

# Projectplan

## Ontwikkelvisie Lombokplein & westbleintunnel

Projectorganisatie

Stationsgebied

Door : Projectorganisatie Stationsgebied (Rutger Siderius)  
Datum : 29 augustus 2010  
Versie : 1.0  
Status : definitief



## Wijzigingenbeheer

Versie, datum, status	Opmerkingen	Input wijzigingen	Doorgevoerd
0.1, 18-05-'10, concept	De integraliteit van de oplossing is nog een aandachtspunt. Het gevoel overheerst dat het te veel is ingestoken op de separate onderdelen als HOV-baan en Westpleintunnel en nog te weinig vanuit een overkoepelende Stedenbouwkundige visie wordt gedacht. Het opstellen van een visie op het gehele gebied ontbreekt, bijvoorbeeld samenhang tussen Lombokplein-Smakkelaarsveld-Sijpesteijkade.	Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Ja
	Het niveau van participatie (adviseren) is voor de ontwikkelgroep Lombok Centraal te weinig ambitieus. Zij willen nadrukkelijk aansturen op co-productie. Indien toch voor adviseren wordt gekozen zal vanuit de ontwikkelgroep Lombok Centraal eerder een budget noodzakelijk zijn om externen in te huren (zodat zij een goed advies kunnen geven), bij co-productie is dit niet het geval.	Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Ja
	Opnemen Bouwfonds en bewoners Hagelbuurt als stakeholders in de omgevingsanalyse	Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Ja
	Maaiveld variant door de ontwikkelgroep nadrukkelijk als niet realistisch gezien en heeft dan ook geen zin om als variant mee te nemen in de ontwikkelvisie	Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Nee
0.2, 03-06-'10, concept	Inleiding specifiek maken en aanhaken op de brief van het college	MT POS	Ja
0.2, 03-06-'10, concept	Sijpesteijkade aan scope toevoegen	Gesprek Wethouder met ontwikkelgroep Lombok Centraal	Ja

# Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Doelstelling, Randvoorwaarden en uitgangspunten	5
3	Projectdefinitie	7
	3.1 Scope	7
	3.2 Eindresultaat ontwikkelvisie	8
	3.3 Projectgrenzen	10
4	Aanpak	11
	4.1 Project start-up	11
	4.2 Inhoudelijke aanpak	12
	4.3 Aanpak procesmatige thema's	14
5	Beheersaspecten	15
	5.1 Organisatie	15
	5.2 Geld	16
	5.3 Tijd	17
	5.4 Informatie	18
6	Communicatie	19
	6.1 Doelgroepen / stakeholders	19
	6.2 Doelstelling	19
	6.3 Kaders en ruimte voor participatie	19
	6.4 Rol ontwikkelgroep Lombok Centraal en participatie aanpak	20

## 1 Inleiding

Eind 2009 is het IPvE West vastgesteld. In het IPvE West worden hoofdzakelijk eisen voor het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn vastgelegd. Dat gebied behoort tot fase 1. Het IPvE heeft evenwel ook relaties met het gebied ten noorden daarvan dat onder fase 2 valt. Die samenhang blijkt vooral duidelijk bij de HOV-banen, de Westpleintunnel en de ondergrondse infrastructuur. Het noordelijk gebied valt officieel onder fase 2 dat in 2015 met de planontwikkeling start, mits voldoende dekkingsmiddelen gegenereerd zijn. Vanwege de onverbreekelijke relaties hebben is besloten – alvorens met de ontwerpwerkzaamheden voor de hoofdinfrastructuur van Westplein en omgeving verder te gaan – voor het noordelijk gebied een ontwikkelingsvisie op te stellen.

Voor de Westpleintunnel geldt als kader de eerder onderzochte varianten en de gegevens zoals die voor het ALU zijn gebruikt

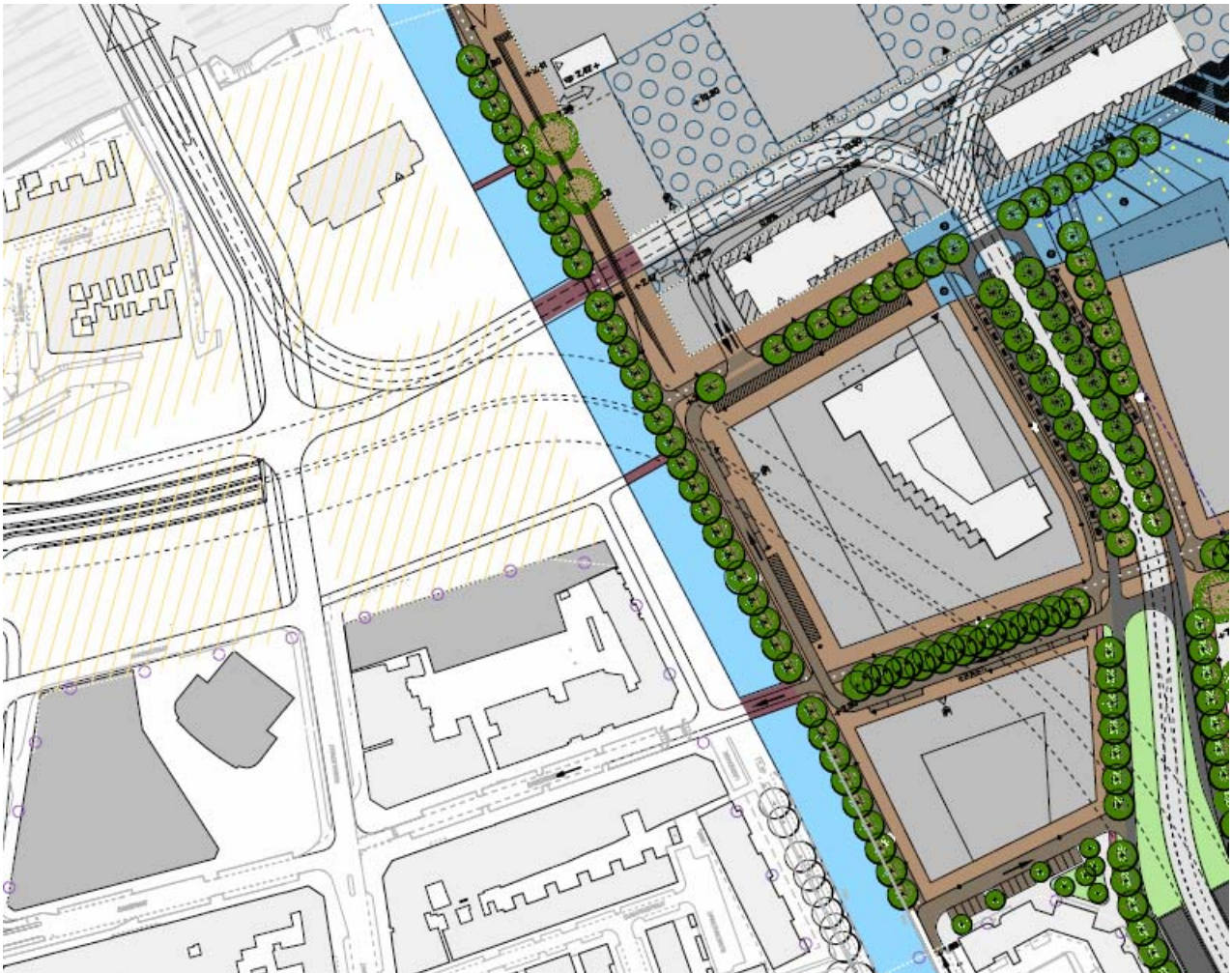
Dit projectplan geeft de aanpak voor het opstellen van de ontwikkelvisie, en hoe wij invulling geven aan het beoogde participatietraject. Hierbij geven we expliciet aan wat de rol van de ontwikkelgroep Lombok Centraal in dit participatietraject is.

Voor fase 2, het deel waar de ontwikkelvisie voor wordt opgesteld, is de financiering niet geregeld.

## 2 Doelstelling, Randvoorwaarden en uitgangspunten

Het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn, onder andere het Lombokplein, maakt deel uit van fase 2 van de aanpak van het Stationsgebied. Voor fase 2 zijn geen middelen beschikbaar en staat in de planning na realisatie van fase 1.

Voor het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn aan de westkant van het Stationsgebied is in 2009 een Integraal Programma van Eisen opgesteld, inclusief een Functioneel Ontwerp. Dit IPVE is eveneens in 2009 door het college van B&W vastgesteld. In figuur 1 is een deel van het functioneel ontwerp opgenomen.



Zoals uit het functioneel ontwerp blijkt, staat de ontwikkeling van fase 1 niet los van de ontwikkeling van fase 2. Het gaat dan ondermeer om de aanleg van de HOV-banen, het HOV-viaduct, de Westpleintunnel, verbindingen tussen fase 1 en fase 2 (bruggen over de Leidsche Rijn), en de ondergrondse infrastructuur. Deze onderwerpen hebben allen invloed op de planontwikkeling in het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn, en specifiek ook op de van Sijpesteijnkade.

Voor de Westpleintunnel geldt dat deze ook een directe relatie heeft met het van Sijpesteijnkwartier.

Voordat de planontwikkeling van fase 1 voor de genoemde onderdelen verder gebracht kan worden, dient duidelijk te zijn welke visie we hebben voor het deel ten noorden van de Leidse Rijn.

Doel van de ontwikkelvisie is dan ook kaders mee te geven voor de planontwikkeling in fase 1, zodanig dat in deze planontwikkeling geen onomkeerbare besluiten voor het gebied ten noorden van de Leidse Rijn worden genomen.

***De volgende randvoorwaarden en uitgangspunten worden gehanteerd:***

- Masterplan Stationsgebied;
- Structuurplan Stationsgebied;
- Integraal programma van eisen (en functioneel ontwerp) openbare ruimte stationsgebied west versie 2.0;
- Brief "planontwikkeling 2<sup>e</sup> fase Stationsgebied Westzijde / van Sijpesteijnkade <datum?>;
- Collegebesluit *Gewijzigd tram- en bustracé* d.d. 3 maart 2009, inclusief bijlagen;
- De HOV baan wordt, vooruitlopend op een nog te nemen besluit over de *Vertramming*, ontworpen als zijnde een gecombineerde tram- en busbaan;
- Collegebesluit bevaarbare Leidsche Rijn, IPvE/FO Smakkelaarsveld
- Hoogbouwvisie gemeente Utrecht

Daarnaast zijn in het verleden door verschillende partijen studies verricht naar de invulling van het Lombokplein, mogelijke varianten van de Westpleintunnel en ideeën over de HOV-baan. Deze varianten vormen het uitgangspunt voor de ontwikkelvisie. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat nieuwe modellen en varianten doorgerekend en onderzocht worden. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van deze studies.

## 3 Projectdefinitie

### 3.1 Scope

De scope van de ontwikkelvisie betreft niet alleen de inhoud (gewenste resultaat en binnen welke kaders tot dit resultaat te komen etc.) maar moet ook duidelijk richting geven hoe we tot het gewenste resultaat willen komen, het proces.

De inhoudelijke scope van de ontwikkelvisie betreft de volgende onderdelen:

- Ontwikkelvisie (Stedenbouwkundig Programma van Eisen) nieuwe Lombokplein en omgeving (Hagelbuurt), inclusief de aansluiting en samenhang naar de omliggende projecten zoals van Sijpesteijnkade, Smakkelaarsveld;
- Westpleintunnel, inclusief aansluiting op maaiveld niveau;
- HOV-baan ten noorden van de Leidsche Rijn, inclusief aansluiting op viaduct over Leidsche Rijn;
- Verbindingen over de Leidsche Rijn, verbinding van fase 1 op fase 2;
- Ondergrondse infrastructuur;

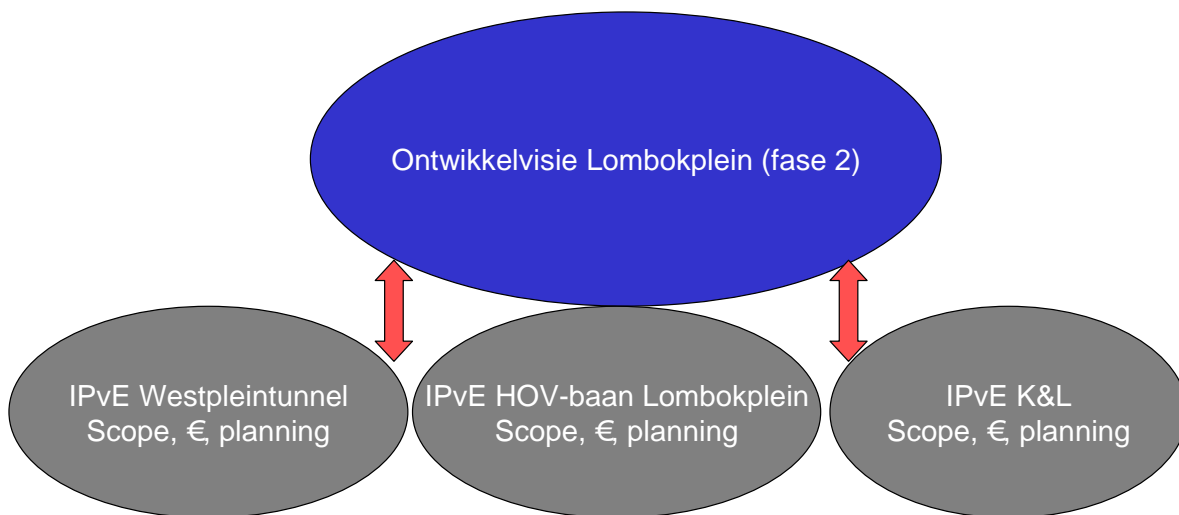
Daarnaast zal vanuit de ontwikkelvisie ook wensen en ideeën voor de van Sijpesteijnkade worden gedefinieerd. Deze wensen en ideeën kunnen vervolgens als input dienen voor de plannen van NS-Poort rondom de ontwikkeling van dit gebied.

Voor het proces zullen de volgende onderwerpen in de ontwikkelvisie worden meegenomen:

- Contract en aanbestedingstrategie;
- Fasering;
- Procedures en vergunningen;

### 3.2 Eindresultaat ontwikkelvisie

Vanuit (onder andere) de ontwikkelvisie Lombokplein moeten de IPvE's voor de hoofdinfrastructuur worden vastgesteld. Onderstaand plaatje geeft de vier verschillende producten voor de diverse onderdelen aan.



*Ontwikkelvisie Lombokplein (eerste opzet Stedenbouwkundig PvE):*

- verdieping van visie op programma en invulling van openbare ruimte -> input voor Westpleintunnel en HOV-baan
- mogelijkheden ontwikkeling Hagelbuurt en Park Plaza Hotel
- relevante grondposities

Besluitvormingstraject:

- MT POS
- B&W

*Westpleintunnel:*

- vastgestelde haalbare variant inclusief budget, kaders en planning
  - o tracé
  - o mogelijkheden programma op Westpleintunnel
  - o programma van eisen op systeem niveau
  - o eisen en organisatie rondom tunnelveiligheid
- contracteringstrategie
- faseringstrategie
- plan van aanpak vervolg :
  - o ontwerpproces
  - o strategie ten aanzien van RO-procedures en vergunningen
  - o noodzakelijke onderzoeken



besluitvormingstraject:

- MT POS
- B&W
- Raad

*HOV-baan:*

- vastgestelde haalbare variant inclusief budget, kaders en planning
  - o tracé
  - o consequenties vertraming studie
  - o programma van eisen op systeem niveau
- contracteringstrategie
- faseringstrategie
- plan van aanpak vervolg
  - o ontwerpproces
  - o strategie ten aanzien van RO-procedures en vergunningen
  - o noodzakelijke onderzoeken

Besluitvormingstraject:

- MT POS
- B&W
- Raad
- BRU

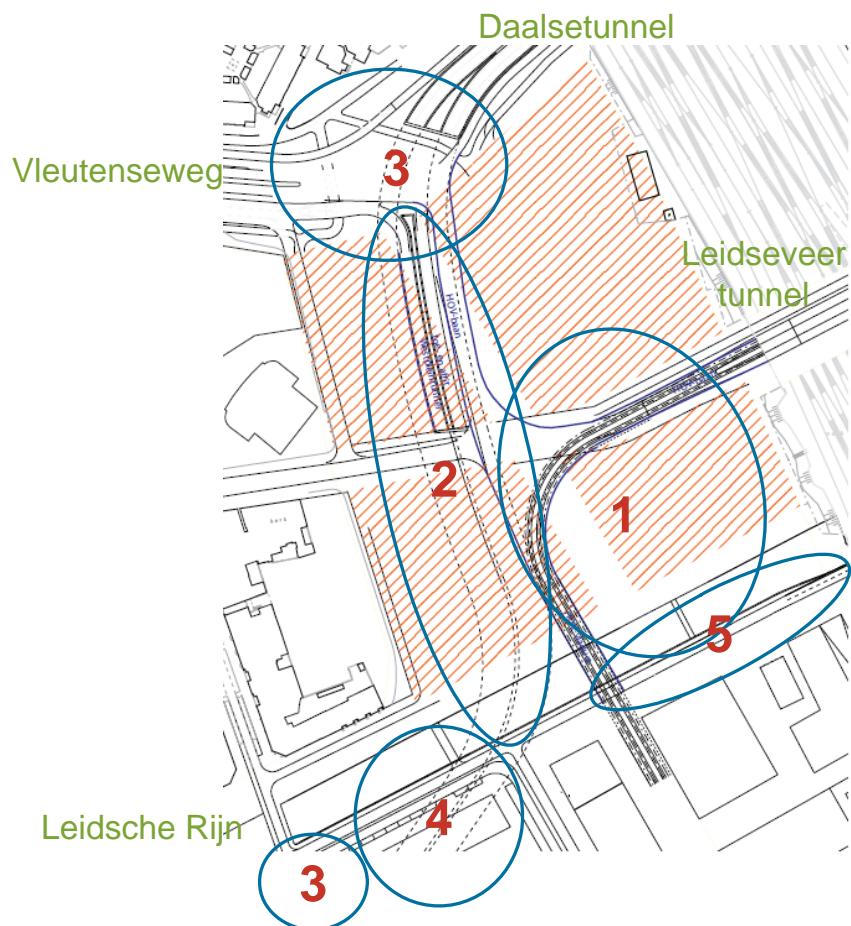
*Ondergrondse infrastructuur*

- afwijkingen masterplan ondergrondse infrastructuur

Besluitvormingstraject:

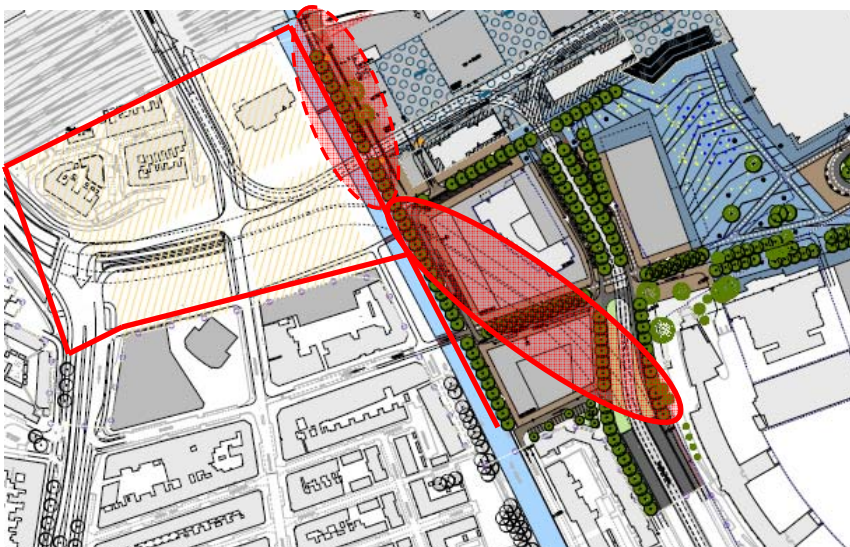
- MT POS

De belangrijkste inhoudelijke thema's waar de ontwikkelvisie zich op zal focussen zijn in onderstaand figuur weergegeven, en gaat om:



1. Inpassing HOV-banen in programma
2. Ligging programma en HOV-baan tov Westpleintunnel
3. Aansluitingen Westpleintunnel, inclusief tunnelmonden
4. Van Sijpesteijnkwartier
5. Van Sijpesteijnkade
6. Kabels & leidingen
7. Bestaand vastgoed
8. HOV-om-de-Zuid

### 3.3 Projectgrenzen



## 4 Aanpak

Zoals ook gepresenteerd bij het bezoek van de raad aan West zal de ontwikkelvisie in nauwe afstemming met de Ontwikkelgroep Lombok Centraal worden opgesteld. Deze afstemming heeft zijn focus op het inhoudelijke deel van de ontwikkelvisie (de linkerkolom van onderstaande tabel). In de aanpak zal daarom ook onderscheid gemaakt worden in een inhoudelijk deel en een procesmatig deel. Uiteindelijk moeten deze twee processen leiden tot een integrale ontwikkelvisie. In onderstaande tabel zijn deze stappen op hoofdlijnen weergegeven.

Inhoud (wat?)	Proces (hoe?)
1. Opstellen omgevingsanalyse en projectplan inrichten projectorganisatie a. MT besluit projectplan 2. Project start-up met projectteam 3. Inventariseren eisen en wensen (functies) belangrijkste stakeholders a. Vaststellen PvE 4. Opstellen integrale concepten ontwikkelvisie 5. Afwegen concepten 6. integrale besluitvorming ontwikkelvisie	Contractstrategie: 1. risicoanalyse 2. brainstorm contractstrategie 3. afweging contractstrategie  Fasering: 1. vaststellen randvoorwaarden fasering (en planning) 2. opstellen faseringsconcepten bij varianten  procedures en vergunningen 1. ntb  plan van aanpak vervolgtraject

### 4.1 Project start-up

De project start-up heeft als doel om met het volledige projectteam (zowel het inhoudelijke als het procesmatige deel) het doel van de ontwikkelvisie vast te stellen en de wijze hoe we met het projectteam tot het doel komen.

Benodigde input voor project start-up:

- Concept omgevingsanalyse
- Concept Projectplan
- Projectteam compleet, zie hiervoor tabel 4.1

Daarnaast zal het concept projectplan ook met de Ontwikkelgroep Lombok Centraal worden besproken. Input vanuit de ontwikkelgroep zal expliciet zichtbaar gemaakt worden.

Resultaat project start-up:

- Definitief projectplan wat ter besluitvorming aan MT POS kan worden voorgelegd.

## 4.2 Inhoudelijke aanpak

### 4.2.1 Inventariseren wensen en eisen stakeholders

De eerste (inhoudelijke) stap is het inventariseren van de wensen en eisen van de verschillende stakeholders. In de omgevingsanalyse is aangegeven welke partijen een grote invloed hebben op de ontwikkelvisie. Deze partijen zullen dan ook een actieve rol hebben bij de inventarisatie van wensen en eisen stakeholders.

Stakeholder	Wijze van inventarisatie	Opmerkingen
Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Interactieve workshop	- Voorafgaand aan de workshop vindt een inhoudelijke uitwisseling van ideeën plaats.
BRU	Bilateraal gesprek	
Mitros	Bilateraal gesprek	
Park Plaza	Bilateraal gesprek	
SO verkeer	Opnemen in inhoudelijk projectteam	
VRU	Bilateraal gesprek	
NS	Afstemmen in regulier overleg	
ING	Afstemmen in regulier overleg	
Breevast	Afstemmen in regulier overleg	

Voor de start van de inventarisatie dient de volgende input gereed te zijn:

- Vastgesteld projectplan
- Vastgestelde omgevingsanalyse
- Opzet structuur programma van eisen

Het resultaat van de inventarisatie is een programma van eisen voor de ontwikkelvisie.

Dit programma van eisen zal na vaststelling naar de betrokken partijen worden verzonden, en geldt vervolgens uit input voor het uitwerken van concepten voor de ontwikkelvisie.

### 4.2.2 Ontwikkelen concepten voor ontwikkelvisie en IPvE's hoofdinfrastructuur

Op basis van het programma van eisen zullen een aantal concepten voor de Westpleintunnel en de HOV-banen in combinatie met het beoogde programma voor het Lombokplein worden ontwikkeld. De lead voor de ontwikkeling van deze concepten ligt bij HKB. Waarbij nadrukkelijk de constructeur en de kostenskundige de concepten doorrekenen op constructieve en financiële haalbaarheid, en de consequenties voor de tunnel en v.v. aangeven.

Minimaal dient in de concepten de volgende varianten voor de Westpleintunnel te zijn meegenomen:

- Variant binnen budget
- Voorkeursvariant 0+ (meest voordelige verkeerstechnische variant)
- Maaiveldvariant (economisch meest voordelige variant) <sup>1</sup>
- Meest voordelige inpassingsvariant

Hierbij geldt als uitgangspunt de in het verleden onderzochte varianten. Gedurende deze fase zal de ontwikkelgroep betrokken worden bij het opstellen van een van de varianten. In deze fase vind verder geen interactie plaats met de overige stakeholders.

<sup>1</sup> NB: De ontwikkelgroep neemt nadrukkelijk afstand om de maaiveldvariant als optie mee te nemen.

#### 4.2.3 Afwegen concepten ontwikkelvisie

Om een goed beeld te krijgen van de gewenste richting voor de Westpleintunnel, HOV-banen en het Lombokplein is het van belang de concepten op een gedegen wijze te beoordelen.

Ook hiervoor geldt dat we bij de beoordeling nadrukkelijk gebruik maken van de ideeën bij de verschillende stakeholders. Hierbij betrekken we de stakeholders die een groot belang hebben bij de ontwikkelvisie op een actieve manier.

Stakeholder	Wijze van afweging	
Ontwikkelgroep Lombok Centraal	Workshop waarbij de ontwikkelgroep de gepresenteerde varianten kan beoordelen aan de in 4.2.1 aangegeven wensen en eisen	
Wijkraad west + zuidwest + binnenstad	Voorleggen tijdens reguliere vergadering	
BRU	Bilateraal gesprek	
Mitros	Bilateraal gesprek	
Park Plaza	Bilateraal gesprek	
SO verkeer	Bilateraal gesprek	
VRU	Bilateraal gesprek	

#### 4.2.4 Besluitvorming ontwikkelvisie

Op basis van de afweging vanuit de diverse partijen zal een integrale besluitvormingsnotie worden opgesteld en aan het MT-POS ter besluitvorming worden voorgelegd. Op punten waar de integrale besluitvormingsnotitie afwijkt van de afweging van de individuele partijen zal dit aan deze partijen expliciet inzichtelijk worden gemaakt en toegelicht.

Deze onderwerpen zullen eveneens expliciet inzichtelijk gemaakt worden in het bestuursadvies.

Na besluitvorming door b en w, wordt er breed geïnformeerd over de inhoud van de ontwikkelvisie.

Stakeholder	Wijze van informeren	Opmerkingen
Alle eerder geconsulteerde partijen	e-mail	Direct na vaststelling door B&W
Huurders, eigenaars en ontwikkelaars omgeving (Huurders Cranenborch / Leeuwensteyn / Sypesteyn (KLPD, GG&GD, NS fiets etc.), Postkantoren, ProRail, Diner 66, SNS Reaal, senter novem, Holland Casino, Wolff, Jaarbeurs, Corio, Amrath, RGD, Beatrixtheater, NH etc.)	e-mail	Direct na vaststelling door B&W
Grote publiek	Persbericht, website, etc.	Direct na vaststelling door B&W

### 4.3 Aanpak procesmatige thema's

#### 4.3.1 Contractstrategie

Doel: afweging voor het vroegtijdig (integraal) betrekken van de markt voor het ontwerp, realisatie (en onderhoud?) van bepaalde delen van de ontwikkelvisie, zoals bijvoorbeeld de westpleintunnel.

Hoe: op basis van een goede risicoanalyse via brainstormsessie bepalen of het vroegtijdig betrekken van de markt voordelen biedt.

Waarom: voor de meest optimale marktstrategie is het noodzakelijk hier vroegtijdig bij stil te staan. Indien blijkt dat de markt meerwaarde kan bieden bij de ontwikkeling, ontwerp en realisatie van bepaalde onderdelen, dient de markt ook vroegtijdig betrokken te worden. Dit heeft ook consequenties op de vervolgstappen.

#### 4.3.2 Faseringsstrategie

Doel: inzicht krijgen in faseringsmogelijkheden en hun consequenties op aspecten financiën, ruimtelijk, bereikbaarheid en exploitatie HOV-baan. Een van de aspecten die hier aan de orde moet komen is de mogelijkheid of realisatie van de Westpleintunnel kan plaatsvinden na realisatie van het vastgoed fase 1.

## 5 Beheersaspecten

### 5.1 Organisatie

De organisatie is afgestemd op de inhoudelijke en procesmatige aanpak. In onderstaande organigram is de organisatie voor de ontwikkelvisie weergegeven. Aangezien voor een aantal posities nog invulling gezocht moet worden is in tabel 5.1 een onderbouwing aangegeven op welke wijze deze invulling plaats kan vinden.

#### 5.1 overzicht projectteam ontwikkelvisie

Rol / functie	Taken, verantwoordelijkheden (bevoegdheden)	Wie	Verwachte tijdsbesteding
MT POS			
Manager planontwikkeling IOR	– Opdrachtgever ontwikkelvisie	Peter van den Akker	
Programmamanager Vastgoed	– Opdrachtgever van Sijpesteijnkwartier – Verantwoordelijk vastgoed ontwikkelingen fase 2	Pim Venema	
Projectleider	– Verantwoordelijk voor	POS, programma IOR (Rutger Siderius)	8 uur / week
Projectassistent		POS, programma IOR (nader te bepalen)	8 uur / week
<b><i>Inhoudelijk team</i></b>			
Stedenbouwkundig			
Tunnelexpert (constructief) en kostendeskundige			
Tunnelveiligheids deskundige	–		
Vastgoed	– signaleren en actief meewerken ontwikkelmogelijkheden fase 2 rondom Lombokplein – afstemmen ontwikkelingen van Sijpesteijnkwartier	Invulling vanuit programma vastgoed (West) -> Hedzer Pathuis/Siebolt Bennema	
Verkeersdeskundige + ontwerper		SO verkeer (Peter Koolhaas)	Offerteuitvraag SO verkeer

Kabels & Leidingen		John Janssen	
Omgeving (communicatie)		Moniek van der Sanden	
Planeconoom		Bart Derksen	
<i>Procesmatig team</i>			
Procedures		Anke van Vliet	
Contractering		Simon Roozen	
Inkoopdeskundige		Jurrien Brombacher	
Fasering (planning)		Tom van der Kamp	

### Overlegstructuur

Gezien de complexiteit en de verschillende onderwerpen die de ontwikkelvisie zal behandelen is het van belang om een goede overlegstructuur vast te leggen.

#### *Opdrachtgeveroverleg*

Doel: afstemmen voortgang ontwikkelvisie  
 Deelnemers: manager planontwikkeling, manager LPF, projectleider ontwikkelvisie (op ad-hoc basis programmamanager vastgoed uitnodigen)  
 Frequentie: 1 x 4 weken

#### *Inhoudelijk Projectteam overleg:*

Doel: afstemming operationele voortgang  
 Deelnemers: inhoudelijk projectteam  
 Frequentie: 1 x 4 weken

#### *Procesmatig Projectteam overleg:*

Doel: invulling van de procesmatige aspecten  
 Deelnemers: procesmatig projectteam  
 Frequentie: ad-hoc, voornamelijk door middel van workshops en brainstormsessies met specialisten

#### *Overleg Ontwikkelgroep Lombok Centraal*

Doel: verkrijgen inhoudelijk input en draagvlak planvorming in de wijk  
 Deelnemers: ontwikkelgroep Lombok Centraal, projectleider, communicatie (vanaf de derde bijeenkomst waarschijnlijk aangevuld met projectassistent en stedenbouwkundige)  
 Frequentie: zo vaak als nodig, minimaal 4x per jaar

## 5.2 Geld

In onderstaande tabel zijn de verschillende deelbudgetten weergegeven. De kosten van de verschillende visies moeten minimaal voldoen aan de hierin aangegeven budgetten.



Deelproject	Bouwkosten	VAT-totaal	uitgegeven
Westpleintunnel	€ 37.000.000	€ 5.500.000	€ 100.000
Lombokplein eo (maaiveld westpleintunnel) <sup>1, 2</sup>	€ 5.300.000	€ 950.000	
HOV-banen Westplein eo <sup>3</sup>	€ 2.300.000	€ 274.000	

<sup>1</sup> de volgende deelprojecten maken hier onderdeel van uit:

- maaiveld Westplein
- Lombokplein eo
- Leidse Rijn fase 2

<sup>2</sup> Dit betreft een deelproject uit fase 2, de hiervoor geraamde kosten zijn niet gedekt. Onderdelen C1 (20%), C2 en C3 (50%) uit IBU raming Masterplan Stationsgebied. NB. De kostenraming zal geactualiseerd moeten worden op het moment dat er een nieuw plan ligt.

<sup>3</sup> Dit is exclusief brug over de Leidse Rijn

De bouwkosten voor de HOV-baan en de Westpleintunnel betreffen taakstellende budgetten. Voor beide deelprojecten geldt dat de ontwikkelvisie moet aantonen dat de voorkeursvarianten voor de Westpleintunnel en de HOV-baan binnen het genoemde budget te realiseren zijn.

### ***Kosten opstellen ontwikkelvisie***

Veel energie in het opstellen van de ontwikkelvisie zal gaan zitten in het voeren van gesprekken met de betrokken partijen en het vastleggen van de eisen en wensen. Voor het opstellen van de visie zelf en de inpassing van de infrastructuur binnen de visie zullen specialistische diensten moeten worden ingekocht; dat betreft:

- Stedenbouwkundige voor het opstellen van de ontwikkelvisie
- Tunnelexpert/kostendeskundige voor het vertalen naar consequenties en eisen voor de tunnel
- Verkeerskundige/ontwerper voor het inpassen van de infrastructuur

Inschatting benodigde middelen opstellen ontwikkelvisie

Stedenbouwkundig bureau:

Ingenieursbureau (tunnelexpert, kostendeskundige, tunnelveiligheidsexpert):

SO-verkeer, OOR verkeersontwerp:

### **Totaal kosten ontwikkelvisie:**

Het voorstel is om de kosten van de ontwikkelvisie te dekken uit de VAT-kosten Westpleintunnel.

Hiervoor is voor het IPvE/FO een budget beschikbaar van ca € 180.000. De geraamde kosten, inclusief reeds uitgegeven kosten blijven dan nog binnen het oorspronkelijke budget voor het IPvE/FO van de Westpleintunnel.

## **5.3 Tijd**

### *Planning ontwikkelvisie*

1. Projectplan:

mei 2010

- a. vaststellen projectplan MT POS: juni 2010
- b. vaststellen projectplan college B&W: september 2010
2. inventariseren wensen en eisen: september – oktober 2010
  - a. Programma van eisen: november 2010
3. Ontwikkeling concepten: november – december 2010
4. Afweging concepten: januari 2011
5. Besluitvorming: februari – maart 2011

#### **5.4 Informatie**

Gezien de vele betrokken partijen die een bijdrage leveren aan de ontwikkelvisie, en ook geïnteresseerd zullen zijn in de voortgang van de ontwikkelvisie, moet de informatievoorziening goed geregeld zijn.

Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden in informatievoorziening naar de volgende partijen:

- Intern projectteam
- Ontwikkelgroep Lombok Centraal
- Contractpartijen
- Overige betrokkenen

## 6 Communicatie en participatie

De Westpleintunnel is een belangrijke en gewilde voorziening voor de hele stad, het Lombokplein een belangrijke plek voor de bewoners van Lombok en een plein die door vele fietsers en voetgangers gebruikt zal worden om vanuit het westen van de stad naar het oosten of naar het station te reizen. Deze ontwikkeling is het daarom zeker waard om hier een gedegen communicatietraject omheen te organiseren.

### 6.1 Doelgroepen / stakeholders

In de omgevingsanalyse (bijlage 2) staan alle belangrijke stakeholders op een rij met daarbij vermeld welke rol zij spelen in het proces en hoe zij vermoedelijk tov de plannen staan. Hieronder een korte opsomming van de belangrijkste communicatiedoelgroepen:

- Ontwikkelpartners: BRU, NS Poort, ING, Breevast
- Mitros (eigenaar woningen Hagelbuurt)
- Bouwfonds (ontwikkelaar Kop v Lombok)
- Huidige bedrijven / ondernemers: Park Plaza hotel, Mitros, De Stek, winkeliers/ondernemers Damstraat / Kanaalstraat
- Bewoners(organisaties): Ontwikkelgroep Lombok Centraal, wijkraad west / binnenstad / zuidwest en omwonenden (Kop van Lombok, Leidse Poort gebouw, Hagelbuurt e.o.)
- Overige belangengroepen (fietsersbond, VVN, Solgu, Advies Ouderenbeleid, etc.)
- Overige bewoners Utrecht
- Forenzen
- Pers
- Hulpdiensten
- Intern: POS, wijkbureau west, SO, college b en w,
- Politiek: gemeenteraad, ministerie van V en W, Provincie

### 6.2 Doelstelling

- Betrekken van belangrijke stakeholders bij de totstandkoming van de ontwikkelvisie zodat er een gedragen en realistisch plan komt te liggen voor het Lombokplein en de Westpleintunnel
- Informeren van breed publiek over de ontwikkelvisie na vaststelling

### 6.3 Kaders en ruimte voor participatie

- In hoofdstuk 2 staan de belangrijkste randvoorwaarden opgesomd waarbinnen er ruimte is voor participatie.
- De gemeentelijke participatiestandaard. Hierin worden vier niveaus van participatie beschreven: informeren, raadplegen, adviseren en co-productie\*.

#### **6.4 Rol ontwikkelgroep Lombok Centraal en participatie aanpak**

In hoofdstuk 4 staat per fase benoemd welke partijen een rol hebben in het proces en op welke manier zij betrokken worden.

De ontwikkelgroep Lombok Centraal neemt hierin een bijzondere positie in. Voor wat betreft de visie Lombokplein en aansluiting op de omgeving, ligt het niveau van betrokkenheid voor deze groep op 'co-produceren'. Over alle andere aspecten die benoemd en beschreven staan in de ontwikkelvisie wordt de ontwikkelgroep wel geïnformeerd en zo gewenst kan de ontwikkelgroep hierover zijn mening geven, maar dit voert niet de boventoon in de klankbordgroepvergaderingen.

We werken samen op basis van vertrouwen. Stukken die behandeld worden tijdens de klankbordgroepvergadering zijn vertrouwelijk en worden niet in openbaarheid gebracht. Voordat er iets naar buiten wordt gebracht, wordt altijd eerst de inhoud met elkaar besproken.

##### *Besluitvorming*

Gezien de complexiteit en omvang van de projecten binnen de ontwikkelvisie worden naast de ontwikkelgroep Lombok centraal ook andere partijen intensief bij het project betrokken. De afweging van belangen, eisen en wensen van al deze betrokken partijen en de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid ligt bij het gemeentebestuur. In de klankbordgroep wordt het bestuursadvies wel voorbesproken.

##### *Vergoeding*

Aangezien de ontwikkelvisie fase 2 binnen het Stationsgebied betreft zijn de middelen voor de ontwikkelvisie beperkt. Dit houdt in dat in deze fase geen financiële ondersteuning mogelijk is voor de ontwikkelgroep.

##### *Communicatie naar de buurt*

Voor een goede afspiegeling van de ideeën van de bewoners van Lombok, zal de ontwikkelgroep ook de buurt raadplegen. Dit gebeurt in samenwerking met wijkbureau west / projectorganisatie Stationsgebied. De in te zetten middelen hiervoor (zoals locatie, catering en uitnodigingen voor een informatieavond) worden door de gemeente gefaciliteerd.

Met de ontwikkelgroep Lombok Centraal zijn tevens de volgende afspraken gemaakt over communicatie:

Afspraak 1: de stukken zoals we bespreken in de ontwikkelgroep Lombok Centraal dienen in eerste instantie expliciet vertrouwelijk behandeld te worden. Wanneer de ontwikkelgroep vindt dat ze stukken verder willen verspreiden zal dit in goed overleg met POS worden besproken.

Afspraak 2: In het traject wat we voorstaan, bespreken eerst met elkaar hoe en of we de media te woord staan, voordat we de media ook daadwerkelijk te woord staan.

NB: ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft een eigen site gecreëerd voor dit project, waarop we als POS kunnen aanhaken.

#### \* Niveau participatie

Binnen de participatiestandaard van de gemeente Utrecht worden vier niveaus van participatie onderscheiden:

##### 1) Informeren

De gemeente bepaalt zelf de agenda voor besluitvorming en houdt betrokkenen op de hoogte. Betrokkenen hebben geen inbreng. Zij worden wel geïnformeerd door bijvoorbeeld een wijkbericht, een informatieavond of een website.

##### 2) Raadplegen

De gemeente bepaalt zelf de agenda, maar ziet betrokkenen als gesprekspartners bij ontwikkeling van beleid. Meningeën, ervaringen en ideeën worden geïnventariseerd, maar zijn voor de gemeente niet bindend. Plannen worden door de gemeente opgesteld en voorgelegd aan belanghebbenden. De reacties van belanghebbenden worden meegenomen in het vervolgproces.

##### 3) Adviseren

De gemeente bepaalt de agenda, maar betrokkenen kunnen problemen en oplossingen aandragen. Deze ideeën spelen een volwaardige rol bij het ontwikkelen van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten, maar kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan beargumenteerd afwijken. De betrokken partijen kunnen ook zelf met een voorstel komen. Dit hoeft niet aan te sluiten op een plan van de gemeente of ontwikkelaar. De wijkraad heeft bijvoorbeeld nu al de bevoegdheid om zowel gevraagd als ongevraagd te adviseren.

##### 4) Co-producteren

Gemeente en betrokkenen bepalen samen de agenda en zoeken samen naar oplossingen. De gemeente verbindt zich aan deze oplossingen in de besluitvorming. De rol van de participant is samenwerkingspartner. De betrokkenen zitten zelf aan tafel om over uitgangspunten, een plan of ontwerp mee te denken. Vaak al in een vroeg stadium om ook het proces mede vorm te geven. Dit heet een open plan proces.

## **Bijlage 1: overzicht reeds uitgevoerde studies**

### **Gemeente:**

- Variantenstudie Westpleintunnel, 20 juni 2008: geen status
- IPVE Westpleintunnel, 26-11-2007: geen status
- IPVE toeleidende routes: geen status
- Visie bruggen Leidse Rijn

### **Ontwikkelgroep Lombok Centraal:**

- Voorstel werkwijze Klankbordgroep Stationsgebied West, 31 oktober 2009
- "Wat wilt u tussen Lombok en spoor"verslag wijkraadpleging, 23 oktober 2006
- "Van Westplein naar Lombokplein, dromen en toekomstbeelden", overzicht van alle inzendingen van de prijsvraag met jurybeoordeling
- "water in West, over verleden, heden en toekomst van het water in Utrecht-West, 18 juni 2009
- "Kop op!!", advies van klankbordgroep kop van lombok, 15 mei 2007
- Verscheidene studies

Nader aan te vullen.

### **Besluiten historie WEstpleintunnel**

**Postadres** Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

**Bezoekadres** Vredenburg 40, Utrecht

**Telefoon** 030 – 286 96 00

**Fax** 030 – 286 96 01

**Betreft** Besluitenhistorie Westpleintunnel

**Datum** 19 maart 2010

Deze besluitenhistorie bevat de openbare besluiten van college en gemeenteraad die over dit onderwerp genomen zijn. Ook zijn er passages uit de verschillende beleidsdocumenten overgenomen.

### 2002 Referendumkrant

Westpleintunnel is een van de zeven kenmerken visie A<sup>1</sup>:

*Citaat: " **Westplein ondertunneld**: Het doorgaand autoverkeer op het Westplein gaat ondergronds. Bovengronds komt de ruimte vrij doorgaande routes voor fietsers en voetgangers en bebouwing.*

### 2003 Masterplan Stationsgebied

Uit het masterplan (Blz19, 22, 34, 36, 48, 49)

*Blz. 19 Westplein Smakkelaarsveld: Ontmoeten*

*Lommerrijk wijkplein*

*Lombok en Smakkelaarsveld verbinden voor voetgangers en fietsers*

*Autotunnel onder Westplein*

*Een wijkmarkt is mogelijk*

*Blz. 22 Op cruciale plaatsen, zoals het Westplein, kruisen fietsroutes het openbaar vervoer ongelijkvloers.*

*Blz. 34 De Stadscorridor verbindt de westelijke delen van de stad met de oude stad en loopt vanaf Leidsche Rijn via een zone tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidschekade via het Westplein tot Vredenburg.*

*Blz. 36 De Visiekaart geeft de ambities binnen de Stadscorridor weer. Het Vredenburg, het Smakkelaarsveld, de strook rond het spoor, het Westplein en de Kop van Lombok worden met elkaar verbonden door kwaliteiten te herstellen en nieuwe betekenissen aan de diverse plekken te geven*

*Blz. 48 In de Kop van Lombok komt een nieuw plein op de plek van het voormalige Westplein. Doordat het doorgaande verkeer ondergronds wordt geleid, biedt het plein aangename verblijfsgelegenheid. Dit lokale plein wordt een herkenningspunt in de dichtbebouwde wijk. Tegelijk is het de schakel tussen de levendige Kanaalstraat en de voetgangersverbinding langs de Leidsche Vaart richting binnenstad. De inrichting en de invulling van de omliggende bebouwing biedt vooral ruimte aan activiteiten van uit de wijk.*

*Blz. 49 Onderweg kruisen velen op hun weg door de stad de bundel spoorlijnen. Door de aanpak van het Westplein, de Van Sijpesteijntunnel en het Smakkelaarsveld, ontstaat een riante, comfortabele en veilige route. Nieuwe publieksvoorzieningen, woningen en commerciële functies begrenzen en begeleiden deze route.*

### 11 november 2003 B&W Besluit (Diverse besluiten over Masterplan waaronder:)

Wij hebben besloten EUR 3 miljoen minder te reserveren als bijdrage aan de onrendabele top voor gebouwde parkeervoorzieningen en deze optimalisatie van EUR 3 miljoen in te zetten voor de financiering van uitvoeringscluster C (ondertunneling Westplein).

---

<sup>1</sup> Dit in tegenstelling tot Visie 1 waarbij het Westplein bovengronds bleef en het verkeersplein werd opgeknapt.

**11 december 2003 Raadsbesluit ((2003/277) Masterplan Stationsgebied Utrecht**

**Besluit:**

1. d) Het planmatige beleidskader zo aan wordt gepast dat het in de cluster B genoemde "Water in de singels" wordt verplaatst naar cluster C en binnen dit uitvoeringscluster wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke realisatie van de tunnel onder het Westplein en vervolgens dan wel gelijktijdig het terugbrengen van het water in de singels. (Amendement A90, 2003).

**04 november 2004 Raadsbesluit ((2004/190) Actualisatie Masterplan Stationsgebied)**

3. b) cluster C wordt opgesplitst in twee delen te weten:

C1: Westpleintunnel en omgeving

C2: Daalsetunnel en Paardenveld en omgeving; De financiën van C1 zijn gebaseerd op opbrengsten uit vastgoedontwikkeling op de locatie zelf (motie 2003/M167); MIT (GDU)-subsidie (EUR 14,1 miljoen) en een bijdrage van EUR 10,8 miljoen uit gemeentelijke reservering van EUR 70 miljoen zodat de Westpleintunnel volledig binnen de grondexploitatie van het gebied gedekt is; de uitvoeringsperiode wordt afgestemd op de overall planning infrastructurele werken tussen A2/A12 en het stationsgebied (amendement 2003/A90)

6. a) Uiterlijk per 1 januari 2009 te starten met de aanleg van de tunnel onder het Westplein, of zoveel eerder als in combinatie met de werkzaamheden in het kader van de aanleg van de OV-Terminal mogelijk is;

b) in elk geval voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van ondergrondse infrastructuur (kabels, leidingen, etc.) ten behoeve van de aanleg van de tunnel te starten op het moment dat de tramroute over Westplein gewijzigd is;

c) het college op te dragen zonedig een alternatief tracé voor deze tunnel te zoeken om eerdere realisatie mogelijk te maken;

d) de eventuele meerkosten ten gevolge van renteverliezen door eerdere realisatie van de tunnel binnen het plangebied op te vangen (amendement 2004/A58)

**07 november 2005 Commissiebrief (Met diverse informatie Stationsgebied**

Aanbieding van de scenariostudie Westpleintunnel juni/oktober 2005.

**15 december 2005 Raadsbesluit ((2005/157) Bestuursrapportage Stationsgebied)**

**Besluit:**

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied van september 2005 waarin begrepen:

- a. de uitwerking van de amendementen en moties;
- b. bijgestelde rasterkaart;
- c. bijgestelde programmatafel en
- d. de geheime financiële onderbouwing van september 2005;

2. Krachtens artikel 25 Gemeentewet geheimhouding op te leggen aan bijlage "financiële onderbouwing".

*Uit de bestuursrapportage 2005 (blz. 11, 13, 14)*

*Blz. 11 4.1 "In 2005 zijn gestart: Scenariostudie Westpleintunnel"*

*Blz. 13 6.3 "Fase 1 betreft het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn inclusief Westpleintunnel en exclusief Jaarbeursterrein Noord. Deze fase komt overeen met de voormalige clusters Stationsentrees (Ae), Vredenburg (B),*



*Westpleintunnel (C1) en jaarbeursterrein (E). Voor deze fase worden met de marktpartijen contracten gesloten over de uitvoering en worden de gemeentelijke investeringen gedekt door "harde" financieringsbronnen."*

*Blz. 14 6.4 "Om de resultaten van de financiële analyse van 2004 en 2005 te kunnen vergelijken is het resultaat van 2004 gewijzigd naar de huidige fase 1 en fase 2. Voor fase 1 betekent dit een optelling van de deexploitatie clusters Stationsentrees (Ae), Vredenburg (B), Westpleintunnel (C1) en jaarbeursterrein 1<sup>e</sup> fase (E).*

*Het nominaal resultaat van fase 1 is in de vergelijking met de actualisatie 2004 weliswaar gedaald maar past binnen de financiële kaders. Daarnaast heeft het saldo aan kwaliteit gewonnen doordat een aantal kwaliteitsverhogende maatregelen, waaronder de verlengde Westpleintunnel, is genomen. Ons beleid blijft gericht op het sturen naar tenminste het nulsaldo, waarbij continue aandacht is voor optimaliseringdoelstellingen.*

*Bij de herzieningen van de financiële analyse zijn zowel de kostenvoordelen als -nadelen ten opzichte van het Masterplan 2004 geraamd. Een stijging van de geraamde kosten is vooral het gevolg van de betere variant van de Westpleintunnel en het indexeren van alle ramingen voor de inrichting van het openbaar gebied 2,5%. Ook is de BTW-last als gevolg van afspraken omtrent het BTW compensatiefonds verhoogd en is op basis van nader onderzoek het percentage VAT-kosten verhoogd van 15% naar 18%.*

*Daarnaast is sprake van bijstellingen in de kostensfeer met positieve uitwerking. Zo zijn een aantal verwervingsposten verlaagd en wordt de Projectorganisatie Stationsgebied gecompenseerd voor reguliere dienstkosten.*

### **19 september 2006 B&W Besluit (Vaststellen Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht)**

1. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (hierna: ALU) met bijbehorende financiering vast te stellen, met in het bijzonder de aanwijzing van 'projecten in betekenende mate' en de uitvoering van de genoemde maatregelen.
2. Het ALU in principe vrij te geven als onderdeel van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht.
3. De directeur DSO opdracht te geven een programma voor uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht op te stellen.
4. De commissie Verkeer en Beheer te informeren.

### **09 november 2006 Raadsbesluit ((Bestuursrapportage Stationsgebied 2006) 2006/216)**

#### **Besluit:**

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied 2006, inclusief de bijgestelde Grondexploitatie Stationsgebied;
2. De financiële problematiek rond het weerstandsvermogen te betrekken bij het gemeentebrede onderzoek bij de GREX-diensten naar de noodzakelijke omvang van de risicovoorziening in de relatie tot het weerstandsvermogen en
3. Het college op te dragen bij de jaarrekening van 2006 te rapporteren over de invulling van de optimaliseringtaakstelling waarbij de optie "structurele oplossing Graadt van Roggenweg e.o." de voorkeur heeft- en mocht dat niet lukken- alternatieve keuzes worden voorgeld.

*Uit de Bestuursrapportage 2006 (Blz. 4)*

*Blz. 4 Gezien de lange looptijd van het Project Stationsgebied zijn faseerbaarheid en flexibiliteit belangrijke ordeningsprincipes om gemeentelijke risico's te kunnen beheersen. Contractstructuur, een faseringsmodel met clusters en projectlocaties, overall planningen en het financieringsmodel zijn hierop gebaseerd. Wij gaan uit van een grondexploitatie in twee fases. Fase 1 heeft*

*betrekking op het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn (inclusief Westpleintunnel, maar exclusief Jaarbeursterrein noord. Fase twee heeft betrekking op het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn en het Jaarbeursterrein noord.*

#### **14 december 2006 Raadsbesluit ((Structuurplan Stationsgebied) 2006/238)**

##### **Besluit:**

*Het structuurplan Stationsgebied, waarin op hoofdlijnen het planologisch kader wordt gegeven aan de ontwikkeling van het Stationsgebied, met inbegrip van het Milieुरapport op grond van de Strategische Milieubeoordelingen en de zienswijzennota vast te stellen.*

*Uit het Structuurplan 2006 (Blz. 16, 21, 27, 35, 40)*

*Blz. 16 De stadscorridor verbindt de westelijke delen van de stad met de oude stad en loopt vanaf Leidsche Rijn via een zone tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidschekade via het Westplein tot Vredenburg.*

*Het Vredenburg, het Smakkelaarsveld, de strook rond het spoor, het Westplein en de kop van Lombok worden met elkaar verbonden door kwaliteiten te herstellen en nieuwe betekenissen aan de diverse plekken te geven.*

*Blz. 21 Het doorgaand autoverkeer dat vanuit de westzijde naar wijken ten oosten van het spoor rijdt, wordt ondergronds geleid. Daartoe komt een autotunnel onder het huidige Westplein.*

*Blz. 27 De zwakkere plekken krijgen een nieuwe betekenis, zoals de Catharijnesingel, de beide stationsentrees en het gebied Smakkelaarsveld/Westplein.*

*Blz. 35 De routes in het Stationsgebied zijn onderdeel van de hoofd fietsstructuur of sluiten daarop aan. Op cruciale plaatsen, zoals het Smakkelaarsveld en het Westplein, wordt het openbaar vervoer ongelijkvloers gekruist.*

*Blz. 40 Graadt van Roggenweg / Westplein: doorgaande open water verbindingen met groene oever.*

#### **17 oktober 2007 B&W Besluit (Motie "Fly-over 24 Oktoberplein nog niet gunnen")**

##### **Besluit:**

1. dat op basis van de resultaten van de verkenning "Doortrekken tunnel onder het 24 Oktoberplein"(bijlage 1) een ondergrondse variant voor het 24 Oktoberplein niet aan de orde is.
2. met de verkenning Doortrekken tunnel onder 24 oktoberplein en met onze conclusie in besluitpunt 1 de motie "Fly-over nog niet gunnen"als afgehandeld te beschouwen en de realisatie van de fly-over 24 oktoberplein in gang te zetten.
3. de resultaten van de studie naar de ondertunneling van de Graadt van Roggenweg (onderzoek ontwikkelingsmogelijkheden Graadt van Roggenweg, bijlage 2) te betrekken bij een bredere aanpak van het verkeer en vervoer in Utrecht.
4. De raadscommissie Verkeer & Beheer en Stedelijke ontwikkeling hierover te informeren.

#### **08 november 2007 Raadsbesluit ((2007/230) Bestuursrapportage Stationsgebied 2007)**

##### **Besluit:**

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied 2007.

*Uit de bestuursrapportage 2007 (blz. 3, 4, 22)*

*Blz. 3/4 1.3 Uw raad stemde op 9 november 2006 in met de Bestuursrapportage 2006, inclusief de bijgestelde Grondexploitatie Stationsgebied. Tevens besloot u de financiële problematiek rond het weerstandsvermogen te betrekken bij het gemeentebrede onderzoek bij de GREX-diensten naar de noodzakelijke omvang van de risicovoorziening in de relatie tot het weerstandsvermogen. Ten slotte droeg u ons op bij de jaarrekening 2006 te rapporteren over de invulling van de optimaliseringtaakstelling waarbij de optie "structurele oplossing Graadt van Roggenweg e.o." de voorkeur heeft- en mocht dat niet lukken- alternatieve keuzes worden voorgelegd.*

*Blz. 22 5.3 "Westpleintunnel: in de grondexploitatie is de Westpleintunnel als leefbaarheidmaatregel opgenomen, met als doel om de wijk Lombok aan te sluiten op de binnenstad. Inmiddels is duidelijk dat de tunnel op stedelijk niveau een bijdrage moet leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Nieuwe milieuwetgeving maken een verdere verlenging van de tunnel richting de Daalsetunnel en Graadt van Roggenweg noodzakelijk. Daarmee wordt de tunnel ook duurder. In de grondexploitatie is voor de Westpleintunnel dekking opgenomen conform het geactualiseerde Masterplan 2004 (de zogenaamde gestrekte variant). Het verder verlengen van de tunnel en milieumaatregelen zijn niet in de grondexploitatie gedekt. De totale kosten voor de verlengde tunnel zijn geraamd op circa €72 miljoen, hiervan is €36 miljoen gedekt in de grondexploitatie. In het actieplan luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is voor de tunnel een bedrag van 14, miljoen opgenomen. Dit bedrag is evenwel nog niet hard gedekt Externe financiering is nodig om de maatregelen daadwerkelijk in uitvoering te nemen. Zoals gesteld onder paragraaf 1.3, komen wij hier in het najaar 2007 op*

### **06 november 2008 Raadsbesluit ((2008/136) Bestuursrapportage Stationsgebied 2008)**

#### **Besluit:**

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied 2008, inclusief de grondexploitatie 1 juli 2008.

*Uit de bestuursrapportage 2008 (blz. 18, 19, 27)*

*Blz. 18 5.1 Westpleintunnel: In de bestuursrapportage 2007 is gemeld dat de tunnel op stedelijk niveau een bijdrage moet leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Al eerder hebben wij aangegeven uit te gaan van de gestrekte variant (de verlengde Westpleintunnel). Aan de tunnelmonden zijn voorzieningen nodig om er voor te zorgen dat ook daar aan de eisen voor luchtkwaliteit wordt voldaan.*

*Blz. 19 5.3 Met de NUON wordt een voorstel voorbereid om te komen tot verlegging van de hoofdleiding van de NUON bij de Westpleintunnel. De mobiliteitsvisie en de vertramingsstudie en de te nemen besluiten hierover, leveren uitstel en daarmee uitvoeringsproblemen op de voor met name de verlegging van kabels en leidingen. Ook bestaat de kans dat indien er grote wijzigingen optreden in het programma, er zich dubbele kosten zullen voordoen. Bij grote wijzigingen is een integraal functioneel ontwerp van de openbare ruimte onontbeerlijk.*

*Blz. 27 7.3 Westpleintunnel: Vorig jaar hebben wij in de Bestuursrapportage gerapporteerd over de financiële problematiek over de Westpleintunnel. Op dit moment worden uitgaande van de mobiliteitsvisie nieuwe varianten onderzocht die binnen de financiële kaders van de grondexploitatie passen.*

### **03 maart 2009 B&W Besluit ( Tracéwijziging Tram Stationsgebied)**

#### **Het college besluit:**

#### **De raad voor te stellen:**

1 Een krediet beschikbaar te stellen van EUR 33,2 miljoen ten behoeve van de financiering van de Vergadering van burgemeester en wethouders gehouden op 3 maart 2009. Onderwerp verwerving Cranenborch, zoals uitgewerkt in het rapport Van Sijpesteijnkwartier en verder en de basisafspraken met ING-REIM. Dit krediet is een tijdelijk voorziening en wordt gefinancierd door:

- EUR 15,0 miljoen te onttrekken aan de Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer – opbrengsten aandelen GVU);
- EUR 18,2 miljoen te dekken uit het budget voor HOV Om de Zuid, welke wordt verantwoord onder investeringsnummer 210.0.0939.

#### **En vervolgens besluit het college van B & W:**

2 Het in het Masterplan Stationsgebied Utrecht opgenomen tram- en bustracé over het Jaarbeursplein te verplaatsen naar de toekomstige NH-straat en door gebouw Cranenborch en, in samenhang daarmee, in te stemmen met:

- Stedenbouwkundige opzet 'Van Sijpestijnkartier en verder' en het daarin opgenomen tramtracé;
  - De Basisafspraken met ING-REIM over de verwerving van gebouw Cranenborch, conform de bereikte overeenstemming op 22 januari 2009;
  - Het mandateren van de wethouder Stationsgebied om de concept tekst van de Basisafspraken met ING-REIM nader uit te werken tot een definitieve versie en deze namens het College van B&W aan te gaan.
- 3 Ter plaatse van het beoogde toekomstige tramtracé in de NH-straat een tijdelijke eindhalte voor de Sunij-lijn te realiseren vanwege de bouwactiviteiten in het Stationsgebied.
- 4 De kosten (circa € 48 miljoen) van de maatregelen zoals benoemd onder 2 en 3 in te brengen in de onderhandelingen die gevoerd worden met de BRU inzake de Vertramming.
- 5 In te stemmen met bijgevoegde brief waarin het DB Bestuur Regio Utrecht gevraagd wordt: in te stemmen met de tracéwijziging tram Stationsgebied, dat de kosten voor de aankoop van 'Cranenborch' worden meegenomen in de begroting van het tramproject en het verzoek garant te staan voor 50% van de kosten voor deze verwerving.
- 6 Het presidium van de raad voor te stellen bovenstaande te agenderen voor de commissie Stad en Ruimte op 31 maart 2009 en de raadsvergadering van 9 april 2009.

**14 maart 2009 B&W Besluit (Actieplan Luchtkwaliteit 2008)**

1. In te stemmen met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008 (ALU2008)
2. Het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008, inclusief de in hoofdstuk 4 vermelde maatregelen vast te stellen en de als zodanig aangemerkte 'NSL maatregelen' en IBM-projecten aan te melden bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ontwikkeling en Milieubeheer voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder voorbehoud van goedkeuring van de gemeenteraad.
3. De studie Utrecht West vast te stellen en tezamen met de vastgestelde voorgenomen maatregelen vrij te geven voor inspraak voor een periode van 6 weken.
4. De directeur StadsOntwikkeling opdracht te geven tot het maken van een Investerings- en Uitvoeringsprogramma voor het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008 voor 1 november 2009
5. De wethouders Giesberts en Van Eijk verkrijgen aantekening niet in te stemmen met het beslispunt 3 en nemen derhalve een minderheidsstandpunt in.
6. Wethouder De Weger te machtigen tekstuele aanpassingen in de documenten aan te brengen en hij wordt tevens gemachtigd de aanbiedingsbrief voor de Rijksoverheid vast te stellen.

*Uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht "Lucht voor ambitie" (Blz. 11, 25, 44, 95, 122, 132)*

**Blz. 11 Tunnelmonden**

*We nemen maatregelen om de luchtkwaliteitsknelpunten bij tunnelmonden aan te pakken. Afhankelijk van de situatie kiezen we daarbij voor aanpassing van de vormgeving van de tunnelmond, aanpassing van de bebouwing in de omgeving van de tunnelmond, filtering of recirculatie. Daarmee worden de knelpunten bij de noordelijke tunnelmond van de Westpleintunnel, de onderdoorgang van de Catharijnesingel en de zuidelijke tunnelmond van de Stadsbaantunnel volledig opgelost.*

**Blz. 25 4.6 Tunnelmonden**

*Onderzocht is of een tunnel onder de Graadt van Roggenweg – waarbij de Westpleintunnel wordt doorgetrokken naar het Merwedekanaal of het 24 Oktoberplein – bijdraagt aan verbetering van de luchtkwaliteit. De meerwaarde van een dergelijke tunnel blijkt beperkt te zijn. Er is weliswaar sprake van minder bovengronds verkeer, wat goed is voor de luchtkwaliteit, maar bij de tunnelmonden is juist sprake van zeer hoge concentraties stikstofdioxide, waarmee een nieuw luchtkwaliteitsknelpunt wordt gecreëerd. Gegeven de hoge kosten is verlenging van de Westpleintunnel dan ook geen kosteneffectieve maatregel. Bovendien is*

*verlenging van de Westpleintunnel niet nodig om de luchtkwaliteitsproblemen op te lossen, omdat de concentratie stikstofdioxide op de Graadt*

*Van Roggenweg als gevolg van invoering van het sectorenmodel in 2015 onder de norm blijft.*

*Op basis van windtunnelonderzoek is nagegaan hoe de problematiek bij de tunnelmonden van de Westpleintunnel, de Stadsbaantunnel en de onderdoorgang bij de Catharijnesingel kan worden opgelost. De luchtkwaliteitsproblematiek op deze plekken kan worden opgelost door de vormgeving van de tunnelmonden, filtering, een recirculatiesysteem of door niet te dicht op de tunnelmond te bouwen. Bij het ontwerp van de tunnels en hun omgeving worden deze oplossingsrichtingen meegenomen.*

*Blz. 44* Vooralsnog gaan we uit van invoering van de knips in 2012. Afhankelijk van de economische situatie op dat moment en de stand van zaken bij de ontwikkeling van het Stationsgebied zullen we bezien of het wenselijk is de invoering van de knips uit te stellen tot uiterlijk 2014. De invoering van de knip Croeselaan, die niet noodzakelijk is om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen, is gekoppeld aan de ingebruikname van de Westpleintunnel

#### *Blz. 95* 4.3.5 Aanpak tunnelmonden

*Onderzocht is of een tunnel onder de Graadt van Roggenweg bijdraagt aan verbetering van de luchtkwaliteit. De meerwaarde van een dergelijke tunnel blijkt beperkt te zijn. Er is weliswaar sprake van minder bovengronds verkeer, wat goed is voor de luchtkwaliteit, maar bij de tunnelmonden zijn de concentraties stikstofdioxide juist zeer hoog. Gegeven de hoge kosten is verlenging van de Westpleintunnel dan ook geen kosteneffectieve maatregel. Overigens is verlenging van de Westpleintunnel ook niet nodig om de luchtkwaliteitsproblemen op te lossen, omdat de Graadt van Roggenweg in 2015 bij invoering van een sectorenmodel onder de luchtkwaliteitsnormen blijft. Bij een aantal tunnelmonden (Stadsbaantunnel, Westpleintunnel en onderdoorgang Catharijnesingel) is in 2015 sprake van overschrijding van de norm voor stikstofdioxide. Op basis van windtunnelonderzoek is nagegaan of er bij de tunnelmonden overschrijdingen optreden en hoe deze kunnen worden opgelost. Uit het windtunnelonderzoek bleek dat de problematiek bij de tunnelmonden minder ernstig is dan werd verwacht. Mogelijke oplossingen zijn een zodanige vormgeving van de tunnelmonden dat de lucht uit de tunnel zich geleidelijk vermengt met de buitenlucht of een recirculatiesysteem dat de vuile lucht reinigt. Een andere optie is om niet te dicht in de omgeving van de tunnelmonden te bouwen. Bij het ontwerp van de tunnels en hun omgeving worden deze oplossingsrichtingen meegenomen. Conclusie is dat de problematiek bij de tunnelmonden opgelost kan worden.*

#### *Blz. 122* 5.8.1 Tunnelmonden

*De komende jaren worden de Stadsbaantunnel, de Westpleintunnel en de vernieuwde onderdoorgang van de Catharijnesingel aangelegd. De Westpleintunnel en de Stadsbaantunnel zullen in 2014 worden gerealiseerd. Er moeten maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden te verbeteren. Er is een windtunnelonderzoek naar de Westpleintunnel en de Stadsbaantunnel uitgevoerd. De concentraties fijn stof en stikstofdioxide bleken aanzienlijk lager te zijn dan aanvankelijk verwacht was. Rekening houdend met ongunstige meteo levert het uitgevoerde onderzoek de volgende normoverschrijdingen op:*

- rondom de zuidelijke tunnelmond van de Stadsbaantunnel treedt op één plek normoverschrijding op bij de toekomstige bebouwing, zoals deze beoogd was*
- bij de tunnelmonden van de Westpleintunnel is alleen sprake van normoverschrijding bij de oostelijke tunnelmond ter hoogte van de Leidseveertunnel*
- Onder de traverse over de Catharijnesingel treedt op één plek (zuidkant) normoverschrijding op. Verder is er rondom de zuidelijke beëindiging van de onderdoorgang op zeven plekken sprake van normoverschrijding. De knip Catharijnesingel vormt een oplossing voor de normoverschrijding bij deze onderdoorgang.*

*In principe kunnen door vormgeving dan wel inpassing van de tunnelmonden nadelige effecten van op de luchtkwaliteit worden tegengegaan. Dit kan door het aanbrengen van overspanningen boven de weg waarbij luchtstromen vanuit de tunnel in een hogere luchtlaag worden gebracht, of door toepassing van een schoorsteen. Een andere mogelijkheid betreft het Afvangen van een deel van de emissies. Hiervoor zijn meerdere luchtbehandelingssystemen mogelijk. Voor de tunnels zal uitgegaan worden van een ontwerp waarbij aan de tunnelmonden zo weinig mogelijk extra emissies ontstaan. Aan de tunnelmonden waar overschrijdingen van de normen verwacht worden, zullen extra voorzieningen getroffen worden als daar op grond van luchtberekeningen van het definitief ontwerp aanleiding voor is. Uitgangspunt is dat er geen situaties van overschrijding van de normen ontstaan. We hebben een voorkeur voor oplossingen op het gebied van de vormgeving van de tunnelmond boven oplossingen met hoge kosten voor exploitatie en onderhoud, zoals filtersystemen. Vooralsnog gaan we er van uit dat we voor de aanpak van de overschrijdingen aan de Westpleintunnel en de Stadsbaantunnel luchtbehandeling (inclusief reiniging) moeten toepassen. Daarbij lijkt recirculatie een aantrekkelijke optie.*

**Blz. 132 Tunnelmonden**

*Er resteren na invoering van de maatregelen uit het ALU nog normoverschrijdingen bij de noordelijke tunnelmond van de Westpleintunnel en de zuidelijke tunnelmond van de Stadsbaantunnel. De overschrijdingen bedragen 1 en 2 µg/m<sup>3</sup>. Deze overschrijdingen kunnen worden voorkomen door bij het stedenbouwkundig ontwerp of de vormgeving van de tunnelmonden rekening te houden met de uitkomsten van het windtunnelonderzoek of door technische maatregelen.*

**16 maart 2009 Raadsbrief (Actieplan luchtkwaliteit Utrecht – studie Utrecht west)**

*Informerende brief over het besluit dat is genomen over de studie Utrecht west en het Actieplan Luchtkwaliteit.*

**31 maart 2009 Raadsbesluit ((Tracéwijziging Tram Stationsgebied) 2009/43)**

**Besluit:**

1. Een krediet beschikbaar te stellen van EUR 33,2 miljoen ten behoeve van de financiering van de verwerving Cranenborch, zoals uitgewerkt in het rapport Van Sijpesteijnkwartier en verder en de basisafspraken met ING0-REIM. Dit krediet is een tijdelijk voorziening en wordt gefinancierd door:
  - EUR 15,0 miljoen te onttrekken aan de Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer-opbrengsten aandelen GVU);
  - EUR 18,2 miljoen te dekken uit het budget voor HOV om de Zuid, welke wordt verantwoord onder investeringsnummer 210.0.0939.

**07 juli 2009 Raadsbesluit ((Bestuursrapportage Stationsgebied 2009) 2009/86)**

**Besluit:**

1. In te stemmen met de programmatafel (hoofdstuk 2.3) en de grondexploitatie, stand 1 mei 2009 (hoofdstuk 7), uit de bestuursrapportage Stationsgebied 2009, met daarin verwerkt de financiële consequenties van de continuering Projectorganisatie Stationsgebied tot en met 2012.

*Uit de bestuursrapportage 2009 (blz. 20),*

**Blz. 20 5.6** *Voor de openbare ruimte in het Stationsgebied West wordt gelet op de nauwe samenhang tussen de verschillende projecten, een integraal programma van eisen en functioneel ontwerp opgesteld. Uitgangspunt is daarbij het door ons vastgesteld rapport "Van Sijpesteijnkwartier en verder".*

*Het IPvE en FO worden na de zomer 2009 gepresenteerd aan bewoners, belanghebbende. Op basis van de reacties nemen wij hierover een besluit. De commissie Stad en Ruimte wordt daarover geïnformeerd.*

**08 september 2009** *Brief aan Platform Lombok Centraal / Initiatiefgroep Bevaarbare (afzender College van B&W)*

In de brief wordt o.a. ingegaan op Westplein en omgeving.

**29 september 2009** *B&W Besluit (Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht)*

Voor de punten 1 en 2 zie raadsbesluit 03 december 2009

- 3 De nota van antwoord n.a.v. de inspraak Utrecht West vast te stellen.
- 4 Het gewijzigde Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht vast te stellen.
- 5 Wethouder Bosch wordt gemachtigd om tekstaanpassingen in het ALU aan te brengen.

**03 december 2009** *Raadsbesluit ((2009/141) Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht)*

**Besluit:**

1. In te stemmen met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht en
2. In te stemmen met het maatregelenpakket voor Utrecht dat deel uitmaakt van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

**14 december 2009** *B&W Besluit (Openbare ruimte Stationsgebied westzijde)*

**Besluit:**

1. in te stemmen met het integraal programma van eisen openbare ruimte Stationsgebied west.
2. Tot het toevoegen van onderdelen uit fase 2 aan de grondexploitatie Stationsgebied fase 1.
3. Tot geheimhouding met betrekking tot financiële bijlage ex artikel 55 lid 1 gemeentewet.
4. in te stemmen met het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte van Esplanade Croeselaan.

*Uit het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp openbare ruimte Stationsgebied west (Blz. 17, 48, 50, 56, 110, 116)*

**Blz. 17 2.** *Gebruik van Westpleintunnel-variant*

*Voor de Westpleintunnel zijn meerdere verkeerskundige varianten opgesteld. De ruimtelijke inpassing van die varianten ontbreekt vooralsnog, waardoor de gevolgen van de keuze voor een bepaalde variant niet geheel inzichtelijk zijn. In dit document gaan we uit van variant '0+ alternatief'. Deze variant houdt in dat ter hoogte van het bestaande Reaalgebouw aan de Graadt van Roggenweg een toegang ligt die twee aparte tunnelbuizen ontsluit. Vervolgens loopt de tunnel onder de Leidsche Rijn door, waarna de beide tunnelbuizen een 'afsplitsing' hebben die op maaiveld aansluit op de kruising richting Vleutenseweg. De twee aparte tunnelbuizen vervolgen tussen de twee afsplitsingen hun weg naar de entree van de bestaande Daalsetunnel. Variant 0+ heeft de volgende dwangpunten:*

**Blz. 48** – *bestaande wegalignement Graadt van Roggeweg (horizontaal en verticaal) in verband met aansluiting tunneltracé;*

- *nieuwe ongelijkvloerse kruising met de tram t er hoogte van de Croeselaan (horizontaal, verticaal en lengterichting);*
- *doorvaardiepte Leidsche Rijn (verticaal);*
- *bestaande wegalignement Vleutenseweg (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé;*
- *bestaande wegalignement Daalsetunnel (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé.*

**Blz. 50 4.2.1 h** *Voor de volgende straten geldt een maximum snelheidsregime van 50 km/uur: Croeselaan, Graadt van Roggenweg (inclusief trambaan), Westpleintunnel, Daalsetunnel, Kanaalstraat, Vleutenseweg, alle HOV-banen*

*(behalve ter plekke van de Verlengde Graadt van Roggenweg).*

**Blz. 56** *De Westpleintunnel is gepland onder het maaiveld van de nieuwe bouwblokken in het van Sijpesteijnkwartier. Bromfietzers dienen in principe op de rijbaan te rijden. Bij de introductie van deze landelijke maatregel is voor de stad Utrecht een aantal uitzonderingen vastgelegd. De bromfietzers rijden in de huidige situatie op de fietspaden langs de Graadt van Roggenweg. In de toekomstige situatie wordt dit gehandhaafd, bromfietzers kunnen in de toekomst geen gebruik maken van de Westpleintunnel en de rijbanen van de Daalsetunnel.*

**Blz. 110** *Interactie ondergrond en bovengrond*

*Voor de komst van onder andere de Westpleintunnel en een nieuw bouwblok moet de bestaande hoofdleiding van de stadsverwarming worden verlegd. Voorgesteld wordt de leiding te verleggen naar de Verlengde Damstraat en in een rechte lijn, onder het fietspad, in zuidelijke richting door te trekken naar de huidige ligging in de middenberm van de Croeselaan. De haalbaarheid van dit tracé wordt mede bepaald door het alignement van de Westpleintunnel. Nadere uitwerking van de tunnel is essentieel om een definitieve tracékeuze te maken. Meer informatie over de mogelijke tracés van de stadsverwarmingsleiding is te vinden in de bijlagen.*

**Blz. 116** *5.6 Verlengde Graadt van Roggenweg*

*De Verlengde Graadt van Roggenweg begint bij de tunnelmonden van de Westpleintunnel in het 0+ alternatief en eindigt daar waar de HOV-/trambaan in de gevellijn van het Leeuwensteijngedebouw verdwijnt. Het functioneel ingerichte profiel van de straat wordt begeleid door de veelal nieuwe bouwblokken en bomenrijen. De inrichting van de Verlengde Graadt van Roggenweg is gestoeld op twee werkhypothesen, de Westpleintunnel en het tramtracé. Een aantal stedenbouwkundig vaste punten en ruimtelijke uitgangspunten bepaalt het verloop van het tramtracé en daarmee de indeling van het profiel. Een uitgebreide uitleg is te vinden in het document 'Van Sijpesteijnkwartier en verder'(februari 2009). Het doel is een evenwichtig en levendig profiel te realiseren met functies en entreeruimten in de plinten (5.6a) en een functionele en aangename tramhalte. (5.6b)*

*Ter plekke van de Westpleintunnel wordt een gronddek gerealiseerd van minimaal 1,20 meter, maar optimaal is een gronddekking van 1,50 meter boven het betonnen dek. Bij de plaatsing van bomen moeten goede groeiomstandigheden gewaarborgd worden. (5.6j) De bomenrijen worden voortgezet op de tramperrons. Daar waar het profiel wijkt, wordt een extra bomenrij geplant om de ontstane pleinruimte te benadrukken. Door de verwijding van het profiel eindigt de straat in een pleinruimte, de functionele beëindiging van het profiel wordt op deze manier ruimtelijk versterkt. De HOV-/tramlijn verdwijnt in de trap naar het Forumniveau. De trap creëert een functionele verbinding met het hoger gelegen stationsniveau en zorgt voor lucht en ruimte in het profiel. (5.6k) Het hoge Forum-niveau krijgt een relatie met het maaiveldniveau en daarmee een directe koppeling met het Jaarbeursplein. De doorgang voor de trams en bussen wordt zo smal mogelijk gedimensioneerd en zo vormgegeven dat het duidelijk is dat het hier geen openbare route betreft. (5.6l) De rijbanen zijn van zwart asfalt, identiek aan de Croeselaan. De trottoirs, fietspaden en parkeerplaatsen van klinkers volgens de standaard kern Stationsgebied. (5.6m) Het HOV-/tramtracé wordt bij dubbelgebruik verhard, met beton of asfalt. Indien de expeditie van het Jaarbeurspleingebouw wordt ontsloten via de Verlengde Graadt van Roggenweg, zal het geheel in pandig plaats moeten vinden. (5.6n) In dat geval moet goed gekeken worden naar gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de kruisingen met fietsroutes. Wat betreft de exacte opbouw van het profiel van de Graadt van Roggenweg dient een aantal zaken nader te worden onderzocht betreffende de profilering*



*en de tunnelmonden van de Westpleintunnel. (5.6o) De tunnelmonden van de Westpleintunnel hebben een grote invloed op het profiel van de Graadt van Roggenweg. Bij de herprofilering van de Graadt van Roggenweg in een volgende planfase, in combinatie met een verder uitgewerkte Westpleintunnel-variant, moet een aantal punten verder onderzocht worden.*

*Raadsbrief: brief van het college van B&W aan de raad.*

*Commissiebrief: brief van het college van B&W aan een commissie.*

**Disclaimer**

De gemeente Utrecht heeft deze besluitenhistorie met zorgvuldigheid samengesteld, maar sluit fouten niet uit. Aan deze besluitenhistorie kunnen geen rechten worden ontleend en de gemeente aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele omissies. Opmerkingen en suggesties zijn van harte welkom.

## Bijlage 2: Omgevingsanalyse

De omgevingsanalyse (ook wel genoemd: stakeholdersanalyse) is gemaakt door: Rutger Siderius (projectleider ontwikkelingsvisie), Jacqueline van Gils (projectleider omliggende openbare ruimte), Ida Thoenes (assistent-wijkmanager West), Moniek van der Sanden (communicatieadviseur).

In onderstaande tabel staan alle partijen opgesomd die uit de analyse naar voren kwamen als belangrijke gesprekspartners in de fase tot vaststelling ontwikkelingsvisie door b & w. Dit zegt dus nog niks over de overige partijen en het brede publiek die we uiteraard informeren over het proces en het uiteindelijke besluit. Ook zegt het nog niks over het traject ná vaststelling.

Legenda letters tweede kolom:

G = grote, belangrijke actor

M = middelgrote actor

K = kleine, minder belangrijke actor

### GROEP 1: EXTERN

Stakeholder		Rol (irt ontw.visie)	Belang / positie t.o.v. plannen
<b>Ontwikkelpartners</b>			
BRU	G	Eigenaar traminfrastructuur	BRU is vooral een belangrijke partner als er (in de loop van '10) gekozen wordt voor doortrekken van de tram via de westelijke variant. Dan loopt de tram óver het Lombokplein. Hun belang is dat hun tramvisie overeind kan blijven / niet onmogelijk gemaakt wordt.
NS Poort	M	Eigenaar en ontwikkelaar v Sijpesteijnkade	Visie moet aansluiten op stedenbouwkundige visie NS Poort van Sijpesteijnkade (wordt zomer '10 verwacht)
ING REIM	M	Eigenaar (KFN-gebouwen + Hojel 1 en 2) en mogelijk ontwikkelaar WTC	Sypesteyngebouw ligt tegen gebied ontwikkelingsvisie aan. Geen problemen te verwachten.
Breevast	M	Eigenaar NH Hotel	Westpleintunnel loopt onder gebied Breevast door. Belang is dat NH-hotel tijdens aanleg kan blijven functioneren
Bouwfonds	M	Ontwikkelaar Kop van Lombok / geïnteresseerde in ontwikkeling Lombokplein	Vanuit de ontwikkelgroep Lombok Centraal is aangegeven dat Bouwfonds middelen beschikbaar heeft gesteld voor het opstellen van een visie rondom het Lombokplein

<b>Huidige bedrijven / ondernemers</b>			
Park Plaza hotel	G	Eigenaar	Is gebaat bij deze ontwikkelingen voor 'zijn voordeur' (is tenslotte verbetering gebied), maar wil tijdens uitvoering zo min mogelijk overlast hiervan ondervinden.
Mitros	G	Eigenaar Leidsche Poort en deel Hagelbuurt	Belang van Mitros is dat hun toekomstvisie Hagelbuurt past binnen de ontwikkelingsvisie. Verwachting is dat zij nu nog geen plannen hebben hiermee.
Bureau Dagloon (DMO is eigenaar?)	M		
Winkeliers/ondernemers Kanaalstraat / Damstraat	M		Winkeliers hebben commercieel belang. Ze zullen positief zijn over de verlenging van de Kanaalstraat richting centrum (meer aanloop, betere verbinding), maar negatiever staan t.o.v. de extra winkels die er mogelijk komen op het Lombokplein.
<b>Bewoners(organisaties)</b>			
Wijkraad west en wijkaad binnenstad	G	Vertegenwoordigt belangen bewoners, adviseren aan bestuur	
Ontwikkelgroep Lomlok Centraal (Molenerf de Ster, Trek Lombok door tot het spoor, Bevaarbare Leidsche Rijn, Geldmuseum Heemschut, Stadsherstel, Schuttevaer, Bewonersgroep Leidsewege, Oud-Utrecht, Cuypersstichting, Bewoners van Munt en Hommel, ULU Moskee, winkeliersvereniging Lombok, Lombox, Stichting Maanzaad, Stichting Klank, wijkraad west)	G	Vertegenwoordigt diverse belangengroepen en personen	<p>Algemeen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• herstellen, verbinden, betekenis geven</li> <li>• aansluiting Lombok – station/centrum</li> <li>• trek Lombok door tot het spoor</li> <li>• een bevaarbare Leidsche Rijn</li> <li>• inpassing HOV, ander verkeer, tram (om zuid)</li> <li>• ondertunneling Westplein + mond bij Daalsetunnel</li> <li>• inpassing Van Sijpesteijnkade + passende functies</li> <li>• haalbaar en ook nodige financiën geregeld</li> <li>• gezond en duurzaam</li> <li>• werken met een WER = wijk effect rapportage</li> <li>• heldere planning en werkbare 'tussenstappen'</li> <li>• ook tijdens de verbouwing leefbaar &amp; veilig!</li> </ul> <p>Lombokplein zelf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een mix van wonen, diensten, horeca, winkels</li> <li>• als versterking Lombok = cultuur (UCK!), eco, ed</li> <li>• dus geen standaard 'keten'-kwaliteit &amp; schaal</li> <li>• maat 'Neude', met ruimte, groen, kunst</li> <li>• wonen en ingangen aan straat &amp; plein</li> <li>• blokken 3-6 hoog, gesloten, 'binnentuin'</li> <li>• geldt óók bij Park Plaza + gevel zuidoever LR</li> <li>• (daar wel medium toegestaan = niet verplicht...)</li> <li>• passende toekomst Hagelbuurt en Park Plaza?</li> </ul>
Overige omwonenden	K	Woningeigenaren,	Waarborgen functionaliteit en kwaliteit

(Croeselaan, Van Sijpesteijnkade, Graadt van Roggenweg, Lombok, Hagelbuurt), al dan niet via VVE's		huurders	
<b>Overige betrokkenen extern</b>			
Algemene belangengroepen (fietsersbond, rover, solgu, etc.)	K	Belangengroepen gebruikers	Belangen vertegenwoordigen groepen gebruikers (fietsers, reizigers, gehandicapten, blinden/slechtzienden etc)
Reizigers	K		Zo snel mogelijk / ongestoord van A naar B kunnen komen in een prettige, leefbare omgeving
Overige inwoners en ondernemers Utrecht en andere geïnteresseerden	K		
Pers	M	Opinie	

## GROEP 2: INTERN

Stakeholder		Rol	Belang / positie t.o.v. plannen
POS – projectleiders openbare ruimte west, conditieleiders, etc.	G		
Overige medewerkers POS	K		
Wijkbureau west	M		
SO – Projectleiders kop lombok, vertramming, HOV, ALU, etc	M		
College b en w	G		Is nog lastig iets over te zeggen omdat nog niet bekend is hoe college eruit ziet na verkiezingen. Maar we kunnen ervan uitgaan dat college positief staat tov visie en hechten ze waarde aan komst westpleintunnel
Hulpdiensten – Brandweer, GHOR, politie, etc.			

## GROEP 3: POLITIEK

Stakeholder		Rol	Belang / positie t.o.v. plannen
-------------	--	-----	---------------------------------

Rijk - ministerie V&W		Subsidieverstrekker	Doorstroming verkeer, minder luchtverontreiniging
Provincie			
Raadscommissie S&R	G		Voortgang plannen, goede aansluiting Lombokplein op Lombok en station, reservering geld fase 2
D66			
GroenLinks			
VVD			
CDA			
PvdA			
Christenunie			
Leefbaar Utrecht			

## Bijlage 1: financieel overzicht

In onderstaande tabel zijn de verschillende deelbudgetten weergegeven. De kosten van de verschillende visies moeten minimaal voldoen aan de hierin aangegeven budgetten.

Deelproject	Bouwkosten	VAT-totaal	uitgegeven
Westpleintunnel	€ 37.000.000	€ 5.500.000	€ 100.000
Lombokplein eo (maaiveld westpleintunnel) <sup>1, 2</sup>	€ 5.300.000	€ 950.000	
HOV-banen Westplein eo <sup>3</sup>	€ 2.300.000	€ 274.000	

<sup>1</sup> de volgende deelprojecten maken hier onderdeel van uit:

- maaiveld Westplein
- Lombokplein eo
- Leidse Rijn fase 2

<sup>2</sup> Dit betreft een deelproject uit fase 2, de hiervoor geraamde kosten zijn niet gedekt. Onderdelen C1 (20%), C2 en C3 (50%) uit IBU raming Masterplan Stationsgebied. NB. De kostenraming zal geactualiseerd moeten worden op het moment dat er een nieuw plan ligt.

<sup>3</sup> Dit is exclusief brug over de Leidse Rijn

De bouwkosten voor de HOV-baan en de Westpleintunnel betreffen taakstellende budgetten. Voor beide deelprojecten geldt dat de ontwikkelvisie moet aantonen dat de voorkeursvarianten voor de Westpleintunnel en de HOV-baan binnen het genoemde budget te realiseren zijn.

### ***Kosten opstellen ontwikkelvisie***

Veel energie in het opstellen van de ontwikkelvisie zal gaan zitten in het voeren van gesprekken met de betrokken partijen en het vastleggen van de eisen en wensen. Voor het opstellen van de visie zelf en de inpassing van de infrastructuur binnen de visie zullen specialistische diensten moeten worden ingekocht; dat betreft:

- Stedenbouwkundige voor het opstellen van de ontwikkelvisie
- Tunnelexpert/kostendeskundige voor het vertalen naar consequenties en eisen voor de tunnel
- Verkeerskundige/ontwerper voor het inpassen van de infrastructuur

Inschatting benodigde middelen opstellen ontwikkelvisie

Stedenbouwkundig bureau: € 35.000

Ingenieursbureau (tunnelexpert, kostendeskundige, tunnelveiligheidsexpert): € 30.000

SO-verkeer, OOR verkeersontwerp: € 10.000

**Totaal kosten ontwikkelvisie: € 75.000**

Het voorstel is om de kosten van de ontwikkelvisie te dekken uit de VAT-kosten Westpleintunnel. Hiervoor is voor het IPvE/FO een budget beschikbaar van ca € 180.000. De geraamde kosten, inclusief reeds uitgegeven kosten blijven dan nog binnen het oorspronkelijke budget voor het IPvE/FO van de Westpleintunnel.