

# Achtergrondnotitie Stationspleinen

2 november 2010



*DO Stationsplein West, Kraaijvanger.Urbis*



*FO Stationsplein Oost, Okra*

## Inhoudsopgave

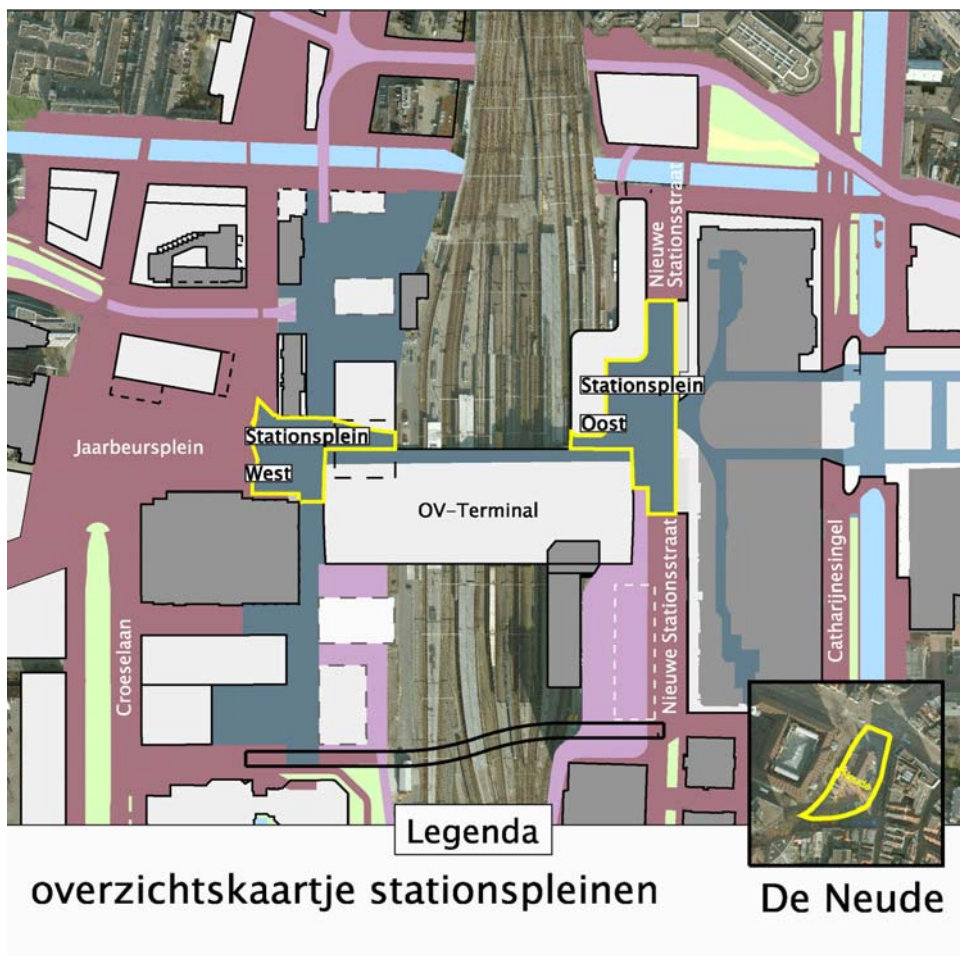
1. Inleiding .....	3
2. Ontwerp Stationsplein Oost / Nieuwe Stationsstraat .....	3
3. Ontwerp Stationsplein West .....	6
4. Overeenkomsten en verschillen tussen de pleinen .....	8
4.1 Fiets- en loopstromen .....	9
4.2 Bevoorrading / expeditie .....	9
4.3 Beheer & (sociale) veiligheid .....	10
4.4 Nood- en hulpdiensten .....	11
4.5 Fietsparkeren .....	11
5. Planning .....	13
6. Financiën .....	13
BIJLAGE 1: besluitenlijst .....	14

# 1. Inleiding

Terwijl nu de hoofdentree van het station nog aan de oostzijde ligt, komt in de toekomst aan zowel oost- als westzijde een volwaardige toegangspoort tot de OV-terminal. Hiermee kan ook in de toekomst de groeiende stroom aan reizigers worden opgevangen. Deze notitie gaat over de pleinen aan beide kanten van de OV-terminal: Stationsplein Oost en Stationsplein West. Het doel is om de overeenkomsten en verschillen tussen de beide pleinen en de achterliggende ambitie te verduidelijken.

De aanleiding van deze notitie zijn diverse besluiten die het college van B en W in deze periode neemt over het ontwerp en beheer van de beide pleinen en de daaraan verbonden fietsenstallingen. Zie hiervoor bijlage 1.

Onderstaand kaartje laat zien wat de omvang en locatie van beide pleinen is, ook in vergelijking tot de omvang van pleinen zoals de Neude.



## 2. Ontwerp Stationsplein Oost / Nieuwe Stationsstraat

Om het station meer los te koppelen van Hoog Catharijne, meer reizigers te kunnen laten doorstromen en meer zichtbaarheid te geven aan het station is in 2007 een functioneel ontwerp (FO) en een integraal programma van eisen (IPVE) gemaakt voor de Nieuwe Stationsstraat en Stationsplein Oost. Het Stationsplein zou middels een brug de verbinding maken met Hoog Catharijne. Uitgangspunt hierbij was een duidelijke keuze voor de straat als onderdeel van het ruimtelijke netwerk, zoals weergegeven in het referentiekader openbare ruimte (augustus 2005).

De uitwerking van dit FO Stationsplein Oost (2009) liet echter zien dat de aanlanding problematisch was, vooral omdat de veiligheidseisen (ontvluchting) meer ruimte vroeg dan in het straatprofiel aanwezig. Vanuit het supervisieoverleg (atelier stedenbouw) en kwaliteitsoverleg met rijks- en spoorbouwmeester kwam de vraag om meer balans te brengen in de veelheid aan vormen en de ruimte

die het vastgoed vroeg. Bovendien bleek dat de expeditie voor OVT en vastgoed stationsplein nog niet tot tevredenheid was opgelost, en was er nog een tekort aan fietsenstallingen aan de oostzijde van het station.

Naar aanleiding van deze heroverwegingen is een nieuwe studie opgesteld, met als uitgangspunt een integrale benadering van het gebied rondom Stationsplein Oost en de Nieuwe Stationsstraat. Deze studie had als belangrijkste doelstellingen:

- komen tot een integraal ontwerp waarbij een goede samenhang en balans wordt gevonden tussen plein, +1 niveau en de straat op maaiveldniveau;
- het scheppen van een aangenaam verblijfsklimaat op zowel het plein als de straat;
- een samenhangend geheel van bebouwing rondom het Stationsplein Oost en de Nieuwe Stationsstraat door de openbare ruimte. Hierbij dient de OV-terminal duidelijk herkenbaar te zijn.

De uitkomst van deze studie, die is uitgevoerd in samenwerking met de direct betrokken partijen aan het Stationsplein-Oost (Prorail Corio en NS-Poort), was een model met een volledig plein en daaronder een fietsenstalling. De verschillende partijen waren enthousiast over dit model. Zeker omdat hiermee de bouw van de fietsflat overbodig wordt.

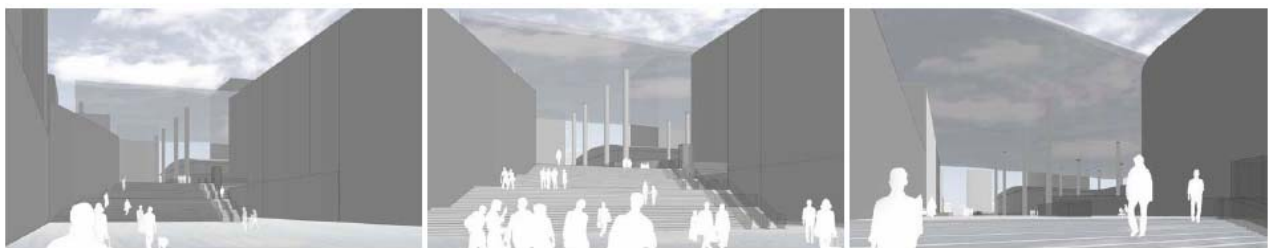
Met de afspraak dat dit model verder onderzocht zou worden op realiseerbaarheid, werd een traject gestart om tot een integrale oplossing te komen. Dat betekende voor Corio het naar buiten richten van het voorzetgebouw met functies die de verblijfskwaliteit van het plein verhogen. Voor ProRail betekende het de inspanning om het programma voor de gevraagde fietsenstallingruimte voor 12.500 fietsen onder het nieuwe plein onder te brengen en dit ook financieel mogelijk te maken.

#### *Uitgangspunten nieuw model*

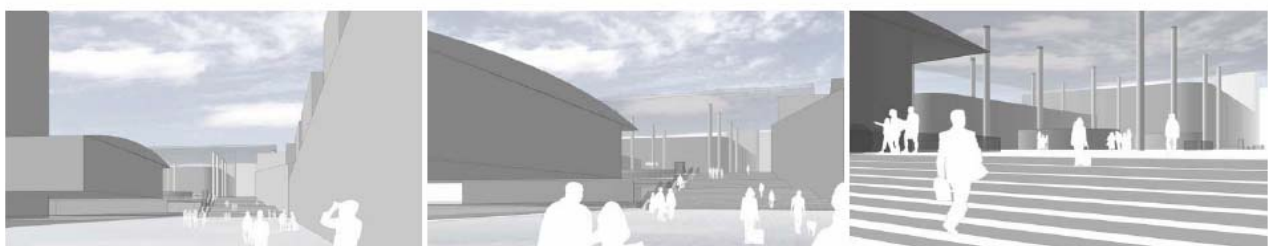
Het verhoogde Stationsplein Oost wordt, net als het Stationsplein West, voorzien van brede trappen, liften en roltrappen. Op het plein is plaats voor winkels en horeca onder een transparant dak met terrassen in de zon. De doorgaande route door de Nieuwe Stationsstraat verdwijnt waardoor een verkeersluw gebied ontstaat met plaatsen voor Kiss & Ride, invalide parkeerplaatsen en taxi's. In de fietsenstalling wordt een doorgang voor fietsers gecreëerd. Zowel op straat als op pleinniveau wordt met dit ontwerp een aantrekkelijk gebied gemaakt op een van de drukste plaatsen van de stad.

Het plein ligt 7 meter boven de straat. Eronder wordt de fietsenstalling gebouwd. De fietscapaciteit wordt hiermee nog verder vergroot van 7.500 naar 12.500 fietsenstallingsplaatsen. De geplande uitbreiding van de Noorderstalling en de fietsflat is hierdoor niet meer noodzakelijk.

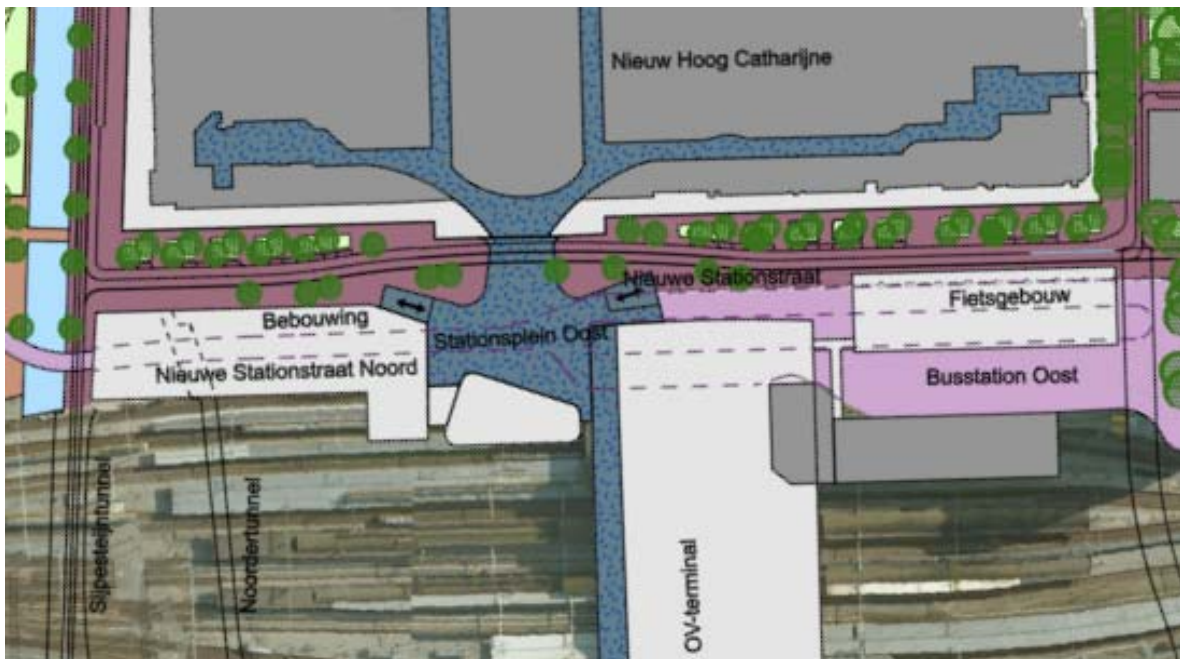
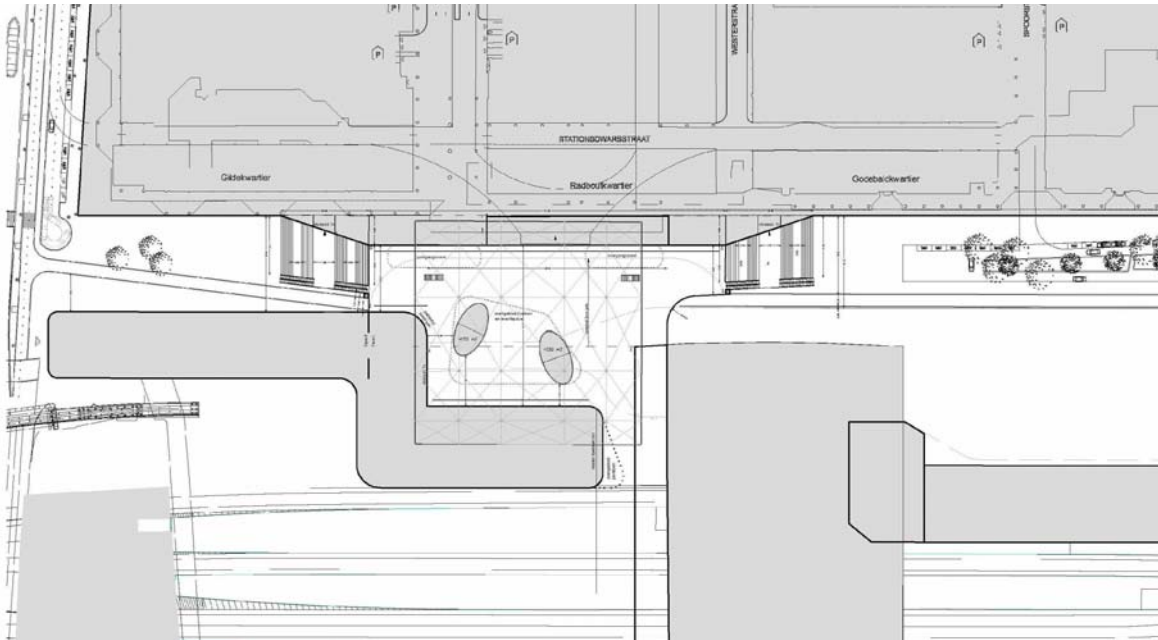
Het college van B&W heeft november 2010 ingestemd met de planwijziging, na overeenstemming te hebben bereikt met Corio, NS Poort en ProRail. De verwachting is dat de betrokken partijen rond de zomer 2011 een voorlopig ontwerp kunnen laten zien. Dat wordt na goedkeuring verder uitgewerkt tot achtereenvolgens een definitief ontwerp en een bestek. Naar verwachting start de bouw eind 2012/begin 2013.



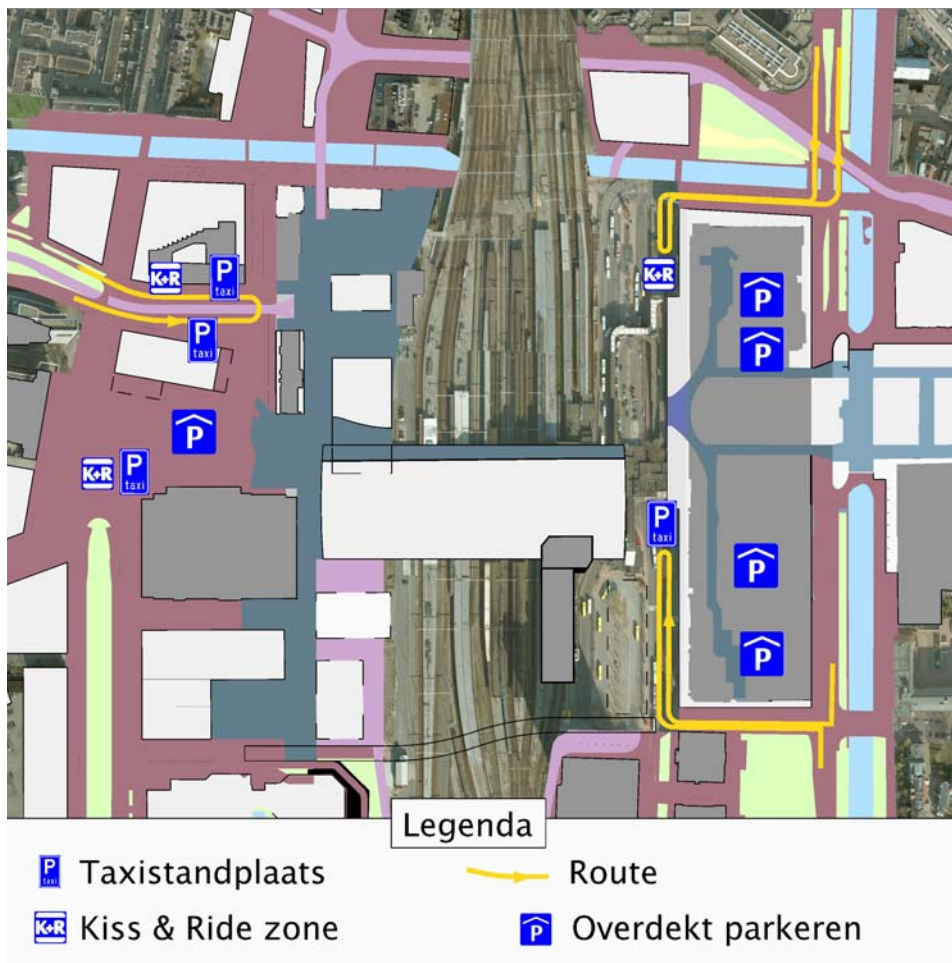
Ruimtelijk beeld van Stationsplein Oost, gezien vanaf Nieuwe Stationsstraat noordzijde.



Ruimtelijk beeld van Stationsplein Oost, gezien vanaf Nieuwe Stationsstraat zuidzijde.



*Vergelijking nieuwe voorstel Okra (boven) met oude situatie in plankaart (onder)*



*Routes voor kiss&ride in de nieuwe ontwerpplannen Stationsplein Oost*

### 3. Ontwerp Stationsplein West<sup>1</sup>

Het college van B en W heeft 15 oktober 2010 ingestemd met het definitief ontwerp voor Stationsplein West. Het plein ligt op ca. 8 meter hoogte en sluit aan op de westelijke entree van de toekomstige OV-terminal en het Stadskantoor. Via een omvangrijke trappenpartij is er een verbinding met op maaiveld gelegen Jaarbeursplein. Onder deze trappen bevindt zich een fietsenstalling voor 4.200 fietsen. Het plein heeft twee functies: het afwikkelen van voetgangerstromen van en naar de OV-terminal en verblijfsgebied. De trap kan bij voorstellingen en manifestaties op het Jaarbeursplein als tribune dienen. Er zijn twee complete stijpunten (liften en roltrappen) in voorzien.

De vernieuwing en uitbreiding van Utrecht Centraal en de grote behoefte aan extra stallingscapaciteit voor fietsen creëerde de behoefte aan een combinatie van een nieuwe stationsentree met een fietsenstalling.

Om de openbare ruimte kwalitatief goed in te kunnen richten is er afstemming geweest met de opdrachtgevers voor de aangrenzende pleindelen. In het ontwerp heeft zich dat vertaald door het laten doorlopen van de inrichting van het pleindek in de aangrenzende gebouwen. Openbare ruimte en aangrenzende gebouwen vloeien in elkaar over.

De vraag over het toekomstig beheer van de fietsstallingen komt later terug in deze notitie (zie hoofdstuk 4.4). De stalling is zodanig ontworpen, dat zij geschikt is voor verschillende beheerregimes.

<sup>1</sup> bij brief van 15 december 2009 is de raadscommissie Stad en Ruimte geïnformeerd over het voorlopig ontwerp.



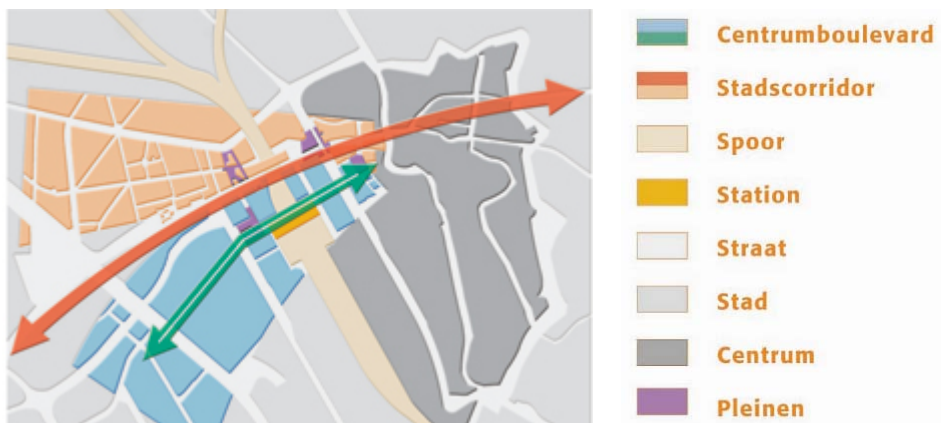
*definitief ontwerp Stationsplein West, Kraaijvanger.Urbis*

## 4. Overeenkomsten en verschillen tussen de pleinen

De basis voor de opzet van beide pleinen ligt in het Masterplan Stationsgebied (2003). Hierin zijn conform visie A twee zones van belang:

- 1) *de Stadscorridor*. Deze verbindt de westelijke delen van de stad met het oude centrum en loopt door richting de Uithof aan de oostzijde van de stad. Deze Stadscorridor is vooral van belang voor het langzame verkeer en biedt ook de mogelijkheid om alle belangrijke stedelijke functies goed te ontsluiten, zoals het station, muziekpaleis, bibliotheek, schouwburg.
- 2) *de Centruboulevard*. Deze loopt van Merwedekanaal tot Vredenburg en gaat door het hart van het Jaarbeursterrein, de OV-terminal en door het winkelcentrum Hoog Catharijne.

De noord-zuidgerichte Nieuwe Stationsstraat verbindt beide zones, terwijl Stationsplein Oost een knooppunt vormt op de lijn van de oost-westgerichte centruboulevard. Hiermee wordt het automatisch een belangrijke ontmoetingsplaats vanuit de verschillende richtingen.



Visiekaart uit het Masterplan (2003)

Overeenkomsten:

- Beide pleinen vormen volwaardige toegangspoorten voor de OV-terminal
- Beiden zijn gelegen aan de Centruboulevard en dragen bij aan de ontsluiting en doorstroming van reizigers en passanten
- De pleinen zijn met elkaar verbonden middels de interwijkverbinding langs het station
- Beide pleinen zijn een (inter)nationale ontmoetingsplaats, waar het een komen en gaan is van reizigers, zakenmensen, bewoners, toeristen, winkelend- en uitgaand publiek.
- Dragen beiden bij aan belangrijke uitgangspunten van het Masterplan: het vergroten van de leefbaarheid, verhogen van de kwaliteit van de fysieke omgeving, intensiveren van ruimtegebruik en verbetering van bereikbaarheid.
- Op beide pleinen wordt dezelfde natuursteen toegepast
- Onder beide pleinen wordt een fietsenstalling gerealiseerd zodat fietsers zo dicht mogelijk en ook nog droog en veilig hun fiets kunnen stallen als zij op het station moeten zijn.

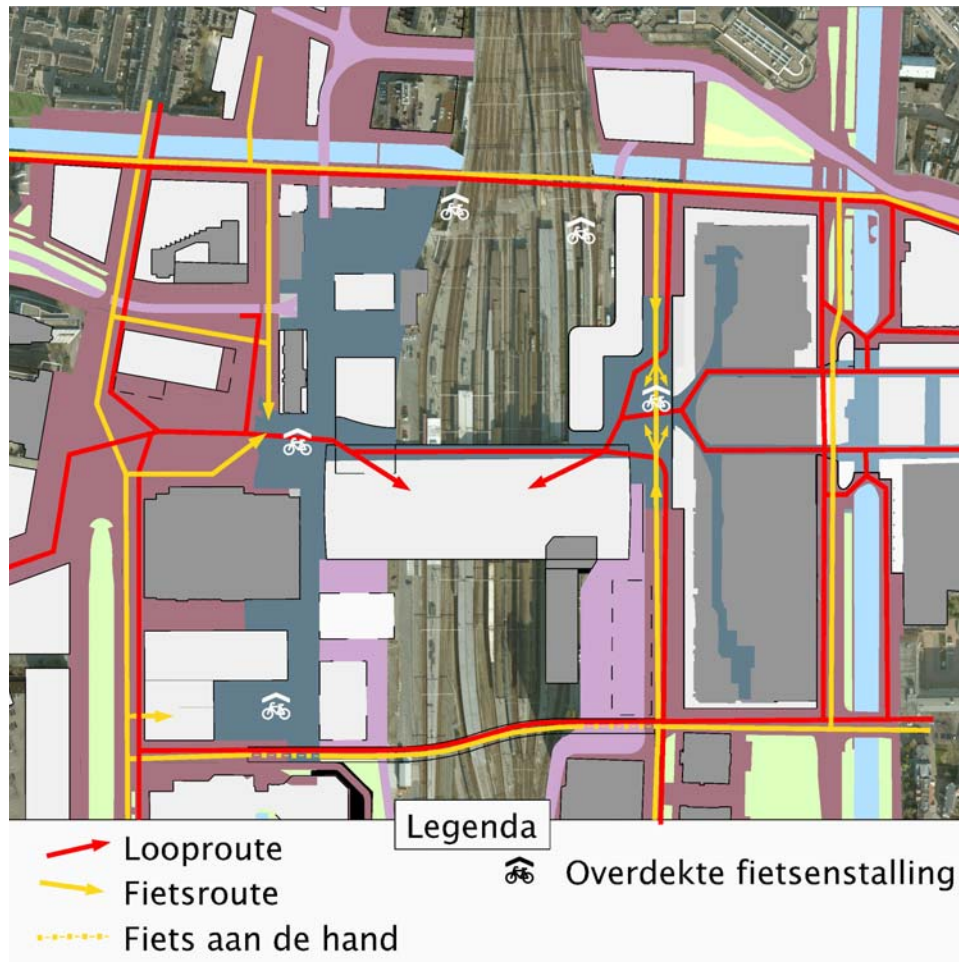
Verschillen

- Verschil in stedenbouwkundige context. Maat en schaal van Stationsplein Oost sluit aan op de kleinschalige en historische binnenstad, terwijl Stationsplein West aansluit op een grootschaliger gebied (zowel qua bouwhoogte als maatvoering) met veel verschillende functies (kantoren, wonen, leisure).
- Stationsplein Oost is door de stedenbouwkundige context meer een 'stadsplein', terwijl het Stationsplein West als toegang en tribune dient voor het grootschalige Jaarbeursplein. Als het toekomstige evenementenplein van Utrecht, vergelijkbaar met het Amsterdamse Museumplein en het Haagse Malieveld, krijgt het Jaarbeursplein zowel een nationale als stedelijke allure.
- Verschillende architecten. Voor Stationsplein oost zijn dit DunnettCraven uit Londen en OKRA uit Utrecht voor de openbare ruimte. Voor Stationsplein west: Kraaijvanger Urbis uit Rotterdam samen met Peter van der Helm, landschapsarchitect.
- Verschil in functies. Stationsplein Oost heeft als dominante functies vervoer en winkels. Voor Stationsplein West is in onderzoek of er retail komt. Stationsplein West is vooral een plek voor passanten, kantoor en beursbezoekers en eventueel winkelend publiek.

In de volgende paragrafen worden verschillende thema's behandeld die van invloed zijn op de ontwikkeling van beide pleinen.

#### 4.1 fiets- en loopstromen

De stationspleinen hebben drie functies: verblijven, het afwikkelen van voetgangersstromen en het onderbrengen van geparkeerde fietsen. De interwijkverbinding langs de OV-terminal is een belangrijke verbinding voor voetgangers tussen de twee pleinen. Hieronder een overzicht van deze stromen.



#### 4.2 Bevoorrading / expeditie

Een thema wat beide pleinen raakt, is het beleid rondom bevoorrading van de panden in en rondom het station. In het kaartje op de volgende pagina staan de routes voor het expeditieverkeer.

Als onderdeel van het stedelijke actieplan goederenvervoer (er volgt nog raadsvoorstel dit jaar), is gestart met een plan voor duurzame mobiliteit in het Stationsgebied. Onderdeel daarvan is de bevoorrading. Deze heeft de volgende voorwaarden:

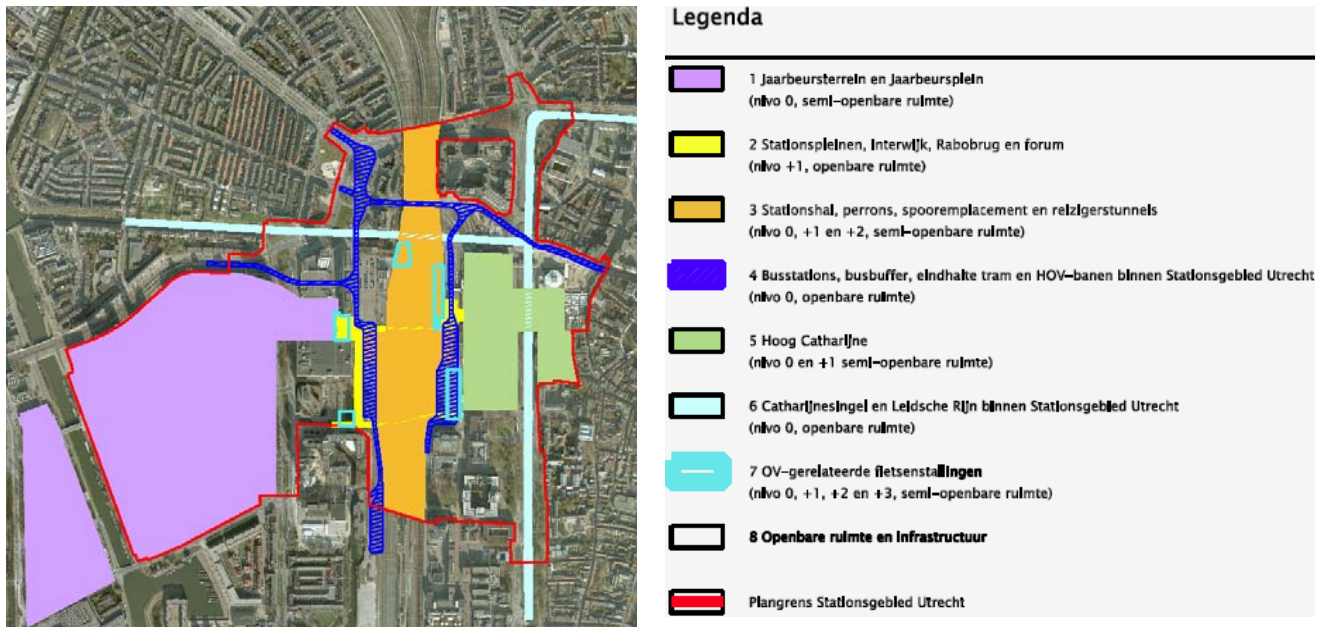
- Goede infrastructuur: wegen en laad- en losmogelijkheden.
- Goede regelgeving, die efficiënte bevoorrading mogelijk maakt.
- Goede organisatie van de bevoorrading: de logistiek

Voor infrastructuur en regelgeving wordt komend half jaar een bevoorradingsplan opgesteld. Voor een goede invulling van de organisatorische aspecten is daarbij een aparte gebiedsbrede aanpak nodig, die gedragen en geïmplementeerd wordt door alle belanghebbenden: ontwikkelaars, vervoerende en verladend bedrijfsleven, de toekomstige gebruikers en uiteraard de gemeente.

De gebiedsbrede aanpak richt zich primair op de ontwikkelingen rond de Mineurslaan, het oostelijke stationsgebied (Stationsplein, bevoorrading OV-terminal via de Stationsdwarsstraat), het Stadskantoor en de Jaarbeurs.



2. Stationspleinen, interwijkverbinding, Rabobrug en forum
3. Stationshal, perrons, spooreplacement en reizigerstunnels
4. Busstations, busbuffer, eindhalte tram en HOV-banen binnen Stationsgebied
5. Hoog Catharijne
6. Catharijnesingel en Leidsche Rijn binnen Stationsgebied
7. OV-gerelateerde fietsenstallingen
8. Openbare ruimte en infrastructuur (restcategorie)



Op basis van deze indeling worden concrete beheerafspraken tussen de betrokken partijen gemaakt. De hoofdverantwoordelijken per deelgebied trekken het proces om op papier te zetten wat de beheerafspraken over dat gebied zijn. Het gaat daarbij primair om de aspecten *schoon* en *heel* maar voor een aantal deelgebieden zullen ook afspraken worden gemaakt over *veilig* en *bereikbaar*. Waar nodig zullen naast de afspraken over definitief beheer ook afspraken over tijdelijk beheer gemaakt worden.

Het proces is erop gericht om eind dit jaar de te maken beheerafspraken voor alle deelgebieden op hoofdlijnen in beeld te hebben. De eerste helft van 2011 zal vervolgens gebruikt worden voor de verdere (juridische) uitwerking daarvan.

#### 4.4 Nood- en hulpdiensten

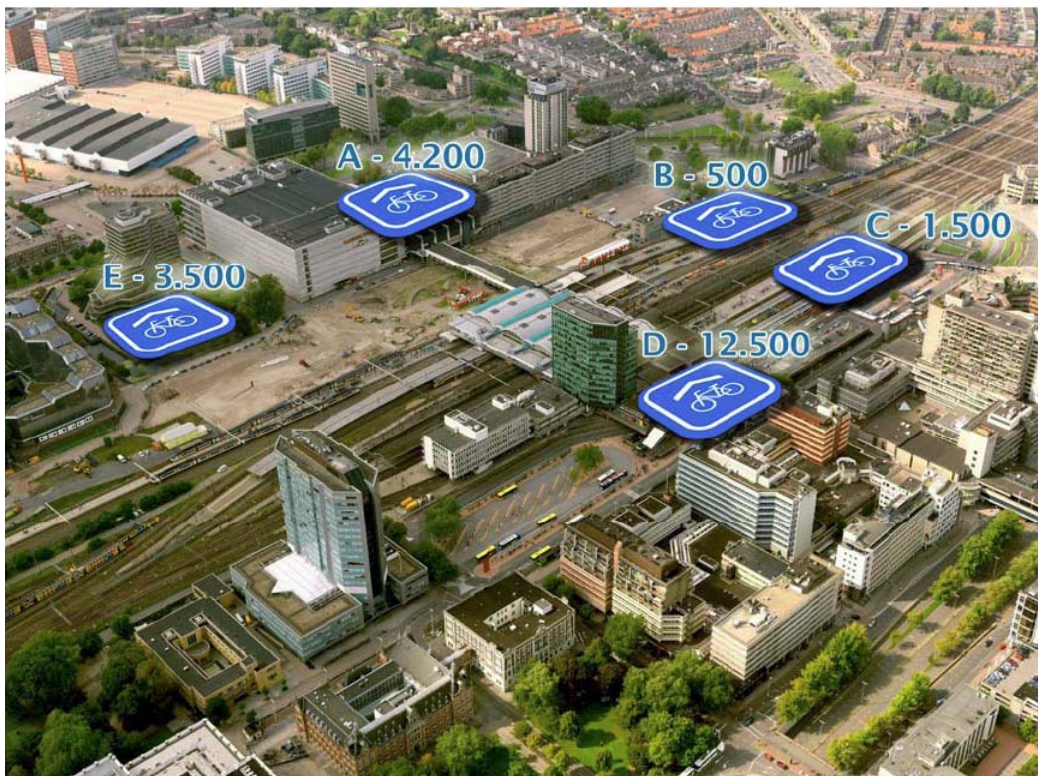
De stationspleinen zijn ingericht op de reguliere verwerking van grote aantallen personen. Ze worden echter ook gebruikt bij een eventuele ontvluchting uit het Stationsgebied. Daarnaast zijn de pleinen voor nood- en hulpdiensten een entree naar het +1 niveau. De sterke interactie met naastliggende projecten als de OV-terminal, het Stadskantoor, het forum en Hoog Catharijne, maakt dat vanuit veiligheidsoogpunt een integrale benadering nodig is. Om hierin te voorzien is een project gestart om beheer en veiligheid te waarborgen en waar nodig bij te sturen. Wij verwachten eind 2010/ begin 2011 de rapportage.

#### 4.5 Fietsparkeren

In het hele Stationsgebied is de opgave om 22.000 inpandige fietsparkeerplaatsen te realiseren. Hiervan worden er 16.000 in de fietsenstallingen onder de Stationspleinen gerealiseerd. Deze unieke opgave vraagt om een vernieuwende aanpak en een andere manier van denken. Niet alleen zijn een aantal ontwerp- en inrichtingsaanpassingen nodig ten opzichte van het standaard programma van eisen voor fietsenstallingen bij stations. Ook blijkt het traditionele onderscheid tussen betaald en onbetaald parkeren niet goed meer houdbaar op het moment dat alle fietsenstallingen inpandig gerealiseerd worden, zoals in Utrecht het geval is. De keuze voor één regime op basis van betaald parkeren ligt vanuit financieel perspectief dan ook voor de hand. Zonder voldoende en kwalitatief

hoogwaardige stallingen ligt het risico op wildparkeren van fietsen in de openbare ruimte en de auto als alternatief vervoermiddel op de loer.

In het rapport "*Fietsparkeren bij stations*" wordt een fundamenteel andere werkwijze beschreven die gebaseerd is op één fietsparkeerorganisatie en één kostendekkende integrale business case fietsparkeren per stationsgebied. Het college van B en W zal op 2/9 november beslissen om deze aanpak als landelijke pilot in het Utrechtse Stationsgebied toe te passen. Hierdoor kan Utrecht zich onderscheiden als dé OV en fietsstad van Nederland en wordt mede invulling gegeven aan diverse overige doelstellingen uit het collegeprogramma 2010-2014 (Utrecht als duurzame, gezonde, aantrekkelijke, bereikbare, veilige en financieel gezonde stad).

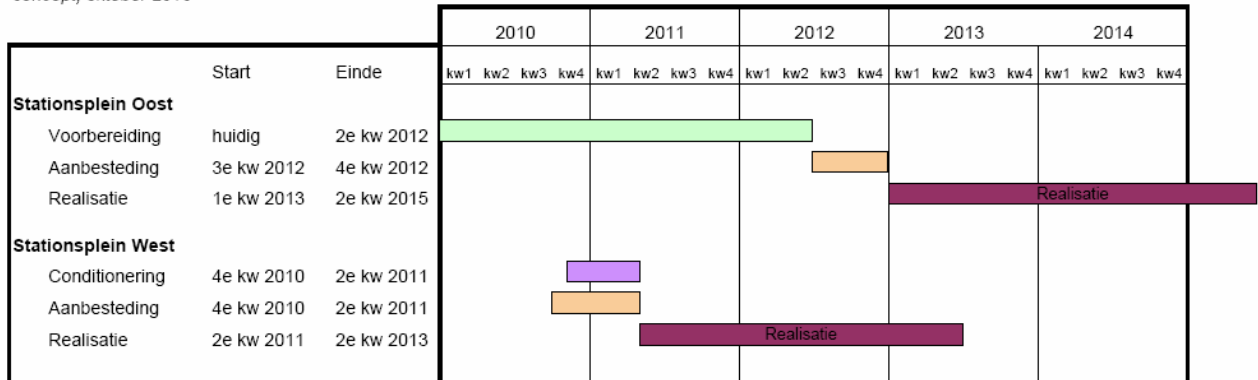


Afbeelding: toekomst met 22.000 fietsparkeerplaatsen in vijf beoogde stallingen rondom het station

## 5. Planning

### Planning Stationsplein Oost en Stationsplein West

concept, oktober 2010



## 6. Financiën

Beide Stationspleinen maken onderdeel uit van de Grondexploitatie Stationsgebied. Het realiseren van 22.000 fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied valt onder de financiële scope van het OV-terminal project.

Omdat de gemeente de uitvoering van de pleinen inclusief het fietsparkeren op zich neemt is in de 'businesscases' van beide pleinen rekening gehouden met een bijdrage van ProRail voor het realiseren van de fietsenstallingen.

In onderstaande tabel is het financiële effect van de realisatie van beide pleinen op de grondexploitatie weergegeven. De investeringskosten en opbrengsten van beide pleinen zijn bij elkaar opgeteld.

(x €1.000)	Stationsplein O + W
Kosten	63.140
Opbrengsten	57.902
Resultaat	5.238-

(bedragen prijspeil 01-01-2010 en ex. BTW)

Het negatieve financiële resultaat is voorzien in de vastgestelde grondexploitatie van het Stationsgebied (Bestuursrapportage 2010).

## BIJLAGE 1: besluitenlijst

### B&W besluiten

#### **15 oktober 2010, B&W besluit DO Stationsplein West**

1. In te stemmen met het definitief ontwerp Stationsplein West.
2. Geheimhouding met betrekking tot de bijlage op te leggen ex artikel 55 lid 1 Gemeentewet
3. De cie. M&S te informeren middels bijgevoegde concept brief.

#### **2 november 2010, B&W besluit Gewijzigd programma van eisen FO Stationsplein-Oost en Nieuwe Stationsstraat**

1. In te stemmen met het gewijzigd integraal programma van eisen/ functioneel ontwerp voor Stationsplein Oost en Nieuwe Stationsstraat.

#### **2 november 2010, B&W besluit Besteding restant budget tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld**

1. Het restantbedrag voor de tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld ad € 486.000 – voor een bedrag van € 232.000 te besteden aan aanvullende tijdelijke fietsenstallingen op het Jaarbeursplein en het Smakkelaarsveld en het overige bedrag te reserveren voor de gezamenlijke business fietsparkeren in de definitieve situatie en een en ander financieel technisch te regelen bij de bestedings- en dekkingsvoorstellen Verantwoording 2010.
2. De commissie stad en ruimte te informeren middels bijgevoegde brief.

#### **2 november 2010, B&W besluit Fietsparkeren Stationsgebied**

1. Als pilot een integrale businesscase voor het fietsparkeren in het Stationsgebied op te laten stellen op basis van de volgende uitgangspunten:
  - a. één beheerregime op basis van betaald fietsparkeren;
  - b. doorvoeren scopewijzigingen ten opzichte van het standaard programma van eisen conform het besluit van de Stuurgroep UOK, d.d. 24 september 2009;
  - c. de handhavingskosten op maaiveld maken onderdeel uit van de businesscase;
  - d. de businesscase dient financieel sluitend te zijn;
  - e. uitvoering door een op te richten integrale fietsparkeerorganisatie;
2. Het opdrachtgeverschap en de rapportage over (tussen)resultaten op te dragen aan directeur POS.
3. Het restantbedrag voor de tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld ad € 486.000 – voor een bedrag van € 254.000 te besteden aan de gezamenlijke business fietsparkeren in de definitieve situatie en een en ander financieel technisch te regelen bij de bestedings- en dekkingsvoorstellen Verantwoording 2010.
4. De directeur van de dienst StadsOntwikkeling opdracht te geven om de gevolgen van deze aanpak voor het stedelijk (fiets)parkeerbeleid in beeld te brengen, onder andere het 'waterbedeffect' voor onbetaald parkeren.
5. De Commissie Stad en Ruimte te informeren.

In het stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het Stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Het gebied biedt straks een betere mix tussen werken, wonen en recreëren. Het nieuwe Stationsgebied en de historische binnenstad zullen weer één levendig geheel gaan vormen.

#### Website

Op [cu2030.nl](http://cu2030.nl) vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

Automatisch op de hoogte blijven van al het nieuws? Meld je via [cu2030.nl](http://cu2030.nl) aan voor de digitale nieuwsbrief of volg ons via Twitter.

#### Infocentrum

Hoe ziet het stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het infocentrum. Daar ziet u de toekomst van het stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

#### Adres Infocentrum

Adres Vredenburg 40  
Telefoon 030-286 96 50  
E-mail [stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl)  
Open maandag – vrijdag van 13.00 – 18.00 uur  
zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

[cu2030.nl](http://cu2030.nl)

[Twitter.com/cu2030](https://twitter.com/cu2030)

