

Raadsinformatieavond Toekomstvisie Fase 2 Stationsgebied

Datum: 22 april 2015, 20.00 - 22.30 uur

Locatie: Stadskantoor, Restaurant 11^{de} verdieping

Gespreksleider/voorzitter: Bart Cosijn, Aorta

Gemeenteraadsleden:

Bülent Isik (PvdA)

Marleen Haage (PvdA)

Jurjen Westra (PvdA, fractiemedewerker)

Sander van Waveren (CDA)

Maarten Koning (D66)

Rijnhild Freytag (Student & Starter, fractiemedewerker)

Vincent Wijlhuizen (SP)

Peter van Corler (GroenLinks)

Monique Bollen (GroenLinks)

Wim Oostveen (Stadsbelang Utrecht)

Joost Heilbron (Partij voor de Dieren, fractiemedewerker)

College: Victor Everhardt

Ca. 80 aanwezigen (gemeenteraadsleden en stakeholders met en zonder bijdragen, toehoorders)

Opening

Peter van Corler, gemeenteraadslid van GroenLinks, heet alle aanwezigen welkom namens het organisatiecomité van de gemeenteraad. Hij legt uit dat de raadsleden vanavond vooral aanwezig zijn om te luisteren naar de argumenten van de stakeholders. De aanwezige fracties mogen zelf één vraag stellen, maar het gaat vooral om de vragen en de toelichtingen van de stakeholders.

De avond is verdeeld in drie thema's of interviewrondes met betrekking tot de toekomst van het stationsgebied.

1. Bereikbaarheid
2. Schaal en functies
3. Proces

Dit kan eventueel nog gevolgd worden door een vierde 'verzamelthema,' andere zaken die tijdens de vergadering nog ter sprake komen.

Stakeholders die een bijdrage hadden ingestuurd over een van de thema's krijgen per thema enige minuten de gelegenheid om deze toe te lichten. Hierna zal de voorzitter een kort interview met de betreffende stakeholder houden, om nadere informatie te krijgen. Vervolgens zal hij met de microfoon de zaal rondgaan voor eventuele vragen.

Bereikbaarheid

Park Plaza Hotel

Shaun Broers, Park Plaza Hotel (Westplein), vraagt aandacht voor bereikbaarheid en zichtbaarheid van het hotel. In de plannen is sprake van het *autoluw* maken van de omgeving van het Westplein, maar wat is dat precies? Het verkeer rondom het Westplein moet flink 'geknepen' worden om dit te bereiken. Voor het hotel zou dit negatieve consequenties kunnen hebben. Park Plaza Hotel wil een garantie voor de bereikbaarheid van het Westplein. Het eindresultaat dat nu wordt voorgespiegeld is bijna niet haalbaar, de daarvoor noodzakelijke ingrepen zijn te fors.

Wijkraad West

Fred Dekkers, voorzitter van wijkraad West. Ook hij is van mening dat het begrip *autoluw* beter gedefinieerd kan worden. De bereikbaarheid van het stukje 'Lombokse binnenstad' moet ook gegarandeerd zijn voor fietsers en voetgangers. De door de wijkraad voorgestelde norm voor autoluw is 4.000 tot 6.000 auto's per etmaal in de binnenstad. Voor het verkeer rondom het project zou 15.000 auto's de norm moeten zijn. Om dit te realiseren zijn er twee mogelijkheden: óf men leidt het verkeer achter de bebouwing om, óf men maakt duurzaam een weg door het project heen, die dit aantal kan verwerken.

De voorgestelde parkeergelegenheid langs het Merwedekanaal is geen definitieve oplossing voor het parkeerprobleem van de Jaarbeurs, de geplande bebouwing aan de westflank Noord en de Graad van Roggenweg en de binnenstad bij elkaar. De bereikbaarheid van heel Utrecht West vraagt forse besluiten. Men zou bijvoorbeeld kunnen besluiten om in de Kanaalstraat eenrichtingsverkeer in te stellen. Men moet de hele ontwikkeling in een groter kader plaatsen om te voorkomen dat men nu plannen ontwikkelt die men uiteindelijk niet kan waarmaken. De wijkraad West is nu bang dat er uiteindelijk een tussenoplossing komt die niemand wil.

Vereniging eigenaren Commercieel Onroerend goed Utrecht Centrum

Thom Broekman, Vereniging eigenaren Commercieel Onroerend goed Utrecht Centrum. De heer Broekman maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van Utrecht als winkelstad. De VCOC is bang dat het huidige plan de binnenstad op slot zal zetten. Bereikbaarheid van de binnenstad voor voetgangers en fietsers is belangrijk, maar de ondernemers in de binnenstad kunnen niet zonder de omzet van consumenten die met de auto komen. Vanwege gedane investeringen vindt de heer Broekman het vreemd dat hier niet meer onderzoek naar gedaan is. De huidige plannen treffen de ondernemers in de oostelijke binnenstad keihard. Vanwege de huidige aanpassingen is de parkeergarage Springweg al nauwelijks bereikbaar. Utrecht is ook een winkelcentrum voor de periferie; al deze klanten komen met de auto. Zijn alle geplande toevoegingen wel nodig? Er staan in Utrecht tenslotte al genoeg kantoren leeg.

De VCOC pleit voor een degelijk onderzoek naar de mogelijke gevolgen van de plannen op de lange termijn. Er moet meer rekening gehouden worden met grote veranderingen door het toenemend gebruik van internet, veranderingen in het koopgedrag en de vergrijzing. Kan het plan nog aangepast worden? Dit zou over vijftien jaar veel ellende kunnen voorkomen. Een voorbeeld is Leidsche Rijn, waar een gepland groot winkelcentrum uiteindelijk teruggeschaald moest worden naar een veel kleiner project. De heer Broekman pleit voor een nieuwe, ruime parkeergarage in de buurt van het centrum.

Comité Van Zijstweg

Ed Landsmeer, buurtbewoner en lid van het Comité Van Zijstweg. Zijn zorg betreft vooral hetgeen hij ziet als een tegenstelling tussen gezonde verstedelijking en de 'Healthy Urban Boost' van het plan. Volgens hem zullen de voorliggende plannen uiteindelijk resulteren in een ongezonde leefomgeving met teveel beton. Er wordt geen rekening gehouden met de bestaande verbindingen met oude wijken als Dichterswijk en Lombok. De bewoners zijn niet tegen een verdienmodel, maar waarom wordt er zo gefragmenteerd gepland, zonder rekening te houden met de gevolgen op de lange termijn? Het verkeer moet naar parkeergelegenheden aan de rand van de stad worden geleid, vindt de heer Landsmeer, langs de westzijde van het Merwedekanaal of al bij de afslag bij Papendorp. Hier zou dan ook een betere, veiliger situatie gecreëerd moeten worden dan die zoals nu bestaat bij het Transferium Westraven, waar vooral 's avonds laat de overstap van auto naar openbaar vervoer de gebruikers een zeer onveilig gevoel geeft. Weliswaar komt er een wandelpromenade en ook een geplande loopbrug naar het centrum, maar het is niet reëel om te verwachten dat mensen bereid zullen zijn om vanaf het Merwedekanaal 25 minuten te lopen naar het winkelgebied. Er zou een extra parkeergarage nabij het centrum moeten komen voor minstens 3.000 auto's.

Schaal en Functies

Stichting Centrummanagement Utrecht

Jacques Blommendaal van Stichting Centrum Management Utrecht. 'Een eilandbenadering,' zo typeert de heer Blommendaal de gepresenteerde visie. Het plan is gericht op het deel van Utrecht tussen het

Merwedekanaal en het spoor; de verbinding tussen dit 'eiland' en de oude binnenstad wordt gemist, terwijl die oude binnenstad nu juist zo aantrekkelijk is voor zowel bewoners als bezoekers. Zijn advies aan de raadsleden is om een moratorium op de plannen van minstens een jaar in te stellen, om eerst alternatieven te kunnen bedenken samen met ondernemers, bewoners en investeerders.

Corio

Marianne Wesselo, Corio. Mevrouw Wesselo maakt zich zorgen over de impact die de voorgestelde plannen zullen hebben op de economische vitaliteit van Utrecht, vooral in de historische binnenstad. Hier wordt in haar opinie te makkelijk over gedacht. Het is niet realistisch om te verwachten dat mensen bereid zouden zijn om 30 minuten te lopen vanaf een parkeergelegenheid naar de binnenstad. Dit is niet alleen funest voor de retail maar ook voor musea en culturele instellingen. Daarmee zou de binnenstad zijn functie als economische aanjager kunnen verliezen. In de plannen voor fase 2 moet een grote afstand gevuld worden met een veelheid aan functies, zowel voor wonen, werken als vervoer. De bereikbaarheid van de binnenstad voor auto's is een politieke keuze, die van invloed kan zijn op de toekomst. Haar advies aan de raad is om heel goed na te denken en feitelijk onderzoek te doen naar de mogelijke schadelijke gevolgen van een besluit.

Op een vraag van een van de raadsleden, wat Corio zelf kan bijdragen aan het behoud van de eigenheid van Utrecht, antwoordt mevrouw Wesselo dat Corio zich vooral richt op het toevoegen van retail die Utrecht nog niet heeft en probeert om grote buitenlandse retailketens te interesseren voor de Utrechtse binnenstad. Dit levert dan weer trekkracht op waarmee men lokale ondernemers in de stad kan houden. Om dit mogelijk te maken moet de afstand tussen parkeergelegenheid en winkelgebied niet meer dan een paar minuten wandelen zijn, door een veilig en visueel aantrekkelijk gebied.

Stichting Maanzaad

Godfried de Graaff, Stichting Maanzaad. Aanvankelijk was Stichting Maanzaad enthousiast over de visie voor de westelijke binnenstad, zo vertelt de heer De Graaff. De rol van de auto wordt minder belangrijk – niet alleen in Utrecht, maar in alle grote steden. Dat in dit opzicht het gebied vanaf het Merwedekanaal als 'binnenstad' wordt behandeld en dat daar het autoverkeer dus wordt teruggedrongen, vindt hij op de lange termijn een goede ontwikkeling. Hij pleit voor nog ambitieuzere plannen in dit opzicht: zo zou de parkeernorm voor de nieuwe bebouwing lager kunnen worden gesteld. De norm is nu voor woningbouw één plek per woning en voor kantoorbebouwing een aantal parkeerplekken dat correspondeert met de volledige bezetting van het kantoor. Dit kan weer extra autoverkeer aantrekken. Het liefst ziet Stichting Maanzaad dat auto's helemaal buiten de binnenstad worden gehouden. Dit verhoogt de woonkwaliteit van de stad. Aangezien ook het Merwedekanaal op termijn woongebied wordt, zou de auto eigenlijk nog verder teruggedrongen moeten worden, verder naar de A2 toe.

Wijkraad Binnenstad

Hans Dortmund, voorzitter van Wijkraad Binnenstad, met als eerste reactie dat de gepresenteerde plannen incompleet lijken te zijn. De wijkraad mist een duidelijke visie op de relatie tussen de binnenstad en het stationsgebied. De heer Dortmund betreurt het dat het idee van een Westpleintunnel (onder het spoor) is verlaten. Dit maakt de huidige parkeergarages in de binnenstad eigenlijk onbereikbaar. De tunnel had het autoverkeer kunnen wegleiden. Dit had ook ruimte gelaten voor het langzame verkeer (voetgangers en fietsers), waar in de huidige plannen zoveel aandacht voor is. Zijn advies aan de raad is om een definitieve beslissing een jaar uit te stellen en dit uitstel te gebruiken om de visie compleet te maken.

Tussentijdse reacties raadsleden op het thema Schaal en functies

De raadsleden vragen of in het algemeen niet de angst bestaat dat de ontwikkeling van het westelijk stationgebied een negatief effect zal hebben op de binnenstad. De heer Dortmund ontkent dit. Hij vindt de relatie tussen de binnenstad en het westelijk gebied belangrijk, maar in deze visie komt die er helemaal niet uit.

De raad ziet het fase 2-plan ook als een toevoeging van een nieuw stukje binnenstad. Hebben de stakeholders ideeën over hoe dit vorm zou moeten krijgen?

De aanwezigen blijken toekomst te zien in het creatief versterken van Utrecht als bestemming van externe bezoekers. Een goed voorbeeld is de dependance van het Louvre die in de stad Lille is gerealiseerd, wat een enorme stimulans van het bezoekersaantal betekende.

De Tour de France in Utrecht was een goed begin, er zouden meer van dit soort initiatieven moeten komen.

Uit de huidige plannen wordt niet duidelijk of de Jaarbeurs Oost een Arena-achtige functie zou moeten krijgen, of juist meer deel moet uitmaken van de levendigheid van de binnenstad. Dit laatste heeft de voorkeur, maar de plannen lijken nog te veel gefocust op het hoge volume aan kantoren in het gebied. Een suggestie uit de zaal is om meer te richten op bewoning langs de stadsboulevard en de Veilinghaven. Er moet vooral duidelijkheid komen over welk einddoel men uiteindelijk wil bereiken; dit moet ook duidelijk gecommuniceerd worden met de Jaarbeurs, die dit uiteindelijk moet ontwikkelen.

Proces

Verenigingen Eigenaren Gildeveste

Dit thema wordt geopend door *Paul Wesseling, commissaris van de Vereniging van Eigenaren Gildeveste en bewoner van het stationsgebied*. De visie op ontwikkeling van het stationsgebied Oost, zoals gepresenteerd in de plannen, overviel de vereniging nogal. Men voelde zich gepasseerd, vooral omdat het contact met de gemeente de laatste jaren juist verbeterd was. Niet alleen raakten de ondernemers door alle bouwactiviteiten een hoeveelheid omzet kwijt, maar nu is ook de bereikbaarheid op lange termijn in het geding.

De omwonenden willen het park op het Smakkelaarsveld terug. Er is begrip voor de noodzaak van de tijdelijke fietsenstalling, maar de terugkeer van het park was beloofd. De gemeente zou die belofte moeten nakomen.

De 'technologische verbinding' tussen het geplande parkeerterrein en de binnenstad (een kabelbaan of monorail bijvoorbeeld) die in de tekeningen met een *kangoeroesprong* staat aangeduid, vindt de heer Wesseling te ambitieus. Hij ziet liever de oude afspraak gehandhaafd: een tunnelverbinding parallel aan het station.

Utrecht heeft ook andere problemen, zoals het vasthouden van beroepsbevolking. Wat is de plaats van Utrecht in de Randstad, hoe houdt men de stad aantrekkelijk, wat zijn de economische trekkers? De huidige plannen hiervoor vindt men te vaag; er worden geen duidelijke keuzes gemaakt. Het gaat bovendien te veel over de Jaarbeurs en te weinig over de langetermijnvisie voor Utrecht als geheel. De heer Wesseling adviseert de raadsleden out-of-the-box te denken. Hier ligt een unieke kans om Utrecht als jonge, intellectuele stad vooruit te helpen.

Ontwikkelgroep Lombok Centraal

Gerda van Rooijen, Ontwikkelgroep Lombok Centraal. De besluitvorming zou sneller moeten verlopen, vindt mevrouw Van Rooijen; zij is dan ook tegen verder uitstel. De Ontwikkelgroep ziet weinig samenhang in de gepresenteerde visie. Het is niet duidelijk wat autoluw is, zij ziet dit liever gedefinieerd als *geconcentreerde bereikbaarheid*.

De voorgestelde verbinding vanaf de Graad van Roggenweg moet autoluw worden, maar het is niet duidelijk over hoeveel auto's dit nu gaat. Mevrouw Van Rooijen stelt voor om er een 30 km/h. zone van te maken; dit zou meteen de problemen rond luchtkwaliteit en geluidsoverlast oplossen. Ook ontbreekt een duidelijke kosten-batenanalyse van de maatschappelijke gevolgen van de plannen. Niet-meetbare waarden als sociale structuur en leefbaarheid moeten meegenomen worden in de besluitvorming.

Een goede verbinding tussen Oost en West is belangrijk, maar de gemeente betreft bewoners te weinig bij de planning en lijkt een vooringenomen standpunt in te nemen. Mede op grond van vroegere ervaringen staat mevrouw Van Rooijen sceptisch tegenover het hele proces. Haar suggestie is om een duidelijke keus te maken, óf autoluw, óf een tunnel onder het Westplein door. Zij ziet het liefst een nieuw debat met een goede vraagstelling tussen de gemeente en belanghebbenden uit Utrecht Oost en West.

Stichting Maanzaad

Marije Nielen, Stichting Maanzaad. Mevrouw Nielen maakt zich zorgen over de rol van de gemeenteraad in het besluitvormingsproces. Het plan zou een coproductie tussen gemeente en belanghebbenden moeten zijn, maar de indruk is dat de gemeente de besluitvorming probeert te beïnvloeden volgens een groter, vooropgezet plan. Het ambtelijk apparaat van Utrecht is sterk; bij vragen aan de gemeenteraad krijgt men vaak te horen dat de raadsleden ook nog niet op de hoogte zijn. Dit is een unieke kans om iets goeds te doen en het autoverkeer te beperken. Stichting Maanzaad pleit voor een nieuw debat met technische experts die de kennis hebben om een goede oplossing te bieden.

De economische vitaliteit die bij andere stakeholders een grote rol speelt is niet de invalshoek van Stichting Maanzaad, aldus mevrouw Nielen; zij heeft de indruk dat er in de huidige plannen vooral gekeken wordt naar wat economisch haalbaar is. Er wordt teveel rekening gehouden met de door investeerders gewenste hoogbouw. Het parkeerprobleem wordt gebagatelliseerd – het echte probleem is de bereikbaarheid van Lombok. Er is een scherp debat nodig om te voorkomen dat de binnenstad uiteindelijk niet meer dan een museum wordt. Dit debat is nu nog mogelijk, maar de politieke aansturing van het proces was tot nu toe te zwak.

Stakeholders zonder vooraf ingezonden bijdrage

De voorzitter geeft enkele stakeholders die vooraf geen bijdrage hadden ingediend, het woord.

Remco Jutstra, bewoner van het Bankplein, meldt dat hij begin dit jaar een petitie heeft laten rondgaan die door een groot aantal mensen is getekend en is aangeboden aan de gemeente. Hij heeft hier nog geen reactie op gehad, maar hoopt op positieve respons. Hij ziet de verbinding onderlangs met een tunnel of het autoluw maken van het Westplein als enige mogelijke oplossingen. De heer Jutstra denkt dat een debat nog wel mogelijk is, maar ziet al wel een voorsortering op de mogelijke beslissing. Hij roept de gemeente op om snel een beslissing te nemen over het Westplein.

Evert Vrijenhoek van Corio herinnert de aanwezigen eraan dat de raad in 2003 al een besluit had genomen over de bereikbaarheid van het Westplein, waarop investeerders hun beleid hebben gebaseerd. Als de Westpleintunnel niet doorgaat, heeft dat grote consequenties voor deze investeringen. Hij vraagt zich dan ook af hoe betrouwbaar de positie van de raad is. De raadsleden geven aan dat dit buiten de orde van de bijeenkomst valt; dit is niet de juiste plaats en tijd om daarop in te gaan.

Willem ter Stege van de Stichting Vrienden van het Jongeriuscomplex ziet zijn stichting als 'aanleunstakeholder' voor het plan, vanwege de nabijheid van de Jaarbeurs. Hij zou graag zien dat er in het kader van het plan ook nagedacht wordt over de ontwikkeling van het voormalige defensie terrein aan de overzijde van het Merwedekanaal. De heer Ter Stege is het met de andere stakeholders eens dat de binnenstad bereikbaar moet blijven. Ook naar zijn mening is het geen optie om bezoekers een half uur naar de binnenstad te laten lopen.

Peter van Reenen, bewoner van de Fentener van Vlissingenkade, ziet liever niet dat het parkeerterrein aan het Merwedekanaal het 'autotechnische putje' van Utrecht gaat worden. Hij vraagt de raadsleden of er nog aanpassing mogelijk is. In reactie op de bijdrage van de heer Vrijenhoek (Corio) wijst hij erop dat het masterplan dateert uit 2003. Dat is ruim twaalf jaar geleden. Intussen zijn de omstandigheden en toekomstverwachtingen sterk gewijzigd; hiermee moet rekening worden gehouden bij de planning.

Roland Peereboom van het Milieu Centrum Utrecht, is positief over de focus op duurzaamheid, maar niet over de angst voor de bereikbaarheid van Utrecht. Utrecht is een A-locatie! De heer Peereboom mist in de plannen erkenning voor de redenen waarom mensen naar Utrecht komen.

Overige bijdragen (niet-stakeholders)

Jan Korff de Gids van de Kracht van Utrecht memoreert dat Utrecht oorspronkelijk gevormd is als gevolg van mobiliteit – over de weg, over en langs het water – en dat dit zo moet blijven. Het laatste wat de

gemeente zou moeten doen is nieuwe barrières oprichten. De organisatie Kracht van Utrecht doet graag mee aan een zinvolle discussie over duurzaam ruimtegebruik in en rondom Utrecht.

Eut van Berkum, bewoner van Lombok, roemt het multiculturele succesverhaal dat de wijk Lombok is. De voorliggende plannen van de gemeente zouden dit succes doen verdwijnen, en mensen die toch al tegen de marge van de samenleving zitten naar de rand van de stad verbannen. Dit is een gemiste kans om het multiculturele karakter van de wijk juist te stimuleren. In steden als London zijn wijken zoals Lombok juist een kern van nieuwe ontwikkelingen, vanwege het multiculturele karakter. Het internationale karakter van Lombok moet daarom behouden blijven. Dit vraagt om goede verbindingen met de binnenstad en het Westplein.

Ed Landsmeer van het Comité Van Zijstweg voegt nog toe dat er op deze informatieavond vooral veel gesproken is over de oost-westverbindingen, maar dat de noord-zuidverbinding niet ter sprake is gekomen. De plannen verdelen de stad in enclaves, zonder dat men op het behoud van de verbindingen tussen de afzonderlijke wijken let.

Samenvatting vragen aan de gemeenteraad

De voorzitter sluit de discussie door de vragen die door de thema's werden opgeroepen samen te vatten.

- a. Wat is de definitie van de term *autoluw*?
- b. Hoe gewaarborgd is de economische vitaliteit van de binnenstad?
- c. Hoe blijft Utrecht bereikbaar voor autoverkeer?
- d. Wat wordt de relatie tussen de oude binnenstad en het Westplein?
- e. Waarom voelen belanghebbenden zich gepasseerd in de discussie?
- f. Algemeen advies aan de raadsleden: blijf bij de gemaakte keuzes!

Sluiting

De gemeenteraadsleden benadrukken nogmaals dat ze vanavond vooral kwamen om te luisteren. Zij beamen dat het lang geleden is dat de Utrechtse raad zich uitsprak over de plannen voor aanpassing van het Westplein; men wil nu zorgvuldigheid betrachten bij de besluitvorming, juist omdat dit nog decennialang gevolgen heeft. Om die reden wijdt de raad een uitgebreid proces aan de finale besluitvorming.

Het organisatiecomité zal de bevindingen van vanavond bespreken en meenemen. Er zijn er naast deze avond nog twee avonden gepland. Alle reacties worden meegenomen in de afweging en besluitvorming. Het proces moet vóór de komende zomer leiden tot een commissiebespreking en een raadsbespreking waarin de raad zijn standpunt duidelijk maakt. De stakeholders worden bedankt voor hun bijdragen; de raad ziet graag dat iedereen blijft meedenken.

Hierna wordt de bijeenkomst gesloten.