

Burgemeester en Wethouders**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht**Telefoon** 030 – 286 10 00 **Fax** 030 – 286 12 24**www.utrecht.nl**

Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	R.Siderius/ Y. Faber	Datum	15 mei 2012
Doorkiesnummer	030 – 286 9612	Ons kenmerk	12.041122
E-mail		Onderwerp	Voorlopig ontwerp Stationsplein oost
Bijlage(n)	Zie onderaan	Verzonden	15 mei 2012
Uw kenmerk			
Uw brief van			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte leden,

Bij brief van 3 november 2010 informeerden wij u over het integraal programma van eisen/ functioneel ontwerp Stationsplein oost¹. Vanwege het belang van beide Stationspleinen en de samenhang daartussen, voegden wij een achtergrondnotitie bij die inging op een aantal aspecten rond die pleinen.

Wij stelden daarin dat er nog een aantal zaken in de fase van voorlopig ontwerp moesten worden opgelost. Naar aanleiding van de bespreking in de raadscommissie van 11 januari 2011 deed de wethouder Stationsgebied de toezegging bij het voorlopig ontwerp de integraliteit zichtbaar te maken waarbij het beheer en de sociale veiligheid een belangrijke rol spelen.

Bij brief van 15 februari 2011 informeerde de wethouder u over de verdere plan- en besluitvorming van Stationsplein oost.

Wij kunnen u berichten te hebben ingestemd met het voorlopig ontwerp Stationsplein oost, inclusief de oplossing voor de nood- en hulpdiensten en de bouw van het Zuidgebouw.

Daarnaast hebben wij een besluit genomen over twee andere onderwerpen die met Stationsplein oost te maken hebben, nl. de businesscase fietsparkeren inclusief de pilot aan de westkant van het Stationsgebied en het definitieve bouwplan Catharijneknoop. De samenhang met de businesscase fietsparkeren heeft te maken met aantallen fietsparkeerplaatsen en de investering voor OV-terminal gerelateerde fietsparkeergarages. De samenhang met de Catharijneknoop is vanwege het bestemmingsplan, planning en de afronding van privaatrechtelijke onderhandelingen. Over beide onderwerpen informeren wij u met afzonderlijke brieven.

Omdat het onderwerp Stationsplein oost veel aspecten heeft en uitermate complex is, hebben wij een notitie bijgevoegd waarbij de volgende onderwerpen aan de orde komen:

1. architectenkeuze/ essentie van de opgave
2. integraal beeld (van Moreelsepark naar het Smakkelaarsveld)
3. duurzaamheid
4. fietsparkeren
5. bereikbaarheid nood- en hulpdiensten +1 niveau

¹ onder Stationsplein oost zijn ook de Nieuwe Stationstraat en de twee routes naar de binnenstad begrepen.

6. expeditie
7. toegankelijkheid
8. tijdelijke bereikbaarheid van de verschillende modaliteiten
9. beheer en sociale veiligheid
10. overige aspecten :
 - a. Noordgebouw/ Zuidgebouw
 - b. Openbare toiletvoorziening
 - c. Aansluitingen diverse projecten (Rabobrug, Uithoflijn, Catharijnesingel)
11. adviezen/ reacties
12. planning

Raadsuitspraken

De pleinen ter weerszijden van de OV-terminal zijn vanaf de beginfase van de planvorming over het Stationsgebied, onderwerpen geweest waar de raad zich over heeft uitgesproken. De drie belangrijkste raadsuitspraken waren de volgende.

1. Amendement Open Stationspleinen (2003 A75):

"Besluit om de referendumuitslag te respecteren, door het plan zodanig te wijzigen dat de Stationspleinen grotendeels onbebouwd blijven, waarbij aandacht besteed wordt aan de ruimtelijkheid van de Stationspleinen".

2. Motie (Stationsplein/Stationstraat oostzijde (2004, M 91))

"Spreekt als haar mening uit dat het te realiseren vastgoed op de, in de overwegingen genoemde, bouwvlek in oppervlakte zodanig dient te worden verminderd dat er:

- Op straatniveau een zichtlijn ontstaat vanaf het Smakkelaarsveld naar de ingang van het nieuwe station;
- De geplande Stationstraat naast het Gildenkwartier aanmerkelijk wordt verruimd ten opzichte van de geplande breedte van 33 meter;

De in de bouwvlek geplande binnentuin direct grenst aan de Stationstraat en op deze wijze een geïntegreerd onderdeel van de openbare ruimte ter plaatse vormt.

3. Motie fietsflat blijft fietsflat (2011, M 064)

"Wanneer het Bestuur Regio Utrecht met het vertramingsbesluit € 4 miljoen aan de P&R Uithof, bij de voorjaarsnota 2012 dit bedrag binnen het meerjarenperspectief Bereikbaarheid en Luchtkwaliteit te bestemmen voor de grondexploitatie Stationsgebied, ter vervanging van de eerdere "optimalisatie", waarmee de mogelijkheid van een fietsflat kwam te vervallen. Daarmee de locatie fietsflat beschikbaar te houden voor een mogelijke uitbreiding van het fietsparkeren in de toekomst".

Zowel amendement als moties zijn een belangrijke leidraad geweest voor de ontwikkeling van de plannen. In de achtergrondnotitie over de pleinen (november 2010) is ingegaan op de ontwerpen van beide pleinen en de overeenkomsten en verschillen.

Wij kunnen stellen dat met dit VO volledig recht is gedaan aan het amendement Open Stationspleinen.

Wat betreft motie Stationsplein/ Stationstraat uit 2004 het volgende.

Uit het beeldkwaliteitsplan blijkt dat er duidelijke zichtlijnen zijn vanuit Stationsplein oost van en naar het Smakkelaarsveld en het Moreelsepark.

Het voorliggend ontwerp Stationsplein oost gaat uit van een volledig ander concept voor de Nieuwe Stationstraat dan waar in het Masterplan van werd uitgegaan. In het huidige ontwerp is er geen plaats meer voor autoverkeer,

waarmee de ruimtereservering is komen te vervallen. Het primaat is gelegd bij de fietser en de voetganger. Vanuit stedenbouwkundige, optimaal ruimtegebruik en programma overwegingen is 33 meter dan een te ruime maat. Ter vergelijking: 33 meter is de breedte van gevel tot gevel aan de Oudegracht. Het vernieuwde Vredenburg noord wordt 35 meter breed; de Potterstraat is 25 meter breed.

Wat de meest optimale straatbreedte voor de Nieuwe Stationstraat moet zijn, is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het Noordgebouw en de wens om een levendig straatbeeld te krijgen met aantrekkelijke functies in de plint op maaiveld. In het bestemmingsplan wordt de definitieve maatvoering geregeld.

Wat betreft motie "fietsflat blijft fietsflat" het volgende.

De overwegingen voor deze motie waren de volgende:

- voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fietsers bij openbaar vervoer knooppunten zijn essentieel in het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
- weinig tot geen alternatieve plekken voor fietsparkeren die de weinige open en groene plekken in het gebied niet verder onder druk zullen zetten.

.

Wij kunnen hierover het volgende onder uw aandacht brengen.

1. aantallen fietsparkeerplaatsen

Met de gemeenteraad zijn wij van mening dat er voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fietsers bij openbaar vervoer knooppunten moeten zijn.

In de oorspronkelijke prognoses van het OV-terminal gerelateerde fietsparkeren is van meet af aan uitgegaan van 22.000 fietsparkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Deze aantallen zijn gebaseerd op de groei van het openbaar vervoer, inclusief het daarbij behorende fiets- en parkeervervoer tot 100 miljoen passagiers (thans 55 miljoen). Bij het definitief ontwerp van de OV-terminal in 2006 gingen de plannen nog uit van de SUNIJ-lijn² met een aanlanding aan de westkant en het busstation aan de oostkant. Daarop is de verdeling van het aantal fietsparkeerplaatsen tussen oost en west gebaseerd. In 2010 is evenwel besloten aan de oostkant van de OV-terminal, de Uithoflijn in te passen en de plannen zodanig aan te passen dat de SUNIJ-lijn na 2018 is door te koppelen naar de Uithoflijn. Het grootste gedeelte van het busstation gaat als gevolg daarvan, naar de westkant. Fietsparkeerplaatsen zijn vooral gerelateerd aan trein en bus. Tram en fiets hebben een minder sterke band met elkaar. Nu er een nieuwe tramlijn bijkomt aan de oostkant van de OV-terminal en de SUNIJ lijn wordt doorgekoppeld, zal het aantal fietsparkeerplaatsen aan de oostkant - op basis van de meeste reële schattingen³ - niet verder toenemen.

Het huidige aantal geplande fietsparkeerplaatsen aan de oostkant (12.500 in de fietsparkeergarage onder Stationsplein oost en 1.500 in de Noorderstalling) volstaan.

Mochten er - tegen alle verwachtingen en prognoses in - toch meer fietsparkeerruimte aan de oostzijde nodig blijken, zijn er verschillende alternatieve plekken om tot uitbreiding te komen. Deze gaan niet ten koste van groen. Korthedshalve verwijzen wij naar punt 4 van de bijgevoegde notitie en de rond 22 mei 2012 toe te sturen brief met bijlagen over de businesscase fietsparkeren.

2. stedenbouwkundige overwegingen

In het Masterplan Stationsgebied uit 2003 is dit gebied aangegeven als studiegebied. In het Structuurplan uit

² SUNIJ -lijn is de Sneltram van Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein)

³ onderzoek AT-Osborne, juli 2011

2006, is het Noordgebouw als bouwvlek aangegeven en het Zuidgebouw als studiegebied opgenomen. Het VO Stationsplein oost inclusief het beeldkwaliteitsplan tonen aan dat beide gebouwen belangrijk zijn voor de stedenbouwkundige samenhang en opzet.

Beide geplande gebouwen zorgen voor een buffer tussen spoor en straat en dragen bij aan de beleving van het Stationsplein oost als plein en zorgen voor levendigheid aan beide zijden van de straat. Beide locaties zijn uiterst aantrekkelijk (centraler in Nederland kan niet). Bovendien zijn beide locaties verdienlocaties van de gemeente.

3. bouwmogelijkheden versus reservering

Voor het Zuidgebouw geldt dat het besluit om iets wel of niet te bouwen, nu moet worden genomen. Een reservering openhouden tot de ontwikkelingen zijn uitgekristalliseerd, betekent feitelijk niet bouwen. In 2015 start de bouw van het nieuwe bus/tramstation aan de oostzijde. Bouwen boven een bus/tramstation, dat in gebruik is, is daarna geen haalbare optie meer.

4. NS heeft interesse geuit in deze locatie. NS wil hier een kantoorgebouw realiseren voor eigen gebruik in combinatie met verhuur voor bijzondere kantoorconcepten.

Wij hopen u met bovenstaande argumenten te hebben overtuigd dat het vasthouden aan de motie, de verdere ontwikkeling in de weg staat.

Verdere planning

De planning luistert vanwege de onverbreekelijke samenhang met de vernieuwing van de OV-terminal, Hoog Catharijne en de openbare ruimte (fietsparkeergarage) uitermate nauw. Zodra de planning uitloopt, heeft dat directe gevolgen voor alle andere projecten (met verdere domino-effecten).

Hoe eerder Stationsplein oost gerealiseerd is, hoe beter dat uitpakt op de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied. De tijdspanne van de tijdelijke situatie moet vanwege de grote reizigersstromen, zo kort mogelijk zijn. Onderstaand is de planning voor de projecten in het gebied aan de oostzijde van de sporen weergegeven.

activiteit	2011				2012				2013				2014				2015				2016	2017	2018								
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4															
VO	■																														
DO					■																										
voorbereiding realisatie					■				■																						
conditionering (verwijdering tram, taxiplatform en sanering)					■				■				■																		
realisatie 1ste fase Stationsplein-oost									■				■				■														
verleggen loopstromen, sloop stationstraverse													■				■														
realisatie 2de fase Stationsplein-oost																	■				■										
realisatie maaiveld Nieuwe Stationsstraat																					■				■						

Bestemmingsplan

Stationsplein oost maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Nieuw Hoog Catharijne, ook wel bestemmingsplan 2 genoemd. Dit bestemmingsplan gaat over de Catharijneknoop, het bestaande Hoog Catharijne en Stationsplein oost en de nieuwe Stationstraat. Wij verwachten dit bestemmingsplan in de zomer van 2012 ter visie te kunnen leggen. In verband met de hierboven vermelde planning, is vaststelling van dit bestemmingsplan in de gemeenteraad in het najaar van 2012 van cruciaal belang.

Wijziging Structuurplan

Bij eerdere gelegenheid heeft het raadslid Beerlage aandacht gevraagd voor een raadsbesluit in verband met de wijzigingen ten opzichte van het Masterplan en het Structuurplan.

Bij brief van 15 februari 2011 hebben wij aangegeven alle kleine en grotere wijzigingen van het in december 2006

vastgestelde Structuurplan Stationsgebied, in één keer inzichtelijk te maken en aan te geven wat de juridisch planologische betekenis daarvan is. Over deze materie kunt u na de zomer 2012 een notitie van ons verwachten.

Financiën

De realisatie van Stationsplein oost is een duidelijk voorbeeld van publiek private samenwerking. Het gaat om een cofinanciering tussen verschillende partijen. Het overgrote deel van de investering wordt betaald door ProRail en Corio.

De business case Stationsplein oost bestaat uit de kostenraming voor het plein, fietsenstalling, expeditie en het maaiveld en sluit op een bedrag van ca. € 60 miljoen. Tegenover de kosten staan verschillende bijdragen: de grondprijs van Corio, budgetten van ProRail (onder andere OV-T, bijdrage Beter Benutten, Kiss&Ride, pleinopgangen) en de gemeentelijke investeringsmiddelen voor fietsparkeren ad € 5 mio. Dit bedrag is aangemeld in het kader van de Voorjaarsnota. Indien dit bedrag beschikbaar komt, is sprake een sluitende businesscase. Voor wat de laatste bijdrage betreft, ligt er een relatie met de businesscase fietsparkeren. Korthedshalve verwijzen wij daarnaar. Voor wat de laatste bijdrage betreft, ligt er een relatie met de businesscase fietsparkeren. Korthedshalve verwijzen wij naar de brief over fietsparkeren.

De precieze invulling van de bijdragen vertoont in deze fase nog onzekerheden; er is een saldo van de business case met een bandbreedte van + € 3 mio tot - € 4 mio. Deze bandbreedte is op dit moment acceptabel. Met een taakstellende besparing op dak en openbare ruimte en een optimalisatie van de opbrengsten (zoeken naar aanvullende vastgoed mogelijkheden aan de randen van het plein, in de fietsenstalling en op maaiveld) is een sluitende business case bij het DO haalbaar.

Communicatie

Het Stationsplein oost / Nieuwe Stationstraat is in nauwe samenwerking met de partners (ProRail, NS, Corio en Gemeente) tot stand gekomen.

Vanwege de complexiteit van de logistieke uitdagingen, de verschillende eigendomsposities, de stedenbouwkundige opgave, de bouwcomplexiteit is er in deze fase gekozen voor gerichte en beperkte participatie.

Raadplegen en informeren

Met de wijkraden Binnenstad, West en Zuidwest is verschillende keren gesproken over de planvorming. Daarnaast is hen het concept VO voorgelegd en besproken.

De adviesgroep Fiets (ProRail, NS Fiets en Gemeente), aangevuld met de Fietsersbond hebben expliciet meegedacht/gekeken bij de logistieke uitdaging van de fietsenstalling en daarbij behorende toeleidende routes. Op hun advies is het logistieke loop/fietsstromen onderzoek uitgevoerd. Het belangrijkste aandachtspunt van de adviesgroep betreft de ontsluiting van de fietsparkeergarage aan de noordzijde (vanaf Smakkelaarsveld) en het hellingspercentage van het fietspad vanuit de Van Sijpesteijntunnel (5%). De adviesgroep adviseert een ontsluiting op -1 niveau vanaf de Van Sijpesteijntunnel. Dat zou betekenen dat het fietsverkeer vanaf de Sijpesteijntunnel via een ondergrondse verbinding, de fietsparkeergarage inkomt. Dat vinden wij uit sociale - en financiële overwegingen onwenselijk.

Ook wil de adviesgroep op deze hoofd fietsroute een maximaal hellingspercentage van 4%. Gelet op de verschillende dwangpunten o.a. door de Uithoflijn en omliggende bebouwing, moeten wij vasthouden aan het hellingspercentage van 5% (is nu ook het geval).

Het ontwerp is uitgebreid aanbod gekomen in het overleg belangengroepen toegankelijkheid Stationsgebied op 12 december 2011. Hierin zitten o.a. Fietsersbond, Vidijs Studentenunie, Viziris, Cosbo, Solgu, Rover). Daarbij is o.a.

aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van het plein, bijvoorbeeld de capaciteit van de liften. In het definitief ontwerp worden deze zaken uitgewerkt.

Met de Fietserbond is nog apart overlegd over de stalling zelf. Belangrijkste commentaar is het resterende kruisende autoverkeer met de fietsstromen. De fietsgroep blijft betrokken bij de uitwerking van de verder plannen en optimalisaties in de fietsenstalling.

Ons besluit over het ontwerp is via de reguliere middelen (persbericht, website cu2030.nl, Infocentrum Stationsgebied, publicatie CU update in het Stadsblad en NL 30, digitale nieuwsbrief, twitter) bekend gemaakt. Ook hebben wij dit onderwerp aangemeld voor een raadsinfoavond. Daarnaast besteden we op 23 juni 2012 tijdens de Dag van de architectuur uitgebreid aandacht aan dit ontwerp.

Tenslotte

Met dit voorlopig ontwerp is een aanzienlijke kwaliteitsverbetering bereikt ten opzichte van het ontwerp uit 2010. Daarbij zijn belangrijke kwesties, waaronder de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten opgelost. Partijen zijn erin geslaagd één van de meest intensieve Stationsgebieden die Nederland kent, een nieuwe toekomst te geven waarbij een plein wordt gerealiseerd met de omvang van de Neude. De duizenden fietsen die hier dagelijks worden gestald, zijn allen ondergebracht in de grootste fietsparkeervoorziening van Nederland. Er ontstaat een levendige plint die zorgt voor een aantrekkelijke entree van en naar het station.

Van de totale kosten van € 60 miljoen, wordt van de gemeente een beperkte bijdrage gevraagd (€ 5 miljoen, te regelen bij de Voorjaarsnota).

Zowel het Kwaliteitsoverleg (met daarin de rijks- en spoorbouwmeester) als het Atelier Stedenbouw hebben positief geadviseerd.

Dit ontwerp wordt juridisch vertaald in het bestemmingsplan dat in het najaar ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders

secretaris burgemeester

bijlagen

1. notitie Stationsplein oost met daarbij de volgende bijlagen:
 - a. VO Stationsplein oost en omgeving staat op www.cu2030.nl (alleen digitaal)
 - b. beeldkwaliteitsplan
2. besluitenhistorie