

Toekomstvisie centrum fase 2 Stationsgebied

Voorzitter	Bart Cosijn
Tijd	20.00 – 22.30 uur
Zaal	Restaurant Stadskantoor 11 ^e verdieping
Soort Bijeenkomst:	Informatief
Werkvorm bijeenkomst	Interview
Geagendeerd door:	De raad
Doel van de bijeenkomst	De raadsleden willen het standpunt van de stakeholders horen
Genodigden/ Presentatoren	Stakeholders
Aanmeldingen stakeholders met bijdrage	<p>Godfried de Graaff</p> <p>Ed Landsmeer, comité van Zijstweg en bewoner</p> <p>Paul Wesselink, Commissaris VvE Gildeveste / bewoner</p> <p>Marieke Renou, Ben Nijssen en Hans Dortmund, wijkraad Binnenstad</p> <p>Fred Dekkers, voorzitter Wijkraad West</p> <p>Guus Haest, Ontwikkelgroep Lombok Centraal</p> <p>Jacques Blommendaal, Stichting Centrummanagement Utrecht (CMU)</p> <p>Marij Nielen, Stichting Maanzaad (pdf)</p> <p>Marianne Wesselo, Corio Nederland (pdf)</p> <p>Aubrey Rauwerda, Park Plaza Utrecht (pdf)</p> <p>VCOG (Vereniging van eigenaren Commercieel Onroerend goed Utrecht Centrum) (pdf)</p> <p>Ilke van Engelen, Ontwikkelgroep Lombok Centraal (pdf)</p>
	<p>Overige aanmeldingen;</p> <p>Anton Verbunt, MKB Nederland, MKB NL / VNONCW / POU</p> <p>Remco Jutstra, bewoner Bankplein</p>
Portefeuillehouder(s)	Everhardt
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Marlies Smeets, Mieke Tiwon en Karlijn de Wit
Programma	<p>20.00 uur: Welkom</p> <p>20.10 uur: Toelichting opzet avond;</p> <p>20.15– 20.45 dilemma 1; vier interviews stakeholders</p> <p>20.45 – 21.15 uur: dilemma 2: vier interviews</p> <p>Pauze</p> <p>21.30 – 22.00 uur : dilemma 3: vier interviews</p> <p>22.00 – 22.30 uur : overige stakeholders kort aan het woord en afronding</p>
Vervolg	T.z.t behandeling commissie Stad en Ruimte

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

Het college van burgemeester en wethouders heeft de raad voorgesteld de Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a Healthy Urban Boost' vast te stellen als kader voor de structuurvisie fase 2 Stationsgebied. Voordat de raad hierover gaat debatteren en besluiten, staan er drie raadsinformatieavonden gepland. Voor de eerste bijeenkomst op 22 april heeft de raad stakeholders gevraagd de kernpunten van hun reactie op de visie op één A4 te zetten. Op de avond wordt er op drie dilemma's ingezoomd, door middel van het stellen van verdiepende vragen. U bent welkom als toehoorder

Bijdragen;

Godfried de Graaff

Mijn reactie op de visie:

Centrum Leidsche Rijn ligt zeer goed ontsloten aan de A2. Het toekomstig centrum van Leidsche Rijn is met een treinverbinding ook prima verbonden met het centrum van de Utrecht, slecht 4 minuten met de trein.

Welke rol speelt het centrum Leidsche Rijn binnen de visie?

Is een deel van het autoparken bestemd voor het centrum Utrecht en Jaarbeurs niet hierheen te brengen?

In de visie wordt gesproken over aansluiten op bestaande karakteristieken. Waarom staat dan nu de karakteristieke Sijpesteijnkade op de slooplijst?

Prima plan om de rol van de auto terug te dwingen voor het Centrum Utrecht West. Betekent dit nu ook dat er voor het nieuwe programma kantoren en wonen geen parkeernorm gehanteerd wordt?

Ed Landsmeer, comité van Zijstweg en bewoner F v.Vlissingenkade

Ik wilde mij hierbij aanmelden voor deze avond, of ik de uiterlijke tijd haal kan ik nu niet voorspellen omdat ik uit mijn werk in Terneuzen moet komen.

toch wil ik een uiterste inspanning leveren om dat ik ook wel het belang hier van inzie.

Gezien de reacties stakeholders mee geleverd in de mail van Peter v/d Akker is een eensluidend geluid niet egt waar te nemen.

Of het nu een 'a Healthy Urban Boost'; of Gezonde verstedelijking heet je raakt in het document Toekomstvisie Utrecht Centrum al gauw de weg kwijt.

Benchmark of ijkpunt, kernpunten heb ik nu nog niet op een rijtje of het moest zijn dat de werkelijkheid dit document al inhalen.

Vriendelijke groeten

Paul Wesselink, Commissaris VvE Gildeveste / bewoner stationsgebied

Geachte heer, mevrouw,

Langs deze weg wensen wij (bewoners stationsgebied / VvE Gildeveste) aan te geven met 2 personen aanwezig te zijn op de raadsinformatie avond. Daarnaast wensen wij de volgende bijdrage aan de discussie te leveren:

Afgelopen week heeft de gemeente Utrecht de structuurvisie voor de tweede fase stationsgebied gepresenteerd. Hierin geeft het college aan verder te gaan met het terugdringen van het (auto)verkeer en wenst andere modaliteiten veel meer ruimte geven (watertaxi's over de Leidse Rijn, kabelbaan over de centrumboulevard bijvoorbeeld). Vanaf de grote parkeerterreinen aan het Merwedekanaal (6500 plaatsen) moet het mogelijk zijn binnen een minuut naar het Vredenburgplein te reizen.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Wij willen hier allereerst aangeven dat wij ons als bewoners van het stationsgebied opnieuw gepasseerd voelen als het gaat om ingrijpende besluiten aangaande ons woongebied. Ook aan de oostkant was dit reeds het geval, wat heeft geleid tot een hinder van minimaal 10 jaar en het veel te laat aanhaken van bewoners. Deze structuurvisie raakt onze belangen op 2 punten, op het gebied van het Smakkelaarsveld en onze bereikbaarheid.

Ten aanzien van het Smakkelaarsveld is bij het sluiten van de exploitatie Bibliotheek ++ is de financiering voor aanleg van het aangrenzende deel van de Leidsche Rijn en het parkgebied weggefallen. Hierdoor zal het gebied pas later worden ontwikkeld. Wij zijn van mening dat ons park, dat 8 jaar misbruikt is geweest als fietsenstalling en bouwplaats, terug moet komen, en wel zo snel mogelijk. Het is altijd een park geweest, waardoor er van ene financieringsvraagstuk geen sprake kan zijn.

Daarnaast wordt onze bereikbaarheid opnieuw bedreigd. De raad wordt gevraagd nu al een besluit te nemen over de Van Zijstweg en het Westplein om deze te reduceren tot allebei 2x1 rijstrook. Hierbij wordt een belangrijk uitgangspunt van het Masterplan stationsgebied, het ontsluiten van de oude Binnenstad met een stevige kwalitatieve verbinding (Westpleintunnel), losgelaten. In plaats daarvan wil men andere alternatieven veel meer ruimte geven (watertaxi's over de Leidse Rijn, kabelbaan/monorail over de centrumboulevard bijvoorbeeld). Vanaf de grote parkeerterreinen aan het Merwedekanaal (6500 plaatsen) moet het mogelijk zijn binnen een minuut naar het Vredenburgplein te reizen.

Als jarenlange gebruikers en bewoners van het stationsgebied zijn wij van mening dat de gedachte om via lucht en water bezoekers van de Overste den Oudenlaan naar de oude Binnenstad creatief is edoch niet realistisch is. Dit geld kan beter in een verdiepte wetsplein variant worden gestoken. Het op kortere termijn reduceren van met name het Westplein tot allebei 2x1 rijstrook staakt haaks op het streven om te komen tot een robuuste oplossing voor het verkeer in het stationsgebied. Na de herinrichting van Paardenveld, het aanbrengen van de verkeersknijp op de Weerdsingel, een autoluw Pijlsweerd, verkeersdrempels op de Vleutenseweg, een toekomstige verkeersknijp op de Catherijnesingel is dit de enige route om bij onze bewoning te komen. Deze route is al zéér verkeersintensief. Het reduceren van het Westplein tot 2x1 rijstrook vinden ongewenst.

Marieke Renou, Ben Nijssen en Hans Dortmund, wijkraad Binnenstad

Burgemeester en wethouders spreken van: De toekomstvisie Utrecht Centrum (2015 – 2040) De visie beperkt zich tot de 2e fase Stationsgebied, de relatie met de Binnenstad blijft onbesproken. De invloed van de ideeën op de Binnenstad zal groot zijn om niet te zeggen desastreus. Deze visie op fase 2 Stationsgebied kan niet worden vastgesteld zonder een aansluitende visie op de Binnenstad en directe omgeving.

1. De wijkraad Binnenstad is een voorstander van een duurzame stad waarin de fietser en de voetganger voorrang hebben.
2. De ontwikkelingen aan de westzijde van het centrum mogen niet ten koste gaan van de economische ontwikkelingen in de Binnenstad, Wanneer er veel mogelijkheden ontstaan voor het vestigen van winkels aan de westkant, zal dat ongetwijfeld invloed hebben op de Binnenstad waar al veel winkels zijn gesloten. Het was altijd de bedoeling dat het nieuwe centrum West één geheel zou vormen met de historische Binnenstad. In deze toekomstvisie is dat helaas niet meer aan de orde.
3. Het Westplein kan een van de belangrijkste poorten van de Binnenstad worden, maar dan moet die poort wel open zijn,
4. Parkeren bij het Merwedekanaal leidt tot langere reistijden naar de Binnenstad dan direct doorrijden naar de vele parkeergarages in de Binnenstad.
5. Knijpen bij Paardenveld en Graad van Roggeweg leidt tot files op het Westplein, daardoor komt de functie van poort naar de Binnenstad van het Westplein ernstig in gevaar. Daarnaast leidt het knijpen van het

Raadsinformatieavond 14 april 2015

verkeer op de Graad van Roggeweg tot nieuwe routes naar de Binnenstad via Amsterdamsestraatweg en Catharijnesingel. Beide routes zijn ongewenst vanwege een verslechtering van de luchtkwaliteit.

6. Er zijn meerdere verkeersroutes naar de Binnenstad, Een totaalvisie op het verkeer, inclusief Centrum West ontbreekt. Die visie zal er eerst moeten komen alvorens de plannen voor de verkeersstromen in het tweede fase gebied te kunnen omarmen.
7. Hoe moet de grote aanwezige en in ontwikkeling zijnde parkeercapaciteit in het stationsgebied bereikbaar blijven en worden.
8. Minder autoverkeer op het Westplein lukt alleen met een knip bij de Monicabrug en bij de Amsterdamsestraatweg , maar ook dat leidt niet tot een poortfunctie van het Westplein.
9. De Westpleintunnel een belangrijke schakel in de verbinding Westplein – Binnenstad is een stille dood gestorven. Helaas.

Anton Verbunt, MKB Nederland, MKB NL / VNONCW / POU

Wij maken ons zorgen door de plotselinge besluitvorming. Er heeft onvoldoende overleg met het bedrijfsleven plaats gevonden. Er is grote vrees dat er onvoldoende is nagedacht over de forse impact die dit op de bereikbaarheid heeft van de binnenstad. Ongeacht de wijze van vervoer dient men de binnenstad in een redelijke tijd te kunnen bereiken. Bijvoorbeeld binnen 10 minuten op de plaats van bestemming. Parkeren bij het Merwede kanaal maakt dit onmogelijk wat slecht is voor de winkels, bereikbaarheid stadskantoor, mindervaliden en ouderen etc. Gepleit wordt voor flankerende maatregelen die bereikbaarheid in een redelijke termijn van 10 minuten garandeert. Graag gaan wij hierover de dialoog aan met het College. Uitgebreid volgt later maar is ivm onverwachte timing nu nog niet mogelijk.

Fred Dekkers, voorzitter Wijkraad West

Eerste reactie op Toekomstvisie Utrecht Centrum: a Healthy Urban Boost

Een aantrekkelijk perspectief, maar ...

De Toekomstvisie bevat zeker een aantrekkelijke elementen: de keuze voor een vergroot centrum, een gebied voor voetgangers en fietsers, met de auto te gast, wisselwerking tussen het Jaarbeursgebied en de omliggende buurten; herstellen van de waterstructuur, een stevige ambitie op duurzame en gezonde verstedelijking. Maar werk die keuzes consequenter en scherper uit. Veel keuzes: stedenbouwkundig, wat is autoluw, wat is een aantrekkelijk en gezond leefklimaat, wat zijn acceptabele varianten voor de auto-infrastructuur op het Westplein, welke moedige (vooral verkeers-)besluiten gaan we ook echt nemen; zijn autoluw en (beperkte) autobereikbaarheid van het centrum realistisch combineerbaar, prioriteiten/tijdsplanning, zijn nog niet scherp genoeg geformuleerd en financieel onderbouwd. Voor veel van die keuze is nog geen breed politiek en maatschappelijk draagvlak. Voorkom de uitkomst van dit debat dat er halve, onrealistische keuzes gemaakt worden en dat met name op het Westplein jarenlang of uiteindelijk de noodzakelijke en breed gedragen ambities niet waargemaakt worden.

Verbindt West nu

In de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. zijn de begrippen herstellen verbinden herstellen geconcretiseerd voor dit gebied, een nieuw stukje Lombokse binnenstad met een Lomboks stratenpatroon en bebouwing, rondom een levendig veelkleurig plein, langs de bevaarbare Leidsche Rijn, met sterk verbeterde verbindingen voor voetgangers en fietsers (oost-west en noord zuid, versterkt door zichtlijnen), met een binnenstad die autobereikbaar is zonder dat de kwaliteit van het gebied daar onder te lijden heeft. Deze ambities wordt zeer breed gedragen, is al jarenlang een topprioriteit voor Utrecht West, en verdient het ook om expliciet in de toekomstvisie herbevestigd te worden.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Twee realistische varianten

In de ontwikkelvisie zijn twee varianten voor de auto–infrastructuur Lombokplein e.o. uitgewerkt: een tweebaansweg langs de HOV banen, achter de bebouwing rond het Lombokplein om en een lange tunnel van de Graadt van Roggweg naar de Daalsetunnel.

Uit de analyses in het kader van de ‘factfinding’ blijkt dat andere maaiveldvarianten langs het Lombokplein of voor het NH Hotel langs niet verenigbaar zijn met de uitgangspunten van de Ontwikkelvisie, zelfs niet aan de te wettelijke milieunormen (m.n. geluid) kunnen voldoen en op verschillende plaatsen een aanzienlijke barrière blijven voor fietsers en voetgangers.

De twee varianten uit de ontwikkelvisie zijn en blijven de twee realistische varianten voor de eindsituatie.

Westpleintunnel: een investering in de kwaliteit van het gebied

De tunnel is nooit bedoeld om de deur open te zetten naar nog meer autoverkeer richting binnenstad, maar als garantie voor de kwaliteit van het gebied. Als het ongewenste doorgaande autoverkeer en bestemmingsverkeer richting (oostelijke) binnenstad maximaal worden teruggebracht dan moet dit beperkte autoverkeer zo geregeld worden dat het gebied er geen last van heeft. Maar de realistische verwachting is dat de onvermijdbare auto–intensiteit te groot is om de kwaliteit van het gebied te waarborgen. De tunnel zal functioneel een tweebaanstunnel worden, een aanzienlijk ‘knijpen’ t.o.v. de huidige situatie. We hebben er al eerder op aangedrongen te onderzoeken of de tunnel niet eenvoudiger en goedkoper kan dan het huidige ‘ontwerp’ maar dat is helaas nog niet gebeurd.

Wat is autoluw

Een kernvraag in de discussie is de vraag wat is autoluw. De gemeente heeft in het verleden gesproken over maximaal 15.000 auto’s per etmaal. voor de maaiveldvariant. Het aantal van 15.000 komt voort uit de discussie over luchtkwaliteit. Met 15.000 vervoersbewegingen per etmaal zouden bij een tweebaansweg met bomen en bebouwing daarlangs net niet de wettelijke normen voor luchtkwaliteit overschreden worden. Deze auto–intensiteit is acceptabel voor een verbindingsweg als de Cartesiusweg, maar niet voor een autoluwe straat in de binnenstad. Je moet er niet aan denken dat er zoveel auto’s langs het Neude of door de Lange Nieuwstraat gepropt zouden moeten worden.

Daarom heeft de Ontwikkelgroep Lombok Centraal, gevolgd door veel anderen en Wijkraad West gepleit voor of een echt autoluwe maaiveldvariant, 4.000–6.000 auto’s per etmaal, in de vorm van een tweebaans stadstraat achter de bebouwing rond het Lombokplein om naast de HOV baan of een tunnel onder het Lombokplein om de kwaliteit van het gebied te waarborgen.

De toekomstvisie is onduidelijk over wat met autoluw bedoeld wordt en noemt twee referenties: De Burgemeester Reigerstraat en de Catherijnesingel. Maar dat zijn twee nogal verschillende straten. De Burgemeester Reigerstraat is een woon/winkelstraat, een fietsstraat met nog behoorlijk veel autoverkeer (6.000) per dag. De Catherijnesingel kent nauwelijks interactie tussen de weg en de bebouwing (voornamelijk woningen en kantoren) en de auto–intensiteit varieert van de plek van 16.000 bij de Bleekstraat to 5.000 bij Vredenburg.

Onduidelijk is wat autoluw waar in de toekomstvisie betekent. 15.000 op het Westplein/ Lombokplein betekent 20.000 op de Graadt Van Roggweg bij het Merwedekanaal.

De Graadt van Roggweg veranderen in een 30 km stadsboulevard van 15.000 vanaf het Merwedekanaal en bij het Lombokplein een tweebaans stadstraat om de bebouwing heen van 8.000 tot 10.000 auto’s per week (vergeet niet het grote aantal bussen dat daarbovenop over de HOV baan zal gaan rijden) komt iets meer in de buurt van autoluw, maar is nog lang niet de auto–intensiteit van de Nobelstraat, het Neude, Vredenburg of de Springweg.

Autoluw vereist moedige besluiten

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Als je echt autoluw wilt bereiken moet je heel moedige besluiten nemen:

- knip/knijp Moinebrug/Paardeveld
- knip Croeselaan
- ontkoppeling Vleutenseweg - Westplein
- ontkoppeling Amsterdamsestraatweg - Daalsetunnel

Dit zijn alleen nog maar maatregelen om ongewenst doorgaand verkeer door de binnenstad te weren. Dan blijft er nog 15.000 auto's per dag bestemmingsverkeer voor de oostelijke binnenstad over. Als je één van de maatregelen niet doorvoert neemt de auto-intensiteit op het Westplein met ruim 5.000 toe.

De ontkoppeling Vleutenseweg - Westplein is overigens een zeer ingrijpende maatregel voor de autobereikbaarheid van zowel Lombok als Majella/Nieuw Engeland en betekent onder meer dat je waarschijnlijk de verkeerscirculatie in Lombok moet aanpassen (tegengesteld éénrichtingsverkeer in de Damstraat en éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat).

Als je echt autoluw wilt bereiken zul je ook het autoverkeer richting oostelijke binnenstad moeten verminderen en dus de discussie over de capaciteit van de parkeergarages moeten aangaan. Overigens kunnen auto's beter in een garage dan op de gracht staan.

De vraag is bovendien wat het afzien van de route Graadt van Roggweg - Westplein - Daalsetunnel als toegangsweg voor de oostelijke binnen stad voor consequenties heeft voor de autodruk op de PHL, de Cartesiusweg en de Vleutenseweg. We praten nu ook over het Maatregelpakket Utrecht West dat juist de autodruk van de PHL/Cartesiusweg/Vleutenseweg deels zou verschuiven naar de Graadt van Roggweg. Ik ben geen tegenstander van deze maatregelen en discussies. Maar ik zie dat vaak belangrijke punten onderschat worden. Het aandeel autoverkeer in de mobiliteit richting binnenstad is al klein; het verder verkleinen van dat aandeel is steeds moeilijker en duurder. Zelfs bij een relatief klein aandeel auto's in de mobiliteit richting binnenstad, gaat het nog om grote aantallen. Ik begrijp dat het College van B&W een analyse heeft laten maken van wat er gebeurt als je het Westplein echt autoluw (4.000 tot 6000) maakt. Ik ben nieuwsgierig naar de uitkomsten van die analyse, maar ik verwacht dat dit niet te realiseren is zonder op andere plaatsen heel grote knelpunten te veroorzaken.

Er is in Utrecht een beweging naar en veel steun voor autoluw maar zijn er ook ondernemers en bewoners die zeer krachtig blijven pleiten voor autobereikbaarheid. Dit is een maatschappelijke en politieke realiteit die het nemen van noodzakelijke politieke besluiten en het voeren van noodzakelijk discussies niet eenvoudig maakt.

Tussen droom en daad...

Mijn grote angst is dat de ambitie autoluw mooi klinkt maar dat al die noodzakelijke besluiten uiteindelijk niet genomen worden omdat ze technisch ingewikkeld zijn, omdat ze duur zijn en omdat ze politiek/maatschappelijk omstreken zijn en dat straks de uitkomst is dat de tunnel 'opgegeven' is maar er ook geen autoluwe situatie ontstaat, zelfs niet een half autoluwe.

Die vrees wordt aangewakkerd omdat er steeds weer andere varianten aan de orde gesteld worden, al of niet tijdelijk, die nog slechter zijn dan de maaiveld variant uit de ontwikkelvisie. Ondertussen lopen gesprekken over het zelfs maar opheffen van kleine stroken asfalt op het Westplein, die op dit moment al helemaal niet gebruikt worden, vreselijk moeizaam.

Parkeren ten westen van het Merwedekanaal voor wie?

Een prima voorstel om parkeren van de Jaarbeurs (P3) te verplaatsen naar het westen van het Merwedekanaal, het daar realiseren van een parkeer- en logistiek knooppunt plus, zodat grote vrachtauto's niet de oude binnenstad in hoeven en mensen verleiden om vanaf daar met fiets, tram, boot of kabelbaan naar de nieuwe en oude binnenstad te gaan. Daardoor kunnen we volstaan met een 2x1 Van Zijstweg en kan het Jaarbeursgebied met de Veilinghaven verbonden worden. Begin daar mee in 2016 en niet pas in 2023 of nog later.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Maar voor wie is het parkeren ten westen van het Merwedekanaal echt bedoeld? Vervanging van een deel van het Jaarbeursparkeren lijkt mij reëel en klopt met het geplande aantal parkeerplaatsen. Is het ook bedoeld voor als vervanging van parkeren voor de bestaande kantoren langs de Graadt van Roggweg en nieuwe kantoren in het Jaarbeursgebied en op en rond het Jaarbeursplein en de Westflank Noord? Het gaat om zo'n 3.000 tot 5.000 auto's per dag. Wordt de capaciteit van nieuw geplande parkeergarages daar verminderd? De suggestie is dat het ook een wezenlijke vervanging van parkeren in de oostelijke binnenstad moet zijn. Betekent dit dat de capaciteit van de parkeergarages in de binnenstad verminderd wordt en de capaciteit bij het Merwedekanaal groter? En gaat het lukken om mensen vanaf de parkeergarage ten westen van het Merwedekanaal naar Vredenburg en de Oude Gracht te vervoeren. Daarvoor zullen forse en dure investeringen gedaan moeten worden in aanpassing van de tramlijn, in de vaarverbinding met de binnenstad (o.m. vervanging Muntbrug), de kabelbaan 'de Kogel' of een ander snelle verbinding. Ik ben zeker niet tegen dit soort voorstellen. Maar ik ben bang dat dit verleidelijke leuke plaatjes zijn die in de praktijk niet of maar half gerealiseerd zullen worden. Omdat ze technisch ingewikkeld te realiseren zijn, omdat ze duur zijn en omdat er onvoldoende draagvlak voor is in de stad.

Wat is het realiteitsgehalte van de suggestie dat de autoluwe binnenstad bij het Merwedekanaal begint.

Echt verduurzamen en vergroenen en een levendig aantrekkelijk leefklimaat.

De titel slaat met name op voorstellen voor verduurzaming van de Jaarbeurs: dubbel grondgebruik, vergroening van daken, zonnepanelen, hergebruik regenwater, WKO-centrales en de biowasmachine om de vervuilde grond schoon te maken. Zeker doen, en aanvullen met de vele andere concrete voorstellen voor verduurzaming, vergroening en gezonde verstedelijking die al voor het gebied zijn gedaan en dan in het hele gebied. Er zijn diverse voorstellen gedaan voor actieve mobiliteit, voor menselijke maat, voor vergroening van de Daalsetunnel, de Graadt van Roggweg en een groene verbinding over het Westplein en door het Jaarbeursgebied.

Maar zelfs de zakelijke ontwikkelaars in het stationsgebied zetten vraagtekens bij de duurzaamheid van het hoogstedelijk volume kantorenbouw in het noordwestelijke deel van het huidige Jaarbeursgebied. Is er wel realistische markt vraag; laat je elders geen leegstand achter, en trekt dit niet weer extra autoverkeer aan?

In de toekomstvisie zien we weinig terug van de voorstellen die besproken zijn om in het oostelijk Jaarbeursgebied de Parkhaven door te trekken en de woningen langs de Croeselaan te laten staan. De toekomstvisie maakt geen heldere keuze tussen 'Business District' of 'Central Park'

Essentieel voor de kwaliteit van het Jaarbeursgebied is de kwaliteit van de Centruboulevard.

Kies, zoals de plaatjes suggereren, nadrukkelijk voor overdag en 's nachts levendigheid en gezelligheid zoals in de oude binnenstad en voor iets anders als het 'Arenagebied'. Daarvoor is het van belang om nader uit te werken wat we ons voorstellen bij 'Leisure van de toekomst' in dit gebied.

Kies voor doortrekken van de Parkhaven met behoud van de woningen langs de Croeselaan, een levendige binnenstads centruboulevard (geen Arenagebied) en een minder grootschalig/hoogstedelijk kantoorprogramma.

Is autoluw financieel haalbaar?

Investeren in de kwaliteit van het westelijk stationsgebied kost geld. Dat klopt. Een tunnel kost heel veel geld. Dat klopt. Maar waarom is niet onderzocht of een eenvoudiger goedkoper tunnel niet volstaat. De tunnel wordt zo duur omdat er voldaan moet worden aan allerlei veiligheidseisen. Maar het hoeft geen tunnel te worden met de veiligheidseisen van een tunnel op een snelweg waar meer dan 100 km/u gereden wordt. Waarom is niet onderzocht of een eenvoudiger en minder dure tunnel niet volstaat, ook al hebben we daar op aangedrongen.

De kosten van investeren in het gebied zijn niet alleen kosten van een tunnel, maar ook de kosten van verleggen van kabels en leidingen, de kosten van de bevaarbare Leidsche Rijn, kosten van nieuwbouw en openbare ruimte. Ook de varianten zonder tunnel kosten veel geld. We hebben veel vragen gesteld bij de

Raadsinformatieavond 14 april 2015

kostenanalyses die gemaakt zijn. Maar wat nog belangrijker is. De analyse van maatschappelijke kosten en baten is buiten beeld geraakt en het onderzoeken naar financieringsmogelijkheden is gewoon niet gebeurd. Het is vreemd om te stellen dat iets niet gefinancierd kan worden als je het niet eens onderzocht hebt. Overigens zijn de kosten en baten van veel voorstellen uit de toekomstvisie helemaal niet onderzocht. Denk aan de kosten voor herinrichten van de Graadt van Roggweg of de kosten van het realiseren van vervoer per boot, tram en/of kabelbaan vanaf het Merwedekanaal naar de oostelijke binnenstad. Het is al met al veel te kort door de bocht om opgelucht adem te halen. We zijn af van de tunnel dus we hebben geen financieel probleem meer.

Het Lombokplein en de tunnel behoorden tot fase 1 en mogen geen fase 3, 4 of nooit worden

Als je het over maatschappelijke baten en kosten hebt mag je niet vergeten dat jarenlang uitstel van het realiseren van verbinden, herstellen en betekenis geven enorme maatschappelijke kosten met zich meebrengt. Het Lombokplein en de tunnel hadden al geopend moeten zijn. De structuurvisie had al lang vastgesteld moeten zijn en nu ligt er weer een procesvoorstel waarin staat dat de structuurvisie toch echt binnen een jaar klaar moet zijn, maar we zien veel niet genomen besluiten en geen enkele tijdsplanning. Soms lijkt de prioriteitsvolgorde verkeerd. Het realiseren van de parkeerfaciliteit ten westen van het Merwedekanaal is voor de Jaarbeurs pas fase 3. Volgens mij is deze faciliteit juist prioriteit 1 en nodig om andere maatregelen te kunnen treffen.

Jaren uitstel en overlast van werkzaamheden betekenen jarenlang slechte verbindingen voor fietsers en zeker voor voetgangers, slechte bereikbaarheid van zowel de oostelijke binnenstad als het winkelgebied Damstraat/Kanaalstraat, vertraging van het bouwen van woningen en andere voorzieningen, hogere bouwkosten en lagere WOZ waarden. De opstapeling van jarenlange kosten van uitstel van realisering van de plannen overtreffen waarschijnlijk de hoge investeringskosten in de kwaliteit van dit gebied. Terwijl lenen om te investeren op dit moment bijna niets kost.

Ook allerlei tijdelijke maatregelen kosten bakken vol geld.

Maak een harde tijdsplanning en realiseer liever in één keer een goede oplossing dan een opstapeling van kosten door steeds maar weer halve maatregelen.

Maak organische gebiedsontwikkeling echt mogelijk

Vooruitlopend op definitieve invullingen en met een duidelijk aansprekelijk perspectief kan er al op korte termijn veel verbeterd worden. Halfslachtige tussenoplossingen mogen niet verworpen tot ongewenste eindsituaties. Op heel korte termijn kan er al veel asfalt verdwijnen, ruimte gemaakt worden voor tijdelijke of definitieve initiatieven en verbeteringen, met name voor fietsers en voetgangers. De afgelopen jaren zijn we daar al mee begonnen, met aansprekende resultaten als Pavljoen pOp, Westcoast, culturele programma's en de nieuwe fietsdoorsteek op het Westplein. De OLC en anderen hebben nog veel meer voorstellen gedaan die nog niet gerealiseerd zijn. Maar we hebben ook de ervaring dat de organische gebiedsontwikkeling vaak nog moeizaam verloopt. Projecten die slecht op elkaar afgestemd zijn, voorstellen die heel lang in de la blijven liggen, veel moeite om soms kleine budgetten geregeld te krijgen, een projectleider die onvoldoende tijd, budget, en handelingsruimte heeft.

Creëer de condities dat dit beter en vlotter gaat.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Guus Haest, Ontwikkelgroep Lombok Centraal

Aan: College van B&W Utrecht / POS
RIA / Gemeenteraad Utrecht
Belanghebbenden en geïnteresseerden + media



Utrecht, 14 april 2015

LS,

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal maakt zich met veel andere bewoners en organisaties in de stad al jaren sterk voor een gezonde, duurzame, aantrekkelijke en toekomstbestendige oplossing voor de (auto) mobiliteit aan de westkant van het stationsgebied, het centrum en de rest van de stad. Deze visie is onlangs nog eens opnieuw geformuleerd in de 'Ontwikkelvisie Lombokplein e.o.' en door het stadsbestuur onderschreven. Wij zijn sinds het referendum van 2002 en het Masterplan voor het Stationsgebied van 2004 altijd blijven gaan voor ondertunneling van het Westplein als de beste oplossing. De laatste jaren is dat plan met deze twee argumenten steeds meer ter discussie gesteld: er zouden inmiddels betere, autoluwe oplossingen mogelijk zijn op maaiveld; en ondertunneling zou te duur zijn cq er zou geen geld voor zijn (te vinden). Ook zou de wereld er na vele jaren heel anders uitzien.

Het recente voorstel 'Toekomstvisie Utrecht Centrum – a Healthy Urban Boost' van het College van B&W pretendeert een goede, autoluwe oplossing te bieden, die ook nog eens gezond en duurzaam is. We zijn enthousiast over vergroting van het centrum naar het westen. B&W geeft echter geen antwoord op de bereikbaarheidsvraag en hoe een prettig binnenstadklimaat wordt bereikt. Maar de ondertunneling van het Westplein wordt wel alvast afgeserveerd

Het voorstel van B&W is helemaal niet autoluw. Waar er al jaren gezocht wordt naar manieren om bijvoorbeeld de Catharijnesingel-Zuid (14.000 – 15.000 auto's) of de Amsterdamsestraatweg (12.000 – 14.000 auto's) gezonder en aantrekkelijker te maken, worden 20.000 auto's op de Graadt van Roggenweg en 15.000 op het Westplein plots bejubeld als autoluw. Waarbij het nog maar zeer de vraag is of zelfs dát gehaald gaat worden, want dat kunnen ook zomaar 18.000 of 22.000 auto's worden. Of neem een andere referentie: ziet u het voor zich, lekker op een terrasje zitten en wat rondhangen in de omgeving van die gezellige Venuslaan met z'n circa 14.000 auto's?!

Het gaat om dit dilemma:

- Of we kiezen voor een echt autoluwe oplossing, dwz: maximaal 5.000 auto's, ruim baan voor fietsers, voetgangers en verblijf (binnenstadkwaliteit, verruimd stadshart); daar is veelmeer voor nodig dan B&W nu voorstelt
- Of we kiezen voor een gecontroleerde autobereikbaarheid van de (binnen) stad, maar zorgen dan ook voor een passende vormgeving en moet het doorgaande autoverkeer ondergronds naar z'n bestemming (naar parkeergarages dus en beperkt de stad in).

Maar in plaats van te gaan voor één van deze beide kwaliteitsoplossingen, wordt er een halfbakken compromis voorgesteld. Dit is het resultaat van een politieke patstelling, die almaar verhindert dat het tot één van beide kwaliteitsoplossingen komt. Dit B&W-voorstel lost de parkeer- en mobiliteits-problemen niet op en brengt onvoldoende kwaliteitsverbetering. Ook is de haalbaarheid zeer discutabel. Bovendien zijn de economische effecten en zelf de kosten totaal niet in beeld gebracht. Terwijl een tunnel keer op keer met juist ook financiële argumenten ter discussie wordt gesteld.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

Het is zeker winst dat met de Jaarbeurs een constructief en creatief overleg is ontstaan en thema's als gezond en duurzaam hoog op de agenda komen. Maar het lost geen mobiliteitsproblemen op, verhult deze eerder. Wat zou het mooi zijn als het stadsbestuur met evenveel elan en creativiteit zou gaan voor 'gezonde, duurzame mobiliteit in de stad'. En deze drie thema's niet alleen inhoudelijk, maar ook politiek en bij het aanboren van geldbronnen met elkaar zou verbinden.

Zie voor meer gedetailleerde reacties op het voorstel het bijgaande kaartje met onze kernpunten. We kijken uit naar een open en inspirerend stedelijk debat over de werkelijke keuzes en dilemma's. Op naar een echte, duurzame kwaliteitsoplossing die onze prachtige stad verdient en waardig is.

Jacques Blommendaal, Stichting Centrummanagement Utrecht (CMU)

Onlangs hebben we kennis genomen van de schets voor de toekomstige ontwikkeling van Stationsgebied Fase 2 in de periode 2015 – 2040. Op grond van deze schets willen we met u in gesprek gaan over de volgende onderwerpen:

1. 'Eiland'-benadering

De gepresenteerde schets getuigt van een 'eiland-benadering': een beperkt gebied wordt beschouwd zonder dat de wisselwerking met het bestaande centrumgebied (historische binnenstad, stationsgebied incl. Hoog Catharijne) aan de orde komt. Wij zijn voorstander van een holistische benadering: wat wil je als stad bereiken met je centrum, waar bestaat de beoogde wisselwerking tussen beide gebieden uit en hoe leidt dit tesamen tot een versterkt centrum? Dat betekent dat eerst moet worden onderzocht welke doelgroepen kansen bieden om de centrumfunctie van Utrecht als geheel te versterken. Op grond daarvan kan antwoord worden gegeven op de vraag welke functies en voorzieningen nodig zijn en welke infrastructuur hierbij hoort. Deze analyses missen wij. Maar ook een gedegen onderzoek naar de economische effecten van de beperkende maatregelen die deze schets bevat voor bezoekersaantallen, omzet, ondernemers, investeerders.

2. Duurzaamheid en gezondheid

Duurzaamheid en gezondheid zijn vanzelfsprekendheden voor de toekomst. Maar dat zijn in onze ogen geen doelstellingen voor centrumfuncties. Het zijn randvoorwaarden om deze te realiseren. Hier wordt wensdenken verward met waar het in het centrum echt om gaat: onderscheidend vermogen, aantrekkelijkheid, gevarieerd aanbod, toegankelijk, werkgelegenheid.

3. Bereikbaarheid

Utrecht zegt tegen de bezoeker die met de auto wil komen: bezint eer u begint met de reis naar Utrecht. Hoe valt dit te rijmen met het project Vindbaarheid dat u als gemeente uitvoert en waarvan het uitgangspunt is 'Hoe prettiger de reis, hoe aantrekkelijker het bezoek'.

- Waarom wil het gemeentebestuur zich ongestuurd opstellen ten opzichte van bijvoorbeeld de bezoeker uit Grubbenvorst die afhankelijk is van de auto? Gaan we de toeristen die we uit Duitsland en België willen aantrekken en die veelal met de bus komen aan de rand van de snelweg laten overstappen op de fluisterboot? Utrecht heeft nationale en internationale ambities. Hoe is dit te rijmen met de vroeg 19-eeuwse romantiek die uit de schets spreekt toen we ons nog vervoerden met de trekschuit en de diligence en de horizon van de meeste mensen niet verder reikte dan het volgende dorp en de dichtstbijzijnde stad? Welke verkeersstudies onderbouwen deze gedachten zonder dat dit leidt tot negatieve economische consequenties en verkeerskundige problemen?

- Als stad zijn wij trots op onze musea. De afstand vanaf de Kanaalweg naar de musea betekent voor deze bezoekers meer dan 45 minuten lopen. Dat is voor het merendeel van deze bezoekers geen optie.

- Wij zijn van de 21e eeuw: zorg als gemeente voor een ondergrondse verbinding tussen parkeren Jaarbeurs – Centraal Station – Vredenburg – Janskerkhof – Oorsprongpark – Uithof.

Raadsinformatieavond 14 april 2015

- Dat voldoet aan het criterium voor een gastvrije stad: in 15 minuten vanaf de randen van de stad naar het centrum en binnen het centrum in luttele minuten naar je bestemming. Voorbeelden te over van andere steden.

4. De scope op de economische functie van Utrecht

De gepresenteerde schets is een goede illustratie van het artikel in het AD/UN van zaterdag 4 april: 'Eerst inwoners, dan forenzen'. Vrij vertaald: Beste forenzen, toeristen en alle overige bezoekers, waar u ook vandaan komt, u staat bij ons in Utrecht altijd op de tweede plaats en dus in de rij! Welke zijn de economische consequenties van dit beleid voor het bezoek aan Utrecht, bedrijven die zich willen vestigen en voor het doen van private investeringen? Deze uitspraak ervaren wij als een miskennis van de betekenis van een grote stad. Onderschrijft de gemeenteraad deze uitspraak? Als Centrummanagement zijn wij het er volstrekt mee oneens.

5. Maatregelen die vooruitlopen op toekomstige ontwikkelingen

Salamitactiek om door tussentijdse maatregelen alvast voldongen feiten te creëren verwerpen wij. Om te beginnen bij iedere verkeersmaatregel die betrekking heeft op de doorrijroute naar de Daalsetunnel en de onbelemmerde toegang naar de parkeergarages. Ook het invoeren van een 30-km zone valt hieronder: heeft u zich bedacht wat dat betekent wanneer tegen het einde van de middag duizenden auto's zich ophopen? En welk een ellende daarmee wordt veroorzaakt voor de bewoners van Lombok? Er is maar een oplossing en dat is de toegezegde tunnel aanleggen. Waarom is een tunnel te duur en kan een in kosten vergelijkbare investering als Tivoli/Vredenburg wel?

6. Conclusie

Wij zien de gepresenteerde schets als een gedachtegang voor verder gesprek. Het document mist in onze ogen iedere relevante onderbouwing om besluiten over te nemen die bindend zijn naar de toekomst. De gemeente moet met meerdere opties komen en die moeten we met elkaar toetsen in hoeverre die aansluiten bij de strategie van de stad voor het centrumgebied en die van ons. Om vervolgens de keuze te maken die het functioneren van het centrum als geheel versterkt.