

Verslag van 3 gesprekken over de conceptstructuurvisie Beurskwartier en Lombokplein

Stadskantoor, 6 december 2016, van 17.30-22.30 uur.

Met Marlies de Nijs en Martin Mulder (Gemeente Utrecht, Stadslab) en circa 90 bewoners en betrokkenen. Gespreksleiding Bart Cosijn.

WAARDERING

In het algemeen is er lof voor de functiemenging, de afwisselende bebouwingshoogten en het multifunctionele ruimtegebruik. Het Beurskwartier lijkt door het vele groen en de levendige plinten, het doortrekken van de Leidse Rijn en de nieuwe fietsverbinding een positieve bijdrage te gaan leveren aan dit deel van Utrecht. Het Beurskwartier wordt een fijn gebied om een rondje te gaan lopen en de afwisseling tussen openheid en dichte bebouwing is mooi. Het is goed dat er nu al wordt gezocht naar manieren om het Lombokplein en vooral het nieuwe Beurskwartier een ziel te geven – zoiets komt niet vanzelf en is zeker lastig om achteraf te bewerkstelligen. Gelukkig komen er naast grote bedrijven ook kleine winkels en bedrijfjes en wordt het met flink veel woonbebouwing en ruimte om elkaar te ontmoeten geen zakenwijk. Het duidelijke standpunt over deelauto's en de parkeernorm (nul) getuigt van lef. Er zijn complimenten omdat zoiets nooit eerder in Nederland op deze schaal is gedaan. De keuze voor vier bouwhoogten vindt men een goede manier om de samenhang in het gebied te bewaren – het voorkomt wildgroei.

KANTTEKENINGEN

Met name de bewoners van de Croeselaan denken dat **sloop van een deel van de woningen aan de Croeselaan** niet per se nodig is. De sfeer van bijvoorbeeld het Lepelenburg wordt mede bepaald door de oude panden er omheen, waarom zou je die hier dan slopen. Je bent op zoek naar eigenaarschap en jaagt vervolgens de mensen weg die er al wonen, dat voelt niet logisch. Omdat het voorgestelde park volgens hen bovendien weinig zon krijgt presenteren de bewoners een alternatieve visie. Deze visie zal in een aparte bijeenkomst en op korte termijn nog eens worden doorgenomen met de makers van de structuurvisie. Het wordt gezien als een waardevolle bijdrage in de discussie. De sloop en onteigening van de woningen is het meest ingrijpende onderdeel van het plan, ook al speelt het pas over zes jaar en blijven de meeste woningpanden behouden – zij het voor een andere functie. Er is inmiddels twee keer met de bewoners gesproken en ook met Portaal, de eigenaar van de sociale huurwoningen. Portaal ziet sloop alleen zitten als er voor deze bewoners in het Beurskwartier nieuwe sociale huurwoningen beschikbaar zijn.

Van de bewoners en ondernemers van de Croeselaan komen ook vragen over de **planning** – zij willen weten waar zij aan toe zijn.

Er is scepsis over het handhaven van de **parkeernorm (nul)** en het parkeren op afstand op de parkeervelden van de Jaarbeurs. Je kunt wel uitgaan van een binnenstadsituatie, maar loopt de verkoop van de Neudeflatappartementen niet slecht juist vanwege diezelfde norm? Kun je aannemen dat Utrechters geen auto willen? De auto is nu nog een essentieel vervoersmiddel. Zullen mensen met die veraf gelegen parkeervelden niet elders in de wijk gaan parkeren? Volgens Martin Mulder staan de ontwikkelaars waarmee in de voorbereidingen van de structuurvisie is gesproken, er positief tegenover. En krijg je alleen een vergunning voor de parkeervelden van de Jaarbeurs, niet voor de rest van de wijk. Het gratis parkeren zal nog verder van het centrum af schuiven.

De **parkeernorm (nul)** is een discussiepunt want de bijval is ongeveer even groot als de scepsis. Het autobezit is in Utrecht dan wel met 1% toegenomen, maar dat gaat over Leidsche Rijn – in de binnenstad en de omringende oude wijken nam het juist af, zo wordt opgemerkt. Met een parkeernorm van nul kun je sturen op minder autobezit. Dat is zo dicht bij het Centraal Station niet meer dan logisch. Bovendien weet je niet wat de toekomst ons zal brengen qua mobiliteitsontwikkelingen. De deel-auto is nu actueel, in de termijn waarin dit gebied ontwikkeld wordt gaat het waarschijnlijk over zelfrijdende auto's. Mulder vult aan dat woningen zonder parkeerplekken ook goedkoper zijn om te bouwen (en dus om te verhuren/ verkopen). Bovendien kan een wijk zonder auto's groener en knusser worden.

Met de **sociale veiligheid** lijkt het bij de bebouwing wel goed te zitten, maar wordt het park wel veilig genoeg? Langs de Croeselaan is het op dit punt nu al desolaat 's avonds. Bieden de 3600 extra woningen ook 's avonds voldoende reuring en sociale controle? Marlies de Nijs zegt dat het feit dat er veel mensen in het gebied komen wonen bijdraagt aan de veiligheid. Ook worden het park en de

omringende bebouwing met zorg vormgegeven, dat wil zeggen: voordeuren aan de straat met zicht op het park en functies op belangrijke hoeken.

Zijn er inderdaad **financiers** te vinden? De verkoop van de Neudeflatappartementen loopt niet, met de bouw van de woontorens aan de Van Sijpesteijnkade moest al begonnen zijn – terwijl de panden nog niet eens zijn gesloopt. Marlies de Nijs noemt voorbeelden in andere steden, zoals Den Haag, waar het goed gaat met woningbouw dichtbij het station. Het lijkt haar een realistische trend om (zonder auto) dicht bij het station te willen wonen. Iemand vult aan dat de appartementen in de Neudeflat ook te duur worden gevonden voor het aantal vierkante meters.

Er is zorg over de **bevaarbaarheid** van de doorgetrokken Leidse Rijn. Mulder geeft aan dat het water in de Van Sijpesteijntunnel wordt verbreed tot en met de huidige stoep langs het water. De doorvaarhoogte is tot aan de Muntbrug standaard 2.10 m, dus hoog genoeg voor rondvaartboten. Hij verwacht dat het 'stedelijk druk' wordt. Grote boten en rondvaartboten kunnen niet verder varen dan de Muntbrug want deze blijft vanwege de drukke fietsverbinding voornamelijk dicht.

Over de verdeling van huur- en koopwoningen en het **percentage sociale huurwoningen** in het gebied worden zorgen geuit. Mulder geeft aan dat de 20% sociale huur in de structuurvisie wordt vastgelegd. Het noemen van percentages voor de overige 80% is lastig omdat de markt beweegt. Het gaat om koop en middel-dure huur, voor kleine (<50m²), middelgrote en grote woningen (>100m²).

Er zijn vragen over de organisatie die zich gaat bezighouden met de **invulling van de plint** (de ruimtes op de begane grond). Biedt dat bijvoorbeeld ruimte voor studenten en beginnende bedrijfjes? De Nijs antwoordt dat dergelijk programma inderdaad goed zou passen. Er is gesproken met organisaties voor plintbeheer in Amsterdam en Rotterdam om een idee te krijgen van de mogelijkheden. Het idee is dat het geld verdiend wordt met andere ruimtes, wat zelfs een onrendabele culturele invulling mogelijk maakt. Er zal een plintbeheerorganisatie worden opgericht waaraan toekomstige eigenaren of huurders van de grote complexen verplicht aan deel moeten nemen.

Meerdere mensen vinden het vreemd en zorgelijk dat de **Jaarbeurs** ondertussen aan eigen plannen werkt voor deels hetzelfde gebied. Hoe kun je streven naar een ziel wanneer de Jaarbeurs een grote 'koude kant' lijkt op te leveren. Wat kan de Jaarbeurs terugdoen? Mulder vindt het al grote winst dat de parkeergronden zijn uitgeruild. Hij ziet een ontwikkeling bij de Jaarbeurs: de grote beurzen worden minder en de Jaarbeurs denkt na over levendigheid en een stedelijk karakter. Het staat voor de Jaarbeurs niet zoals vroeger vast dat alle gebouwen hetzelfde moeten zijn, namelijk grote beursgebouwen. Maar de bestemming blijft: 'jaarbeursdoeleinden'. Er wordt gevraagd of er met de Jaarbeurs ook een sessie komt zoals vanavond. Het gevaar bestaat dat de gemeente zijn plannen gaat aanpassen aan de Jaarbeursplannen. Mulder wil dit voorkomen door in gesprek te blijven met de Jaarbeurs.

Het Lombokplein moet een fijn plein worden – er zijn zorgen vanwege de combinatie met het verkeer en de **vervuiling door fijnstof**. Mulder zegt dat het streven is om een goede balans te vinden tussen de autobereikbaarheid van de binnenstad en oversteekbaarheid van het Lombokplein. Mulder verwacht dat het verkeer in de toekomst nog zal afnemen omdat je in het centrum van Utrecht met een auto weinig meer te zoeken hebt dan parkeren in een van de parkeergarages. Hij vindt het een principiële keuze om het verkeer zo te reguleren, maar ook spannend, want je wilt niet dat er voortdurend een lange rij auto's door de stadsstraat voert. Er worden twee varianten uitgewerkt voor de verkeerstromen over het Westplein (met of zonder rotonde). De keuze om in de bestaande stad te verdichten en niet uit te breiden bij Leidsche Rijn is volgens Mulder ook een keuze voor minder fijnstof.

Er is discussie over **autoverkeer in de stad**. Er wordt opgemerkt dat een deel van de oost-westverkeersstroom zal blijven bestaan. Voor deze automobilisten wordt het erg onpraktisch. Misschien zijn zij geneigd om te rijden. Mulder maakt duidelijk dat je drie keer zo snel op de fiets van oost naar west Utrecht rijdt dan met de auto. Er zullen steeds meer mensen bijkomen en je wilt dat zij kiezen voor het OV en de fiets. Dat wordt gestimuleerd met maatregelen. Ooit woonden er in de Lange Elizabethstraat 25 mensen met 25 auto's. Nu wonen er 2500 mensen zonder auto. Zijn uitleg krijgt bijval van iemand die opmerkt dat de bereikbaarheid zonder auto's juist toeneemt en dat het Lombokplein wat dit betreft als een nieuw deel van de binnenstad moet worden gezien. Ook wordt gevraagd om juist nu te durven kiezen voor minder auto's, zoals met een knip in de stadsstraat (Westplein). En gezegd dat je deze discussie ook zou moeten voeren met bedrijven. Met een leaseauto ben je een dief van je eigen portemonnee als je voor het OV kiest. Hierover wil de gemeente met de bedrijven in gesprek.

Kan er op korte termijn al iets gebeuren aan het **Westplein**? Mulder zegt dat je het Lombokplein vóór 2023 al half op de kaart moet hebben. Het vele asfalt biedt de mogelijkheid tijdelijke routes uit te zetten en biedt plaats aan tijdelijke projecten in het kader van 'placemaking'. Ten westen van de Hagelbuurt is een nieuw woningblok gepland á la Buenos Aires (het grijze blok er tegenover) met een steeg voor voetgangers er doorheen die 's avonds wordt afgesloten. De Hagelbuurt moet zo snel mogelijk worden verbonden met de rest van Lombok en de spaghetti van wegen moet verdwijnen.

Het Beurskwartier moet een verblijfspot worden en **geen doorgangswijk** voor fietsverkeer tussen Leidsche Rijn en de binnenstad, laten verscheidene mensen weten. Mulder geeft aan dat doorgaande fietsroutes worden gescheiden van fietsroutes in het gebied zelf. Voor het kruispunt Leidse Rijn-Croeselaan (bij de nieuwe brug naar de Damstraat) worden twee varianten uitgewerkt.

Op een vraag over de **referentiebeelden voor de architectuur** antwoordt De Nijs dat het stadslab-team op veel plekken is gaan kijken, onder meer in Londen (King's Cross met nieuw park) en Amsterdam (IJ-oevers en Westerdokseiland). Het Beurskwartier moet een soort Westerdokseiland worden met gesloten bouwblokken waarbij de hoogbouw iets terug ligt. IJ-oevers is minder vergelijkbaar omdat hier veel open water is als tegenwicht voor de dichte bebouwing.

Over de **maximumbouwhoogte** zijn de meningen verdeeld. Voor sommigen is 'the sky the limit', zij vragen zich af waarom je jezelf zou beperken. Anderen zien liever minder hoogbouw of geclusterde hoogbouw en geclusterde laagbouw. Lager bouwen geeft aldus Mulder problemen met de leefbaarheid, voor hoger bouwen ontbreekt de context.

Met 3600 extra woningen zullen er ook **extra voorzieningen** nodig zijn omdat de druk op de voorzieningen van Dichterswijk en Veilinghaven nu al groot is – er zijn wachtlijsten voor de kinderdagverblijven en lagere scholen.

Roeivereniging Triton is in gesprek met de gemeente over eventueel alternatief **roeiwater**, mocht het Merwedekanaal te druk worden.

Qua bebouwingsdichtheid wordt nogal afgeweken van de winnende referendumvisie. Zou een **nieuw referendum** op zijn plaats zijn? Mulder vindt van niet – het referendum was abstract terwijl het nu concreet wordt maar vanzelfsprekend anders dan er 15 jaar geleden over gedacht werd. Ooit was er hier een 'Business District' gepland, nu komt er een wijk met 3600 woningen, ook voor studenten en jongeren. Het proces om tot deze structuurvisie te komen is zorgvuldig. Hoe zou je dat terug kunnen brengen tot een vraag voor een referendum?

Er komen naast de grote nieuwe stalling onder het Centraal Station meerdere boven- en ondergrondse **fietsenstallingen**.

Het **eerste Beurskwartier-blok (HUQ)** is op de vastgoedbeurs in München in de markt gezet (functie: wonen, werken, leisure en/of cultuur). Er zijn zo'n twintig belangstellenden. Hen wordt mede gevraagd naar een visie over het invullen van de plinten. Dit wordt gezien als voorbeeldproject, al worden de overige blokken opgedeeld voor de markt zodat er meer variatie komt binnen de blokken. Hoog Catharijne wordt wat dit betreft gezien als een voorbeeld van hoe het niet moet.

In verband met de nieuwe wegenstructuur wordt een stukje van het **NH-Hotel** afgesnoept, maar kan het hotel uitbreiden aan de kant van de Leidse Rijn.

In de structuurvisie komen stippelijnen voor **gewenste waterwegen** om als de kans zich voordoet nog meer kwaliteit te realiseren. Obstakels zijn: de financiën en het feit dat ze deels over grond van de Jaarbeurs lopen. De lijnen komen deels overeen met de kleine waterwegen van het 'Plan Moreelse' uit de zeventiende eeuw.

Iemand vraagt om een beeld bij de cijfers. 3600 woningen staat voor een vloeroppervlak 350.000m². Met een kantooroppervlak van 50.000m² is de **verhouding tussen wonen en werken 7:1**. Bovendien is de kantoorfunctie flexibel en daarmee duurzaam – bij leegstand kunnen er woningen van worden gemaakt.

Duurzaamheid is een stip aan de horizon – energieneutraal lukt nu nog niet. Door de 'bouwvlekken' na elkaar te ontwikkelen en steeds te vragen naar de beste duurzaamheid van dat moment neemt de duurzaamheid (verwarming, elektriciteit, wateropvang, biodiversiteit) steeds meer toe.