

Gemeenteraad van Utrecht

1234AA

<b>Behandeld door</b>	L. de Wit	<b>Datum</b>	1 november 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 68482	<b>Ons kenmerk</b>	3978345/1610261554-mk
<b>E-mail</b>	l.de.wit@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Duiding stadsgesprek “het nieuwe centrum”.
<b>Bijlage(n)</b>	Verslag Stadsgesprek “Stadslab on tour”		
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte raadsleden,

Eind augustus stuurden wij u de keuzedocumenten over het nieuwe centrum. Ondertussen heeft op 24 september een uitgebreid stadsgesprek plaatsgevonden. Hierbij zijn ca. 150 bewoners, belanghebbenden en experts een dag lang over de zeven keuzedocumenten in gesprek geweest. Daarnaast was er de mogelijkheid even binnen te lopen en de informatiemarkt te bezoeken en aan workshops deel te nemen. Hier hebben naar schatting 100 mensen gebruik van gemaakt.

Hierbij sturen we u het verslag van dit stadsgesprek toe. Alle input hebben we geanalyseerd en op 13 oktober hebben we ambtelijk een duiding op hoofdlijnen gegeven van de resultaten van het stadsgesprek bij een door Aorta georganiseerde dialoog. Hier waren ca. 90 mensen aanwezig, waarvan 85% ook aan het stadsgesprek heeft deelgenomen. De analyse hiervan moet nog plaatsvinden.

We staan nu op het punt de definitieve keuzes te gaan maken en deze te gaan vastleggen in een concept structuurvisie. Het lijkt ons echter goed om u tussentijds via deze brief deelgenoot te maken van waar we nu staan in ons denken, dat nog elke dag in beweging is. En dat nog steeds wordt gevoed door de vele gesprekken in het stadslab, en steeds concreter wordt.

In de keuzedocumenten zijn 11 kwesties geformuleerd. Die lopen we kort op hoofdlijnen langs.

#### **I. Nieuwe Centrum: de goede ambitie en identiteit?**

Het stadsgesprek ondersteunt het versterken van de centrumfunctie van het Beurskwartier door een levendige mix van functies – cultuur, creatieve industrie, entertainment, boetiekachtige retail – net als een goede verhouding tussen werken en wonen. Dus geen business district, maar een gemengd stedelijk gebied.

Wel wordt nuance aangebracht: het Beurskwartier wordt gezien als uitbreiding van het bestaande centrum. Dit geldt minder voor het Westplein, waar vooral de sfeer van Lombok moet worden voortgezet.

De projectnaam nieuwe centrum blijkt dus niet goed de lading te dekken en leidt soms ook tot onbedoelde bijeffecten, zoals de vraag of het “oude centrum” dan wordt afgedaan. Dat is natuurlijk niet de bedoeling en zelfs onmogelijk. Maar gezien deze discussie en nuancering zullen we in de structuurvisie gaan voorstellen de werknaam te veranderen in Beurskwartier, *naar een groter centrum* en Lombokplein, *van verkeersruimte naar stadsruimte*. Dat doet meer recht aan de verschillende, maar wel samenhangende opgaves die er in fase 2 van het stationsgebied liggen.

## **2. Behoeftte aan nog een grote publiekfunctie op centrumboulevard?**

Hierop komt uit het stadsgesprek geen eenduidig antwoord. Een iconisch gebouw komt niet duidelijk uit het stadsgesprek. Op dit punt zullen we veel leren van de uitvraag voor de Healthy Urban Quater, welke nu plaatsvindt voor de plot aan het begin van de Jaarbeursboulevard. Hierin is ontwikkelaars de vraag gesteld hun visie te geven op een aantrekkelijke invulling van de onderste lagen van het gebouw dat daar gaat komen.

Wel wordt in het stadsgesprek nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de programmering van de openbare ruimte als identiteitsdrager voor het nieuwe centrum. Via publiektrekker(s) als een markt (Vredenburgmarkt?) en evenementen als festival De Parade of vergelijkbare evenementen kan het gebied meer mensen trekken en een eigen identiteit aannemen. Andere suggesties betroffen een kunsthof, een food festival of een "fijne buitenruimte met een paviljoen voor leuke dingen".

## **3. Beurskwartier, gevarieerd en voor iedereen.**

Uit het stadsgesprek komt het beeld naar voren dat gebouwd moet worden voor zoveel mogelijk verschillende mensen: gezinnen, starters, maar ook sociale huur en dure penthouses – en verrassende en betaalbare werkruimtes voor kleine ondernemers. Er wordt dus niet alleen aandacht gevraagd voor betaalbare woningbouw (sociaal en middelduur), maar ook voor lokaal ondernemerschap, welke mede de identiteit van het gebied kleuren. De gemeente wordt gevraagd hierop te sturen: ook goedkope werkruimte behoort bij een centrum.

Voor Lombokplein wordt aangeraden het multiculturele karakter door te trekken tot aan het spoor. In veel van de gesprekken, en zeker ook de gesprekken die we hadden met jongeren georganiseerd via de Nationale Jeugdgraad, valt het woord flexibiliteit. Dus ruimtes die per maand van kleur kunnen verschieten. Hoe dit te organiseren in een statische vastgoedmarkt is nog een breinbreker.

## **4. Stedelijk, stedelijker, stedelijkst**

Wat is de gewenste mate van stedelijkheid in met name het Beurskwartier? We beamen natuurlijk de constatering in het stadsgesprek dat het begrip 'stedelijkheid' over meer gaat dan bouwhoogte en dichtheid alleen.

De meningen over de gewenste dichtheid in het Beurskwartier waren verdeeld. Een groot deel van de aanwezigen pleitten voor veel en hoge bebouwing in het Beurskwartier. Anderen gaven de voorkeur aan een lagere, meer qua hoogte meer bescheiden bebouwing van het Beurskwartier met een overgang naar Parkhaven.

Ten aanzien van Lombokplein was wél sprake van eensgezindheid: De schaal en maat moet passen bij (de nieuwe bebouwing van) Lombok.

Hoogtes van 140 meter aan de Croeselaan worden in het stadsgesprek zelfs niet uitgesloten, een fors contrast met de woningen die er nu staan. In de voorstellen worden ook de wens om groen meegenomen en worden de maximale bouwhoogtes afhankelijk gemaakt van de plek in het gebied en de functie van de gebouwen zodat een goede onderlinge verhouding ontstaat.

De vraag of in Utrecht inmiddels hoger gebouwd mag worden dan de Dom (112 meter) leverde in het ludieke laatste deel van het stadsgesprek overigens een gelijke stemming op, hetgeen betekent dat daar zeer divers over wordt gedacht.

Momenteel werken we diverse varianten uit die variëren in mate van dichtheid, hoogbouw, groen et cetera. In de structuurvisie zullen we in ieder geval kiezen voor een forse mate van stedelijkheid. De suggestie om met verschillende bouwhoogtes te werken zal zeker een onderdeel zijn van de structuurvisie. De vraag is hoe we XS en XL op een goede manier kunnen combineren, zodat ook investeringsvermogen in de tijd kan variëren. We zullen, zoals gezegd, gaan voor een forse mate van stedelijkheid, maar zien de noodzaak van hoger dan de Dom bouwen niet in. Stedelijkheid willen we juist bereiken met een goede balans tussen de verschillende toe te passen hoogtes: 12, 25, 45, 70 en 90 meter.

Overduidelijk wordt in het stadsgesprek aandacht gevraagd voor meer groen en het goed benutten van het water voor de kwaliteit van de stad, maar ook voor bijvoorbeeld goederentransport en recreatief personenvervoer.

### **5. Oplossing Westplein/Lombokplein: geïntegreerde stadsstraat of gescheiden verkeerssysteem?**

Uit het stadsgesprek blijkt dat er zowel voorstanders zijn van de stadsstraat, maar ook voorstanders waren van het gescheiden model. Bevestigd is dat de auto's 'te gast' moet zijn en fietsers en wandelaars op kruispunten voorrang zouden moeten hebben, of in ieder geval acceptabele wachttijden. Ook werd gesteld dat alles op één niveau de oriëntatie ten goede komt en dat het mooi zou zijn een groter plein te creëren, voor de moskee en aan het water. Oversteekbaarheid en aanhechting van Lombok aan het Beurskwartier en het station worden heel belangrijke gevonden. Uit het stadsgesprek komt het beeld naar voren dat de gemeente de lead moet nemen en een keuze moet maken.

Dit zullen we ook doen: in de uitwerking van het Lombokplein zullen we uitgaan van de stadsstraat langs de moskee, conform model 1b uit de keuzedocumenten. Dit met name vanwege de leesbaarheid van de stad en de oversteekbaarheid, nadrukkelijk ook aandachtspunten die uit het stadsgesprek kwamen. We zijn ons ervan bewust dat we –ten opzichte van de intensiteitsberekeningen met de rekentool–, nog enkele maatregelen zullen moeten doorvoeren om op of onder de 15.000 motorvoertuigen per etmaal te blijven en dat tegelijk de parkeergarages aan de Catharijnesingel goed bereikbaar moeten blijven. Evenwichtskunst dus.

Ondertussen heeft ook de Ontwikkelgroep Lombok Centraal haar visie op papier gezet, welke ook uitgaat van de stadsstraat langs de moskee. Op diverse –gedetailleerde– punten zal nog discussie worden gevoerd met de Ontwikkelgroep en de stad, maar dat kan wellicht ook bij de verdere uitwerking. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de keuze van een rotonde bij de aansluiting Vleutenseweg/Daalsetunnel/Westplein of een oplossing waarbij geen uitwisseling van auto's mogelijk is tussen de Vleutenseweg en het Westplein. Ook andere punten zullen nog verder uitgewerkt worden, zoals de vormgeving van de stadsstraat (wel of geen middenberm), grootte en randen van het plein, de oversteek met de Leidseweg (wel of geen fietstunnel) en de manier waarop de weg langs het NH-hotel loopt en of het lage gedeelte van het NH-hotel hiervoor zal moeten worden herontwikkeld.

Met deze keuze voor een stadsstraat hopen wij een procesdoorbraak te kunnen realiseren en een eind te maken aan 20 jaar discussie over deze plek in de stad.

Op dit punt vraagt het stadsgesprek ook om daadkracht van de gemeente. In principe is dat, gezien de eigendomsverhoudingen (met uitzondering van de onderhandelingen met de eigenaar en exploitant van het NH-hotel), om met het terugbrengen van de bevaarbare Leidse Rijn en de vormgeving van het Lombokplein door te pakken. Hiervoor is wel ca. € 65/75 mio euro nodig. Momenteel onderzoeken we of en hoe dit gefinancierd kan worden, zodat we komende jaren kunnen doorpakken.

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

De beleving van de stad vanuit ooghoogte werd heel belangrijk gevonden.

In de structuurvisie zal worden opgenomen hoe we binnen de gebieds/gebouwwontwikkeling gaan sturen op levendigheid op straat: door – op strategische plekken – te zorgen voor aantrekkelijke functies in de plint, en door zorg te dragen voor de juiste architectonische detaillering van de plinten van de gebouwen.

Via een stadswandeling is tijdens het stadsgesprek inzicht verworven over het belang van de stad op ooghoogte en alle gedetailleerde aspecten die daarbij spelen. Dit belang wordt door iedereen gedeeld en zal in de structuurvisie worden uitgewerkt.

We zullen een eerste stap zetten met het maken van plekken door placemaking. Hiervoor ontwikkelen we momenteel een set van spelregels om de hiervoor komende twee jaar beschikbare 2 miljoen verantwoord uit te geven.

Daarnaast leren we momenteel van bijvoorbeeld de manier waarop in andere steden dit onderwerp wordt opgepakt. Helder is dat dit een continu proces is, waarbij elke fase van ontwikkeling een andere aanpak vergt. De uitdaging is om komende jaren de identiteit van zowel het Lombokplein als het Beurskwartier te verrijken met lokale initiatieven. Dit vraagt een geheel nieuwe aanpak van stad maken, waarbij alle partijen die rol pakken waar ze sterk in zijn.

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

Hierover bestaat, dwars door alle stadsgesprekken heen, een grote mate van consensus: geef ons een stadspark en nog meer groen!

Tijdens het stadsgesprek kregen we veel positieve feedback op een van de stedenbouwkundige modellen, waarbij een klein stadspark –met de omvang van Lepelenburg– direct wordt gekoppeld aan de Croeselaan (omgeven door hoge bebouwing). Dit park heeft door de ligging aan Croeselaan én aan de doorgaande fietsroute Moreelse brug een mogelijk stedelijke betekenis. Een publieke groene spot in het Stationsgebied. Dit model gaat echter ten koste van de woningen Croeselaan.

We hebben uiteraard ook andere modellen gepresenteerd met behoud van de woningen aan de Croeselaan. We werken hier ook aan verder. Dezelfde hoogstedelijkheid en publieke groene kwaliteit is echter niet op een andere wijze –met behoud van de woningen Croeselaan– te realiseren. Modellen met behoud van de woningen worden waarschijnlijk minder hoogstedelijk; het groen wordt kleiner en meer introvert, en heeft vooral betekenis voor de omliggende bebouwing. In de concept structuurvisie zullen we hier een keuze voor maken.

Het stadsgesprek vraagt ook om aandacht voor groen in de overige planonderdelen, omdat het als een belangrijk element gezien wordt voor een gezonde en duurzame stad. Het gaat hierbij dan vooral om de oevers van het Merwedekanaal, de Croeselaan, de noordelijke oever van de Leidse Rijn en bijvoorbeeld de vergroening van de Graadt van Roggenweg.

Wij willen dat het nieuwe centrum een ‘gezond stadsdeel’ wordt. Het stadsgesprek bevestigt dit in positieve zin. De ambities die zijn genoemd in het keuzedocument Gezondheid als basisuitgangspunt wordt in het stadsgesprek stevig bevestigd. Advies is dan ook om in dit gebied echt, zonder concessies, te kiezen voor een duurzame wijk met een hoge luchtkwaliteit, zonlicht en weinig geluidhinder, een groene inrichting en maatregelen op het gebied van duurzaamheid. De gemeente, overheid, moet dit afdwingen omdat de aanwezigen op het stadsgesprek zich realiseren dat bewoners op veel zaken niet direct invloed hebben en ontwikkelaars en beleggers wel. De wensen op het gebied van een gezonde en gevarieerde bevolkingssamenstelling, veiligheid in de buurt en in het verkeer sluiten aan bij hetgeen gezegd is in de keuzes in de andere keuzedocumenten.

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

Dit onderwerp is in vrijwel alle werkgroepen tijdens het stadsgesprek aan de orde gekomen. En binnen de context dat de oude binnenstad bereikbaar moet blijven, wordt op de bovenstaande vraag volmondig met ja geantwoord. De voorgestelde parkeerstrategie, waarbij een gedeelte van de auto's op afstand parkeert bij de Jaarbeursparkeergarage aan de overzijde Merwedekanaal, een gedeelte geen parkeervergunning zal krijgen en een gedeelte via een beperkte parkeernorm onder de appartementen parkeert, wordt op hoofdlijnen omarmd. Sterker nog: de gemeente wordt aangemoedigd ambitieus te kiezen.

De fietser en voetganger centraal stellen wordt als logisch gezien, gezien de forse verstedelijkingsopgave waar we voor staan.

Open staan voor alles wat met smart mobility samenhangt is ook een advies.

Wij voelen ons door het stadsgesprek gesteund om in deze richting door te denken voor wat betreft het voorrang geven aan voetgangers en fietsers.

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

Ook na het stadsgesprek is het advies dat de gemeente vol inzet op duurzaamheid. Het lijkt geen keuze om te varen op de (vermeende) beperkingen in de huidige stand van de techniek of wetgeving, maar te kijken naar de toekomst en te richten op de mogelijkheden.

Dat betekent dat de keuze voor de gemeente niet is “of” energieneutraliteit bereikt moet worden, maar “hoe”. Het antwoord zit in zeer veel direct toepasbare technieken. Ook allen genoemd in het stadsgesprek: “aan maatregelen geen gebrek”. Afkoppeling van gas werd ondersteund en advies is dan ook om dit uit te voeren. Verder is het advies om beschikbare technieken toe te passen om de ambitie om energieneutraliteit te behalen.

Veel technieken, zoals WKO, worden al toegepast en andere zoals ultradiepe geothermie, bio-energiecentrales en windturbines. Dit geldt onverkort ook voor de technieken om de energievraag terug te dringen, met oplossingen als besparing, isolatie, duurzaam bouwen, de aanleg van een *smart grid* – het verknopen van energiesystemen –, de inzet van elektrisch vervoer, de opslag van energie in ijs – een splinternieuwe techniek – en het gebruik van het elektriciteitsnet van het nabij gelegen spoor tot het aanbieden van gratis huurfietsen en de aanleg van voetgangersvriendelijke *side-by-side walks* – bedoeld om het autogebruik te ontmoedigen. Toepassing van alle technieken aan beide kanten (energie vraag en aanbod) is in ieder geval in de planningsperiode van de ontwikkeling van het nieuwe centrum mogelijk.

Geadviseerd wordt dat de gemeente faciliteert om dit te bereiken en dat op gebiedsniveau gewerkt wordt en dat partijen samenwerken. Ontwikkelaars en andere initiatiefnemers krijgen ruimte om te experimenteren, goede en succesvolle voorbeelden komen in de ‘etalage’ en risico’s worden gedeeld. Opmerking in dit verband is wel dat energieneutraliteit niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid en de identiteit, wat de gemeente uiteraard beaamt gezien de keuzes die voortvloeien uit de andere keuzedocumenten.

Kortom: alles uit de kast trekken om op weg te gaan naar energieneutraliteit (en trouwens ook in duurzaamheid in brede zin), ook al is het op korte termijn nog niet op gebiedsniveau haalbaar. Blijf in de kopgroep wat innovaties betreft, is het devies. Dit nemen we ons ter harte.

#### **10. Bereikbaarheid vanaf P6500: niet één snelle, maar een fijnmazige verbinding?**

De conclusies uit het onderzoek naar de kabelbaan lijken, hoewel niet uitgebreid bediscussieerd, voetstoots aangenomen te worden. De parkeerplekken aan overzijde Merwedekanaal zullen dan ook vooral een betekenis gaan krijgen voor het Beurskwartier en natuurlijk de Jaarbeurs. De parkeergarages langs de Catharijnesingel, samen met die van de Grifthoekgarage en Vaartserijn, voor de binnenstad. Het belang van de voetganger en fietser centraal wordt wel zwaar benadrukt. Termen als oversteekbaarheid, auto te gast, een goed netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen en groen worden vaak genoemd. Ook het water als verbinding wordt vaak genoemd, maar we zien dit als een beperkte toevoeging van het aanbod aan vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld voor toeristen (9combikaartjes met musea et cetera).

Kortom: we zullen in de structuurvisie veel aandacht besteden aan hoe Lombokplein en Beurskwartier goed met de omgeving is verbonden.

Het agenderen van een extra fietstunnel onder het spoor door van de Jeremias de Deckerstraat naar de Nicolaas Beetsstraat wordt als een belangrijke toevoeging van het fietsnetwerk gezien.

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

Wat uit deze discussie sterk naar voren komt is, naast een regisserende en faciliterende overheid, de behoefte aan meer eigenaarschap in het gebied. Met name het Beurskwartier wordt ervaren als een anoniem gebied, dat nauwelijks betekenis heeft voor de Utrechters (wel voor Utrecht).

Ook is er veel gediscussieerd over de verhouding markt/overheid. Hier komt het beeld uit dat, vanwege de hoge ambities en de zich ontwikkelende technieken op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit etcetera, de gemeente de lead moet nemen bij de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied. De markt (ontwikkelaars) zijn wel bereid om hun visie op het gebied te geven en hier in betrokken te worden.

Duidelijk is ook geworden dat de markt en bewoners zich niet in ‘hokjes’ laten scharen. Wat is de markt? Zijn dat de ontwikkelaars of ook de ondernemers? En wie zijn nu de bewoners van het gebied? Dit zijn vaak ook gebruikers en ondernemers. Aandacht wordt gevraagd om iedereen vanuit zijn eigen rol of professionaliteit te benaderen en bij de ontwikkeling te betrekken. Welke rol geven we aan kleine ondernemers en welke ruimte bieden we voor initiatieven van bewoners? Deze aanbevelingen dienen een plek te krijgen in de strategie.

De structuurvisie zal ingaan op hoe deze eigenaarschap vorm te geven. Bovendien is de te volgen strategie geen statisch gegeven. Leidraad daarbij is het helder vormgeven van eigenaarschap en een regisserende rol voor de overheid, waarbij de creativiteit van de markt, bijvoorbeeld in concurrerende dialogen, optimaal wordt benut.

**Tot slot**

Deze brief doet natuurlijk te kort aan alle honderden concrete en minder concrete ideeën die in het stadsgesprek zijn genoemd en bediscussieerd. Leest u daarvoor ook het verslag.

Maar wij hopen u met het toezenden van het verslag en de interpretatie op hoofdlijnen van het stadsgesprek u in deze brief een tussenstand te hebben gegeven van de ontwikkeling van de planvorming. Wellicht levert de analyse van de Aorta–dialoog nog weer nieuwe gezichtspunten op.

Wij zullen de raad binnenkort uitnodigen voor verdere toelichting in het stadslab, waar we aan de hand van de maquette over een aantal dilemma's nog met u van gedachten willen wisselen.

Wellicht is het voor u ook reden om in de Commissie Stad en Ruimte deze brief te bespreken. Wij zouden dit op prijs stellen, zodat tussentijds door u richting gegeven kan worden aan het vormgeven van de structuurvisie.

Alhoewel de planning zeer krap is, streven wij ernaar eind januari de concept structuurvisie vrij te geven voor inspraak.

Voor het zover is zullen we medio december nogmaals het gesprek met de stad over de te maken keuzes aangaan.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,