelen, kosten, contractuele mogelijkheden
5. Beheer, sociale veiligheid en onderhoud
6. Vervolgaanpak/ planning

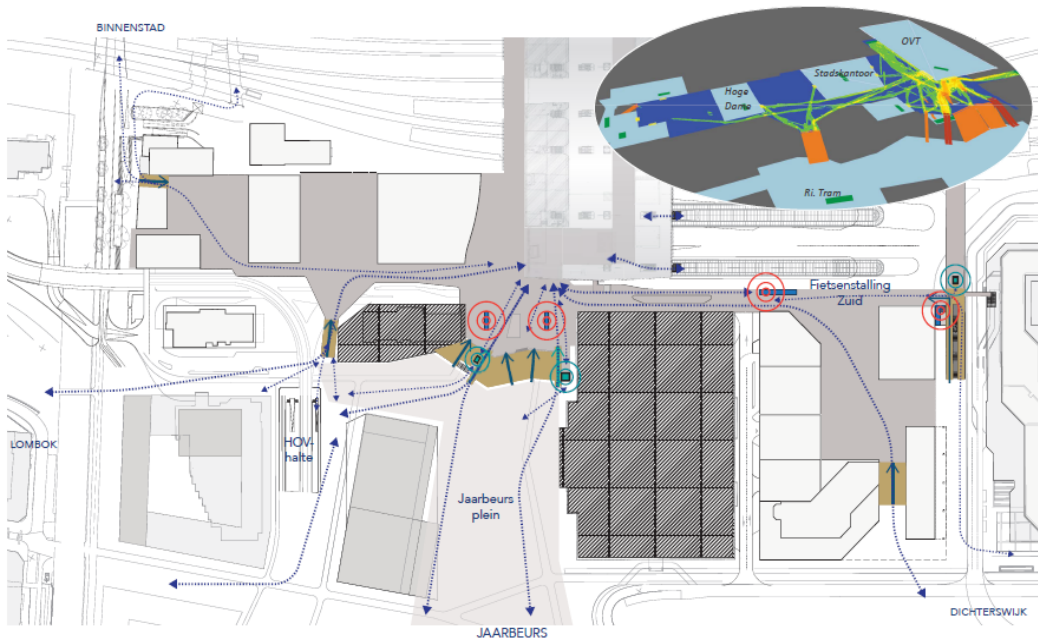
Bijlagen:

1. Casco ontwerp Forum Westflank, CU 2030 Utrecht (Rapportage Group A). Zie link naar dit document: <http://www.cu2030.nl/forum>
2. Tweekolommen stuk
3. Verslag stadsgesprek Aorta d.d. 25 juni 2014
4. Besluitenhistorie Forum
5. Loopstromenonderzoek

1. Inleiding

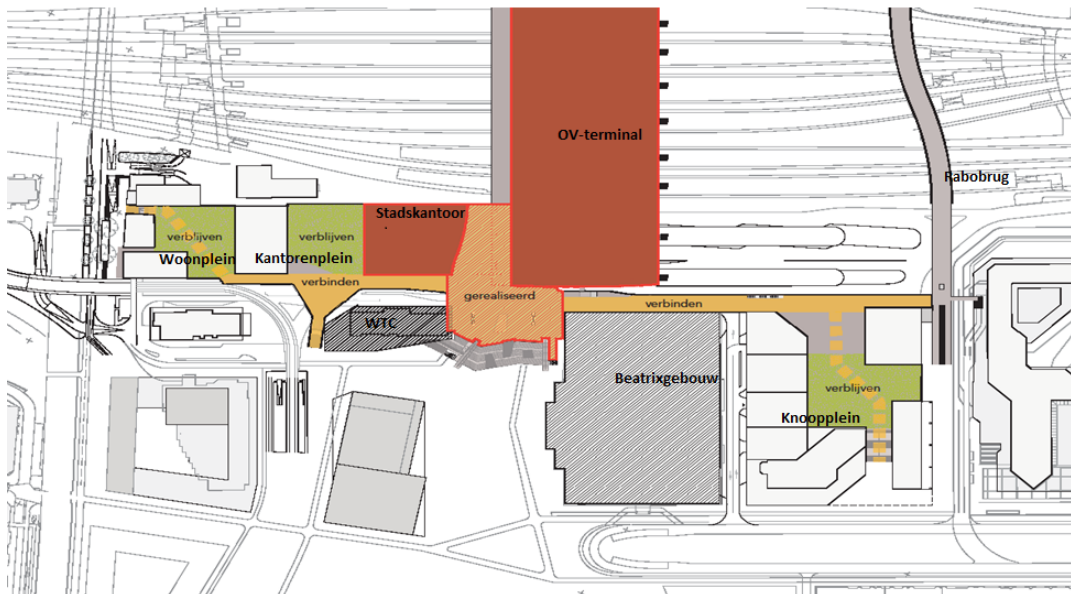
Het Forum (noord-zuidverbinding met een lengte van 450 meter op +8 meter niveau aan de westzijde van de OV-terminal maakt al vanaf het Masterplan en het Structuurplan onderdeel uit van de herontwikkeling van het Stationsgebied. Het is de belangrijkste verbinding tussen de westzijde van de OV-terminal en de aangrenzende bebouwing. Dagelijks zullen duizenden voetgangers hun weg vinden over het Forum naar hun werkplek (o.a. Stads kantoor, Rijksverzamelkantoor/Knoopkazerne, Rabobankgebouwen), de Jaarbeurs en alle andere bestemmingen.

De route kent – als alle plannen zijn gerealiseerd – een grote hoeveelheid kantoor- en woonadressen. Locatie gebonden horeca en andere publiekgerichte voorzieningen (bijv. informatiecentrum van de desbetreffende onderneming) worden gesitueerd in de plinten van de gebouwen langs de looproute. Tenslotte vervult het Forum een verbindingroute naar omliggende wijken, zoals Lombok, het toekomstige Kruisvaartkwartier, Parkhaven. Ook sluit het Forum aan op de interwijkverbindingen (Rabobrug en route buitenlangs de stationshal).



Figuur 1: loopp lijnen doorstroming Forum

Het Forum is te onderscheiden in verbindingdelen en verblijfsdelen. De verbindingdelen worden eigendom van de Gemeente en zijn openbaar. De drie verblijfsdelen zijn privaat eigendom maar zijn wel vrij toegankelijk. De OV-banen onder het Forum zijn gelegen op gronden van NS. De expeditiestraat (Mineurslaan) is eigendom van de gemeente.



Figuur 2: Overzicht verbinding- en verblijfdelen.

De eerste concretisering van het Forum vond plaats in december 2009 in het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp openbare ruimte Stationsgebied West (IVPE/FO).

Omdat het Forum deel uitmaakt van diverse grote projecten met hun eigen tempo van planontwikkeling, vond de planuitwerking – op basis van het IPVE/ FO – in drie deelgebieden plaats.

- Het inmiddels gerealiseerde gebied direct aan de OVT en Stadskantoor (Stationsplein west e.o.)¹,
- Westflank Noord (eigendom NS+ aangrenzende ontwikkelingen);

1. besluitvorming daarover vond plaats bij de ontwerpen van OV-terminal en Stationsplein west.

– Westflank Zuid (eigendom Gemeente; aangrenzende percelen in eigendom van Jaarbeurs, NS, Rijksgebouwendienst en Rabobank).

De afgelopen jaren zijn in een reeks van documenten – die of wel ter besluitvorming in het college (stedenbouwkundige plannen) of wel in de raad (bestemmingsplannen) zijn vastgesteld–, de uitgangspunten en randvoorwaarden van het Forum vastgelegd. Voor de plannen zie bijlage 1. Voor de bestuurlijke besluitvorming zie de besluitenhistorie (bijlage4)

Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

- Stadskantoor en OV-terminal (raadsbesluit tot vaststelling 29 juni 2010, onherroepelijk)
- Van Sijpesteijnkade Westflank – Noord en HOV (raadsbesluit tot vaststelling 31 oktober 2013, in procedure bij de Raad van State)
- Westflank – Zuid (ter visie legging 13 december 2013 tot 25 januari 2014, raadsvoorstel tot vaststelling bestemmingsplan najaar 2014)².

Bij de besluitvorming over de aanpassing van het Masterplan, onderdeel Westflank noord (raadsbesluit 2013, nr.47.) nam de Raad over het Forum twee moties aan:

Motie 26 Noord-Zuid route via Forum publiek domein met de opdracht:

Bij de nadere uitwerking van het DSP Westflank Noord te voorzien in een Noord- Zuid route over het Forum die een onlosmakelijk onderdeel vormt van de publieke ruimte;

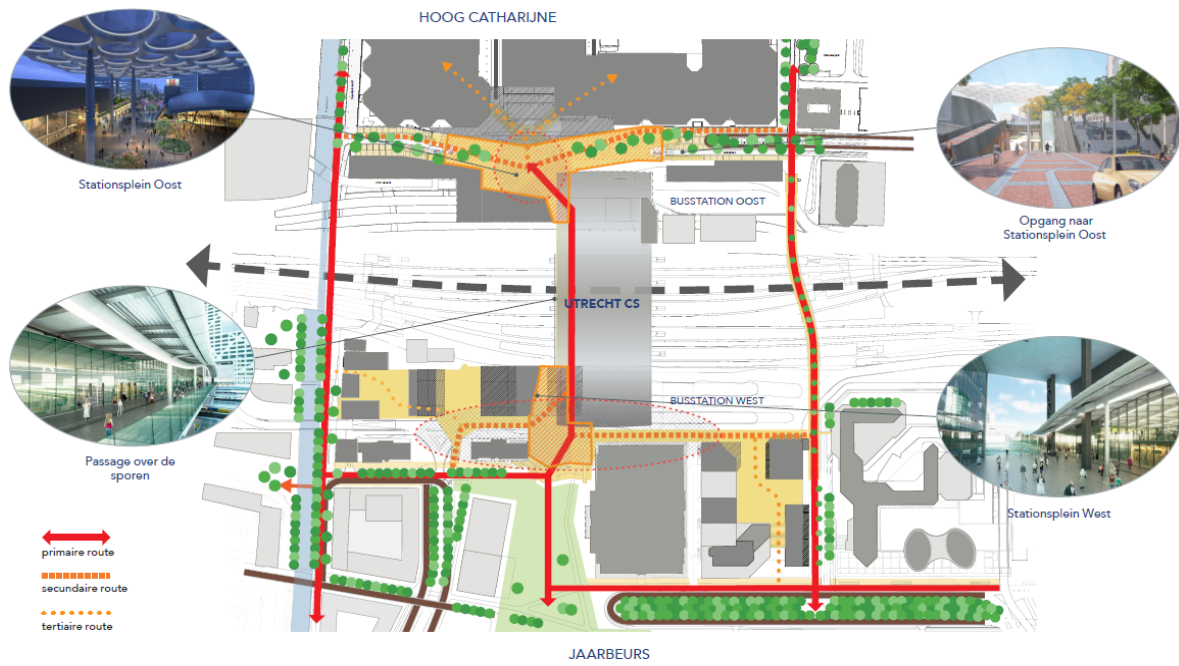
- Daarbij rekening te houden met een prettige sociale en veilige inrichting van het Forum zodat reizigers en passanten veilig en gemakkelijk hun weg kunnen vinden van de OV-terminal naar het Westplein /Lombokplein;
- Hierbij met speciale aandacht het probleem van wind en zonlicht te beschouwen; Te waarborgen dat deze route toegankelijk is op alle momenten dat de OV-terminal in gebruik is.

Motie 29 Toegankelijkheid Westflank Noord voor iedereen met de oproep aan NS en college om:

- Het Stedenbouwkundig plan Westflank Noord, in samenspraak met de coördinator toegankelijkheid en de andere reguliere gesprekspartners op dit terrein, aan te passen door er in op te nemen hoe de toegankelijkheid voor alle mensen, met en zonder beperkingen, wordt geregeld,
- Hierover op de kortst mogelijke termijn verslag te doen aan de raad,
- Bij toekomstige bouwplannen de toegankelijkheid van gebouwen en (semi-) openbare ruimte vanaf het eerste ontwerp volwaardig te integreren in het proces.

Ook deed het college de toezegging – op basis van de ingetrokken motie 27 *High Line van Utrecht* een ambitieus plan te ontwikkelen met aandacht voor duurzaamheid en vergroening:

2.het onderdeel stijgpunt/ lift aan de westzijde van de Rabobrug is in het bestemmingsplan "Langzaamverkeersbrug en Moreelsepark" ook benoemd in de toelichting van het bestemmingsplan als onderdeel van het Forum en maakt in uitvoeringstechnische zin onderdeel uit van het project Rabobrug.



Figuur 3: Relatie van het Forum met de omgeving

2. Participatie

Op basis van bovenstaande randvoorwaarden, uitgangspunten, bestuurlijke besluiten en moties heeft Group A een concept integrale ontwikkelvisie opgesteld waarover participatie heeft plaatsgevonden. Dit participatietraject is aanvullend op de formele inspraakprocedure in de Wet op de ruimtelijke ordening.

Tabel 1: Overzicht genodigden participatieproces

	Bijeenkomst	Genodigden
1	Informatieavond voor omliggende eigenaren ³ , wijkraden en omwonenden (7 personen aanwezig)	Omwonenden, NH Hotel, Park Plaza, CBRE, Wijkraden
2	Belangengroep Toegankelijkheid (5 personen aanwezig)	Beheergroep zorglocaties Stationsgebied, belangengroep toegankelijkheid (Solgu, Agenda 22)
3	Inhoudelijke (individuele)afstemming met div. eigenaar/gebruikers	RGD, Rabobank, Stads kantoor, UVO, NS Vastgoed, Jaarbeurs, ProRail, BRU
4	Bijeenkomst t.a.v. beheer/nood-hulpdiensten (6 personen aanwezig)	Toekomstige beheerders (M&M, NS Vastgoed), Politie, Brandweer, VRU, Wijkmanagers van de wijkbureau's West, Zuid en Binnenstad

Tot slot heeft er – mede op aangeven van de gemeenteraad – een Stadsgesprek plaatsgevonden georganiseerd door Aorta (60 deelnemers)

Belangrijkste aandachtspunten uit de participatiebijeenkomsten 1 t/m 4:

In de bijeenkomsten is een groot aantal onderwerpen aan de orde geweest met veel inhoudelijke vragen, suggesties en opmerkingen. De twee belangrijkste aandachtspunten die naar voren kwamen, zijn:

– Bereikbaarheid met liften

De belangengroep Toegankelijkheid pleit voor de realisering van liften nabij de eindhalte tram en de Van Sijpesteijnkade. Zie verder hoofdstuk 4.

– Sociale veiligheid

Een aantal deelnemers vraagt aandacht voor / maakt zich zorgen over de sociale veiligheid op maaiveldniveau (het gebied onder het Forum, bedoeld voor expeditieverkeer en OV) met als referentie de eerdere problematiek van de Stationsstraat onder Hoog Catharijne. Zie hoofdstuk 3.

Stadsgesprek Aorta

In het stadsgesprek op 25 juni 2014, georganiseerd door Aorta, kwamen vooral de overstijgende, samenhangende ruimtelijke en stedelijke aspecten aan de orde, waaronder primaire,

3. Deze eigenaren hebben in tegenstelling tot de eigenaren onder 3 geen "adres" aan het Forum. Met "omwonenden" wordt bedoeld: omwonenden Croeselaan (tot Van Zijstweg), kop Van Lombok/ Damstraat.

secundaire en tertiaire loopstromen. ‘Op welke wijze kan je zorgen dat de westzijde van het station ook daadwerkelijk een centrumfunctie kan krijgen?’, was een belangrijke vraag. Er werd een aantal waardevolle suggesties gedaan(waaronder het creëren van kleefkracht en placemaking).De suggesties zijn met name van waarde in de uitwerking van de plannen. In overleg met de eigenaren van de aangrenzende kantoren worden deze uitgewerkt. Daarbij is bijvoorbeeld te denken aan cateringvoorzieningen voor bedrijvendie ook een functie hebben voor passanten.

Als samenvatting van de participatiebijeenkomsten is een tweekolommenstuk opgesteld (bijlage 2). Aorta heeft van het stadsgesprek een samenvatting gemaakt (bijlage 3). Beide zijn input bij de uitwerking. Zie verder hoofdstuk 4.

3. Integrale ontwikkelvisie

Zoals onder 1 gesteld, zijn de afgelopen jaren in een reeks van documenten de uitgangspunten en randvoorwaarden van het Forum vastgelegd.

De belangrijkste vastgelegde structuurbepalende elementen zijn:

- de maat waarbij het verbindingsdeel de vervoerstromen kan verwerken en er daglichttoetreding naar het maaiveld is; zie verder hoofdstuk 5 sociale veiligheid
- de functie van het verbindingsdeel: het wordt een wandelpromenade voor alle gebruikers (zie onder inleiding). Op het Forum is geen ruimte voor fietsers; de hoogte; deze is bepaald door de vloerhoogte van de OV-Terminal;
- de locatie van de opgangen;
- de basismaterialisering.

De verbindingszone is het belangrijkste structuurbepalende element met een hoog kwaliteitsniveau met een moderne, strakke en internationale uitstraling.

Voor referenties, zie pagina 34 e.v. van bijlage 1.

Op basis van deze structuurbepalende elementen en de moties en de participatieresultaten, is er een definitieve integrale ontwikkelvisie tot stand gekomen (casco ontwerp Forum Westflank, CU2030 Utrecht, rapportage Group A). Het is de gezamenlijke visie van de twee opdrachtgevers: NS en Gemeente (POS) die tot stand is gekomen met een aantal instanties en belangengroepen. Voor wat betreft het plan, zie bijlage 1.

Hieronder worden enkele thema's uitgelicht die aan de orde kwamen in de moties en de collegetoezeggingen en bij de participatiebijeentkomsten.

Groen Forum

Zoals opgenomen in de definitief stedenbouwkundige plan Westflank zuid, wordt het verblijfsdeel Knoopplein groen ingericht⁴. Bij het kantorenplein Westflank noord gaat het om opgaand groen en/of andere halfopen structuren met een gunstig effect op het windklimaat. Bij het woonplein Westflank noord gaat het om opgaand groen om de ruimte te differentiëren naast dat dit groen ook een gunstig effect moet hebben op het windklimaat⁵.

Ontwerp en realisatie van de verblijfsgebieden van het Forum vindt tegelijk plaats met de ontwikkeling van het aangelegen vastgoed. Kosten van de inrichting van de verblijfsgebieden zijn voor rekening van desbetreffende ontwikkelaar (NS-vastgoed (Woonplein en Kantorenplein) en RGD en NS-vastgoed voor het Knoopplein).

Het verbindingsdeel van het Forum heeft het karakter van een (wandel)straat met heldere en strakke looplijnen. Het verbindingsdeel (zie figuur 2) is geen recreatieroute – daarvoor is de functie niet geschikt en de route te kort – en daarmee ook niet vergelijkbaar met een groene route als bijvoorbeeld de High Line in New York (huidige lengte 1,6 km of de Promenade Plantée in Parijs (lengte 4,5 km), Vanuit sociale veiligheid en toegankelijkheid zijn de verbindingsdelen van het Forum vrijgehouden van obstakels.

Groen (bijvoorbeeld bloembakken), draagt – in de visie van de architect en het Atelier Stedenbouw – niet bij aan het gewenste kwaliteitsniveau van de verbindingsdelen.

De weersinvloeden (regen en wind) op het Forum, leggen beperkingen op aan het soort groen.

4. Pg 88 definitief stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Westflank zuid juni 2013

5. Pg 70 definitief stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Westflank noord september 2012.

Onderzocht wordt hoe voorzieningen die op het verbindingsdeel moeten worden gerealiseerd ter beperking van windhinder (met name in de zone langs het Stadskantoor) kunnen worden geïntegreerd met groenvoorzieningen.

De verblijfsdelen worden groen ingericht overeenkomstig de kwaliteitseisen die zijn vastgelegd in de daarvoor vastgestelde stedenbouwkundige plannen.

Duurzaam Forum

Naast de groene inrichting dragen ook de volgende aspecten bij aan een duurzaam Forum.

Het Forum is toekomstvast: op basis van het loopstromen onderzoek is de maatvoering geoptimaliseerd; het Forum is groot genoeg voor de geprognoseerde loopstromen en niet te groot in het kader van de sociale veiligheid.

Het loopgedeelte van het Forum wordt uitgevoerd met het zelfde materiaal dat is toegepast op het stationsplein West/Stadsplateau (Portugees Graniet). Dit materiaal is zeer slijtvast en gaat lang mee. Naast dat dit hinder voor de gebruikers beperkt (geen opbrekingen), zal vervanging (mits juist aangelegd) niet aan de orde zijn.

Ook wordt aan de architecten meegegeven nestvoorzieningen voor zwaluwen te realiseren aan de onderzijde van het Forum. Daarnaast wordt gezien of aan de onderzijde van het Forum ook voorzieningen voor vleermuizen zijn te realiseren.

Inrichting maaiveld onder het Forum

Een belangrijke functie onder het Forum is de HOV (bus) baan. Door het grote aantal bussen, de maatvoering van de weg, is deze plek volstrekt ongeschikt om te verblijven. Wel komt er vanaf boven (het Forum) en opzij daglichttoetreding en (aanvullend) voldoende verlichting (zie ook Casco Ontwerp, pagina 46 e.v. bijlage 1). Hoewel het gebied – gelet op het intensieve bus- en expeditieverkeer op sommige plekken (de in- en uitgangen) niet afsluitbaar is – wordt het gebied zodanig vormgegeven dat betreding op de twee plekken waar het verkeer in en uitkomt, niet logisch is voor voetgangers of andere verkeersdeelnemers.

In het voorlopig ontwerp krijgt sociale veiligheid grote aandacht. Het ontwerp zal op de verschillende momenten aan de betrokken groeperingen en instanties ter toetsing worden voorgelegd. Zie verder hoofdstuk 5.

Nood- en hulpdiensten

Om constructieve redenen is het niet mogelijk een hellingbaan aan de westzijde te realiseren. De nood- en hulpdiensten zijn aangewezen op de hellingbaan bij Stationsplein oost. Wél zijn de liften op Stationsplein West en bij de Rabobrug geschikt om een ambulancemotor te vervoeren. De perrons zijn toegankelijk voor auto's van hulpdiensten via de nooduitgang bij de Van Sijpesteijnkade.

Luchtkwaliteit/ windhinder/ bezonning

In het kader van de bestemmingsplannen is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit en windhinder.

– luchtkwaliteit: er zijn geen knelpunten te verwachten. Integendeel, door de hoge gebouwen ontstaat er, naar gelang de weersomstandigheden, veel doorstroming van de lucht. Dit is gunstig voor de luchtkwaliteit ter plaatse.

– windhinder: de keerzijde is dat op een aantal plekken zich windhinder zal voordoen⁶;

Als maatregelen om de windeffecten te verminderen, komen er de volgende voorzieningen:

gebouwgebonden voorzieningen zoals luifels, in de openbare ruimte windkappen en (gesloten)

balustrades.– bezonning: uit de bezonningsstudies blijkt het Knoopplein– naar gelang de

weersomstandigheden en seizoen – een aantrekkelijke zonlocatie. De bezonning van het

Kantorenplein en het Woonplein zal, als gevolg van bestaande panden en nieuwbouw, een stuk minder

zijn. In hoeverre dat als problematisch wordt ervaren, is persoonsafhankelijk.

6. Windhinder is een situationeel bepaald begrip. Afhankelijk van de activiteitenklasse (doorlopen, slenteren of langdurig zitten) wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'. Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt naar gestreefd om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren.

4. Scenario's/ vraagstukken voor- en nadelen, kosten, contractuele mogelijkheden

Op dit moment resten er nog de volgende scenario's/ vraagstukken:

- A. Toegankelijkheid/ Agenda 22 (te weten extra lift aan de Van Sijpesteijnkade en extra lift bij Cranenborgh;
- B. Het al dan niet strak sturen op het weren van geparkeerde fietsen;
- C. Al dan niet toelaten van extra functies.

A Toegankelijkheid/Agenda 22

Overwegingen algemeen

Een netwerk van verbindingen van verschillende orde geeft het publiek mee keuzevrijheid voor het doorkruisen van het stationsgebied. Hiermee wordt de zogenoemde 'doorwaadbaarheid' van het stationsgebied vergroot. Deze gedachte is ook de basis voor de ontwerpvisie voor het Forum. In de integrale ontwerpvisie heeft het Forum – conform wettelijke voorschriften – op een aantal plaatsen toegangen. Daarbij wordt op basis van het loopstromenonderzoek onderscheid gemaakt tussen primaire, secundaire en tertiaire toegangen. Er is rekening gehouden met de toegankelijkheid voor mindervaliden, ouderen en ouders met kinderwagens.

1. Stationsplein West (primaire toegang)

Hier zijn twee roltrappen, een 40 meter brede trap⁷ en twee liften aan weerszijden gerealiseerd.

2. Rabobrug (secundaire toegang) (bouw in 2015)

Hier komt een stijgpunt en een lift.

3. Opgang eindhalte tram⁸(secundaire toegang)

Het ontwerp is voorzien van een circa 7 meter brede trap. Er is een ruimtereservering voor een lift naast de trap. Om technische redenen moet er in dat geval ook een hellingbaan komen om het resterende hoogte verschil (1,30 m) te overbruggen.

4. Opgang Van Sijpesteijnkade (tertiaire toegang)

Hier komt een 6 meter brede trap.

Financiën

De kosten van het casco ontwerp zoals gepresenteerd in deze notitie passen zowel voor het deel dat wordt gerealiseerd door NS Vastgoed als het deel dat gerealiseerd wordt door de gemeente binnen de daarvoor beschikbare financiële kaders. Zie hiervoor ook figuur 11: Planning Forum. In de vastgestelde meerjarige grondexploitatie Stationsgebied is een budget van ca. 2 miljoen euro geraamd voor de bouw van het gemeentelijk deel van het Forum. Van dit bedrag is circa 60 % gereserveerd voor de realisatie van de constructie. Het overige is beschikbaar voor de inrichting en afwerking van het Forum.

In grondexploitatie is geen budget opgenomen voor het realiseren van extra liften nabij de tijdelijke eindhalte en aan de van Sijpesteijnkade. De investeringskosten voor het realiseren van één extra lift bedragen ca. 0,6 miljoen euro. Daarnaast moet rekening gehouden worden met structurele kosten voor beheer-onderhoud en vervanging.

In de Stedebouwkundige plannen Westflank Noord en Westflank Zuid is de uitstraling en kwaliteit van het Forum vastgelegd.

7. Daarmee breder dan de Spaanse trappen in Rome

8. Na de doorkoppeling van SUNIlijn en Uithoflijn (over 6 tot 8 jaar) wordt het eindstation een tussenstation.

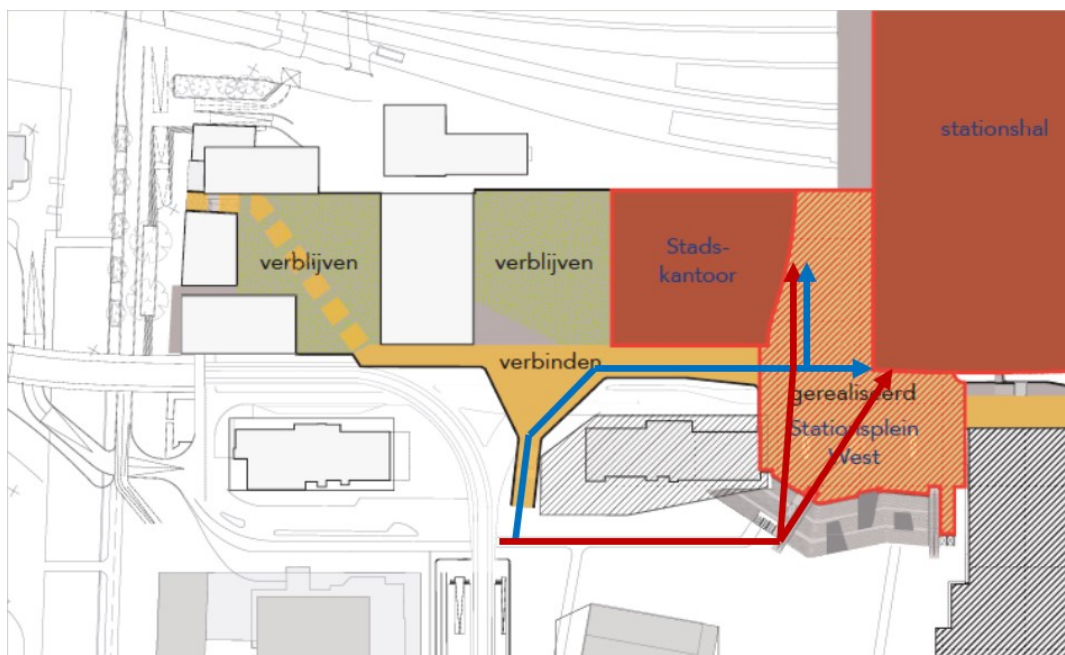
Het stedenbouwkundig plan Westflank Noord is middels een Commissiebrief d.d. 13 april 2013 aangeboden aan de Raad. De Raad heeft op 30 mei 2013 het besluit genomen het Masterplan naar aanleiding van het stedenbouwkundig plan op een tweetal aspecten te wijzigen (*Raadsbesluit 2013, nr.47*).

Het stedenbouwkundig plan Westflank Zuid is middels een Commissiebrief d.d. 2 juli 2013 aangeboden aan de Raad.



Figuur 4: Totaal aantal personen dat gebruik maakt van de toegangen in het drukste uur van de ochtendspits

De scenario's/ vraagstukken richten zich op 3, opgang eindhalte tram en 4, opgang Sijpesteijnkade.



Primaire looproute van tijdelijke eindhalte naar SKU en Stationshal



Secundaire looproute van tijdelijke eindhalte naar SKU en Stationshal

Figuur 5: Beschouwde looproutes vanaf de eindhalte tram naar SKU en Stationshal

Overweging per scenario (op aspecten toegankelijkheid, sociale veiligheid en financiën)

Opgang eindhalte tram

a) Zonder lift

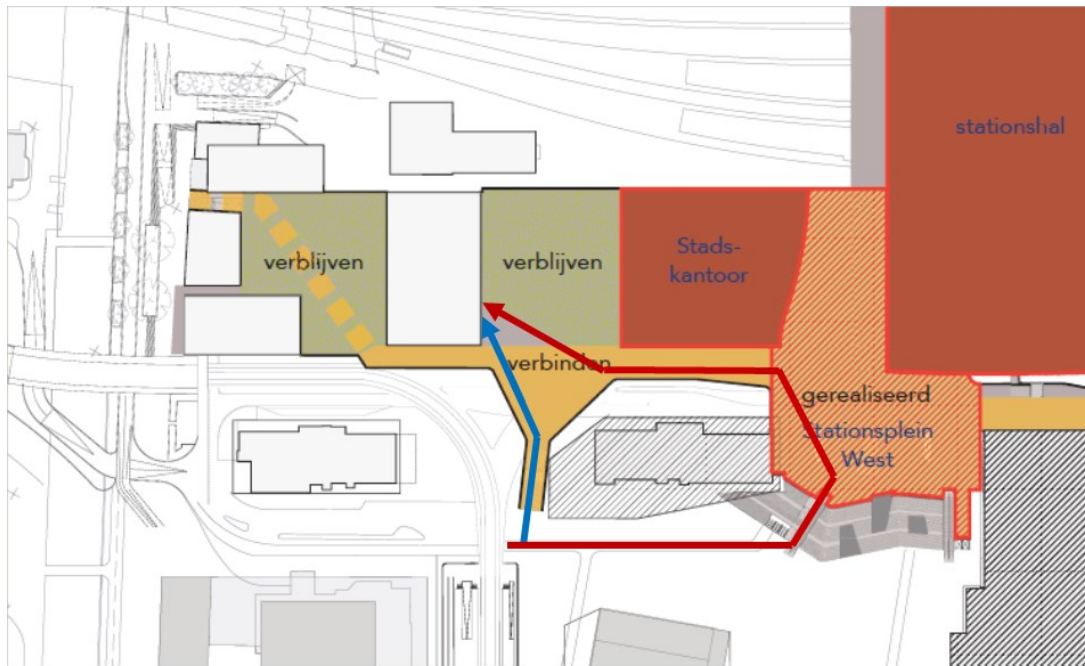


Figuur 6: Impressie opgang nabij TEH zonder lift.

Toegankelijkheid:

Uit het loopstromen onderzoek (zie bijlage 5) blijkt dat de trap vooral gebruikt gaat worden door bezoekers van de kantoren en de woningen van Westflank Noord. Het merendeel van de reizigers die niet naar Westflank Noord gaat maar naar het station, verkiest de route via Stationsplein west. De lengtes van de routes zijn nagenoeg gelijk aan elkaar (binnen 10 meter). Datzelfde zal gelden voor reizigers die de lift gebruiken. De westelijke lift aan het Stationsplein west ligt op ca. 100 meter afstand van de trap bij de eindhalte. De ontwikkelaar van Westflank Noord, NS Vastgoed, vindt een lift voor de kantoor- en woonontwikkeling bij de Tijdelijke Eindhalte niet nodig. NS Vastgoed is van mening dat bezoekers voor de geplande kantoorontwikkeling die met de lift komen, gebruik kunnen maken van de primaire toegang aan het Stationsplein West. Ook komen er voor de woningen en kantoren in de parkeergarage, gebouw gebonden liftvoorzieningen.

De maximale lengte van de looproute voor bezoekers met een beperking vanaf de Eindhalte tram naar de kantoorontwikkeling van NS Vastgoed bedraagt circa 200 meter. Voor bezoekers met beperking met bestemming OVT en Stadskantoor is de afstand via deze secundaire opgang of via de primaire opgang (Stationsplein West) van ongeveer gelijke lengte. Voor een overzicht van deze looproutes wordt verwezen naar figuur 7.



Looproute van eindhalte tram naar kantoorontwikkeling NS Vastgoed (Hoge Dame)



Route via lift van eindhalte tram naar kantoorontwikkeling NS Vastgoed (Hoge Dame)

Figuur 7: Beschouwde routes vanaf de eindhalte tram naar kantoorontwikkeling NS Vastgoed

Sociale veiligheid:

De criteria die van invloed zijn op objectieve en subjectieve sociale veiligheid kunnen in vier groepen verdeeld worden:

- Zichtbaarheid;
- Toegankelijkheid;
- Zonering;
- Attractiviteit.

Een lift waar weinig gebruik van wordt gemaakt, kan zorgen voor sociaal onveilige situaties. Hoewel een ruimte die goed is ontsloten een aanzuigende kracht kan uitoefenen op de toegankelijkheid, dient anderzijds de toegankelijkheid voor bepaalde groepen te worden voorkomen. Dat lukt niet indien er weinig gebruik gemaakt wordt van een lift. In het loopstromenonderzoek is aangegeven dat realisatie van een lift nabij de tijdelijke eindhalte een aantrekkende werking kan hebben op de vervoersstroom. Echter de verwachte verkeersstroom is een fractie van de verkeersstroom bij de primaire opgang (Stationsplein West). De verwachting is dat bij realisatie van een lift voor grote delen van de dag zal leiden tot een situatie waarbij de lift slechts beperkt gebruikt zal worden. Consequentie is dat ook de attractiviteit van de route hierdoor onder druk komt te staan. Ten opzichte van de situatie waarbij een lift wordt toegevoegd, scoort het scenario zonder lift beter op het aspect sociale veiligheid.

Financieel:

Dit scenario past binnen de vastgestelde meerjarige grondexploitatie Stationsgebied en binnen het financieel kader beheer en onderhoud Stationsgebied in het programma beheer openbare ruimte.

b) Met lift

Toegankelijkheid:

Door realisatie van een lift bij de eindhalte van de tram richting Forum, zal de looproute voor bezoekers met een beperking van de kantoorontwikkeling van NS Vastgoed met circa 200 meter worden verkort. NS Vastgoed heeft als ontwikkelaar van dit vastgoed aangegeven geen behoefte te hebben aan een dergelijke lift. Voor de overige bestemmingen op het Forum, zal deze lift geen bijdrage leveren ten opzichte van alternatieve beschikbare routes via het Stationsplein West voor bestemmingen aan het Forum.

Zoals aangegeven in scenario a) Zonder lift, zal door eventuele realisatie van een lift geen bijdrage leveren aan het verkorten van de route vanaf de tijdelijke eindhalte naar het Stadskantoor en de Stationshal.



Figuur 8: Impressie opgang nabij TEH met lift.

Sociale veiligheid:

De criteria die van invloed zijn op objectieve en subjectieve sociale veiligheid kunnen in vier groepen verdeeld worden:

- Zichtbaarheid;
- Toegankelijkheid;
- Zonering;
- Attractiviteit.

Een lift waar weinig gebruik van wordt gemaakt, kan zorgen voor sociaal onveilige situaties. Hoewel een ruimte die goed is ontsloten een aanzuigende kracht kan uitoefenen op de toegankelijkheid, dient anderzijds de toegankelijkheid voor bepaalde groepen te worden voorkomen. Dat lukt niet indien er weinig gebruik gemaakt wordt van een lift. In het loopstromenonderzoek is aangegeven dat realisatie van een lift nabij de tijdelijke eindhalte een aantrekkelijke werking kan hebben op de vervoersstroom. Echter de verwachte verkeersstroom is een fractie van de verkeersstroom bij de primaire opgang (Stationsplein West). De verwachting is dat bij realisatie van een lift voor grote delen van de dag zal leiden tot een situatie waarbij de lift slechts beperkt gebruikt zal worden. Consequentie is dat ook de attractiviteit van de route hierdoor onder druk komt te staan. Ten opzichte van de situatie waarbij geen lift wordt toegevoegd, scoort het scenario met lift slechter op het aspect sociale veiligheid.

Financieel:

De investeringskosten voor realiseren van een extra lift bedragen ca. 0,6 miljoen euro. Daarnaast moet rekening gehouden worden met structurele kosten voor de gemeente voor beheer-onderhoud en vervanging. Dit scenario past niet binnen de vastgestelde meerjarige grondexploitatie Stationsgebied. Met de structurele kosten is geen rekening gehouden in het budget beheer en onderhoud Stationsgebied in het programma Beheer openbare ruimte.

NS Vastgoed en de gemeente hebben de intentie uitgesproken dat indien deze lift moet worden gerealiseerd, de kosten hiervoor tussen partijen 50/50 worden gedeeld. NS vastgoed is van mening dat er geen nut en noodzaak is om hier een lift te realiseren. Een contractuele of wettelijke verplichting tot realisatie is er niet.

De ervaring leert dat liften die beperkt gebruikt worden, gevoelig zijn voor vandalisme en vernieling en daarmee kostbaar in beheer en onderhoud.

Overweging per scenario (op aspecten toegankelijkheid, sociale veiligheid en financiën)

Opgang Sijpesteijnkade

a) Alleen een trap vanaf de Sijpesteijnkade naar het Forum

Toegankelijkheid:

In het ontwerp wordt uitgegaan van een doorgang van 6 meter breed die verloopt in een rechte lijn. De opgang is maximaal even steil als de trappen naar het Stationsplein West, maar er is enige speelruimte in hoogte en lengte met als doel meer comfort te bereiken. Er is geen ruimtelijke reservering voor een lift. De aanleg daarvan zou ten koste gaan van de breedte van de trap.

De trap vanaf de Van Sijpesteijnkade is vooral voor bezoekers die het station Utrecht verlaten via de Noordertunnel en hun bestemming in een van de gebouwen aan het Forum hebben.

De wandelaars die de eindhalte van de tram als bestemming hebben, komend vanaf de oostzijde, zullen vanwege de hoogte (8 meter op en 8 meter dalen) niet kiezen voor de trap aan de Van Sijpesteijnkade maar blijven op maaiveld om naar de tram te komen.

Loopstromen vanuit Lombok worden niet verwacht omdat er logischer routes zijn vanaf het toekomstige Lombokplein.

Voor de wandelaars die een lift prefereren om het hoogteverschil te overwinnen, zijn er voldoende alternatieven.

Wat betreft de categorie die is aangewezen op een lift, het volgende:

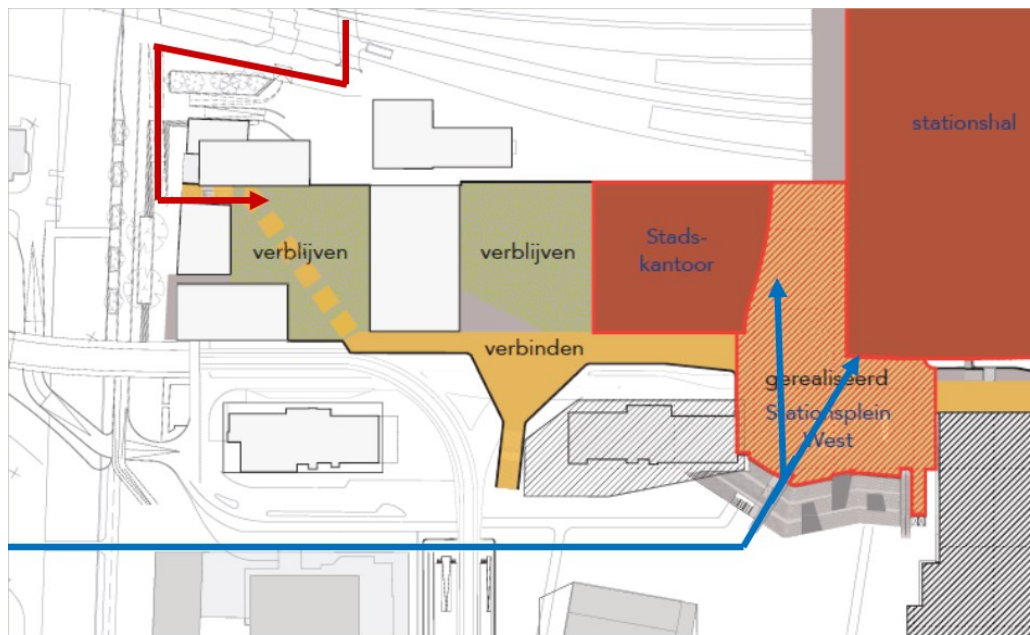
In de Noordertunnel ontbreken liften dus vanaf die kant zijn geen liftbehoevende reizigers te verwachten. Realisatie van liften wordt door NS niet voorzien.

De personen die op een lift zijn aangewezen vanaf een andere plek aan de oostkant (bijv. het Smakkelaarsveld), zullen eerder kiezen voor een stijgpunt aan de oostkant van het station.

Er komen overigens wel gebouw gebonden liften vanuit de parkeerkelder en het maaiveld van de Van Sijpesteijnkade naar het niveau van het Forum.

Er zijn geen private afspraken met NS Vastgoed om deze liften publiek toegankelijk te maken.

Ook hier geldt dat een lift die beperkt gebruikt wordt, gevoelig is voor vandalisme en vernieling en daarmee kostbaar in beheer en onderhoud.




Route vanaf Lombok naar SKU en Stationhal


Route vanaf Noordertunnel naar Forum

Figuur 9: Beschouwde routes vanaf de Noordertunnel en toekomstige Lombokplein.

Sociale veiligheid:

De criteria die van invloed zijn op objectieve en subjectieve sociale veiligheid kunnen in vier groepen worden verdeeld:

- Zichtbaarheid;
- Toegankelijkheid;
- Zonering;
- Attractiviteit.

Een de realisering van een trap met een breedte van circa 6 meter wordt de zichtbaarheid gewaarborgd. Onderscheidend ten opzichte van de situatie waarbij in deze situatie ook een lift wordt gerealiseerd is dat in dat geval de breedte van de trap wordt beperkt tot circa 4 meter. In het kader van het toezicht zal in dit geval de ruimte om de locatie te kunnen overzien tijdens de surveillances worden beperkt.

Zoals ook aangegeven bij de overweging wel of geen lift bij de tijdelijke eindhalte speelt daarnaast de attractiviteit een belangrijke rol. Een lift waar weinig gebruik van wordt gemaakt, kan zorgen voor sociaal onveilige situaties. Hoewel een ruimte die goed is ontsloten een aanzuigende kracht kan uitoefenen op de toegankelijkheid, dient anderzijds de toegankelijkheid voor bepaalde groepen te worden voorkomen. Dat lukt niet indien er weinig gebruik gemaakt wordt van een lift. Het loopstromenonderzoek geeft aan dat deze tertiaire route een laag gebruik zal hebben. Consequentie is dat ook de attractiviteit van de route hierdoor onder druk komt te staan. Ten opzichte van de situatie waarbij een lift wordt toegevoegd, scoort het scenario zonder lift beter op het aspect sociale veiligheid.

Conclusie is dan ook dat de sociale veiligheid in de situatie waarbij geen lift wordt gerealiseerd groter zal zijn dan de situatie waarbij – binnen de zelfde beschikbare ruimte – naast de trap ook een lift wordt gerealiseerd.

Financieel:

Dit scenario past binnen de vastgestelde meerjarige grondexploitatie Stationsgebieden binnen het financieel kader beheer en onderhoud Stationsgebied in het programma beheer openbare ruimte.

b) Een trap en een lift vanaf de Sijpesteijnkade naar het Forum

Toegankelijkheid:

Zoals beschreven in het voorgaande scenario, is de verwachting dat het toevoegen van een extra lift aan de Sijpesteijnkade geen bijdrage zal leveren aan de toegankelijkheid van de voorzieningen op het Forum.

Sociale veiligheid:

Zoals is aangegeven bij het scenario a) alleen een trap vanaf Sijpesteijnkade naar Forum scoort het scenario zonder lift beter op het aspect sociale veiligheid.

Financieel:

De investeringskosten voor realiseren van een extra lift bedragen ca. 0,6 miljoen euro. Daarnaast moet rekening gehouden worden met structurele kosten voor de gemeente voor beheer-onderhoud en vervanging. Dit scenario past niet binnen de vastgestelde meerjarige grondexploitatie Stationsgebied. Met de structurele kosten is geen rekening gehouden in het budget beheer en onderhoud Stationsgebied in het programma Beheer openbare ruimte. Er zijn geen private afspraken met NS Vastgoed om deze liften toegankelijk te maken.

B. Het al dan niet strak sturen op het weren van geparkeerde fietsen

Het Forum is niet bedoeld voor fietsers. Ook geparkeerde fietsen zijn o.a. vanwege veiligheid en toegankelijk voor voetgangers en minder validen om die reden niet welkom.

Door de interwijkverbinding (Rabobrug) en de bereikbaarheid via de liften, is het evenwel redelijk eenvoudig (met name aan de zuidzijde bij de Rabobrug) om met een fiets op het Forum te komen. De ervaring in Utrecht leert dat er dan gauw geparkeerde fietsen verschijnen⁹. Om dat te voorkomen, kunnen de volgende scenario's worden beschouwd:

1. Opleggen randvoorwaarden aan inrichtingselementen op het Forum die het fietsparkeren bemoeilijken. Deze betekenen evenwel een concessie aan de nagestreefde hoge inrichtingskwaliteit.
2. Strikte handhaving op fietsparkeren.

Overwegingen

Het opleggen van randvoorwaarden aan de inrichtingselementen op het Forum die het fietsparkeren bemoeilijken betekend een concessie aan de nagestreefde hoge inrichtingskwaliteit van zowel de verblijfsgebieden (de aanliggende pleinen) als het verbindingsdeel. Bijvoorbeeld ranke masten voor de verlichting op het Forum en constructies waar groen door kan groeien zijn niet mogelijk. Je kan daar eenvoudig een fiets aan vast maken. In dat geval blijft handhaving van fietsparkeren noodzakelijk. Met de inrichting van de openbare ruimte kan slecht sturing worden gegeven aan het gedrag van fietsparkeerders.

9. Om die reden is in het ontwerp van de Rabobrug gekozen voor balustrades waar geen ketting aan is vast te maken.

Op basis van het huidige gemeentelijk beleid mogen alleen fietsen verwijderd worden als deze verkeerd gestald zijn. Bij het instellen van een stallingsverbod voor fietsen, kan hiervan gebruik gemaakt worden voor het Forum. Indien het niet acceptabel wordt gevonden dat er fietsen gestald worden op het Forum, dient het instellen van het verbod gepaard te gaan met strikte handhaving. Opgemerkt dient te worden dat de verwijderde fietsen via een kar of handmatig afgevoerd moeten worden omdat het Forum niet bereikbaar is met een kleine vrachtwagen. Binnen de bestaande financiële kaders voor handhaving fietsparkeren zal geprioriteerd worden ten behoeve van strikte handhaving op het Forum.

Als er strikt gehandhaafd kan worden (zero-tolerance) hoeven er geen concessies aan de kwaliteit van inrichting gedaan worden.

C. Al dan niet toelaten van extra functies

De voorliggende scenario's betreffen:

1. Geen extra functies toelaten op de verbindingdelen
2. Extra functies toelaten op de verbindingdelen

Overwegingen

In de verblijfsgebieden is het mogelijk om extra functies toe te voegen. Dit kan plaatsvinden in de plinten van de bebouwing dan we door middel van voorzieningen die geïntegreerd zijn in het ontwerp van de diverse pleinen. Het toelaten van extra functies is op deze plaatsen dan ook zeker mogelijk. Het toelaten van vaste of mobiele voorzieningen, zoals een kiosk of een broodkar heeft effect op de doorstroming op het verbindingdeel. Vooral vaste elementen in de verbindingdelen kunnen op spijtstijden voor verminderde doorstroming zorgen. Om e.e.a. mogelijk te maken dient het Forum verder verbreed te worden. Verdere verbreding zal ook weer gevolgen hebben voor de sociale veiligheid op het Forum (overmaat geeft een gevoel van onveiligheid) als verdere beperking van daglichttoetreding op het maaiveld onder het Forum).

Gezien bovenstaande overweging is het scenario 'Extra functies op de verbindingdelen' niet verder uitgewerkt (zowel ruimtelijk als in financieel opzicht).

5. Beheer, sociale veiligheid en onderhoud

Over het toekomstig beheer van het Stationsgebied is op 1 april 2014 een notitie verschenen met daarin een aantal uitgangspunten en principes.

Over het Forum is het volgende geschreven:

Integraal beheer door NS Stations, ProRail en de gemeente van het station en omgeving: de OV-terminal en het verhoogde maaiveld rondom de OV-terminal kunnen als één integraal beheergebied beschouwd worden. Vergelijkbaar met andere stationsgebieden in grote steden wordt gestreefd naar een integrale beheerovereenkomst voor een nader te bepalen gebied. In ieder geval betreft dit het station zelf (stationshal, perrons, sporen en reizigerstunnels) en de interwijkverbinding parallel aan de stationshal. Het ligt echter voor de hand om het beheergebied van de OV-terminal verder uit te breiden met een groter deel van het verhoogde maaiveld (bijv. Stationsplein-oost, Stationsplein-west, Forum). Dit betreft in feite het beheer in 'enge' zin uit de Uitvoeringsovereenkomst Stationsgebied 2004, tussen het Rijk en de gemeente. Mogelijk dat te bereiken schaalvoordelen er voor kunnen zorgen dat in de praktijk een hogere beheerkwaliteit dan niveau 7 (gemeentelijke systematiek) in de openbare ruimte rondom de OV-terminal gerealiseerd kan worden.

De afspraken gelden voor de verbindingdelen. Het is aan de eigenaren van de verblijfsdelen om zelf het beheer van hun gebieden te regelen dan wel aan te sluiten bij het integraal beheer.

Ten behoeve van het toekomstig beheer van de openbare ruimte zijn de afspraken vastgelegd in het besluit van B&W van 18 maart 2014. Ook het beheer en onderhoud van de verbindingdelen van het Forum zijn hierin opgenomen, zie ook figuur 10.



Figuur 10: toekomstige openbare ruimte in fase 1 van het Stationsgebied Utrecht (niveau -1, maaiveld en +1) bron: Notitie toekomstig beheer Stationsgebied (februari 2013)

Zowel uit de participatie, het overleg met belangengroeperingen, nood- en hulpdiensten en private partners wordt veel nadruk gelegd op het bereiken van sociale veiligheid. Met name gericht op het maaiveld onder het Forum en op de verblijfsgebieden op het Forum.

Maaiveld onder Forum

De volgende aspecten bepalen of er mogelijk sprake zal zijn van het realiseren van een onderwereld op het maaiveld onder het Forum:

- 1 Intensiteit verkeer
- 2 Verlichtingsniveau
- 3 Inrichting openbare ruimte
- 4 Handhaving

Ad. 1 Het maaiveld onder het Forum heeft een hoge verkeersintensiteit. Dit door de HOV baan die daar gesitueerd is. Ervaring leert dat indien er sprake is van een hoge verkeersintensiteit dit niet aantrekkelijk is om hier te verblijven.

Ad. 2 Door te zorgen voor voldoende verlichting, zal het niet aantrekkelijk zijn om 's nachts onder het Forum te verblijven. Dit is een randvoorwaarde voor de verdere uitwerking van het ontwerp. De verantwoordelijkheid voor het realiseren van de verlichting onder het Forum ligt bij de beheerder van de betreffende wegvakken (HOV-baan en expeditiestraat). In beide gevallen betreft dat de gemeente.

Ad. 3 Bij de inrichting van de openbare ruimte zijn twee aspecten beschouwd, te weten afsluitbaarheid en inrichting van het 'Gat Cranenborgh'. Het maaiveld onder het Forum is niet afsluitbaar. Door de grote breedte van zowel de expeditiestraat als de HOV-baan tezamen met de hoge intensiteit van de HOV baan, is de realisatie van bijvoorbeeld een speedgate niet mogelijk. Nabij de opgang van de tijdelijke eindhalte (ter plaatse van het voormalige Cranenborgh) is er naast de aanwezige HOV-banen en de opgang naar het Forum ook extra openbare ruimte ontstaan. Indien deze ruimte niet op de juiste wijze wordt ingericht, kan deze ruimte uitnodigen om als (loop-) route onder het Forum gebruikt te worden. Dat is onacceptabel. Door bijvoorbeeld deze ruimte in te vullen met een tijdelijke functie, een groenelement dat niet uitnodigt om doorheen te lopen (bijvoorbeeld een grote blokhaag) of een waterelement, kan dit worden voorkomen. Dit zal verder worden ingevuld bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Ad. 4 Aanvullend op bovenstaande dient handhaving ingezet te worden op ongeoorloofd verblijf onder het Forum. Als basis hiervoor dienen de daarvoor benodigde verboden ingesteld te worden, zodat daadwerkelijke handhaving mogelijk is.

Zoals eerder aangegeven, zal het ontwerp voor het aspect sociale veiligheid op de verschillende momenten aan de betrokken groeperingen en instanties voor advies worden voorgelegd. Dit betreft de BlnG10 en de Werkgroep Belangenorganisaties Toegankelijkheid Stationsgebied. In de BlnG zijn naast beheersorganisaties ook politie, VRU, brandweer en vertegenwoordigers van busvervoerders aanwezig. In de Werkgroep zijn onder andere de Solgu, APS-partijen, Cosbo, Fietzersbond Fidius en Rover vertegenwoordigd.

10. De BlnG-toets is een integrale toets voor alle veranderingen die in de openbare ruimte van Utrecht plaatsvinden. Naast het toetsen op beheer wordt er ook getoetst op inrichting en gebruik.

De toetsing wordt gedaan door een commissie bestaande uit vertegenwoordigers vanuit verschillende ambtelijke afdelingen op het gebied van veiligheid, gebruik en beheer. Dit zijn o.a. de politie, de brandweer en de beheerders.

Deze commissie beslist in de ontwerpfase (toetsing vindt niet in alle fasen van het project plaats) of er wel of geen goedkeuring gegeven wordt voor verdere uitvoering van een project. De commissie bespreekt de resultaten uit de toetsing met de projecteigenaar. Op dat moment kan de projecteigenaar het ingediende ontwerp toelichten. Dit resulteert in een definitief toetsingsrapport, per planfase.

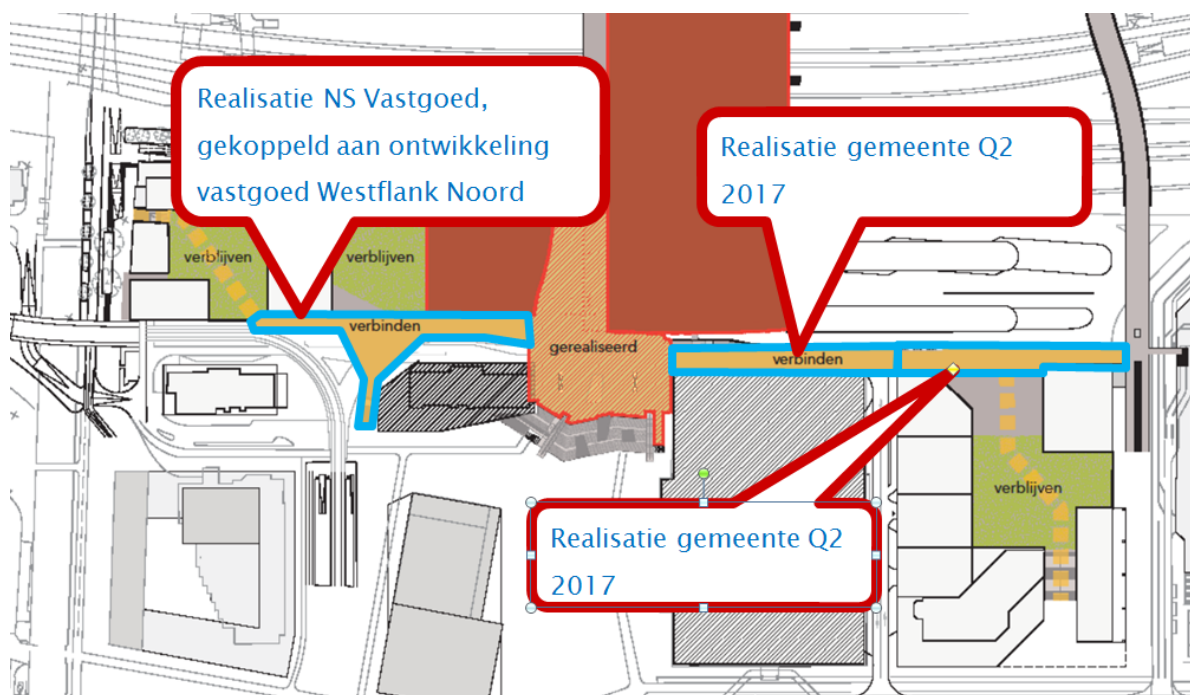
Verblijfsgebieden

De verblijfsgebieden zijn 24/7 toegankelijk tenzij dit in de praktijk problemen oplevert. Door in het ontwerp rekening te houden met een mogelijke nachtelijke afsluiting van deze verblijfsdelen, is er minder noodzaak om deze delen vandalismebestendig in te richten.

6. Vervolgaanpak/ planning

Het verbindingsdeel van het Forum wordt deels gerealiseerd door NS Vastgoed en deels door de gemeente. Dat deel dat door NS Vastgoed wordt gerealiseerd is afhankelijk van de vastgoedontwikkeling door NS Vastgoed binnen Westflank Noord. Onderstaande planning heeft betrekking op de ontwikkeling van Forum Zuid, gelegen tussen het Stationsplein en de Rabobrug in opdracht van de gemeente Utrecht.

- uitwerking casco-ontwerp tot voorlopig ontwerp inclusief verder onderzoek naar de sociale veiligheid: gereed 4^e kwartaal 2014; collegebesluit met informatie aan de raadscommissie;
- uitwerking tot definitief ontwerp t.b.v. aanbesteding: gereed 1^e kwartaal 2015;
- vergunningen: 2^e kwartaal 2015;
- engineering/aanbesteding: 1^e en 2^e kwartaal 2015;
- start werkzaamheden Forum Zuid en fietsenstalling: 1^{ste} kwartaal 2016;
- oplevering Forum Zuid en fietsenstalling: 2^{de} kwartaal 2017;



Figuur 11: Planning Forum

In de Bestuursrapportage 2015 (bij Voorjaarsnota 2015) zal over de mogelijkheid om een lift te realiseren in het WTC en de financiële consequenties daarvan gerapporteerd worden.

GROOTSCHALIGE OPGAVE KLEIN MAKEN – STADSGESPREEK STATIONSGBIED

Anne Luijten // 07-07-2014



Na twee eerdere bijeenkomsten over de inrichting van het Stationsgebied vroeg de gemeenteraad aan Aorta een derde stadsgesprek te organiseren. Ingezoomd werd dit keer op het openbare dan wel semi-openbare gebied aan de westelijke stationsentree, het Forum. De bezoekersstromen bepalen de inrichting van dit zeven en halve meter opgetilde plein. Maar dat is nog zo eenvoudig, bleek uit de discussie. Want hoe veilig is het ondertussen op maaiveldniveau? En welk karakter krijgt het Forum als verblijfsgebied? Ook het belang van place-making en een goede aansluiting met Lombok kwamen aan de orde. Het grootschalige programma moet op plekken een 'kleine invulling' krijgen, aldus de wethouder. De uitkomsten van de discussie worden meegewogen bij het vaststellen van de ontwerpuitgangspunten voor het Forum door het college van B&W. 'Het moet wel een mensen-gebied blijven'.

Met het realiseren van de plannen voor het stationsgebied wordt het centrum groter, stelt Marlies de Nijs, stedenbouwkundige bij de gemeente Utrecht. Aan weerszijde van de sporen komt een 'compact centrumgebied' met veel nieuwe, grote gebouwen voor kantoren, wonen, publieksfuncties en cultuur. Het station, dat tegenwoordig OV-terminal heet, gaat in de omliggende openbare ruimte veel reizigersstromen opleveren. Dat vraagt om een inrichting die is toegesneden op die grote dynamiek. Functionaliteit staat centraal, aldus De Nijs. Er komen nieuwe verbindingen aan weerszijden, niet alleen van west naar oost, maar ook van noord naar zuid. Maar de openbare ruimte moet ook aantrekkelijk zijn om te verblijven, niet alleen maar om door heen te stromen. Samenhang,

robuustheid, tijdloos en duurzaam zijn daarbij sleutelwoorden, maar ook toegankelijkheid en goed beheer.

Doorwaadbaar

In de presentatie van De Nijs staat de 'doorwaadbaarheid' van het stationsgebied centraal. Ze laat zien hoe nieuwe routes ontstaan met een verschillende intensiteit. Rondom het station zelf staat de voetganger centraal. Aan de routes komen pleinen met elk een eigen karakter, passend bij het gebied. Zo krijgt het Jaarbeursplein een evenementen-karakter. Door de infrastructurele ingrepen, zoals de Rabobrug over het spoor, worden nieuwe bewegingen en verbindingen gecreëerd in de stad. Zo ligt het woonwijkje Parkhaven straks op een kwartiertje lopen van de Dom. Het Forum verbindt de gehele westkant van het spoor, van de Van Sijpesteijkade tot en met de Rabobrug, als een langgerekt plein dat in zijn geheel op 7,5 meter van het maaiveld is getild. Het is de looproute naar het station via het inmiddels gerealiseerde Stationsplein-West.

XL-regime

Adam Visser, architect en stedenbouwkundige van GroupA laat zien hoe het Forum, dat ook het entreegebied vormt voor het nieuwe Stads kantoor, is ontworpen op de diverse bezoekersstromen. Dat leidt tot primaire, secundaire en zelfs tertiaire routes. Hier geldt voor de omringende gebouwen het XL-regime: dat betekent dat torens tot 90 meter hier zijn toegestaan. De flitsende impressies van de grote gebouwen roepen flashbacks op uit de glorie tijden van vóór de crisis. Waar gaat Utrecht het programma vandaan halen om de 250.000 m² aan gebouwen te vullen? Maar de planners blijven optimistisch, hoewel er wel rekening wordt gehouden met een 'temporisering' van de plannen. Dit wordt immers met dé OV-knoop in het hart van Nederland naast de deur het meest bereikbare kantoreengebied van Nederland.

Stedelijke interieurs

Onder het Forum op het maaiveld komen parkeergarages, fietsenstallingen, busbanen en facilitaire functies voor de gebouwen. Het is een ingewikkelde opgave om zo'n verhoogde openbare ruimte inclusief maaiveld aantrekkelijk vorm te geven, zegt Adam Visser. 'Het moet wel een mensen-gebied blijven.' Daglicht, toegankelijkheid en 'logische' routes zijn belangrijk. Tegelijkertijd is het gebied ook een adres voor de bedrijven en woningen die hun voorkeur aan het Forum hebben. De plinten moeten 'stedelijke interieurs' worden. Naast de openbare ruimtes is hier sprake van semi-openbare of collectief-private ruimtes van de kantoor- en woongebouwen. Deze zijn op bepaalde tijdstippen toegankelijk voor publiek en hier liggen volgens Visser kansen voor een 'meer hoogwaardige inrichting'.

Tussentijd

Paul Achterberg van Quadrat, de ontwerper van Parkhaven, bekritiseert de dominante design-aanpak van de gemeente die de stedelijke ruimtes dichtplamuurt. 'De stad lijkt ruimte-angst te hebben.' Ook heeft hij vraagtekens bij de verhoogde ruimte van het Forum. 'Op verhoogde ruimtes wordt je geleefd, op het maaiveld leef je.' Vanuit de zaal wordt het Forum 'te groot' gevonden. De gemeente zou haar energie beter kunnen steken in een goede verbinding tussen station, Westplein en Lombok die grootstedelijke allure brengt in de populaire woonwijk. Ook worden tijdelijke invullingen van het gebied vanuit de zaal node gemist. 'Ik zie alleen eindbeelden, terwijl 2030 nog ver weg is. Hoeveel ruimte is er voor gebruikers om daar iets aan toe te voegen in de tussentijd?' Tijdelijke invullingen, zoals de filmmanifestatie op het Jaarbeursplein, geven nieuwe betekenis aan de ruimte.

Onderscheidend vermogen

Tony Wijntuin van WYNE adviseert om het Forum vanuit de functies en de eindgebruiker in te richten. Wat zijn de verschillende doelgroepen in de reizigersstromen? 'Analyseer wie ze zijn en hoe ze zich

gedragen.’ Maak bijvoorbeeld een onderscheid tussen functioneel (de reizigers, gedreven door een zekere stress) en ‘fun’: de mensen die op zoek zijn naar leuke dingen zoals horeca en winkels. Zo moet er onderscheidend vermogen ontstaan in het gebied. Hans Karssenberg van STIPO pleit voor retail en horeca die atypisch zijn ten opzichte van het aanbod op het station en in de binnenstad. In de collectief-private binnentuin zijn kansen voor urban gardening in combinatie met restaurants, in plaats van de gebruikelijke bedrijfsrestaurants in de kantoorstorens. Ook het doortrekken van het lunchrondeje van de werknemers uit de toren naar Lombok is een goed idee. ‘Door aansluiting te zoeken met de omgeving creëer je maatschappelijk-sociale verbinding.’

Informeel gebruik

Stads socioloog Ivan Nio van de Universiteit van Amsterdam bekijkt de ‘enorme schaa sprong’ aan de westzijde van het station met argusogen. Met name aan het verhoogde dek kleven risico’s, zoals de ‘donkere spelonken’ die er onder kunnen ontstaan. Nio pleit voor een ontwerp dat uitgaat van de beleving van een route. Ook na 8 uur ’s avonds als de kantoren dicht zijn. De collectief-private pleintjes daarentegen kunnen volgens Nio interessante plekken worden, alleen al door het maken van simpele zitplekken. ‘Daarmee stimuleer je informeel gebruik.’ Ook vraagt Nio zich af of het publiek de ruimte om het Stads kantoor kan toe-eigenen. ‘Als hier demonstraties kunnen worden gehouden ontstaat een nieuwe symbolische ruimte.’ Door meerduidigheid in gebruik van de ruimtes kan het Forum een goede toevoeging voor Utrecht worden, denkt Nio. Vanuit de zaal is er angst voor de risico’s die een verhoogde openbare ruimte met zich mee brengt. Utrecht zelf heeft daar de afgelopen decennia met Hoog Catharijne de nodige ervaring mee opgedaan. Toegankelijkheid, veiligheid en beheer zijn cruciale punten. Herkenbaar is de vrees van een bewoonster voor de veiligheid van de fietsenstallingen. ‘Kan mijn dochter daar ’s avonds veilig haar fiets stallen?’

Arenaboulevard

‘Grote zorgen’ over het Forum zijn er bij Hans Karssenberg, volgens wie het verhaal hinkt op tegenstrijdige gedachten. ‘Het Forum moet én een passantenplek worden én een bestemming én een uitbreiding van het centrum én een evenemententerrein: die kun je nooit op een goede manier bij elkaar brengen.’ Het verhaal leunt bovendien zwaar op de aantrekkelijkheid van de plinten. Die worden alleen een succes door het eigendom af te splitsen en vanuit één visie in te richten in plaats van per gebouw. Dat is echter een juridisch kunstje dat in Nederland nog niet eerder is vertoond. Het Forum roept bij Karssenberg de sfeer van de Arenaboulevard op. Geschikt voor grote evenementen maar niet erg aantrekkelijk voor het dagelijks gebruik. Karssenberg zoekt de oplossing in placemaking: knip de ruimte op in tien delen waar tien verschillende dingen te doen zijn. Variatie maakt een plek aantrekkelijk. ‘Of laat de bewoners van Lombok een dagmarkt organiseren. Dan wordt het hier echt leuk.’

Kleefkracht

Het gaat kortom om het aanbrengen van ‘kleefkracht’ waardoor mensen worden vastgehouden. Ook vanuit de zaal wordt gesteld dat het vooral gaat om placemaking, om het maken van functies: ‘de vorm volgt dan vanzelf wel.’ Een place-manager kan het gebruik gaan activeren, ook als de kantoren dicht zijn. Ivan Nio vraagt zich af of je met grootschalige programma’s wel een echte plek kunt maken, of dat dat vraagt om kleinschalig programma? Van de plinten kun je bijvoorbeeld aparte eenheden maken, in plaats van één grote rand. Tony Wijntuin pleit nogmaals voor een eigen invulling en sfeer voor dit gebied. ‘Laat de binnenstad de binnenstad.’

Massa = kassa

Maar hoe laat je de vele soorten bezoekersstromen op elkaar aansluiten, vraagt Groen Links-raadslid Peter van Corler zich af. Volgens Karssenberg zit het geheim in het activeren van de randen. ‘Maak een onderscheid tussen de grote ruimte in het midden en de randen waar de mensen ook het liefst willen

verblijven, met het gebouw in de rug.’ Van de grote mensenstroom kan daarvoor worden geprofiteerd, want zoals we weten: massa = kassa. Maar daarvoor moeten inrichting en beheer van de openbare ruimte en plinten idealiter onder één entiteit vallen, zoals bij Schiphol en de Zuidas het geval is. Raadslid voor D’66 Maarten Koning ziet in het Forum de potentie van een tweede centrum, maar dan is het wél van belang dat niet alleen reizigers maar alle Utrechters een reden hebben om er naar toe te gaan. ‘Is het gebied straks ook aantrekkelijk voor jongeren en voor ouderen?’

Allure

PvdA-raadslid Marleen Haage vindt dat het gebied voor iedereen gezellig moet worden en wil daarom de bekende ketens weren ten gunste van een variëteit in het aanbod. ‘Mensen moeten hier echt *willen* komen.’ Peter van Corler ziet nog veel vragen in de openbaarheid en toegankelijkheid van het gebied en pleit er vooral voor om de ambitie, ook wat betreft het voorkomen van uitsluiting, hoog te houden. Wethouder Stationsgebied Victor Everhardt ten slotte ziet in het Forum een belangrijke verbindende functie. Hij wijst op de nieuwe parkeerfunctie voor de Jaarbeurs en de binnenstad die achter het Merwedekanaal gaat komen. ‘Dat geeft een nieuwe impuls aan de westzijde van het station en aan het Jaarbeursplein.’ De balans die Schiphol heeft gevonden tussen reizen en verblijf vindt Everhardt interessant. ‘Hoe kunnen we de combinatie maken van snelle verbindingen én het gevoel dat je al in het centrum van Utrecht bent?’ Hij wijst op het belang van het betrekken van de omgeving bij het denken en plannen aan het Forum. ‘De opdracht is om met elkaar scherp te blijven in het zoeken naar oplossingen voor tegenstrijdigheden. In de oorspronkelijke plannen staat de allure voorop, vanavond heb ik geleerd dat het vooral ook van belang is om opgaven in te perken en klein te houden.’

Anne Luijten

Studio-RO, hoofdredacteur Gebiedsontwikkeling.nu van TU Delft
Voor meer informatie: <http://www.studio-ro.nl/>