Eindrapportage Planontwikkeling Stationsgebied

1 en A

Projectorganisatie Stationsgebied
22 januari 2002

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	4
2.	Inleiding en achtergronden	10
3.	Beschrijving plan 1	13
4.	Beschrijving plan A	26
5.	Verschillenanalyse	40
6.	Financiële paragraaf	44
7.	Bijlagen	49
	7.1 Verslag participatie	50
	7.2 Cultuurhistorie	54
	7.3 Bestuurlijke kaders	59

Compact, stedelijke zone met (inter)nationale allure...

De visie

Een compact opgezette nieuwe binnenstad met één centrale verbindingsas (centrumboulevard) met een bedrijvig karakter.

- *De centrumboulevard loopt van Merwedekanaal tot Vredenburg, door het hart van het Jaarbeursterrein, de Openbaar Vervoer Terminal en door Hoog Catharijne.*

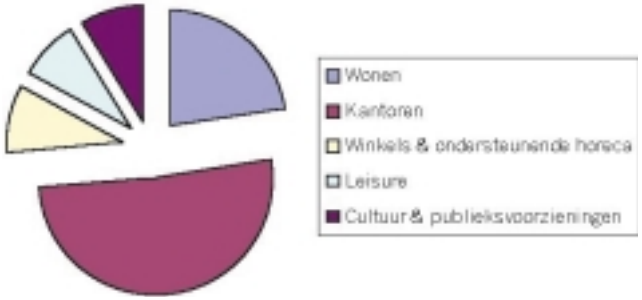
Het programma in getallen

Binnen de plangrenzen	**Totaal**
Wonen	850
Kantoren	240.000 m²
Winkels & ondersteunende horeca	45.000 m²
Leisure	Diversen
Cultuur & publieksvoorzieningen	40.000 m²

Karakteristieken

- *Dicht bebouwd stadshart; verdichting rondom de as; duidelijke contouren: contrast met omringend gebied*
- *Ambitie: problemen en potenties van het gebied in het gebied oplossen en benutten*
- *Compacte oplossing: één centrale economische verbindingsas (centrumboulevard) van (inter)nationale betekenis*
- *Verkeer: Goed regelen van bereikbaarheid voor alle soorten bestemmingsverkeer. Optimaal gebruik van openbaar vervoer. Gemeenschappelijke parkeervoorzieningen voor alle functies.*
- *Kleuring binnen het gebied stenig en voorts accenten en variaties van water (gracht, singel, kanaal, fontein)*
- *Sfeer: een gebied waar van alles gebeurt, een ervaring op zich, internationale allure*
- *Architectuur: gedurfd, vernieuwend, rondom boulevard grootschalig*
- *Kunst: avant garde en grensverleggend*

De verdeling van functies

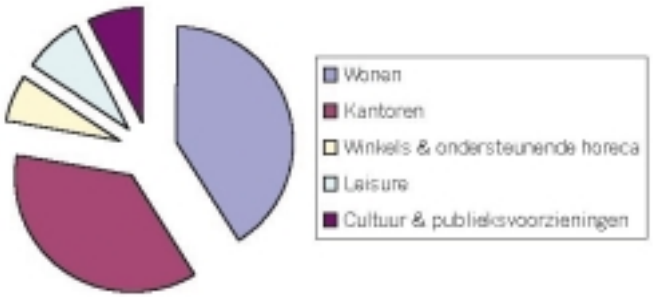


Gespreid, ontspannen groei

De visie

Ruim opgezette nieuwe binnenstad met twee verbindingsassen en een gevarieerd karakter.

- *De centrumboulevard loopt van Merwedekanaal tot Vredenburg, door het hart van het Jaarbeursterrein, de Openbaar Vervoer Terminal en door Hoog Catharijne.*
- *De tweede as, de stadscorridor, verbindt de westelijke delen van de stad met de binnenstad, en loopt vanaf Leidsche Rijn via een zone tussen Graadt van Roggenweg en Leidsche Kade (Leidsche Rijn) via het Westplein en Smakkelaarsveld tot Vredenburg.*



De verdeling van functies

Karakteristieken

- *Meerdere verbindingen tussen Oost en West.*
- *Meer ontspannen door ruimere opzet; gespreide en gematigde verdichting in het hele plangebied; geleidelijke overgangen naar de omringende wijken*
- *Ambitie: problemen en potenties van het gebied binnen en aan de randen van het gebied oplossen en benutten*
- *Ruimere oplossing: één centrale economische verbindingsas van (inter)nationale betekenis plus een corridor die stadsdelen met elkaar verbindt (stadscorridor)*
- *Verkeer: Grotere bereikbaarheid van het gebied en betere verbindingen met omliggende gebieden. Ruimte wordt benut voor openbaar vervoer en eigen vervoer. Parkeervoorzieningen voor wonen.*
- *Kleuring binnen het gebied ruim met accenten en variaties in groen (bomen, hagen, plantsoenen, taluds)*
- *Sfeer: ontspannen gebied midden in de stad, vol verrassingen*
- *Architectuur: functioneel, verzorgd, overzichtelijk*
- *Kunst: bonte mengeling van stijlen*

Het programma in getallen

Binnen de plangrenzen	**Totaal**
Wonen	1700
Kantoren	190.000 m2
Winkels & ondersteunende horeca	35.000 m2
Leisure	Diversen
Cultuur & publieksvoorzieningen	40.000 m2

Verschillen op hoofdpunten

	Plan 1	**Plan A**
Structuur	één grote centrale doorgang, aanpassingen in het gebied verder in het teken van centrumboulevard; centrumboulevard waaiert uit tussen Catharijnesingel en Vredenburg naar oude binnenstad, en sluit aan op de stegenstructuur	twee doorgangsroutes met dwarsverbindingen, barrières naar rest van de stad geslecht centrumboulevard blijft één centrale doorlopende route vanaf plein Vredenburg tot aan Merwedekanaal
Spreiding	winkelen, ontmoeten en vermaken aan de centrumboulevard van oost naar west;	winkelen en vermaken aan centrumboulevard, cultuur en publieke functies aan de stadscorridor en aan zijroutes
Sfeer	bedrijvig, een ervaring op zich	ontspannen en verrassend
Stadsgezicht	stenig en intensief, water als accent (kade, fontein), laanbeplanting, markt op Vredenburg, Catharijnesingel stedelijk gracht	groen en ruim, water als natuurlijk element, markt op Westplein Catharijnesingel groene singel
Publieke voorzieningen	Aan centrumboulevard Muziekcentrum naar Smakkelaarsveld Ruimtelijke reservering voor bibliotheek in Godebaldkwartier	Aan stadscorridor Muziekcentrum op huidige locatie Ruimtelijke reservering voor bibliotheek aan Westplein
Bereikbaarheid	Westplein op maaiveld Croeselaan en Catharijnesingel verkeersluw	Westplein ongelijkvloers Croeselaan verkeersluw, Catharijnesingel geschikt voor lokaal ontsluitingsverkeer Route voor langzaam verkeer langs Leidsche Rijn (oost-west)
Fasering	10-15 jaar	15-20 jaar
Gemeentelijke Financiën	+15 miljoen Euro	-91 miljoen Euro

Inleiding

In deze eindrapportage presenteert de Projectorganisatie Stationsgebied twee plannen voor het gebied rondom Utrecht Centraal Station: plan 1 en plan A. De plannen zijn geen volledig uitgewerkte ontwerpen, maar twee stedenbouwkundige concepten die zijn gebaseerd op twee verschillende visies en ambities voor het gebied. De stad kan straks uit deze visies een keuze maken.

In het algemeen besluiten het College van Burgemeester & Wethouders en gemeenteaad over uitgewerkte plannen en voorstellen. In het kader van het referendum over het Stationsgebied gaat het anders. Het College vraagt de Raad en de inwoners van de stad om in een paar verschillende stappen te komen tot een steeds concretere invulling van het nieuwe stadscentrum van Utrecht. Vóór het referendum wordt de Raad gevraagd om een uitspraak te doen over **twee toekomstvisies:** twee concepten voor de aanpak van het Stationsgebied. De visie staat centraal en niet de concrete invulling. Dat betekent dat het College een heleboel dingen
nog niet aan de Raad vraagt. Zo doet het College nog geen concreet voorstel voor een nieuw Muziekcentrum of andere voorzieningen op een bepaalde plek in de omgeving van het station.

Deze eindrapportage beschrijft twee visies die als vertrekpunt kunnen dienen voor de verdere uitwerking van de plannen in de toekomst. Waar hierna al het woord “plan” wordt gebruikt wordt visie respectievelijk stedenbouwkundige concept bedoeld.

De verder procedure is als volgt:

Het College werkt toe naar een referendum, waarin de stad gevraagd wordt om zich uit te spreken over de toekomstvisies.
Na het referendum gaat het College de Raad voorstellen het concept dat de burgers hebben gekozen uit te werken in een Masterplan voor het Stationsgebied: de nieuwe binnenstad. Dat Masterplan wordt opnieuw in de Raad vastgesteld.

Als het masterplan is vastgesteld, zal de Raad zich nog keer op keer kunnen uitspreken over RO-procedures, bouwplannen en concrete projecten die binnen het masterplan worden gerealiseerd. Het masterplan gaat uit van de keuze die de stad dan heeft gemaakt uit de twee nu voorliggende visies.

Participatie

Het College heeft bij het ontwikkelen van de plannen gebruik gemaakt van de uitkomsten van gesprekken met bewoners van Utrecht, andere belanghebbenden en de belangrijkste private investeerders in het gebied. De bevolking van Utrecht heeft onder meer via de website van het project (www.stationsgebiedutrecht.nl) kunnen reageren op sfeerbeelden die behoren bij de twee plannen. De reacties uit alle sessies en invuloefeningen zijn bij het opstellen van de eindrapportage een belangrijke inspiratiebron geweest. In de bijlage staat daarover meer.

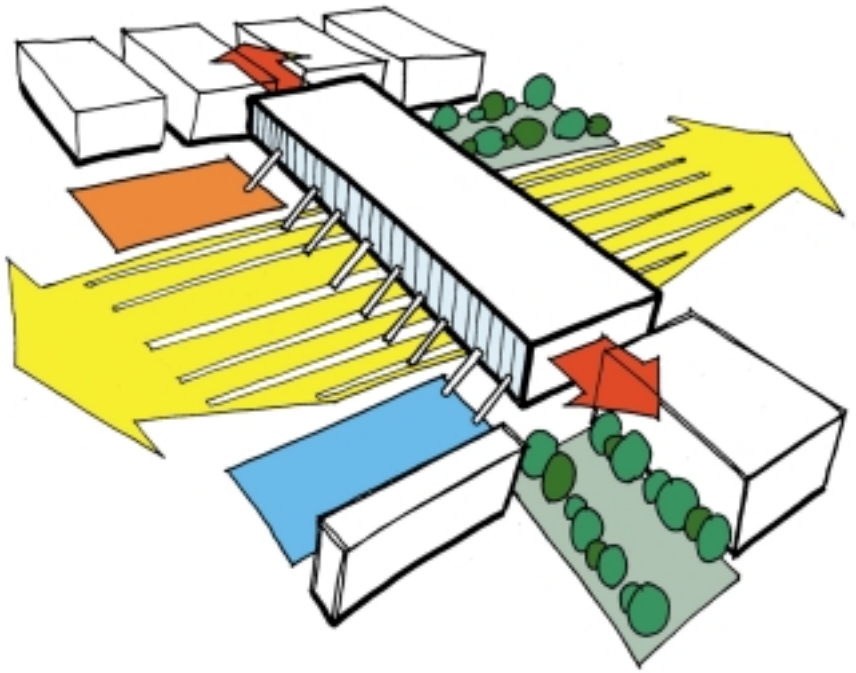
De uitgangspunten

Het College heeft in het Collegeprogramma vastgelegd dat het het Stationsgebied langs twee lijnen wil ontwikkelen:

1. Het benutten van de sociale, economische en culturele potenties van het gebied
2. Het aanpakken van de problemen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.

Het referendum gaat over hoe we de problemen kunnen oplossen en de kansen in het Stationsgebied kunnen benutten. Dat leidt in elk geval tot ingrepen in het gebied. Hoe alles op zijn plek valt, dat hangt af van de visie waar Utrecht in het referendum voor kiest.

Ontwerp voor de OV-Terminal



De bevolking is aan zet: kiezen uit twee toekomstvisies

Op 15 mei 2002 gaat Utrecht naar de stembus. Onderwerp is een vraagstuk dat Utrechters al vele jaren bezighoudt: de toekomst van het gebied rondom het Centraal Station. De keuze die bij het referendum aan de bevolking van Utrecht wordt voorgelegd is bijzonder. Het gaat niet over een uitgewerkt plan, waar vóór of tegen gestemd kan worden. Het gaat over twee toekomstvisies voor het Stationsgebied. Als straks de richting is gekozen, volgt de uitwerking, waarvoor onder meer de normale inspraak- en besluitvormingsprocedures gelden.
Maar eerst de visie. Simpel gesteld bestaat de keuze uit een plan 1 en een plan A. In beide varianten wordt door de gemeente , Corio, Jaarbeursen de NS en andere overheden flink geïnvesteerd in het Stationsgebied. Dat moet ook om de grote knelpunten op te lossen. Het verschil tussen beide plannen zit hem in het karakter en de inrichting van de nieuwe ruimte die straks gaat ontstaan. Die keuze is persoonlijk. Het gaat namelijk over onszelf, wat we belangrijk vinden en in wat voor soort stad we willen leven. Het gebied rondom het station is de ontvangstruimte van die stad.

De potenties benutten...

Een stad zonder hart is een stad zonder leven. Het Stationsgebied van Utrecht, een deel van het hart van Utrecht is is dringend aan vernieuwing toe. Een belangrijke reden is dat de potenties van het centrum van Utrecht momenteel niet uit de verf komen:

- *Oude binnenstad en stationsgebied sluiten onvoldoende op elkaar aan.*
  Het centrum van Utrecht is een belangrijke sociale, culturele en economische motor van de stad. De oude binnenstad heeft enorm aan kwaliteit gewonnen en die moet ook blijven. Het nieuwe centrum rondom het station en Hoog Catharijne staat daarmee in schril contrast. Na twintig jaar bijna niets doen is het tijd voor groot onderhoud en nieuwe investeringen.

- *Voorzieningen in het centrum blijven achter bij de vraag.*
  Met de bouw van Leidsche Rijn komen er bijna 80.000 nieuwe Utrechters bij. Ook deze Utrechters gaan regelmatig naar het centrum, bijvoorbeeld om te winkelen of uit te gaan. En dus moet ook het aanbod in het centrum meegroeien: voorzieningen zoals openbaar vervoer, het aantal winkels, de uitgaansmogelijkheden. Dat gebeurt tot nu toe onvoldoende. De gevolgen zijn duidelijk zichtbaar in het straatbeeld. Ook op doordeweekse dagen is het niet alleen overvol op het station en in Hoog Catharijne, maar ook in grote delen van de oude binnenstad.

- *Economische ontwikkeling van centrum heeft sturing nodig.*
  Het centrum herbergt een aantal belangrijke economische functies. Utrecht is en blijft door zijn ligging een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Marktpartijen investeren graag in Utrecht. Een visie op hoe we stad en centrum verder willen ontwikkelen, zorgt dat we richting kunnen blijven geven aan deze ontwikkelingen. Bovendien is het een nuttig uitgangspunt bij het handhaven van de kwaliteit: wat voor activiteiten willen we wel in de het centrum en welke niet? Zonder visie is het een stuk lastiger om daar greep op te houden.

... en de problemen aanpakken

Daarnaast kampt het Stationsgebied met een aantal acute problemen:

- *Het station voldoet niet aan de eisen van de tijd.*
  Het stationsgebouw is te krap. Nu al komen er 55 miljoen reizigers per jaar. Het huidige station is te klein om de groeiende reizigersstroom op een comfortabele manier te verwerken. Daarom wordt het huidige station verbouwd tot een grotere Openbaar Vervoer Terminal (OV-T).

- *Oost en west zijn gescheiden.* Het Stationsgebied is een barrière tussen het oostelijk en westelijk deel van Utrecht. De verbindingen in noord-zuid-richting zijn redelijk, die van west naar oost zijn veel te mager.

- *Het Stationsgebied leeft niet.* De aanblik is rommelig, de straten en gebouwen vertonen geen samenhang, er zijn teveel ‘onveilige’ plekken. Delen van dit gebied lijken niet bij de stad te horen. Er moet veel veranderen aan de inrichting van de openbare ruimte en de voorzieningen om het Stationsgebied nieuw leven in te blazen.

- *Gebouwen zijn gedateerd.* Het vastgoed in het Stationsgebied (Hoog Catharijne, Jaarbeurs, NS-station etc.) heeft meer dan een face lift nodig. De eigenaren zijn het daarmee eens en willen investeren in hun grond en opstallen. Ook de gebouwde omgeving in de buurt van het station kan een opknapbeurt gebruiken.

Wat moet er in elk geval gebeuren?

De problemen in het Stationsgebied verdragen geen verder uitstel meer. De verbouwing van het station tot een OV-Terminal gaat zeker door, en dat geldt ook voor de verbetering van de bereikbaarheid van het Stationsgebied. De doorstroming van alle reizigers van, naar en door Utrecht wordt daarmee geregeld. Zo zijn er meer vaste, ´niet-referendabele´, elementen in de plannen voor het Stationsgebied. In het kort zijn dat:

Vaste basis
Vaste elementen die in elk geval gerealiseerd moeten worden zijn:

- *Verbouwing van het station tot een Openbaar Vervoer Terminal;*
- *Ontwikkeling van kantoorruimte aan de westzijde van het station op grond van contractuele afspraken tussen de NS en de gemeente;*
- *Realisatie van noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen in het Stationsgebied, zoals de opvang van verslaafden, dak- en thuislozen en kinderopvang.*
- *Terugbrengen van water in de Catharijnesingel*
- *Opnemen van in elk geval een ruimtelijke reservering voor de Zuidertunnel. Als bij de uitwerking van het masterplan de aanleg verkeerskundig noodzakelijk blijkt, dan is realisering mogelijk.*

Op 31 oktober 2001 hebben vertegenwoordigers van de vier belangrijkste investeerders uitgesproken dat de hoofdlijnen van de twee stedenbouwkundige concepten 1 en A door alle partijen kunnen worden gedragen als vertrekpunt voor de verdere uitwerking van de referendabele plannen en het ontwikkelen van het Masterplan na het referendum. De partijen hebben ook geconcludeerd dat onderling afgestemd investeringsgedrag gewenst is.
Door de belangrijke investeerders binnen door de gemeente te gehanteerde bandbreedtes te respecteren volumewensen (in functies en oppervlakten):

- *Maximaal 35.000 m2 uitbreiding winkelruimte (Hoog Catharijne)*
- *Maximaal 6.000 m2 uitbreiding winkelruimte ten behoeve van reizigers in de OV-Terminal*
- *Maximaal 24.000 m2 leisure in Hoog Catharijne*
- *Uitbreiding op Jaarbeursterrein van congresfunctie, kunst & cultuur, entertainment, hotel en tentoonstellingsruimte.*

Waar gaat het referendum over?

Er wordt hoe dan ook veel geïnvesteerd in het Stationsgebied. Maar hoe zorgen we ervoor dat het gebied weer echt gaat leven? Moet het vooral functioneel zijn of moeten we er iets heel bijzonders van maken, iets waar de Utrechter trots op kan zijn? Welke spreiding willen we aanbrengen in de functies in het gebied, hoe richten we de openbare ruimte in? Kortom: Wat voor soort Stationsgebied past bij Utrecht en de Utrechter? Daarover gaat het referendum.

De keuze bij het referendum bestaat uit twee ‘plannen’: plan 1 en plan A. De benaming is bewust gekozen, om elke schijn van een onderlinge hiërarchie te vermijden. De plannen lossen allebei de problemen binnen het Stationsgebied op, maar gaan uit van een fundamenteel verschillende ambitie en visie op het gebied. Beide ambities zijn vertaald in een stedenbouwkundig concept. Dat concept bestaat uit drie uitgangspunten voor de herinrichting van het gebied:

- *het karakter van het gebied*
- *de spreiding van functies*
- *de inrichting van het gebied*

In het vervolg van deze rapportage zullen we steeds spreken van de twee ‘plannen’, waar we strikt genomen de twee ‘stedenbouwkundige concepten’ bedoelen.

Als de bevolking zich heeft uitgesproken over de beide plannen, begint de echte uitwerking. Door de bevolking juist in de voorbereidende fase te raadplegen, is de kans groter dat zij zich zal herkennen in het uiteindelijke Masterplan voor de herinrichting van het Stationsgebied.

Hoe zijn de plannen tot stand gekomen?

De gemeente Utrecht heeft in het voorjaar van 2001 de regierol op zich genomen bij de aanpak van de problematiek rondom het Stationsgebied. Het College van B&W heeft vervolgens de Projectorganisatie Stationsgebied in het leven geroepen. De opdracht aan de Projectorganisatie was tweeledig:

- *ontwikkel twee plannen voor het Stationsgebied die geschikt zijn om bij een referendum aan de Utrechtse kiezer voor te leggen*
- *zorg voor draagvlak onder de bevolking en werk samen met marktpartijen en hogere overheden.*

De Projectorganisatie is op een aantal fronten aan de slag gegaan:

- *Participatie:* er zijn gesprekken gevoerd met bewonersgroepen en met experts en belanghebbenden over de toekomstige inrichting van het Stationsgebied. De uitkomsten van het participatietraject zijn samengevat in de bijlagen van deze rapportage.

- *Investeerders:* de Projectorganisatie heeft intensief overleg gevoerd met de grote investeerders in het Stationsgebied (NS, gemeente, Corio, Jaarbeurs). De partijen hebben de uitgangspunten en hoofdlijnen van de plannen onderschreven;

- *Publiekscommunicatie:* op verschillende manieren is de bevolking van Utrecht door de Projectorganisatie voorbereid op de komst van het referendum. De 'stijltool' op www.stationsgebiedutrecht.nl zorgde voor veel publiciteit; daarnaast groeit de website wekelijk mee met de voortgang van de planontwikkeling. Zo'n duizend Utrechters zijn betrokken in het participatietraject. Daarnaast heeft het stationsgebied in de lokale en regionale pers (krant, TV, radio) wekelijks aandacht gekregen.

- *Planvorming:* de Projectorganisatie heeft in verschillende stappen gewerkt aan de twee plannen voor het Stationsgebied. De eerste tussenrapportage (september 2001) beschrijft twee globale visies op het gebied. Deze visies waren de inzet van de gesprekken met investeerders, het participatietraject en de publiekscommunicatie. De tweede tussenrapportage (november 2001) schetst twee plannen voor de stedenbouwkundige herinrichting van het gebied. De twee concepten zijn daarna verder uitgewerkt in de vorm van kaarten en sfeerbeelden. In deze eindrapportage komen alle lijnen samen: de visies, de twee stedenbouwkundige concepten en het beeldmateriaal over de sfeer en karakter van het gebied.

Deze eindrapportage presenteert de twee 'referendabele plannen'. Daarmee rondt de Projectorganisatie het eerste deel van haar opdracht af. De volgende fase in het project loopt tot en met de dag van het referendum. Tijdens deze periode zorgt de gemeente voor intensieve publiekscommunicatie, zowel in de aanloop naar het referendum als op de dag van het referendum zelf.

Leeswijzer

Deze rapportage geeft een rondgang in tekst en beeld door de twee plannen:

- *De ambitie:* welke vraagstukken willen we aanpakken?
- *De visie:* wat is de kern van de oplossing ?
- *De planbeschrijvingen:* hoe ziet het plan er in grote lijnen uit?
- *Het programma:* wat verandert er in de belangrijkste zones in het gebied?
- *Sfeerbeelden:* wat voor een karakter krijgt het gebied?

De rapportage sluit af met een overzicht van de financiële consequenties, de fasering van beide plannen en een verschillenanalyse die alle relevante kenmerken van de plannen nog een keer op een rij zet. Voor een deel is dit een samenvatting van de beschrijving in de voorgaande hoofdstukken, voor een ander deel een kwantificering op een aantal belangrijke onderdelen.

Bijlagen bij de rapportage zijn

- *een kort verslag van de resultaten van het participatietraject,*
- *een overzicht van de bestuurlijke kaders voor het project én*
- *een samenvatting van de Cultuur Historische Effectrapportage.*

3. Plan 1

Compact, stedelijke zone met

(inter)nationale allure...

De ambitie

Het oplossen van de vraagstukken en uitbuiten van de potenties binnen het Stationsgebied, en wel op een manier die past bij de status van Utrecht als grote stad en vervoersknooppunt van Nederland. Utrecht bouwt in het Stationsgebied een nieuwe stedelijke zone, een gebied met (inter)nationale allure waar voor iedereen wat te doen is.

De visie

Plan 1 is een compact opgezette nieuwe binnenstad met één centrale verbindingsas (centrumboulevard) met een zakelijk karakter.
De verbindingsas (centrumboulevard) loopt van Merwedekanaal tot Vredenburg, door het hart van het Jaarbeursterrein, de OV-Terminal en door Hoog Catharijne.

Spreiding 1

... winkelen, ontmoeten en vermaken aan een boulevard van west naar oost ...

Plan 1 staat voor een compact Stationsgebied waar het bruist van activiteiten. Brandpunt van die activiteiten is de zone rondom een brede, open centrumboulevard dwars door het gebied, van Vredenburg tot aan de overkant van het Merwedekanaal. Passanten en bezoekers kunnen kiezen uit een zeer gemengd aanbod van winkels, horeca, entertainment en publieke voorzieningen. De diversiteit is groot, de kwaliteit hoog.

De bezoeker vindt hier een veelheid aan attracties, zoals winkels en allerhande vormen van grootschalig en kleinschalig entertainment, congressen, evenementen en kunstuitingen die je niet snel aantreft in een ander centrumgebied. De architectuur is grootschalig en vernieuwend. Alles bij elkaar wordt de centrumboulevard een ervaring op zich, iets wat je gezien moet hebben. Bezoekers stromen binnen via het station en vanuit de rest van de stad, op de fiets of met de auto. Het kan er flink druk zijn, maar daar is het gebied op berekend. Door de inrichting, de mix van functies en een adequaat gebiedsbeheer langs de route blijft het er ook tijdens de rustige uren veilig.

De aanpassingen in de rest van het gebied staan grotendeels in het teken van de centrumboulevard. Het aantal woningen, winkels en kantoren neemt fors toe. Er komen accenten in de bebouwing waar de boulevard kruist met de Croeselaan en de Catharijnesingel. Vooral rond de kruising Croeselaan en centrumboulevard (Jaarbeursplein) kan de bebouwing hoger zijn. Kortom, veel investeringen - grotendeels (maar niet uitsluitend) in de zone rondom de centrumboulevard. Daarmee rekent Utrecht niet alleen af met de problemen in het Stationsgebied. Het centrum van de stad krijgt er een deel met grootstedelijke allure bij.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van de binnenstad is belangrijk voor het goed kunnen functioneren ervan. Plan 1 zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de binnenstad prioriteit krijgt. Op de wegen van en naar het centrum wordt verkeer van en naar de binnenstad bevoordeeld. Doorverbindingen voor doorgaand verkeer worden verwijderd. Dat betekent zoveel mogelijk doorgaand verkeer tussen wijken afwikkelen via de buitenring.

Het openbaar vervoer en de transferia zorgen voor aanvullende bereikbaarheid. Beide plannen hebben als voorwaarde dat de investerende partijen participeren bij het opzetten en in stand houden van de transferia. In plan 1 mag de totale verkeersbelasting op de wegen van en naar het centrum per saldo niet toenemen.

Het tracé van de Zuidertunnel wordt vrijgehouden; bebouwing die toekomstige aanleg bemoeilijkt, wordt niet toegestaan. Bij de uitwerking van het Masterplan na het referendum blijkt of realisatie binnen de planperiode noodzakelijk is.

Het aantal parkeerplaatsen groeit met 2800*. Daar waar parkeerruimte verloren gaat (bijvoorbeeld parkeergarage Jaarbeursplein) komt vervangende parkeergelegenheid tot stand in dezelfde omvang.

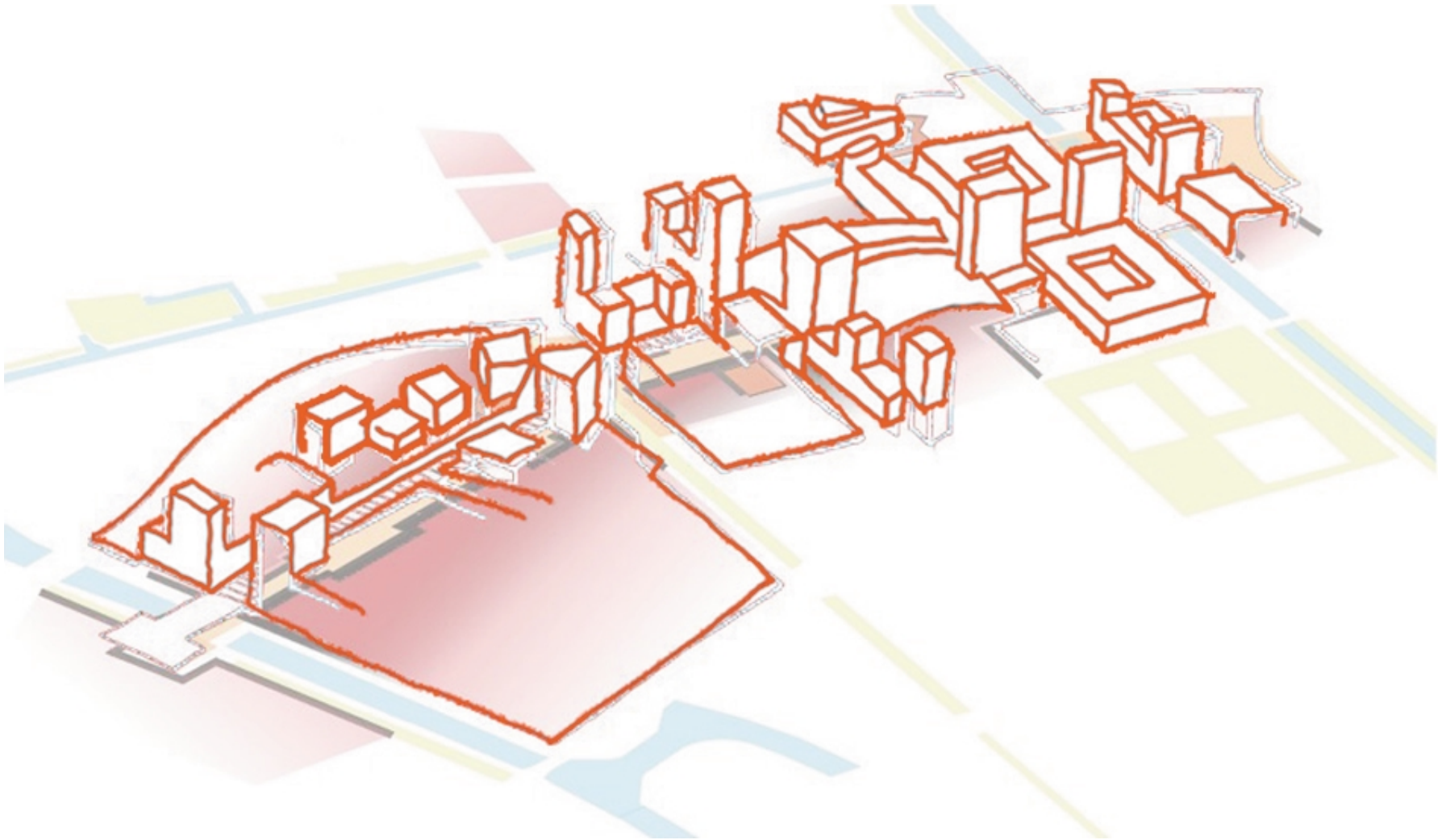
** 2800 parkeerplaatsen: 2500 parkeerplaatsen in de OV-Terminal en 300 parkeerplaatsen ten behoeve van de 75.000 m2 kantoorruimte rond het Jaarbeursplein.*

Woningen

De woningen in het Stationsgebied zijn in plan 1 niet alledaags. De bewoners zijn veelal drukbezette ‘urban professionals’ die kiezen voor nieuwe, praktische woonvormen: een pied à terre, short stay housing, hotelwoningen of appartementen, al dan niet met services. Het gebied zal ook jongeren en studenten huisvesten.

Plan 1 is het plan van de contrasten. De nieuwe binnenstad heeft duidelijke grenzen, er zijn duidelijke overgangen tussen de wijken en het nieuwe centrum. In bouwhoogte en architectuur zoekt het nieuwe centrum een eigen gezicht. De publiekstrekkende functies zijn geconcentreerd aan de boulevard, zodat ook de overgangen tussen druk (boulevard) en rustig (daarbuiten) helder zijn.

Plan 1 doet geen uitspraken over gewenste ontwikkelingen buiten de plangrens.



structuur 1

... één grote centrale doorgang, mogelijkheden voor hoogbouw; aanpasingen in het gebied in het teken van de centrumboulevard...

Het plangebied is zoals eerder gezegd ingedeeld in 4 zones (zie kaartje). Van west naar oost doorlopen we hieronder de zones en beschrijven de sfeer ervan.

Afbeelding: zones plangebied

Zone 1-3: Centrumboulevard, van Merwedekanaal tot Vredenburg

De centrumboulevard voert langs het Vredenburgplein, het vernieuwde Hoog Catharijne, de OV-Terminal, het vernieuwde Jaarbeursplein tot aan de zone rondom het Merwedekanaal. De boulevard is een brede, doorlopende en, 24 uur per dag toegankelijke route -mits veilig en beheersbaar-, deels overdekt en deels open, deels op 'maaiveld' en deels op niveau-plus 1. De boulevard kent een groot aantal toegangen over de hele route, onder andere vanuit de terminal, vanuit fietsenstallingen en parkeergarages. De cruciale investerende partijen (Corio, NS, Jaarbeurs en gemeente) kunnen hun eigen programma langs de centrumboulevard ontwikkelen.

- *Het hele gebied is gericht op de Centrumboulevard*
- *Centrumboulevard biedt toegang tot alle voorzieningen*
- *Verdichting van bebouwing langs de centrumboulevard*
- *Unieke functies en attracties, gedurfde architectuur*
- *Centrumboulevard waaiert uit tussen Catharijnesingel en Vredenburg naar oude binnenstad. Bredere differentiatie in winkel(milieus) door aansluiting op stegenstructuur*

Zone 1: Jaarbeursplein en -terrein: dag- en avondgebruik

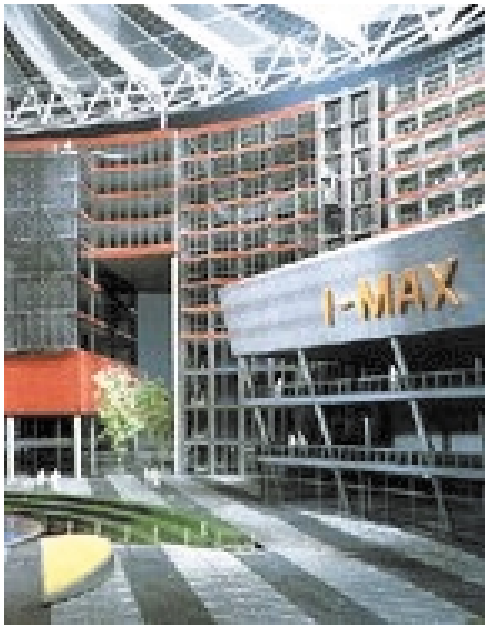
De boulevard is ter hoogte van het Jaarbeursplein een brede straat, geschikt voor wandelaars en fietsers. Wellicht komt er een roltrottoir om de loopafstand snel te overbruggen.
Op het Jaarbeursterrein komt een plein. Rondom het plein komen tal van grootschalige voorzieningen, ten behoeve van kunst & cultuur, een foodcourt, een mediaplaza, een bioscopencomplex, een (musical)theater, een congresgebouw, etc. Het Beatrixgebouw wordt opgeknapt en behoudt zijn vergader-, kantoor-, trademart- en theaterfunctie.
Het Jaarbeursterrein staat in verbinding met het Jaarbeursplein.
Aan de zuidzijde van de boulevard worden de grotere hallen geconcentreerd. Er komt nieuwe parkeergelegenheid.

- *Ingangen van de grote voorzieningen uitsluitend aan het plein*
- *Uitbreiding -in de hoogte- van het Beatrixgebouw met ruimte voor wonen of kantoren*

Zone 2: Tussen Croeselaan en OV-Terminal: stedelijke knoop, groen

De Croeselaan kan een fraaie stadslaan worden met kantoren en woningen. Het Jaarbeursplein verschuift en komt op de as van de Croeselaan te liggen. Het huidige Jaarbeursplein wordt deels bebouwd. De overgang tussen straatniveau en niveau-plus 1 ter hoogte van het Jaarbeursplein wordt de nieuwe westelijke ingang van het station. Rondom het Jaarbeursplein domineert kantoorbebouwing.

De nieuwe stationsterminal geeft toegang tot treinen, bussen en trams. De terminalhal is ruim genoeg voor het verwerken van alle reizigers en passanten. Naast en wellicht boven de sporen komen gebouwen om te werken, aan weerszijden



van het spoor parkeervoorzieningen voor auto's en/of fietsen. Het stationscomplex wordt veilig en aangenaam.

- *Hoge kantoorgebouwen bij kruising van Croeselaan met de boulevard*
- *Bebouwing is aaneengesloten*

Zone 3: Tussen OV-Terminal en Catharijnesingel: stedelijke kade

De boulevard doorkruist Hoog Catharijne op niveau plus 1. Sfeer: hoge, overkapte winkelstraat, geschikt voor veel passanten. De boulevard biedt toegang tot andere delen van Hoog Catharijne, waar de bezoeker een brede mix van winkels en entertainment (bioscopencomplex wellicht in combinatie met een cultureel film- en debatcentrum, healthclub, discotheek etc.) aantreft. Het water keert terug in de Catharijnesingel. De singel krijgt het karakter van een stedelijke gracht. De ruimte voor de Zuidertunnel wordt vrijgehouden. Aan de zuidzijde langs het spoor komt een Stationsplein. Het plein is bereikbaar vanaf het Moreelsepark.

- *Bestaande bebouwing wordt verfraaid met voorzetgebouwen. De gracht wordt smal, de afstand tussen de gevels is beperkt.*
- *De passage van de boulevard over de Catharijnesingel is transparant, en biedt vrij uitzicht op de singel.*
- *Eén of meer bruggen over de vernieuwde gracht*
- *Aan de Singel komen ruimten voor publiektrekkers: horeca, baliefuncties en wellicht een buitenissige winkel.*

Zone 3: Tussen Catharijnesingel en Vredenburg: aansluiting op binnenstad

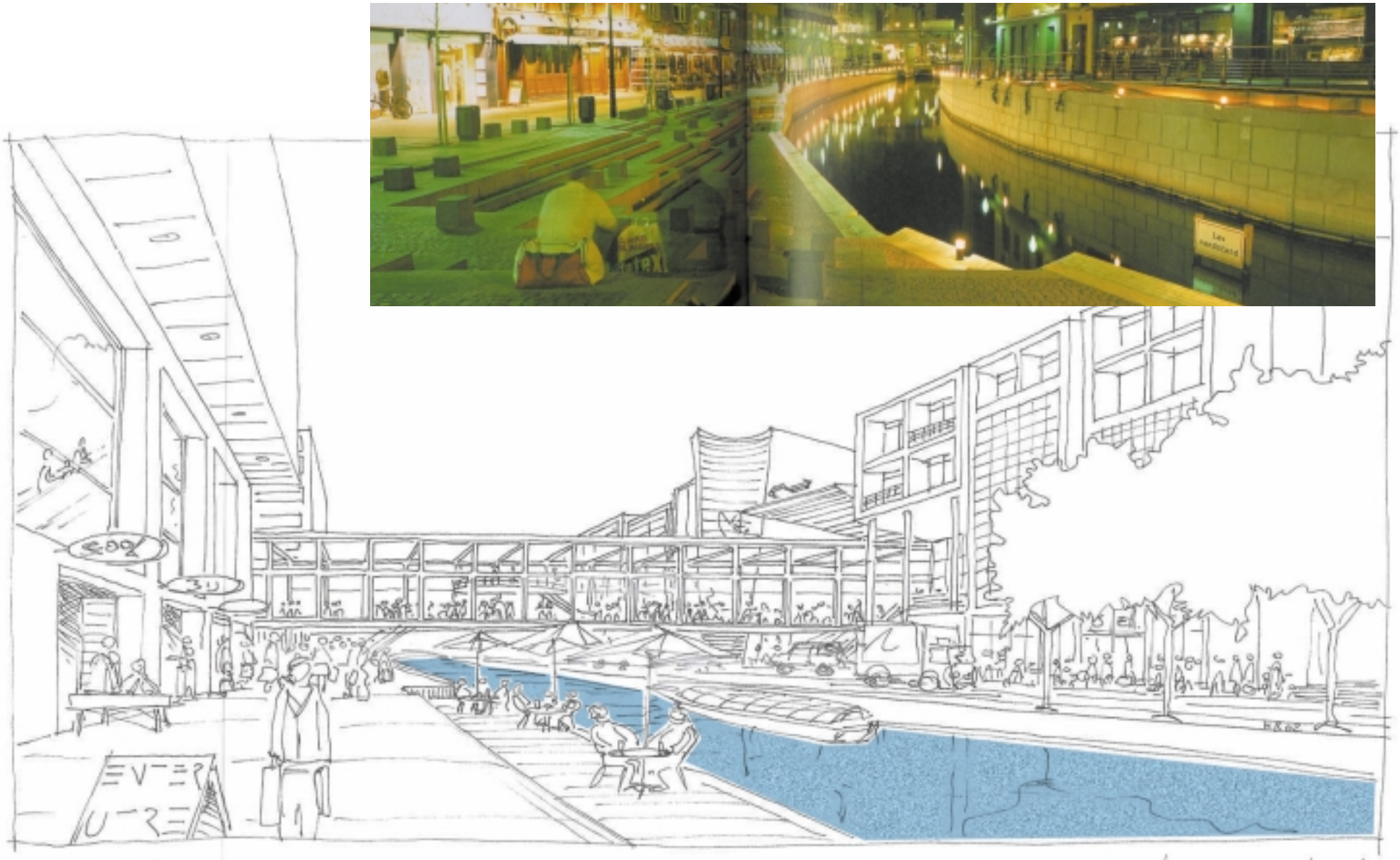
Tussen Catharijnesingel en Vredenburg wordt het niveauverschil tussen Hoog Catharijne en de binnenstad stapsgewijze overbrugd. De routes binnen Hoog Catharijne vertakken zich om aan te sluiten op de winkelcircuits in de binnenstad.

- *Muziekcentrum verhuist naar het Smakkelaarsveld. Op de vrijkomende plek aan het Vredenburg komen winkels met daarboven woningen.*
- *Het Vredenburgplein wordt een stadsplein met een kenmerkende inrichting (bijvoorbeeld met terrassen en een fontein).*
- *Het Vredenburgplein trekt meer publiek en wordt daardoor een aantrekkelijke locatie voor winkels.*
- *De markt kan op het Vredenburgplein blijven.*

Zone 4: Graadt van Roggenweg: beperkte herstructurering verkeerssituatie

De aanpassingen aan de Graadt van Roggenweg en het Westplein staan vooral in het teken van het goed bereikbaar maken van de Jaarbeurs, Hoog Catharijne en (nieuw) de OV-Terminal voor alle vormen van verkeer.
Herinrichting Graadt van Roggenweg en Westplein. Het Westplein blijft een verkeersplein. Het plein wordt efficiënter ingericht, zodat de hoeveelheid asfalt afneemt. Alle verkeer wordt op maaiveldniveau afgewikkeld. Op het Smakkelaarsveld komt de nieuwbouw van een muziekcentrum.

Catharijnesingel met kade en voorzetgebouwen



Catharijnesingel gezien vanaf kruising singel/Smakkelaarsveld, richting zuiden, met zicht op traverse van centrumboulevard over de singel

Sfeer 1

...bedrijvig, een ervaring op zich...

- *Ontmoeten*
- *Doen*
- *Ervaring*
- *Helder*
- *Verleidingen*

... doen ...

... helder ...

Programma in aantal en oppervlak binnen grenzen plangebied

Totaalprogramma

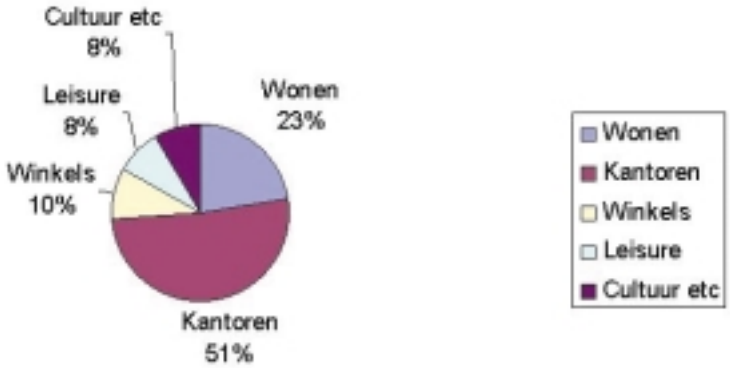
	Totaal
Wonen[1]	850
Kantoren[2]	240.000
Winkels & ondersteunende horeca[3]	45.000
Leisure	Diversen
Cultuur & publieksvoorzieningen	40.000

Verdeling programma naar zones

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Wonen[1]	130	305	230	185
Kantoren[2]	20.000	270.000	-50.000	-
Winkels & ondersteunende horeca[3]	-	-	45.000	-
Leisure	Diversen[4]	-	Diversen[5]	-
Cultuur & publieksvoorzieningen	Diversen[4]-	-	19.000[7]	21.000[6]

[1] *Aantal woningen (gemiddelde grootte 125 m²)*
[2] *Aantal vierkante meters BVO*
[3] *Aantal vierkante meters VVO*
[4] *Hotel, casino, bioscopencomplex, kunst & cultuur, entertainment, tentoonstellingsruimte, foodcourt*
[5] *Entertainment: o.m. bioscopencomplex, healthcentre, horeca, branchegerelateerde winkels*
[6] *Muziekcentrum gecombineerd met Tivoli en SJU*
[7] *Bibliotheek (ruimtelijke reservering)*

Plan 1



Functiekaart 1
Verdeling van functies op hoofdlijnen

... stenig en intensief, water als accent, laanbeplanting, markt op Vredenburg...

Legenda

HC1 winkels met daarboven kantoren/wonen
HC2 winkels met daarboven hotel/wonen/kantoren
K kantoren
W wonen
H hotel
J1 tentoonstellingen/congressen en grootschalige publieksactiviteiten
J2 congres/entertainment/horeca met mogelijkheid voor werken
J3 wonen (specifieke doelgroep), bijzondere doelen (onderwijs), kleinschalige kantoor- of praktijkruimten

Specifieke functies

1 Bibliotheek (reservering)
2 Moskee
3 Muziekcentrum
4 Casino
5 Bioscopencomplex
6 (musical)theater/ schouwburg
7 Foodcourt
8 Entertainment: *o.m. bioscopencomplex, healthcentre, horeca, branchegerelateerde winkels*

4. Plan A

Gespreid, ontspannen groei

De ambitie

Het oplossen van de problemen binnen het Stationsgebied, en wel op een manier die past bij Utrecht als groeiende (woon)stad met een centrumfunctie in de regio. Het Stationsgebied en omliggende stadsdelen en wijken worden weer met elkaar verbonden. Daardoor krijgt niet alleen het Stationsgebied maar ook de stad de kans om zich op een ontspannen manier verder te ontwikkelen.

De visie

Plan A is een breed opgezette nieuwe binnenstad met twee verbindingsassen en een gevarieerd karakter.
De verbindingsas (centrumboulevard) loopt van Merwedekanaal tot Vredenburg, door het hart van het Jaarbeursterrein, de Openbaar Vervoer Terminal en door Hoog Catharijne.
De tweede as (stadscorridor) verbindt de westelijke delen van de stad met de binnenstad, en loopt vanaf Leidsche Rijn via een zone tussen Graadt van Roggenweg en Leidsche Kade (Leidsche Rijn) via het Westplein tot Vredenburg.

Spreiding A

...winkelen en vermaken aan Centrumboulevard, cultuur en publieke functies aan Stadscorridor...

Plan A vernieuwt, én verbindt. Het Stationsgebied wordt hoogwaardig vernieuwd. En de verbindingen tussen het stadshart (en dus ook het Stationsgebied) en de stadsdelen verbeteren. In Utrecht zijn de wijken en het centrum slecht met elkaar verbonden. Zo is het spoor een in het oog lopende barrière. Maar er zijn er meer. De A2 en het Amsterdam Rijnkanaal scheiden het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn van de rest van de stad. Het Merwedekanaal en een door files verstopt Westplein/ 24 Oktoberplein zijn barrières tussen wijken als Kanaleneiland, Transwijk, Oog in Al en de binnenstad.

Plan A legt een verbinding tussen het westen van de stad en het centrum, zoals nu ook het oosten van de stad met het centrum verbonden is. Deze 'stadscorridor' is een aantrekkelijke zone vanuit westelijke wijken als Lombok, Oog in Al, Kanaleneiland en natuurlijk Leidsche Rijn, onder of over het spoor door naar de binnenstad. In de zone liggen pareltjes als de Munt, Molenerf en Park Welgelegen. De routes via de Graadt van Roggenweg (auto's) en Leidsche Kade (fietsers) worden opgewaardeerd. Het probleem van het Westplein wordt rigoureus aangepakt: het verkeer verdwijnt grotendeels ondergronds waardoor een veilige en aantrekkelijke oversteek naar de binnenstad mogelijk wordt. En het spoor is geen barrière meer door de brede en aantrekkelijke onderdoorgang of overgang. De Leidsche Rijn wordt voor kleine vaartuigen bevaarbaar. De bebouwing in de stadscorridor krijgt de kans om eveneens een kwaliteitsslag te maken.

De centrumboulevard, waar vooral een gelijksoortige concentratie van winkels, horeca en entertainment te vinden is, blijft één doorlopende route vanaf het Jaarbeursterrein tot aan het Vredenburg.

Plan A is het plan van de geleidelijkheid. De wijken gaan geleidelijk over in het centrum, de contrasten zijn niet scherp. De bouwhoogte in het nieuwe centrum is iets hoger, maar zoekt niet de tegenstellingen op. De functies zijn gespreid, zodat ook de overgangen tussen druk (boulevard) en rustig (andere routes) geleidelijk zijn.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van de binnenstad en de wijken onderling is belangrijk voor het functioneren van de stad als geheel. Plan A geeft ruimte voor verkeer van en naar de binnenstad en voor verkeer tussen de wijken. De gemeente investeert in verbetering van de doorstroming via een ondergrondse oplossing van het Westplein. Dit creëert een veilige bovengrondse verbinding voor de fietser en voetganger van Lombok en Vredenburg. De Catharijnesingel houdt een (beperkte) ontsluitingsfunctie. Doorgaand verkeer benut de buitenring.

Het openbaar vervoer en de transferia zorgen voor aanvullende bereikbaarheid. In beide plannen participeren de investerende partijen in het ontwikkelen van de transferia. De totale verkeersbelasting op de wegen van en naar het centrum mag niet verder groeien dan geluids- en luchtvervuilingsnormeringen toestaan. Dit is een verschil ten opzicht van plan 1, waar geen netto groei is toegestaan.

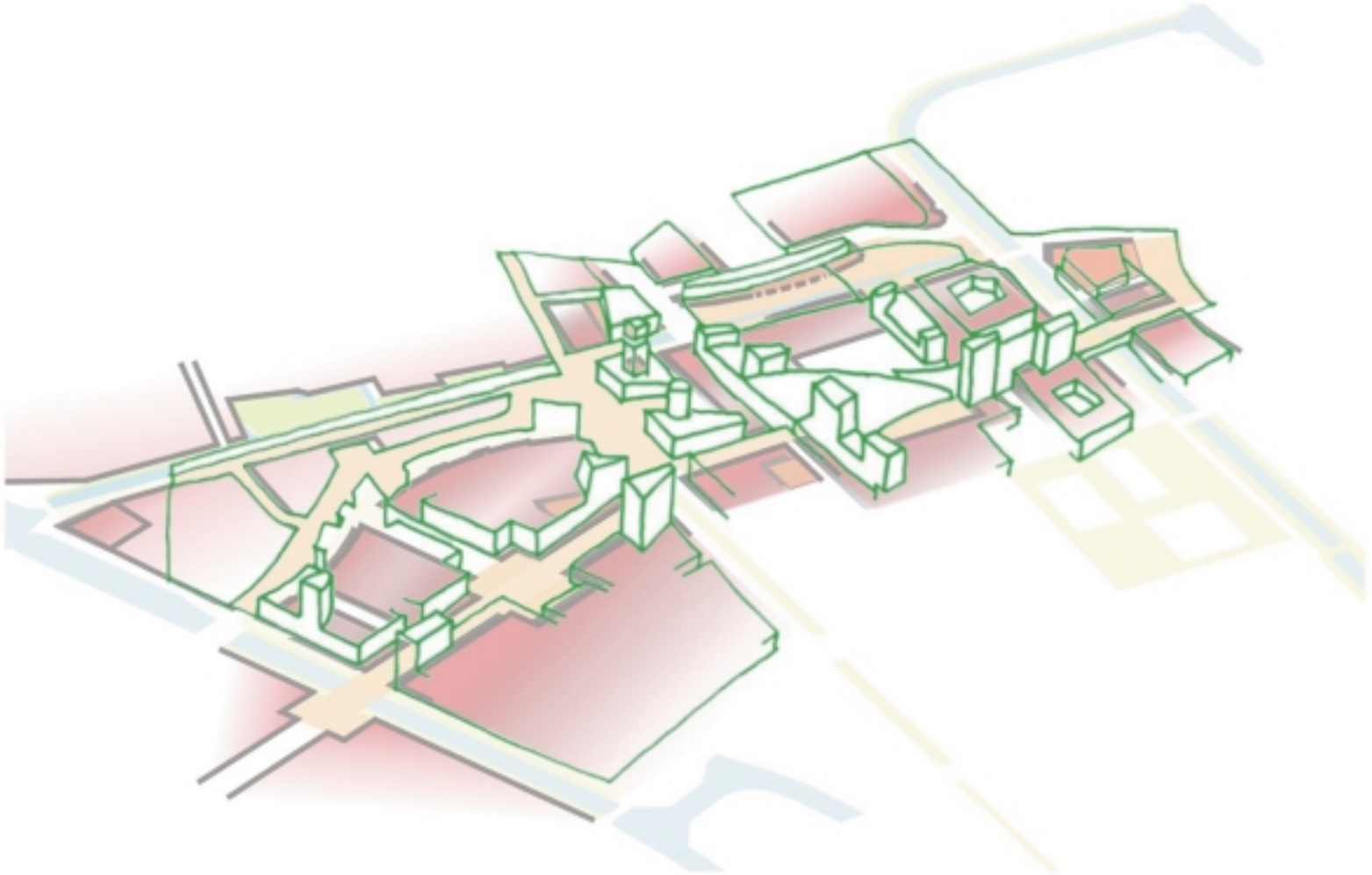
Net zoals in plan 1 wordt het tracé van de Zuidertunnel vrijgehouden; bebouwing die toekomstige aanleg bemoeilijkt, wordt niet toegestaan. Bij de uitwerking van het Masterplan na het referendum blijkt of realisatie binnen de planperiode noodzakelijk is.

Het aantal parkeerplaatsen groeit met 2500*.
De bewoners van de woningen rondom het Jaarbeursplein en rond Hoog Catharijne (+1180 woningen) parkeren in de garages van de OV-Terminal. Deze parkeerplekken worden dubbel gebruikt met de kantoren rond de terminal. Parkeerruimte die verloren gaat (bijvoorbeeld parkeergarage Jaarbeursplein) wordt in dezelfde omvang vervangen.

Het geheel aan ingrepen in plan A geeft armslag om de functies binnen het Stationsgebied breder te spreiden. De stadscorridor ontwikkelt zich tot een rustig aandoende, stedelijke route met daarlangs een aantal culturele en publieke functies (mogelijk de bibliotheek of het Stadskantoor), naast woningen en kleine kantoren. Ook tussen de bedrijvige centrumboulevard en de stadscorridor en aan de randen van het Stationsgebied wordt plaats ingeruimd voor nieuwe voorzieningen. Het klimaat binnen het nieuwe Stationsgebied is actief op sommige plekken, rustig op andere. Met het nieuwe Stationsgebied kan het centrum van Utrecht zich op een ontspannen manier verder ontwikkelen.

Plan A veroorlooft zich om over de grens van het plangebied te kijken en om wensen uit te spreken voor ontwikkelen aldaar.

** 2500 parkeerplaatsen in de OV-Terminal.*



Structuur A

... twee doorgangsroutes met dwarsverbindingen, barriéres naar rest van de stad geslecht ...

Het plangebied is ingedeeld in 4 zones (zie kaartje). Van west naar oost doorlopen we hieronder de zones en beschrijven de sfeer ervan.

Afbeelding: zones plangebied

Zone 1-3: Centrumboulevard, van Merwedekanaal tot Vredenburg

De centrumboulevard volgt de route vanaf het Merwedekanaal tot en met het Vredenburgplein. De boulevard is (iets minder) ruim opgezet en 24 uur per dag toegankelijk, mits veilig en beheersbaar. De boulevard is deels open, deels overdekt, en loopt voor het gevoel door van begin tot einde. Ook in plan A kunnen de cruciale investerende partijen (Corio, NS, Jaarbeurs en gemeente) hun eigen programma langs de as ontwikkelen.

- *Brede variatie in winkels. Klein en groot door elkaar, nieuw naast bekend*
- *De centrumboulevard blijft één doorlopende route vanaf Jaarbeurszijde tot aan Vredenburg*
- *Ingang van voorzieningen kan liggen aan de centrumboulevard of de stadscorridor. Daarom meer spreiding.*

Zone 1: Merwedekanaal: ruim wonen

In plan A komen woningen aan de westzijde van het Merwedekanaal; het op te stellen structuurplan Utrecht neemt deze woninglocatie mee. De grond behoort aan Jaarbeurs, defensie en gemeente. De opzet van de woonwijk is ruim met veel groen.

- *Mogelijk luxe villa's of losse appartementsgebouwen in het groen*
- *Oevers van Merwedekanaal: groen, singels, halfverharde paden*

Zone 1: Jaarbeursplein en -terrein: entertainment, congressen; verbindingen naar Graadt van Roggenweg.

Het Jaarbeursterrein krijgt een flinke opknapbeurt. Aan een plein op het Jaarbeursterrein komen ook in plan A grootschalige voorzieningen ten behoeve van kunst & cultuur, een food-court, een mediaplaza, een bioscopencomplex, een (musical)theater, een congresgebouw enzovoorts. De bebouwing aan het plein wordt onderbroken door dwarsstraten. De voorzieningen kunnen aan verschillende zijden ingangen krijgen.

- *De zone tussen Graadt van Roggenweg en centrumboulevard heeft twee voorkanten. Gebouwen richten zich niet alleen naar de centrumboulevard maar ook naar de Graadt van Roggenweg of de routes daartussen.*
- *Er komen dwarsverbindingen tussen beide routes en doorverbindingen naar Lombok en Leidsche Kade.*
- *Wonen óp het Jaarbeursterrein, boven andere functies is onderdeel van de planontwikkeling.*

Zone 2: Tussen Croeselaan en OV-Terminal: woontorens, water en groen

De Croeselaan wordt in plan A een stadsstraat met woningen en kantoren. Bebouwing heeft over de hele lengte ongeveer dezelfde hoogte. Op verschillende punten wordt het straatbeeld onderbroken door slanke woontorens, onder andere op het punt waar de Croeselaan en de OV-Terminal aansluiten op de Graadt van Roggenweg. De nieuwe stationsterminal geeft toegang tot treinen, bussen en trams. De terminalhal is ruim genoeg voor de verwerking van alle reizigers en passanten. Naast en wellicht boven de sporen komen gebouwen om te werken. Aan weerszijden van de spoorzone komen parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen. Het stationscomplex wordt veilig en aangenaam.

- *Meer ruimte voor stedelijk groen*
- *Minder aanleiding voor hoogbouw, wel voor accenten (landmarks)*
- *Uitbreiding - in de hoogte - van het Beatrixgebouw met ruimte voor kantoren of woningen*

Zone 3: Tussen OV-Terminal en Vredenburg: groene singel en winkelplein

Ook in plan A keert het water terug in de Catharijnesingel. De singel wordt in plan A minder stedelijk, breder en groener. Ruimte voor Zuidertunnel wordt vrijgehouden.

- *Singelachtige taluds met een groen karakter en bomen*
- *Woningen langs de singel, hier en daar voorzetgebouwen voor de huidige gebouwen*
- *Passage over de singel is breed, met winkels en ook een doorkijk over de singel*
- *Muziekcentrum blijft staan. Vredenburg wordt een levendig evenementenplein met voorzieningen voor culturele evenementen, omzoomd door winkels en horeca.*
- *Aan het Vredenburg ook ruimte geboden aan aanvullende culturele functies.*

Zone 4: Graadt van Roggenweg, Westplein: ongelijkvloerse oplossing, Stadscorridor

De doorgang van de Graadt van Roggenweg, via het Westplein naar de andere kant van het spoor wordt grondig herzien. Door verschillende ingrepen krijgt de doorlopende Stadscorridor vorm.

- *Een eventueel nieuw stadskantoor plaatsen langs de Graadt van Roggenweg.*
- *Kade langs Leidsche Rijn wordt attractieve fietsroute. De route voert onder andere langs de Munt, het Molenerf en Park Welgelegen.*
- *Ter hoogte van het Westplein wordt het doorgaande - en bestemmingsverkeer gescheiden. Het doorgaande verkeer (Graadt van Roggenweg) gaat ondergronds en het bestemmingsverkeer (de Leidsche Rijn en Kanaalstraat) bovengronds.*
- *Graadt van Roggenweg kan stedelijke route worden, met stevige voorgevels van woningen en werkplekken. Straat wordt vriendelijker, met meer groen.*
- *Ruimte voor markt op Westplein/kop van Lombok. Voetgangers en fietsers gaan via een breed viaduct onder of over het spoor veilig vanuit Lombok naar het centrum en terug. Woningen, kantoren of publieke functies in het gebied waar de route het spoor kruist, verhogen de sociale veiligheid.*

Leidsche kade vanaf Lombok naar oude Smakkelaarsveld

Blik langs de doorgang van de stadscorridor en de Leidsche Rijn onder het spoor.
Links het Westplein; voorbij het spoor rechts Hoog Catharijne

Catharijnesingel met talud en brede passage vanaf Vredenburgviaduct

Catharijnesingel gezien vanaf kruising singel/Smakkelaarsveld, richting zuiden, met zicht op traverse van centrumboulevard over de singel

...ontspannen en verrassend...

- *Verblijven*
- *Zijn*
- *Omgeving*
- *Verrassend*
- *Keuzes*

... omgeving ...

... keuzes ...

... zijn ...

... verblijven ...

... verassend ...

Programma in aantal en oppervlak
binnen grenzen plangebied

Totaalprogramma

	Totaal
Wonen[1]	1700
Kantoren[2]	190.000
Winkels & ondersteunende horeca[3]	35.000
Leisure	Diversen[4]
Cultuur & publieksvoorzieningen	40.000

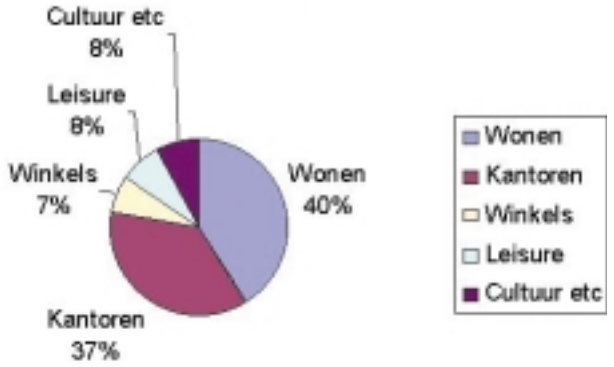
Verdeling programma naar zones

	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4
Wonen[1]	350	870	310	175
Kantoren[2]	10.000	205.000	-25.000	-
Winkels & ondersteunende horeca[3]	-	-	35.000	-
Leisure	Diversen[4]	-	Diversen[6]	-
Cultuur & publieksvoorzieningen	Diversen[4]	-	40.000[5]	-

[1] *Aantal woningen (gemiddelde grootte 125 m²)*
[2] *Aantal vierkante meters BVO*
[3] *Aantal vierkante meters VVO*
[4] *Hotel, casino, bioscopencomplex, kunst & cultuur, entertainment, tentoonstellingsruimte, foodcourt*
[5] *Muziekcentrum gecombineerd met Tivoli en SJU en ruimtelijke reservering voor bibliotheek*
[6] *Entertainment: o.m. bioscopencomplex, healthcentre, horeca, branchegerelateerde winkels*

Verdeling van functies

Plan A



Plan A

Verdeling van functies op hoofdlijnen

... wijd en ruimtelijk, groen als accent, laanbeplanting, markt op het Westplein ...

Legenda

HC1	winkels met daarboven kantoren/wonen
HC2	winkels met daarboven hotel/wonen/kantoren
K	kantoren
W	wonen
W+	wonen en mogelijk publieke functies
H	hotel
J1	tentoonstellingen/congressen en grootschalige publieksactiviteiten
J2	congres/entertainment/horeca met wonen en werken
J3	wonen (specifieke doelgroep), bijzondere doelen (onderwijs), kleinschalige kantoor- of praktijkruimten

Specifieke functies

1 Bibliotheek (reservering)
2 Moskee
3 Muziekcentrum Vredenburg
4 Casino
5 Bioscoop
6 (musical)theater/ schouwburg
7 Foodcourt
8 Entertainment: *o.m. bioscopencomplex, healthcentre, horeca, branchegerelateerde winkels*
9 Markt(gebouw)
10 Museum/kunsthal
11 Munt (museum)

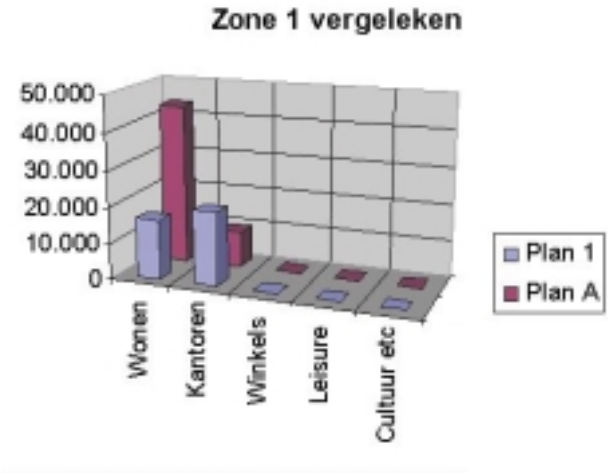
5. Uitgebreide verschillenanalyse 1 en A

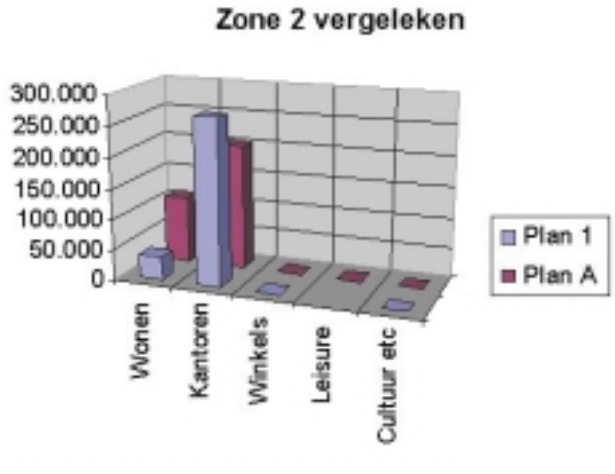
Plan A is niet een tweede fase van plan 1. Als de bevolking kiest voor plan A is de realisatie vanaf het begin verschillend.

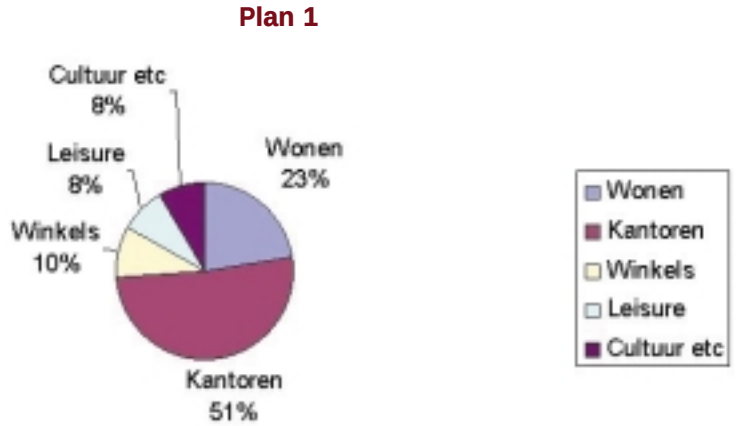
Bij Plan 1 zullen de functies hun plek zoeken aan de centrale as, en zullen zich naar binnen richten. Bij Plan A hebben functies de mogelijkheid de hoofdentree ook aan de stadscorridor te hebben, en dus meer naar buiten richten. Hoog Catharijne en Jaarbeurs richten zich bij hun herontwikkeling tevens naar de stadscorridor. Ook in Oost-Westverbindingen onderscheiden de plannen zich. Het Westplein wordt in Plan A anders, met een onderdoorgang, ingericht.

Door de spreiding van functies kan de bouwhoogte langs de centrumboulevard in A ook lager blijven.
Dit zijn redenen waarom plan 1 niet de voorloper van A kan zijn. De infrastructuur is aangepast op de plaats van de functies, en de geconcentreerde bouw langs de ene as in plan 1, de centrumboulevard, heeft plaatsgevonden.

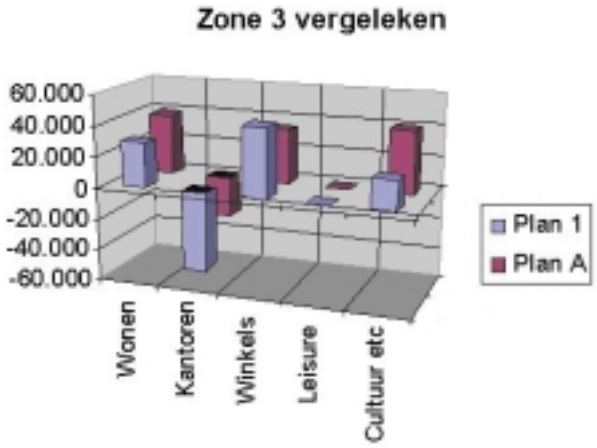
Noot
Het oppervlakte leisure is nog niet opgenomen omdat van een aantal leisure-functies nog geen volumegegevens bekend zijn.

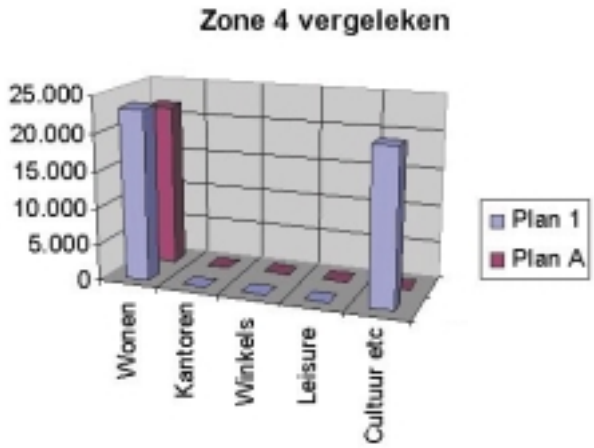




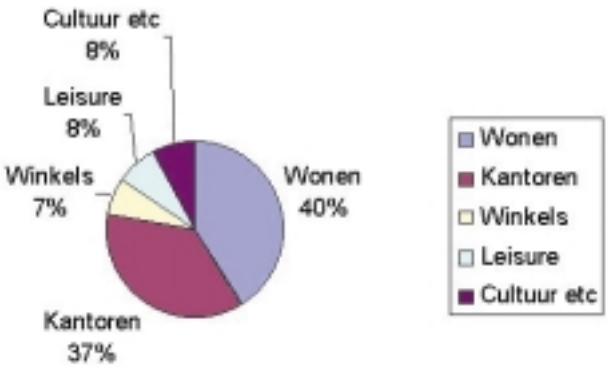


4
3
2
1


Zone 3 vergeleken
60.000
40.000
20.000
0
-20.000
-40.000
-60.000
Wonen
Kantoren
Winkels
Leisure
Cultuur etc
Plan 1
Plan A


Zone 4 vergeleken
25.000
20.000
15.000
10.000
5.000
0
Wonen
Kantoren
Winkels
Leisure
Cultuur etc
Plan 1
Plan A

Plan A


Cultuur etc
8%
Leisure
8%
Winkels
7%
Wonen
40%
Kantoren
37%
Wonen
Kantoren
Winkels
Leisure
Cultuur etc

	Plan 1	**Plan A**
Ambitie	Het oplossen van de vraagstukken binnen het Stationsgebied, en wel op een manier die past bij de status van Utrecht als grote stad en vervoers-knooppunt van Nederland. Utrecht bouwt in het Stationsgebied een nieuwe stedelijke zone, een gebied met (inter)nationale allure waar voor iedereen wat te doen is.	Het oplossen van de problemen binnen het Stationsgebied, en wel op een manier die past bij Utrecht als groeiende (woon)stad met een centrumfunctie in de regio. Het Stationsgebied en omliggende stadsdelen en wijken worden weer met elkaar verbonden. Daardoor krijgt niet alleen het Stationsgebied maar ook de stad de kans om zich op een ontspannen manier verder te ontwikkelen
Plan	een compact opgezette nieuwe binnenstad met één centrale verbindingsas met een zakelijk karakter	een breed opgezette nieuwe binnenstad met twee verbindingsassen en een gevarieerd karakter
Structuur	één grote centrale doorgang, aan-passingen in het gebied verder in het teken van centrumboulevard Centrumboulevard waaiert uit tussen Catharijnesingel en Vredenburg naar oude binnenstad, en sluit aan op de stegenstructuur	twee doorgangsroutes met dwarsverbindingen, barrières naar rest van de stad geslecht Centrumboulevard blijft één centrale doorlopende route vanaf het Jaarbeursterrein tot aan het Vredenburg
Spreiding	winkelen, ontmoeten en vermaken aan de boulevard van west naar oost.	winkelen en vermaken aan boulevard, cultuur en publieke functies aan de boulevard naar centrum en aan zijroutes
Sfeer	bedrijvig, een ervaring op zich	ontspannen en verrassend

	Plan 1	**Plan A**
Stadsgezicht	stenig en intensief, water als accent (kade, fontein), laanbeplanting, aan-leidingen voor hoogbouw langs stads-boulevard	groen en ruim, water als natuurlijk element (talud), gelijmatige bouwhoogte met meerdere beperkte hoogteaccenten
Bereikbaarheid	OV-Terminal +2.800 parkeerplaatsen Westplein op maaiveld Croeselaan, Catharijnesingel beperkte doorstroming Reservering Zuidertunnel	OV-Terminal +2.500 parkeerplaatsen Westplein verdiept Croeselaan beperkte doorstroming Catharijnesingel lokale ontsluitingsroute Reservering Zuidertunnel
Publieke functies	Aan Catharijnesingel of Jaarbeursplein markt op Vredenburg	Aan stadscorridor (inclusief stadskantoor) markt op Westplein
Cultuur	Aan centrumboulevard of aan Vredenburg (evenementenplein) Muziekcentrum Vredenburg nieuwbouw Smakkelaarsveld Ruimtelijke reservering bibliotheek Godebaldkwartier	Aan stadscorridor Muziekcentrum Vredenburg handhaven/verbouwen Ruimtelijke reservering bibliotheek Westplein
Financiën	+15 miljoen Euro	-91 miljoen Euro
Fasering	10-15 jaar	15-20 jaar
Kwantitatief Woningen Kantoren Detailhandel	 + 850 + 240.000 m^2 + 35.000 m^2 ,10.000 m^2 Vredenburg	 + 1700 + 190.000 m^2 + 35.000 m^2

Plan 1

saldo van kosten/opbrengsten x mln Euro

	Totaal	**Per jaar (15 jr)**
vastgoed	+164	+10,9
hoofdverkeersstructuur		
• station	0	0
• overig	-12	-0,8
openbare ruimte	-72	-4,8
	+80	+5,3
publieke voorzieningen		
• muziekcentrum	-6	-0,4
risico-opslag en algemene kosten	-59	-3,9
totaal	+15	+1,0

Plan A

saldo van kosten/opbrengsten x mln Euro

	Totaal	**Per jaar (20jr)**
vastgoed	+172	+8,6
hoofdverkeersstructuur		
• station	0	0
• overig	-16	-0,8
openbare ruimte	-158	-7,9
	-2	*-0,1*
publieke voorzieningen		
• muziekcentrum	-17	-0,9
risico-opslag en algemene kosten	-72	-3,6
totaal	**-91**	**-4,6**

Investeringsprogramma met vier pijlers

In Nederland en daarbuiten is het een algemeen bekend ervaringsgegeven dat ingrijpende binnenstedelijke herontwikkeling een zwaar beslag legt op gemeentelijke middelen. De situatie in Utrecht rondom het Stationsgebied is vanwege de bebouwingsaard en het beperkte grondeigendom van de gemeente zelf complexer dan waar dan ook in Nederland.

Voor plan 1 en A geven we respectievelijk € 0,62 en € 0,72 miljard uit. We zijn erin geslaagd voor plan 1 een volledige dekking te vinden. Voor plan A is de dekking 87% (€ 0,67 miljard). Door planoptimalisatie dient ook dit plan geheel dekkend te worden. Voor het geval dit niet (geheel) lukt neemt de gemeente in haar investeringsplanning een voorziening van € 91 miljoen. Dit is de maximale bijdrage van de gemeente voor de uitvoering van plan A.

Wanneer gemeenten het voortouw nemen in de planvorming en in dat kader structureel investeren in de openbare ruimte en publieke voorzieningen worden andere investeringen uitgelokt. Deze spin off van de gemeentelijke activiteiten leidt in het Stationsgebied tot een totale investering van circa € 2 miljard.

Wat de onderscheiden plannen de gemeente kosten, wordt bepaald door onrendabele investeringen (hoofdverkeersstructuur, openbare ruimte, publieke voorzieningen) en investeringen die geld opleveren (commercieel vastgoed). Het investeringsprogramma kent vier te onderscheiden pijlers met elk een eigen financieringskarakteristiek.

Hoofdverkeersstructuur
Deze pijler bestaat uit het station en de belangrijkste wegen die het Stationsgebied ontsluiten. De belangrijkste investerende partijen zijn: rijk (subsidie voor het station; reservering voor mogelijke Zuidertunnel), BRU en gemeente.

Openbare ruimte
In deze pijler gaat het om het invullen en verbeteren van de openbare ruimte, zoals straten, pleinen, water en groen. De belangrijkste investeerders zijn: rijk (subsidie voor de kwaliteit van de directe stationsomgeving) en gemeente.

Publieke voorzieningen
Het gaat hierbij om een investering in een nieuw of verbeterd muziekcentrum. De belangrijkste betalende partij is de gemeente.

Commercieel vastgoed
Deze pijler bestaat uit de investeringen in woningen, kantoren, parkeergarages en overige commerciële functies. De belangrijkste investerende partijen zijn: gemeente, NS Vastgoed, Corio en Jaarbeurs.

Kosten en opbrengsten van plan 1 en A
De geraamde kosten en dekking zijn indicatief. Gerekend is met een rijksbijdrage van € 303 miljoen. De ramingen voor de exploitatieopbrengsten zullen in onderhandelingen met marktpartijen definitief moeten worden gemaakt.

Plan 1 heeft een positief saldo (€ +15 miljoen). Plan A heeft een negatief saldo van € -91 miljoen. In het Stationsgebied is te weinig verdiencapaciteit om de ambities van de plannen 1 en A te realiseren.

Het tekort in plan A is hoger vanwege door met name de Westpleintunnel en de oost-west-verbinding bij de Van Sypesteijntunnel in plan A.

Dekking
De plannen 1 en A moeten financieel uitvoerbaar zijn. Daartoe moeten de investeringsprogramma's van beide plannen voldoende dekking hebben. De dekking bestaat uit subsidies van het rijk en exploitatieopbrengsten zowel van private partijen als gemeente. Omdat plan A een negatief saldo heeft zal de gemeente - als de Utrechters kiezen voor plan A - de dekking sluitend moeten maken met een voorziening in de gemeentelijke investeringsplanning.

Als door hogere kosten en/of lagere opbrengsten een hogere financiële bijdrage nodig is dan het beschikbaar taakstellend budget, dan zijn er twee mogelijkheden:

- *prioriteiten stellen binnen de plannen;*
- *hogere opbrengsten zoeken door meer commercieel vastgoed te realiseren.*

In beide gevallen moet worden afgewogen of het laten vervallen of uitstellen van onderdelen dan wel het bouwen van meer woningen en kantoren niet ten koste gaat van de kwaliteit en het karakter van de plannen.

Risico en sturing
De herontwikkeling van het stationsgebied duurt in plan 1 zo'n tien tot vijftien jaar en in plan A zo'n vijftien tot twintig jaar. En hoewel er vooraf dekking voor de kosten wordt geregeld, zullen zich in zo'n lange realisatieperiode altijd mee- en tegenvallers voordoen. Daarom zijn afspraken nodig

over *wie* de risico's van hogere kosten en lagere opbrengsten draagt, *hoe* met de risico's wordt omgegaan en *wat* de instrumenten zijn om bij tegenvallers te sturen. Lopende de realisatie zal risicobeheersing en sturing in principe plaatsvinden langs de volgende lijnen:

Beleidsthema's
Binnen de bandbreedtes van bereikbaarheid, leefbaarheid en cultuur worden de daarin opgenomen programma's bewaakt en verantwoord. Meevallers en tegenvallers worden in dit kader opgevangen.

Deelgebieden
Het Stationsgebied wordt opgedeeld in verschillende vlekken of deelgebieden. Mee- en tegenvallers worden in eerste instantie binnen de deelgebieden opgelost. Stedenbouwkundige, financiële en politiek-bestuurlijke criteria bepalen binnen en tussen de deelgebieden de fasering en de prioriteiten. Over elke vlek beslist de Raad afzonderlijk.

Projecten
Elk project heeft zijn eigen kosten-baten analyse. In hoeverre de Raad voor een project een onrendabele dekking accepteert, zal afhangen van de bijdrage van het project aan de kwaliteit van het gebied en de mogelijke spin-off in het gebied. De investeringsbeslissingen per project vinden plaats binnen de jaarlijkse begrotingcyclus.

7. Bijlagen

1. Participatietraject

2. Samenvatting CHER

3. Bestuurlijke kaders

Bijlage 1 - Verslag verwerking participatietraject

1. Inleiding
In de periode oktober - november 2001 heeft de gemeente Utrecht een participatietraject georganiseerd waarin gedurende het proces om te komen tot twee referendabele plannen, met betrokkenen van gedachten is gewisseld over de plannen. Hiervoor zijn bijeenkomsten georganiseerd met bewoners en andere belanghebbenden, en ook met deskundigen die geen direct eigenbelang hebben in het gebied. In deze bijeenkomsten zijn de bezoekers geïnformeerd over de ontwikkeling van de twee plannen voor het referendum en is men gevraagd om hierover mee te denken en te praten. Ter ondersteuning van de discussies is gebruik gemaakt van ondersteunende 'tools'. Hiermee konden deelnemers prioriteiten stellen aan de functies van het gebied (functietool) en konden beelden worden geselecteerd waarmee de identiteit van het gebied kon worden aangeduid (stijltool). Het verloop en de resultaten van dit participatietraject zijn vastgelegd in het participatieverslag dat op 27 november jl. is gepresenteerd. Daarnaast is er ook overleg gevoerd met de belangrijkste private investeerders zijnde Corio, Jaarbeurs en NS- Vastgoed. In dit overleg hebben deze partijen hun programmatische en commerciële belangen kenbaar gemaakt.

Dit verslag beschrijft op welke wijze de resultaten van participatie terug te vinden zijn in de nu voorgestelde referendabele plannen. Uiteraard zijn tijdens de dicussies die zijn gevoerd in de bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden, vragen gesteld en suggesties gedaan, die verder gaan dan hetgeen nu in de twee referendabele plannen tot uiting komt. De rijkdom aan beelden, ideeën en wensen die uit het participatietraject naar voren zijn gekomen, hebben grote waarde voor de verdere planvorming.

2. Ambitie en karakter
Het uitgangspunt voor het referendum is dat de twee voorgelegde plannen voldoende onderscheidend zijn en toch kunnen rekenen op committent. Het participatietraject dat is doorlopen was erop gericht om deelnemers in eerste instantie input te laten geven op de vraag "Wat voor stationsgebied past bij Utrecht?" en een beeld te krijgen van wat voor soort identiteiten aansprekend zijn. Uiteindelijk wordt straks vooral gekozen voor welke ambitie en karakter het nieuwe centrum moet krijgen.

Uit het participatietraject (zie uitkomsten Stijltool, Participatieverslag) is gebleken dat de eerdere titels "uitnodigend"en "uitdagend" volgens Utrechters de lading niet dekken; plannen A en 1 worden niet als tegenpolen gezien maar als twee zijden van één medaille. In de ontwikkeling en de beschrijving van de twee voorgelegde plannen is daarom getracht te bewaken dat de twee plannen niet tegengesteld van karakter en identiteit zijn. Daarnaast wordt de identiteit van het gebied bepaald door de verschillende functies die aan het gebied worden toegekend in combinatie met de wijze waarop deze functies over een gebied worden verdeeld en in hoe uiteindelijk de gebouwde omgeving en de omgeving eromheen (de openbare ruimte) vorm krijgt.

3. Functies
Het eindbeeld van de functietool (zie Participatieverslag) geeft aan in welke visuele rangorde de programmatische functies moeten terugkomen in de twee referendabele plannen. In eerste instantie moet Utrecht voortbouwen op het bestaande imago van winkelstad. Daarnaast wordt een mix van manieren van vrijetijdsbesteding (horeca, amusement, kunst & cultuur) en wonen kansrijk geacht om het stationsgebied de gewenste identiteit te geven. Deze functies hebben de meeste relatie met de openbare ruimte en vergroten de sociale veiligheid. Openbaar vervoer wordt minder geschikt geacht als identiteitsbepalende functie. Dit geldt ook voor kantoren vanwege de lage interactie met de openbare ruimte.

Hierna wordt per functie de voornaamste aandachtspunten en kansen die tijdens de bijeenkomsten aan de orde zijn gekomen genoemd en aangegeven hoe deze functies zijn verwerkt in de twee referendabele plannen, afgestemd met de belangen van de investerende partijen. Punten waar niet direct op wordt ingegaan zijn uitgangspunten bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Stationsgebied nà het referendum.

Retail

Input uit participatie

- [E] Voortbouwen op imago als winkelstad; aanvullen met vrijetijdsbestedingen.
- [E] Meer verschil in branchering tussen HC en binnenstad.
- [E][W] Door winkelen in HC te combineren met horeca en leisure, betere verblijfsfunctie creëren in HC en meer koopkrachtbinding.
- [A] Verbeteren van de autobereikbaarheid van Utrecht.
- [A] Geen uitbreiding van het winkelgebied aan de westzijde.
- [A] Aanknopingspunten en interactie tussen HC en binnenstad is van belang.
- [A] Beste mogelijkheden voor een sterk winkelgebied liggen aan de oostkant van het station.

[E] Input uit expertbijeenkomst
[W] Input uit wijkbijeenkomst
[C] Input uit clusterbijeenkomst
[A] Input uit alle soorten bijeenkomsten

Verwerking in plannen
In beide referendabele plannen wordt uitgegaan van een uitbreiding van het huidige Hoog Catharijne met ca. 35.000 m2 vvo. Deze uitbreiding wordt gerealiseerd middels voorzetgebouwen en met een uitbreiding van het Gildenkwartier richting het spoor. Er worden geen retailfuncties aan de westzijde van het spoor gepland. In plan A wordt de huidige plek van Muziekcentrum Vredenburg als extra ontwikkellocatie voor retail opgenomen. NS Vastgoed heeft de wens om in de OV- terminal 6.000 m2 retail te realiseren die vooral reizigersgebonden is.

Cultuur, leasure & entertainment

Input uit participatie

- E Westkant uitstekende locatie voor theatervoorzieningen etc.. indien de juiste stedelijke omgeving wordt ontwikkeld.
- E Vestiging van culturele voorzieningen aan de westkant is kans om identiteit te bepalen.
- E Ontwikkeling stationsgebied moet gepaard gaan met visie op de stad en regio Utrecht.
- W Grootschaliger activiteiten aan de westzijde ten opzichte van oost, bijv. Centraal Museum met Bibliotheek (Infotainment)
- W Bioscoop: Multiplex of Cultiplex.

Verwerking in plannen
In beide plannen is het uitgangspunt dat Jaarbeurs op de huidige locatie blijft, en kunnen de Jaarbeursactiviteiten worden verbreed tot zowel dag- als avondgebruik voor tentoonstellingen, congressen en entertainment. Functies die op het Jaarbeursterrein mogelijk worden zijn: een hotel, casino, foodcourt, kunst & cultuur en een bioscopencomplex. Daarnaast worden doordat het kantooroppervlak van het Gildenkwartier wordt verkleind met 24.000 m2, leasure-activiteiten in Hoog Catharijne mogelijk gemaakt. Corio gaat daarbij uit van een amusementsconcept met een multicinema, discotheek, health centre, horeca, bowling etc...
Een muziekcentrum gecombineerd met Tivoli en SJU is in beide plannen opgenomen: in plan 1 als nieuwbouw op het Smakkelaarsveld, in plan A als verbouw op de huidige locatie van het muziekcentrum Vredenburg. In beide plannen is ruimte gereserveerd voor het realiseren van een centrale bibliotheek (indien daar later toe wordt besloten).

De situering van publieke functies heeft direct verband met de ambitie van elke van beide plannen; in plan A zijn de publieke functies gesitueerd langs de Stadscorridor, terwijl in plan 1, de centrumboulevard en de Catharijnesingel de publieke functies gaan herbergen.

Wonen

Input uit participatie

- E Integratie van woonfuncties in stationsgebied moet zichtbaar en herkenbaar zijn en een eigen karakter hebben.
- W Toegangen tot woningen: zichtbaar en op de routes (niet in winkelcentrum)
- A “Wonen is een must”
- A Markt voor tweeverdieners en gemaksmensen, maar ook senioren; woontorens, luxe stadsvilla’s en pied à terres; menging van woningsoorten.

Verwerking in plannen
Het toevoegen van woningen in het stationsgebied is een uitgangspunt bij de ontwikkeling. Het aantal woningen en het karakter van het wonen in het stationsgebied verschillen in de referendabele plannen.In plan A wordt uitgegaan van beduidend meer woningen en minder kantoren ten opzichte van plan 1. In plan 1 zijn de woningen voornamelijk gesitueerd aan de randen van het Jaarbeursterrein, te weten de Croeselaan en langs het Merwedekanaal, langs de Catharijnesingel en aan het Vredenburg. In plan A komt een groot aantal woningen aan het Jaarbeursplein. Ook is wellicht sprake van woningen òp het Jaarbeursterrein. Belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het wonen, is de leefomgeving en de “zichtbaarheid” van het wonen.

Openbaar Vervoer (terminal)

Input uit participatie

- E Wel of niet stapelen van functies boven op het station zou een essentiële referendumkeuze moeten zijn (vb. Den Haag).
- E Mobiliteit mag best gezien worden (profilering als belangrijkste vervoersknooppunt in Nederland)
- C Voorstel voor een lange straat met brede stoep op maaiveld om ‘stroom’ te organiseren (vb. Breda en Amersfoort)
- C Busstation is het moeilijkste onderdeel van de terminal.
- A Toegang OVT via stationsplein of een soort boulevard.
- A Voetgangsstroom op niveau 1 moet echt openbaar zijn (‘vrij’ voelen).
- A Verbinding tussen Oost en West.

Verwerking in plannen
Het concept van de OV-terminal, waarin passagiers vanuit een platform boven de sporen naar alle vervoersmodaliteiten afdalen is niet-referendabel. De OV-terminal en het genoemde passagiersplatform is in 24 uur per dag toegankelijk voor voetgangers en maakt deel uit van de centrumboulevard.

Kantoren

Input uit participatie

- [E] Herkenbare begane grond, voordeur van gebouwen aan de openbare weg.
- [E] Werken aan visie op de stad en het gebied, positionering van Utrecht.
- [E] Eerst openbare ruimte ontwerpen en dan de functies eromheen.
- [E] Voorkeur voor frontoffice ontwikkeling ter bevordering van de levendigheid.
- [E] Hogere huren kunnen samengaan met meer aandacht voor ontwerp van bebouwing en de omgeving.
- [E] Stationsgebied geschikt voor hoofdkantoren van regionale en nationale bedrijven.
- [E] Stadskantoor aan de westzijde van het stationsgebied is goede bestemming.
- [E] Overbouwing sporen is wenselijk maar kostbaar. Voorstel van een park boven sporen met aangrenzend kantoorontwikkeling.
- [C] Passend bij profiel Utrecht
- [C] Overzichtelijk, helder en duidelijk en niet massaal en kolossaal.
- [A] Mix met wonen geeft 's avonds levendigheid in het gebied (functiemenging).

Verwerking in plannen

De uitbreiding van kantoren is gelimiteerd doordat hierover afspraken zijn gemaakt in het Collegeprogramma 2001-2006 en in regionaal verband. Kantooruitbreiding is voornamelijk geconcentreerd aan de westzijde van het station. Met NS Vastgoed zijn afspraken gemaakt over de realisatie van 175.000 m2 kantoren op termijn aan de westzijde van de spoorbundel.
In plan 1 wordt daarnaast uitgegaan van de ontwikkeling van kantoren op het Jaarbeursterrein en het Jaarbeursplein. In plan A worden in totaal minder kantoren gerealiseerd dan in regionaal verband mogelijk is en blijft de kantooruitbreiding beperkt tot de westzijde van het station. Vooralsnog wordt in beide plannen er nog niet van uitgegaan dat de sporen, afgezien van het deel over de sporen dat deel uitmaakt van de stadsboulevard, verder worden overbouwd.

Integraal programma

Input uit participatie

Over het combineren van de hierboven genoemde functies tot een *integraal programma* voor het Stationsgebied zijn de volgende aandachtspunten genoemd:

- [E] Visie op Utrecht als vertrekpunt voor een visie op het stationsgebied ("een vuist durven maken").
- [E] Duurzame en heldere ruimtelijke structuur
- [E] Faciliteer mobiliteit
- [A] Verknoop Hoog Catharijne met de oude binnenstad
- [A] Oost en West mogen twee verschillende werelden zijn.

Verwerking in plannen

In de nu voorliggende referendabele plannen zijn deze aandachtspunten ook verwerkt in de opzet van de stedenbouwkundige structuren van beide plannen.

Openbaar gebied

Input uit participatie

In samenhang met de programmatische invulling van het stationsgebied is de inrichting van het openbaar gebied en de bereikbaarheid van het stationsgebied een terugkerend punt van aandacht voor zowel bewoners en belanghebbenden als voor de private investeerders.

- [C] Herstel van de singel: ontwerp van de singel mag best eigentijds zijn. Oever is sfeerbepalender dan het water.
- [C] Leidsche Rijn is van belang als (bevaarbare) verbinding tussen oost en west.
- [C] Fysieke en sociale veiligheid essentieel onderdeel van de plannen.
- [C] Aandacht voor de aansluiting met Lombok en Dichterswijk.
- [C] Stationsgebied moet aan beide kanten op de stad aansluiten.
- [C] Stationsplein met winkels en horeca.
- [C] Er zijn al voldoende pleinen. Geen extra stationsplein creëren; een leeg plein is geen aanwinst.
- [W][C] Menselijke maat.
- [W][C] Pleinen, water en groen.
- [W] Aandacht voor beheer!
- [W] Openbaar gebied naar buiten brengen.
- [A] Verbeteren oost-west verbinding

Verwerking in plannen

De inrichting en de beleving van de openbare ruimte bepaalt in belangrijke mate de identiteit van elk van de twee referendabele plannen. In plan A is de aandacht voor de aansluiting met Lombok en Dichterswijk explicieter aanwezig. Het herstel van de Catharijnesingel is niet referendabel, het water komt in beide plannen sowieso terug, de sfeer door de inrichting van de oevers wèl. In plan 1 is het karakter van de inrichting van de openbare ruimte stedelijk met water accenten; de Catharijnesingel wordt hierin begrensd met een stedelijke kade. In plan A is de opzet van de openbare ruimte groen en ruim van karakter; de Catharjnesingel is hierin begrensd met groene taluds.
Het huidige Jaarbeursplein wordt in beide plannen anders ingericht, waardoor het niet meer aan de Croeselaan is gesitueerd, maar daar als het ware onderdeel van uitmaakt. Vanuit de planvorming voor de OV-Terminal is voorgesteld om aan de oostzijde van de toekomstige OVT een stationsplein (het Zuidplein) te maken.
De rol van het openbaar gebied in het aantrekkelijker

maken van het verblijfsklimaat van het stationsgebied is in beide plannen nadrukkelijk aanwezig.

Verkeer en vervoer

Input uit participatie

- [E] Ontmoedigen van doorgaand verkeer; geen autoverkeer van oost naar west.
- [E] [C] Werkverkeer faciliteren met transferia aan de rand van de stad, in combinatie met shuttlediensten (HOV).
- [W] Veilige fiets- en wandelstromen (gescheiden).
- [A] Autobereikbaarheid verbeteren.

Verwerking in plannen

In beide plannen wordt de Croeselaan een stadsstraat met een beperkte verkeersbelasting, zodat de oversteekbaarheid ervan wordt verbeterd. Voor de doorstroming van het verkeer ter plaatse van het Westplein wordt in plan A voor een oplossing gekozen waarin er sprake is van een verdiepte afwikkeling van het verkeer. In plan 1 is sprake van een langzaamverkeersroute (oost-west) langs de Leidsche kade.

Parkeren

Input uit participatie

Met het toevoegen van functies dient ook rekening te worden gehouden met de uitbreiding van parkeergelegenheid in samenhang met de autobereikbaarheid.

Verwerking in plannen

In de OV-terminal worden in ieder geval 2500 parkeerplaatsen gerealiseerd (niet referendabel). Ook zullen er afspraken gemaakt worden met onder meer de Jaarbeurs over het ontwikkelen en benutten van transferia. Daardoor kan de piekbelasting van de huidige parkeervoorzieningen worden afgevlakt. Het huidig parkeerareaal van de Jaarbeurs kan dan worden verkleind, zodat er ruimte vrijkomt voor andere functies.
Alle investerende marktpartijen zijn het er in hoofdlijnen ermee eens dat er een gemeenschappelijk parkeerbeleid moet komen voor het totale parkeerareaal in het Stationsgebied.

Gebouwde omgeving

Input uit participatie

Over de uiteindelijke stijl en identiteit van de gebouwde omgeving zijn de volgende aandachtspunten meegegeven die met name bij de verdere uitwerking van de plannen van belang zullen zijn:

- [E] Menselijke maat met duidelijke landmarks.
- [C] Herkenbaarheid van gebouwen (m.n. die met publieke functies).
- [C] Monumentale sfeer met een eigentijds karakter en verschillende bouwstijlen.
- [W] Gevels moderniseren/ hergebruiken.
- [W] Bouwen met lef (architectonische hoogstandjes en toparchitecten)
- [A] Combinatie van oud en nieuw en contrast tussen klassiek en modern. Chique met een menselijke maat, moderne gebouwen, uitdagende architectuur en intensief ruimtegebruik.
- [A] Menselijke maat, kleinschaligheid en leefbaarheid, maar wel realistisch, bijv. belang van infrastructuur en parkeren.

Verwerking in plannen

In beide plannen wordt Hoog Catharijne voorzien van voorzetgebouwen waardoor de uiterlijke verschijning van de gebouwen een behoorlijke 'face-lift' krijgen. In plan 1 is daarvoor langs de Catharijnesingel meer ruimte, in plan A zal slechts hier en daar langs de Catharijnesingel voorzetbebouwing mogelijk zijn.
In beide plannen zal het muziekcentrum Vredenburg/Tivoli een heel herkenbaar gebouw zijn. Voor een bibliotheek kan in plan A ruimte worden gereserveerd op het Westplein. In plan 1 kan de bibliotheek worden ingepast in het Godebaldkwartier.
Alhoewel in beide plannen sprake is van functiemenging, zal in plan A sterker worden gevarieerd in schaal en in kwaliteitsniveau van voorzieningen. Voor plan 1 zal de functionele indeling, en dus schaal en kwaliteitsniveau helderder, eenduidiger en voorspelbaarder zijn.

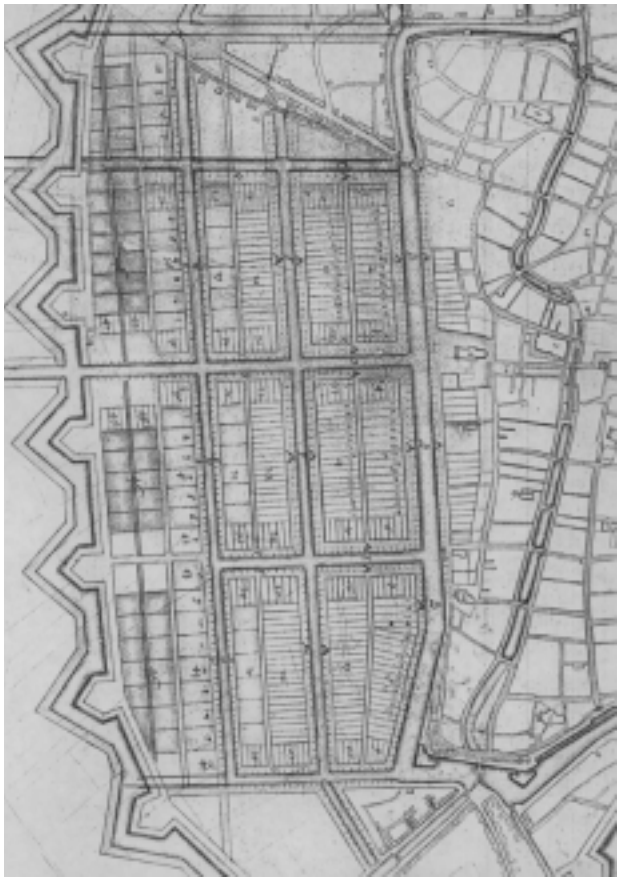
Inleiding
We hebben twee referendabele plannen (A en 1) voor het stationsgebied ontwikkeld, die in dit rapport zijn beschreven. De twee plannen zijn stedenbouwkundige ontwikkelingsstrategieën met een eigen karakteristiek, waarbij in verschillende mate rekening is gehouden met het versterken en terugbrengen van historische elementen die aanwezig zijn en waren in het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van de Cultuurhistorische Effectrapportage (CHER) uit 1995. In de CHER wordt voor de verschillende onderdelen van het plangebied de historische ontwikkeling beschreven, aangevuld met foto- en kaartmateriaal. Deze paragraaf licht op basis van citaten uit de CHER beknopt de algemene historie van het plangebied toe en noemt de ruimtelijk structurerende elementen. Vervolgens wordt vermeld welke elementen van de beschreven historische ontwikkeling we in de plannen gebruiken.

Belang van cultuurhistorische waarden
Zoals iedere stad blijft Utrecht zich vernieuwen. Dit is een doorlopend proces door en voor de samenleving. Iedere periode levert zijn cultuurhistorische bijdrage aan dit geheel en volgende periodes kunnen vorige bijdragen waarderen en gebruiken of negeren en opheffen. Er ontstaan steeds nieuwe behoeften die vragen om nieuw of gewijzigd ruimtegebruik, waarvoor vroegere ingrepen veranderd moeten worden of plaats moeten maken voor nieuwe ingrepen. Ooit goed bedoelde ingrepen worden later, in een nieuwe tijd, als ongewenste beschouwd, waaraan een positieve wending moet worden gegeven. Andere aspecten maken plaats om te kunnen voorzien in nieuwe behoeften.
Als men bewust ingrijpt in de vorige bijdragen van vernieuwing kan dit leiden tot een optimalisatie van de kwaliteit van de stad als geheel. Zoniet, dan bestaat het risico dat men onnodig wezenlijke waarden opgeeft die niet meer terug te winnen zijn, wat te beschouwen is als een rendementsverlies voor de potentiële kwaliteit van de stad.
Het is daarom van belang om de cultuurhistorische waarden in het plangebied te bepalen en aan te geven welke rol deze kunnen en zullen spelen in de twee referendabele plannen.

Geschiedenis van het plangebied
De oud-burgemeester Moreelse ontwerpt in 1664 een uitbreidingsplan met een rechthoekige grachten- en wegenverkaveling op de plek waar nu het stationsgebied ligt (zie afb.1).
Het was zijn bedoeling om op de plek van het huidige stationsgebied het nieuwe stadscentrum te maken, hetgeen nu dus ook gebeurd is. “ De centrale ruimtelijke as was recht op de Mariakerk en de Domtoren gericht. Deze Mariagracht en beide andere dwarsgrachten, de Geertegracht en de Leidse Vaart, waren bewust bedoeld als verbindende schakels met het oude stadshart.”
Parallel aan de Catharijnesingel kwamen de Herengracht (westzijde Stationsplein), de Bloemgracht (Kruisvaart) en de Blekersgracht (Croeselaan). Deze grachten kregen de verzamelnaam de Moesgrachten, omdat door het einde van de ‘Gouden Eeuw’ rond 1670 de economische groei stagneerde, waardoor er van de geplande woningbouw niets terecht kwam en langs de grachten enkel moestuinen bleven. De zo ontstane rechthoekige verkaveling bepaalt nog steeds de structuur van het huidige plangebied.

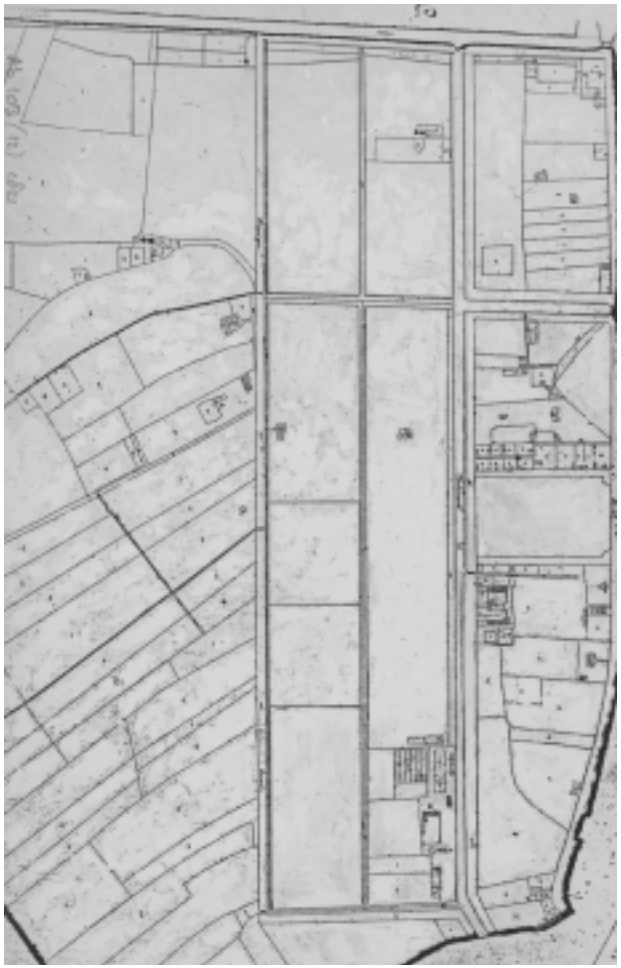
Tijdens de vorming van het Plan Moreelse legde men de laatste hand aan de verbetering van de trekvaart tussen Leiden en Utrecht, waarbij de krommingen in de Oude Rijn werden kortgesloten. “In 1664 werd ook het laatste deel van de route kortgesloten door het graven van een rechte verbinding tussen Oog en Al en de Catharijnepoort, de Leidse Vaart (nu Leidse Rijn)...De Leidse Vaart werd door Moreelse ingepast als de meest noordelijke van de nieuwe dwarsgrachten. Bij de poort werd een havenkolk gegraven (oostelijk deel Smakkelaarsveld), waar schepen konden aanleggen en omkeren.”

Afb.1: Ontwerp voor stadsuitbreiding uit 1664: Plan Moreelse



“Wat er na de aanleg van het grachtenstelsel van het Plan Moreelse in 1664 overbleef van de middeleeuwse verkavelingsstructuur bleef in hoofdzaak beperkt tot het gebied buiten de Croeselaan. Deze structuur is hier nu nog herkenbaar in een deel van de schuin weglopende verkaveling van de bebouwing (Jaarbeurs) en aan de overzijde van het Merwedekanaal“ (zie afb.2).

Omdat het gebied niet gevuld was met harde bebouwing maar toch vlak naast het centrum van de stad lag, was het voor de Spoorwegen een makkelijke beslissing om hier het station te vestigen. In 1843 geschiedde de aanleg van de spoorlijn. Enkele jaren later werd het aantal sporen verdubbeld waardoor de eerste (meest oostelijke) Moesgracht gedempt werd. Tussen het Stationsplein en de Singel ontstond een stationswijk, zoals in vele andere steden. “Deze wijk is te beschouwen als een verlate en gewijzigde uitvoering van het Plan Zocher uit 1829. De stationswijk is geheel verdwenen bij de bouw van Hoog Catharijne. Alleen de namen van de straten bleven bewaard.” “De huidige bebouwing van Hoog Catharijne tussen Singel en spoor vormt een moderne invulling van de bouwblokken van de Stationswijk... Het is daardoor in principe ingepast c.q. inpasbaar in de hoofdstructuur die feitelijk door het grachtenstelsel van het uitbreidingsplan in 1664 werd bepaald.”



“De hoofdstructuur van het gebied is opgepakt in het Plan Berlage (1920/24), waaraan de Croeselaan zijn belangrijke rol ontleent.” Daartoe werd“... in 1928 de Moesgracht in de Croeselaan gedempt...”

Afb.2: Realisering van Plan Moreelse: Situatie 1832

Aan de noordkant van het stationsgebied groeit voor 1900 tussen de Vleutense Vaart en de Leidse Vaart de wijk Lombok volgens een ribbenkaststructuur met als centrale as de Kanaalstraat. Door de verbredende spoorzone en een reeks verkeersvoorzieningen raakt de Kop van Lombok eind jaren 30 geïsoleerd van de rest van de wijk (zie afb.3). In de jaren 70 werd "...ter verhoging van de capaciteit...de verkeersstructuur ingrijpend herzien, waarvoor een belangrijk deel van de Kop van Lombok werd gesloopt. Daarmee ontstond het Westplein, een naam die hier alleen het oppervlak van de verzamelde verkeersstructuren aanduidt maar nooit als stedelijke ruimte, en dus als plein, vorm gekregen heeft. De randen sluiten vrij structuurloos op deze ruimte aan."

Plannen in de jaren 60 van de 20ste eeuw voor een rondweg ter plaatse van de singels resulteerden na veel weerstand in de uitvoering van slechts een fragment ervan, waarvoor de Catherijnesingel ter plaatse van het stationsgebied gedempt werd. "Daardoor is aan de stadszijde de grens tussen 'groene singel' en de 'kaden' bij het Willemsplantsoen vervaagd."

Afb.3: Kop van Lombok ter plaatse van het Westplein, vóór en na aanleg Leidseveertunnel (1938/1940)

De Catharijnesingel

INPUT UIT CHER

"De singelgordel omsluit sinds kort na 1122 de stad, thans binnenstad, en is als kader een wezenlijk deel van de stedelijke hoofdstructuur...Aan de zuidrand .. , bij de lijn Mariaplaats-Moreelsepark, bevindt zich sinds Zocher de grens tussen het parkkarakter van de zuidelijke singelgordel en het meer stedelijke karakter met kaden en strakke bomenlanen van het noordelijke deel van de singelgordel." De kademuur zat aan de stadskant van de Catharijnesingel (zie afb.4), terwijl de 'buitenkant' een groene taludwal had.

VERWERKING IN PLANNEN

In beide plannen keert het water in het gedempte deel van de singel terug, maar het karakter van de singel verschilt. In het stedelijke plan 1 krijgt de Catharijnesingel aan beide zijden stenen kademuren. Langs de singel komen woningen te staan , zoals dat vroeger langs de Rijnkade het geval was. Het meer groene plan A zet de groene taludwallen zoals die in het zuidelijk deel van de singel zichtbaar zijn door naar het noorden. Deze worden voorzien van de strakke bomenlanen conform de historische situatie.

Afb.4: De singel ter hoogte van de Rijnkade, ca. 1940

De Croeselaan

INPUT UIT CHER

In de 18e en 19e eeuw liep langs de Croeselaan de derde Moesgracht die werd begeleid door dubbele bomenrijen (zie afb.5). “ In 1928 werd de Moesgracht in de Croeselaan gedempt, maar bleef als structurerend element herkenbaar in de vorm van een brede groene middenberm met een dubbele bomenrij.” Langs de laan ontstond een bebouwing met een continue rooilijn. “ In het noordelijke deel is de Croeselaan nu echter zeer verbrokkeld door schaalvergroting, openlegging van de rooilijnen, verlegging van de oostelijke rijbaan, discontinuïteit in de structurele boombeplanting op de brede middenberm...”

Afb.5: De Croeselaan als 17e eeuwse gracht met bomenlaan, ca. 1920

VERWERKING IN PLANNEN

In beide plannen wordt de Croeselaan weer een rechte laan met bebouwing. De kenmerkende laanbeplanting in het Plan Moreelse -waaronder de Croeselaan- komt meer tot uitdrukking in het groene karakter van plan A. De Croeselaan wordt in dit plan een meer open verbinding met ruimte voor stedelijk groen. Dit komt tot uitdrukking in de continue middenberm met bijbehorende dubbele bomenrij. In plan 1 is de laan een fraaie stadsstraat met een verdichte stedelijke structuur.

De Leidsche Rijn en Lombok

INPUT UIT CHER

In 1665 werd de Leidse Vaart gegraven, “ die als onderdeel van het Plan Moreelse de verbinding moest leggen met het nog resterende deel van de Leidse Rijn.” “ Deze verbond sindsdien de scheepvaartroute vanaf Oog in Al regelrecht met de stadsbuitengracht “, de Catharijnesingel en werd “...een nieuwe ruimtelijke hoofdas” (zie afb.6) “ In de ruimte voor de Catharijnepoort werd de nieuwe Leidse Vaart verbonden met de bescheiden aanlegplaats aan het eind van de Vleutense Vaart in de vorm van een veerhaven voor trekschuiten en beurtschippers “, die de uiterste punt van de Kop van Lombok vormde. Eind jaren 20 is de binnenhaven gedempt en de eerdergenoemde verkeerskundige ingrepen en de verbredingen van het spoor hebben in de loop der tijd Lombok letterlijk ‘een Kopje kleiner gemaakt.’
Voor de Leidsevaart/Leidseweg is een belangrijke rol weggelegd in de functionele en psychologische verbinding met het ‘verre westen’, de ontwikkelingslocatie Leidsche Rijn.

Afb.6: De Leidse Vaart (nu Leidsche Rijn) en Leidseweg ter plaatse van het huidige Westplein, 1937

VERWERKING IN PLANNEN

In beide plannen gaat het water in een rechte lijn door en sluit aan op de Catharijnesingel. Plan A gaat hierin verder. De Leidsche Rijn wordt in plan A een hoogwaardige groene verbindingslijn voor het langzaam verkeer met “...een goed profiel in bebouwing, rooilijn, bestrating en beplanting.”

Daarnaast zal een deel van de oorspronkelijke Kop van Lombok herleven. Hiertoe gaat de Graadt van Roggenweg onder het Westplein door om de benodigde ruimte vrij te maken. De assen van Lombok, de Kanaalstraat en de Leidse Rijn worden doorgetrokken richting het Smakkelaarsveld (over of onder het spoor) om de oude middeleeuwse structuur weer te herstellen (zie afb.3). Te voet en per fiets gaan bewoners van Lombok net als vroeger veilig naar het centrum en terug. Onderweg komen zij langs de nieuwe dagmarkt in de Kop.

Bijlage 3: Bestuurlijke kaders

Hieronder volgt een samenvatting van bestuurlijke kaders die in de bijlagen van de tweede tussenrapportage uitputtend zijn behandeld.

1. Inleiding

Om als gemeente de regierol te kunnen vervullen in de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving, moet duidelijkheid zijn over het instrumentarium waarover de gemeente beschikt. Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen:

- *Juridisch planologisch kader;*
- *Financieel sturingsinstrumenten van de gemeente;*
- *Inhoudelijke beleidskaders van de gemeente;*
- *Grondposities binnen het plangebied;*
- *Contractuele verplichtingen van de gemeente.*

2. Juridisch planologisch kader

De gemeente heeft vanuit haar publiekrechtelijke rol een aantal middelen om ontwikkelingen te sturen. Naast haar rol als toetsende instantie bij het verlenen van vergunningen, is de gemeente verantwoordelijk voor het planologisch kader waarin ontwikkelingen plaatsvinden en voor de uitvoering van de wettelijke procedures die in samenhang hiermee moeten worden gevolgd (Awb-inspraaktrajecten).

Voor het Stationsgebied geldt een groot aantal bestemmingsplannen en planologische regelingen. Op 28 juni 2000 is een voorbereidingsbesluit genomen dat geldt tot 28 juni 2002. Voor de formulering van het juridisch planologisch kader dat de ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk moet maken, zijn de volgende elementen van belang:

1. Bestemmingsplanprocedure: er dient tijdig gestart te worden met een bestemmingsplanprocedure voor het Stationsgebied. De keuze voor de vorm waarin het bestemmingsplan wordt opgesteld hangt daarmee samen.
2. Milieueffectrapportage (MER): los van de m.e.r. (procedure) die reeds door Jaarbeurs is gestart, is uitgesproken om in ieder geval een m.e.r. voor het gehele Stationsgebied te doorlopen.
3. Structuurvisie Utrecht: idealiter zou de stadsbrede Structuurvisie, waar dit najaar een start mee is gemaakt, een richtinggevend kader moeten zijn voor de plannen voor het Stationsgebied. Indien en voor zover mogelijk vindt reeds nu afstemming plaats tussen de planontwikkeling van het Stationsgebied en de Structuurvisie. De uitslag van het referendum is bepalend voor de herontwikkeling van het Stationsgebied en richtinggevend voor de uitwerking van het structuurplan.
4. Zelfstandige projectprocedures (artikel 19 lid 1 WRO): hiermee kunnen initiatieven, vooruitlopend op de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, mogelijk worden gemaakt. Over de volgende ontwikkelingen zijn daarover afspraken gemaakt of zijn besprekingen gaande:

- *Ontwikkeling van 60.000 m2 kantoorruimte op de Weststrook door NS Vastgoed;*
- *Realisering van een hotel op het Jaarbeursterrein door Jaarbeurs Utrecht.*

3. Financieel sturingskader

De gemeente kan haar regierol vervullen vanuit de financiële invalshoek. Hierbij is te denken aan de volgende instrumenten:

1. Financiële bijdrage gemeente Utrecht aan het totale investeringsprogramma voor het Stationsgebied. Aan deze bijdragen ontleent de gemeente gedeeltelijk haar regierol.
2. Financiële bijdragen van derden aan de gemeente Utrecht. Daar waar sprake is van erfpachtconstructies is het mogelijk ontwikkelende partijen een financiële bijdrage te laten leveren. De uiteindelijk te verkrijgen hoogte van financiële bijdrage is een resultante van onderhandelingen waarbij de erfpachtsituatie, het bestemmingsplan en de vergunningverlening de ingrediënten vormen.
3. De gemeente kan bepaalde ontwikkelingen gericht beïnvloeden door gemeentelijke functies - bijvoorbeeld het Muziekpaleis, het Stadskantoor en sportvoorzieningen toe te voegen aan het gebied. Deze zelfstandige investeringsbeslissingen kunnen als aanjager dienen voor investeringen van derden.
4. Subsidies van derden via de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht is ontvangende partij van de NSP-subsidie (Nieuwe Sleutel Projecten) van het Ministerie van VROM en de MIT-subsidie (Meerjarenplan Infrastructur en Transport) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De gemeente is daarom verantwoordelijk voor het voldoen aan de subsidievoorwaarden. Deze voorwaarden zijn eveneens kaderscheppend voor de overige ontwikkelende partijen in het gebied.

4. Inhoudelijke beleidskaders

Om het programma van de drie pijlers, (1) OV-Terminal, (2) publieke ruimte en voorzieningen en (3) vastgoedontwikkeling te bepalen, is naast de afspraken die reeds met marktpartijen zijn gemaakt, geïnventariseerd in hoeverre het gemeentelijk beleid daarvoor kaders stelt. Een vol-

ledige opsomming van de beleidskaders die de gemeente hanteert bij de planvorming en bij de toetsing van opgestelde plannen staat opgenomen in de bijlage van de tweede tussenrapportage.

Hierna wordt in het kort de beleidsruimte voor de (programmatische) invulling van het Stationsgebied aangegeven, waaruit de bandbreedte voor de twee referendabele plannen kan worden afgeleid.

Voor de pijler 'Vastgoedontwikkeling' wordt onderscheid gemaakt tussen 'kantoren', 'wonen' en 'winkels':

Kantoren
Op basis van het regionaal structuurplan (RSP) mag in het stationsgebied 330.000 m^2 bruto vloeroppervlak aan kantoorvolume gerealiseerd worden. Hiervan is reeds 90.000 m^2 toebedeeld, aan resp. 50.000 m^2 Graadt van Roggeweg (gerealiseerd) en 40.000 m^2 Rabobank (geprojecteerd). Resteert voor de periode tot 2015 derhalve nog 240.000 m^2.
In de afhechtingsovereenkomst met NS Vastgoed (2001) is voorts voorzien in kantoorontwikkeling binnen het stationsgebied op terrein van NS ter grootte van 175.000 m^2, waarvan 60.000 m^2 in de periode tot 2006.
In het Collegeprogramma is aangegeven dat tot 2006, 150.000 m2 bvo ontwikkeld mag worden in het Stationsgebied. Rekening houdend met de genoemde overeenkomst met NS Vastgoed waarin is afgesproken dat deze op korte termijn aanspraak kan maken op 60.000 m^2 bvo, blijft tot 2006 een te ontwikkelen kantoorvolume over van maximaal 90.000 m^2 bvo, waarvan 40.000 m^2 reeds bestemd is voor de Rabobank.

Wonen
Binnen de vastgestelde beleidskaders voor wonen zijn geen restricties voor wat betreft de omvang van het woningbouwprogramma.
Bij de bepaling van de bandbreedte van het woningbouwprogramma (zie "zicht op referendabele plannen") zijn in eerste instantie de mogelijkheden verkend van het gebied tussen de Croeselaan en het Vredenburg, dat een omvang heeft van ongeveer 16 hectare. De indicatieve bandbreedte van het woningbouwprogramma is als volgt:`

- *Minimaal 560 woningen; gerekend met de huidige dichtheid van gemiddeld 35 woningen per hectare van het direct aangrenzende winkelgebied rond de Oudegracht.*
- *Maximaal 1600 woningen; uitgaande van een bouwhoogte gemiddeld driemaal zo hoog als het historisch gebied rond de Oudegracht.*

Aanvullend is een verkenning gedaan van de potenties voor wonen op het Jaarbeursterrein, westelijk van de Croeselaan. Hiermee kan het maximum aantal woningen worden opgehoogd. Woningbouwplannen voor de Kop van Lombok zijn buiten beschouwing gebleven omdat daarvoor een afzonderlijk traject is uitgezet

Winkels en overige commerciële voorzieningen
Op basis van een drietal studies worden de volgende conclusies afgeleid voor de uitbreidingsruimte van winkels én voorzieningen in het stationsgebied:

- *Uitgaande van een optimistisch economisch perspectief is er uitbreidingsruimte voor 45.000 tot 50.000 m^2 vvo aan publieksgerichte commerciële voorzieningen, waaronder ca. 70 - 80% detailhandel.*
- *Uitgaande van een voorzichtig economisch scenario is er 35.000 tot 40.000 m2 uitbreiding mogelijk.*

Publieke voorzieningen
Voor de pijler 'publieke ruimte en voorzieningen' zijn voor het onderdeel 'publieke voorzieningen', de beleidsmatige uitgangspunten en kaders op het gebied van onderwijs, kinderopvang, zorg, sport en cultuur van belang.

- *Op het terrein van zorg blijven goede en voldoende opvangvoorzieningen voor verslaafden en dak- en thuislozen van cruciale betekenis, ook na herstructurering van het Stationsgebied. De huidige opvangcapaciteit dient gehandhaafd te worden.*
- *Utrecht heeft een tekort aan commerciële voorzieningen op het gebied van sport en health door de toenemende vraag van geïndividualiseerde sportbeleving. Sportfaciliteiten zullen daarom als kwaliteitselementen in de woon-en werkomgeving aandacht krijgen.*
- *In het kader van het spreidingsbeleid bibliotheken is vastgesteld dat een aanzienlijke uitbreiding of nieuwbouw moet plaatsvinden van de Centrale Bibliotheek.*
- *Het aanbod aan basisonderwijs aan de oostkant van de stad dient op peil te blijven conform wettelijke normen voor openbaar basisonderwijs. Het schoolgebouw van de Basisschool de Twijn wordt daarom gehandhaafd.*
- *Het huidige tekort aan kinderopvang in het centrum en in de nabijheid van de kantoren ten westen van het station dient te worden ondervangen in de planontwikkeling.*

Op het vlak van cultuur geldt dat binnen de gestelde beleidskaders, de volgende voorstellen van publieke voorzieningen kunnen worden genoemd:

- *Centrum voor film- en beeldcultuur (Cultiplex, culturele*

variant van de commerciëlere Multiplex, een bioscoop met ongeveer 7 zalen).
- *Herhuisvesting Tivoli in samenhang met de noodzakelijk geachte uitbreiding van Muziekcentrum Vredenburg. De Stichting Jazz (SJU) heeft besloten in de ontwikkeling van een nieuw multifunctioneel muziekcentrum te participeren.*

De volgende voorstellen kunnen beschouwd worden als extra bandbreedte bovenop het hiervoor geschetste voorzieningenniveau. Hierover moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden:

- *Multiplex, megabioscoop met meer dan tien filmzalen.*
- *Extra evenemententerrein in het stadscentrum.*
- *Amusementstheater met een capaciteit van ca. 1500 zitplaatsen.*
- *Kunsthal (vgl. Rotterdam).*
- *Ambitieus beeldende kunstprogramma in de openbare ruimte.*

Aanvullend op de hiervoor genoemde publieke voorzieningen, is de vestiging van een Stadskantoor in het plangebied nog een keuze die het stadsbestuur moet maken.

Publieke ruimte
Voor het onderdeel 'publieke ruimte' en de pijler 'OV-terminal' zijn de beleids- en toetsingskaders voor 'verkeer en vervoer' en 'inrichting openbare ruimte' van belang.
De geïnventariseerde beleidskaders voor 'verkeer en vervoer' zijn met name van belang bij het uitwerken van de bereikbaarheid van het Stationsgebied en de OV-terminal in het bijzonder. In dit kader geeft het collegeprogramma aan dat realisatie van de Zuidertunnel niet is uitgesloten, indien de plannen voor het stationsgebied en de daarbij behorende interne en externe verkeersafwikkeling daartoe aanleiding geven (nr. 53 collegewerkprogramma).

Voor het bepalen van het minimum programma ten aanzien van parkeren gelden de vastgestelde parkeernormen:

Functie	Parkeernorm
Woningen topsegment	2,1 parkeerplaats per woning
Studentenwoningen	0,3 parkeerplaats per woning
Detailhandel	1 parkeerplaats per 33,3 m^2 vvo
Leasure HC	1 parkeerplaats per 33,3 m^2 vvo
Kantoren	1 parkeerplaats per 250 m^2 bvo

De beleidskaders 'inrichting openbare ruimte' geven de randvoorwaarden aan voor de toekomstige inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

Milieu en Duurzaamheid
Op het totale planniveau zijn de beleids- en toetsingskaders voor 'milieu en duurzaamheid' van belang. De belangrijkste aandachtspunten hierin zijn:

- *Het uitgangspunt is dat milieu en duurzaamheid geen sluitposten zijn, maar kwaliteitsdrager;*
- *De milieunormen; er moet rekening worden gehouden met geluidhinder en luchtkwaliteit in relatie tot de toelaatbare verkeersbelasting op drukke wegen in de omgeving van het Stationsgebied. Dit geldt met name voor de Graadt van Roggenweg, het Westplein, de Daalsetunnel en de Catharijnesingel;*
- *Er is een spanningsveld tussen geluidhinder door de Jaarbeurs -met name door evenementen- en wonen op of naast het Jaarbeursterein.*
- *Bij bebouwing naast en eventueel boven het spoor gelden beperkingen in verband met het groepsrisico ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen (veiligheid);*
- *De geluidshinder van het railverkeer en het emplacement beperken de ontwikkelingsmogelijkheden boven en langs het spoor;*
- *Het gaat in dit gebied bij groen en water meer om goede ecologische verbindingen, een andere inrichting van de ruimte en het benutten van kansen (bijv. groene daken) dan om veel ruimte vragende groenprogramma's.*

5. Grondposities
Naast partijen die een grondpositie hebben, zijn er vele partijen te benoemen, die op een andere wijze belangen in het gebied hebben, zoals huurders, gebruikers en partijen die aan de herontwikkeling rechten kunnen ontlenen. De partijen die het meest van cruciaal belang zijn als investerende partijen in de herontwikkeling zijn: (1) Gemeente Utrecht, (2) NS Vastgoed, (3) Jaarbeurs en (4) Corio.

Gemeente Utrecht
De gemeente Utrecht heeft binnen het Stationsgebied de volgende mogelijke ontwikkelingslocaties tot haar beschikking:

- *Jaarbeursplein;*
- *Huidige Stationsplein;*
- *Strook langs Catharijne Singel;*
- *Smakkelaarsveld (inclusief deel langs Gildenkwartier);*
- *Muziekcentrum Vredenburg.*

De gemeente kan deze locaties zèlf ontwikkelen of uitgeven aan derden om het te laten ontwikkelen. Bij gronduitgifte zijn de Algemene Voorwaarden voor de uitgifte van gronden in erfpacht door de Gemeente Utrecht (1989) van toepassing. Hierin is de afnemer een eenmalige (marktconforme) afkoopsom verschuldigd op basis van het te ontwikkelen onroerend goed. Voor latere uitbreidingen is een meerwaarde aan de gemeente verschuldigd. Voor uitbreidingen die plaatsvinden binnen lopende erfpachtovereenkomsten geldt dat de bestaande erfpachtregimes bij voorkeur worden omgezet naar de AV 1989 (erfpachtconversie).
De gemeente is daarnaast beheerder en eigenaar van het openbaar gebied. Een belangrijk onderdeel hiervan is de infrastructuur, zowel boven- als ondergronds.

NS Vastgoed
De gronden waarop de toekomstige plannen van NS Vastgoed zijn gesitueerd, zijn grotendeels in eigendom bij NS Vastgoed zelf. Voor het te realiseren programma op NS terrein, is NS Vastgoed een reeds overeengekomen afdracht aan de Gemeente verschuldigd. De afspraken met NS Vastgoed zijn vastgelegd in de concept-afhechtingsovereenkomst.

Jaarbeurs
De gronden waarop het Jaarbeurscomplex is gesitueerd, zijn in hoofdzaak in erfpacht uitgegeven. Voor ontwikkelingen die niet passen binnen de vastgestelde bestemmingsplanomschrijving 'Jaarbeursdoeleinden' is door de Jaarbeurs een meerwaarde verschuldigd.

Corio
Het complex Hoog Catharijne c.a. is in 1962 in tijdelijke erfpacht tot 2070 uitgegeven aan EMPEO. In 1984 is de erfpacht overgedragen aan een groot aantal partijen, waarvan Winkel Beleggingen Nederland (thans Corio) de voornaamste is. Na afloop van de erfpachtstermijn eindigen alle erfpachtsrechten en worden de opstallen eigendom van de gemeente. De gemeente heeft in dat geval evenwel de verplichting tot vergoeding van de waarde van de opstallen aan de erfpachters.
De waarde van het administratieve H.C.-complex is in 1984 definitief vastgesteld, in verband met de uiteindelijke berekening van de jaarlijkse erfpachtcanon. Het H.C.-complex is gesplitst in een aantal deelgebieden. Voor elk deelgebied afzonderlijk wordt de erfpachtcanon na verloop van 15 jaar herzien. Deze herziening wordt gebaseerd op onder meer de stijging van de bruto huuropbrengst binnen elk van de deelgebieden.
Corio heeft ook erfpachtsrechten elders in het stationsgebied. De parkeergarage en de sporthal aan het jaarbeursplein en de stationstraverse aan de oost zijde van de huidige terminalhal behoren aan Corio.

6. Overige contractuele verplichtingen
De gemeente is contractuele verplichtingen aangegaan met marktpartijen, inzake het realiseren van commercieel vastgoed. De afspraken die hierin zijn gemaakt zijn van belang voor het bepalen van het minimum programma:

Afhechting NS. In deze overeenkomst inzake de ontvlechting van de UCP-onderneming i.o., is tussen de Gemeente Utrecht en NS Vastgoed afgesproken dat de "NS verplicht is om uiterlijk 3 maanden na het onherroepelijk worden van de bouwvergunning een aanvang te maken met de realisatie van 60.000 m^2 kantoorgebouw in het centrale entreegebied,.....". NS behoudt in principe zijn concessie voor het ontwikkelen en realiseren van 175.000 m^2 bvo kantoor en overige onroerend goed en kan daarom nog 115.000 m^2 realiseren. Hierover zijn echter nog geen afspraken gemaakt. De NS heeft medezeggenschap over overige kantoorontwikkelingen in het stationsgebied.

Colofon
Uitgave van de Gemeente Utrecht in het kader van het referendum Stationsgebied, gepland op 15 mei 2002. Opgesteld door:

Projectorganisatie Stationsgebied

Bezoekadres
Gildenkwartier 43 Utrecht

Postadres
Postbus 19248
3511 DE Utrecht

T 030 286 96 00
F 030 286 96 01
E stationsgebied@utrecht
W www.stationsgebiedutrecht.nl

Deze rapportage is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid tot stand gekomen. Aan tekst, tabellen, afbeeldingen en cijfers kunnen rechtens geen rechten en verwachtingen worden ontleend.

Projectorganisatie Stationsgebied

17 januari 2002