

Verantwoordingsrapportage

Stationsgebied

april 2010



Voorwoord

Hierbij treft u de verantwoordingsrapportage Stationsgebied aan. De raad besloot op 7 juli 2009 het college op te dragen tot het opstellen ervan. De rapportage bestaat uit drie onderdelen: de rapportage zelf, de verantwoordingskrant en de bijlage.

Een verantwoordingsrapportage maken over een zo complexe opgave als het Stationsgebied is een keuze voor een compleet of een globaal beeld. Wij hebben – mede op voorstel van de raadsbegeleidingsgroep – gekozen voor het laatste. De hoofdstukindeling komt overeen met de aanbevelingen van het Rekenkamerrapport en de volgorde van de raadsbesluiten.

Vertrekpunt was de referendumkrant uit april 2002. Het eindpunt de bestuursrapportage 2009.

Voor degenen die het (redelijk) compleet beeld zoeken (en daarmee de nuancering), wijzen wij op de bijlage en de website over het Stationsgebied www.cu2030.nl.

Deze verantwoordingsrapportage is ook bedoeld als naslagdocument voor raadsleden en allen die geïnteresseerd zijn in de totstandkoming van het nieuwe Stationsgebied.

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Samenvatting
- 1.2 Aanleiding
- 1.3 Aanpak

2. Terugblik algemeen

- 2.1. Opzet van de besluitenstructuur
- 2.2. Overzicht raadsbesluiten inclusief amendementen en moties
- 2.3 De zeven kenmerken uit 2002
- 2.4 De stedenbouwkundige visie gedetailleerd uitgewerkt

3. Overzicht ontwikkelingen

- 3.1 Overzicht inhoudelijke ontwikkeling van het project Stationsgebied sinds de vaststelling van het masterplan (inclusief een actueel beoogd eindbeeld) (raadsbesluit 1a)
 - 3.1.1 op programmaniveau (m² kantoren etc.)
 - 3.1.2 op grondexploitatie niveau (fase 1 / fase 2, planoptimalisaties etc.)
 - 3.1.3 beoogd actueel eindbeeld
 - 3.1.4 algemene gebiedsdoelstelling
- 3.2 Terugkoppeling naar de inhoudelijke doelstellingen van het Masterplan en de randvoorwaarden waarbinnen het project zich verder kan ontwikkelen (luchtkwaliteit, externe veiligheid)(raadsbesluit 1b)

4. Overzicht maatregelen

Overzicht van maatregelen om de doelstellingen te halen en binnen de randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van het project te blijven (raadsbesluit 1c)

5. Kansen en bedreigingen

- 5.1 Kansen en bedreigingen op de langere termijn (fase 2) voor het, binnen de randvoorwaarden, halen van de doelstellingen van het project Stationsgebied (raadsbesluit 1d)
 - 5.1.1 sterke kanten
 - 5.1.2 zwakke kanten
 - 5.1.3 kansen
 - 5.1.4 bedreigingen

6. Conclusies

Bijlagen:

- 1. Verantwoordingskrant
- 2. Raadsbesluit '*Informatievoorziening project Stationsgebied*'
- 3. Matrix alle moties en amendementen
- 4. Alle raadsbesluiten 2002 tot heden
- 5. Programmabegroting 2010

1. Inleiding

1.1 Samenvatting

Deze verantwoordingsrapportage is bedoeld om een globaal overzicht te krijgen van de plannen van het Stationsgebied van 2002 tot 2010 inclusief de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan en de rol van de gemeenteraad daarbij. In de verantwoordingskrant staat de vergelijking tussen de plannen in 2002 en 2010. In de bijlagen van het rapport is onder meer een complete besluitenhistorie opgenomen.

Vier van de zeven kenmerken van visie A worden conform uitgevoerd.

Het kenmerk "accent op wonen" is op basis van aangenomen moties en besluiten van de gemeenteraad in opwaartse richting bijgesteld.

Het kenmerk "rustige Catharijnesingel" is waargemaakt voor wat het omzetten van de autosnelweg in een lokale verkeersluwe ontsluitingsweg en een groene singelstructuur aan de westzijde. Het kenmerk is aangepast voor wat betreft de Catharijneknoop en de aanpassing aan de oostzijde tot voetgangerskade met bomen.

Het kenmerk "91 mio bijdrage" is bij raadsbesluit van 11 december 2003 "*Masterplan Stationsgebied*" (2003/277) gesplitst in 70 mio voor het Stationsgebied en 20 mio voor bereikbaarheid in en om het Stationsgebied.

De aanpassingen zijn voorgelegd aan de gemeenteraad.

In hoofdstuk 3 wordt op de ontwikkelingen en de aanpassingen ingegaan. De feiten worden aan de inhoudelijke doelstellingen getoetst. De conclusie is dat de oorspronkelijke drie doelstellingen (economisch optimaal benut, verbetering van de bereikbaarheid en verbetering van de leefbaarheid) worden gehaald.

Door de toevoeging van de doelstelling "duurzaamheid", heeft visie A – zij het op andere wijze dan wij bij de opstelling van de plannen dachten – zijn betekenis gekregen.

Er hoeven geen maatregelen te worden genomen om de doelstellingen te behalen. Fase 2 van de plannen (Jaarbeurskwartier en Lombokplein), bieden uitstekende kansen om vanaf de start van de gebiedsontwikkeling met duurzaamheid rekening te houden.

Vanwege de dynamiek in de maatschappij zullen zich ook in het Stationsgebied veranderingen blijven voordoen. Dat betekent kansen en bedreigingen.

Met de herontwikkeling van het Stationsgebied, zijn de belangrijkste voorwaarden geschapen om daarop te kunnen anticiperen en aanpassen.

Door de functionele diversiteit, heeft het Stationsgebied zich een goede positie verworven om in de toekomst de regionale en landelijke functie te blijven vervullen.

1.2 Aanleiding

Aanleiding om te komen tot deze verantwoordingsrapportage, was het rapport *Project Stationsgebied. Informatievoorziening aan de gemeenteraad van Utrecht*¹.

De Rekenkamer concludeerde dat de gemeenteraad voldoende informatie krijgt over de planning en financiën van het project Stationsgebied. De inhoudelijke informatie over de vernieuwing van het Stationsgebied, "hoe gaat het worden?", schoot volgens de Rekenkamer tekort. Volgens de Rekenkamer kon de raad hierdoor op belangrijke momenten onvoldoende invloed uitoefenen op het verloop van dit omvangrijke project. Evenmin zou de raad goed kunnen beoordelen of de uitslag van het referendum onder de Utrechtse bevolking wel wordt gerespecteerd.

¹ rapport van de Rekenkamer Utrecht van mei 2009.

De Rekenkamer stelde de gemeenteraad voor² om het college opdracht te geven een eenmalige verantwoordingsrapportage op te stellen met:

- een overzicht van de inhoudelijke ontwikkelingen
- een terugkoppeling naar de doelstellingen
- zonodig met een overzicht van maatregelen
- de kansen en bedreigingen op de langere termijn (fase 2).

De gemeenteraad besloot op 7 juli 2009 conform.

1.3 Aanpak

De rapportage is voorbereid door de Projectorganisatie Stationsgebied. Aan het begin van het proces is een raadsbegeleidingsgroep geformeerd, bestaande uit de raadsleden Beerlage (PvdA), Hoek (CDA), Van de Marel (VVD) en Willemsen (Leefbaar Utrecht). De raadsbegeleidingsgroep heeft aanwijzingen gegeven over de opzet.

Daarnaast heeft een ambtelijke klankbordgroep waaronder de raadsgriffier meegedacht.

2. Terugblik algemeen

2.1 Opzet van de besluitenstructuur

In dit hoofdstuk gaat het om de verschillende bestuurlijke feiten. Deze feiten hebben wij zo veel mogelijk grafisch bij elkaar gebracht. In de verantwoordingskrant, zijn de plannen uit 2002 en 2010 met elkaar vergeleken³.

Hieronder hebben wij op enkele punten de twee visies (A en 1) waaruit de Utrechters in 2002 bij referendum kon kiezen, met elkaar vergeleken. Dit om duidelijk te krijgen waar de verschillen in die tijd zaten.

Bij de vraag over bevoegdhedenverdeling tussen de raad en het college hebben wij ons laten leiden door de wet Dualisering die in 2002 is ingevoerd:

"de raad richt zich op de hoofdlijnen en heeft tot taak het stellen van kaders voor het gemeentelijk beleidsmatig handelen (en de controle op de uitvoering van beleid). Het college moet de gemeente besturen binnen de door de raad gestelde kaders en budgetten. In haar relatie tot de raad heeft het college een wettelijk vastgelegde informatieplicht⁴"

Dit beginsel hebben wij gevisualiseerd in de besluitenpyramide⁵ en de contractenstructuur⁶ (voor de figuren, zie volgende pagina).

De belangrijkste besluitvormingslaag in de contractenstructuur is die van de bilaterale ontwikkelovereenkomst. De diverse bilaterale ontwikkelovereenkomsten (BOO's) zijn conform artikel 169 lid 4 van de gemeentewet om wensen en bedenkingen aan de gemeenteraad voorgelegd (de voorhangprocedure). Ondanks de voorgelegde contractenstructuur, heeft de raad ook de bilaterale intentieovereenkomsten naar zich toe getrokken en daarover een standpunt ingenomen⁷.

² daarnaast stelde de Rekenkamer voor de structurele informatievoorziening te verbeteren.

³ ijkdatum is 1 januari 2010.

⁴ citaat uit de nota Dualisering Gemeentebestuur, bijlage bij raadsvoorstel 2002, nr. 39.

⁵ de besluitenpyramide is voorgelegd bij het raadsbesluit 'Actualisatie Masterplan Stationsgebied' (2004/190)

⁶ de contractenstructuur is voorgelegd in de bijlage aan de gemeenteraad op 24 juni 2003 (Blz. 28-29)

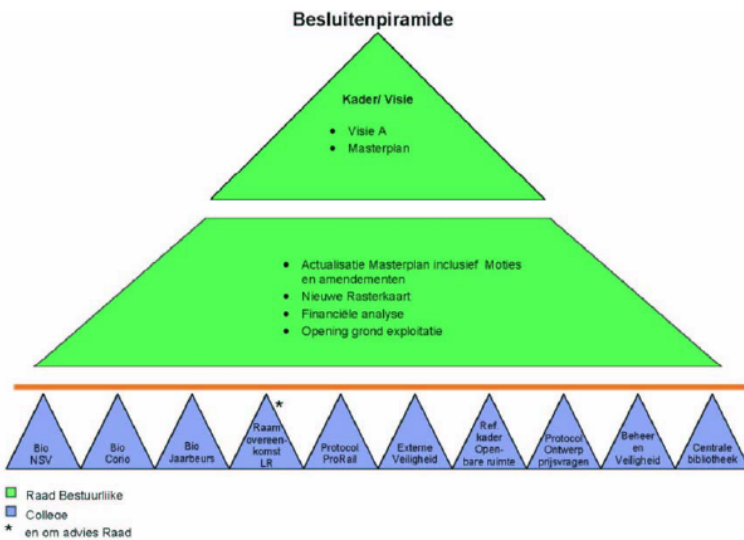
⁷ betreft de BIO's met Hoog Catharijne BV, NS Vastgoed en de Jaarbeurs. Dit is gebeurd bij de vaststelling van de actualisatie van het masterplan (raadsvoorstel 2004, nr. 190)

Er zijn in het proces van herontwikkeling van het Stationsgebied drie fases in de besluitvorming te onderscheiden. Conform de gemeentewet en de wet Dualisering heeft de gemeenteraad zowel in de fase van het referendum (eindrapportage Stationsgebied en referendumsuitslag) als in de fase van de publieke kaders de plannen vastgesteld⁸. Bij de fase van private kaders (de contracten) heeft de gemeenteraad advies uitgebracht over o.a. de bilaterale ontwikkelovereenkomsten⁹.

Het herontwikkelingsproces is vanaf 2007 in de vierde fase beland, nl. die van planvoorbereiding en uitvoering van de verschillende projecten.

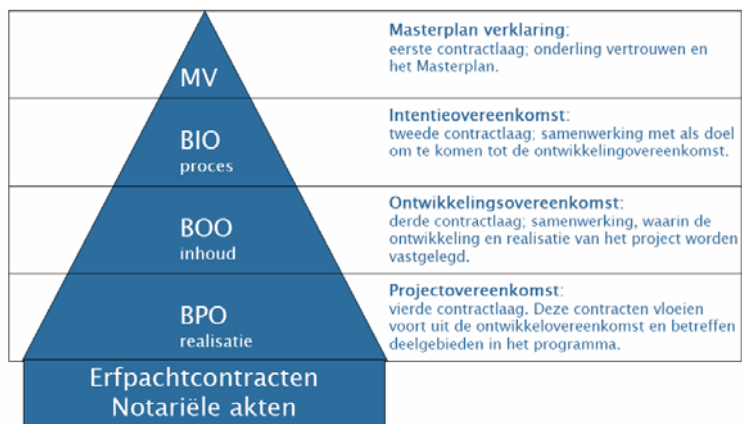
Volgens de gemeentewet en de wet op de dualisering behoort deze fase tot de bevoegdheden van het college van B&W. Daar zijn evenwel verschillende nuancerings bij aan te geven:

- sinds 2005 wordt gewerkt met een grondexploitatie (de grex Stationsgebied). Deze is onderdeel van de jaarlijkse bestuursrapportage die op zijn beurt weer onderdeel is van de jaarlijkse programmabegroting. De gemeenteraad stelt deze bestuursrapportage vast (inclusief programmatabel en grondexploitatie);
- daar waar het gemeentelijke projecten betreft, zijn de plannen ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd (bijvoorbeeld het krediet voor het Muziekpaleis);
- op verzoek van de gemeenteraad, zijn of worden ook andere projecten voorgelegd (bijvoorbeeld de plannen van de Catharijnesingel en de Catharijneknoop of de planvorming van de centrale bibliotheek);
- daarnaast wordt de raad of de raadscommissie regulier en per ontwikkeling geïnformeerd.



(Besluiten piramide uit de actualisatie Masterplan 04-11-2004)

Contractenstructuur



⁸ De uitvoeringsovereenkomst is een publieke overeenkomst tussen Rijk en gemeente. Deze is conform de gemeentewet om advies aan de gemeenteraad voorgelegd, waarna het college een besluit heeft genomen.

⁹ het advies is tot stand gekomen na het inwinnen van een second opinion door Simmons&Simmons.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Referendum 	Eindrapportage Visie A en I Referendum Opdracht voor een Masterplan								
Publieke kaders 		Masterplan (met 8 amendementen en 18 moties)	Actualisatie Masterplan (met 6 amendementen en 2 moties) Uitvoeringsover- eenkomst Rijk – Gemeente	Bestuursrapportage (vaststelling rasterkaart, programma, financiële analyse)	Structuurplan				
Contracten 			BIO's: Corio, Jaarbeurs en NS Vastgoed Raamovereenkomst Leidsche Rijn Centrum	BOO's: Corio en NS Vastgoed	BOO/BPO's; Vredenburg, Jaarbeurs en NS vastgoed		BOO/BPO: Radboud, koppen OVT		
Planvoorbereiding & Uitvoering 						Vredenburg	Smakelaars- veld	Catharijne- singel Stationsplein Mineurslaan	

(tabel 2.1 Overzicht besluitvorming Stationsgebied per fase)

2.2 Overzicht amendementen en moties¹⁰

<p>2002</p>	<p>A: 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan is Visie • Zuidertunnel 	<p>M: 9</p> <ul style="list-style-type: none"> • M001 Eindrapportage planontwikkeling Stationsgebied • M002 Jaarbeurs • M007 Meer woningen in het stationsgebied • M008 Bibliotheek in het Stationsgebied • M009 Meer bomen, minder beton in het Stationsgebied • M010 Kwaliteitsaspecten Masterplan • M011 Verkeersafwikkeling Stationsgebied • M020 Behoud Vredenburg • M024 Alternatieve dekking
<p>2003</p>	<p>A: 9</p> <ul style="list-style-type: none"> • A075 open stationspleinen • A076 open Smakkelaarsveld • A080 Warenmarkt is ook een evenement • A081 Financiële randvoorwaarden bestemmingsplan Stationsgebied • A083 Kwaliteitsrandvoorwaarden bestemmingsplan Stationsgebied • A085 Vredenburgmarkt moet blijven • A087 Hoeveelheid parkeerplaatsen Stationsgebied • A089 geen rechten (2) • A090 fasering uitvoering 	<p>M: 20</p> <ul style="list-style-type: none"> • M078 91 mln Stationsgebied • M164 relatie verkeersbereikbaarheid en het Stationsgebied • M165 Architectuurprijsvraag • M166 Verbinding tussen beide busstations op Utrecht Centraal station • M172 bouwen boven het spoor • M173 Plinten • M174 woningen voor kantoren • M175 seniorenwoningen • M176 opbrengsten buiten het plangebied • M177 Utrecht heeft gekozen: ruim Vredenburgplein • M178 Parkeren onder de singels • M179 route Mariaplaats ↔ Stationsgebied • M180 Amaliapark • M181 Ondergrens marktondernemers • M182 verkeersafwikkeling Stationsgebied • M183 nieuwe centrale bibliotheek

¹⁰ De verantwoording van de amendementen en moties die in een bepaald jaar zijn aangenomen, vond plaats in de rapportage van het daarop volgende jaar

		<ul style="list-style-type: none"> • M184 Bouwmeester, • M187 Leidsche Rijn centrum versus Stationsgebied, • M188 Aanpak kop van Lombok • M189 hoeveelheid parkeerplaatsen Stationsgebied
2004	<p>A: 6</p> <ul style="list-style-type: none"> • A054 raamovereenkomst in balans • A055 singleprofiel • A056 Stationsplein westzijde • A057 Bilaterale Intentieovereenkomst HC in balans • A058 Westpleintunnel • A59 Overeenkomst eerst 	<p>M: 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • M091 Stationsplein / stationsstraat oostzijde • M097 Vredenburgplein • M089 Contracten Corio • M136 Maatvoering travers
2005	<p>A:</p>	<p>M: 7</p> <ul style="list-style-type: none"> • M074 Toetsing van de BOO's Stationsgebied • M131 15.000 milieuverantwoorde kantoor m2 • M132 Bevaarbare Leidsche Rijn • M133 Parkeernormen uitsluitend als maximum • M140 Goede toegankelijkheid Stationsgebied • M141 Contract Compliance in contracten Stationsgebied • M145 Kwaliteit en capaciteit OV naar Taskforce
2006	<p>A: 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • A073 Kantoren Stationsgebied 	<p>M: 8</p> <ul style="list-style-type: none"> • M032 Klein is fijn • M033 Exploitatie Muziekpaleis • M034 Gelijkwaardige partners in het Muziekpaleis • M147 Stadscorridor gaat door • M148 Salderingsboekhouding • M149 Voldoende lucht voor het Structuurplan • M150 Behoud Utrechtse ondernemers Stationsgebied • M151 Bevestiging raadsafspraken Stationsgebied
2007	<p>A:</p>	<p>M: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • M001 Ondersteuning voor SJU, nu geregeld! • M036 Duurzaam Stadskantoor als leidraad • M045 Bootje varen van Oost naar West

<p>2008</p>	<p>A: 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • A001 Geld voor groener Stationsgebied 	<p>M: 7</p> <ul style="list-style-type: none"> • M001 Knoopkazerne voorbeeldproject CO2 reductie • M002 Levendige openbare ruimte rond Knoopkazerne • M003 Catharijneknoop • M016 Overzicht van verkeerskundige en luchtkwaliteitsrisico's bij projecten • M021 Activiteiten in de Bouwput die Stationsgebied heet • M061 Realiseer in 2009 extra fietsparkeerplekken in de binnenstad • M073 Knopen doorhakken
<p>2009</p>	<p>A:</p>	<p>M: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • M001 Houdt Vredenburg in ere! • M013 houd verlenen van sloopvergunning van Sijpesteijnkade aan • M062 Viva van Sijpesteijnkade

(Tabel 2.2 Overzicht amendementen en moties)

2.3 De zeven kenmerken van visie A (Stadshart verruimd) en visie 1 (Stadshart compact)

In de referendumkrant Stationsgebied die huis-aan-huis in april 2002 werd verspreid, staan de zeven kenmerkende verschillen tussen visie 1 en visie A. Naast de zeven kenmerken werden in de referendumkrant sfeerbeelden beschreven.

Visie A	Visie 1
<p>"Utrecht is een groeiende (woon)stad en heeft een centrale functie in de regio. Dat is de gedachte achter visie A. Het stadshart en de rest van Utrecht zijn meer met elkaar verbonden dan nu het geval is. Het Stationsgebied kent in Visie A twee verbindende routes en heeft een gevarieerd karakter. De sfeer is authentiek en ontspannen en doet op sommige plekken denken aan de bestaande stad.</p> <p>De verbindingen tussen het westen en het oosten van de stad lopen via twee nieuw hoofdroutes. De eerste is de centrumboulevard die vanaf het Merwedekanaal, over het Jaarbeursterrein en Jaarbeursplein loopt via het nieuwe station voor alle openbaar vervoer, door Hoog Catharijne naar plein Vredenburg. Langs deze route ziet u zowel winkels en kantoren, als horeca en entertainment. De tweede route loopt langs de Graadt van Roggenweg en Leidse Weg via het Westplein en het Smakkelaarsveld naar plein Vredenburg. Hierlangs vindt u bijvoorbeeld een moskee, een markt en het Muziekcentrum. De westelijke wijken sluiten zo beter aan op de oude binnenstad dan voorheen. Het stadshart oogt ruim en heeft minder hoogbouw dan in Visie 1. Water (singel met groene oevers) verbindt delen van het gebied. In Visie A zijn functies meer over het gebied verspreid".</p>	<p>"Utrecht is een grote levendige stad en het vervoersknooppunt van Nederland. Dat is de gedachte achter Visie 1: het Stationsgebied als stralend stadshart met (inter)nationale allure waar voor iedereen wat te doen is. De compact opgezette binnenstad, voorzien van één hoofdroute, heeft een zakelijke karakter.</p> <p>De centrumboulevard – een hoofdroute van oost naar west – staat centraal in Visie 1. Deze boulevard loopt vanaf het Merwedekanaal, over het Jaarbeursterrein en Jaarbeursplein, via het nieuwe station voor alle openbaar vervoer, door Hoog Catharijne naar plein Vredenburg. Langs de boulevard ziet u kantoren, winkels en publieke gebouwen, afgewisseld met cultuur, horeca en entertainment. In het stadshart van Visie 1 kunt u 24 uur per dag werken, winkelen en zich vermaken. Door de concentratie aan één hoofdroute ontstaat een compacte nieuwe binnenstad, met hoogbouw en een bedrijvig karakter. Moderne architectuur bepaalt het gezicht van het gebied. Visie 1 biedt vooral kansen en oplossingen binnen het Stationsgebied zelf".</p>
<p>Kenmerken Visie A</p>	<p>Kenmerken Visie 1</p>
<p>Twee hoofdroutes: Twee hoofdroutes van oost naar west: de centrumboulevard en een tweede hoofdroute. Muziekcentrum verbouwd: Muziekcentrum Vredenburg wordt op de huidige locatie grondig verbouwd. Westplein ondertunneld: Het doorgaand autoverkeer op het Westplein gaat ondergronds. Bovengronds komt de ruimte vrij doorgaande routes voor fietsers en voetgangers en bebouwing.</p>	<p>Een hoofdroute: Een hoofdroute van oost naar west: de centrumboulevard. Muziekcentrum verplaatst: Verplaatsing van Muziekcentrum Vredenburg, samen met Tivoli naar het Smakkelaarsveld. Op de plaats van het Muziekcentrum ontstaat ruimte voor 10.000m² winkels met daarboven woningen. Westplein opgeknapt: het verkeer op het Westplein blijft bovengronds; het verkeersplein wordt opgeknapt.</p>

<p>Accent op woningen: Groter accent op woningen. Er komen minimaal 1.700 woningen bij, naast 190.000m² kantoorruimte.</p> <p>Catharijnesingel rustig: De singel krijgt een rustige sfeer, met groene oevers.</p> <p>Bouw 15-20 jaar: Uitvoering van 'Stadshart Verruimd' loopt over de komende 15 tot 20 jaar.</p> <p>Investerings: De extra investeringen bedragen €91 mln. Dit is €4,55 mln. per jaar, gedurende 20 jaar.</p>	<p>Accent op kantoren: Groter accent op kantoren. Er komt 240.000m² kantoorruimte bij en er komen minimaal 850 woningen.</p> <p>Catharijnesingel levendig: De singel wordt een levendige gracht met stenen kades, winkels en horeca.</p> <p>Bouw 10-15 jaar: Uitvoering 'Stadshart Compact' loopt over de komende 10 tot 15 jaar</p> <p>Opbrengsten: De opbrengsten bedragen €15 mln. Dit is €1 mln. per jaar gedurende 15 jaar</p>
---	--

(Tabel 2.3 Kenmerken Visie A en 1)

Conclusies:

Vier van de zeven kenmerken van visie A worden conform uitgevoerd.

Het kenmerk "accent op wonen" is op basis van aangenomen moties en besluiten van de gemeenteraad in opwaartse richting bijgesteld.

Het kenmerk "rustige Catharijnesingel" is waargemaakt voor wat het omzetten van de autosnelweg in een lokale verkeersluwe ontsluitingsweg en een groene singelstructuur aan de westzijde. Het kenmerk is aangepast voor wat betreft de Catharijneknop en de aanpassing aan de oostzijde tot voetgangerskade met bomen.¹¹.

Het kenmerk "91 mio bijdrage" is bij raadsbesluit van 11 december 2003 "Masterplan Stationsgebied"(2003/277) gesplitst in 70 mio voor het Stationsgebied en 20 mio voor bereikbaarheid in en om het Stationsgebied.

De bouwperiode 15 – 20 jaar is gelijk gebleven. De in het collegeprogramma 2001 –2006 opgenomen startdatum is evenwel met 4 a 5 jaar vertraagd. Hierover is jaarlijks gerapporteerd. Zie onder andere de bestuursrapportage 2008, blz. 4.

¹¹ bij brief van 24 juni 2003 is aanpassing tot stenige binnenzijde voorgelegd; voorlopig ontwerp Catharijnesingel voorgelegd bij brief van 20 september 2007; definitief ontwerp Catharijnesingel bij brief van 21 april 2009

2.4 De stedenbouwkundige visie uitgewerkt¹²

Bij de aanbieding van de eindrapportage Stationsgebied, was een stedenbouwkundige analyse toegevoegd, waarin de visies waren uitgewerkt.

Eindrapportage	Tekst Visie A	Status	Bron
Ambitie	Het oplossen van de problemen binnen het Stationsgebied, en wel op een manier die past bij Utrecht als groeiende (woon)stad met een centrumfunctie in de regio. Het Stationsgebied en omliggende stadsdelen en wijken worden weer met elkaar verbonden. daardoor krijgt niet alleen het Stationsgebied maar ook de stad de kans om zich op een ontspannen manier verder te ontwikkelen.	conform	
Plan	Een breed opgezette nieuwe binnenstad met twee verbindingssassen en een gevarieerd karakter.	conform	
Structuur	Twee doorgangsroutes met dwarsverbindingen, barrières naar de rest van de stad geslecht.	conform	
Spreading	Centrumboulevard blijft een centrale doorlopende route vanaf het jaarbeursterrein tot aan het Vredenburg.	conform	
Sfeer	Winkelen en vermaken aan boulevard, cultuur en publieke functies aan de boulevard naar centrum en aan zijroutes. Ontspannen en verrassend	conform	
		Conform Ontspannend: verkeersruimte omgezet in verblijfsruimte (bijv. Catharijnesingel, Westplein) Verrassend: vooral in de relatie van architectuur en openbare ruimte (bijv. Vredenburgknoop, inpassing Muziekpaleis met stegen, Stationspleinen)	

¹² Alle wijzigingen ten opzichte van visie A, zijn voorgelegd aan de gemeenteraad

Stadsgezicht	Groen en ruim, water als natuurlijk element (talud), gelijkmatige bouwhoogte met meerdere beperkte hoogteaccenten.	Groen en water: conform gelijkmatige bouwhoogte met hoogteaccenten: hoogtekaart van small naar large	Bomenvisie 18 november 2008 Masterplan 2003 (Blz. 43)
Bereikbaarheid	OV-Terminal +2.500 parkeerplaatsen Westplein verdiept Croeselaan beperkte doorstroming Catharijnesingel lokale ontsluitingsroute Reservering Zuidertunnel	conform conform conform als gevolg van actieplan Luchtkwaliteit; knip Croeselaan; Catharijnesingel conform opgenomen in financiering Westpleintunnel	Actieplan Luchtkwaliteit oktober 2009 Actieplan Luchtkwaliteit oktober 2009
Publieke functies	Aan stadscorridor (inclusief stadskantoor) Markt op Westplein	Stadskantoor aan Centrumboulevard; Bibliotheek naar Smakkelaarsveld Markt naar Vredenburg	B&W Besluit (Locatie Stadskantoor) 09 augustus 2005 B&W Besluit (locatie nieuwe centrale bibliotheek) 17 juli 2007 Raadsbesluit (Masterplan Stationsgebied) 11 december 2003(2003/277)
Cultuur	Aan stadscorridor Muziekcentrum Vredenburg handhaven/verbouwen Ruimtelijke reservering bibliotheek Westplein	Conform Naar het Smakkelaarsveld	17 juli 2007 (B&W Besluit locatie nieuwe centrale bibliotheek)
Financiën	91 miljoen euro gemeentelijke bijdrage	70 miljoen euro gemeentelijke bijdrage	Raadsbesluit vaststelling Masterplan Stationsgebied (2003/277)
Fasering	15-20 jaar	Conform	
Kwantitatief	<ul style="list-style-type: none"> • Woningen +1700 • Kantoren +190.000 m2 • Detailhandel +35.000 m2 	<ul style="list-style-type: none"> +2.229 woningen +251.714 kantoren +46.000 retail 	div. bestuursrapportages raadsbesluit Knoopkazerne 10/1 2008 div. bestuursrapportages

(tabel 2.4 uitwerking stedenbouwkundige visie)

3. Overzicht ontwikkelingen

3.1 Overzicht inhoudelijke ontwikkeling van het project Stationsgebied sinds de vaststelling van het masterplan (inclusief een actueel beoogd eindbeeld) (raadsbesluit 1a)

Citaat BERAP 2008 (1.2 Blz.4): "Het collegeprogramma "Utrecht in uitvoering" (2002–2006) ging uit van:

- *Raadplegend referendum in 2001;*
- *Masterplan in 2002;*
- *Contracten en bestemmingsplan in 2003;*
- *En in 2004 de schop de grond in.*

De belangrijkste inhoudelijke ontwikkelingen sinds de eindrapportage Stationsgebied in februari 2002 zijn de volgende:

1. aanpassingen als gevolg van de amendementen en moties met als effect planoptimalisaties;
2. regelgeving van de Europese Unie in 2005 over luchtkwaliteit en daaruit voortvloeiende jurisprudentie;
3. aanpassingen als gevolg van jurisprudentie over globale bestemmingsplannen
4. stopzetting bestemmingsplanprocedure en omzetting in structuurplan (in combinatie met artikel 19 procedures Wro);
5. introductie OV-chipkaart/ tolpoortjes (met effect voor het ontwerp van de OV-terminal en de centrumboulevard)
6. omklappen Jaarbeursterrein (Jaarbeurs zuidzijde; nieuwe functies noordzijde);
7. externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen);
8. doorstroming spoor stations Utrecht (DSSU)
9. toevoegen nieuwe planonderdelen (RABO brug, Knoopkazerne) met als gevolg aanpassingen aan programma.
10. veranderd fiscaal regiem voor Holland Casino (met als gevolg vertraging en aanpassing van de plannen kop Jaarbeursterrein);
11. verdrag van Malta (archeologie)
12. veel juridische procedures in verband met vergunningen.
13. vanwege de verschillende ontwikkelingen, vertragingen in de totstandkoming van de contracten;
14. aanpassingen als gevolg van collegeprogramma 2006 – 2010 met:
 - a. vertraming
 - b. actieplan Luchtkwaliteit/ verkeersmodel (sectorenmodel)
 - c. duurzaamheid (met o.a. CO2 neutraal in 2030).
15. toevoegen "duurzaamheid" als vierde doelstelling aan het Stationsgebied.
16. nieuwe wet RO

Een deel van deze ontwikkelingen is gestuurd door de gemeenteraad (1, 6, 9, 12, 14 en 15). De andere ontwikkelingen zijn het gevolg van europees of rijksbeleid of door jurisprudentie.

Aanpassingen als gevolg van raadsbesluiten sinds eindrapportage (februari 2002)	jaar	bron
€70 mio i.p.v. €91 mio	2003	11 december 2003
Markt blijft op Vredenburg (i.p.v. naar Westplein)	2003	Masterplan 2003 (Blz. 19)
Markt is ook een evenement	2003	11 december 2003
Catharijnesingel; van groene kades naar stenige kades	2003	collegebrief 24 juni 2003 bij de aanbieder concept Masterplan
M ² buiten het plan gebied, nu in het plan gebied	2004	04 november 2004 actualisatie Masterplan
Fietsenstallingen OV-terminal (17.500)	2006	Verhogen naar 22.000 bij het DO OV-terminal
Aanpassingen als gevolg van contract-onderhandelingen. Bijv. realisering woon/winkelgebouw De Vredenburg	2006	Besluitvorming over de diverse bilaterale ontwikkelovereenkomsten
Omkappen Jaarbeurs	2006	Bilaterale ontwikkelovereenkomst gemeente - Jaarbeurs
Bibliotheek van Westplein naar Smakkelaarsveld	2007	17 juli 2007
Rabobrug	2007	IPvE 17 juli 2007
Verbrede Leidsche Rijn	2007	31 mei 2007
Knoopkazerne	2008	10 januari 2008
Tram besluit	2009	03 maart 2009 (collegebesluit met info aan de raad)
Haventje Smakkelaarsveld	2009	15 december 2009
Duurzaamheid	2009	Toevoeging vanaf begroting 2009

(Tabel 3.1 aanpassingen plannen sinds 2002)

3.1.1 De ontwikkelingen op programmaniveau zijn de volgende

Functie	Visie A	MP 2003	Act. '04	Berap '05	Berap '06	Berap '07	Berap '08	Berap '09
Woningen	1.700	1.890	2.075	2.320	2.292	2.266	2.266	2.229
Kantoren	190.000	178.500	180.000	204.000	201.714	201.714	251.714	251.714
Retail	41.000	42.800	38.000	45.000	45.000	45.000	46.000	46.000
Leisure	diversen	31.500	63.500	63.000	65.400	69.600	70.000	70.000
Cultuur	40.000	30.500	33.500	33.500	37.500	37.500	37.500	37.500
Hotel	n.t.b.	25.400	29.000	16.700	16.700	16.700	16.700	21.627
Horeca	n.t.b.	8.800	2.000	11.515	11.515	11.515	11.515	11.515

(tabel 3.2 programmavergelijking)

Toelichting:

Woningen: betreft het totaal aantal woningen (uitgezonderd woningen Jaarbeurskwartier). Het aantal is toegenomen o.a. als gevolg van diverse raadsmoties. Het gaat in fase 1 om appartementen in diverse categorieën. In fase 2 (Jaarbeurskwartier) ontstaan mogelijkheden voor gezinswoningen.

Kantoren: de wijzigingen zijn te verklaren uit het toevoegen van 15.000 m² milieuvriendelijk kantoor en het toevoegen van 50.000 m² als gevolg van de ontwikkeling van de Knoopkazerne (Rijksverzamelkantoor). (raadsbesluit januari 2008)

Retail: de wijzigingen zijn het gevolg van toevoeging van stationsgerelateerde retail (OV-t en Stationspleinen) met 6500 m² en het toevoegen van dienstverlening met 1000 m² in de plinten HC (bijvoorbeeld uitzendbureau's). (Bestuursrapportage 2005 en Structuurplan Stationsgebied 2006)

Leisure: de verdubbeling van het aantal m² in 2004 is het gevolg van de afspraken met Corio (Hoog Catharijne) en Jaarbeurs (Jaarbeursterrein). Die verwerkt zijn in de actualisatie van het Masterplan (raadsbesluit Actualisatie Masterplan december 2004), en gecontracteerd in ontwikkelingsovereenkomsten (raadsbesluit maart 2006).

Cultuur: betreft het Muziekpaleis en de Bibliotheek op het Smakkelaarsveld.

Hotel: bij visie A is een verzamelpost "nader te bepalen (hotel en horeca)" opgenomen. Vanaf het masterplan zijn deze onderdelen gesplitst. Tot en met 2004 werd het bestaande NH-hotel meegeteld in de toevoeging. Dit is vanaf 2005 gecorrigeerd. In 2009 is een kleinschalige hotelontwikkeling in de plannen van de NS meegenomen.

Horeca: in 2004 is een deel van de horeca meegerekend onder hotel en leisure. Vanaf 2005 is dit gecorrigeerd.

Aantal toe te voegen woningen in fase 1, t/m 2015 (conform Structuurplan):

Woon/winkelgebouw De Vredenburg	80
Entreegebouw	76
Middengebouw	nog niet bekend
Voorzetgebouw	25
Centrale bibliotheek	123
Van Sijpesteijnkade	280
Beatrixgebouw	131
Kop Jaarbeurs / hotel-woningen	171
Kop Cranenborch	50
Van Sijpesteijnkwartier	179
Totaal	1.115

(Tabel 3.3 nieuwe woningen)

In fase 1 is rekening gehouden met het transformeren van kantoren naar 208 woningen in het Gildenkwartier. Op dit moment is deze transformatie echter nog niet aan de orde. De huidige ambitie voor het totale Stationsgebied (incl. fase 2) ligt op ruim 2.200 nieuwe woningen.

Bestaande woningen	
Oostzijde spoor (Godebald-, Gildenkwartier en Radboudveste)	135
Westzijde spoor (Croeselaan, Korte en Lange Hagelstraat)	172

(Tabel 3.4 bestaande woningen)

3.1.2 Historisch verloop saldo Grondexploitatie (GreX)

Bedragen in € miljoen	Referendum		Geact.	Actualisatie 2005	Actualisatie 2006	Actualisatie 2007	Actualisatie 2008	Actualisatie 2009
	Visie A 2002	Masterplan 2003	Masterplan 2004					
Kosten	439,00	341,40	333,75	310,93	309,53	344,42	377,47	381,33
Opbrengsten	262,00	214,40	231,70	240,93	227,31	260,30	298,98	302,11
Gemeentelijke bijdrage	91,00	90,00	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00	70,00
Kantoren buiten gebied	86,00	37,00	35,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Taakstelling				0,00	12,22	14,12	8,49	9,22
Per saldo	0,00	0,00	3,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

(Tabel 3.5 Gebiedsdoelstellingen)

De gegevens in 2002 zijn gebaseerd op Visie A en in 2003 uitgewerkt in het Masterplan. De voornaamste wijziging met financieel gevolg tussen 2002 en 2003 is de OV-terminal. De OV-t wordt met ingang van 2003 beschouwd als een zelfstandig project met een eigen financieringsstructuur. Over de uitvoering wordt afzonderlijk gerapporteerd.

De uitvoering van het Masterplan vindt plaats binnen de vastgestelde kaders. Omdat een aantal onderdelen pas later tot uitvoering komen (vanaf 2015) en er voor die onderdelen onvoldoende gegevens voorhanden waren voor een betrouwbare en nauwkeurige financiële analyse, heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van het Masterplan in 2003 besloten het plan op te knippen in 2 fasen¹³. Fase 1 wordt gedekt uit "harde" dekkingsbronnen (zoals gemeentelijke bijdragen, grondopbrengsten e.d.). Fase 2 wordt ingevuld op basis van de actuele stedelijke behoefte en marktomstandigheden op dat moment. Dat leidt ertoe dat de grex met ingang van 2004 de projecten uit fase 1 omvat en de financiële gevolgen met betrekking tot fase 2 niet meer zijn opgenomen. Als gevolg hiervan is de als "zachte" dekking gekwalificeerde opbrengst kantoren buiten gebied niet meer als dekkingbron opgenomen.

De daling van de gemeentelijke bijdrage met € 20 mio in 2004 in het geactualiseerde Masterplan wordt veroorzaakt door de overheveling van de bereikbaarheidsmaatregelen naar de investeringsruimte. Doordat de onderwerpen uit fase 2 geen onderdeel meer vormen van de grex rapportage ontstond in 2004 een positief saldo van € 3,25 mio.

Zowel de opbrengsten als de kosten kunnen van jaar tot jaar variëren doordat beter inzicht ontstaat op de planinhoud en doordat aannames worden omgezet in afspraken met partijen zoals:

1. in de loop der tijd zijn zowel de plan- als de VAT-kosten¹⁴ naar boven bijgesteld als gevolg van de complexiteit van het Stationsgebied;
2. vooral in 2007 als in 2008 zijn de ramingen van de opbrengsten geactualiseerd op basis van nieuwe marktgegevens en de resultaten uit contractonderhandelingen;
3. De stijging in de uitvoeringskosten wordt veroorzaakt door hogere kosten voor bodemsanering en pleinen door scherper inzicht en voortschrijdende planvorming en de jaarlijkse indexering.

Uitgangspunt is en blijft een sluitende grondexploitatie. De financiële analyses vanaf 2005 laten echter een tekort zien. Deze tekorten zijn opgevat als een optimaliseringstaakstelling.. Bij iedere bestuursrapportage wordt de gemeenteraad van de stand van zaken op de hoogte gesteld en wordt een besluit gevraagd.

¹³ Voor de verdeling, zie raadsbrief 24 juni 2003, over het concept Masterplan Stationsgebied

¹⁴ VAT = voorbereiding, advies en toezicht

3.1.3 Beoogd actueel eindbeeld

Wij hebben eerder aangegeven¹⁵ dat in het Masterplan stedenbouwkundige randvoorwaarden en principes zijn verwoord (*herstellen, verbinden en betekenis geven*). Er is geen "beoogd eindbeeld" gecommuniceerd. Dat zou – gelet op de dynamische ontwikkelingen in de reeds van jaren van voorbereiding en uitvoering – ook niet zinvol en wenselijk zijn. Ook thans lijkt ons een beoogd actueel eindbeeld niet zinvol. Wel actualiseren wij de plankaart regelmatig, de laatste versie dateert van september 2009. In de BERAP 2010 wordt een nieuwe versie van de plankaart bijgevoegd.

Als we nu een sfeerbeeld oproepen (te vergelijken met de sfeerbeelden uit visie 1 en A) komen wij tot het volgende beeld:

De centrale functie van de stad komt direct tot uitdrukking in het nieuwe station. Van hieruit gezien ontvangt de stad aan beide zijden de reiziger op twee nieuwe stationspleinen. Aan de oostkant kan men via meerdere routes naar het historische centrum. Hiertoe is de verblijf kwaliteit van de openbare ruimte versterkt, het doorgaand auto verkeer beperkt, de fietsen geparkeerd in stallingen en nieuwe functies in de plinten van Hoog Catharijne. In combinatie met het terug brengen van het water in de Catharijnesingel wordt een ontspannen stedelijke omgeving gecreëerd als overgang naar de kleinschalige oude historische stad. De architectuur van het Muziekpaleis, de Catharijneknoop en de bibliotheek accentueren bijzondere plekken. Vanaf het Stationsplein west komt men in een nieuw stedelijk gebied met grootschalige voorzieningen en dito openbare ruimte. De aantrekkingskracht van dit centrumdeel is vooral het gevolg van de verrassende relatie tussen architectonische interessante gebouwen en de openbare ruimte. De schaal van beide vraagt om nieuwe invullingen zoals publiek toegankelijke entrees met voorzieningen in het Van Sijpesteijnkwartier en evenementen in de openbare ruimte van het Jaarbeursplein. Door het ontsluiten van gebieden zoals het Jaarbeursterrein en de Knoopkazerne ontstaat nieuwe voor iedereen toegankelijke openbare ruimte.

3.2 Terugkoppeling naar de inhoudelijke doelstellingen van het Masterplan en de randvoorwaarden waarbinnen het project zich verder kan ontwikkelen (luchtkwaliteit, externe veiligheid)(raadsbesluit 1b)

Hoofddoelstelling¹⁶: *een nieuw centrum te realiseren door het nieuwe Stationsgebied en de oude stad te integreren en synergie tussen beide te realiseren. Ook tussen delen van Utrecht die tot nu toe als losstaand worden ervaren, ontstaat samenhang en verbinding. Daardoor krijgt niet alleen het Stationsgebied, maar ook de oude stad de kans zich op een ontspannen manier verder te ontwikkelen. Bovendien wordt de historische stad ontlast, zodat deze zijn unieke karakter kan behouden. Een sterk logistiek knooppunt, hoogwaardige openbare ruimte, architectuur van hoge kwaliteit en intensief ruimtegebruik leveren hun bijdrage aan het nieuwe centrum van Utrecht, dat bewoners, reizigers, winkelend publiek en werkenden beleven als prettig, schoon en veilig. Een centrum dat in staat is zichzelf blijvend te vernieuwen en in stand te houden, ook voor toekomstige generaties.*

De hoofddoelstelling is in de jaarlijkse programmabegroting (voorbeeld begroting 2010 zie bijlage 5) vertaald in een algemene doelstelling, effect- en prestatiedoelen, concrete subdoelen en/ of indicatoren. Vanaf 2009 is een vierde doelstelling opgenomen, namelijk "duurzaamheid".

¹⁵ collegereactie 12 mei 2009 op het rapport van de Rekenkamer

¹⁶ Masterplan Stationsgebied 2003, blz. 13, bijlage bij raadsvoorstel 2003, nr. 277

3.2.1 Algemene gebiedsdoelstelling

Samen met de partners het plangebied ontwikkelen tot een vernieuwd centrumgebied met intensief ruimtegebruik, hoogwaardige openbare ruimte, kantoren, woningen, detailhandel en leisurfuncties, evenals een hoogwaardige OV-terminal door uitbreiding en opwaardering van de transfercapaciteit en de daar aanwezige infrastructuur voor trein, tram en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

<p>DOELEN</p> <p>1) Een economisch optimaal benut Stationsgebied</p> <p>2) Een aantrekkelijk en intensief gebruikt stationsgebied</p> <p>3) Een goed bereikbaar stationsgebied</p> <p>4) Een duurzaam stationsgebied (toegevoegd in 2009)</p>	<p>EFFECTEN</p> <p>1) Toename aantal banen in het Stationsgebied met 2.285 – 2.510 fte</p> <p>Toename netto contante waarde in het stationsgebied met € 290 mln</p> <p>Toename OZB-opbrengsten per jaar met € 4,8 mln</p> <p>2) Waardering openbaar gebied schoon en heel: 7</p> <p>Beleving gevoel van veiligheid: 7</p> <p>3) Aantal OV-reizigers: 100 mln</p> <p>4) Realisatie groene daken: 15 hectare</p> <p>Aandeel oppervlak water en groen: 40%</p> <p>Streefcijfer 'gebouwprestatienorm' te realiseren vastgoed: 8</p>
<p>MAATREGELEN</p> <p>1) vastgoedprojecten (private partijen en gemeente))</p> <p>2) infra en openbare ruimte projecten (gemeente)</p> <p>3) OV-terminal en HOV-banen (ProRail en gemeente)</p> <p>4) Nog te bepalen (bijv. groene daken, warmte-koude opslag/Biowasmachine)</p>	<p>MIDDELEN</p> <p>Gemeentelijke bijdrage: maximaal € 70 mln</p> <p>Gemeentelijke organisatie POS: maximaal 32 fte</p> <p>Rijksbijdragen: maximaal: €300 mln (t.b.v. ProRail en gemeente)</p>

(Tabel 3.6 Gebiedsdoelstellingen)

Ontwikkelingen na 2002

Zoals gesteld in hoofdstuk 3, zijn er na 2002 diverse belangrijke ontwikkelingen geweest. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn de toevoeging van de Knoopkazerne/ Mineurslaan Zuid, de "ruilverkaveling" met de Jaarbeurs en het toevoegen van duurzaamheid aan de doelstellingen.

Terugkoppeling naar de doelstellingen

Welke effecten hebben deze ontwikkelingen op de realisering van de drie doelstellingen (economisch optimaal benut; aantrekkelijk en intensief gebruikt en een goed bereikbaar Stationsgebied)?

– *economisch optimaal benut*

Sinds de opstelling van visie A in 2001 is er een duidelijke koerscorrectie waar te nemen in landelijk, regionaal en stedelijk beleid. Meer dan in 2001, zijn er in de ruimtelijke ordening bewegingen om het bouwen in buitengebieden stop te zetten en zich te concentreren op verdichting in binnenstedelijk gebied. Deze bewegingen zijn ondersteund door rijksbeleid; o.a. de nota Ruimte maar ook door flankerend beleid.

De economische druk op het Stationsgebied is daarmee toegenomen. Een groot aantal partijen is vanwege het uitstekende openbaar vervoer (Utrecht railport van Nederland) geïnteresseerd in vestiging in het Stationsgebied. De gemeente heeft met de vestiging van het Stadskantoor boven op de OV-terminal hier zelf het goede voorbeeld gegeven. Maar ook de Rabobank en de vestiging van een rijksverzamelkantoor op de plaats van de Knoopkazerne, zijn goede voorbeelden.

Het Stationsgebied, inclusief het Jaarbeurskwartier) hoort tot de economisch sterkste gebieden van Nederland. Dat blijkt met name in deze tijd van economische crisis waarbij de vraag in grote delen van Nederland, inclusief Utrecht stilvalt. Uitzondering is hierbij het Stationsgebied Utrecht (en het Stationsgebied Den Haag). Het aanbod van nieuwbouwwoningen in de binnenstad is met uitzondering van Parkhaven, zeer gering. Enkele recente projecten (Kop van Lombok, Talmalaan) laten zien dat er veel interesse is voor binnenstedelijk wonen. Na de bouw van Hoog Catharijne zijn er in het Stationsgebied geen woningen meer gebouwd.

In het voorjaar 2010 start Corio/ ING met de verkoop van woningen van het woon/winkelgebouw Vredenburg, hetgeen de eerste ervaringen oplevert over de huidige economische situatie ten opzichte van het gebied.

Nieuwe technologische ontwikkelingen bieden Utrecht de kans om te investeren in kwaliteit, klimaatbestendigheid en een energiezuinige stad. Een investering die zich in de jaren daarna terugbetaalt in een grootstedelijke omgeving waar mensen graag willen leven.

- aantrekkelijk en intensief gebruikt

Hoewel deze begrippen subjectief zijn (en met name aantrekkelijk) en naar gelang iemands beleving divers kan worden ingekleurd, zijn wij van mening dat het gebied aantrekkelijk gaat worden. Vanwege de railportfunctie, zijn diversiteit aan functies die zich overdag en tot diep in de avond manifesteren, in combinatie met grote aantallen mensen en verschillende doelgroepen, wordt het gebied een "place to be". Het gebied wordt prettig om in te vertoeven met op de begane grond allerlei verschillende nijverheid o.a. op het gebied van dienstverlening en startende ondernemers. De grote verkeersbarrières (Catharijnebaan maar ook de Croeselaan en het Westplein) maken plaats voor hoogwaardige openbare ruimte met voorrang voor langzaam verkeer. Het autoverkeer wordt vanwege de nieuwe verkeersmaatregelen, teruggedrongen.

In het Stationsgebied komt interessante en spraakmakende architectuur (o.a. Muziekpaleis, Catharijneknoop, OV-terminal en Bibliotheek). De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit daar te vertoeven.

Het gebied zal vanwege de grootschalige functies intensief gebruikt worden. Zoals wij ook hebben geschreven bij de eindrapportage 2002 vormt het Stationsgebied met de oude stad, het centrum van Utrecht. De oude stad die als gevolg van de hoeveelheid functies en gebruikers overbelast is, zal als gevolg van de realisatie van het Stationsgebied meer ontspannen worden. Dit door de overheveling van grootschalige functies (zoals bioscopen, Tivoli, bibliotheek) te verplaatsen naar ruimere locaties die ingericht worden op grote bezoekersstromen.

- goed bereikbaar

Deze doelstelling had met name betrekking op de openbaar vervoer bereikbaarheid. Deze doelstelling wordt onverkort uitgevoerd. Als de tram op termijn wordt doorgetrokken, zal de openbaar vervoer bereikbaarheid verder toenemen.

Bij de opstelling van de plannen, was fietsbereikbaarheid minder een issue. Als gevolg van de groei van het fietsverkeer met een grote concentratie op de knooppunten in het Stationsgebied (o.a. rond het Station, de Vredenburgknoop) is de vraag wel actueel of de voorgestelde maatregelen nog wel voldoende zijn om de groeiende fietsstromen op te vangen.

Ook het fietsparkeren is een onderwerp dat ten opzichte van de planvorming in 2001/2002 is onderschat.

Beide onderwerpen hebben onze aandacht.

Ook het autoverkeer kan zijn weg blijven vinden naar het Stationsgebied. De autobereikbaarheid heeft als gevolg van de genomen verkeersbesluiten in het kader van het actieplan Luchtkwaliteit, overigens wel de nodige veranderingen ondergaan.

Als gevolg van de diverse ontwikkelingen (files, duurzaamheid, kosten), zal het autoverkeer in het Stationsgebied minder dominant zijn ondanks toename van m² werkgelegenheid (Knoopkazerne).

De trend van openbaar vervoer gerichte kantoren speelde bij de opstelling van de plannen geen rol. Vooral de laatste jaren is het besef dat grootschalige kantoorfuncties met back-offices die openbaar vervoer gerelateerd zijn, een belangrijke bijdrage leveren aan de beperking van de automobilititeit. De overheid (in dit geval zowel Rijk als gemeente) nemen hierin een belangrijke voortrekkersrol. Parkeernorm Stationsgebied is 1:250 m² b.v.o. (vgl. Leidsche Rijn 1:66 m² bvo, Papendorp 1: 53 m² bvo)

Toegevoegde doelstelling duurzaamheid

Bij brief van 26 mei 2009 informeerden wij de raadscommissie Stad&Ruimte over de ondertekening van de intentieverklaring duurzaamheid. De rijks- en private partijen beogen met deze intentieverklaring de (her)ontwikkeling van gebouwen en openbare ruimte in het Stationsgebied Utrecht daar waar mogelijk en wenselijk op een duurzame wijze te laten plaatsvinden. Ook streven zij ernaar afspraken te maken over onder meer de onderwerpen genoemd in de duurzaamheidscatalogus. Ter uitwerking van de algemene intentieverklaring, zijn tegelijk verschillende projecten gestart. Wij noemen de volgende.

1. *warmte-koude opslag, bodemsanering en Biowasmachine*. Deze aanpak leidt tot schone energie, een innovatieve aanpak om CO₂ uitstoot terug te dringen en tegelijkertijd het grondwater op termijn schoon te krijgen.
2. *groene daken en groene gevels*; de eerste plannen met groene daken (in de ontwerpen van Woon/winkelgebouw De Vredenburg, entreegebouw, middengebouw, bruggebouw, Stads kantoor) zijn inmiddels ontworpen.

Jaarbeurskwartier

Met uitzondering van de kop van het Jaarbeursterrein waar plannen in ontwikkeling zijn voor de megabioscoop, hotel met woningen en een casino, zijn voor de rest van het Jaarbeursterrein nog geen plannen ontwikkeld.

Wij hebben in het kader van een duurzaam Stationsgebied een visie opgesteld voor de herontwikkeling van dit gebied, inclusief de overzijde van het Merwedekanaal die onder andere de volgende ambities bevat;

- een fors woningbouwprogramma (1200);
- een aanzienlijk stadspark bovenop parkeergarages;
- verantwoorde verdichting (dubbel grondgebruik).

Het project is aangemeld in de nieuwe ronde Nieuwe Sleutel Projecten. Bovendien komt het project voor op de lijst van gebieden die onder de Crisis- en herstelwet vallen.

Visie A – Stadshart verruimd

'Stadshart verruimd' was in 2002 een onderscheidend kenmerk van Visie A (tegenover 'Stadshart compact' van Visie 1). Met het woord 'verruimd' werd met name aangegeven dat de gebiedsontwikkeling bij Visie A over een veel groter oppervlak zou plaatsvinden met een veel bredere programmamix. Opvallend is, dat in de communicatieve werkelijkheid het begrip "ruim en groen", hoewel geen hoofddoelstelling, een veel grotere impact heeft gekregen¹⁷. Daarbij werd aan 'ruim' steeds minder de bedoelde betekenis van 'stadshart verruimd' toegekend. Dit begrip is in de media en onder een deel van de Utrechtse bevolking steeds meer een eigen leven gaan leiden.

Ook in de reacties op de plannen in de afgelopen jaren, hebben wij gemerkt dat dit begrip symbool is geworden voor visie A.

Wij constateren dat in de publieke opinie de plannen als gevolg van deze symboolwerking door de jaren heen steeds worden afgerekend op kenmerken die niet wezenlijk zijn noch waren voor Visie A.

¹⁷ Deze onliner staat in de eindrapportage (22 januari 2002) (Blz. 43)

De essentiële verschillen tussen visie 1 en visie A zaten in andere principes: visie 1 stond voor "downtown", een hoogstedelijk en zakelijk gebied rond het station ('Manhattan aan de gracht'). Visie A was veel meer bedoeld als een totale gebiedsontwikkeling met een mix van wonen, werken, recreatie, verspreid over een veel ruimer areaal (zie ook hoofdstuk 2).

Door de toevoeging van de doelstelling Duurzaamheid, heeft visie A – zij het op andere wijze dan wij bij de opstelling van de plannen dachten – zijn betekenis gekregen.

Bij de bomenvisie Stationsgebied hebben wij aangegeven dat het aantal bomen in het gebied minimaal hetzelfde blijft.

Door de toevoeging van groene daken en groene gevels, zal het gebied een veel groener uitstraling krijgen dan toen was gedacht.

Randvoorwaarden (luchtkwaliteit en externe veiligheid)

luchtkwaliteit

Op 9 december 2009 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht vastgesteld. In het actieplan zijn zowel projecten opgenomen die "in betekenende mate" tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leiden zoals het Stationsgebied als een pakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. In 2015 zal hiermee aan de Europese luchtkwaliteitsnormen worden voldaan. Een belangrijk element in het Actieplan Luchtkwaliteit is een betere verspreiding van het lokale verkeer over het Utrechtse netwerk door het wijzigen van de verkeerscirculatie, onder andere door het realiseren van enkele knips. In de nieuwe Catharijnesingel komt een "shared space" inrichting en routing om doorgaand verkeer in dit gebied zoveel mogelijk te weren.

Op landelijk niveau zijn alle lokale, provinciale en rijksluchtkwaliteitsplannen bijeengebracht en gebundeld in het Nationale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). Het Stationsgebied is als "in betekenende mate" project opgenomen in het NSL. Europa heeft aan Nederland tot 1 januari 2015 uitstel gegeven (derogatiebesluit) om te voldoen aan de normen. Op grond van de wet rust op het Utrechtse bestuur de plicht om de luchtkwaliteitsmaatregelen in het Actieplan luchtkwaliteit uit te voeren en daarover te rapporteren aan het Rijk. In het kader van monitoring zal jaarlijks worden vastgesteld of de verbetering van de luchtkwaliteit op koers ligt om in 2015 te voldoen aan de normen dan wel het nodig is vanuit het Rijk aan te dringen op uitvoering van geplande of aanvullende lokale maatregelen.

externe veiligheid

In het Utrechtse Stationsgebied is sprake van één risicobron waarbij externe veiligheid speelt, namelijk het spoor. Hierover vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

In de uitvoeringsovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente (appendix III) zijn afspraken gemaakt over de herontwikkeling.

Daarbij was het de bedoeling dat het Rijk binnen enkele jaren zou komen met een algemene regeling voor het basisnet Spoor inclusief vervoer gevaarlijke stoffen.

Omdat deze regeling is vertraagd, zijn partijen een tijdelijke beheerregeling overeengekomen waardoor de voortgang van de plannen in het Stationsgebied mogelijk is gemaakt. Partijen, waaronder ProRail hebben afspraken gemaakt over het vervoer van gevaarlijke stoffen zolang de basisregeling nog niet in werking is getreden. Uitgangspunt is dat het groepsrisico de huidige oriëntatiewaarde niet zal overschrijden. Hiertoe zal een maximum snelheid van 40 km ingesteld worden. Indien nodig kan bijgestuurd worden door:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt tussen 19.00 en 0.700 uur;
- het vervoer uitsluitend plaats vindt over het middenspoor;
- er een rapportage wordt opgesteld over de verantwoording groepsrisico's voor de OV-terminal en het Stadskantoor.

Bij brief van 18 februari 2010 heeft de minister van Verkeer&Waterstaat de kaders voor het ontwerp basisnet spoor aan de Tweede Kamer voorgelegd. De afspraken zoals die in de tijdelijke regeling staan, zijn hierin bevestigd.

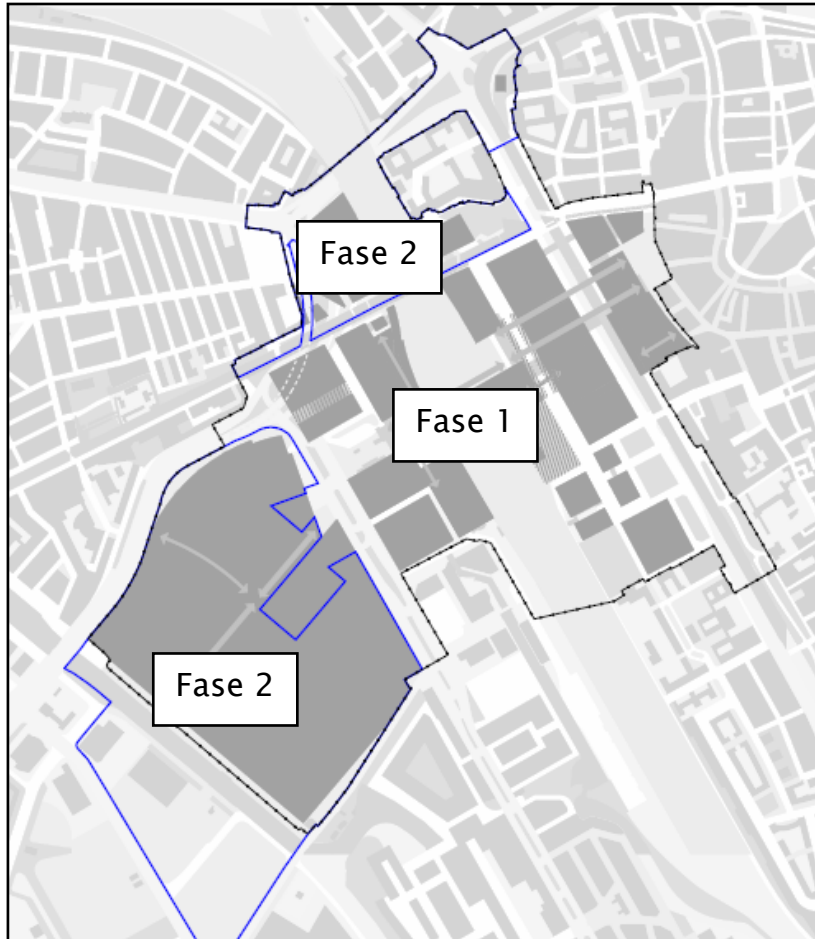
Inmiddels heeft de Veiligheids Regio Utrecht – het rapport over de verantwoording groepsrisico's voor de OV-terminal opgesteld. Daaruit blijkt dat het Stationsgebied voldoet aan de veiligheidsnormen. Op voorstel van de Veiligheidsregio vindt nog onderzoek plaats naar de mogelijkheden van een lekbak onder het spoor om de risico's van een plasbrand verder terug te brengen.

Wij concluderen dat het huidige programma voor het Stationsgebied voldoet aan de randvoorwaarden ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid.

4. Overzicht maatregelen

Overzicht van maatregelen om de doelstellingen te halen en binnen de randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van het project te blijven (raadsbesluit 1c)

Uit de programmakwadrant in hoofdstuk 3 en de verschillende taartdiagrammen in de verantwoordingskrant, blijkt dat de drie geformuleerde doelstellingen worden gerealiseerd. De in 2009 toegevoegde vierde doelstelling "duurzaamheid", moet komende jaren worden ingevuld. (zie ook hoofdstuk 3). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen fase 1 en fase 2.



(Figuur 4.1 fase 1 en 2)

Bij fase 1 is sprake van het toevoegen van duurzaamheidsmaatregelen voor zover de gesloten overeenkomsten met de verschillende partijen dat mogelijk maken. De overeen te komen duurzaamheidsmaatregelen zijn dus aanvullend ten opzichte van de gesloten ontwikkel- en projectovereenkomsten.

Daar waar de planontwikkeling nog moet starten, wordt duurzaamheid (in zo breed mogelijke betekenis) uitgangspunt voor herontwikkeling. Daarbij staat ons een soortgelijke aanpak als bij Rijnenburg voor ogen.

Deze aanpak geldt voor fase 2 (het Jaarbeurskwartier en het Lombokplein e.o.) en voor fase 1 voor zover de planontwikkeling nog moet starten (Van Sijpesteijnkwartier).

5. Kansen en bedreigingen

Kansen en bedreigingen op de langere termijn (fase 2) voor het, binnen de randvoorwaarden, halen van de doelstellingen van het project Stationsgebied (raadsbesluit 1 d).

Kansen

- Utrecht onderdeel van de Randstad en één van de sterkste woon- en werkmilieu's van Nederland en West Europa (snelst groeiende stad van West Europa)
- Utrecht: railport van Nederland met het grootste openbaar vervoer station)
- Stationsgebied (en aangrenzend gebied) heeft grote binnenstedelijke potentie (zeker als er een stop komt op het bouwen in het buitengebied)
- Het Stationsgebied inclusief Jaarbeurskwartier behoort tot de economisch sterkste gebieden van Nederland (ook in crisistijd)–. Het toevoegen van werk- en woonprogramma levert op deze plek de hoogste opbrengst. Die ontwikkeling versterkt Utrecht als centrumstad van Nederland. Het imago van een sterk gebied krijgt nu na 25 jaar met de uitvoering is gestart, betekenis
- Stationsgebied is aangewezen als project in het kader van de Crisis- en herstelwet
- Jaarbeurskwartier is potentieel Nieuw Sleutel Project
- Duurzaamheidsambities (Utrecht in 2030 energie- en CO2 neutraal)

Bedreigingen

- Nieuwe Sleutelprojecten zijn aangehouden als gevolg van bezuinigingen bij het Rijk
- binnenstedelijk bouwen vergt integraal denken en handelen hetgeen vaak conflict oplevert met huidige wetgeving en procedures
- Het nog ontbreken van structuurvisie-instrumentarium leidt tot vertraging in het in uitvoering nemen van delen van de Grex-wet.
- de inwerkingtreding van Geluidswet SWUNG¹⁸ (met beperkingen voor ontwikkellocaties langs rijkswegen en spoorwegen)
- In 2010 implementeert het Rijk het Basisnet spoor (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen). Dit heeft gevolgen voor de bouwmogelijkheden rond spoorzones
- Ontbreken van dekking voor organisatiekosten

Onbekende kansen en/of bedreigingen

Op dit moment nog onbekende ontwikkelingen, kunnen van grote invloed zijn op de doelen en het proces van vernieuwing. Deze kunnen zowel kans als bedreiging zijn.

Voor zover is te overzien, zal de maatschappij komende tijden zeer dynamisch blijven en ingrijpende veranderingen ondergaan. Daarbij kan op mondiaal niveau o.a. gedacht worden aan de verschuiving van het economisch zwaartepunt naar het oosten; de transformatie van fossiele brandstoffen naar nieuwe energieën, de digitalisering, klimaatveranderingen. Het zijn ontwikkelingen die voorspelbaar zijn maar waarvan de impact niet te overzien is. Maar ook dichterbij huis, zullen zich allerlei veranderingen blijven voordoen: bijvoorbeeld individualisering, vergrijzing, urbanisatie, duurzaamheid. Zij kunnen in meer of mindere mate van invloed zijn op het Stationsgebied.

Met de herontwikkeling van het Stationsgebied, zijn de belangrijkste condities geschapen om te kunnen anticiperen op die veranderingen.

Door de functionele diversiteit, heeft het Stationsgebied zich een goede positie verworven om in de toekomst de regionale en landelijke functie te blijven vervullen.

Het vervoerknooppunt is een sterk netwerk op verschillend schaalniveau. De compacte bouwwijze met een diversiteit aan functies, zijn belangrijke voorwaarden voor een hoogwaardig duurzaam gebied.

Indien de gemeente weet in te spelen op kansen die zich voordoen, zal het Stationsgebied de doelstellingen blijvend waar kunnen maken.

¹⁸ staat voor Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

6. Conclusies

Met deze verantwoordingsrapportage, zijn de ontwikkelingen die zich sinds 2002 tot 2010 hebben voorgedaan, in beeld gebracht. Alle besluiten zijn op een rijtje gezet.

Wij concluderen dat het project – ondanks belangrijke ontwikkelingen die zich sinds de opstelling van de plannen in 2001 /2 hebben voorgedaan– op koers ligt. Vier van de zeven kenmerken van Visie A zijn gehandhaafd. De overige drie kenmerken zijn aangepast nadat zij aan de gemeenteraad zijn voorgelegd.

Ook de meeste elementen van de stedenbouwkundige uitwerkingen uit de eindrapportage Stationsgebied in 2002 zijn in tact gebleven.

De drie doelstellingen (economisch optimaal benut, verbeteren van de (openbaar vervoer) bereikbaarheid, verbetering leefbaarheid, waaronder wonen) worden uitgevoerd. De in 2009 toegevoegde doelstelling "duurzaamheid" wordt thans in maatregelen voorbereid.

De raad heeft gelet op het aantal amendementen (19) en moties (61) invloed uitgeoefend.

Sinds het referendum in 2002 zijn er grote en vele kleine stappen gezet.

De grote stappen (beleidsbeslissingen) zijn allen ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De kleine stappen zijn ofwel ter besluitvorming ofwel ter informatie aan de gemeenteraad of de raadscommissie voorgelegd. Hiermee zullen wij ook in de toekomst doorgaan.

Wij zien de betrokkenheid van de raad in fase 2 op ongeveer dezelfde manier als bij fase 1.

Wij bereiden de plannen voor. De vaststelling ervan (de publieke kaders) is aan de raad.

De private kaders (de contracten) worden om advies aan de raad voorgelegd.

Utrecht; een levendige, historische én groeiende stad. Groei vraagt om vernieuwing en uitbreiding. Daarom werkt de gemeente Utrecht samen met haar partners aan een nieuw Stationsgebied, dat samen met de oude binnenstad straks het centrum van Utrecht vormt. Een centrum dat klaar is voor de toekomst!

Website

Op www.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 Stationsgebied. 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
Open maandag - vrijdag van 13.00 - 18.00 uur
zaterdag van 13.00 - 17.00 uur.

cu2030.nl

