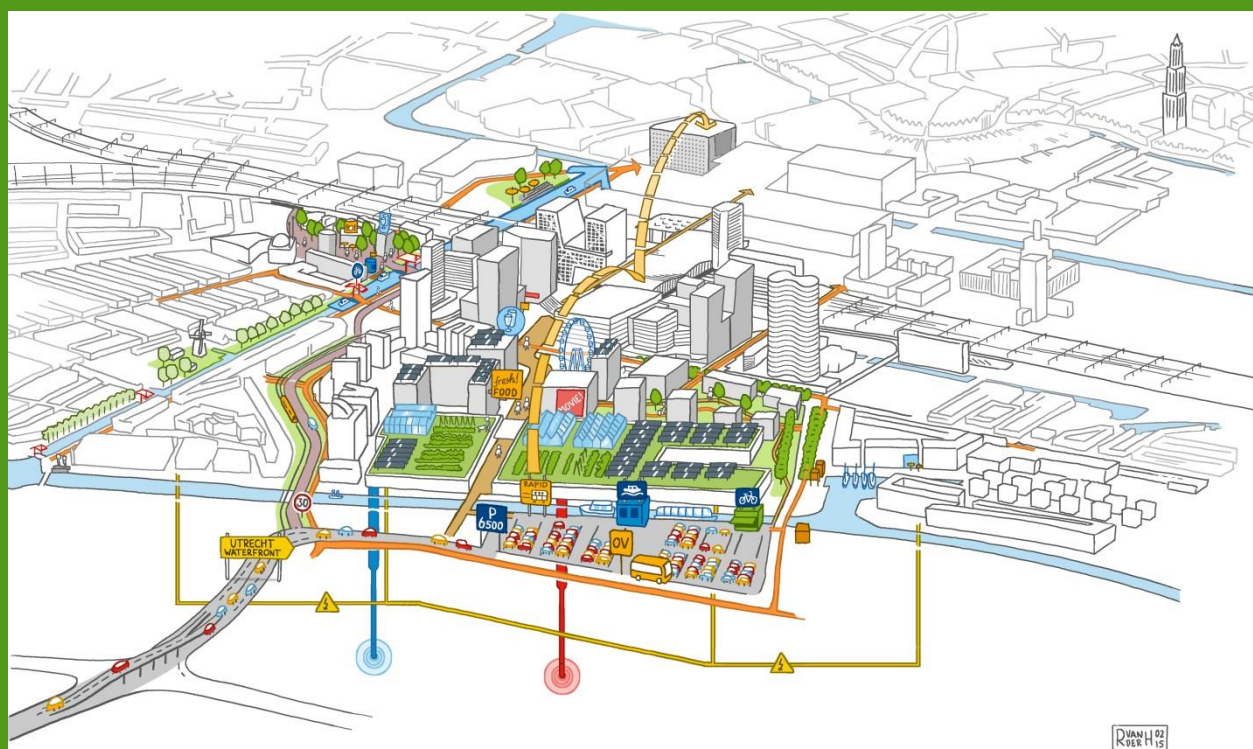




Gemeente Utrecht

Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a Healthy Urban Boost'

Maart 2015



Inleiding

Voor Fase 2 van het Stationsgebied is een structuurvisie nodig waarin de beleidskaders en worden uitgewerkt en de financiële haalbaarheid moet worden aangetoond. De Gemeente wilde eerst een afspraak met de Jaarbeurs over haar toekomst voordat kon worden begonnen met het maken van de structuurvisie. Uiteindelijk is deze gestart in december 2013 met een bijeenkomst waarvoor zoveel mogelijk betrokken partijen zijn uitgenodigd. Dit betrof in totaal zo'n 60 personen uit allerlei belangengroepen, organisaties en ondernemingen uit de stad. In deze startbijeenkomst is door de directeur Stationsgebied een ruimtelijk perspectief voor fase 2 gepresenteerd en vervolgens gesproken over de opgave en de gewenste wijze van samenwerken tussen partijen. Op basis van deze startbijeenkomst en vervolg input van stakeholders is een plan van aanpak gemaakt voor het maakproces van de structuurvisie.

De eerste stap in het beoogde proces was het uitwerken en laten vaststellen van de stedenbouwkundige hoofdlijnen. Hiervoor zijn werkgroepen geformeerd die variantenstudies voor deelgebieden hebben beoordeeld. De uitwerkingen van de variantenstudies zijn uiteindelijk omgezet in één presentatie met een aantal ruimtelijke scenario's. Deze is gepresenteerd in okt 2014 aan alle stakeholders en daarna aan het college van B&W. Door B&W is hierop aangegeven eerst een beschrijving van het type centrumgebied te willen maken als basis voor uitwerking in de structuurvisie. Dit is de toekomstvisie Utrecht Centrum geworden, welke gedeeltelijk is gebaseerd op resultaten uit de variantenstudies en feitelijk de stedenbouwkundige hoofdlijnen zijn gaan vormen. Parallel aan het uitwerken van deze hoofdlijnen zijn voor het Jaarbeursgebied een aantal duurzaamheidsverkenningen uitgevoerd met kennisinstellingen en stakeholders. Tevens is samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat een toolbox gezonde verstedelijking gemaakt. De resultaten van deze verkenningen zijn eveneens gebruikt bij het formuleren van de Toekomstvisie Utrecht Centrum.

Deze Toekomstvisie richt zich op het nieuwe Centrum-west bestaande uit het Jaarbeursgebied en het Westplein. Het tweede deel van het centrum wordt gevormd door de historische binnenstad.

De opbouw van dit document is:

- H1. Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a Healthy Urban Boost';
- H2. Vervolgproces uitwerking in structuurvisie;
- H3. Historie voorafgaand aan start proces structuurvisie;
- H4. Uitgevoerde variantenstudies.

Fase 2 van het Stationsgebied bestaat uit de volgende gebiedsdelen (zie onderstaande kaart):

- a. *Catharijnesingel Zuid*; hiervan is een ruimtelijk ontwerp gemaakt waarbij het herstel van de Catharijnesingel centraal staat. Hiervoor hoeft geen structuurvisie te worden gemaakt, maar is de opgave de benodigde financiën te organiseren.
- b. De *Sijpesteijntunnel*; deze doorgang biedt ruimte tot verbreding van de Leidsche Rijn. Ook hier is de opgave het vinden van financiering op basis het gewenste doorvaart profiel.

- c. *Smakkelaarsveld*; Bij het sluiten van de exploitatie Bibliotheek ++ is de financiering voor aanleg van het aangrenzende deel van de Leidsche Rijn en het parkgebied weggefallen waardoor dit gebied is toegevoegd aan fase 2.
- d. *Jaarbeursgebied*; voor dit gebied is de structuurvisie nodig als basis voor toekomstige ontwikkelingen. Het gebied bestaat uit de delen Jaarbeurs-west (toekomstig grondgebied Jaarbeurs bestaande uit overzijde Merwedekanaal en hallen) en Jaarbeurs-oost (gebied tussen Jaarbeurshallen en Croeselaan, komt in 2023 vrij voor herontwikkeling door Gemeente).
- e. *Westplein*; ook voor dit gebied is de structuurvisie nodig als basis voor toekomstige ontwikkelingen.



1. Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a Healty Urban Boost'

Deze toekomstvisie is gemaakt op basis van de resultaten uit de variantenstudies en duurzaamheidsverkenningen. De toekomstvisie geeft een beschrijving van het type gebied en de uitgangspunten voor uitwerking in de structuurvisie.

Stedelijke en mondiale context

Utrecht ligt in het hart van Nederland en heeft het grootste OV-knooppunt van het land. Utrecht is een universiteitsstad en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor jonge academici. De stad groeit de komende decennia fors van 300.000 naar 400.000 inwoners. De oude historische binnenstad is een trekpleister met een grote gebruiksdruk.

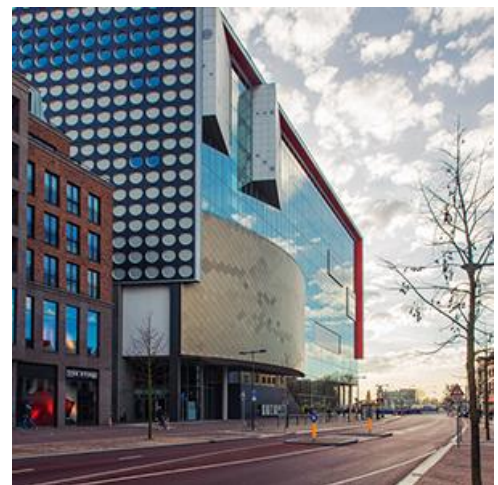


Artist impression van het Jaarbeursplein; begin van de route van de OV-terminal naar het Jaarbeursgebied

Het aantal mensen dat het OV-knooppunt gebruikt zal verdubbelen naar ongeveer 100 miljoen reizigers per jaar. De gemeente werkt daarom samen met externe partijen aan de vernieuwing en verruiming van het Stationsgebied; een grote operatie die ongeveer twintig jaar zal duren en 2 fasen kent.

Vanuit het groeiperspectief van de stad is in fase 1 sterk ingezet op schaalvergroting van centrum voorzieningen, de bereikbaarheid van het centrum en op economische versterking. Inmiddels heeft het Stationsgebied hierdoor een forse impuls gekregen die al enkele bijzondere gebouwen heeft opgeleverd met daarin ook bijzondere combinaties van functies.

Het Stationsgebied is één van de weinige plekken in het land waar nog steeds wordt gebouwd en waar steeds meer mensen werken.

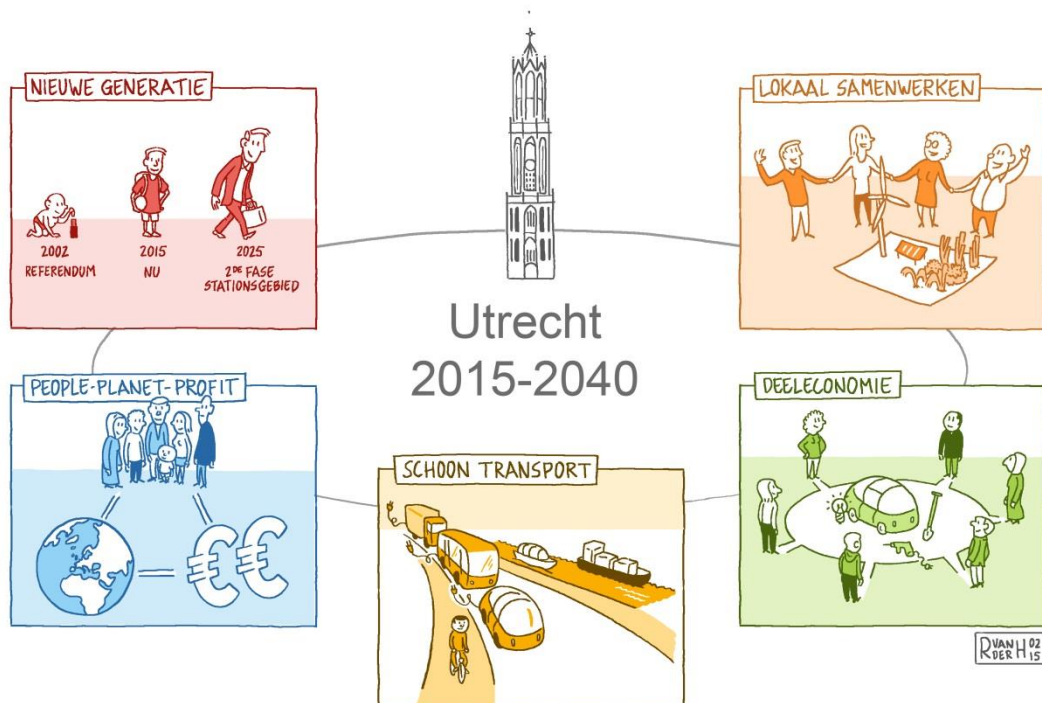


Muziekpaleis Tivoli Vredenburg

Het gebied heeft een grote economische aantrekkingskracht en kent weinig leegstand. Voor fase 2 wordt een structuurvisie gemaakt met de beleidslijnen voor de periode 2015 – 2040 op basis van deze toekomstvisie.

Er zijn een aantal aanleidingen voor een heroriëntatie op de ambities uit het Masterplan 2003 voorafgaand aan uitwerking in fase 2: de economische crisis met als gevolg een afnemende vraag naar kantoorruimte; de opkomst van het internet winkelen met zijn invloed op de detailhandel; de problematiek van luchtkwaliteit als gevolg van de hoeveelheid verkeer en de toename in het fietsverkeer. Er is een toenemende aandacht voor de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte die zal leiden tot minder ruimte voor de auto en meer voor ontmoeten. In een verdicht centrum met een hoge bebouwingsdichtheid is de auto ook niet een effectief vervoermiddel. Er is meer ruimte nodig voor de groeiende ruimtevraag vanuit de fietser, voetganger en het OV.

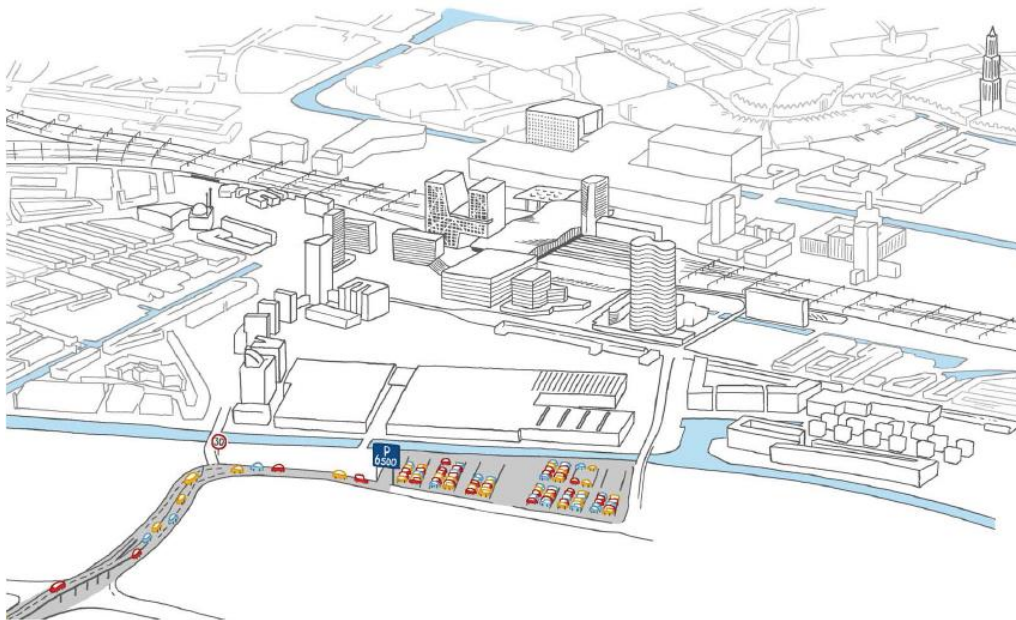
Mondiaal zijn er vraagstukken zoals uitputting van grondstoffen en het energie- en klimaatvraagstuk welke om een herbezinning op dit soort gebiedsontwikkelingen vragen. De groeiende bewustwording over deze mondiale vraagstukken leidt ook tot veranderingen in het consumentengedrag, namelijk een overgang van het bezit van goederen naar het deelgebruik van goederen. Deze mondiale ontwikkelingen zijn aanleiding om duurzaamheid als volwaardige doelstellingen aan fase 2 toe te voegen. Dit naast de bestaande doelen versterken van de economie, verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de stad.



5 kenmerken voor de toekomst (infographic door Ronald van der Heide)

Leidende motieven fase 2

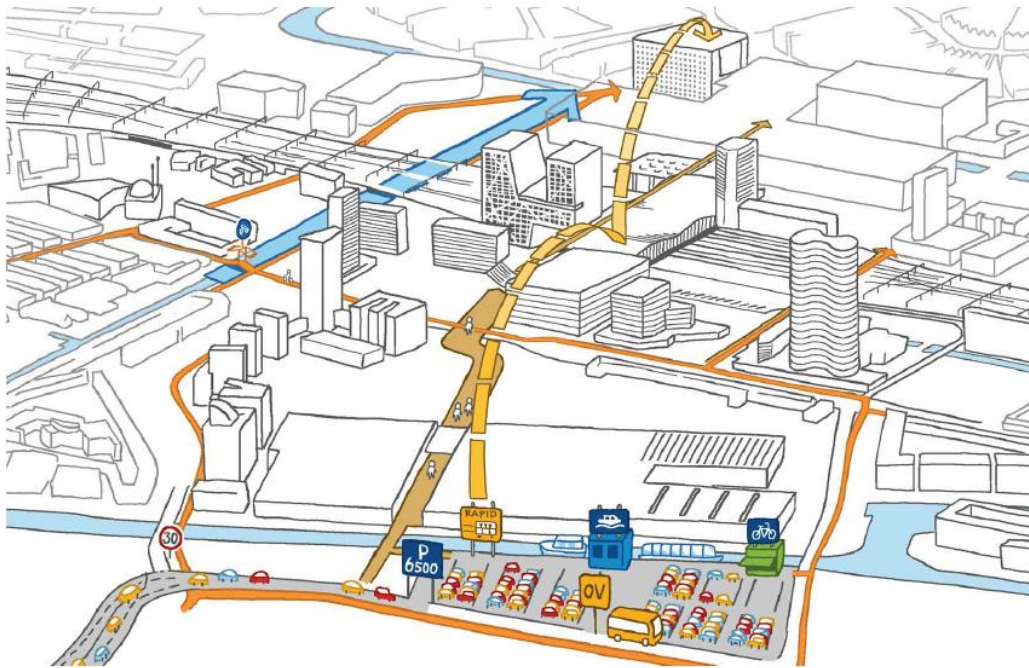
De groei van het centrumgebied gaat evenals de groei van de stad in westelijke richting. De Jaarbeurs concentreert en moderniseert haar hallen waardoor er ruimte vrij komt. Op het Westplein kan in beperkte mate ontwikkelruimte worden gecreëerd. Nieuwe functies worden zoveel mogelijk gemengd; combinaties van wonen, werken en recreëren. Het nieuwe centrum-west moet complementair worden aan het bestaande centrumgebied; gekoppeld aan de Jaarbeurs met naast wonen veel Leisure en ontspanning. Ook culturele functies voor bewoners, bezoekers en werkenden krijgen een belangrijke plek. Door het gebied komen aantrekkelijke wandelroutes voor mensen die in het Stationsgebied wonen, werken of als bezoeker verblijven. Er ontstaat een bruisend gebied met recreatieve routes en horeca. De belangrijkste verbindende route wordt de centrumboulevard; een openbare en altijd toegankelijke route welke ook door het hallencomplex zal lopen en eindigt op de O. den Oudenlaan. Aan de boulevard komen functies in het thema 'kunst, cultuur, leisure & entertainment' met een publiek aantrekkende werking.



Jaarbeurs-parkeren aan het Merwedekanaal (afbeelding Ronald van der Heide)

Door het verplaatsen van het Jaarbeurs-parkeren naar de westkant van het Merwedekanaal moet deze plek uitgroeien tot een grote binnenstedelijke parkeervoorziening in centrum-west. Deze voorziening wordt de entree van de Jaarbeurs en van het centrum van Utrecht. Hierbij hoort een kwalitatief hoogwaardige uitstraling met aanvullende functies op het parkeren. Vanaf deze parkeergarage kun je op vele manieren naar het centrum gaan. Al wandelend, via een snelle en moderne verbinding naar de OV-terminal, met de (OV)fiets en via vervoer over water.

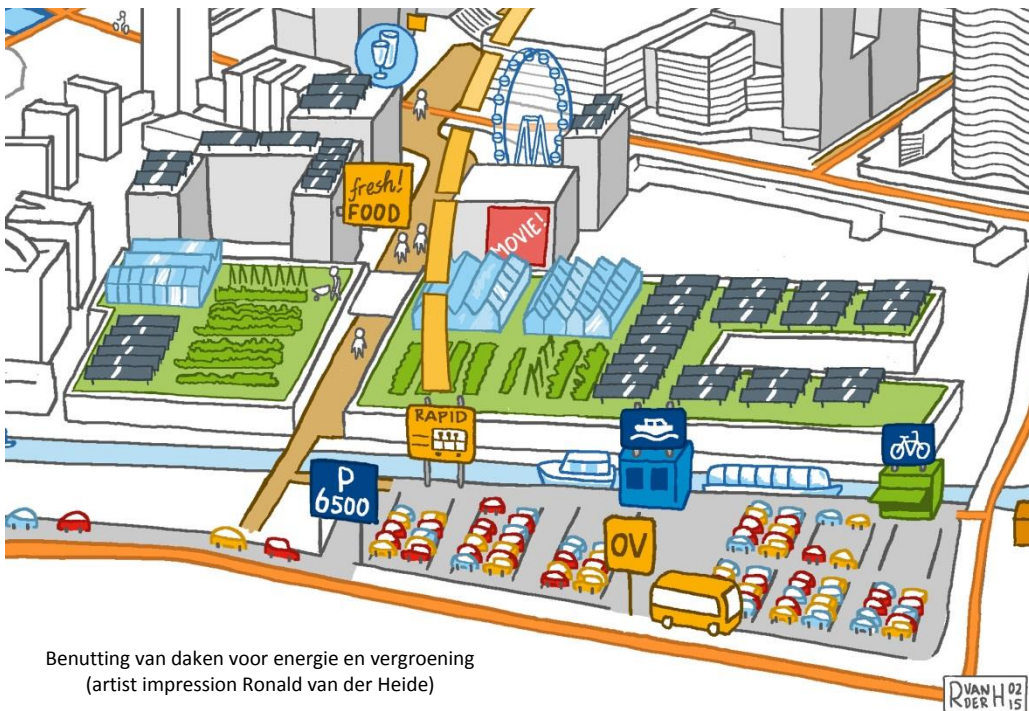
We bouwen aan een gezonde stad met een duurzame toekomst. De uitdaging is om de tweede fase van het Stationsgebied energieneutraal te realiseren. Experts, onder andere van het project Climate-Kic waarin Utrecht participeert, zien mogelijkheden om hier een zogeheten Smart Sustainable District te creëren.



Verbindingen met OV-terminal en historisch centrum (afbeelding Ronald van der Heide)

Voorwaarde is dat binnen het gebied ontwikkelaars en andere partijen samenwerken om energie op te wekken, op te slaan en te gebruiken, bijvoorbeeld door middel van laadpunten voor elektrische auto's.

Aanvullend worden kansen voor vergroening, infiltratie en hergebruik van regenwater optimaal benut. Het benutten van daken van gebouwen voor stadslandbouw is een enorme kans voor dit gebied. Deze zogenaamde 'vergroening' van daken kan bijdragen aan het opzetten van een duurzame catering voor de omvangrijke zakelijke dienstverlening van Utrecht.



Benutting van daken voor energie en vergroening
(artist impression Ronald van der Heide)

RVAN 11 02
RDER 11 15

Vanuit een groei naar een duurzame en gezonde stad past een benadering om te streven naar een autoluw westelijke centrumgebied tussen de Van Zijstweg en Vleutenseweg, o.a. door een 30-km regime. De westelijke entree van het vergrote centrum komt voor auto's aan de overzijde van het Merwedekanaal te liggen. De bereikbaarheid met de auto van het kernwinkelapparaat blijft mogelijk maar neemt af in belang. Het 'internet winkelen' is hiervan een oorzaak.

De toegankelijkheid wordt anders georganiseerd. De automobilist moet bewuster gaan kiezen hoe hij wil rijden, waar hij wil parkeren en wat dit mag kosten. De auto zal meer aan de rand van de stad en het centrum worden opgevangen. Degene die met de auto dichtbij zijn einddoel wil komen moet hiervoor meer tijd uittrekken. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum zoveel mogelijk voorrang. Door de overgang van bezit naar gebruik worden deelauto's gemeengoed, hetgeen een bijdrage zal geven aan reductie van de hoeveelheid verkeer in de stad. Dit past in het beleid van Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar (UAB) en wordt stedelijk ingevuld via uitwerking van 'Slimme Routes, Slim Regelen'.



Opgaven voor het Lombokplein (artist impression Ronald van der Heide)

Een Westpleintunnel past niet in deze visie die is gericht op verminderen van de hoeveelheid autoverkeer. Deze afname is al ingezet als gevolg van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel is een verdere reductie van het aantal verkeersbewegingen naar de binnenstad via een organisch ontwikkelingsproces. Hiertoe wordt begonnen met "knijpen" van verkeer op het Westplein door concentratie op het oostelijk weggedeelte en het weghalen van het westelijk weggedeelte. Hierdoor ontstaat ruimte voor een overgang naar een Lombokplein met minder autoverkeer, beter overstekbaar en met verblijfskwaliteit. Daarin wordt de doorgaande weg uiteindelijk een stadsstraat zoals de Burgemeester Reigerstraat en de Catharijnesingel.

Parallel aan duurzaamheid wordt onderzocht hoe fase 2 zo kan worden ingericht dat gezond gedrag van bewoners en gebruikers kunnen worden gestimuleerd. Hiervoor wordt met het Rijk (RWS en Min. Van I&M) een aanpak gezonde verstedelijking uitgewerkt; het resultaat is een toolbox die kan worden gebruikt bij het maken van ontwerpkeuzen, fase 2 is hiervoor proefgebied.

De centrale ligging van Utrecht in Nederland en van de OV-terminal in het Stationsgebied geven het centrum een enorme kans om uit te groeien tot een icoon op het gebied van duurzaamheid en gezonde verstedelijking. Dit kan worden gebruikt in de branding van het gebied, eventueel in combinatie met een internationale profilering van Utrecht. Hierbij wil de gemeente samen optrekken met haar partners.

De ontwikkeling van Centrum-west biedt ook kansen voor het leggen van relaties met nieuwe woongebieden langs het Merwedekanaal. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan dubbelgebruik van parkeervoorzieningen, energieopwekking en opslag voor omliggende woonfuncties en zorgen voor goede langzaam verkeersverbindingen. Ook is het belangrijk om het Jaarbeursparkeren een kwalitatief passende uitstraling te geven zodat negatieve effecten op omliggende woongebieden worden voorkomen.

Flexibiliteit

Deze visie voor de gebiedsontwikkeling van Utrecht Centrum-west geeft de hoofdlijnen en richting aan welke nog veel uitwerking vraagt. Daarbij zal onderzoek een belangrijk rol spelen. Tevens is flexibiliteit nodig om te kunnen anticiperen op nu niet te voorziene ontwikkelingen. Dit betekent ook dat naast onderzoekers, innovatieve marktpartijen en toekomstige eindgebruikers van een gebied een actieve rol moeten krijgen.

2. Vervolgproces na vaststelling Toekomstvisie Utrecht Centrum

De uitwerking van de Toekomstvisie Utrecht Centrum in een structuurvisie wordt verricht via ateliers voor de 3 deelgebieden welke worden geïntegreerd tot één samenhangende visie.

De structuurvisie krijgt een globaal karakter, dit omdat het gebied Jaarbeurs-oost pas vanaf 2023 kan worden gerealiseerd en ook op het Westplein een gefaseerde ontwikkeling op termijn wordt voorzien. Daardoor is het niet zinvol en passend een gedetailleerde en definitieve uitwerking van ontwerpen te maken. Wel worden voorbeelduitwerkingen gemaakt. De belangrijkste inhoudelijke onderdelen waarover de structuurvisie uitspraken moet doen zijn:

- Het vastleggen van de infrastructuur voor alle verkeer met aantakkingen op bestaande wegen en omliggende gebieden,
- Een fasering van de realisatie van de infrastructuur; van huidige naar de eindsituatie,
- Te nemen verkeersmaatregelen,
- Een globaal stedenbouwkundig plan; bepaald de ligging van de ontwikkelgebieden voor vastgoed, soort functies, mate van functiemenging, programmatische bandbreedten, indicatie van bouwhoogten en hoeveelheid en type openbare ruimte,
- Een energieplan; vraag en aanbod in bandbreedten, mogelijkheden voor besparing, opwekking en opslag van energie, benodigde organisatie om vraag en aanbod van energie optimaal af te kunnen stemmen,
- Een onderzoeksplan voor uitwerking van duurzaamheidsmaatregelen,
- Spelregels en organisatievorm voor organische ontwikkeling,
- Een uitvoeringsplan met financiële haalbaarheid.

Voor de invulling van programma, waaronder kantoorontwikkeling, zal met Provincie en Regio overleg worden gevoerd. Voor de 3 deelgebieden worden een aantal ateliers georganiseerd waarin stakeholders, kennisinstellingen en ambtenaren bovenstaande uitwerkingen gaan maken en/of beoordelen. Op onderdelen zal dit gaan in co creatie en op onderdelen via raadpleging van partijen. De integratieproducten zullen net als bij de variantenstudies worden besproken met alle stakeholders.

Na afronding van de structuurvisie zal een fase ontstaan zonder planvoorbereiding voor nieuwe gebiedsontwikkelingen (2016–2020). Wel moeten op het Westplein aanpassingen aan de bestaande infrastructuur worden voorbereid en uitgevoerd met als doel reductie van de hoeveelheid asfalt en voor het creëren van ruimte voor organische ontwikkeling. Hiervoor is een voorbereidings- en uitvoeringskrediet nodig.

Verder is het nodig in de periode 2016 – 2020 onderzoek te doen naar duurzaamheidskansen en uitwerkingen tot business cases. Hiervoor zijn onderzoeksbudgetten nodig. De eerste uitwerking van duurzaamheidsmaatregelen zal lopen via het project Climate-Kic, waarin de gemeente gaat samenwerken met USI en Jaarbeurs. Met USI en/of Jaarbeurs zal worden gezocht naar aanvullende onderzoeksprogramma's.

De Gemeente zal samen met USI coördinatie van deze onderzoeksprogramma's verzorgen. USI kan hierbij de rol van makelaar vervullen tussen vraag (op welke thema's en vraagpunten is onderzoek nodig) en aanbod (welke onderzoeksinstituten kunnen vragen beantwoorden en vertalen in hanteerbare oplossingen).

Bij vaststelling van de structuurvisie zullen voorstellen worden gedaan voor het beschikbaar stellen van genoemde budgetten.

Voor vaststelling van de structuurvisie zal conform de eisen van de CH-wet een stuurgroep worden geformeerd welke de structuurvisie moet vaststellen en in ieder geval zal bestaan uit de 4 betrokken overheidsorganen; Rijk, Provincie, HDSR en Gemeente. Daarbij ligt het voor de hand om andere partijen op te nemen zonder formele beslissingsbevoegdheid zoals de Jaarbeurs als grote investeerder en USI met een adviesfunctie (kwaliteitszetel voor aspect duurzaamheid). De stuurgroep kan na vaststelling van de structuurvisie blijven bestaan en de bestuurlijke coördinatie van de onderzoeksprogramma's verzorgen evenals de afstemming met aangrenzende projectgebieden als Merwedekanaalzone. Voor onderdelen kunnen aanvullend andere partijen aan de stuurgroep worden toegevoegd; zoals Rabobank voor aspecten die relatie hebben met haar bereikbaarheid (capaciteit Van Zijstweg).

3. Historie voorafgaand aan start proces structuurvisie

a) Jaarbeursterrein en omgeving

De herontwikkeling van het Jaarbeursgebied kent een lange geschiedenis. In het Masterplan Stationsgebied 2003 waren de ontwikkelingen van het Jaarbeursterrein beperkt tot de kop van het Jaarbeursterrein. De plannen gingen uit van de bouw van megabioscoop, hotel/ woningen en casino. In het kader van de privaatrechtelijke onderhandelingen in 2004/ 2005 is de behoefte ontstaan om de rest van het Jaarbeursterrein in de plannen te betrekken. Aanleidingen daarvoor vanuit de Jaarbeurs lagen o.a. in zekerheid over de continuïteit van het bedrijf. De huidige eigendom- en erfpachtregelingen zijn een lappendeken. De erfpachtregelingen kennen verschillende aflopende termijnen.

Aanleidingen vanuit de Gemeente lagen meer in ruimtelijke zin: de wens om dit omvangrijke terrein meer onderdeel te laten zijn van het stedelijk weefsel. Ook had de gemeente de behoefte om hier stedelijke functies waaronder wonen te realiseren. Dit kon worden bereikt door ruimte vrij te spelen.

Deze behoeftes leidden tot een afsprakenkader in 2005 over het Jaarbeursterrein tot aan het Merwedekanaal. Eind 2005 zijn die afspraken op aangeven van de gemeenteraad omgezet in een bilaterale ontwikkelovereenkomst (BOO) tussen Jaarbeurs en Gemeente. De BOO is op 2 maart 2006 ondertekend, maar met een aantal opschortende voorwaarden. In die BOO zijn afspraken gemaakt over de zogenaamde noord-zuid omklap waarbij de Jaarbeurs de gronden aan de zuidzijde van de centrumboulevard in eeuwigdurende erfpacht zou krijgen en hier haar hallencomplex met bijbehorend parkeren zou gaan transformeren. De Jaarbeurs zou de Kop van de Jaarbeurs ontwikkelen en hiervoor aan de Gemeente een exploitatiebijdrage betalen. In de periode 2006 tot 2009 is een BOO addendum gemaakt om de opschortende voorwaarden in te vullen. Deze is in concept afgerond maar echter nooit vastgesteld. Hierna stagneerde de voortgang in de onderhandelingen tussen de Jaarbeurs en de Gemeente.

Er zijn vele pogingen gedaan om de plannen vlot te trekken. Voornaamste directe struikelblok was de bereikbaarheid van de Van Zijstweg (2x2, 2x1) en het autoparkeren. Maar ook andere factoren deden hun invloed gelden: de banken-, later economische en vastgoedcrisis en veranderende gemeentelijke inzichten op het gebied van verkeer. In 2012 heeft de Jaarbeurs de Gemeente verzocht om ipv een Noord-Zuid omklap een Oost-West omklap uit te werken. Toen ook de gesprekken hierover in december 2012 vastliep heeft het college de Jaarbeurs voor het blok gezet: als er geen keuze wordt gemaakt, ziet de gemeente geen kans meer aan een integrale ontwikkeling mee te werken.

In mei 2013 is een belangrijke doorbraak bereikt en hebben de Jaarbeurs en de gemeente gewerkt aan een nieuw Afsprakenkader. Nu op basis van een oost-west omklap. Tijdens de raadsinfo-avond op 11 februari 2014 heeft de algemeen-directeur van de Jaarbeurs de nieuwe koers toegelicht: de Jaarbeurs gaat zich (opnieuw) richten op haar oorspronkelijke doelstelling waarvoor zij in 1916 is opgericht: de bevordering van handel en nijverheid in Nederland.

Kern van de afspraken Jaarbeurs en gemeente zijn op hoofdlijn het volgende overeen gekomen:

- een complete "ruilverkaveling" met als uitkomst dat de Jaarbeurs zich concentreert aan de westzijde van het gebied en de gemeente vanaf 2023 het oostelijk gebied kan herontwikkelen (de oost-west omklap);
- tweezijdige entrees; aan de oostzijde gericht op het openbaar vervoer en aan de westkant gericht op het autoverkeer;
- het terugdringen van het autoverkeer op de Van Zijstweg door het Jaarbeursparkeren voor een groot deel te organiseren aan de westzijde van het gebied (overzijde Merwedekanaal);
- het verduurzamen van het gebied, o.a. door vergroening en nieuwe energieconcepten. Het eerder afgesproken model van de noord-zuid omklap is hiermee vervallen.

b) Westplein e.o.

Al dan niet ondertunneling Westplein was 1 van de 7 kenmerkende verschillen tussen visie 1 en A in het referendum in 2002 over het Stationsgebied:

- visie 1 was zonder ondertunneling (in combi met verkeersknip waardoor er geen oost/ west vice versa verkeer meer mogelijk was met westelijk autoverkeer naar de parkeergarages),
- visie A met ondertunneling (in combi met doorstroommodel van oost west vice versa) voor 30.000 auto/s.

In het Masterplan in 2003 wordt conform visie A ingezet op beperkte leefbaarheidstunnel op basis van een prognose voor 2020 van circa 43.000 auto's/etmaal. In 2004 besluit de raad de grondexploitatie op te knippen in twee fases. Gezien de lange looptijd van het Project Stationsgebied zijn faseerbaarheid en flexibiliteit belangrijke ordeningsprincipes om gemeentelijke risico's te kunnen beheersen.

In 2009 worden in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit (2008) tal van maatregelen voorgesteld om doorgaand autoverkeer terug te dringen en verdere bevordering OV en fiets. In hetzelfde jaar stelt de raad Tracéwijziging Tram Stationsgebied vast. Het in het Masterplan Stationsgebied Utrecht opgenomen tram- en bustracé over het Jaarbeursplein wordt verplaatst naar de toekomstige NH-straat en door het gebouw Cranenborch.

De beleidsmatige veranderingen als gevolg van het actieplan luchtkwaliteit, de verscherpte veiligheidseisen inzake ondertunneling (tunnelwetgeving: dubbele tunnelbuizen en vluchtstroken vereist) en de vertramming (Uithoflijn), hebben ervoor gezorgd dat de plannen voor aanleg van de Westpleintunnel niet conform planning konden worden uitgevoerd.

Om die reden is besloten tot het opstellen van een ontwikkelvisie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal in de vorm van een coproductie. Andere reden was het verzoek van de ontwikkelgroep om een start te maken met nadenken over het Westplein om te borgen dat er goede aansluitingen mogelijk zouden blijven.

In 2011 is samen met de ontwikkelgroep Centraal Lombok een ontwikkelvisie Lombokplein gemaakt waarin drie varianten voor de hoofdinfrastructuur op het Westplein zijn uitgewerkt. Het college heeft op 15 mei 2012 vastgesteld dat de realisatie van de HOV Infrastructuur in alle 3 modellen mogelijk is en het profiel van de tram en bus vastgelegd. De ruimtelijke ambitie uit de ontwikkelvisie is vervolgens door het college vastgesteld om als richtlijn te gebruiken voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied rondom het Westplein. Geconstateerd is toen dat er voor geen van de drie inrichtingsmodellen financiële middelen waren voor realisatie van de overige infrastructuur.

In de raadsvergadering van 3 november 2011 riep de raad het college bij motie, met de titel Structuurvisie fase 2 Stationsgebied, op een integrale structuurvisie, omvattende het gebied behorend tot fase 2 incl. Westplein/Lombokplein (en afgestemd op ontwikkelingen van Zijstweg en Merwedekanaalzone,) te ontwikkelen en de raad voor te leggen.

4. Uitgevoerde variantenstudies en verkenningen na start structuurvisie in 2014

a. *Jaarbeurs-oost*

i. Variantenstudie

In de ambtelijke werkgroep zijn verschillende stedenbouwkundige modellen onderzocht, waarbij programma-dichtheden zijn uitgetoet. Het betrof de modellen Central Park en Business District. Onderzocht is wat de impact was op de openbare ruimte en de mogelijkheid tot vergroening evenals de relatie met de omgeving en capaciteit van de Van Zijstweg. Onderwerpen die tijdens dit proces aan de orde zijn geweest:

- De ontwikkelruimte op basis van het uitgangspunt van 2x1 van Zijstweg;
- hoe om te gaan met autoparkeren dicht bij een stationslocatie;
- hoe kan een autoluw gebied worden ontwikkeld, waarin fiets, voet en OV de belangrijkste mobiliteit gaan vormen;
- aansluiten bij de omgeving, d.w.z. hoogbouw aan de Croeselaan/Graadt van Roggenweg, laagbouw aan de zijde Parkhaven;
- aangenaam groen om in te verpozen vraagt om bezonning;
- bij functiemenging rekening houden met mogelijke overlast tussen functies;
- rekening houden met marktfragen bij bepalen van het programma is lastig gezien latere termijnen van ontwikkelen;
- investeringen in functies op gebied van cultuur en leisure zal vooral vanuit marktpartijen moeten komen;
- Jaarbeurs-oost kan pas herontwikkeld worden vanaf 2023, dit betekent dat de invulling nu slechts globaal kan worden uitgewerkt.

De verschillende modellen zijn besproken met de klankbordgroep met stakeholders.

De plots in de Kop Jaarbeurs zijn onderdeel van fase 1 en worden eerder ontwikkeld. Deze kavels liggen ingesloten tussen delen van fase 2. Deze vastgoedontwikkelingen zullen door gebruikers van het gebied worden ervaren als de start van ontwikkeling van fase 2 en de toon zetten voor veel partijen. Aan de uitwerking van deze plots zal zoveel als mogelijk de ambities van fase 2 worden meegegeven.

Het toekomstige programma zal grotendeels worden gevuld met niet gerealiseerd programma uit fase 1 en mogelijk nog uit andere locaties in de stad. Bij de uitwerking worden drie onderscheidende delen aangehouden:

- het kantoorgebied tussen Graadt van Roggenweg en de Centruboulevard zal grotendeels bestaan uit een mix van kantoren tot hoogte XL, leisure en woningen. Dit gebied wordt ontsloten via de Graadt van Roggenweg, waarbij mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeergarages. Leisure en cultuur zullen in de plint langs de Centruboulevard worden geconcentreerd, aangevuld met wonen en werken; voor invulling van parkeren wordt gekeken naar het parkeren in de Jaarbeursplein-garage en/of parkeerfaciliteit overzijde Merwedekanaal.

- het gebied tussen de Centruboulevard en Van Zijstweg; waarin hoofdzakelijk functie wonen in combinatie met werken, onderwijs en horeca. Hier zullen vooral doelgroepen wonen die zich aangetrokken voelen door de hoogstedelijke mix van cultuur, werken, horeca en die niet afhankelijk zijn van een auto. Werknemers die hier alsnog met de auto komen, zullen deze parkeren aan de overzijde Merwedekanaal en Jaarbeurspleingarage. Fietsenstallingen en deel-auto's zijn ruim aanwezig.

ii. Financiële analyse

Voor het Jaarbeursterrein oost zijn de twee stedenbouwkundige modellen globaal doorgerekend.

A. Central Park (2 varianten):

1. Verwerven en sloop vastgoed strook Croeselaan
2. Beperkt verwerven en sloop vastgoed Croeselaan

B. Business district

In het model Business district model kan het vastgoed aan de Croeselaan niet behouden blijven.

In de berekening zijn de volgende belangrijke uitgangspunten gehanteerd:

- Projecten Kop Jaarbeurs vallen onder grondexploitatie Stationsgebied fase 1;
- Gronden komen per 1-1-2023 vrij voor herontwikkeling;
- Prins van Oranjehal wordt gesloopt;
- Parkeren wordt grotendeels buiten het gebied opgelost;
- in geval van inpassing van parkeren is gerekend met een half verdiepte parkeeroplossing;
- Voor de bijkomende kosten als plan- en VAT-kosten en onvoorzien is gerekend met gebruikelijke percentages voor dergelijke gebiedsontwikkelingen. Hierbij is rekening gehouden met de mate van complexiteit en looptijd;
- Kantoorprogramma: programmatabel Stationsgebied en regionale afspraken zijn als kaders gehanteerd.

Het model Central Park dat uitgaat van verwerven en sloop van de panden aan de Croeselaan is in de eerste analyses niet haalbaar (=minimaal budgettair neutraal). Het Central Park model met grotendeels behoud van het vastgoed aan de Croeselaan en het Business District sluiten met een beperkt positief resultaat.

Kansen voor optimalisatie:

- Parkeren in het gebied nog verder minimaliseren
- In het rekenmodel is met weinig kantoorvolume gerekend. Als hier meer ruimte ontstaat, kan dit een positief effect hebben op het resultaat

b. Jaarbeurs–west

De ruimtelijke hoofduitgangspunten voor Jaarbeurs–west worden vastgelegd in de nieuwe BOO Jaarbeurs. Deze ruimtelijke hoofduitgangspunten zijn gebaseerd op het afsprakenkader Jaarbeurs dat in mei 2014 door de Raad van commissarissen en B&W van de Gemeente Utrecht is vastgesteld. Bij het samenstellen van deze ruimtelijke hoofduitgangspunten is rekening gehouden met het kunnen ontwikkelen van de modellen voor Jaarbeurs–oost. De BOO Jaarbeurs wordt mei/juni 2015 behandeld in B&W en de Gemeenteraad via een voorhangprocedure.

c. Westplein

i. Fact finding varianten

In overleg met stakeholders is nader onderzoek gedaan naar 6 infrastructurele varianten voor het Westplein (3 tunnelvarianten en 3 maaiveldvarianten). De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in het rapport Fact finding varianten Westplein. Het meerledige doel van deze Fact finding was:

- een bredere range aan stakeholders betrekken bij de ontwikkelingen op en rond het Westplein;
- gezamenlijk onderzoek doen met als doel dat partijen hun uiteindelijke mening baseren op dezelfde feiten en gegevens;
- het onderzoek verbreden met meer maaiveldvarianten om na te gaan of er oplossingen zijn te vinden die op korte termijn en tegen lagere kosten kunnen worden gerealiseerd.



Foto van het Westplein anno 2015

Deze Fact finding heeft niet geresulteerd in een doorbraak in de zin van een gedeeld en uitvoerbaar eindbeeld, maar wel in een aantal waardevolle bevindingen.

- Het is bij gebrek aan financiële middelen niet mogelijk een finale keuze uit de varianten te maken voor een eindbeeld. Het aantonen van financiële haalbaarheid is een belangrijke eis die aan een structuurvisie onder Crisis- en Herstelwet wordt gesteld.
- De betrokken partijen vinden elkaar in de opvatting dat de huidige situatie niet langer aanvaardbaar is en moet worden verbeterd. En als dat niet kan op basis van een eindbeeld, dan is een tijdelijke oplossing – onder voorwaarden – aanvaardbaar. In de Fact finding is hiervoor een variant gepresenteerd met alle autoverkeer op de huidige oostelijke rijbaan.
- De betrokken partijen zijn in meerderheid voor een Westplein met minder asfalt en minder auto's, een aantal partijen vonden dat het economisch functioneren van functies rond het Westplein en in de binnenstad daardoor niet mag worden belemmerd.
- Indien wordt gekozen voor een eindbeeld op maaiveld, is een drastische reductie van de intensiteit van het autoverkeer noodzakelijk om de ambities uit het Masterplan en de Ontwikkelvisie Lombokplein te kunnen realiseren. In de Fact finding zijn aanvullende maatregelen onderzocht die kunnen leiden tot een intensiteit lager dan 15.000 auto's per dag.

ii. Benchmark

Naar aanleiding van de Fact finding is in opdracht van de Gemeente een benchmark uitgevoerd naar stedelijke straten, in Utrecht en steden van vergelijkbare omvang, met een intensiteit tussen 10.000 en 15.000 auto's per dag. Het doel van de benchmark is om de discussie over maaiveldvarianten op het Westplein uit de hoek te halen van een discussie die alleen over aantallen auto's gaat. Het is de bedoeling om meer inhoudelijk te kunnen kijken naar de mogelijkheden en onmogelijkheden op het gebied van profiel, inrichting, oversteekbaarheid en aanliggende functies. De benchmark biedt een breed scala aan voorbeelden en is daardoor, ondanks dat geen enkele situatie 100% vergelijkbare situatie met Westplein bestaat, een nuttige inspiratiebron.

iii. Financiële analyse

In samenwerking met de adviesbureaus Goudappel Coffeng, Waterpas en Veacon zijn de financiële consequenties van de verkeerskundige varianten voor het Westplein in beeld gebracht. Hierbij is per model in een bandbreedte het saldo van kosten en opbrengsten in beeld gebracht. Alle modellen sluiten met een fors tekort:

• Tunnel met bebouwing	€ 185 mio tot € 200 mio negatief
• Tunnel zonder bebouwing	€ 185 mio tot € 200 mio negatief
• Deels open tunnel zonder bebouwing	€ 170 mio tot € 185 mio negatief
• Maaiveld achter NH-Hotel	€ 100 mio tot € 110 mio negatief
• Maaiveld voorlangs NH-Hotel (oost)	€ 70 mio tot € 80 mio negatief
• Maaiveld voorlangs NH-Hotel (west)	€ 60 mio tot € 70 mio negatief

In de berekening zijn volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Vastgoedprogramma: Wonen (appartementen) met een commerciële plint;
- Parkeren wordt ondergronds opgelost;
- Verwerving bestaand kantoorpand Sijpesteijn;
- Voor de bijkomende kosten als plan- en VAT-kosten en onvoorzien is gerekend met gebruikelijke percentages voor dergelijke gebiedsontwikkelingen. Hierbij is rekening gehouden met de mate van complexiteit en looptijd.

De uitvoeringskosten van de variant met concentratie van verkeer op de oostelijke rijbaan is begroot op € 10 – € 15 mio.

d. Verkenning organische gebiedsontwikkeling

In lijn met de aangenomen motie 2013–37 wordt onder organische gebiedsontwikkeling begrepen: “Gebiedsontwikkeling waarbij zonder eindbeeld, maar wel binnen een beperkt kader van randvoorwaarden en uitgangspunten, ruimte geboden wordt aan tijdelijke invulling van een gebied door crowdfunding, maatschappelijke bottom-up initiatieven en financiering, nieuwe vormen van participatie (co-productie) en regelgeving”.

In 2013 en 2014 is ‘pionierend’ op het Westplein een aantal particuliere initiatieven gerealiseerd zoals het paviljoen PoP (zie afbeelding), mobiele tuinen en de activiteiten in het kader van de Culturele Zondag in mei 2014.



Paviljoen pOp op het Westplein

In het kader van de structuurvisie wordt een beperkt pakket van randvoorwaarden en uitgangspunten samengesteld voor organische ontwikkeling van gebiedsdelen:

- welke ruimtes kunnen beschikbaar worden gemaakt en voor welke periode;
- welke functies zijn mogelijk en welke niet;
- hoe gaat de gemeente particuliere initiatieven uitvragen en selecteren;
- hoe worden de afspraken met gebruikers vastgelegd (planologisch en vergunningsprocedures, financiën, risico's en aansprakelijkheden).

e. Duurzaamheidsverkenningen

Als onderdeel van het programma Utrechtse energie zijn voor de deelgebieden Jaarbeurs-oost en west een 4-tal workshops over duurzaamheidskansen georganiseerd. Aan twee workshops namen kennisinstituten en belanghebbenden deel en aan twee vooral medewerkers van de Gemeente Utrecht en het Utrecht Sustainability Institute (USI). Hierbij is gebruik gemaakt van de methodieken ‘ambitieweb en omgevingswijzer’. Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in een kansen- en bedreigingenkaart.



Gebaseerd op deze resultaten is onder coördinatie van het USI en samen met de Jaarbeurs een onderzoeksprogramma ingediend bij het project Climate-Kic in het kader van uitwerking van Smart Sustainable Districts. Hierbij zijn de volgende drie uitgangspunten en vier prioriteiten aangegeven voor het verduurzamen van het Stationsgebied:

Uitgangspunt A: Energieneutraal gebied

1. Optimaliseren WKO– Welke koppelingen tussen systemen?

Ervan uitgaande dat de warmte- en koudevraag geminimaliseerd zijn door gebouwgebonden maatregelen, moet voorzien worden in de resterende warmte- en koudevraag in het gebied. Voor een energieneutraal gebied zijn warmte- en koudeoplossingen nodig op gebiedsniveau, die optimaal gebruik maken van de in het gebied voorhanden zijnde warmte- en koudebronnen (uit de bodem, uit het Merwedekanaal, restwarmte). We noemen dit hybride verwarmings- en koelingssystemen.

2. Zonnestroomopwekking

Jaarbeurs Utrecht wil grootschalig investeren in het opwekken van duurzame stroom met zonnepanelen (photovoltaïsche panelen, PV). De vraag is hoe dit optimaal gecombineerd kan worden met de ambitie om daken en gevels te vergroenen met oog op uitstraling en rendement. Verder wil de Jaarbeurs haar klanten voorzien van parkeerruimte met oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's. Die combinatie maakt het mogelijk om lokaal opgewekte stroom ook lokaal te benutten, bij voorkeur via slimme laadpalen en opslagsystemen die het maximale rendement uit de zonnepanelen halen. De naastgelegen wijk Lombok ontwikkelt zich momenteel als een Europese proeftuin voor slimme laadsystemen (smart solar charging). Jaarbeurs Utrecht zou voor deze innovatieve ontwikkelingen een aanvullende proeftuin kunnen zijn.

Uitgangspunt B: Waterbeheersing

3. Vergroening, cool spots en waterretentie.

Het doel is om een aantrekkelijke, veilige, duurzame en economisch sterke verbinding te maken tussen het historische centrum en het gebied ten zuidwesten van het stationsgebied. De eerste impressies geven het beeld van een levendige, parkachtige omgeving, uitnodigend voor wandelaars en fietsers, visueel aantrekkelijke en verkoelende groen- en waterpartijen. Die vergroening maakt waterretentie mogelijk: water wordt vastgehouden wat wateroverlast bij stortbuien voorkomt en tegelijk de omgeving koelt. Op het parkeercomplex ten zuiden van het Merwedekanaal komt mogelijk rooftop farming; de opbrengst van dit fraai ogende stadskassencomplex is in eerste instantie bedoeld voor voorziening van de Jaarbeurs plus kantoren.

Uitgangspunt C: Attractief gebied

4. Schoon en comfortabel personenvervoer

Het Stationsgebied is een nationale hub in personenvervoer, met het Centraal Station en de Jaarbeurs als belangrijke nationale faciliteiten. Het doel is schone mobiliteit, d.w.z. het optimaliseren van de dagelijkse stroom personenvervoer met het oog op uitstekende

bereikbaarheid van het Stationsgebied te voet, per fiets, OV en auto, en tegelijk zo laag mogelijk energieverbruik en bijbehorende emissies.

Voor duurzaamheidsmaatregelen welke niet worden uitgewerkt in het onderzoeksprogramma Climate-Kic worden andere oplossingen gezocht. Dit betreft onder andere het toepassen van duurzame materialen, energieneutraal bouwen en verbouwen in combinatie met gebouwgebonden grondstofkringlopen en het opzetten van een systeem om de verduurzaming te kunnen monitoren.

f. Afstemming projecten Merwedekanaalzone, Welgelegen en Stationsgebied fase 2

Als uitwerking van de Nieuwe Ruimtelijke Strategie (2012) is in het kader van het project Prioritaire Projecten een afstemming gemaakt tussen een 3-tal projecten gelegen in de as van 'Kennis en Cultuur'. Hierbij zijn de programma's en plannen naast elkaar gelegd en is gekeken waar deze aanvullend of concurrerend zijn. Tevens is gekeken in welke mate meer synergie tussen de projecten is aan te brengen. Op basis van de bestaande globale programma's en plannen bleken de projecten in grote mate aanvullend op elkaar en niet concurrerend in de tijd. Een belangrijke ruimtelijke drager van de plannen kan het zogenaamde recreatieve 'groen en blauwe rondje' worden dat wordt gevormd door de kanalenstructuur in Utrecht-west.

g. Toolbox Gezonde verstedelijking

Samen met Rijkswaterstaat en het ministerie van I&M is een pilot gestart over gezonde verstedelijking. Het Stationsgebied fase 2 is als studiegebied gekozen. De pilot is gestart met een werkexcursie in jan 2014 waaraan circa 50 vertegenwoordigers deelnamen van de organiserende partijen, kennisinstituten en maatschappelijke partijen. Na deze excursie is door kennisinstituten gebundeld in het kenniscentrum Healthy Urban Living (KC-HUL) een theoretisch begrippenkader gemaakt. Door POSAD (bureau voor 'Spatial Strategies') is een zogenaamde toolbox gemaakt en toegepast op het Jaarbeursgebied. Het maken van deze toolbox is begeleid door de Rijksadviseur infrastructuur. Deze toolbox is bruikbaar bij de uitwerking van de structuurvisie. Elementen welke in de toolbox zitten en een gezond gedrag van bewoners en gebruikers kunnen stimuleren zijn:

- Creëren van recreatieve routen door groene gebieden,
- Situeren van voorzieningen aan deze routen,
- Goede doorgaande fiets- en looprouten,
- Brede trottoirs aan de zonkant van straten,
- Drinkpunten in de openbare ruimte,
- Benutten van recreatieve kwaliteiten van het Merwedekanaal en hier voorzieningen langs realiseren,
- Benutten van daken voor groenvoorzieningen en recreatie,
- Evenwicht tussen kwaliteit en kwantiteit van de openbare ruimte.