INGEKOMEN 25 FEB. 2002

Raadsvoorstel

RAAD 21 FEB. 2002
z.h.o. [redacted] gewijzigd

Zie aanvaarde amendementen A en C en motie 10

Gemeente Utrecht

Datum	**8 februari 2002**	Jaargang	20 **02**	Nummer	**28**
Dienst/sector/afdeling	**Projectorganisatie Stationsgebied**	Kenmerk	**1245/SdV-02.356 BGS**		

Onderwerp **Eindrapportage Stationsgebied, Rivitalisering Stationsgebied.**

Bijlagen kaartje van het gebied, Eindrapportage Stationsgebied (boekje met bijlage, participatieverslag en CD-ROM), nota kernbeeld 1970, collegeprogramma, onderdeel stationsgebied, brief 11.6.2001 met werkprogramma POS, Jaargang 2001, nr. 125, brief 19.9.2001 met notitie Zicht op referendabele plannen, brief 23.11.2001 met Tweede Tussenrapportage, brief 26.11.2001 over communicatieaspecten, Jaargang 2001, nr. 146 (in de leeskamer ter inzage) en financiële notitie (in het vak voor geheime stukken ter inzage).

Voorstel

1. instemmen met het voorleggen aan de bevolking van de plannen 1 en A in het kader van het raadplegend referendum op 15 mei 2002, zoals beschreven in de eindrapportage Stationsgebied d.d. 21 december 2001;
2. instemmen met het aanwenden van de opbrengsten van de uitbreiding van de Rabobank in het Stationsgebied conform de overige ontwikkelingsopbrengsten;
3. instemmen met het aanwenden van 50% van de gerealiseerde ontwikkelingsopbrengsten uit de uitbreiding kantoorvolume van de aanstaande actualisatie Regionaal Structuur Plan ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationsgebied (EUR 45 miljoen) en deze afzonderlijk weer te geven in het meerjarenperspectief grondexploitatie;
4. (indien plan A door de bevolking als voorkeur wordt aangewezen):
   a. instemmen met het bepalen van de maximale gemeentelijke inzet op EUR 91 miljoen (prijspeil 2001) en in verband daarmee instemmen met het treffen van een voorziening in de investeringsplanning van EUR 4,55 miljoen per jaar over een periode van twintig jaar, voor de periode 2004-2023 en
   b. ermee instemmen dat deze voorziening pas wordt aangewend als is aangetoond dat alle optimalisaties binnen het plan zijn benut;
5. ermee instemmen dat deze reservering naar evenredigheid ten laste komt van alle investeringsbandbreedtes;
6. instemmen met het uitgangspunt dat voor het Station volledige dekking wordt gerealiseerd en dat eventueel daaruit voortvloeiende risico's dienen te worden opgevangen binnen de bandbreedte "bereikbaarheid";
7. ermee instemmen dat bij eventuele inpassing van de Zuidertunnel de kosten worden opgevangen binnen de bandbreedte "bereikbaarheid";
8. instemmen met het uitgangspunt dat de realisatie van het Muziekcentrum/Tivoli plaats moet vinden binnen de geraamde maximale dekking (Plan A: EUR 29 miljoen) en de voor cultuur beschikbare financiële kaders en
9. ermee instemmen dat voor de bibliotheek in beide plannen uitsluitend een ruimtelijke reservering wordt gemaakt die geldt tot 2006 en wanneer realisatie te zijner tijd wordt gewenst volgens de gebruikelijke plan- en begrotingssystematiek een voorstel wordt gedaan.

Samenvatting

In dit raadsvoorstel belichten wij de diverse kanten van het Stationsgebied en schetsen wij de bestuurlijke context ten behoeve van de Eindrapportage Stationsgebied. De Eindrapportage zelf bevat de twee plannen 1 en A, zoals die aan de bevolking in het raadplegend referendum op 15 mei 2002 worden voorgelegd.

Naast de inhoudelijke aspecten van de Eindrapportage, besteden wij aandacht aan de financiële aspecten van de beide plannen.

Conclusie commissie voor Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer d.d. 31 januari en 6 februari 2002

Voor de opvattingen van de fracties terzake wordt verwezen naar de verslagen van de commissievergaderingen van 31 januari en 6 februari 2002, die ruim voor de raadsbehandeling in het bezit van de raad zullen zijn.

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij	**Jaargang 2002, nr. 28**	Kenmerk	**1245/SdV-02.356 BGS**
		Bladnummer	**2**
		Datum	**8 februari 2002**

Hoofdstuk 1 Twee toekomstvisies voor het Stationsgebied

"Een stad is een levend organisme, dat groeit en voortdurend verandert. Dit vereist steeds een flexibele aanpassing aan de zich wijzigende behoeften en wensen van de samenleving, aan de te verwachten maatschappijontwikkelingen. Van elke stad is het vooral het centrum dat het karakter ervan bepaalt."

Deze zinnen komt uit de nota 'Kernbeeld' van april 1970 over de toekomst van de oude stad en ze zijn springlevend. Opnieuw staat Utrecht voor een ingrijpende en principiële beslissing over de toekomst van haar centrum. Was het centrum tot aan de komst van Hoog Catharijne vooral de oude stad (het gebied tussen de singels), nu heeft het centrum zich onmiskenbaar uitgebreid naar de westkant van de oude stad, het Stationsgebied. Dit gebied staat inmiddels wel bekend als de nieuwe binnenstad. De nota Kernbeeld is in de leeskamer ter inzage gelegd.
Met de komst van Hoog Catharijne dertig jaar geleden heeft het Utrechtse sociaal-economische en culturele leven de ruimtelijke inrichting een enorme ontwikkeling ondergaan. Er zijn belangrijke factoren die er de oorzaak van zijn dat Utrecht haar centrum opnieuw ingrijpend moet aanpassen. In het kort zijn deze de volgende:

- de Nederlandse samenleving is in die 30 jaar enorm mobiel geworden; het station is in de jaren '60 ontworpen voor 30 miljoen bezoekers. Thans komen er 55 miljoen op jaarbasis. In 2015 worden er 100 miljoen passanten en bezoekers per jaar verwacht. Waar Amsterdam airport is, en Rotterdam seaport, is Utrecht railport;
- consumentengedrag is wezenlijk anders geworden: er is steeds minder sprake van uniform massagedrag, fun-shopping, externe vrijetijdsbesteding etc;
- mede door de voorspoedige economische ontwikkelingen in het afgelopen decennium zijn de zienswijzen in hoog tempo veranderd. De visie op stedenbouw en ruimtelijke inrichting heeft zich in die 30 jaar ontwikkeld. Steden die spectaculair zijn vernieuwd of bijzondere gebouwen hebben gekregen, trekken tegenwoordig grote hoeveelheden bezoekers. (Londen, Berlijn, Barcelona) Aan de andere kant worden gebouwen die nog maar 30 jaar geleden zijn neergezet, thans als gedateerd beschouwd;
- het vraagstuk van sociale veiligheid -en in relatie daarmee drugsoverlast- zijn in die tijd belangrijke problemen geworden;
- voor Utrecht komt daar nog de uitbreiding met Vleuten-De Meern bij op 1 januari 2001en vooral de bouw van Leidsche Rijn, waardoor er een stadsdeel wordt toegevoegd van 80.000 mensen.

Bovenstaande factoren en vele andere zorgen ervoor dat de druk op het centrum, de oude stad en vooral het Stationsgebied de komende jaren verder toeneemt. Utrecht moet kiezen wat het met het centrum wil. Het is de laatste kans om door middel van een gezamenlijke inspanning tot een afgestemde herontwikkeling te komen. De veertien jaar plannenmakerij zonder uitvoering hebben ervoor gezorgd dat het gebied ten westen van de oude stad zich in een negatieve spiraal bevindt. Zonder ingrijpende vernieuwing, gebeurt er natuurlijk ook het nodige in het gebied, maar wel met de huidige situatie als uitgangspunt. De grote problemen worden dan niet weggenomen en de onmiskenbare kansen die er zijn blijven onbenut. In het ergste geval zal het gebied verder afglijden tot een overvolle bovenwereld en een niet controleerbare, verloederde onderwereld. De private partijen die de voornaamste eigenaren en investeerders in het gebied zijn, hebben zich opnieuw bereid gevonden nog een keer met elkaar de schouders eronder te zetten om te komen tot nieuwe plannen. Tegelijkertijd zijn zij het plannen maken zonder uitzicht op daadwerkelijke en spoedige realisatie moe. Want het gebied schreeuwt om een integrale oplossing, waarbij de gemeente Utrecht de voortrekker dient te zijn in termen van het college-programma 2001-2006. Daarbij krijgt de bevolking van de stad een belangrijke rol. De kiezer wordt in het referendum van 15 mei 2002 gevraagd om op basis van twee voorliggende visies een keuze te maken voor de aanpak en verdere ontwikkeling van het stationsgebied. Daarbij zal ook de gemeenschap moeten investeren.

Dat geldt in de eerste plaats voor de gemeente zelf, maar het geldt ook voor andere overheidspartijen, waaronder het rijk. Tot nu toe is in de ogen van velen het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid voor binnenstedelijke vernieuwingen vooral een papieren aangelegenheid geweest. De noodzaak tot ingrijpende reconstructies in alle grote steden staat onomstotelijk vast. Desondanks is het rijk in zijn diverse geledingen nog weinig resultaatgericht in het mee-oplossen van de grote stedelijke problemen. Met de presentatie van de Vijfde nota op de Ruimtelijke Ordening hopen wij ook op een doorbraak in het handelen van het Rijk en steun bij het streven het centrum van Utrecht op orde te krijgen.

Wat vraagt het college nu met dit raadsvoorstel aan de raad. Niet om al in dit stadium een concreet en gedetailleerd plan vast te stellen. We vragen u om in een paar verschillende stappen te komen tot een steeds concretere invulling van het nieuwe stadscentrum van Utrecht. Op basis van de nu voorliggende Eindrapportage, vragen wij u een uitspraak te doen over **twee toekomstvisies. Twee uitvoerbare concepten** voor de aanpak van het Stationsgebied met als doel deze in het raadplegend referendum op 15 mei 2002 aan de burgers van de stad voor te kunnen leggen. Na het referendum gaan we u voorstellen het concept dat de burgers hebben gekozen uit te werken in een stedenbouwkundig masterplan. Dan is de raad opnieuw aan zet met het vaststellen van dat masterplan.

In het Collegeprogramma staat dat de gemeente de regie wil nemen op de planvorming voor het Stationsgebied. Dat is een keuze die mede voortkomt uit de ervaringen uit het recente verleden. De eerste plannen voor het UCP, eind jaren tachtig en begin jaren negentig, zijn ontwikkeld door een gemeente die zich de klassieke overheidsrol aanmat. De maakbare samenleving of de maakbare stad werden door de gemeente getekend en vastgesteld. Dat leidde niet tot resultaat. Het ging voorbij aan de rol van zowel burgers als private investeerders, die hun eigen opvattingen en belangen hadden bij wat er in de stad moet gebeuren. In de Platformfase daarna ging het anders. Vier partijen zijn toen een vergaande samenwerking aangegaan, waarin allen het in de gezamenlijke planvorming steeds over alles met elkaar eens moesten worden. Het leidde wel tot een plan, maar niet tot uitvoering. Als iedereen de regie heeft, leidt immers niemand meer en wordt het doorhakken van knopen steeds lastiger. Ons college legt de regierol eenduidig bij de gemeente. Dat is een bewuste keuze om als stadsbestuur een visie en een koers uit te zetten. Binnen de kaders daarvan, nodigen we partijen uit om hun eigen ideeën en plannen in te brengen, investeringen te doen en tot afspraken (uiteindelijk contracten) te komen. Met daarbij de zeer belangrijke kanttekening, dat de gemeente niet alleen regisseur is, maar zelf ook speler is op het toneel.

Utrecht heeft door de eeuwen heen een aantal momenten gekend, waarin de groei hevig en de druk op de stad groot was. In een aantal van die tijdperken heeft de stad zich conceptueel van zijn beste zijde laten zien. De toekomstvisies, die in de zeventiende eeuw door bijvoorbeeld Moreelse en begin vorige eeuw door Berlage zijn ontwikkeld, gaven visie en koers aan de stad. Niet alles daarvan is of kon worden gerealiseerd. De economische ruimte was toentertijd beperkter dan nu. Maar er is toen ook veel wel werkelijkheid geworden. Dergelijke visies, en dat geldt ook voor de al geciteerde nota Kernbeeld uit de jaren zeventig, kunnen dienen als een inspiratiebron; zowel inhoudelijk *(wat wil je met de stad)* als meer procesmatig *(waaruit bestaat een visie en hoe maak je die concreet.)*. Als we iets van die inspiratie kunnen meenemen, dan is dat goed voor de stad. Maar het moet natuurlijk wel praktijk worden. Wij gaan daarom voor een mooi, aantrekkelijk, levendig bereikbaar, veilig en sociaal-economisch vitaal Stationsgebied. Dat kan in beide toekomstvisies uit de Eindrapportage, die de neutrale werktitels Plan 1 en Plan A hebben gekregen, gerealiseerd worden.

Een andere belangrijke keuze die wij hebben gemaakt, is dat de wijze waarop de ontwikkeling van het Stationsgebied tot stand komt een voorbeeld van bestuurlijke vernieuwing moet zijn. Wij kiezen voor een zo open mogelijke aanpak, waarbij plannen tot stand komen met inbreng van belanghebbende en belangstellende partijen. Via het raadplegend referendum heeft de kiezer een belangrijke stem over hoe de toekomst van het gebied eruit zal zien.

Om te zorgen dat de burger echt iets te kiezen heeft, zijn twee plannen opgesteld voor de herontwikkeling van het centrum. Dat is binnen de Nederlandse bestuurscultuur een noviteit, die echter uitdrukking geeft aan de wens van ons college om de burger optimaal te laten meepraten, meedenken en meebeslissen over de toekomst van een beeld- en sfeerbepalend stuk van de stad. Het ontwikkelen van een integrale visie op het stationsgebied, die recht doet aan de gerechtvaardigde belangen van vele partijen is geen eenvoudige opgave. Dat heeft de recente historie van het gebied ook bewezen. Het maken van twee onderscheidende visies, die beide voldoen aan de voorwaarden van uitvoerbaarheid en commitment van belangrijke stakeholders zoals bedrijven, instellingen en andere overheden is extra lastig. De uitdaging heeft ons college opgepakt om daarmee op een zeer concreet dossier de daad bij het woord van bestuurlijke vernieuwing te voegen. Over de formele stappen en spelregels voor het Referendum over het Stationsgebied wordt uw raad een afzonderlijke notitie aangeboden.

De twee toekomstvisies die nu voorliggen zijn op veel punten verschillend en onderscheidend. De beide planvisies hebben elk onmiskenbaar een eigen identiteit en sfeer. Het maakt veel uit of alle ontwikkelenergie voor publieke en commerciële functies gericht wordt op één cirkel rondom het station met een duidelijke begrenzing of dat gekozen wordt voor een meer organische structuur in een ruimer gebied. Uit de Eindrapportage blijkt dat Utrecht echt iets heeft te kiezen en dat die keuze ook onomkeerbaar is. Aan deze keuze kan een (zekere) historische betekenis worden toegekend. Het is natuurlijk aan toekomstige generaties om uit te maken welke beslissingen historische betekenis houden, maar binnen onze context verwachten wij dat de opgave voor de stad vergelijkbaar is met het plan Moreelse uit 1664, het plan Berlage/Holsboer uit 1924 en het plan tot de aanleg van Hoog Catharijne zelf.

Leeswijzer
In dit raadsvoorstel willen wij de diverse kanten belichten van het Stationsgebied en de twee thans voorliggende referendabele plannen. De referendabele plannen liggen eveneens in de leeskamer ter inzage.
In hoofdstuk 2 worden de bestuurlijke uitgangspunten voor de planontwikkeling beschreven.
In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de typering en de karakterisering van het gebied.
Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de gevraagde procedure, de opgave en de inhoud om te komen tot twee referendabele plannen.
Hoofdstuk 5 is het hoofdstuk dat enkele thema's (waaronder verkeer, vervoer en parkeren).
In hoofdstuk 6 komt de reactie op het initiatief voorstel van Groen Links aan de orde.
Hoofdstuk 7 gaat in op de communicatie rond de totstandkoming van de twee referendabele plannen in brede zin.
Hoofdstuk 8 behandelt de financiën.
Hoofdstuk 9 sluit af met een slotbeschouwing en formuleert het voorstel.

Mede op basis van de bespreking van het ontwerpraadsvoorstel in de commissie voor Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer wijzen wij er op dat, waarin het raadsvoorstel en in de diverse bijlagen wordt geschreven over "referendabele plannen", hier uitdrukkelijk "**visies**" wordt bedoeld.

Hoofdstuk 2: Bestuurlijke uitgangspunten voor de planontwikkeling

2.1 Uitgangspunten uit het Collegeprogramma

In het collegeprogramma 2001-2006 "Utrecht in Uitvoering" zijn vier strategische programma's aangegeven die van cruciale betekenis zijn voor de toekomst van de stad:

a. de revitalisering van het Stationsgebied;
b. het bereikbaarheidsprogramma;
c. de ontwikkeling van Leidsche Rijn en
d. het woningbouwprogramma.

Uit het programmaonderdeel "revitalisering van het Stationsgebied" citeren wij de volgende passages:

Als startpositie voor de aanpak van het Stationsgebied (UCP) is de volgende situatie bepaald dat:

1. *De aanpak van de openbare ruimte in het stationsgebied en de verbetering van de openbaar vervoersfunctie in het gebied op korte termijn dringend gewenst zijn;*
2. *De status en inhoud van de afspraken met marktpartijen en de rijksoverheid ruimte bieden om -in overleg met alle partijen- een aangepaste invulling aan de eerdere plannen te geven;*
3. *Het ontwikkelen van een combinatie van de positief te waarderen elementen uit de oorspronkelijke, de alternatieve en andere plannen, wenselijk wordt geacht.*

De volgende uitgangspunten voor de planontwikkeling van het Stationsgebied zijn hierbij geformuleerd:

1. *De gemeente Utrecht neemt de leidende rol bij de planontwikkeling;*
2. *Bij de ontwikkeling en uitvoering van plannen voor het Stationsgebied is het draagvlak onder de bevolking essentieel. Uitgesproken is dan ook dat medio 2001 een raadplegend referendum over de plannen voor het Stationsgebied zal plaatsvinden;*
3. *Bij de ontwikkeling en uitvoering van de plannen voor het Stationsgebied is samenwerking met marktpartijen en het rijk onontbeerlijk.*

Behalve deze uitgangspunten staan in het collegeprogramma als richtlijnen voor de herontwikkeling van het Stationsgebied criteria voor de planvorming (zeventien aandachtspunten), prioriteiten bij de uitvoering (vier aandachtspunten), bouwmassa en programmatische uitgangspunten (acht uitgangspunten) en veiligheid (acht uitgangspunten) Deze criteria en uitgangspunten zijn meegenomen in de opzet van de referendabele plannen. Het collegeprogramma ligt ook in de leeskamer ter inzage.

Over de uitgangspunten merken wij het volgende op:

ad 1) Voor de uitvoering van de stedelijke regierol, is de Projectorganisatie Stationsgebied in het leven geroepen en hebben wij het werkprogramma Projectorganisatie Stationsgebied laten opstellen. Over dit werkprogramma is de commissie voor Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer bij brief van 11 juni 2001 geïnformeerd. De brief aan de commissie met daarbij het werkprogramma is in de leeskamer ter inzage gelegd.
De gemeente voert feitelijk vanaf dat moment de regie. Deze moet overigens niet worden uitgelegd als een werkwijze waarin de gemeente alles zelf ontwikkelt, ontwerpt en plant. Er is veel ruimte voor inbreng van derden: bevolking, private partijen, andere eigenaren en gebruikers. Doel van de regierol is het vastleggen van de ruimtelijke visie en de bandbreedtes waarbinnen programma's voor wonen, werken, winkelen en andere functies kunnen worden ontwikkeld. In die zin heeft de regierol voor betrokkenen vooral een structurerende werking.

ad 2) Het collegeprogramma introduceert als aanvulling op de bestaande mogelijkheid van het correctieve referendum het instrument van het raadplegend referendum. Het initiatief daarvoor ligt bij de gemeenteraad. Deze bepaalt het onderwerp en de vraagstelling. Uw raad stemde op 28 juni 2001 in met de Verordening Raadplegend Referendum van de gemeente Utrecht. Jaargang 2001, nr. 125 ligt in de leeskamer ter inzage.

Voor de introductie en de organisatie van het instrument "raadplegend referendum" en een correct verloop van het raadplegende referendum over het Stationsgebied, is, naast de Projectorganisatie Stationsgebied, de projectorganisatie Raadplegend Referendum en de referendumcommissie in het leven geroepen. De projectorganisatie Raadplegend Referendum is ambtelijk verantwoordelijk voor de introductie van het instrument en de organisatie van het raadplegend Referendum over het Stationsgebied. De Projectorganisatie Stationsgebied is ambtelijk verantwoordelijk voor het ontwikkelen en laten vaststellen van de inhoudelijke plannen voor het Stationsgebied, die in het referendum voorliggen. Voor de daadwerkelijk start van het referendum leggen wij u het Startdocument Raadplegend Referendum Stationsgebied Utrecht aan uw raad voor (Jaargang 2002, nr. 29).

ad 3) In lijn met het collegeprogramma heeft de gemeente overleg gevoerd met de in volume grootste investerende private partijen in het Stationsgebied. Deze partijen zijn zoals bekend:
- Corio Retail Nederland (de eigenaar van Hoog Catharijne);
- Koninklijke Jaarbeurs Utrecht;
- NS Vastgoed.

De afgelopen periode is intensief gesproken, eerst ambtelijk en vervolgens bestuurlijk, over de opstelling van de twee referendabele plannen (het zogenaamde Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied (APS) en het Strategisch Beraad Stationsgebied (SBS). Daar gaan wij in hoofdstuk 4 nader op in.
Op 20 december 2001 hebben de vertegenwoordigers van de drie belangrijkste private investeerders in het Strategisch Beraad Stationsgebied ingestemd met de twee referendabele plannen als vertrekpunt voor het ontwikkelen van een Masterplan Herontwikkeling Stationsgebied na het referendum.

Met het rijk (ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) en het Bestuur Regio Utrecht werd overlegd over de Openbaar Vervoer Terminal (OV-terminal) in het zogenaamde opdrachtgeverberaad Op de OV-Terminal komen wij in hoofdstuk 3 terug.

2.2 Uitgangspunten van rijkszijde
De herontwikkeling van het Stationsgebied in Utrecht is in 1998 samen met nog zes andere stedelijke ontwikkelingen (Amsterdam-Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Arnhem en Breda) aangewezen in de categorie sleutelprojecten. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening worden deze sleutelprojecten geplaatst in de z.g. Deltametropool. De Deltametropool is een nationaal stedelijk netwerk van internationaal niveau, waarin de interne samenhang tussen het deltagebied en het metropolitane stedelijke gebied sterk zal worden vergroot.
Hoewel de discussie over de Hoge Snelheids Trein (HSL) nog niet is afgerond, is het een bestuurlijk gegeven dat Utrecht een halte krijgt aan de Hoge Snelheids Trein Oost. Realisering hiervan is geregeld in de Planologische Kern Beslissing over de HSL. In het kader van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zal dit uitgangspunt nader gestalte krijgen.

Enkele passages uit de laatste versie van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening willen wij u niet onthouden.

"Voor een zestal centrumgebieden in de Deltametropool wil het rijk actief bijdragen aan het creëren van topkwaliteit. In deze toplocaties worden topvoorzieningen en internationale functies geconcentreerd. De toplocaties zijn daartoe goed aangesloten op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen. De toplocaties in de Deltametropool zijn de vier Nieuwe Sleutelprojecten: Amsterdam-Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal.

Centrumvorming
In stedelijke netwerken is centrumvorming essentieel. Centra vergroten de stedelijkheid en bieden naast wonen en werken, een breed scala aan voorzieningen (zorg, kunst, cultuur, sport, recreatie en overige diensten). Bij centrumvorming worden bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid op een zodanige manier ingevuld, dat de centra een bijdrage leveren aan de vitaliteit van stad en integratie en emancipatie van alle burgers. Voorzieningen voor kunst, cultuur en onderwijs en de zorg- en welzijnsvoorzieningen die deel uitmaken van de sociale infrastructuur moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen. Ze worden zo veel mogelijk in zogenoemde dienstenknooppunten gelokaliseerd. Het rijk heeft bij de totstandkoming van centra een stimulerende rol.

Centrumontwikkeling vindt plaats bij bestaande en mogelijk nieuwe knooppunten van openbaar vervoer en knooppunten van openbaar vervoer en weg (en waar mogelijk water). Reistijden per openbaar vervoer tussen de centra van de steden in de stedelijke netwerken worden bekort door de onderlinge verbindingen te verbeteren. Binnen het invloedsgebied van de vervoersknooppunten is sprake van een verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Hierbij wordt rekening gehouden met randvoorwaarden vanuit milieu, gezondheid en veiligheid, bereikbaarheid voor personen en goederen en met de vrijwaringzones voor infrastructuur.
Het rijk stimuleert in het bijzonder de centra die reeds zijn aangewezen als Nieuwe Sleutelprojecten: Amsterdam-Zuidas, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Arnhem en Breda.

Verstedelijking
Voor de ontwikkeling van de Deltametropool acht het rijk de verdere ontwikkeling van stedelijke centra van grote betekenis. Voor het functioneren van de Deltametropool zijn zes toplocaties en een twintigtal centra belangrijk als dragers van het stedelijk netwerk. De zes toplocaties zijn de vier binnen de Deltametropool gelegen Nieuwe Sleutelprojecten, Schiphol en Almere. De twintig centra zijn onder te verdelen in bestaande stedelijke centra, nieuwe en verder te ontwikkelen centra. De stedelijke diversiteit en de algehele stedelijkheid van de Deltametropool moet hier in elk geval worden versterkt. Voor de ontwikkeling van deze belangrijke centra wordt aan de provincies, kaderwetgebieden en gemeenten gevraagd een programma en prioritering op te stellen en dit herkenbaar in de ruimtelijke plannen tot uitdrukking te laten komen."

Op basis van Rijks- en regionaal beleid en ramingen groeit de Utrechtse regio de komende jaren van 450.000 naar 600.000 inwoners. Het centrumgebied zal dan ook aan een steeds groter aantal mensen werk, winkels, een stedelijk verblijfsgebied en voorzieningen moeten bieden.

2.3 Vaste onderdelen voor beide plannen
Tot de uitgangspunten bij het opstellen van de plannen behoort ook een aantal vaste gegevens die de grondslag vormen voor beide plannen. Deze zijn ook wel aangeduid als de niet-referendabele onderdelen.

Het gaat met name om zaken die op basis van beleidsmatige, inhoudelijke of kwantitatieve overwegingen dan wel vanwege contractuele verplichtingen in elk geval opgenomen moeten worden in de plannen:

- verbouwing van het station tot een Openbaar Vervoer Terminal (rijksbeleid);
- ontwikkeling van kantoorruimte aan de westzijde aan het station op grond van contractuele afspraken tussen de NS en de gemeente (het ontwerp raadsvoorstel is momenteel onderwerp van besluitvorming);
- realisatie van noodzakelijke maatschappelijke voorzieningen in het Stationsgebied, zoals de opvang van verslaafden, dak- en thuislozen en kinderopvang (collegeprogramma);
- terugbrengen van water in de Catharijnesingel (collegeprogramma);
- opnemen van een ruimtelijke reservering voor de Zuidertunnel (collegeprogramma);
- 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 en
- uitbreiding op het Jaarbeursterrein van congresfunctie, kunst en cultuur, entertainment, hotel en tentoonstellingsruimte.

Op basis van het collegeprogramma 2001-2006 hebben wij de Projectorganisatie Stationsgebied opdracht gegeven twee referendabele plannen te ontwikkelen. De totstandkoming van de Eindrapportage is als drietrapsraket opgezet. Basis hiervoor is onze brief geweest van 11 juni 2001, gericht aan de commissie voor het Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer waarin wij de procedure hebben uiteengezet hoe wij wilden komen tot de twee referendabele plannen. Daarbij is ook het werkprogramma van de Projectorganisatie Stationsgebied 2001-2002 gevoegd (zie hiervoor).

- Ter uitwerking daarvan hebben wij bij brief van 19 september 2001 de eerste tussenrapportage "Zicht op referendabele plannen" voorgelegd aan de commissie voor het Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer. De commissie heeft de notitie 4 oktober 2001 behandeld. De conclusie is dat de commissie kennis heeft genomen van de analyse in de notitie. De fractie van de Socialistische Partij wilde een probleemanalyse om op basis daarvan verder te gaan. De commissie is in hoofdlijnen akkoord gegaan met de bandbreedtes en zoekrichtingen en heeft kennis genomen van de getrechterde besluitvorming. De brief van 19 september 2001 met de eerste tussenrapportage is in de leeskamer ter inzage gelegd.
- De tweede tussenrapportage (zonder titel) is bij brief van 23 november 2001 voorgelegd aan de commissie Stationsgebied, Leidsche Rijn, Verkeer en Vervoer. De inhoudelijke bespreking vond plaats op 6 december 2001. De conclusie was dat in meerderheid er voldoende draagvlak in de raad aanwezig is om op de, in de voorliggende rapportage aangegeven wijze, door te gaan met het project. De opmerkingen die zijn gemaakt door de verschillende fracties zijn meegenomen in de Eindrapportage. De brief met de tweede tussenrapportage is eveneens in de leeskamer ter inzage gelegd.

Op basis van het raadsvoorstel van 7 december 2001(Jaargang 2001, nr. 329), heeft uw raad in zijn vergadering van 20 december 2001 het krediet beschikbaar gesteld ter dekking van de kosten van de Projectorganisatie zelf. Daarbij is een motie en amendement aangenomen met als essentie tot inverdieneffecten te komen.

Hoofdstuk 3: Typering van het gebied: niets doen is geen optie!

3.1 Het plangebied: omvang en grenzen

Het Stationsgebied omvat globaal het gebied met Hoog Catharijne en omgeving, het Centraal Station, het Jaarbeursplein en omgeving en het Jaarbeursterrein. Een kaart van het gekozen plangebied is bij dit raadsvoorstel gevoegd. De keuze en omvang van het plangebied zijn het resultaat van ruimtelijk, functionele, historisch stedenbouwkundige, privaatrechtelijke en organisatorische afwegingen, zoals die in de recente historie zijn gemaakt.
Het plangebied is na de keuze door uw raad en de bevolking over plan 1 of plan A tevens de begrenzing voor de te starten grondexploitatie. Het belangrijkste effect van de begrenzing is dat binnen het plangebied ontwikkelingen zowel bestuurlijk, organisatorisch als financieel, als een samenhangend project worden beschouwd. Dit heeft consequenties voor de manier waarop het project is georganiseerd en de manier waarop wij deze organisatie in de structuur van de totale gemeentelijke organisatie willen inbedden. Wij komen daar in een separaat voorstel op terug.

Binnen het plangebied zijn enkele dominante privaatrechtelijke belangen aan de orde. Zonder andere partijen te kort te willen doen noemen wij met name Corio Retail Nederland (eigenaar van onder meer Hoog Catharijne), Koninklijke Jaarbeurs Nederland BV en NS Vastgoed. Het eigendom van deze partijen in de stad is overigens niet beperkt tot eigendommen in het plangebied. Zo heeft de Jaarbeurs aan de overzijde van het Merwedekanaal (westzijde) aanzienlijke grondposities. Dat gebied is niet betrokken bij de herontwikkeling van het Stationsgebied, maar krijgt wel aandacht in het te ontwikkelen structuurplan. Verder zijn grenzen altijd enigszins arbitrair. Bijvoorbeeld het gebied van het Rabobank-hoofdkantoor is buiten het plangebied gelaten, omdat er afzonderlijke afspraken zijn gemaakt over de uitbreiding van het kantoor vanwege de keuze van de bank om van Utrecht de enige hoofdzetel te maken. Daar staan gebieden tegenover, die niet formeel binnen het plangebied vallen, maar daar wel een sterke relatie mee hebben, zoals de noordzijde van de Graadt van Roggenweg. Het plangebied willen wij vanaf nu "het nieuwe centrum" noemen.

Economische betekenis Stationsgebied

Kantoren

In het gebied rondom het centraal station zijn in de huidige situatie (1 januari 2002) 584.000 m² kantoren aanwezig. Geschat wordt dat er ca. 23.500 mensen direct werkzaam zijn in de kantoren en dat er ca. 3.500 mensen werkzaam zijn in afgeleide werkgelegenheid (onderhoud, beveiliging etc.). In hoge mate worden de huidige kantoren getypeerd als:
- bank- en verzekeringswezen;
- openbaar bestuur en (landelijke) Non-profit-organisaties;
- Nederlandse Spoorwegen en
- opleidingen en trainingen.

Het stationsgebied van Utrecht blijkt in toenemende mate een buitengewoon gewilde vestigingslocatie voor grote fuserende bedrijven in de financiële dienstverlening. Daarnaast zal ook de nadruk ook steeds meer liggen op ontmoetingskantoren, opleidingen en trainingsinstituten.

In de nieuwe plannen voor het stationsgebied zal in de plannen 190.000 respectievelijk 240.000 m² aan nieuwe kantoren worden toegevoegd. Dit betekent een gemiddelde toename van 15.000-20.000 m² per jaar. Dit is markttechnisch een verantwoord volume, mede gezien het feit dat er geen andere vergelijkbare kantorenlocaties nabij intercitystations en binnensteden beschikbaar zijn in de regio.

Pas vanaf het jaar 2008 zal het stadsdeelcentrum Leidsche Rijn worden ontwikkeld met een enigszins vergelijkbaar profiel. Verwacht wordt dat er met de nieuwe kantoren 7.600 respectievelijk 10.000 nieuwe medewerkers worden aangetrokken en 1.100 respectievelijk 1.500 extra mensen werkzaam zullen zijn in de afgeleide werkgelegenheid.

Uitbreiding Hoog Catharijne
De uitbreiding van Hoog Catharijne met 30.000 m² winkeloppervlak in beide referendabele plannen is markttechnisch verantwoord en is nodig om Hoog Catharijne als spil van het winkelgebied opnieuw leven in te blazen. De attractiviteit van Utrecht als winkelstad van Nederland dreigt terrein te verliezen. Andere grote steden hebben de afgelopen jaren het kernwinkelapparaat zien groeien maar de ontwikkeling van Utrecht stond stil. Hoog Catharijne is hoognodig toe aan modernisering, upgrading en uitbreiding. Als Hoog Catharijne niet spoedig herontwikkeld wordt zal het bezoekmotief voor een bezoek aan de stad Utrecht van veel mensen vervallen en zal de koopkrachtbinding van het Utrechtse centrum als geheel verder achteruit gaan.

Het centrum van Utrecht is in de huidige situatie onder te verdelen in de oude binnenstad met ca. 94.000 m² vvo en Hoog Catharijne met ca. 44.000 m² vvo. In totaal bieden de winkels directe werkgelegenheid naar schatting aan ca. 4.150 mensen en indirecte werkgelegenheid aan 620 mensen. In beide referendabele modellen van het stationsgebied wordt uitgegaan van 30.000 m² toevoeging. Dit levert naar schatting ca. 900 directe banen op en 100 banen in afgeleide werkgelegenheid.

Meerdaags toerisme en congresbezoek
Utrecht is momenteel de eerste stad voor dagcongressen maar slechts negende stad op het gebied van meerdaagse congressen. Verbetering van het verblijfsklimaat rondom het stationsgebied is van grote betekenis voor de het kunnen aantrekken van meerdaagse congressen, het toerisme en het hotelwezen in het stationsgebied. De aanpak van de openbare ruimte, nieuwe culturele voorzieningen en stedelijke vermaakvoorzieningen (Casino, Theater, Megabioscoop) kunnen een wezenlijke bijdrage geven aan de ontwikkeling van Utrecht van stad voor "dagbezoek" naar "meerdaags toerisme" en "meerdaags zakelijk verblijf".

Werkgelegenheidstoename Stationsgebied

	Plan 1	**Plan A**
kantoren	10.000 direct 1.500 indirect	7.600 direct 1.100 indirect
Hoog Catharijne	900 direct 100 indirect	900 direct 100 indirect
Leisure aanname 30.000 m²	600 direct 100 indirect	600 direct 100 indirect
Hoteluitbreiding	PM	PM
Congresuitbreiding	PM	PM
Totaal	11.500 direct 1.700 indirect	9.100 direct 1.300 indirect
	13.200 totaal	**10.400 totaal**

3.2. Historische achtergronden
Het is helaas een bekend feit, Utrecht worstelt al jaren met haar Stationsgebied. Misschien kan achteraf worden gesteld dat deze worsteling begon met de discussie in de jaren '60 over de vernieuwing van de omgeving van het toenmalig station. De sloop van het oude station van Van Ravesteijn, de demping van de Catharijnesingel en de sloop van 'De Utrecht'; het zijn beslissingen die scherp op het netvlies staat.

Ontegenzeggelijk heeft de komst van Hoog Catharijne veel veranderingen met zich gebracht, positieve, maar ook negatieve. Hoog Catharijne heeft op velerlei terrein voor een grote opleving van Utrecht gezorgd. Hoog Catharijne was in die tijd nationaal en internationaal een spraakmakend project. En nog steeds is de formule van Hoog Catharijne -concentratie van detailhandel onder één dak op een knooppunt van openbaar vervoer midden in de stad- actueel en economisch verantwoord. Terugkijkend op drie decennia valt op dat de kritiek vooral te maken heeft met de stedenbouwkundig-architectonische kwaliteit en de daaruit voortvloeiende ongunstige verblijfskwaliteit. Over het algemeen overheersen de negatieve geluiden over de kwaliteit van het Stationsgebied. Was de Neudeflat voorheen de kop van Jut, de afgelopen tientallen jaren is het vooral Hoog Catharijne geweest dat slecht werd beoordeeld. Wellicht is het inderdaad zo (maar achteraf praten is gemakkelijk) dat er bij de bouw van Hoog Catharijne onvoldoende aandacht is geschonken aan de kwaliteit van architectuur en de stedenbouwkundige inpassing. In het eind november verschenen boek "Dertig jaar Stadsontwikkeling in Utrecht 1970/2000" van ir. K. Visser zijn hierover verschillende opmerkingen gemaakt door de destijds betrokkenen. De gevoelde nadelen hangen overigens nauw samen met de snel veranderende feiten, omstandigheden en opvattingen in de samenleving. De maatschappij is in amper dertig jaar tijd zoals eerder gezegd ingrijpend gewijzigd. De gedachten, normen en waarden over stedenbouw en architectuur zijn in deze periode jaar evenzeer ingrijpend veranderd. In ieder geval concluderen wij dat een van de opgaven voor de komende tijd luidt: het geven van een impuls aan het Stationsgebied qua stedenbouwkundige kwaliteit, architectuur, verblijfs-kwaliteit en aanbod van functies die tot in lengte van jaren een positieve waardering krijgt van het publiek.

3.3 De sociale en veiligheidsbeleving
Vooral op het gebied van sociale- en veiligheidsbeleving is er in de afgelopen 30 jaar enorm veel veranderd. Bij de opzet van Hoog Catharijne is indertijd overvloedig gebruik gemaakt van in die jaren in zwang zijnde architectonische en stedenbouwkundige oplossingen: veel hoeken, lage ruimtes, besloten plekken met weinig daglicht, scheiding van verkeer- en loopstromen, etc. De sociale en de veiligheids-problematiek had in die jaren een heel andere inhoud dan nu. De architectonische oplossingen hoefden hier dan ook geen rekening mee te houden. Het gevoel van onveiligheid, de overlast van daklozen en drugsverslaafden dateert met name uit de jaren '80 en is destijds binnen de gemeente onder andere indringend door de toenmalige afdeling Onderzoek van de ROVU in kaart gebracht ('Marokkaan en Verslaafd, 1986'). Sindsdien zijn de problemen geïntensiveerd tot een nu voor bezoekers, gebruikers, beheerders, eigenaren en gemeente zeer grote omvang. Eén van de belangrijkste doelstellingen van beide plannen is dan ook dat gevoel van onveiligheid en sociale problematiek weg te nemen.

3.4. Stedenbouwkundige knelpunten in het gebied
De concrete stedenbouwkundige knelpunten in het centrumgebied van Utrecht en de daaruit voort-vloeiende problemen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid zijn in de afgelopen veertien jaren van planvorming meer dan uitgebreid beschreven. Met alle verschillen van inzicht die er bestonden over de aard en de schaal van de benodigde aanpak was en is er grote overeenstemming over het feit dat belangrijke delen van het gebied dringend een opknapbeurt nodig hebben. Elke bezoeker van binnen en buiten de stad heeft daar zijn eigen beeld van. Voor het College is niets doen dan ook geen optie en dat is dus geen keuze in het voorliggende referendum. Daarvoor is de kwaliteit van het gebied te pover, zijn de onderhoud en beheersachterstanden te groot en -haast paradoxaal- tegelijkertijd de economische en stedelijke potenties die het gebied met zijn ligging vertegenwoordigt, te aantrekkelijk.

Omdat er over de problemen en kansen in het gebied al zeer veel is geschreven, volstaan wij hier met een paar beknopte hoofdlijnen:

Ad 1. Eiland in de stad
Het plangebied vormt een barrière in de stad en is geen verbindende schakel tussen de daaromheen liggende gebieden. Het plangebied is te weinig verankerd met het oude centrum. De verbindingen in het gebied lopen vooral noord-zuid: parallel aan het spoor.

De voet- en fietsroutes in oost-west richting die nodig zijn om de barrière van het spoor te nemen zijn onvoldoende. Daarmee is het plangebied niet goed opgenomen in het weefsel van straten en pleinen in de stad.

Ad 2. Onvoldoende omgevingskwaliteit
De kwaliteit van de openbare ruimte in het gebied laat erg te wensen over. De bebouwing, de straten, pleinen, het groen en de plekken om te verblijven zijn op te veel plekken verwaarloosd en vervallen en moeilijk te beheren. Vervuiling en sociale onveiligheid beïnvloeden de beleving. Vooral de begane grond en het maaiveld worden als zeer onaantrekkelijk ervaren. Hier overheersen de auto en de bus, vanuit de gedachte dat de voetgangers op niveau door Hoog Catharijne van en naar het station gaan. De slechte oriëntatie voor de grote aantallen fietsers en de voetgangers vormt een groot probleem. De hoogte-verschillen hebben veel ongelijkvloerse kruisingen en overkluizingen noodzakelijk gemaakt. Daardoor zijn onoverzichtelijke situaties ontstaan, wat nog wordt versterkt door de vele willekeurig gestalde fietsen. Een bijkomend groot probleem in het plangebied is het introverte karakter van de bebouwing. De bebouwing staat als het ware met de rug naar de openbare ruimte en het publiek toe. De gesloten gevels versterken de onbeheersbaarheid van het maaiveld. Het winkelgebied heeft onduidelijke entrees en het feit dat routes niet goed op elkaar zijn afgestemd, maakt de routing onduidelijk. De bewaking en het schoonhouden van het winkelcentrum zijn bijna onmogelijke taken geworden.

Ad 3. Gebrek aan structuur en slechte bereikbaarheid
Doordat de Catharijnebaan, de spoorlijn en de Croeselaan het Stationsgebied in noord-zuidrichting doorsnijden, vormen ze een barrière voor de oost-westverbindingen. De routes van de binnenstad naar het station en de Jaarbeurs zijn niet helder. De brede spoorzone scheidt Utrecht-West van het centrum en het oostelijk deel van de stad. En vice versa: de Catharijnesingel is een drukke en moeilijk oversteekbare verkeersweg.
De toegang tot het station is slecht herkenbaar, verstopt in Hoog Catharijne en verscholen aan de Jaarbeurszijde. Het huidige Stationsplein maakt een chaotische indruk. Ook de afhandeling van het groeiend aantal openbaar vervoerreizigers loopt langzaam vast.

Door de groei van de mobiliteit van de afgelopen periode is het gebied rond het Centraal Station ook qua auto- en busverkeer regelmatig verstopt. Zelfs fietsers kunnen in files belanden. Wanneer de ontwikkeling verder doorgaat en de stad tevens met de uitbreiding van Leidsche Rijn in inwonertal toeneemt, zal het probleem van congestie verder uitgroeien. De groei is in absolute zin zodanig dat de druk op de omgevingskwaliteit en op de leefbaarheid van de stad onacceptabel wordt. Temeer omdat het aandeel van (snel)bussen in het openbaar vervoer sterk toeneemt.

De bereikbaarheid van het gebied is een historisch probleem.
Met de aanleg van de sporen werd het centrum van Utrecht per trein zeer goed bereikbaar, maar deze sporen gingen voor het gemotoriseerd en langzaam verkeer een grote barrière vormen. Het westelijk deel van het centrum raakte bekneld tussen de historische binnenstad en de sporen. Ingrepen zoals de verbreding van de Potterstraat, de doorbraak bij de Nobelstraat en de aanleg van de Leidseveertunnel waren bedoeld om de pijn te lenigen. Echter met de (onverwacht) sterke groei van het auto- en busverkeer bleek dit alles niet voldoende. Men projecteerde een ringweg rond het centrum over de singels en aan de westkant volgde de aanleg van de Daalsetunnel. De ringweg is gelukkig nooit afgemaakt. Er bleek voor deze ingreep onvoldoende maatschappelijk en politiek draagvlak te zijn zodat alleen de Catharijnebaan is aangelegd. De Daalsetunnel kwam er wel, maar loopt dood op een stukje onvoltooide ringweg en enkele straten met onvoldoende capaciteit. Met deze inadequate wegenstructuur heeft het centrum van Utrecht al decennialang te maken gehad.

Ad 4. Het gebrek aan bebouwingsmogelijkheden.
Het plangebied is door zijn ligging een potentiële toplocatie in Nederland, maar biedt in zijn vormgeving nu weinig aantrekkelijke locaties voor kantoren om zich te vestigen. In vergelijking met hedendaagse zorgvuldig vormgegeven en onderhouden kantoorgebieden zoals bijvoorbeeld Rijnsweerd scoort het plangebied niet hoog. Voor woningen geldt hetzelfde. Ondanks de uitstekende ligging (dicht bij het centrum en bij het station) is de waardering voor de woonlocaties niet geweldig. Toch is er, zoals in het voorgaande is aangegeven, in principe een grote druk op het gebied en heeft het Stationsgebied enorme potenties.
Aan de westzijde van het station zijn er nogal wat extensieve functies in het gebied: de beeldbepalende aanwezigheid van grote aantallen parkeerplaatsen op het maaiveld en in garages bijvoorbeeld. Ook zijn er functies die verdwijnen of beter elders gesitueerd zouden kunnen worden. Het extensieve karakter van de westzijde versterkt de problemen zoals genoemd in ad 1. en ad 2. Alle vrijkomende ruimte tezamen levert aan de westzijde een enorm bouwpotentieel.

De Openbaar Vervoer Terminal (OV-Terminal)
De stad en de regio Utrecht groeien. Het drukste NS-station van Nederland (ongeveer 1,5 keer zo druk als Schiphol) heeft circa 57 miljoen passagiers te verwerken per jaar. Dit groeit naar 100 miljoen passagiers in 2015, met zo'n 350.000 passagiers per dag.
De OV-Terminal in Utrecht mag daarmee met recht het grootste vervoerknooppunt van Nederland worden genoemd. Dit knooppunt zal als belangrijk Railport perfect moeten kunnen functioneren en daartoe moet de huidige accommodatie worden aangepast. Er is namelijk een grote spanning tussen de gewenste groei van het openbaar vervoer en de beschikbare ruimte.
Netwerken en routes van verschillende vormen van openbaar vervoer krijgen vanuit de nog te realiseren OV-Terminal een goed logistiek overstappunt dat voor de reiziger comfort (snelheid, gemak en overzicht) oplevert. Maar ook de ruim 50.000 bezoekers die vanuit de OV-Terminal te voet richting stad hun weg vinden, moeten de aansluiting naar de stad als kwalitatief hoogwaardig beleven, zowel in stedenbouwkundige zin als uit economisch en sociaal oogpunt.

Dit feit is erkend door onder meer gemeente, rijk, Bestuur Regio Utrecht en Nederlandse Spoorwegen en heeft ertoe geleid dat een nieuw te bouwen OV-Terminal, als kern en vliegwiel van de gehele herontwikkeling van het stationsgebied, werd opgenomen in het Meerjareninvesteringsprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en later aangevuld met een bijdragen uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Utrecht werd eveneens opgenomen in de lijst van zes zogenaamde Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) samen met Amsterdam-Zuidas, Den Haag Centraal, Rotterdam CS, Breda Spoorzone en Arnhem Stationsomgeving. Op 18 december 1997 is uw gemeenteraad akkoord gegaan met een eerste ontwerp van de OV-Terminal als centraal onderdeel van het toenmalig Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp van het UCP (Jaargang 1997, nr. 350).
Na het ontbinden van de samenwerkingsovereenkomst UCP in maart 2000, bleef de noodzaak om te komen tot een vernieuwde OV-Terminal bestaan en uw raad heeft op 29 juni 2000 (Jaargang 2000, nr. 190) het volgende hierover uitgesproken:
"...wordt de basis gevormd door de nieuwe Openbare Vervoer Terminal die als een "spin in het web" van het hele plan functioneert. Er wordt in andere woorden "van binnen naar buiten" gewerkt. Zonder verwezenlijking van deze OV-Terminal kan geen sprake zijn van realisering van het project (...) De Terminal met haar sporen en het HOV is van (inter-)nationale en regionale betekenis, maar ook van groot belang voor de stad, mede omdat het stadsvervoer erin is opgenomen. De koppeling tussen al deze vervoerssystemen geeft de terminal een dimensie, die mede de voorwaarde vormt voor economische ontwikkelingen en belangrijke onroerend goed ontwikkelingen in het gebied".

De gemeente neemt als mede opdrachtgever deel aan het proces om te komen tot het definiëren van de Openbaar Vervoer Terminal (OV-Terminal) Utrecht.

Besluitvorming over de OV-Terminal is afhankelijk van overeenstemming tussen vier partijen: het rijk in het bijzonder het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het NS-Concern, het Bestuur Regio Utrecht (verantwoordelijk voor exploitatie van alle stads- en streekvervoer per bus en tram) en de gemeente.
Het oorspronkelijk (1998) in het MIT gereserveerd bedrag is geïndexeerd. Momenteel is er EUR 235 miljoen gereserveerd in het MIT 2002 en BOR samen. In de investeringsplanning van de gemeente Utrecht is een bedrag van EUR 12,7 miljoen gereserveerd voor realisering van de OV-Terminal. Het betreft een verplichte bijdrage van de regio aan de kosten zoals deze in het MIT zijn opgenomen.
Het MIT kent een voorgeschreven structurering en fasering. De OV-Terminal Utrecht bevindt zich daarbij in de planstudie fase. Verwacht wordt dat in de loop van 2002 een projectbesluit kan worden genomen. Vanaf dat moment zal sprake zijn van formele overeenstemming tussen gemeente en rijk over de daadwerkelijke bijdrage van het rijk aan de realisering van het OV-Terminal.

Voor de plannen zoals die nu zijn ontwikkeld is om redenen van inpasbaarheid en kosten de oorspronkelijke "tunnelvariant" losgelaten. In plaats daarvan maakt het stedenbouwkundig concept van de architecten Benthem Crouwel integraal deel uit van de voorliggende plannen voor het referendum. Dit concept is in opdracht van de gezamenlijke opdrachtgevers van de planstudie fase voor de OV-Terminal gemaakt. Het gaat uit van een verbreding, verlenging en kwalitatieve opwaardering van de huidige traverse in het station. Aan de oostkant wordt de mogelijkheid gecreëerd voor een nieuw stationsplein. Aan de westzijde van het station ontstaat een nieuwe hoogwaardige ingang. De bestaande ingangen aan de oostzijde worden gehandhaafd. Een nieuwe ingang op de kop van het Gildenkwartier en het Smakkelaarsveld zal worden gemaakt. Vanuit de traverse zijn de diverse vervoersvormen parallel aan oost en westzijde en op maaiveld (niveau sporen) gesitueerd. Tevens is aan de zuidkant van de oostzijde (achter Godebaldkwartier) een duidelijk herkenbaar stationsplein gepland. Zij zijn op een heldere, overzichtelijke manier vanuit de traverse door de reiziger te bereiken, via stijgpunten die aanlanden op perrons zodat er een natuurlijke en veilige scheiding ontstaat tussen materieel en reizigers. Aan beide zijden van het station is plaats voor Kiss en Ride, taxi, fietsstallingen en parkeervoorzieningen. Deze principes zijn nu verwerkt, als niet-referendabele onderdeel, van beide referendum plannen.
Het definitieve ontwerp zal in een apart voorstel worden voorgelegd.

Hoofdstuk 4 De gevolgde procedure, de opgave en de inhoud

In dit hoofdstuk gaan wij in op de totstandkoming van het voorliggende raadsvoorstel met daarbij de Eindrapportage. Tevens zullen wij nader ingaan op het gelopen proces met de private partijen.
Vertrekpunt was uiteraard het collegeprogramma. Wij hebben in februari 2002 de Projectorganisatie Stationsgebied ingesteld, die onder directe ambtelijke verantwoordelijkheid ressorteert van de gemeentesecretaris. De projectorganisatie heeft de opdracht gekregen een werkprogramma op te stellen op basis van het collegeprogramma.
In grote lijnen hebben wij de Projectorganisatie Stationsgebied drie opdrachten gegeven:
- Het voorbereiden van twee referendabele plannen.
- Het voorbereiden van een dienst Stationsgebied als loket voor bestuur, ambtelijk apparaat en belanghebbenden.
- De nazorg van de platformfase UCP en de doorstartfase UCP.

Over de organisatorische vorm van een dienst zullen wij in het voorjaar aan de gemeenteraad een voorstel doen. Wat betreft de nazorg van de platformfase UCP en de doorstartfase, berichten wij u dat over de afrekening van de UCP periode tot februari 2001 een brief aan de raadscommissie voor het Stationsgebied c.a. wordt voorgelegd. De financiële afrekening zelf vindt plaats in het kader van de jaarrekening 2001 van het Ontwikkelingsbedrijf.

Wat betreft de nazorg van de doorstartfase UCP, hebben wij een raadsvoorstel aan u voorgelegd (voorstel tot ontvlechtingovereenkomst NS Vastgoed en Gemeente Utrecht).

Om te komen tot de opstelling van de twee referendabele plannen is een intensief proces gestart in een projectgroep, waarin vertegenwoordigers van de diensten Stadsontwikkeling, Maatschappelijke Ontwikkeling, Stadsbeheer en het Ontwikkelingsbedrijf zitting hadden, het zgn. Integrale Programmerings-overleg Stationsgebied. Alle belangrijke items, waaronder Economie, Stedenbouw, Verkeer en Vervoer, Wonen, openbare ruimte) zijn daarbij betrokken. De resultaten van dit programmeringoverleg zijn teruggekoppeld met de betrokken directeuren en diverse keren aan de orde gesteld in het Directieberaad.
Minstens zo belangrijk was de betrokkenheid van de belangrijkste private partijen bij de totstandkoming van de twee referendabele plannen. (Zie in dit verband ook hoofdstuk 2.2.)
De inzet en (tussentijdse) resultaten uit het proces van het Integraal Programmeringoverleg Stationsgebied zijn diverse keren onder meer in het zogenaamde Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied indringend met de belangrijke investeerders Corio, Jaarbeurs en NS Vastgoed besproken. Bovendien zijn de eerste concepten in de zgn. Pressure-Cooker-meetings (24 uurs-sessies) die in de maanden oktober en november 2001plaatsvonden, met de private partijen besproken.
De resultaten daarvan werkten weer door in het ambtelijk ontwerp proces van het Integraal Programmeringoverleg. De uitkomsten van het Afstemmingsoverleg zijn vervolgens aan de orde gesteld in het Strategisch Beraad Stationsgebied. In dit laatste overleg, met de drie private partijen en dat plaatsvindt onder voorzitterschap van de burgemeester, waren namens ons college de wethouder voor het Stationsgebied en de wethouder van Ruimtelijke Ordening betrokken. Bovendien was de wethouder voor Verkeer en Vervoer naar gelang het onderwerp hierbij aanwezig. Hoewel het hele proces op alle betrokkenen een grote wissel heeft getrokken, willen wij langs deze weg onze waardering uitspreken voor de constructieve opstelling van de private partijen bij de totstandkoming van de twee referendabele plannen. De private partijen hebben hun maatschappelijke verantwoordelijkheid getoond bij het gegeven van het referendum, niettegenstaande dat vanuit economisch belang van de privaten wellicht andere keuzes aan de orde zouden zijn. Zoals eerder aangegeven hebben de private partijen de twee plannen die zijn weergegeven in de Eindrapportage onderschreven. Daarbij moet wel voor wat betreft de NS Vastgoed een opmerking gemaakt. NS Vastgoed heeft ingestemd met de twee plannen maar legt daarbij wel de relatie met de besluitvorming over de ontvlechtingovereenkomst (Jaargang 2001, nr. 326). In dit verband verwijzen wij u naar het raadsvoorstel dat thans voorligt.

Opgave
De opgave waarvoor de betrokken partijen stonden, was fors, zo niet een tour de force. Twee verschillende visies uitdenken die beide – met inachtneming van de vele belangen en aspecten die er spelen uitvoerbaar zijn. Bovendien dienden deze twee visies te steunen op draagvlak bij de drie belangrijkste private partijen. Deze zijn namelijk alleen bereid tot grote investeringen over te gaan als de bedrijfseconomische risico's verantwoord zijn. De revitalisering van een binnenstedelijke locatie is in vergelijking met een ontwikkeling van bijvoorbeeld een buitengebied vele malen complexer. De sturings-mogelijkheden worden in sterke mate beïnvloed door grote bestaande belangen en bouwkundige beperkingen.
Naast de hierboven genoemde opgaven moesten de twee plannen scherp te onderscheiden zijn, zodat de Utrechtse bevolking op 15 mei 2002 ook echt een keuze kan maken uit twee stedenbouwkundige concepten.

De ambitie
Naast de opgaven hebben wij vooral ook ambities met het Stationsgebied. Wij willen in deze raadsperiode een einde maken aan een lange periode van plannen maken. Dit vanuit de overtuiging dat spoedig handelen en realiseren een dringende noodzaak is. Daarmee willen wij -ook voor het Stationsgebied- inhoud geven aan ons motto " Werk in Uitvoering". Dit alles met het perspectief dat in samenwerking met alle partijen een ambitieus op de toekomst gericht centrumgebied zal ontstaan dat de stad inclusief de daarom liggende wijken en de oude stad, alsmede de regio ten goede zal komen. En die ambitie wilden wij waarmaken voor beide plannen.
Daarbij wilden wij ook rekening houden met verwachte ontwikkelingen en trends zoals de ontwikkeling naar de 24-uurs economie, de sterk toenemende behoefte aan hoogwaardige cultuur en entertainment en vooral een Stationsgebied met een volledig sociaalveilig karakter.
Wij zijn van mening dat deze opgave en ambities tot uitdrukking komen in beide plannen.

De inhoud
Hoewel de inhoud van beide plannen uitermate wezenlijk is, volstaan wij -gelet op de Eindrapportage die onderdeel uitmaakt van dit voorstel- met enkele overwegingen over de plannen.
Uiteraard hebben beide concepten hun eigen identiteiten. Beide plannen hebben aantrekkelijke en minder aantrekkelijke kanten. Alles heeft zijn schaduwzijde. Beide visies zijn uitgebalanceerd, waarbij de verschillende aspecten binnen een plan zich als communicerende vaten tot elkaar verhouden. In beide plannen worden de problemen die hierboven zijn geformuleerd (zie o.a. 3.4 Stedenbouwkundige knelpunten) onderkend en weggenomen. De beide plannen doen dat op hun eigen manier.

Plan 1 is te beschouwen als een moderne immuniteit, waarbij het Stationsgebied als een afgerond en zelfstandig gebied wordt beschouwd. Het gebied is vrij strak omkaderd door wegen. De ontwikkeling van het gebied vindt plaats met als uitgangspunt de centrale boulevard. In tegenstelling tot het huidige Stationsgebied zal het gebied waar de oude stad en het Stationsgebied elkaar raken, door middel van een fijnmazige structuur aan elkaar worden verbonden. Het plan borduurt voort op het huidige stedenbouw-kundig gegeven maar waarbij de problemen worden opgelost en omgezet in een nieuw kansrijk gebied. Hoewel ook in dit plan het wonen wordt bevorderd, heeft het plan vooral een zakelijke, commerciële uitstraling.

De essentie van plan A is juist dat het Stationsgebied wordt opengelegd. Zoals de oude stad zijn uitstraling heeft naar radialen aan de oostzijde van de stad (o.a. Biltstraat, Nachtegaalstraat), zal het nieuwe centrumgebied zijn radialen krijgen naar de westzijde van de stad: Kanaalstraat/Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg. Door de oriëntatie op de westkant, zullen er juist aan deze radialen in de toekomst ontwikkelingspotenties ontstaan.

Hoofdstuk 5 Enkele thema's nader uitgediept/dilemma's

In dit hoofdstuk willen wij nader inzoomen op verschillende onderwerpen die van groot belang zijn in de identiteit van de twee plannen.

Verkeer, vervoer en parkeren
In het Stationsgebied cumuleren de problemen die in Utrecht spelen op het gebied van verkeer, vervoer en parkeren zich het meest prominent. Omgekeerd heeft kiezen voor plan 1 of plan A grote consequenties voor het verkeer- en vervoerbeleid in Utrecht.

Utrecht beschikt op dit moment niet over een overall bereikbaarheidsbeleid. In het collegeprogramma is een dergelijk Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan opgenomen. Daarbij is er een link met het op te stellen structuurplan. Dit Verkeer- en Vervoerplan is ook van essentieel belang voor de private partijen. Zonder garanties ten aanzien van mobiliteit binnen het gebied, van en naar het Stationsgebied alsmede het parkeren, vinden private partijen het niet verantwoord over te gaan tot grootschalige investeringsbeslissingen.
Bereikbaarheidsbeleid betekent gericht kiezen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten auto, bus, tram, trein, fiets etc. Bereikbaarheid betekent niet per definitie autobereikbaarheid. De Jaarbeurs bijvoorbeeld is een belangrijke partner in de mobiliteitssturing. Naar gelang de soort van beurs- of evenementactiviteit, komt 60 tot 70% van de bezoekers met het openbaar vervoer.

De Jaarbeurs is ook sterk voorstander voor de verdere regulering van de verkeersstromen, bijvoorbeeld door een combinatie van transferia langs de snelwegen met het openbaarvervoer net. Wel is realisme ten aanzien van automobiliteit op zijn plaats. Hoog Catharijne is voor een deel afhankelijk van auto-gebruikers. Het oude centrum kan zelfs niet functioneren zonder autobereikbaarheid te bieden. Dat hoeft niet voor iedereen en voor elk moment. Met een prijsinstrument kan gericht gewerkt worden aan het beschikbaar houden van een basisaanbod parkeervoorzieningen voor een deel van de consumenten. Het zwaartepunt in het bereikbaar houden zal liggen in de modaliteiten bus, tram, fietsen voetganger. Ondersteuning van de bereikbaarheid kan worden gevonden in het uitbouwen van de transferia, waar de automobilist wisselt naar tram of bus om vervolgens het centrum te bereiken.
Het bereikbaarheidsbeleid vraagt apart aandacht voor de capaciteit van het wegennet en voor de overall parkeercapaciteit.

Het wegennet in Utrecht is zwaar belast. De bereikbaarheid van het centrum is al in het geding. De hoofdwegen in het plangebied zijn tot hun fysieke maximum belast, terwijl geluidhinder en luchtvervuiling de maximale waarden naderen. Veel ruimte voor extra verkeer is er dus niet. Wel kan worden gezorgd voor een betere doorstroming op knooppunten waar de kruispuntcapaciteit tekortschiet om het verkeer af te wikkelen. Het aanpakken van het Westplein en het 24 Oktoberplein zal zorgen voor een gemakkelijker doorstroming van en naar het centrum.
Een dilemma is dat een betere doorstroming vaak meteen meer verkeer oproept. Daarom moeten aanvullende maatregelen genomen worden om ongewenst verkeer te weren. Daarbij moet vooral worden gedacht aan het weren van doorgaand verkeer. Het is bekend dat er nu nog een redelijke portie doorgaand verkeer via de wegen door het centrum rijdt. Met gerichte maatregelen om het doorgaand karakter uit het wegennet te halen kan dit verkeer worden verdrongen naar de buitenring.

Hier openbaart zich een verschil in de benadering van plan 1 en plan A.
De andere in het oog springende verschillen op het gebied van verkeer en parkeren zijn:

Plan 1	**Plan A**
Westplein op maaiveld	Westplein verdiept
+ 2.800 parkeerplaatsen	+ 2.500 parkeerplaatsen
Catharijnesingel verkeersluw	Catharijnesingel beperkte ontsluitingsfunctie

Plan 1
Plan 1 kiest er voor om alle kaarten te zetten op de bereikbaarheid van het centrum. Plan 1 voorziet voorts niet in rigoureuze aanpassingen in het wegennet, zoals een verdiepte aanleg van het Westplein. Dus er is alleen sprake van herverdeling van de bestaande ruimte.

Dat wil zeggen dat de maximale capaciteit wordt vrijgemaakt om het publiek dat het centrum wil bezoeken toegang tot dat centrum te bieden. Dat houdt in dat doorgaand verkeer wordt geweerd én dat ander verkeer dan verkeer van en naar het centrum (verkeer tussen wijken van Utrecht onderling) zoveel mogelijk wordt belemmerd. De transferia zijn heel belangrijk om het centrum goed bereikbaar te houden voor iedereen. Met de belanghebbende ondernemers zullen convenanten worden gesloten voor aanleg en gebruik van de transferia.

Plan A
Plan A doet een andere keuze. Plan A kiest voor bereikbaarheid van het centrum én het toelaten van verkeer tussen wijken onderling via het centrum.Deze extra ruimte kan onder meer worden gevonden dankzij de rigoureuze aanpassingen in het wegennet, zoals het verdiepte Westplein, en het als ont-sluitingsweg handhaven van de Catharijnesingel (ter plaatse van de huidige Catharijnebaan).
Buiten het plangebied zal dan ook het 24 Oktoberplein aangepakt moeten worden. Anders dan plan 1 geeft plan A dus extra ruimte voor de burger in het verkeer. Plan A, het meer relaxte en meer op de lokale en regionale binding georiënteerde plan, accepteert dat de burger van deze stad en deze regio zich naar en door het centrum per auto verplaatst. Een beperkt doorgaand karakter tussen wijken van Utrecht onderling is dus acceptabel, zij het dat de verplaatsingssnelheid laag zal liggen. Maar plan A is beslist niet eenzijdig pro auto! Ook in plan A is goed openbaar vervoer noodzakelijk en moet de vervoersmodaliteit bus, tram en fiets aantrekkelijker worden. Voor de transferia geldt hetzelfde als bij plan 1: met de belanghebbende ondernemers zullen convenanten worden gesloten in de vorm van een bereikbaarheidsakkoord.

Zuidertunnel
Zowel in plan 1 als plan A wordt de ruimte voor de Zuidertunnel planologisch gereserveerd. Dat wil zeggen dat ervoor zal worden gezorgd dat er op of aan het tunneltracé niets gebouwd kan worden wat latere aanleg van de tunnel bemoeilijkt in technische zin. In het bestemmingsplan is een en ander nader te regelen.

Utrecht bouwt op dit moment een nieuw verkeersprognosemodel. Zodra dit gereed is kan, met de uitslag van het referendum en met de eerste aanzet voor het structuurplan Utrecht, gericht gewerkt worden aan invulling van het toekomstige bereikbaarheidsprofiel (en dus ook aan het toekomstige verkeersnetwerk). Op dit moment kan in het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied geen uitspraak worden gedaan over het toekomstige verkeersnet voor de hele stad. Er kan dus ook nog geen uitspraak worden gedaan over de noodzakelijkheid van de Zuidertunnel. Zodra de uitwerking van het masterplan (na het referendum) ter hand wordt genomen, en zodra in het kader van de 'structuurschets Utrecht' het bereikbaarheidsprofiel is uitgekristalliseerd, zal een definitief besluit over de aanleg van de Zuidertunnel kunnen worden genomen.

Parkeren
In de (niet referendabele) OV-Terminal zijn twee ondergrondse parkeergarages gepland. Aan de oost- en de westzijde zijn ondergrondse garages voorzien van elk ruim 1.200 parkeerplaatsen, in totaal 2.500 parkeerplaatsen. De westelijke garage komt op terrein van de NS, de oostelijke komt op terrein van de gemeente.
In zowel Plan 1 als Plan A is de sloop voorzien van de bestaande bovengrondse parkeergarage Jaarbeursplein. Zowel in Plan 1 als Plan A wordt uitgegaan dat vooralsnog (indien nodig en haalbaar) vervangende ondergrondse parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in gelijke omvang.
Belangrijk is om een relatie te leggen met de vigerende parkeernormen.

Voor winkels geldt een parkeernorm van één parkeerplaats per 33,3 m² vloeroppervlak. De niet referendabele uitbreiding van Hoog Catharijne met 35.000 m² kan wat de benodigde parkeercapaciteit betreft, worden opgevangen door uitbreiding met ruim 1.200 parkeerplaatsen in de OV-Terminal-garage aan de oostzijde.
Het ABC beleid (dat overigens op de helling staat; de Vijfde Nota RO leidt wellicht tot andere normen) geeft voor kantoren op A-locaties een parkeernorm van één parkeerplaats per 250 m² kantoorvloeroppervlak.

Plan 1
Bij de 250.000 m² extra kantoorruimte van plan 1 zijn dus 1.000 extra parkeerplaatsen nodig. We gaan er daarbij van uit dat de NS bij haar programma van 175.000 m² kantoren zelf voorziet in parkeerruimte. De overige 65.000 m² in zone 2 (rond het Jaarbeursplein) van Plan 1 behoeven dan ongeveer 300 aanvullende parkeerplaatsen. Daarom is het programma additionele parkeerplaatsen in plan 1 opgehoogd van 2.500 parkeerplaatsen tot 2.800 parkeerplaatsen.

Plan A
In plan A worden in zone 2 (rond het Jaarbeursplein) vooral woningen gerealiseerd. Het is aannemelijk dat hiervoor geen aparte parkeervoorzieningen hoeven te worden aangelegd. Wonen en kantoren hebben immers een perfect dubbelgebruik: als de kantoren leeg staan zijn de woningen bezet en vice versa. De bewoners van de bijna 900 woningen in zone 2 kunnen dus zonder probleem gebruik maken van het areaal parkeerplaatsen dat ook voor kantoren wordt aangelegd.

In het voorziene convenant met de belanghebbende ondernemers zal niet alleen aandacht worden gegeven aan de transferia, maar ook aan het beheer van alle aanwezige parkeervoorzieningen. Er valt meerwaarde te halen bij een geïntegreerd beheer. Pieken in de parkeerbelasting kunnen worden afgevlakt met dalen in de bezetting bij een andere functie. Absolute ongewenste pieken moeten worden opgevangen met gebruikmaking van transferia en een gerichte gezamenlijke mediacampagne om bezoekers van andere vervoersmodaliteiten gebruik te laten maken.

Catharijnebaan
In beide plannen is voorzien in een herstel van singelstructuur. Het water komt terug. De precieze uitvoering ervan zal in het masterplan een onderwerp van nadere uitwerking zijn.

Sloop
In tegenstelling tot de vorige planning blijft het Gildenkwartier staan. Sloop is financieel onhaalbaar, en met een volledige herinrichting van het casco en het toevoegen van een aantal voorzetgebouwen kan de kwaliteit van het gebouw een forse impuls krijgen.
In het hele plangebied is verder alleen dwingend voorzien:
- de sloop van de parkeergarage Jaarbeursplein;
- de sloop van de Catharijnesporthal;
- de sloop van die delen van de stationstraverse en van het taxiplatform die binnen de nieuwe OV-Terminal vallen.

Op het Jaarbeursterrein is binnen de planperiode de sloop voorzien van een aantal oude hallen aan de noordzijde; tegelijkertijd is nieuwbouw voorzien van nieuwe hallen aan de zuidzijde van de centrum-boulevard.
Het is mogelijk dat eigenaars met aanvullende plannen komen om gebouwen te vernieuwen. Van geval tot geval zal worden beoordeeld hoe daarmee zal worden omgegaan.

Hoofdstuk 6 Initiatiefvoorstel GroenLinks.

In juli 2001 heeft GroenLinks een initiatiefvoorstel ingediend voor de Westzijde van het Stationsgebied ("Utrecht-West Centraal": Jaargang 2001, nr. 146: in de leeskamer ter inzage). GroenLinks vond dat in alle oude plannen de westkant een ondergeschoven kindje is geweest. De fractie kiest daarbij voor een invalshoek, waarbij niet alleen de verbinding tussen Jaarbeursterrein en westelijke stationsingang optimaal moet zijn maar ook de aanvoerroutes uit de richting Dichterswijk en Lombok beter benadrukt moeten worden. GroenLinks kiest ook primair voor het versterken van het wonen.
De concrete bouwoplossing die GroenLinks voorstelt in de vorm van het driehoekige gebouw op het Jaarbeursplein om de aanleidende routes te accentueren is naar onze mening niet realiseerbaar. Het houdt in deze vorm geen rekening met de in het plangebied aanwezige grondposities, eigendoms-verhoudingen en bedrijfsbelangen van de private partners. Bovendien houdt het geen rekening met de afspraken tussen gemeente en Nederlands Spoorwegen. Ook stedenbouwkundig gezien is de driehoek moeilijk inpasbaar. Het levert een onduidelijk en matig vormgegeven Jaarbeursplein op.

Nader onderzoek zou nodig zijn naar de voor zover wij nu kunnen zien ongunstige bezonning en niet wenselijke schaduwwerking in de openbare ruimte en de omliggende kantoorbebouwing.
Positief is dat het initiatiefvoorstel inzet op het realiseren van extra woningen. Zowel in Plan 1 en nog meer in Plan A wordt voorzien in uitbreiding van het aantal woningen.

In de Eindrapportage, die nu voorligt, is het element van de routes vanaf Dichterswijk en Lombok en de versterking van de woonfunctie behandeld.

Met name in Plan A hebben dankzij de ruimere opzet van het twee-assige uitgangspunt de verbindingen aan de westkant een extra dimensie gekregen. Met name door het ondergronds maken van de verkeersfuncties van het Westplein treedt een zeer sterke verbetering voor de verbinding met Lombok op. Zowel in Plan 1 als in Plan A is het daarenboven ook mogelijk de route tussen Dichterswijk en Lombok langs de westentree van het Station te optimaliseren.

De suggestie van GroenLinks om de sporthal bij de entree van het Station te laten staan en de parkeergarage naast Holiday Inn te slopen nemen wij om stedenbouwkundige redenen niet over. Met name het laten staan van de Sporthal beperkt in ernstige mate de mogelijkheid van het realiseren van een hoogwaardige entree.

Hiermee beschouwen wij het initiatiefvoorstel van GroenLinks als afgehandeld.

Hoofdstuk 7: Communicatie en participatie

De communicatie en participatie rondom de planontwikkeling voor het Stationsgebied is onder te verdelen in twee fasen, vóór en na het referendum. Allereerst beschrijven wij de activiteiten tot nu toe, vervolgens komen de activiteiten tot aan het referendum aan bod. Tenslotte gaan wij in op de communicatie-activiteiten na het referendum tot aan het einde van 2002.

Resultaten tot nu toe: participatietraject.
Rondom de eerste Tussenrapportage "zicht op referendabele plannen" (september 2001) hebben wij een uitgebreid participatietraject georganiseerd. Wij zijn gestart met het Zomerdebat, waarvan de eerste werd gehouden op 28 augustus 2001.

Opzet van de participatie was een halfopen planproces: het initiëren van een iteratief proces. Het idee was dat door belanghebbenden vroeg in het proces te betrekken, wensen en ideeën vanaf het begin-stadium mee te nemen.

Wij merken daarbij op dat de dialoog die tijdens de participatiebijeenkomsten tot stand kwam, een ander karakter had dan conventionele inspraak- of participatietrajecten. In plaats van een discussie over 'voor' of 'tegen', was de opzet een discussie te voeren over het toekomstige karakter van het stationsgebied. Dat is gelukt, mede dankzij de inzet van de twee onderzoeksinstrumenten, de functietool en de stijltool (ook Beeldenvormer genoemd, zie uitleg hieronder). Het gebruik van deze instrumenten maakte de dialoog gemakkelijker. Het zorgde ervoor dat de meeste aandacht uitging naar wat Utrechters willen met het centrum, welke wensen en mogelijkheden er zijn en hoe die er uit kunnen gaan zien in plaats van te ageren tegen zaken die niet zijn gewenst.

Om bovenstaande ook concreet te maken, noemen wij de volgende kengetallen.

Kengetallen:
- bijna 1.000 Utrechters bij 25 bijeenkomsten;
- over de 1.000 participanten via www.stationsgebiedutrecht.nl;
- vier wijkbijeenkomsten in de stad;
- tien expertbijeenkomsten;
- tien clusterbijeenkomsten (belangenorganisaties, geclusterd naar geografisch of thematisch belang);
- informatieavond voor raadsleden en
- afsluitende terugkoppelingsbijeenkomst in het stadhuis.

Opvallende constateringen:
- samenstelling van de categorieën bezoekers bij de bijeenkomsten. Naast "traditionele" geïnteresseerde bezoekers, trokken de bijeenkomsten in Zuidwest en de Binnenstad opvallend veel jongeren;
- de uitleg over de te volgen procedures ('gemeentekunde') kwam vanuit het publiek naar de aanwezige plannenmakers, in plaats van andersom. Dat willen wij illustreren met een voorbeeld: "De procedure voor een bestemmingsplan duurt een jaar. Houden de plannenmakers rekening met deze termijn?";
- de opgewekte free publicity was groot. Er was wekelijkse aandacht in de lokale en regionale pers. Daarbij was er landelijke aandacht van het ANP, de NRC, Trouw, de Volkskrant en de Telegraaf. Een selectie van artikelen die in de schrijvende media verschenen, is te vinden op www.stationsgebiedutrecht.nl en
- wij zijn verheugd dat elke wijkbijeenkomst werd afgesloten met applaus. Wij beschouwen dit als een vorm van waardering voor de manier waarop de samenspraak plaatsvond.

Om de discussies in de bijeenkomsten te ondersteunen zijn twee onderzoeksinstrumenten van het communicatiebureau Total Identity gebruikt: de functietool en de stijltool. Aan de hand van deze functie-tool konden deelnemers hun eigen prioriteiten geven aan de functies in het gebied. Met de stijltool konden zij beelden selecteren die volgens hen passen bij de identiteit van het gebied. Mede door de inzet van de twee onderzoeksinstrumenten had de dialoog die tijdens de participatiebijeenkomsten tot stand kwam een ander karakter dan conventionele inspraak- of participatietrajecten. Deze dialoog heeft een goed inzicht gegeven in de beelden en ideeën die leven ten aanzien van het gebied. De uitkomsten hebben geleid tot inhoudelijke aanscherpingen en aanvullingen van de plannen. Wij beschouwen het participatietraject als een voorbereiding en aanvulling op het referendum Niet alleen stemgerechtigde inwoners van Utrecht waren betrokken, maar ook andere doelgroepen zoals gebruikers en zakelijk gerechtigden, zijnde niet inwoners van Utrecht.

Communicatie januari - juni 2002: *Begrijpen waarvoor je kiest*
Voornaamste doelstelling in deze periode is voorlichting geven over beide plannen, zodat stem-gerechtigde Utrechters bij het referendum een afgewogen keuze kunnen maken. Bij de voorbereiding en uitvoering van deze campagne zijn twee gemeentelijke organisatieonderdelen betrokken: de afdeling "Betrokken Stad" en de Projectorganisatie Stationsgebied. Het doel is een opkomstbevorderende campagne voor het referendum.
Daarnaast stimuleren wij maatschappelijke debatten. Hiervoor is een fonds voor campagnes van derden in het leven geroepen. Wij zijn van mening dat deze een belangrijke rol kunnen spelen bij het op gang brengen van de bewustwording over het referendum.

Over het communicatieplan referendum Stations-gebied spoor 1, 2 en 3, het fonds voor campagnes van derden en de beleidsregel Subsidieverstrekking bij Raadplegende referenda informeerden wij de commissie voor Algemene Zaken, Veiligheid, Wijkgericht Werken en Financiën bij brief van 26 november 2001. Deze brief is in de leeskamer ter inzage gelegd.
In de maand januari 2002 heeft ook interne gemeentelijke communicatie plaatsgevonden: in acht bijeenkomsten zijn commissie, wijkmanagementoverleggen en de verschillende ambtelijke diensten op de hoogte gebracht van de inhoud van plan 1 en A.
In de derde week van februari 2002 gaat het infocentrum Stationsgebied proefdraaien. De officiële opening van het infocentrum in de voormalige VVV-ruimte aan het Vredenburg, vindt plaats op 11 maart 2002. Er komen bijeenkomsten met relaties uit Den Haag, en sessies voor de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Middelbaar onderwijs. Het virtuele informatiepunt, de website, krijgt tot en met het referendum wekelijkse updates, waarbij opkomstbevordering en informatievoorziening over de plannen de hoofdmoot van de inhoud van de website bepalen.
Begin maart 2002 krijgt de opvolger van de Beeldenvormer een plek op de site: een virtueel spel waarmee gebruikers hun eigen stationsgebied indelen en zo hun keuze tussen plan 1 en plan A kunnen maken.
Begin maart 2002 wordt ook een start gemaakt met de maatschappelijke debatten over de twee plannen, gesubsidieerd door het Campagnefonds. Andere geplande middelen zijn publieksfolders, wandelboekjes, studiepakketten, rondleidingen, referendumkrant, advertenties, radio en t.v.
In april 2002 bereikt de campagne haar hoogtepunt. Vanaf eind april 2002 zal de Universiteit Amsterdam in samenwerking met de afdeling Bestuursinformatie onderzoek doen naar de communicatie, en/of doelstellingen en informatievoorziening worden gehaald. Na het referendum wordt de stad geïnformeerd over uitslag en vervolg.

Communicatie juni – december 2002: *Mee-inkleuren*
Deze periode zal in het teken staan van het informeren over het gekozen plan en het bevorderen van de participatie tijdens de uitwerking van de gekozen planrichting tot stedenbouwkundig masterplan. Participatietraject 2 wordt voorbereid en uitgevoerd, op een vergelijkbare manier als in 2001; dezelfde groeperingen worden wederom benaderd om het stedenbouwkundig concept mede in te kleuren. Daarnaast wordt het informeren en inspireren van een veel bredere doelgroep, voornamelijk buiten Utrecht belangrijk; een public relationsdoelstelling wordt toegevoegd aan de taakopdracht aan de Projectorganisatie. Ook zullen voorbereidingen getroffen worden voor de bouwcommunicatie. De precieze uitwerking van het programma vanaf juni zal medio 2002 verder worden uitgewerkt.

Hoofdstuk 8: Financiën

Uiteraard hebben de financiën een uitermate belangrijke rol gespeeld bij onze overwegingen en besluitvorming over de eindrapportage. Ook op dit vlak is er een rigoureuze verandering ten opzichte van het verleden. Waar de oude plannen nog uitgingen van een zichzelf bedruipend Stationsgebied, thans wordt het realistische standpunt ingenomen dat de revitalisering van het Stationsgebied gepaard gaat met belangrijke investeringen van gemeentezijde die gedeeltelijk onrendabel zijn.

Alvorens hier verder op in te gaan, brengen wij eerst de kostenopstelling van plan 1 en plan A in beeld.

Plan 1

saldo van kosten/opbrengsten x EUR-mln	**Totaal**		**per jaar (15 jaar)**	
vastgoed	+	164	+	10,9
hoofdverkeersstructuur				
• station		0		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

* exclusief opslag voor risico's algemene kosten van EUR 12 mln.

Plan A

saldo van kosten/opbrengsten x EUR-mln	**Totaal**		**per jaar (20 jaar)**	
vastgoed	+	172	+	8,6
hoofdverkeersstructuur				
• station		0		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

* exclusief opslag voor risico's algemene kosten van EUR 12 mln.

Een nadere toelichting ligt in het vak voor geheime stukken ter inzage.

Investeringsprogramma met vier pijlers
In Nederland en daarbuiten is het een algemeen bekend ervaringsgegeven dat ingrijpende binnen-stedelijke 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 EUR 620 miljoen en EUR 720 miljoen uit. We zijn erin geslaagd voor plan 1 volledige dekking te vinden. Plan A heeft een dekking van EUR 630 miljoen (87%). Door planoptimalisatie dient ook dit plan geheel dekkend te worden.

We stellen voor -voor het geval dit niet (geheel) lukt- dat de gemeente in de investeringsplanning een voorziening opneemt van EUR 91 miljoen. Dit is de maximale bijdrage van de gemeente voor de uitvoering van plan A.

Wanneer de gemeente het voortouw neemt in de planvorming en in dat kader structureel investeert in de openbare ruimte en publieke voorzieningen, worden daarmee andere investeringen uitgelokt. Deze spin off van de gemeentelijke activiteiten leidt in het Stationsgebied tot een totale investering van circa EUR 2 miljard.

Wat de 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.

Commercieel vastgoed
De opbrengsten uit commercieel vastgoed bestaan uit opbrengsten van de gemeente binnen het plangebied voor woningen, kantoren en overig onroerend goed.

Plan 1 heeft een toename van kantoorvolume dat de ruimte op basis van regionale afspraken volledig benut. Plan A realiseert substantieel minder kantoren binnen het plangebied. Dit volume wordt daarom buiten het plangebied gerealiseerd. Voor plan A rekenen we de verwachte opbrengsten van dit kantoorvolume buiten het plangebied toe aan het plangebied.

Hoofdverkeersstructuur
De kosten station zijn inclusief toeleidende HOV-wegen. Naast het station zien we als overige hoofd-verkeersstructuur voor het Stationsgebied: Westplein, Croeselaan en Graadt van Roggenweg.

De kosten Westplein zijn exclusief de ondergrondse verkeersoplossing. Voor plan A zijn deze EUR 4 miljoen hoger dan plan 1 door het realiseren van de stadsboulevard. De kosten voor de ondergrondse verkeersoplossing hebben we voor plan A opgenomen in de pijler Openbare ruimte omdat deze wenselijk is voor een veilige bovengrondse fiets- en voetgangersverbinding van Lombok naar Vredenburg.

Omdat de noodzaak voor de Zuidertunnel vanuit het gemeentelijk verkeersstructuurplan nog niet is aangetoond, hebben we de Zuidertunnel niet opgenomen in het investeringsprogramma. Wel maken we voor de Zuidertunnel een ruimtelijke reservering in de plannen. Op basis van de huidige inzichten vergt de realisatie een bedrag van EUR 53 miljoen.

Openbare ruimte
Dit betreft investeringen in water, groen, pleinen, verkeer en kunstwerken. Tevens is een post opgenomen voor kunstuitingen in de openbare ruimte. De openbare ruimte van plan A is duurder dan die van plan 1 door twee planelementen die wezenlijk zijn voor plan A: een ondergrondse verkeersoplossing voor het Westplein (EUR 47 miljoen, inclusief opslagen) en een west-oostverbinding Van Sijpesteijn (EUR 51 miljoen, inclusief opslagen). Door de herinrichting (en ondertunneling) ontstaat een belangrijk attractiepunt in de Stadsboulevard. Daarnaast zorgt dit voor een kwalitatieve verbinding tussen Lombok en het centrum. Deze openbare ruimte biedt de mogelijkheid voor een permanente dagmarkt.

Publieke voorzieningen
Dit betreft de investering in een vernieuwd Muziekcentrum Vredenburg/Tivoli. Omdat dit in plan 1 wordt verplaatst naar het Smakkelaarsveld, is in dat plan ook een vastgoedopbrengst op basis van herontwikkeling van de Vredenburg.

Er is rekening gehouden met een gemeentelijke bijdrage voor het muziekcentrum van EUR 18 miljoen in plan 1. In plan A, waarbij het muziekcentrum wordt vernieuwd op de huidige locatie, bedraagt die EUR 29 miljoen. Deze bedragen zijn inclusief opslagen voor risico en algemene kosten ad EUR 12 miljoen.

Dekking van plan 1 en plan A.
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.

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

We gaan uit van de financiële voorrangsregel dat we de netto-opbrengsten uit commercieel vastgoed aanwenden als dekking voor de openbare ruimte. Als de investeringen in de pijler openbare ruimte geheel zijn gedekt, wenden we deze netto opbrengsten in tweede instantie aan voor de hoofdverkeersstructuur en publieke voorzieningen.

We stellen voor om als dekking voor de ontwikkeling van het Stationsgebied ook de volgende opbrengsten toe te rekenen aan het Stationsgebied. Dit betreft de opbrengsten van de uitbreiding van de Rabobank (EUR 9 miljoen) en de helft (zijnde EUR 45 miljoen) van de gerealiseerde ontwikkelingsopbrengsten uit de uitbreiding van het kantoorvolume op basis van de aanstaande actualisatie Regionaal Structuur Plan. Deze extra opbrengsten worden afzonderlijk weergegeven in het Meerjaren Perspectief Grondexploitatie (MPG). De directeuren van het OGU en de Dienst Projectbureau Leidsche Rijn zullen hierover periodiek rapporteren.

Plan 1 heeft een positief saldo van + EUR 15 miljoen. Plan A heeft een negatief saldo van -/- EUR 91 miljoen. Het tekort in plan A is met name hoger door de ondergrondse verkeersoplossing voor het Westplein en de west-oostverbinding bij de Van Sijpesteijntunnel in plan A.

Omdat plan A een negatief saldo heeft stellen we voor in te stemmen met een maximale gemeentelijke bijdrage in de uitvoering van plan A van EUR 91 miljoen (prijspeil 2001). Hiervoor willen we een voorziening treffen in de gemeentelijke investeringsplanning van EUR 4,55 miljoen per jaar voor de periode 2005-2024.

Deze voorziening komt naar evenredigheid ten laste van alle gemeentelijke investeringsbandbreedtes. Dit komt neer op circa 11% van de gemiddelde investeringsruimte en betekent een bijstelling van de investeringsambities voor alle beleidsvelden.

Genoemde reservering is een plafond voor de uitvoering. Ook is er geen sprake van een blanco cheque. Daarom kan aanwending van de voorziening pas plaats vinden als is aangetoond dat alle optimalisaties binnen het plan zijn benut.

Risico en sturing.
Als door hogere kosten en/of lagere opbrengsten de gemeentelijke bijdrage ontoereikend is, dan zijn er twee mogelijkheden:

1. **Prioriteren en faseren binnen de plannen**
   In beide referendabele plannen heeft al prioritering plaatsgevonden met het oog op financiële haalbaarheid. We gaan ervan uit dat -zonder calamiteiten- enkel nog sprake zal zijn van faseringsvragen.

2. **Hogere opbrengsten zoeken door meer commercieel vastgoed te realiseren**
   Deze verdiencapaciteit is maximaal door het bouwen op gemeentegrond. De locaties Zuidplein, Smakkelaarsveld, Croeselaan, 'boven de sporen', en de Catharijnesingel komen hier mogelijk voor in aanmerking. Daarnaast is de omvang van het volume en de bouwhoogte onderwerp van nader onderzoek.

Omdat het complexe locaties betreft is het te ontwikkelen bouwvolume sterk afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp. We stellen voor na het referendum deze planoptimalisatie in het kader van het op te stellen masterplan nader uit te werken. In het investeringsprogramma rekenen we met een opbrengst uit planoptimalisatie van EUR 5 miljoen.
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.

In verband met onzekerheid over kosten en opbrengsten nemen wij in het investeringsprogramma een risico-opslag op voor kosten en opbrengsten (EUR 49 miljoen in plan 1 en EUR 58 miljoen in plan A).

Lopende de realisatie zal risicobeheersing en sturing plaatsvinden langs de volgende lijnen:

Beleidsthema's
Sommige risico's (dekking van station, Zuidertunnel en muziekcentrum, en vastgoedopbrengsten buiten Stationsgebied) hebben een directe link naar een bepaald beleidsthema. Uit risicobeheersing stellen we voor deze op te vangen binnen de daarbij horende financiële kaders.

Station
We nemen als uitgangspunt dat de herontwikkeling van het station taakstellend volledig wordt gedekt via gelden van het rijk, derden en het eigen gemeentelijke aandeel; eventueel daaruit voortvloeiende risico's worden voor het gemeentelijk aandeel opgevangen binnen de bandbreedte 'bereikbaarheid'.

Zuidertunnel
Omdat de noodzaak voor de Zuidertunnel vanuit het gemeentelijk verkeersstructuurplan nog niet is aangetoond, hebben we de Zuidertunnel niet opgenomen in het investeringsprogramma. Bij een eventuele inpassing van de Zuidertunnel worden de kosten opgevangen binnen de bandbreedte 'bereikbaarheid'.

Muziekcentrum Vredenburg/Tivoli
De realisatie van Muziekcentrum/Tivoli moet plaats vinden binnen de geraamde maximale dekking (in plan A EUR 29 miljoen) en de voor cultuur beschikbare financiële kaders.

Realisatie vastgoedopbrengsten buiten Stationsgebied
Inzet hierbij moet zijn: minimalisatie van kosten en maximalisatie van opbrengsten. Hierop zal bestuurlijk nadrukkelijk moeten worden gestuurd. Zie ook het collegeprogramma 2001-2006, pagina 14, punt 5 over ontwikkeling kantorenprogramma.

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-batenanalyse. 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 begrotingscyclus.

Hoofdstuk 9: Slotbeschouwing: erop of eronder

Wij beseffen dat met dit voorstel een geheel nieuwe weg wordt ingeslagen voor het Stationsgebied. Zeker wat betreft het proces van besluitvorming en burgerparticipatie In het referendum zijn twee keuzes:

- Plan 1 is doorgaan op de weg van de huidige ontwikkeling: het wegnemen van de huidige nadelen van het Stationsgebied door maatregelen te treffen op het gebied van openbare ruimte, veiligheid, aanpassing van de verkeers- en vervoersstromen, verbetering van de architectuur en het intensiveren van de bebouwing direct aangrenzend aan het Station. Het karakter is vooral gericht op een zakelijk en commercieel hart. Dit plan is budgettair neutraal en levert zelfs enig positief saldo op.
- Plan A is stedenbouwkundig ingrijpender van aard: het Stationsgebied ondergaat een vergaande metamorfose, waarbij een stadsdeel ontstaat met een combinatie van werken, wonen, cultuur in een meer groene en open stedenbouwkundige structuur. Uiteraard zijn in dit plan de huidige nadelen weggenomen. Het is een andere stedenbouwkundige visie. Voor dit plan reserveert de gemeente een maximale bijdrage van EUR 91 miljoen.

Naast het proces van besluitvorming is de bestuurlijke visie op het Stationsgebied ingrijpend veranderd. Ten opzichte van de vorige plannen in de UCP tijd, heeft de gemeente nu de regierol op zich genomen. Dat schept een andere positie: Zij initieert, faciliteert, stuurt en ordent, hakt knopen door en last but not least investeert ook zelf. Dat laatste mede ingegeven door de overtuiging dat zij daarmee ook investeringen van andere partijen uitlokt. Met die gemeenschappelijke inzet en vliegwielwerking wordt de aanzet gegeven tot de gewenste verbetering of metamorfose van het Stationsgebied.
Het is onze overtuiging dat vanwege de gekozen besluitvorming in de vorm van het raadplegend referendum en de nieuwe rol die de gemeente zich heeft toegemeten, er stappen worden gezet die leiden tot een vernieuwd Stationsgebied. Wij beschouwen dit voorstel dan ook als de koers voor de toekomst van het Stationsgebied. Na het referendum, werken wij plan 1 dan wel plan A verder uit. Als eerste product krijgt u het masterplan ter besluitvorming voorgelegd. Hoewel uw raad natuurlijk de volle besluit-vormingsbevoegdheid houdt, is het natuurlijk wel zo dat bij de te nemen beslissingen in de toekomst (over het bestemmingsplan, de deelplannen, de grondexploitaties etc) de koers, zowel in planmatig als in financieel opzicht daarbij als uitgangspunt geldt. Wij hebben in het raadsvoorstel en het raadsbesluit hiertoe een vertaling gegeven. Consistentie van besluitvorming over de toekomst van het Stationsgebied, is daarbij van groot belang.

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij	**Jaargang 2002, nr. 28**	Kenmerk	**1245/SdV-02.356 BGS**
		Bladnummer	**28**
		Datum	**8 februari 2002**

Juist door consistentie te betrachten, zal Utrecht een centrum krijgen dat het aanzien en het leven in de stad, misschien wel voor eeuwen, positief zal bepalen. Want het zij nogmaals gesteld: "Van elke stad is het vooral het centrum dat het karakter ervan bepaalt".

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,	De burgemeester,
Drs. M.J.C. Heeremans	Mr. A.H. Brouwer-Korf

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Voorstel b. en w. d.d.	**8 februari 2002**	Jaargang	20 **02**	Nummer	**28**
Publicatiedatum		Kenmerk	**1245/SdV-02.356 BGS**		
Datum in werking treding verordening		Dienst/sector/afdeling	**Projectorganisatie Stationsgebied**		

Onderwerp **Eindrapportage Stationsgebied.**

Bijlage(n)

_ e raad der gemeente Utrecht gelet op het voorstel van b. en w. d.d. 3 februari 2002

Besluit

1. in te stemmen met het voorleggen aan de bevolking van de plannen 1 en A in het kader van het raadplegend referendum op 15 mei 2002, zoals beschreven in de eind-rapportage Stationsgebied d.d. 21 december 2001;
2. in te stemmen met het aanwenden van de opbrengsten van de uitbreiding van de Rabobank in het Stationsgebied conform de overige ontwikkelingsopbrengsten;
3. in te stemmen met het aanwenden van 50% van de gerealiseerde ontwikkelings-opbrengsten uit de uitbreiding kantoorvolume van de aanstaande actualisatie Regionaal Structuur Plan ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationsgebied (EUR 45 miljoen) en deze afzonderlijk weer te geven in het meerjarenperspectief grondexploitatie MPG;
4. (indien plan A door de bevolking als voorkeur wordt aangewezen)
   a) in te stemmen met het bepalen van de maximale gemeentelijke inzet op EUR 91 miljoen (prijspeil 2001) en in verband daarmee in te stemmen met het treffen van een voorziening in de investeringsplanning van EUR 4,55 miljoen per jaar over een periode van twintig jaar, voor de periode 2004-2023 en
   b) ermee in te stemmen dat deze voorziening pas wordt aangewend als is aangetoond dat alle optimalisaties binnen het plan zijn benut.
5. ermee in te stemmen dat deze reservering naar evenredigheid ten laste komt van alle investeringsbandbreedtes;
6. in te stemmen met het uitgangspunt dat voor het Station volledige dekking wordt gerealiseerd en dat eventueel daaruit voortvloeiende risico's dienen te worden opgevangen binnen de bandbreedte "bereikbaarheid";
7. ermee in te stemmen dat bij eventuele inpassing van de Zuidertunnel de kosten worden opgevangen binnen de bandbreedte "bereikbaarheid";
8. in te stemmen met het uitgangspunt dat de realisatie van het Muziekcentrum/Tivoli plaats moet vinden binnen de geraamde maximale dekking (Plan A: EUR 29 miljoen) en de voor cultuur beschikbare financiële kaders;
9. ermee in te stemmen dat voor de bibliotheek in beide plannen uitsluitend een ruimte-lijke reservering wordt gemaakt die geldt tot 2006 en wanneer realisatie te zijner tijd wordt gewenst volgens de gebruikelijke plan- en begrotingssystematiek een voorstel wordt gedaan.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 21 febr. 2002.

De secretaris, De burgemeester,