

Verslag consultatieavond IPvE Openbare Ruimte Stationsgebied–west

29 september 2009



Inleiding

Op 29 september 2009 bezochten bijna 100 belangstellenden de consultatieavond over het Integraal Programma van Eisen (IPvE) van de openbare ruimte Stationsgebied West. Eerst was er een inleidend verhaal van projectleider Jacqueline van Gils. Dit ging vooral over de locatie en het proces. Vervolgens werd het inhoudelijke verhaal gedaan door stedenbouwkundige Henk Bouwman. Daarna konden bezoekers aan vier verschillende 'tafels' in gesprek met de inhoudelijk deskundigen over twee thema's:

- 'Verplaatsen' (Hoe beleef je het gebied als fietser, voetganger, automobilist?) en
- 'Verblijven & materiaal' (Hoe beleef je de verblijfsplekken: Jaarbeursplein, Croeselaan, Leidsche Rijn en: Hoe komt het er allemaal uit te zien?).

Onder de bezoekers waren veel bewoners, veel uit Dichterswijk en Lombok. Enkele bewoners waren er namens hun belangengroep (o.a. Bevaarbare Leidsche Rijn, Wijkraad West en Zuidwest, stichting Maanzaad). Ook waren er vertegenwoordigers van de omliggende bedrijven, van enkele gemeenteraadsfracties en van belangengroepen die een groep gebruikers vertegenwoordigen (o.a. Solgu, Rover). Daarnaast waren er enkele journalisten.

In algemene zin was er waardering voor de gepresenteerde plannen. Mensen waren vooral nieuwsgierig. Er werden veel vragen gesteld en de gesprekken kwamen goed op gang. De sfeer was positief. Er werden op de avond zelf geen reactieformulieren ingevuld. Wel is er later nog een reactieformulier binnengekomen en zijn er negen reacties via de website binnengekomen.

De ontvangen reacties en de genotuleerde opmerkingen tijdens de avond vormen de input voor het 'tweekolommenstuk' (los document) waarin staat wat de gemeente doet met de opmerkingen. Het verslag en het tweekolommenstuk zijn gevoegd bij het collegeadvies ter vaststelling van het Integraal Programma van Eisen.

Uit alle reacties blijkt in ieder geval dat het IPvE goed ontvangen wordt. Uiteraard is er een aantal aandachtspunten benoemd, waaronder bijvoorbeeld de inrichting en het gebruik van de Mineurslaan, het daarboven gelegen Forum en het Jaarbeursplein als evenementenplein. Deze aandachtspunten hebben niet geleid tot een grote wijziging. Wel is het IPvE op een aantal punten aangescherpt en worden aandachtspunten in een vervolgfase nader uitgewerkt. Bijvoorbeeld in de uitwerking van de deelgebieden, zoals de ontwerpen van de Croeselaan, Mineurslaan en het Jaarbeursplein.

VERSLAG CONSULTATIEAVOND 29 SEPTEMBER 2009

Opening

Frits Lintmeijer heet de aanwezigen welkom en opent de bijeenkomst om 19.30 uur. De consultatieavond is bedoeld om belangstellenden te informeren over het integraal programma van eisen en het functioneel ontwerp voor de westkant van het stationsgebied. De consultatie is geen formele inspraak. De gemeente nodigt de aanwezigen uit hun op- en aanmerkingen op de plannen voor de openbare ruimte kenbaar te maken via het uitgereikte reactieformulier of via de website www.cu2030.nl. De reacties worden –zo mogelijk– meegenomen in de nieuwe versie van het Integraal Programma van Eisen, die in de loop van 2009 wordt vastgesteld. De reactietermijn sluit 14 oktober 2009.

Plannen westkant stationsgebied

Jacqueline van Gils presenteert de plannen voor de westkant van het stationsgebied aan de hand van een powerpointpresentatie. Een belangrijke aanleiding om het stationsgebied aan te pakken was de verloedering van de omgeving. Er komt aan de westkant veel nieuwe bebouwing, in twee fasen.

Fase 1 betreft het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn. Daarin wordt de komende jaren gebouwd: een nieuwe OV-terminal (start 2010), een nieuwe entree naar het station met daaronder een fietsenstalling voor circa 5.000 fietsen (start 2010), een nieuw Stadskantoor (start 2010), woningen aan de Van Sijpesteijnkade, een hotel, een megabioscoop en een casino op de kop van de Jaarbeurs, kantoren op de plek van de Knoopkazerne, kantoren en woningen in het Van Sijpesteijnkwartier en een grote parkeergarage onder het Jaarbeursplein. Of het Leeuwensteijngedouw op het Jaarbeursplein wordt herontwikkeld, is nog niet zeker.

Fase 2 betreft het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn. Binnenkort wordt gestart met het ontwikkelen van een visie voor dit gebied.

De ambities voor het hele gebied zijn verwoord in het Masterplan Stationsgebied Utrecht. Om deze ambities vorm te geven voor de openbare ruimte wordt een integraal programma van eisen opgesteld waaraan de openbare ruimte moet voldoen. Deze eisen worden in een functioneel ontwerp getest, om er zeker van te zijn dat de plannen uitvoerbaar zijn.

Programma van eisen en functioneel ontwerp openbare ruimte

Henk Bouwman licht het programma van eisen toe. Het programma van eisen is geen planning, maar een kader voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte. Het programma bevat ruimtelijk functionele en technische eisen (zoals de breedte van straten), eisen vanuit de openbare ruimte aan vastgoed (waar komt bijvoorbeeld de entree van een gebouw) en eisen van vastgoed aan de openbare ruimte (het faciliteren van toegang tot een parkeergarage e.d.).

De gemeente streeft naar een openbare ruimte van robuuste kwaliteit met een aangename sfeer voor zowel voetgangers, fietsers als automobilisten. Henk Bouwman toont enkele referentiebeelden uit Londen: grote trappen ter overbrugging van hoogteverschillen, hoge gebouwen omgeven door windluwe terrassen, en pleinen voorzien van waterelementen. In het programma van eisen zit een drietal aannames: de knip in de Croeselaan, de ligging van de Westpleintunnel en de ligging van parkeergarages. Mocht in een van deze onderdelen verandering komen, dan moeten de plannen worden aangepast. De (verlengde) Graadt van Roggenweg en de Croeselaan monden beide uit in lussen aan weerszijde van het Jaarbeursplein om de aldaar gelegen gebouwen te ontsluiten en mensen af te zetten bij het station, de zogenaamde “zoenzone”. Tussen de lussen, bij wijze van knip, ligt het autovrije Jaarbeursplein. De tramlijn in de (verlengde) Graadt van Roggenweg kan vanaf dit punt zowel via de oostzijde van het spoor, als via de westzijde worden doorgetrokken naar De Uithof. Het programma van eisen is vertaald in een functioneel ontwerp om te toetsen of de plannen technisch mogelijk zijn. Het functioneel ontwerp bevat drie grote elementen:

- Een monumentale groene as in de lus van de Croeselaan met 3 rijen bomen in het midden en een natuurstenen esplanade langs de grote gebouwen aan de kant van de Rabobank.
- Een Jaarbeursplein met een multifunctionele Z-vorm, als podium voor evenementen of bijvoorbeeld demonstraties. De trappen naar de OV-terminal vormen een tribune voor het evenementenplein. Het plein wordt autovrij. Belangrijk is om het plein goed af te bakenen en op het maaiveld een menselijke maat te hanteren.

- De Leidsche Rijn vormt de waterscheiding tussen het grootschalige stationsgebied en het kleinschalige Lombok. Er komen verschillende bruggen over het water, onder meer bij de Damstraat en de Kanonstraat.

Tot slot laat Henk Bouwman enkele striptekeningen zien met een impressie van hoe het kan worden. De situatie kan eigenlijk alleen maar verbeteren, meent hij, vooral op het Westplein.

Vragen

Vraag: Waar komen de stads- en streekbussen?

Antwoord: Op twee plaatsen: aan de oost- en westzijde van het spoor, voor voetgangers te bereiken via de OV-terminal.

Vraag: Waar komt de tramhalte?

Antwoord: Onder het station, in de OV-terminal.

Vraag: Hoe komen voetgangers van het station naar de kop van Lombok?

Antwoord: Via een van de drie bruggen over de Leidsche Rijn.

Vraag: Waar gaat de centrumboulevard naartoe?

Antwoord: Vooralsnog ontsluit de boulevard alleen de Jaarbeurs. Op de lange termijn wordt de boulevard mogelijk doorgetrokken over het Merwedekanaal.

Vraag: Zijn er al plannen voor het Lombokplein?

Antwoord: Nee, die volgen pas in fase 2.

Vraag: Er komen meer parkeerplaatsen dan ooit. Waarom wordt het autoverkeer niet ontmoedigd?

Antwoord: Er komen in het stationsgebied in totaal 4.500 extra parkeerplaatsen, waarvan er 1.000 aan de westkant liggen. De extra plaatsen zijn nodig voor de nieuwe ontwikkelingen (kantoren, woningen) en ter vervanging van parkeerruimte die verdwijnt.

Vraag: Bestaat er niet een nieuwe visie voor de Jaarbeurs met een groen dak?

Antwoord: Ja, die visie is in het voorjaar gepresenteerd aan de minister. Het is de bedoeling het gebied meer doorwaadbaar te maken voor fietsers en voetgangers, maar het idee is nog pril.

Vraag: Komen er voorzieningen langs de Leidsche Rijn?

Antwoord: Langs de Leidsche Rijn is ruimte gepland voor kleinschalige horeca en winkels.

Vraag: Het lijkt alsof u voornamelijk de incidentele gebruiker in gedachten heeft bij de planvorming voor het stationsgebied. Kan de dagelijkse gebruiker straks nog wel snel doorstromen? Voor de automobilist blijft eigenlijk alleen de Graadt van Roggenweg nog over.

Antwoord: Het gebied heeft straks inderdaad geen stroomfunctie meer voor het autoverkeer. Het autoverkeer wordt zo goed mogelijk afgewikkeld, maar doorgaand verkeer zal om het gebied heen moeten rijden.

Vraag: Wordt het Jaarbeursplein een uitgaanscentrum?

Antwoord: Dat is niet specifiek de bedoeling. Er komt wel horeca rond het Jaarbeursplein, maar grote uitgaansgelegenheden als discotheken zijn gepland verderop in het beursgebied.

Vraag: Hoe groen wordt het Jaarbeursplein?

Antwoord: De mogelijkheden worden nog onderzocht. Het is de vraag waar het kan (zonder evenementen dwars te zitten) en waar het technisch kan (onder het plein zit een parkeergarage).

Vraag: Hoeveel mensen komen er extra wonen en werken in dit gebied?

Antwoord: De kantoren bieden plaats aan 3.000 extra werknemers en er komen 1.000 extra woningen.

Vraag: Hoe gaat u om met het regenwater?

Antwoord: Het regenwater wordt gebruikt in de biowasmachine om de bodemverontreiniging aan te pakken. Dit is een van de strenge duurzaamheidseisen waaraan de plannen moeten voldoen.

Vraag: Wordt de Van Zijstweg verzwaard?

Antwoord: De Van Zijstweg krijgt twee maal twee rijstroken voor het autoverkeer, aan 1 zijde een tweerichtingen fietspad en een vrijliggende busbaan.

Vervolg

Het programma van eisen moet worden vastgesteld door Burgemeester en Wethouders. Daarna wordt er voor ieder deelgebied een ontwerp opgesteld dat voortbordurt op het IPvE. Na de ontwerpen volgen pas de uitvoeringsplannen. De projectorganisatie brengt bewoners en andere belangstellenden op de hoogte via informatieavonden en via de schouw van het stationsgebied (de volgende schouw is op 3 november 2009). De formele inspraak vindt plaats bij de start van de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen. Frits Lintmeijer dankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit het plenaire gedeelte om 20.45 uur. De aanwezigen gaan uiteen in vier groepen om workshops te volgen over de thema's 'Verplaatsen' en 'Verblijven en materiaal'.

Workshops

Workshop 1: Verplaatsen

De workshop is twee keer gegeven. Er wordt een toelichting gegeven op de routes van en naar het station voor voetgangers, fietsers, automobilisten en reizigers met het openbaar vervoer.

Fietsers kunnen via de doorgetrokken route langs de Leidsche Rijn naar de stad en via de Croeselaan over het Jaarbeursplein naar Lombok.

Voetgangers lopen via een autovrij Jaarbeursplein naar de Croeselaan en Lombok en via de centrumboulevard naar de binnenstad. Het station is bereikbaar met trappen, roltrappen en liften. Voor de brug over het spoor ten zuiden van de OV-terminal is een ontwerprijvraag uitgeschreven. De opdracht is gegund aan Cepezed.

In de OV-terminal kunnen reizigers overstappen naar zowel de bussen als de tram. Voor de aanleg van het tramtracé moet eerst de huidige parkeergarage op het Jaarbeursplein worden gesloopt.

Vraag: Hoe komen bromfietsers van de Jaarbeurs naar het centrum?

Antwoord: Bromfietsers rijden over het Jaarbeursplein, net als de fietsers. Over de precieze inrichting van het plein wordt nog nagedacht.

Vraag: Wat denkt u van de aanleg van aparte paden voor bromfietsers, los van de fietspaden?

Antwoord: Dat gaat ten koste van de openbare ruimte. Hoe de fietsers en de voetgangers op het plein worden gescheiden (stoepranden of juist niet) wordt nog bekeken.

Vraag: Waarom krijgt de Van Zijstweg twee maal twee rijstroken als er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is? Aan welke kant komt de verbreding?

Antwoord: De extra rijstroken zijn met name nodig om het verkeer in de spits te kunnen verwerken. De extra rijstroken komen aan de noordkant en de busbaan aan de zuidkant. Met de Jaarbeurs wordt onderhandeld over het verwerven van grond.

Vraag: Wat wordt er gedaan aan de drukte op het Jaarbeursplein als er een beurs is?

Antwoord: De ingang van de parkeergarage komt aan de Croeselaan en de capaciteit van de Van Zijstweg en de Overste den Oudenweg wordt verhoogd.

Vraag: Hoe komen mindervalide mensen op het stationsniveau?

Antwoord: Met de roltrap of de lift. Er komen ook gemarkeerde routes voor visueel gehandicapten.

Vraag: Hoe is het Plaza Hotel bereikbaar?

Antwoord: Dat wordt meegenomen in fase 2.

Vraag: Verdwijnen de touringcars definitief van het Jaarbeursplein?

Antwoord: Ja, er blijven nog maar twee haltes voor internationale busdiensten over.

Vraag: Als ik van west naar oost reis met een stads- of streekbus, moet ik dan overstappen naar de andere kant van het station?

Antwoord: Ja, waarschijnlijk wel. Het Bestuur Regio Utrecht houdt de overstaprelaties in de gaten.

Vraag: Is het plan om de busstations te scheiden een politieke keuze?

Antwoord: De keuze komt uit het Masterplan en de OV-terminal.

Opmerkingen:

- Als het Paardenveld, de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg "doodlopen", blijft eigenlijk alleen de Catharijnesingel nog over voor de afwikkeling van bestemmingsverkeer voor de woonfunctie in het gebied.
- Opmerking: Mindervalide mensen hebben een probleem als ze voor het overstappen op een andere bus helemaal naar de andere kant van het station moeten lopen.
- Let op toegankelijkheid rolstoelen
- Fietsers en voetgangers lopen veelal door elkaar heen vanuit Lombok naar Utrecht centraal; kijk eens of dat op 1 of andere manier beter gescheiden kan worden!
- Lopen de stromen fietsers en voetgangers elkaar niet in de weg met dat fietspad vlak voor het Beatrixtheater langs? Als er grote groepen mensen uit het theater komen, kan dat natuurlijk botsen met de fietsers die richting fietsenstalling Stationsplein-West gaan....

Workshop 2: Verblijven en materiaal

Ook deze workshop heeft 2 keer plaatsgevonden. Kern was het materiaalgebruik en de sfeer die daarmee wordt beoogd.

De omgeving van de Leidsche Rijn krijgt een ingetogen buurtsfeer. De omgeving van de Croeselaan wordt meer grootstedelijk van sfeer met grote, hoogwaardige materialen. Het Jaarbeursplein wordt een plein waar mensen graag zijn en waar wat te zien is. De trap naar het station kan dienen als tribune; het plein wordt dan een podium.

Vraag: Wordt de Leidseweg geasfalteerd?

Antwoord: Nee, het hele stationsgebied krijgt klinkerbestrating, ook voor fietsers, behoudens de rijbanen van de Croeselaan en de (Verlengde) Graadt van Roggenweg.

Vraag: Wanneer verwacht u meer duidelijkheid over het casino en de megabioscoop?

Antwoord: Dat gaat nog wel even duren. Omdat de bouw van het casino is vertraagd, moeten de plannen uit elkaar worden gehaald.

Vraag: Wordt de bomenrij op de Croeselaan drie rijen dik?

Antwoord: Ja

Vraag: Wordt het Jaarbeursplein een grote, lege stenen vlakte?

Antwoord: Het Jaarbeursplein zal altijd druk zijn, want het verschaft toegang tot zowel het station als het Stadskantoor.

Vraag: Wordt het Stationsplein West overdekt?

Antwoord: Nee

Vraag: Hoe gaat u het ontwerp handhaven? Hoe voorkomt u dat er overal terrastafeltjes worden neergezet, dat fietsers door het voetgangersgebied fietsen, dat het een zootje wordt?

Antwoord: Elk ontwerp voor de openbare ruimte wordt getoetst door een beheertoetsteam. Het moet zo gemakkelijk mogelijk zijn om het gebied schoon en toegankelijk te houden.

Vraag: Tot hoe ver wordt de Leidsche Rijn doorgetrokken?

Antwoord: Tot aan de singel, zodat boten kunnen doorvaren.

Vraag: Hoe komen boten door de versmalling van de Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel?

Antwoord: De watergeul wordt daar verbreed door het huidige smalle trottoir (tussen de Leidsche Rijn en het fietspad) op te heffen.

Vraag: Wat gebeurt er met het terrein van de voormalige PTT-expeditiegebouwen?

Antwoord: Dat terrein valt buiten het plangebied en wordt ontwikkeld door de NS.

Opmerkingen:

- Maak een programma/activiteiten/tijdelijke dingen voor tijdens de lange periode van de bouw
- Zorg voor een goede begrenzing van het plein. In Italië maken ze eerst het plein en daar worden de gebouwen op aangepast. Dat levert mooie pleinen op omdat de gebouwen zich voegen naar de openbare ruimte. In Nederland doen we eerst de gebouwen en is het plein de restruimte. Daarom hebben we te weinig mooie pleinen in Nederland. Moeten we van leren.
- Doe veel met water; speel bv met hemelwater dat je op moet vangen, maak pierbadjes, fonteynen, watervalletjes langs de trap etc. en schaatsen in de winter
- Nog een keer fonteynen: die bewegen, veranderen, telkens een ander beeld vanaf de trap laten zien, zorgt voor levendigheid, afwisseling.
- Zorg voor mooie kunst, fraaie lampen, masten, spelen met licht
- Zorg voor trekkers op of liever langs het plein (horeca, paviljoens oid) maar doe niet iets dat de openheid doorkruist
- Er komen veel mensen, zorg voor energie opwekkende trottoirs en traptreden (als je er over loopt genereer je energie) en maak dat zichtbaar door meer licht, hogere fontein o.i.d. als mensen meer energie opwekken.
- Horeca: zeker gewenst, maar als gevolg van de slechte bezonning wordt de kans van slagen van horeca betwijfeld. Voorstel: draaien bouwblok op het jb-plein tbv extra zon
- Kunst: liever kunst 'verwerkt' in het plein dan een object, interactie publiek-kunst
- Evenementen: plein ongeschikt als evenementenplein ivm onrust (er zullen altijd transferbewegingen zijn op het plein tbv functioneren omgeving. Dit zou onwenselijk zijn voor evenementen)
- Brommers: weren van plein, verstoren de 'rust' op het terras. Kunnen ze ondergronds naar stalling stationsplein west?

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 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.

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 (Gildenkwartier 193). Daar ziet u de toekomst van het stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Adres Infocentrum

Adres Gildenkwartier 193
(ingang naast Media Markt)
Telefoon 030 – 286 96 50
E-mail stationsgebied@utrecht.nl
Open maandag – vrijdag van 13.00 – 18.00 uur
zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

cu2030.nl

