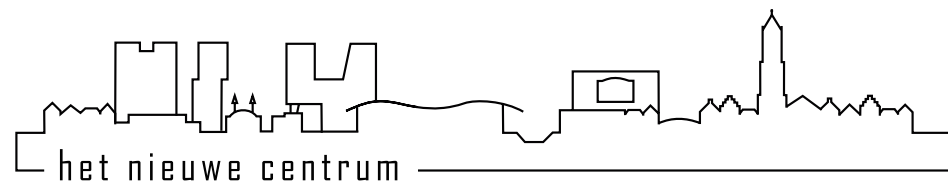







# Het Nieuwe Centrum

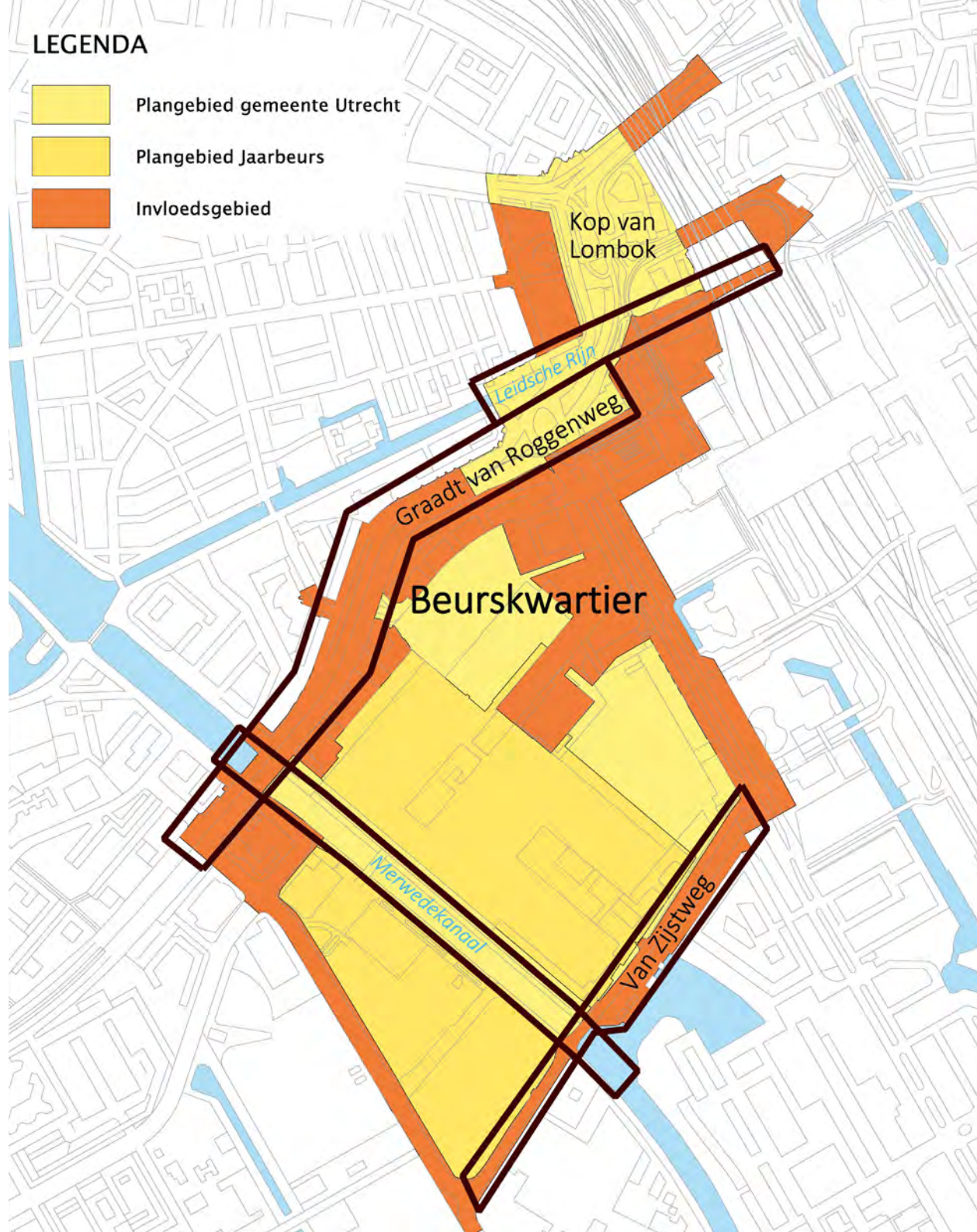
→ a Healthy Urban Boost - Zeven keuzedocumenten

26 augustus 2016



# LEGENDA

-  Plangebied gemeente Utrecht
-  Plangebied Jaarbeurs
-  Invloedsgebied



Plangebied 'Nieuwe Centrum'

In 2003 verscheen het masterplan voor de vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied. De eerste fase van deze grootschalige transformatie is in volle gang – een groot aantal projecten is al uitgevoerd. Nu de tweede fase op punt van beginnen staat, rijst de vraag of de koers van het oorspronkelijke masterplan nog de juiste is. De tijd heeft immers niet stilgestaan: sommige feiten, inzichten en omstandigheden zijn veranderd. Ook legt de stormachtige groei die Utrecht doormaakt extra druk op de historische binnenstad.

Inspelend op deze nieuwe omstandigheden is in juni 2015 de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'A Healthy Urban Boost' vastgesteld. Kernpunt van dit document: het westelijk deel van het stationsgebied – de tweede fase – is een 'nieuw centrum', een uitbreiding van de historische binnenstad. Dit nieuwe centrum kan een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad.

De volgende stap is om voor dit gebied een structuurvisie op te stellen. Op verzoek van de gemeenteraad is besloten om in aanloop naar die structuurvisie de keuzes en dilemma's inzichtelijk te maken, zodat iedereen – raad, bewoners, forensen, bedrijven, andere belanghebbenden – mee kan praten. Daarvoor zijn zeven keuzedocumenten geschreven, met prangende kwesties waarover de komende maanden van gedachten wordt gewisseld.

## Deze keuzedocumenten zijn achtereenvolgens:

### 1. Identiteit

Welke identiteit krijgt het Nieuwe Centrum? Welke waarden staan centraal? Welk programma past daarbij? Hoe ontstaat een stadsdeel met een ziel?

### 2. Structuur

Welke elementen uit de stedenbouwkundige structuur leggen we nu vast? Wat kunnen we later bepalen? Hoe garanderen we de bereikbaarheid van de historische binnenstad, terwijl ook Lombok goed verbonden wordt met de stad?

### 3. Stad op ooghoogte

Mensen beleven de stad vanaf de straat, op ooghoogte. Wat zijn inhoudelijke uitgangspunten en goede instrumenten?

### 4. Gezondheid

Wat is gezonde verstedelijking? En hoe geven we daar invulling aan?

### 5. Duurzaamheid

Hoe valt op grote schaal een zo hoog mogelijk mate van duurzaamheid te bereiken?

### 6. Mobiliteit en parkeren

Welke prioriteiten geven we bij de vervoersstromen rond het grootste station van Nederland, waar ruimte schaars is: hoe gaan we om met verkeer en parkeren?

### 7. Ontwikkelstrategie

Hoe wordt het Nieuwe Centrum werkelijkheid? Welke rol speelt de gemeente bij het (laten) ontwikkelen van projecten?

Deze zeven onderwerpen staan centraal in de keuzedocumenten die nu voor U liggen. Speciale aandacht is er voor de specifieke kwesties. Deze kwesties zijn bedoeld om het debat aan te jagen en aan te scherpen. Hierover moeten de belangrijkste keuzes worden gemaakt. De afbeeldingen in de documenten zijn onderdeel van het verhaal. Ze wekken misschien de indruk dat alles in kannen en kruiken is, maar dat is niet zo: de plaatjes zijn uitdrukkelijk bedoeld om met de stad de discussie te voeren. Het gesprek met de stad moet uiteindelijk uitmonden in een samenhangend verhaal: het fundament voor de structuurvisie.

De basis voor de keuzedocumenten ligt, behalve in de Toekomstvisie Utrecht Centrum 'a Healthy Urban Boost' (mrt 2015), in een aantal recente documenten. De belangrijkste zijn de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016, en het mobiliteitsplan Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen (mei 2016).

Kernwaarden van de Ruimtelijke Strategie zijn gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De stad groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030. Er wordt gekozen voor forse binnenstedelijke ontwikkeling op enkele plekken. Zo kiest Utrecht, naast het afbouwen van Leidsche Rijn, voor hoge dichtheden in het Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Aan de oostzijde van de stad wil Utrecht de potentie van het Utrecht Science Park (USP) zo goed mogelijk benutten.

Het Mobiliteitsplan kiest voor stedelijke kwaliteit door bij te dragen aan meerdere, bredere doelen: Meer ruimte voor voetganger en fietser, zeker ook in centrumlocaties; een systeemsprong van het openbaar vervoer; en een goede autobereikbaarheid voor bestemmingsverkeer in combinatie met het betere benutting van de ring rond de stad.

Ook de Ontwikkelovereenkomst met Jaarbeurs (april 2016) speelt een rol. Hierin is immers een grondruil overeen gekomen, waardoor de gemeente vanaf 1 januari 2023 eigenaar wordt van de gronden parallel aan de Croeselaan (de paarse vlakken op onderstaande plattegrond). Voor de gele vlakken heeft de Jaarbeurs zelf een concept masterplan gemaakt dat op dit moment wordt besproken met belanghebbenden. Het hele gebied, ook het Jaarbeursgebied, is onderdeel van de structuurvisie.



## Samenvatting

De verschillende kwesties die in de keuzedocumenten zijn opgenomen laten zich lezen als een beknopte samenvatting van dit document. Samen geven ze een beeld van de belangrijkste vragen met betrekking tot het Nieuwe Centrum en vormen ze de inhoud van te voeren debat:

### 1. Nieuwe Centrum: de goede ambitie en identiteit?

De naam geeft de ambitie aan om het centrum te vergroten met een nieuw stuk centrum. De historische binnenstad zal eeuwig zijn waarde behouden, maar het is de ambitie om een nieuw stuk centrum toe te voegen, het centrum te vergroten. Dit ook om het historische centrum te ontlasten. Een complementair nieuw centrum dus, aanvullend op de historische binnenstad.

Dat roept allerlei vragen op: kunnen we deze ambitie waarmaken, en zo ja, hoe? Winkels hebben we in Utrecht waarschijnlijk genoeg, dus die zullen er niet op grote schaal komen. Maar wat is dan verder de juiste mix van woningen, voorzieningen, kantoren, horeca en andere functies. Wordt het "Wonen met Werken en recreëren" of "Werken met Wonen en recreëren"? Kortom, wat kan de identiteit van dit nieuwe centrum worden?

### 2. Behoefte aan nog een grote publieksfunctie op de centrum- boulevard?

Een stedelijk centrumgebied kent een grote mix aan functies. Een diversiteit van wonen, werken, aantrekkelijke openbare ruimten, maar ook bijzondere functies en evenementen die publiek trekken. Alleen dan ontstaat een diversiteit aan bezoekers en gebruikers en een levendig en aantrekkelijk straatbeeld.

Aan de Centruboulevard liggen nu al de Jaarbeurs en de nieuwe bioscoop van Kinopolis, en er zijn plannen voor een groot nieuw hotel. Maar voor een echt centrumgebied is dit waarschijnlijk niet voldoende. Jaarbeurs zorgt voor levendigheid tijdens grote evenementen; de bioscoop wordt vooral 's avonds bezocht. Wat is er op andere momenten te beleven? Aanvullend op wat er al is lijkt nog een grote publieke functie nodig. Is dit zo, en zo ja, welke en waar?

### 3. Het nieuwe centrum, gevarieerd en voor iedereen?

Utrecht streeft naar een ongedeelde, inclusieve stad: de stad is van iedereen. Maar vanzelf gaat dat niet. Gebieden als het nieuwe centrum worden snel exclusief voor inwoners die meer kunnen betalen. En voor woningen die goed in de markt liggen, en minder snel voor bijzondere doelgroepen. Ook is het gebied, waar appartementen zullen komen, niet primair geschikt voor iedereen. Jongeren zonder kinderen en ouderen met kinderen de deur uit lijken de primaire doelgroep. De vraag is: hoe maken we het gebied zoveel mogelijk voor iedereen en hoe krijgen we dit voor elkaar?

### 4. Stedelijk, stedelijker, stedelijkst?

Utrecht maakt rond het station een metamorfose door in maat en schaal, met grote gebouwen als het stadskantoor, de OV-terminal en de Rabobank. Bouwen we door met deze maat en schaal, of is het mogelijk hoogstedelijkheid te realiseren die ook intimiteit heeft op straat. Sluit het Beurskwartier aan op Parkhaven, met een ontspannen woonmilieu? Of moet dit gebied veel stedelijker worden?

Geldt het vraagstuk van mate van stedelijkheid ook voor het gebied rond Kop van Lombok. Zijn hier ook verschillende dichtheden denkbaar? Of moet hier 'zoveel mogelijk aansluiten bij het karakter van Lombok' het uitgangspunt zijn?

### 5. Oplossing Lombok/Westplein: Geïntegreerde stadsstraat of gescheiden verkeerssysteem?

Iedereen is het erover eens: het Westplein en de Graadt van Roggenweg zijn over gedimensioneerd. Het is hoog tijd dat het gebied rond de Kop van Lombok een leefbaar en prettig stukje stad wordt, maar wél zo dat de historische binnenstad goed bereikbaar blijft. De vraag is op welke wijze dit het beste vorm kan krijgen. In de keuzedocumenten worden twee modellen gepresenteerd, die van een stadsstraat en van een meer gescheiden verkeerssysteem voor de ontsluiting van Lombok en de rest van de stad. Uit deze principes, met alle varianten daarop, zal in de structuurvisie een keuze gemaakt moeten worden.

En wat is binnen de verschillende modellen de beste plek voor het zo lang gekoesterde 'Lombokplein'? Is uitbreiding of betere invulling van het Moskeplein niet al het gewenste plein, of is het interessanter om een tweede, meer intieme, plek toe te voegen? Misschien wel aan het water? Wat past Lombok?

### **6. Stad op ooghoogte: hoe krijgen we en houden we de plinten levendig?**

Voor een aantrekkelijk centrumgebied is wat op de begane grond van de gebouwen gebeurt cruciaal: zijn de onderste verdiepingen mooi en aantrekkelijk afgewerkt? En is er iets te beleven, zijn er leuke en toegankelijke functies in de plint? Alleen een verhoogde verdiepingsvloer met veel glas blijkt onvoldoende. Ook hopen op goede functies op de juiste plekken is niet toereikend.

Een eerste vraag gaat over geschikte functies. Kunnen we functies bedenken die geschikt zijn om de Centumboulevard en de Jaarbeursspassage op een aantrekkelijke wijze te vullen? Zodat dit straks inderdaad kan fungeren als sociaal veilige en prettige route? Vast staat dat er beperkt ruimte is voor nog meer winkels; en ook het aantal cafés en restaurants dat het gebied kan hebben is natuurlijk eindig. Is een bepaald werkmilieu voor starters of kunstenaars als invulling van de plinten een realistisch idee? En dan is het ook nog de vraag hoe we dit kunnen organiseren.

### **7. Hoe groen moet het worden?; wat is de juiste inzet?**

Het plangebied is in de huidige situatie niet erg groen, in tegendeel. Asphalt en 'harde' glazen en betonnen gebouwen domineren het beeld. Hier is veel te winnen. Gezond en duurzaam is het uitgangspunt: daar levert 'groen' een belangrijke bijdrage aan. In hoeverre willen we groen de ruimte geven? Ten koste van wat kiezen we voor groen?

Dit begint met het realiseren van groene routes en rondjes door en rond het plangebied in aansluiting op (groene) routes door de stad. Voor echt groene routes moeten we dan wel slim omgaan met kabels en leidingen. Op een manier dat voldoende ruimte overblijft voor grote bomen. Klinkt simpel, maar is een lastige opgave, zeker in een compact stedelijk milieu. Of gaan we zelfs groene gebouwen maken, met bomen op de balkons, zoals in Milaan?

### **8. Gaan we anders om met de auto ten behoeve van leefbaarheid en gezondheid?**

Het is denkbaar -en in verband met de bereikbaarheid een must- om in het nieuwe centrum zeer lage parkeernormen toe te passen, bijvoorbeeld in combinatie met autodelen. Het wordt immers een hoogstedelijk gebied met een nadruk op lopen, fietsen en openbaar vervoer. Een deel van de parkeerbehoefte kan 'op afstand' worden opgelost, aan de westkant van het Merwedekanaal. Het grote voordeel is dat autoverkeer in het gebied zelf minimale hinder veroorzaakt, waardoor verdichting en een hoogwaardige openbare ruimte kansrijk zijn. Veruit de belangrijkste voorwaarde voor gezondheid en gezond gedrag waar we vanuit de gebiedsontwikkeling invloed op hebben, is de ruimte die wordt gegund aan de voetgangers en fietsers. Is het gebied straks echt zo ingericht dat een kind van 8 en een oudere van 80 zich prettig door het gebied kunnen bewegen? Durven we de auto echt op afstand te houden en de voetganger voor te laten gaan?

### **9. Hoe zetten we in op energie? Energie van buiten, is dat legitiem?**

Uitgangspunt van de Toekomstvisie is een energieneutraal gebied. Voor verwarming en koeling van gebouwen is in theorie voldoende WKO capaciteit in het gebied beschikbaar. Efficiënt aanwenden vraagt echter om samenwerking tussen partijen. Ingewikkeld, maar in principe oplosbaar.

Voldoen aan de elektriciteitsvraag ligt een stuk ingewikkelder: Een dak vol zonnepanelen wekt duurzame elektriciteit op en levert zo een bijdrage aan het streven naar een energieneutraal gebied. Maar als alle daken en gevels benut worden dekken zonnepanelen nog maar maximaal 20 tot 30 procent van de vraag naar elektriciteit. Datzelfde dak vangt dan geen regenwater op, is op hete zomerdagen niet koel en kan niet gebruikt worden als moestuin.

Toepassing van PV- op gevels leidt tot een high-tech uitstraling van het gebied. Tot op zekere hoogte zijn combinaties van zonnepanelen en groen mogelijk, maar de vraag rijst: in hoeverre kiezen we voor 'blauwe PV-daken' of 'groene park-daken'? Een gemakkelijk alternatief is om wind- of zonne-energie van buiten het gebied te halen. Maar is dat dan nog wel energieneutraal te noemen?

## **10. Bereikbaarheid: niet een snelle maar een fijnmazige verbinding?**

Jaarbeurs zal in 2023 al haar parkeren concentreren aan de westzijde van het Merwedekanaal. Maximaal 6500 parkeerplaatsen, niet uitsluitend voor de evenementen op Jaarbeursterrein, maar ook als 'parkeren op afstand' voor wonen, werken en recreëren in het Nieuwe Centrum. En ook voor bezoekers aan het Nieuwe Centrum en wellicht zelfs voor bezoekers aan de historische binnenstad. Wanneer gaat dit werken?

Wat is het ideale vervoertransport? Een kabelbaan blijkt niet de aangevozen oplossing, want de afstand tot de binnenstad is per auto zo kort dat andere vervoerswijzen hier niet voldoende mee kunnen concurreren. Wat bijdraagt is niet een 'hele snelle', maar een 'fijnmazige' verbinding. Inzetten op een palet van maatregelen die samen bijdragen aan de bereikbaarheid van het gehele vergrote centrum.

Welke maatregelen moeten dit zijn? Is inzet op de (elektrische) fiets de goede keuze? Kan dan volstaan worden met goede aansluitingen op de al geplande fietsroutes door het stationsgebied? Is een hoge fietsroute over de Jaarbeurs een mogelijkheid? Of moet nu werk worden gemaakt van een extra fietstunnel die uitkomt op de Nicolaas Beetsstraat?

En is transport over water een goede aanvulling? Bijvoorbeeld een 'theater/winkel'-taxi die aanlegt voor Tivoli en onder de Stadskamer? Voor de hand liggend lijkt het om de elektrische stadsbus, – lijn 2 –, een extra rondje te geven. En wat te denken van een rollend trottoir? En misschien zelfs zelfrijdende systemen? Waar moeten we op inzetten?

Of is het zo dat we het parkeersysteem zo moeten inrichten dat de Jaarbeursparkeerplaats vooral betekenis krijgt voor het nieuwe centrum en de parkeerplaatsen rond het oude centrum de historische binnenstad blijven bedienen. Park en Walk dus rond het centrum, en Park en Ride vanaf de transferia aan de rand van de stad?

## **11. Hoe maken we het?: welke rol van de overheid hebben we voor ogen?**

De ambitie voor het Nieuwe Centrum is hoog: 'stedelijk, levendig, heel Duurzaam en heel gezond'. Maar hoe krijgen wij deze ambities gereïaliseerd? Welke ontwikkelstrategie past hier bij en hoe maken we daarbij zo goed mogelijk gebruik van de kennis en expertise van marktpartijen, stakeholders en bewoners?

Omdat we als overheid eigenaar zijn, – of op termijn 'worden' –, van een belangrijk deel van de grond van het Nieuwe Centrum kunnen we zelf de strategie bepalen: 'uitgifte per kavel of bouwblok' of 'uitgifte van complete deelgebieden aan marktpartijen' tegelijk?

Kortom, wat moet de rol zijn van de gemeentelijke overheid voor het Nieuwe Centrum? Meer regisserend of meer faciliterend, en wat betekent dit?



**Leeswijzer:**

Deze zeven keuzedocumenten zijn los van elkaar te lezen, maar vormen bij elkaar de ingrediënten voor één samenhangende structuurvisie. Het is een tussenproduct waaraan geschaafd moet worden, waarvoor keuzes nodig zijn, waaraan ideeën moeten toegevoegd, om zo te komen tot een samenhangende structuurvisie. De structuurvisie is in het voorjaar 2017 gereed voor inspraak en wordt daarna voorgelegd aan de gemeenteraad.



### **Infocentrum**

**Adres** Stadspaleau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

**Telefoon** 030 - 286 96 50

**E-mail** [stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl)

# cu2030.nl

