

# Structuurplan



## Stationsgebied

December 2006



**Structuurplan  
Stationsgebied Utrecht**

**December 2006**

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>0</b> | <b>SAMENVATTING.....</b>   | <b>5</b>  |
| 0.1      | INLEIDING .....  | 5         |
| 0.2      | INHOUD.....  | 5         |
| 0.3      | CONCLUSIE .....  | 6         |
| <b>1</b> | <b>DE AANLEIDING .....</b>   | <b>7</b>  |
| 1.1      | INLEIDING .....  | 7         |
| 1.1.1    | <i>Deltametropool.....</i>   | 7         |
| 1.1.2    | <i>Nieuwe Sleutelprojecten.....</i>  | 7         |
| 1.2      | DE NOODZAAK VOOR EEN ANDERE PLANFIGUUR.....                                    | 8         |
| 1.2.1    | <i>De problematiek rond luchtkwaliteit.....</i>                                | 8         |
| 1.2.2    | <i>Nieuw inzicht inzake het (globale) bestemmingsplan als planfiguur .....</i> | 8         |
| 1.3      | DE KEUZE VOOR EEN STRUCTUURPLAN VOOR HET STATIONSGBIED.....                    | 8         |
| 1.4      | RELATIE STRUCTUURPLAN MET STRUCTUURVISIE 2015-2030 EN MASTERPLAN .....         | 9         |
| 1.5      | RELATIE STRUCTUURPLAN EN MER .....   | 10        |
| 1.6      | LIGGING EN BEGRENZING.....   | 10        |
| 1.7      | LEESWIJZER .....   | 11        |
| <b>2</b> | <b>HET PLAN.....</b>   | <b>12</b> |
| 2.1      | DOELSTELLINGEN .....   | 12        |
| 2.1.1    | <i>Centrumfunctie.....</i>   | 12        |
| 2.1.2    | <i>Leefbaar en veilig.....</i>   | 12        |
| 2.1.3    | <i>Toegankelijk en bereikbaar.....</i>   | 12        |
| 2.1.4    | <i>Railport van Nederland.....</i>   | 13        |
| 2.2      | RUIMTE .....   | 13        |
| 2.2.1    | <i>Inleiding.....</i>  | 13        |
| 2.2.2    | <i>Drie ambities.....</i>  | 14        |
| 2.2.3    | <i>Twee zones .....</i>  | 15        |
| 2.2.4    | <i>Deelgebieden in een stedelijke context.....</i>                             | 17        |
| 2.2.5    | <i>Openbare ruimte en infrastructuur .....</i>                                 | 19        |
| 2.2.6    | <i>Gebruik van de openbare ruimte en infrastructuur.....</i>                   | 22        |
| 2.3      | VASTGOED ONTWIKKELING .....  | 26        |
| 2.3.1    | <i>Sterktes verankeren, zwaktes vervangen .....</i>                            | 26        |
| 2.3.2    | <i>Beeldkwaliteit.....</i>   | 27        |
| 2.3.3    | <i>Maat, schaal en hoogte .....</i>  | 28        |

|                |  |           |
|----------------|--|-----------|
| 2.3.4          | <i>Transparantie en plintgebruik</i> .....   | 28        |
| 2.3.5          | <i>Programma</i> .....   | 28        |
| 2.4            | BEREIKBAARHEID EN PARKEREN.....  | 34        |
| 2.4.1          | <i>Bereikbaarheid gebied via de verschillende vervoersmodaliteiten</i> .....   | 34        |
| 2.4.2          | <i>Verbetering bereikbaarheid en luchtkwaliteit</i> .....  | 36        |
| 2.4.3          | <i>Parkeren</i> .....  | 36        |
| 2.5            | (SOCIALE) VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID .....   | 38        |
| 2.6            | STEDELIJK GROEN EN ECOLOGIE VERPLAATSEN .....  | 40        |
| 2.7            | FASERING.....  | 42        |
| 2.8            | VERVOLGTRAJECT .....   | 43        |
| 2.8.1          | <i>Procedure structuurplan</i> .....   | 43        |
| 2.8.2          | <i>Vervolgprocedures</i> .....   | 43        |
| 2.8.3          | <i>Beeldregie</i> .....  | 43        |
| 2.8.4          | <i>Bouwlogistiek en bouwputmanagement</i> .....  | 44        |
| 2.9            | CONCLUSIES .....   | 45        |
| <b>3.</b>      | <b>DE VERANTWOORDING .....</b>   | <b>46</b> |
| 3.1            | RELEVANTE MILIEUASPECTEN.....  | 46        |
| 3.1.1          | <i>Strategische Milieubeoordeling (SMB) en MER's</i> .....   | 46        |
| 3.1.2          | <i>Geluid</i> .....  | 47        |
| 3.1.3          | <i>Luchtkwaliteit</i> .....  | 49        |
| 3.1.4          | <i>Externe veiligheid</i> .....  | 54        |
| 3.1.5          | <i>Bedrijven</i> .....   | 56        |
| 3.1.6          | <i>Bodem</i> .....   | 58        |
| 3.1.7          | <i>Beschermde natuurwaarden</i> .....  | 58        |
| 3.1.8          | <i>Ondergrondse infrastructuur</i> .....   | 59        |
| 3.2            | WATERPARAGRAAF .....   | 59        |
| 3.2.1          | <i>Doel</i> .....  | 59        |
| 3.2.2          | <i>Beleidskader</i> .....  | 60        |
| 3.2.3          | <i>Huidige situatie</i> .....  | 61        |
| 3.2.4          | <i>Na te streven ambities en doorvertaling in het structuurplan, artikel 19-procedures en bestemmingsplan(nen)</i> ..... | 62        |
| 3.2.5          | <i>Overleg</i> .....   | 63        |
| 3.3            | ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....  | 64        |
| 3.4            | INSPRAAK EN ARTIKEL 10 - OVERLEG .....   | 64        |
| <b>BIJLAGE</b> | <b>RELEVANTE BELEIDSKADERS .....</b>   | <b>66</b> |
| <b>1.</b>      | <b>SAMENVATTING RELEVANTE BELEIDSKADERS.....</b>   | <b>66</b> |
| 1.1            | RIJKSBELEID .....  | 66        |

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| 1.2       | PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID .....                      | 66        |
| 1.3       | GEMEENTELIJK BELEID .....                                  | 66        |
| <b>2.</b> | <b>UITGEBREID OVERZICHT RELEVANTE BELEIDSKADERS .....</b>  | <b>69</b> |
| 2.1       | RIJKSBELEID .....  | 69        |
| 2.2       | PROVINCIAAL EN REGIONAAL BELEID .....                      | 70        |
| 2.3       | GEMEENTELIJK BELEID .....                                  | 73        |
| 2.3.1     | <i>Collegeprogramma 2001-2006</i> .....                    | 73        |
| 2.3.2     | <i>Structuurvisie Utrecht 2015-2030</i> .....              | 74        |
| 2.3.3     | <i>Hoogbouwvisie</i> .....                                 | 75        |
| 2.3.4     | <i>Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier</i> .....          | 76        |
| 2.3.5     | <i>Economisch beleid</i> .....                             | 76        |
| 2.3.6     | <i>Horecastructuurbeleid</i> .....                         | 80        |
| 2.3.7     | <i>Milieubeleid</i> .....                                  | 80        |
| 2.3.8     | <i>Beleidsnotitie Prostitutie</i> .....                    | 82        |
| 2.3.9     | <i>Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan (GVVP)</i> ..... | 82        |
| 2.3.10    | <i>Welstandsbeleid</i> .....                               | 83        |
| 2.3.11    | <i>Wonen</i> .....   | 83        |
| 2.3.12    | <i>Kadernota Stadsnatuur</i> .....                         | 84        |
| 2.3.13    | <i>Groenstructuurplan</i> .....                            | 85        |
| 2.3.14    | <i>Nota Stadsnatuur voor Utrecht</i> .....                 | 85        |
| 2.3.15    | <i>Recreatief perspectief</i> .....                        | 85        |
| 2.3.16    | <i>Recente ontwikkelingen in Groenbeleid</i> .....         | 85        |
| <b>3.</b> | <b>CONCLUSIES.....</b>                                     | <b>86</b> |
|           | <b>VERKLARING VOETNOTEN .....</b>                          | <b>87</b> |

## **0 Samenvatting**

### **0.1 Inleiding**

Voor u ligt het structuurplan voor het Utrechtse Stationsgebied. Dit document is de juridische vertaalslag van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2003, inclusief de bijbehorende actualisatie uit 2004. Het structuurplan is de basis waarop bouwplannen in de vorm van artikel 19-procedures worden getoetst. De aanpak van het Stationsgebied is gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig, multimodaal openbaarvervoersknooppunt in combinatie met een toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen.

Oorspronkelijk zou voor het Stationsgebied een bestemmingsplan worden gemaakt. Twee onvoorziene ontwikkelingen hebben in mei 2005 geleid tot het besluit om de procedure van het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied voorlopig stop te zetten en de plannen die al zijn vastgesteld voor het Stationsgebied om te zetten in een structuurplan voor het Stationsgebied. Allereerst de problematiek rond de luchtkwaliteit. Door uitspraken sinds september 2004 van de Raad van State, gekoppeld aan de onduidelijkheid over de nationale regelgeving op dit punt stagneerde de voortgang van het bestemmingsplan. Daarnaast tonen recente uitspraken van de Raad van State aan, dat globale, nader uit werken bestemmingsplannen gedetailleerder zullen moeten zijn in stedelijke gebieden met talrijke gevestigde belangen. Een mate van gedetailleerdheid die voor het Stationsgebied vanwege de lange ontwikkelingsperiode niet alleen niet mogelijk maar ook niet gewenst is.

Het is echter wel noodzakelijk om op korte termijn met de door het Masterplan in gang gezette ontwikkelingen voor het Stationsgebied verder te kunnen. Om het geactualiseerde Masterplan daadwerkelijk te kunnen uitvoeren is een juridisch-planologische basis nodig. Daarom is op 17 mei door burgemeester en wethouders besloten om de al geaccordeerde plannen voor het Stationsgebied, het Masterplan 2003, de actualisatie daarvan in 2004 en de Structuurvisie 2015-2030 te vertalen tot het in de Wet op de Ruimtelijke Ordening verankerde juridische procesinstrument: een structuurplan. De raadscommissie Stadsontwikkeling is hierover op 31 mei 2005 gehoord en ging in meerderheid akkoord. Met het structuurplan als basis kunnen de voor de ontwikkelingen noodzakelijke artikel 19-procedures op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevoerd. Deze artikel 19-procedures kunnen vervolgens dan vertaald worden in één of meer bestemmingsplannen, die dan gedetailleerd kunnen zijn. De problematiek van de luchtkwaliteit wordt er niet mee opgelost, maar wordt geplaatst in het traject van de verschillende artikel 19-procedures en daardoor mogelijk beter beheersbaar.

### **0.2 Inhoud**

De tekst van het structuurplan voor het Stationsgebied bestaat uit een drietal hoofdstukken, waarvan de hoofdstukken 1, 3 en de bijlage een omzetting en actualisering zijn van bestaande teksten ter verantwoording van het structuurplan en van het bestaande beleid op de verschillende bestuursniveaus. Hoofdstuk 2 geeft aan welke ontwikkelingen in het Stationsgebied mogelijk worden gemaakt. Daarbij is zeer nauw aangesloten bij de teksten van Masterplan, de actualisatie daarvan en de Structuurvisie 2015-2030. In de lay-out van dit hoofdstuk is dat ook duidelijk in beeld gebracht. Wel zijn in hoofdstuk 2 ook kaders opgenomen die bij de eerdere plannen voor het Stationsgebied nog niet bekend waren. Dit zijn kaders om de stedenbouwkundige kwaliteit en de beeldregie te waarborgen. Ook is rekening gehouden met de stand van zaken van de verschillende Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten.

De kern van hoofdstuk 2 wordt gevormd door de omschrijving van de geaccordeerde plannen om de openbare ruimte duidelijk herkenbaar vorm te geven en in te richten, zodanig dat overgangen tussen gebieden en hoogteniveaus worden verbeterd, begrijpelijke situaties ontstaan, een betere verhouding ontstaat tussen vervoer en verblijf en de kwaliteit van de publieke ruimte verbetert. De aanpak van het Stationsgebied is gebundeld in twee zones, die de dragers zijn van de ontwikkelingen: de Stadscorridor en de Centruboulevard.

De Stadscorridor verbindt de westelijke delen van de stad met het Stationsgebied en loopt vanaf Leidsche Rijn tot het Vredenburg. De overheersende functies aan de Stadscorridor zijn wonen, winkelen, cultuur en publieke functies, zoals kantoren. De Stadscorridor vormt een stedelijke, eenduidige route met functies voor de stadsbewoners.

De Centruboulevard is de aorta van het Stationsgebied en loopt van het Jaarbeursterrein tot het Vredenburg door de OV-Terminal en Hoog Catharijne. De Centruboulevard geeft samenhang en identiteit aan de gebieden die eraan grenzen en draagt bij aan de optimalisering van de wisselwerking tussen openbare en private ruimte. De verbeteringen sluiten aan bij de ontwikkelingen rondom de nieuwe OV-Terminal, die van belang is voor zowel Utrecht als op nationaal en internationaal niveau. Het vervoersknooppunt in de OV-Terminal levert een belangrijke bijdrage aan het hoogwaardig en toekomstvaste openbaar vervoerssysteem in de regio.

Het Stationsgebied heeft een grote variatie aan functies. Bestaande sterke functies worden beter verankerd in het Stationsgebied en zwakkere gebieden worden vernieuwd door nieuwe functies toe te voegen. In de Stadscorridor sluiten de ontwikkelingen aan bij de bestaande situatie van de Kanaalstraat (Lombok) en Vredenburg-Noord (oude stad), waarbij de onderste bouwlaag (plint) is ingevuld met de functies winkels, horeca en baliefuncties. Daarboven bevinden zich woningen en kantoren. Eenvoudige functiemenging binnen gebouwen en diversiteit in functies naast elkaar. In de zone van de Centruboulevard is de functiemenging complexer. Hoog Catharijne kent een veelvoud aan functies met een zekere onderlinge samenhang: winkels, horeca, vergadercentrum, bioscoop, kantoren, woningen, parkeren. Hoog Catharijne wordt geïntensiveerd, waarbij er veel aandacht is voor de plint en de wisselwerking met openbare ruimte. Aan de westzijde krijgen de gebouwencomplexen aan de stationsentree west een grote mate van functiemenging: wonen, kantoren, hotel, commercieel vermaak, winkels en horeca.

Het winkelareaal in het Stationsgebied zal met circa 45.000 m<sup>2</sup> verhuurbare vloeroppervlakte worden uitgebreid. Circa 2100 woningen worden aan het Stationsgebied toegevoegd. Gestreefd wordt naar meer, daar waar voldoende milieu- en bereikbaarheidsruimte is. De toevoeging van 240.000 m<sup>2</sup> bruto kantoorvloeroppervlakte vindt grotendeels plaats aan de westzijde van het station, waardoor een belangrijk gemengd gebied ontstaat. De situering van de verschillende functies moet bijdragen aan het gewenste gebruik en de gewenste identiteit van de deelgebieden. Functies aan de Stadscorridor zijn hoofdzakelijk cultureel en publiek. Functies aan de Centruboulevard liggen meer in de sfeer van vrijetijdsvoorzieningen (leisure). De Kop van Jaarbeurs aan de Croeselaan en de stationsentree west vormen een nieuw gebied voor grootstedelijke amusementsfuncties zoals een megabioscoop, casino en een hotel en diverse functies die de levendigheid van het gebied ondersteunen. Entertainment functies dienen ter versterking van de winkelfuncties. Horeca draagt bij aan de levendigheid en functieversterking van het Stationsgebied, maar mag niet tot overlast leiden. Er wordt onderscheid gemaakt tussen "hard uitgaan", "daghoreca", "zacht uitgaan" en "combinatie overige". Ook komen er in het gebied voorzieningen als opvang voor drugsverslaafden en de mogelijkheid tot kinderopvang.

### **0.3 Conclusie**

Het structuurplan vormt de juridisch-planologische vertaling van het Masterplan, de actualisering daarvan en de Structuurvisie en vormt daardoor het kader dat kan dienen als basis voor de voeren artikel 19-procedures om de verschillende ontwikkelingen mogelijk te maken.

# 1 De Aanleiding

## 1.1 Inleiding

Utrecht is als stad in het hart van Nederland een brandpunt van activiteiten, van kennis en cultuur, van werken en wonen, van inspanning en ontspanning. De gemeente werkt samen met rijk, provincie, regio en marktpartijen aan het versterken van de stad. Niet alleen uitbreiding, maar ook interne vernieuwing en intensivering van de stedelijke ruimte.

De kern van de plannen voor het Utrechtse Stationsgebied is om zo veel mogelijk functies rond het Centraal Station te vestigen. Daardoor zullen winkelend publiek, jaarbeursbezoekers, forenzen en andere doelgroepen meer geneigd zijn gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Het versterken van de stedelijke concentratie versterkt zowel de stad als haar omgeving. In Utrecht leidt de stedelijke concentratie tot meer commerciële activiteit in de binnenstad en tot vernieuwing en programmatische versterking van het Stationsgebied. Stedelijkheid draagt op deze manier bij aan differentiatie, omdat door de verdichting in het centrum minder druk ontstaat op de groene gebieden in stad en regio.

### 1.1.1 Deltametropool

Een aantal stedelijke en landelijke ontwikkelingen is medebepalend voor de aanpak van het Stationsgebied. Utrecht heeft als een van de Hoge Snelheids Lijnlocaties een belangrijke rol voor Nederland, hetgeen door de rijksoverheid is erkend: Utrecht is aangemerkt als een van de Nieuwe Sleutelprojecten en maakt onderdeel uit van de Deltametropool. In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan heeft het kabinet zich ten doel gesteld de Randstad te ontwikkelen tot een gebied dat zich kan meten met andere grootstedelijke gebieden in Europa en de rest van de wereld. Daarvoor is een samenhangend stedelijk systeem nodig tussen grotere en kleine steden. Dat betekent dat het openbaar vervoer optimaal is ingevuld, dat de autobereikbaarheid goed is geregeld, dat er een goede afstemming plaatsvindt op het gebied van woningbouw, stedelijke voorzieningen en recreatie en dat het groene en waterrijke landschap zo veel mogelijk open blijft. Utrecht is onderdeel van deze 'Deltametropool' door de geografische positie en de functie als vierde stad van Nederland. Utrecht onderscheidt zich daarbij van de andere grote steden door de combinatie van centrale ligging, werkgelegenheid, hoog opleidingsniveau, ontmoetingsplaats van talent, winkelhart van Nederland, cultuur(stad) en cultuurhistorie.

### 1.1.2 Nieuwe Sleutelprojecten

De komst van de Hoge Snelheids Lijn (HSL) biedt veel kansen voor de daaraan liggende stations en hun omgeving. Omdat de investeringen in de ontwikkeling van deze gebieden van belang zijn voor heel Nederland, ondersteunt het Rijk de projecten rond de HSL-locaties. Door te zorgen voor nieuwe voorzieningen, mooie gebouwen en groene lanen krijgen de locaties een flinke kwaliteitsimpuls en worden het zowel hoogwaardige, multimodale openbaarvervoersknooppunten als toplocaties voor werken, wonen en voorzieningen.

De investeringen in de infrastructuur en commercieel vastgoed hebben een maximaal effect op de realisering van stedelijke vernieuwing, intensief ruimtegebruik en verhoging van de kwaliteit van de fysieke omgeving.



## **1.2 De noodzaak voor een andere planfiguur**

Tijdens de UCP periode heeft de gemeente, in overleg met private partijen en Rijk, gekozen voor een globaal bestemmingsplan voor het Utrechtse Stationsgebied om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Twee ontwikkelingen in de jurisprudentie hebben geleid tot herziening van deze keuze:

- de problematiek rond luchtkwaliteit.
- nieuw inzicht inzake het (globale) bestemmingsplan als planfiguur.

Deze ontwikkelingen maken de keuze voor een andere planfiguur dan een globaal bestemmingsplan noodzakelijk om het ontwikkelingsproces op gang te houden. Met een Structuurplan voor het Stationsgebied kan Utrecht de problemen als gevolg van de genoemde ontwikkelingen het hoofd bieden.

### **1.2.1 De problematiek rond luchtkwaliteit**

Omdat in Nederland de regelgeving voor luchtkwaliteit onverplicht onder meer gekoppeld is aan die van de Ruimtelijke Ordening lopen veel ontwikkelingen onbedoeld vast. De koppeling heeft tot gevolg dat elk bestemmingsplan, groot of klein, en elke artikel 19-vrijstelling, moet worden getoetst op het halen van de normen op het gebied van luchtkwaliteit. Vanwege de uitspraken van de Raad van State sinds september 2004 is het op dit moment nog onduidelijk hoe het verder moet met de bestemmingsplannen en artikel 19 vrijstellingen die (in heel Nederland) in procedure zijn en die te maken hebben met luchtkwaliteit.

### **1.2.2 Nieuw inzicht inzake het (globale) bestemmingsplan als planfiguur**

Gelet op de recente jurisprudentie ten aanzien van de globaliteit van bestemmingsplannen zal in een bestemmingsplan tenminste inzicht moeten worden geboden in het eindbeeld van het plangebied. Het bestemmingsplan zal gedetailleerder moeten zijn naarmate het aantal gevestigde belangen in een bestemmingsplan talrijker en groter is. Een dergelijke mate van detaillering van het eindbeeld is voor het Stationsgebied nu nog niet mogelijk omdat voor delen van het plangebied nog geen zicht is op de definitieve invulling. Dat maakt de juridische haalbaarheid van een bestemmingsplan met zeer globale opzet in de goedkeuringsprocedure erg onzeker.

Wanneer in het kader van de goedkeuringsprocedure van het bestemmingsplan "gaten" ontstaan door het onthouden van goedkeuring door Gedeputeerde Staten of de Raad van State aan bepaalde onderdelen, dan zijn uitwerkingen voor de niet goedgekeurde onderdelen niet meer mogelijk. Ook artikel 19-procedures, die gevoerd zullen moeten blijven worden totdat het bestemmingsplan in werking is getreden, worden door dergelijke "gaten" ernstig bemoeilijkt.

## **1.3 De keuze voor een structuurplan voor het Stationsgebied**

Voor Utrecht is voortgang van de planvorming en de ontwikkelingen in het Stationsgebied cruciaal.

Er ligt een nationale opgave de OV-Terminal en het Stationsgebied te herontwikkelen. De gemeente heeft zich verder gecommitteerd met het afsluiten van de uitvoeringsovereenkomst met het Rijk. Met een structuurplan voor het Stationsgebied kunnen de problemen het hoofd geboden worden en kan Utrecht tempo blijven maken. Daarom wordt de planvorming voortgezet aan de hand van een structuurplan.

Een structuurplan is op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening globaal en indicatief van karakter. Dit biedt de benodigde flexibiliteit voor de invulling van ontwikkelingen waarvan nu nog geen eindbeeld te geven is, omdat zij pas over enkele jaren spelen.

Een structuurplan vereist door het globale en indicatieve karakter ervan minder details op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, terwijl in het geval van een bestemmingsplan rekening gehouden moet worden met het maximaal mogelijke scenario, waarbij nu nog helemaal niet duidelijk is of en wanneer dat gerealiseerd zal (kunnen) worden.

Een structuurplan sluit aan bij de wens van de gemeenteraad om bouwtitels te verlenen nadat de Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten zijn aangegaan.

Of er nu met een globaal bestemmingsplan of met een structuurplan moet worden gewerkt, feit is dat een belangrijk deel van de projecten via artikel 19 (lid 1 of lid 2) procedures zal moeten worden gerealiseerd. Het werken met een structuurplan levert als instrument dan ook niet veel tijdswinst op. Het vormt echter wel een plankader met minder juridische problemen en meer ruimte voor een goede planuitwerking. Het is vooral een procesinstrument.

In de tekst bij artikel 19 lid 1 en lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) wordt gesteld dat vrijstelling kan worden verleend van een bestemmingsplan, mits dit verzoek (onder andere) is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Onder een goede ruimtelijke onderbouwing wordt blijkens artikel 19 WRO bij voorkeur een gemeentelijk structuurplan verstaan.

Een structuurplan is geen burger bindende regeling (een bestemmingsplan is dat wel). Het is een juridisch-planologisch kader op basis waarvan artikel 19 procedures van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevoerd en het bindt het bestuursorgaan dat het structuurplan vaststelt.

Een structuurplan vormt de schakel tussen doorgaans globaal geformuleerd beleid en de concretisering daarvan in een bestemmingsplan. Op grond hiervan moeten zowel artikel 19-procedures als het uiteindelijke bestemmingsplan de lijn volgen van het structuurplan en mogen deze in beginsel niet afwijken van hetgeen in het structuurplan is vastgelegd.

Een structuurplan is vooral een instrument om het proces van de planvorming voor het Stationsgebied op gang te houden en beheersbaar te houden. Het is voor het Stationsgebied een instrument waarmee de in de Structuurvisie vermelde prioriteit voor de afronding van geplande projecten gewaarborgd blijft.

#### **1.4 Relatie structuurplan met Structuurvisie 2015-2030 en Masterplan**

De Structuurvisie Utrecht 2015-2030 geeft op globale wijze de ontwikkelingsrichting voor de hele stad aan. Het gebiedsperspectief voor het Stationsgebied in de Structuurvisie geeft aan dat het Masterplan de basis vormt voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het Stationsgebied en dat prioriteit wordt gegeven aan de afronding van geplande projecten. De Structuurvisie Utrecht 2015-2030 is als kaderstellend document gebruikt voor het structuurplan Stationsgebied.

Daarnaast hebben het Masterplan (2003) en de actualisering daarvan (2004), aangevuld en geactualiseerd op basis van onder meer lopende planuitwerkingen de basis gevormd voor het structuurplan. De structuurvisie en het Masterplan zijn beide - in tegenstelling tot een structuurplan - niet in de Wet op de Ruimtelijke Ordening verankerde planvormen en kennen daarom ook geen met juridische waarborgen omklede tot-stand-komings-procedure.

Het voorliggende structuurplan voor het Stationsgebied borduurt dan ook voort op het Masterplan Stationsgebied uit 2003 met inbegrip van de actualisatie daarvan in 2004 en de Structuurvisie 2015-2030. De in de Structuurvisie vastgelegde prioriteit voor de afronding van geplande projecten wordt hiermee vertaald in een procesinstrument dat als basis kan dienen bij de verschillende uitwerkingen.

## 1.5 Relatie structuurplan en MER

De keuze voor een structuurplan betekent dat een Strategische Milieubeoordeling (SMB) moet worden gedaan, in grote lijnen gelijk aan een globaal MER (deze is er al). De commissie MER staat positief tegenover de nu gekozen oplossing: een structuurplan met een SMB.

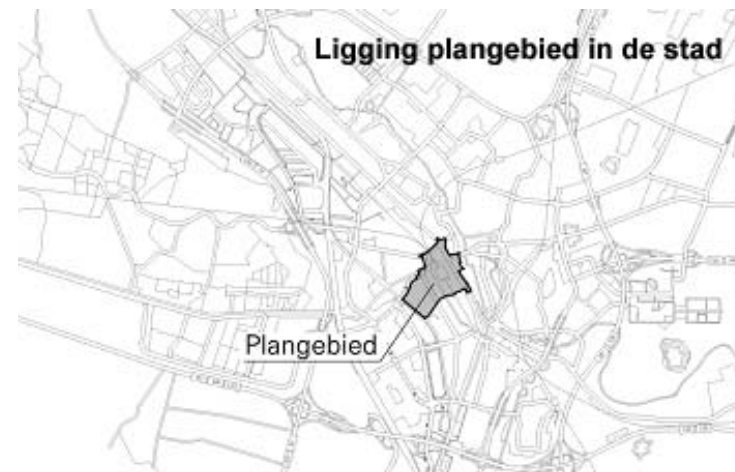
De m.e.r.-plichtige ontwikkelingen in het Stationsgebied (casino, megabioscoop) moeten nog steeds aan hun m.e.r.-plicht voldoen. Startnotitie en richtlijnen zijn er al en blijven geldig. Per artikel 19-procedure zullen de daarvoor relevante aanvullingen moeten worden opgesteld.

## 1.6 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het structuurplan bestaat uit een gebied rondom station Utrecht Centraal, globaal gelegen tussen het Merwedekanaal in het westen, het Vredenburg in het oosten, de Leidsche Rijn in het noorden en het Moreelsepark in het zuiden.

Het plangebied wordt begrensd door:

- *aan de oostzijde*: het spoor tussen Daalsetunnel en Leidseveertunnel, Smakkelaarsveld, Daalsesingel tussen Smakkelaarsveld en Daalsetunnel, Catharijnekade tussen Paardenveld en Vredenburg, Vredenburg, Achter Clarenburg inclusief het V&D-gebouw met parkeergarage, Rijnkade en Catharijnesingel ter hoogte van het Moreelsepark;
- *aan de zuidzijde*: Moreelsepark, een lijn van oost naar west over het spooreplacement, een deel van het voormalige EKP-terrein en langs de Van Zijstweg;
- *aan de westzijde*: de as van het Merwedekanaal;
- *aan de noordzijde*: de Graadt van Roggenweg, het Jaarbeursplein, de Van Sijpesteijnkade, het spoor tussen de Van Sijpesteijntunnel en de Daalsetunnel.



Het structuurplan bestaat uit:

- een plankaart, schaal 1: 5000, bestaande uit drie kaartbladen (blad 1 plankaart, blad 2 schalenkaart en blad 3 monumentenkaart)
- deze toelichting, bestaande uit deel 1 tot en met 3 en de bijlage met de relevante beleidskaders.

## 1.7 Leeswijzer

Het structuurplan Stationsgebied bestaat na de Samenvatting en hoofdstuk 1( De Aanleiding) uit: hoofdstuk 2: Het Plan en hoofdstuk 3: De Verantwoording en de Bijlage relevante beleidskaders.

In hoofdstuk 2, Het Plan, wordt ingegaan op de ontwikkelingen die worden mogelijk gemaakt met behulp van het structuurplan. Grote delen van deze teksten zijn al vastgelegd in, in de afgelopen jaren vastgestelde kaders, zoals het Masterplan (2003) en de actualisatie daarvan (2004) en de Structuurvisie 2015-2030. Omdat deze kaders niet meer ter discussie staan, is in de kolommenstructuur van de teksten van hoofdstuk 2 duidelijk aangegeven welke tekstdelen zijn ontleend aan of overgenomen uit de geaccordeerde bronnen Masterplan, de actualisatie daarvan en de Structuurvisie 2015-2030.

Hoofdstuk 3 bevat de verantwoording van het structuurplan. Hierin zijn de voor het structuurplan relevante milieuaspecten, de waterparagraaf en de economische uitvoerbaarheid beschreven. In de bijlage wordt aangetoond dat de ontwikkelingen die in het structuurplan worden mogelijk gemaakt, passen binnen de relevante beleidskaders op de verschillende bestuursniveaus.

## 2 Het Plan

### 2.1 Doelstellingen

#### 2.1.1 Centrumfunctie

Intensivering van ruimtegebruik rond dit openbaarvervoer knooppunt, door het te ontwikkelen als toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen, is van stedelijke, regionale en landelijke betekenis. Versterken van de stad geeft de stad leven, dynamiek en variatie in ruimte en cultuur. Bovendien is stedelijke concentratie van groot belang voor het buitengebied. Door concentratie in de stad, blijft ruimte buiten de stad gespaard. Door te intensiveren op een grote openbaar vervoer knooppunt wordt de stedelijke functies geconcentreerd. Hiermee voert de gemeente rijksdoelstellingen uit op het gebied van de Ruimtelijke Ordening.

Investerings in openbare gebieden met een eigen identiteit, sfeer en kwaliteit, waarin architectonisch hoogwaardige gebouwen als centrale objecten worden beleefd, dragen bij aan het versterken van de centrumfunctie van Utrecht. De economische potenties worden verder uitgebouwd door het vestigingsklimaat te versterken en winkels en kantoren te bouwen evenals hoogwaardige woningen en voorzieningen. Ook komen er nieuwe culturele en 'leisure'-functies. Het centrum groeit mee met de stad en de regio door het winkelareaal te vergroten, de druk op de oude stad te verminderen en het aantal stedelijke voorzieningen uit te breiden.

#### 2.1.2 Leefbaar en veilig

Vergroting van de leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt door een trendbreuk te realiseren in de overlast en criminaliteit in het gebied. Ook de beleving van de veiligheid, is een cruciale doelstelling van het plan. Om calamiteiten in de toekomst adequaat aan te kunnen pakken en te voorkomen, worden heldere, overzichtelijke gebieden gecreëerd met een eigen identiteit, met voorzieningen en specifieke functies. Functievermenging en intensief ruimtegebruik maken de gebieden levendig. De samenwerking wordt goed georganiseerd en er is voldoende beheer en toezicht.

#### 2.1.3 Toegankelijk en bereikbaar

Het Stationsgebied is een economisch belangrijk gebied dat in het concept Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan is aangewezen als kerngebied. Het gebied moet goed bereikbaar zijn voor alle vervoerswijzen, met inbegrip van bevoorradingsverkeer. Daarbij wordt maximaal ingezet op de positie van het Stationsgebied als het grootste openbaarvervoer knooppunt van Nederland.

Een aangename transferfunctie voor zowel de aankomende of vertrekkende als voor de doorgaande reiziger is een visitekaartje voor de stad. De reiziger ervaart het gebruik van openbaar vervoer, fiets of voet als logisch, aangenaam en soepel, ook als hij gebruik maakt van verschillende vervoersvormen. Voor de automobilist is de routing en het aanbod van parkeeraccommodaties logisch en helder. Dit alles draagt bij aan een grotere toegankelijkheid en bereikbaarheid van het centrum van Utrecht.

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.1: Masterplan  
december 2003

## **2.1.4 Railport van Nederland**

Om de potenties van de positie als 'Railport' van Nederland optimaal te benutten, wordt een OV-Terminal gecreëerd die van belang is voor zowel Utrecht als nationaal en op Europees niveau. De OV-Terminal is fysiek toegankelijk, overzichtelijk en aangenaam voor de reiziger, ruim, licht en helder, met duidelijke zichtlijnen naar de stad en accommodeert een veilig verblijf. Het vervoersknooppunt in de OV-Terminal levert een belangrijke bijdrage aan het hoogwaardige en toekomstvaste openbaarvervoerssysteem in de regio.

## **2.2 Ruimte**

### **2.2.1 Inleiding**

Het nieuwe centrumgebied is bedoeld om de groei op te vangen en de spoorbarrière te slechten. Deze 200 meter brede, 7 meter hoge spoorbundel die dwars door het gebied loopt, vormt een barrière tussen de westelijke stadsdelen en het centrum. Ook sociale veiligheid en leefbaarheid moeten teruggebracht.

Het historische oude centrum van Utrecht staat onder druk. Het wordt zeer intensief gebruikt en is bij tijd en wijle overvol. Met de sterke groei van de westkant van de stad (Leidsche Rijn) en de autonome groei, zal het inwoneraantal van de stad in 2020 gestegen zijn tot zo'n 400.000. Dit betekent een noodzakelijke uitbreiding van voorzieningen in het centrum, met behoud van het historische karakter van de stad.

Die uitbreiding vindt plaats in het Stationsgebied. Dit gebied van ca. 90 hectare biedt ruimte aan een aantal grootschalige private ondernemingen, zoals de Jaarbeurs en Hoog Catharijne B.V.. Hoog Catharijne B.V. is eigenaar van Hoog Catharijne, een winkelcentrum met 30 miljoen passanten per jaar met een van de grootste winkelomzetten in Nederland. Het Centraal Station, 'Railport' van Nederland met een belangrijke rol tot over de landsgrenzen, accommodeert 57 miljoen treinreizigers per jaar nu en 100 miljoen in 2020. Er vinden thans 1.600 treinbewegingen en 5.000 busbewegingen per dag plaats. Daarnaast vinden 11.000 auto's en 18.000 fietsen hun weg door het Stationsgebied op een gemiddelde werkdag. In het gebied liggen het Vredenburgplein, het Muziekcentrum, het Smakkelaarsveld en het Westplein.

Om de potenties te benutten en de problemen aan te pakken, is het Masterplan Stationsgebied in december 2003 door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld en in november 2004 geactualiseerd. Het Structuurplan vertaalt dit plan in een ruimtelijk-juridisch kader en actualiseert delen hiervan.

### 2.2.2 Drie ambities

#### *Verbinden*

Verbinden heeft in de eerste plaats betrekking op het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht, met name voor voetgangers en fietsers. Voor hen vormen het spoor, het Westplein en de Catharijnebaan een grote barrière tussen de oost- en de westzijde van de stad. Daardoor lijkt de afstand van de westzijde (Leidsche Rijn) tot het centrum lang. Straten en routes moeten werkelijk verbinden, doordat wijken directer op elkaar aansluiten en doordat bebouwing en functies de routes begeleiden. Grote bermen en open gebieden tussen verkeersstromen worden opgeheven. Door het 'gat te dichten' en de route aantrekkelijk te maken, wordt de afstand psychologisch korter. De oude stad en het Stationsgebied blijven ook voor het autoverkeer bereikbaar.

Verbinden heeft ook betrekking op het creëren van prettige overgangen tussen diverse deelgebieden. Daarnaast gaat het om het verbeteren van overgangen tussen de verschillende hoogteniveaus binnen het gebied.

#### *Herstellen*

Herstellen betekent oude structuren terugbrengen, zoals water in de Catharijnesingel. Herstellen betekent ook de leefbaarheid vergroten, de sociale veiligheid verhogen en het openbaar gebied betekenis geven. Het plangebied herbergt naast de publieke ruimte een complex netwerk van grootschalige ruimten die niet openbaar, maar wel voor publiek toegankelijk zijn (station, Hoog Catharijne, Jaarbeurs). Het eigendom en beheer, de openingstijden en toezicht en handhaving verschillen sterk bij deze ruimten. In het kader van de beheersbaarheid en veiligheid is een heldere begrenzing van publiek en privaat gebied gewenst. De overgangen tussen de private gebieden onderling en naar de openbare ruimte in het bijzonder moeten zichtbaar worden, zodat voor het publiek als de beheerder begrijpelijke situaties ontstaan.

Daarnaast is er in het Stationsgebied weinig uitwisseling tussen de activiteiten binnen de gebouwen en de publieke ruimte. Gebouwen in het Stationsgebied zijn vaak naar binnen gekeerd. Op de begane grond overheersen blinde gevels. Entrees, etalages en dergelijke zijn dun gezaaid. De gebruiker ervaart het gebied ook daardoor als onveilig en ontoegankelijk. Herstellen betekent hier ook: de gebouwen en functies een gezicht (voordeur, etalage, levendige gevel) geven aan de straat.

In het Stationsgebied is veel verkeersruimte voor doorgaand autoverkeer en openbaar vervoer. Hierbinnen is veel restruimte, maar deze leent zich niet voor verblijf. De situering is ongunstig en de inrichtings- en onderhoudskwaliteit is matig. Er is veel ongedefinieerde publieke ruimte met vage begrenzingen en een weinig sprekende identiteit. Herstel zal leiden tot een betere verhouding tussen vervoer en verblijf, tot het nagenoeg verdwijnen van ongedefinieerde (versnipperde) verkeersruimte en tot een betere kwaliteit van de publieke ruimte.

Reeds geaccordeerde bron  
geaccordeerde bron paragraaf  
2.2.2: Masterplan 2003

### *Betekenis geven*

Omdat begrenzingen thans niet helder zijn, vloeien wijken en gebieden, functies en ruimtes in elkaar over zonder dat de gebruiker begrijpt waar hij zich bevindt (bijvoorbeeld de vage overgang tussen het station en Hoog Catharijne). Er is behoefte aan een eigen identiteit voor de verschillende gebieden in en rond het Stationsgebied. Voor sommige plekken geldt dat de bestaande identiteit wordt versterkt (zoals de Kop van Lombok). Andere plekken krijgen een geheel nieuwe betekenis door vernieuwing (zoals het Jaarbeursterrein). Een intensief programma draagt, samen met beeldbepalende gebouwen, bij aan de positionering van de deelgebieden. Door op enkele plekken herkenbaar openbaar gebied in te voegen kunnen stedelijke ruimten ontstaan die als markeringen werken. Zij dragen bij aan een goede interactie tussen de gebruikers.

### **2.2.3 Twee zones**

De aanpak van het Stationsgebied is gebundeld in twee zones, te weten Centruboulevard en Stadscorridor. Hoewel beide zones verschillende identiteit hebben, zijn de ambities dezelfde: verbinden, herstellen en betekenis geven. De uitwerking van deze ambities verschilt per zone, maar samenhang is in beide gevallen het sleutelwoord. Het gaat daarbij om het versterken van het eigen karakter van de diverse deelgebieden in het Stationsgebied en het creëren van geleidelijke overgangen naar de bestaande stad.

De verbeteringen sluiten aan bij de ontwikkelingen rondom de OV-Terminal en borgen goede toeleidende routes naar deze OV-Terminal en de oude stad. Daarbij zijn de aansluitingen van de (H)OV-routes op de OV-Terminal in evenwicht met goede, veilige fiets- en looproutes tussen stadsdelen onderling en naar de OV-Terminal.



*visie op het stationsgebied: Stadscorridor en Centruboulevard*

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.2.3: Masterplan 2003



### *Centrumboulevard*

De Centrumboulevard loopt van het Jaarbeursterrein (op termijn tot het Merwedekanaal) tot Vredenburg, door het hart van het Jaarbeursterrein, de OV-Terminal en door Hoog Catharijne.

De Centrumboulevard is de aorta van het nieuwe Stationsgebied en is daarmee bepalend voor het succes. Een geslaagde aanpak van deze route is in staat om de beoogde transformatie gestalte te geven. Immers, deze transformatie bestaat uit het organiseren van een nieuwe dynamiek: de interactie tussen stedelijke functies, doelgroepen, stadsdelen, beleving en kennisomgevingen. Door de Centrumboulevard ontstaat een functionerend geheel. De Centrumboulevard materialiseert de essentie van dit plan, namelijk het creëren van (groot)stedelijke chemie. Daarmee vormt de Centrumboulevard een bepalend element in het nieuwe centrum van de stad. Een centrum dat zowel uitnodigend, verbindend, als intensiverend is.

De Centrumboulevard is een begrip dat staat voor samenhang en identiteit. Die samenhang en identiteit zitten in de condities die voor alle locaties aan de Centrumboulevard gelden. Van de beeldmiddelen is transparantie veruit het belangrijkste, omdat hiermee een optimale wisselwerking tussen binnen en buiten wordt bereikt. Basisbegrip is oriëntatie.

Hiervoor gelden de volgende vier basiselementen:

- De Centrumboulevard ligt buiten of onder een transparant dak; de weersomstandigheden zijn altijd zichtbaar.
- Adressen van gebouwen bevinden zich aan de Centrumboulevard.
- Op de Centrumboulevard is er op alle delen (door)zicht van knoop tot knoop.
- De plinten/gevels aan de Centrumboulevard zijn transparant en open; hier bevinden zich de entrees van aangrenzende en bovenliggende functies

### *Stadscorridor*

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 Leidsekade via het Westplein tot Vredenburg. In het nieuwe westelijk stadsdeel Leidsche Rijn wonen in 2020 80.000 Utrechters die hun weg naar het centrum willen vinden. Aan de oostzijde ontwikkelt De Uithof zich steeds meer tot kenniscentrum, waar zowel de Universiteit als de Hogeschool hun opleidingen bundelen en waar in toenemende mate woningen voor studenten gepland zijn. Beide gebieden worden steeds intensiever gebruikt en vereisen een goede verbinding met het centrum en de OV-Terminal.

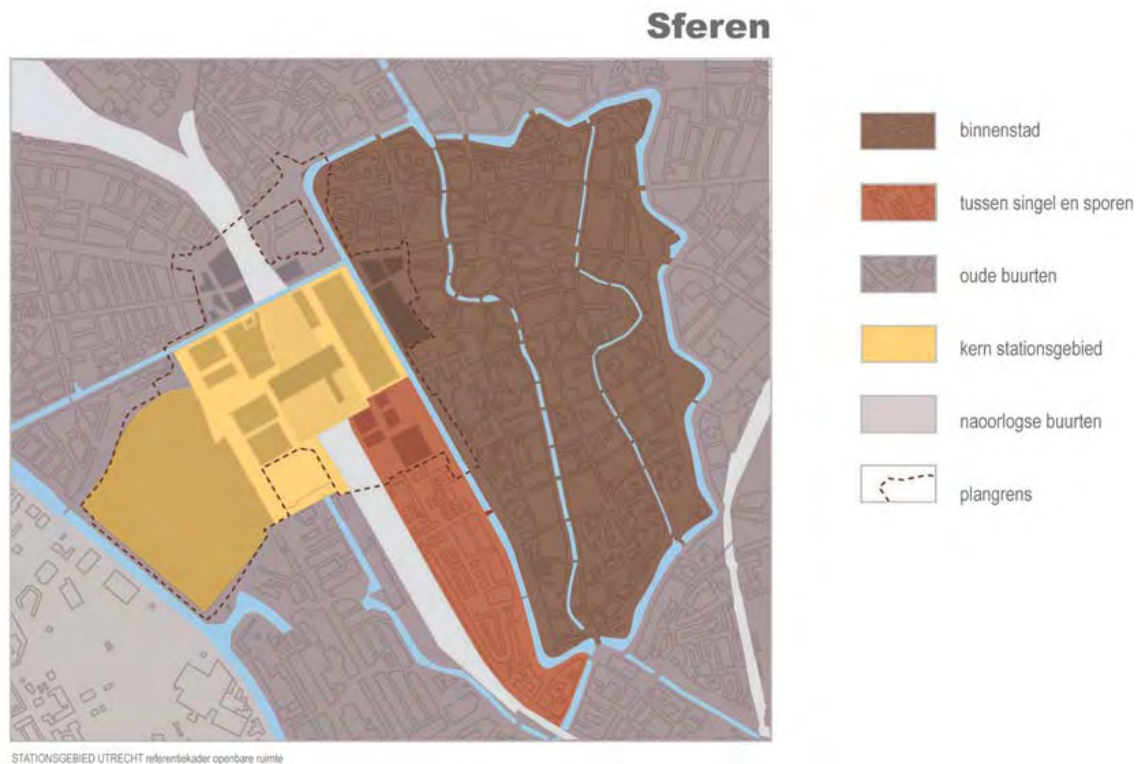
Het Vredenburg, het Smakkelaarsveld, de strook rond het spoor, het Westplein en de Kop van Lombok worden met elkaar verbonden door kwaliteiten te herstellen en nieuwe betekenissen aan de diverse plekken te geven. Belangrijk is de keuze om bestaande sterke identiteiten hiervoor in te zetten. De Kop van Lombok wordt bij Lombok getrokken en het Vredenburg krijgt een sterke identiteit als toegangspoort vanuit de oude stad en als stadsplein.

De dominante functies van de Stadscorridor zijn wonen, winkelen en cultuur. Publieke functies als het Muziekpaleis, het Stads kantoor, de bibliotheek en een moskee bevinden zich langs deze route. Zo wordt een stedelijke, eenduidige route gecreëerd gericht op de inwoners van Utrecht en met functies die primair de stadsbewoners nodig hebben. Het begeleiden van de route met deze nieuwe functies en woningen zorgt bovendien voor een grotere sociale veiligheid.

## 2.2.4 Deelgebieden in een stedelijke context

Binnen het milieu “centrum stedelijk” uit de Structuurvisie Utrecht kunnen deelgebieden worden onderscheiden, die elk een eigen sfeer hebben. Deze sferen vloeien voort uit morfologische kenmerken, zoals de verkaveling, de aanwezige bebouwingstypen en de voorkomende architectuurstijlen. Omdat deze sferen de basis vormen voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte, zijn ze voor het Stationsgebied en omgeving hieronder beschreven.

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.2.4: Structuurvisie  
2015-2030



*Deelgebieden met hun eigen sfeerbeeld*

### *De oude binnenstad*

Het betreft het kleinschalige, middeleeuwse stelsel van straten, steegjes en pleinen, omgeven door de singelstructuur. Binnen dit stelsel is een grote diversiteit aan stedelijke functies tot ontwikkeling gekomen. Voor dit gebied wordt een

nieuwe interpretatie gevraagd voor het begrip kleinschaligheid en visuele rijkdom in een moderne vormentaal.

#### *Oude buurten*

Het gaat om de eerste grote uitbreidingen buiten de singels uit de 19e en 20e eeuw. Smalle straten met dichte bebouwing, veelal in gesloten bouwblokken, bepalen het beeld. De nieuwste buurten zijn iets ruimer van opzet met meer openbare ruimte. De bebouwing heeft overwegend een woonfunctie met plaatselijk buurtvoorzieningen. Naarmate de buurt nieuwer is, domineert de woonfunctie en verdwijnen de buurtvoorzieningen. Woonbuurten, zoals Lombok en Dichterswijk (19de en 20ste eeuw) kenmerken zich door overwegend kleinschalige woonbebouwing. Gebieden waarin zoveel mogelijk aansluiting gezocht wordt bij de bestaande bebouwing, zij het in een hedendaagse vormentaal, zoals momenteel in Dichterswijk-west.

#### *Tussen singel en sporen*

In de zone tussen de Singelgracht en de sporen zijn overwegend kantoren, het winkelcentrum Hoog Catharijne en woningen. De bebouwing heeft een middelgrote schaal en vertoont een afwisseling aan bouwstijlen. De gedaante van deze zone is in de afgelopen eeuwen regelmatig gewijzigd, vooral na de komst van de sporen en het station. Deze zone wordt gekenmerkt door statige, vaak vrijstaande bebouwing. In het zuiden de 19e-eeuwse bebouwing van het voormalig academisch ziekenhuis met nieuwe in- en aanvullingen (o.a. rechtbank) en de NS-gebouwen in het Moreelsepark en Park Nieuweroord. De Catharijnekwartieren, met het winkelcentrum Hoog Catharijne in het middendeel en de kantoren tussen de Daalse tunnel en het Smakkelaarsveld uit de 20ste eeuw aan de noordkant.

#### *Kern Stationsgebied*

Binnen het stationsgebied onderscheidt zich een gebied dat tezamen met het oude centrum als het nieuwe centrum van Utrecht ervaren zal worden. Enerzijds door de aanwezigheid van drie belangrijke bestemmingen (Hoog Catharijne, OV-Terminal en Jaarbeurs), anderzijds door de hoge bebouwingsdichtheid van het gebied. Het gebied strekt zich uit van het Vredenburg tot Jaarbeurs en van de Leidse Rijn tot aan het Moreelsepark en de van Zijstweg. In het gebied is de aanwezigheid van de centrumboulevard, en de OV-Terminal in het bijzonder, duidelijk voelbaar en zichtbaar. Hier is het begrip "schaal" door de bouwhoogte, contrasten in maatvoering, functiemenging, wijze van ontsluiten en de betekenis op lokaal/regionaal/nationaal niveau het meest zichtbaar. Tevens moet in dit gebied de Centrumboulevard, als samenhangende reeks van ruimten en bestemmingen gestalte krijgen. Hier krijgt ook het nieuwe station zijn toegangen tot de stad, op een wijze die voor iedere gebruiker aangenaam en begrijpelijk is. Een gebied waar stedelijkheid tot uitdrukking wordt gebracht door het begrip schaal duidelijk in beeld te brengen, met vernieuwende architectuur, bijzondere functies op het gebied van stedelijk vermaak en een uitmuntende infrastructuur.

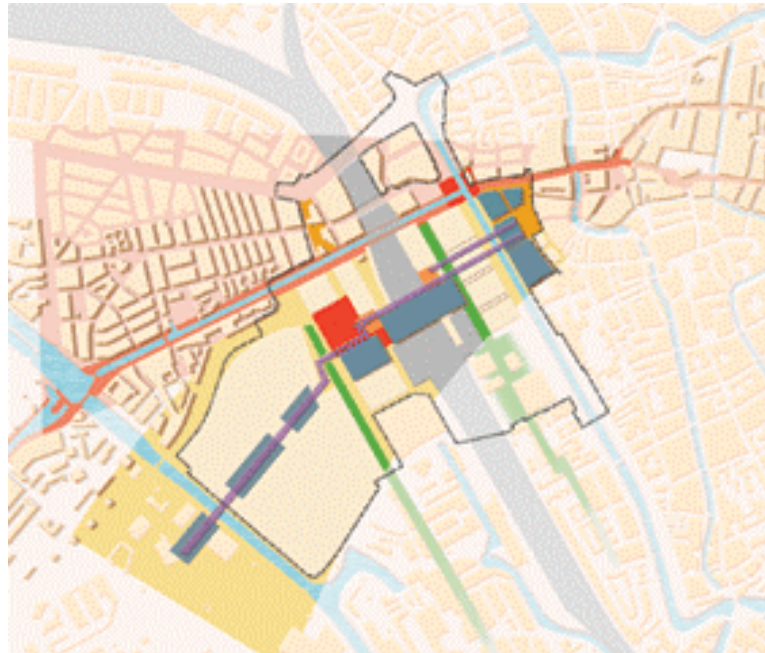
Het patroon bestaat uit enkele noord-zuidstraten en oost-westverbindingen, die deels op niveau +1 of niveau -1 liggen. In de toekomstige situatie worden in het gebied een aantal ingrepen van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard getroffen waardoor meer samenhang met de omliggende stad ontstaat. Om samenhang te bewerkstelligen in de inrichting van de openbare ruimte binnen het gebied zelf en in relatie tot zijn omgeving, wordt in de randen van het plangebied en in doorlopende structuren (lijnen) aansluiting gezocht bij de sferen van het omliggend gebied. Tegelijkertijd is gekozen voor een herkenbare eigen sfeer voor de kern van het vernieuwde Stationsgebied.

## 2.2.5 Openbare ruimte en infrastructuur

### *Beschrijving plankwaliteit*

Met het oog op het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte in het Stationsgebied dienen de begrippen “verbinden, herstellen en betekenis geven” nader te worden ingevuld en verbeeld. Hiervoor zijn de ambities uit het Masterplan vertaald in trefwoorden. Deze geven weer op welke kwaliteiten het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte zich primair zal richten.

- Verbinden: de inrichting van de openbare ruimte is samenhangend.
- Herstellen: de inrichting van de openbare ruimte is verfijnd en degelijk.
- Betekenis geven: de inrichting van de openbare ruimte is overwegend ingetogen en soms uitgesproken.



*Publieke ruimtekaart*

### *Samenhangend*

In het Stationsgebied zullen gedurende 15 tot 20 jaar sloop-, nieuwbouw- en verbouwactiviteiten plaatsvinden. Uiteenlopende partijen zullen een gevarieerd gebouwd programma tot stand brengen. De samenhang tussen deze ontwikkelingen zal vooral in de openbare ruimte tot uiting komen. Doorgaande routes, zoals fietspaden, rijbanen etc. zullen continu zijn en logisch op elkaar aansluiten. Hetzelfde geldt voor ruimtelijke elementen in het Stationsgebied zoals bijvoorbeeld zichtlijnen, bomenrijen en waterlopen. Overgangen tussen ruimten of profielen zullen vanzelfsprekend verlopen. Hetzelfde geldt voor de overgangen tussen het straatniveau enerzijds en de verhoogde en verdiepte niveaus van het Centraal Station en Hoog Catharijne anderzijds. De stadsbewoners en -bezoekers zullen zich daardoor gemakkelijk kunnen oriënteren en het Stationsgebied als een eenheid ervaren. De geschetste ambities gelden binnen het gebied, maar zijn evenzeer van toepassing op de aansluitingen en overgangen tussen het Stationsgebied en de daar omheen gelegen delen van Utrecht.

### *Verfijnd*

De inrichting van de openbare ruimte straalt zorgvuldigheid uit door een geraffineerde detaillering. Materiaalaansluitingen worden zo eenvoudig mogelijk gehouden en uitgewerkt tot op 'stoeptegels' niveau. Deze aanpak zal in de ontwerpfase, de bestekfase en uitvoeringsfase consequent worden doorgevoerd en bewaakt. Op deze wijze wordt een hoge uitvoeringskwaliteit bereikt en worden beheerproblemen in de toekomst zo veel mogelijk voorkomen. Ook jaren na de realisatie zal de openbare ruimte er nog gaaf uit zien.

### *Degelijk*

De bovengrondse én ondergrondse inrichting zal opgewassen zijn tegen intensief en onverwacht gebruik. De toe te passen materialen, details en constructies zullen samen een geaccepteerd en/of beproefd pakket vormen. Veel gebruikte materialen en elementen zullen eenvoudig uitneembaar, herplaatsbaar en vervangbaar zijn. Er worden materialen verwerkt die langdurig te verkrijgen zijn. Bijzondere elementen of constructies zullen duurzaam worden uitgevoerd. Verder zullen de te hanteren materialen en details geschikt zijn voor een goede aansluiting op de inrichting buiten het plangebied.

### *Ingetogen*

De mensen die zich door het Stationsgebied begeven en er verblijven brengen levendigheid en veelkleurigheid in de openbare ruimte. De omliggende bebouwing herbergt een gevarieerde reeks functies met de bijbehorende uitingen, zoals etalages, logo's en lichtkranten. Binnen deze stedelijke dynamiek zal de inrichting van de openbare ruimte overwegend ingetogen zijn. Een ruime en rustige inrichting biedt gelegenheid voor de activiteiten van zowel de grote massa als de enkeling. Een subtiele toepassing van materialen en details en een beperkte plaatsing van straatmeubilair past daarbij.

### *Uitgesproken*

Op een beperkt aantal bijzondere locaties in het Stationsgebied is een meer uitgesproken inrichting op zijn plaats. Mede door de ingetogen inrichting van het Stationsgebied als geheel komen deze accenten goed tot hun recht. De uitgesproken inrichting van deze locaties markeert hun bijzondere betekenis.

Deze kwaliteiten vertalen zich naar de volgende elementen in de openbare ruimte:

- Een netwerk van straten, pleinen en waterlopen, dat aansluit op het netwerk van buitenruimten in de omgeving, verbindt het Stationsgebied op een logische wijze met de omliggende wijken. Deze buitenruimten zijn publiek, dat wil zeggen 24 uur per etmaal voor iedereen vrij toegankelijk.
- Op dit stelsel van publieke ruimten sluiten plaatselijk semi-publieke ruimten aan. Deze plaatsen zijn voor een beperkte tijd en/of voor een beperkt publiek toegankelijk. De aansluitingen tussen publieke en semi-publieke ruimten liggen op logische plaatsen en worden duidelijk herkenbaar vormgegeven.
- Een heldere en evenwichtige begrenzing van de buitenruimte ontstaat door de wanden van de bebouwing langs de buitenruimte zoveel mogelijk aaneen te laten sluiten. De hoogte van de gebouwen is in evenwicht met de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten, zodat aangename ruimten ontstaan met een sprekend karakter.
- Entrees van woningen, kantoren, publieksvoorzieningen en winkels liggen zo veel mogelijk op de begane grond en zijn gericht op de aanliggende buitenruimte. Daarmee ontstaan relaties tussen het gebruik van de buitenruimte en van de aangrenzende bebouwing. Dat is gunstig voor de levendigheid en het gevoel van veiligheid.
- De complexen op +1-niveau worden als een kralensnoer met elkaar verbonden. Tussen de 'kralen' zorgen ruime entreepartijen en passages voor aansluiting op de volgende kraal en op de omliggende stad op maaiveld. Ruime doorzichten en stijgpunten (trappen en liften) bieden gelegenheid tot uitwisseling. Zo sluiten de twee niveaus op een logische, comfortabele en interessante wijze op elkaar aan, waarbij zoveel mogelijk verbindingen naar maaiveld zijn gelegd.
- Op maaiveld komen voor voetgangers en fietsers riante, overzichtelijke en veilige routes. Verder worden alleen routes voor openbaar vervoer en binnenstedelijk autoverkeer ingepast. De straat- en laanprofielen krijgen een sterk gezicht door een heldere indeling en een continue lijnvoering. Boombepantingen bepalen in belangrijke mate de sfeer.
- 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.
- Op zorgvuldig gekozen plekken in de buitenruimte worden entree- en verblijfsruimten gecreëerd. Deze krijgen een bijzondere inrichting en beheer om de vereiste omstandigheden voor een aangenaam verblijf te waarborgen.

#### *Plinten*

Op de begane grond van gebouwen bevindt zich de "plint" (het voorste gedeelte dat zichtbaar is vanaf de publieke ruimte). Voor een goede wisselwerking tussen openbare ruimte en gebouwen is de kwaliteit van de plint van essentieel belang. Daarom worden aan de plint in beginsel een aantal eisen gesteld:

- de begane grond wordt zoveel mogelijk bestemd voor publieksfuncties.
- de plint sluit direct aan op het aangrenzende maaiveld, zonder hoogteverschillen.
- de interieurs van de gebouwen worden zoveel mogelijk op de openbare ruimte georiënteerd.
- entrees worden duidelijk zichtbaar gesitueerd en zijn goed toegankelijk.

Genoemde eisen aan de plinten voor nieuwbouw zijn ook belangrijk bij de herontwikkeling van bestaande gebouwen. Dit is met name van belang daar waar de aanwezige functies op een hoger niveau liggen en ook nog vaak naar binnen zijn gekeerd, zoals het geval is bij het winkelcentrum Hoog Catharijne. Op die plaatsen wordt de zogenaamde plint van de bebouwing essentieel voor het welslagen van de relatie tussen bebouwing en het openbaar gebied.

### *Entrees*

De openbare ruimte in het Stationsgebied moet levendig en veilig zijn. De manier waarop de gebouwen aansluiten op de openbare ruimte is daarom belangrijk. Afhankelijk van de schaal (zie paragraaf 2.3.3) heeft:

- Small: elk pand een voordeur
- Medium: elk gebouwdeel een gedeelde entreehal aan de straat
- Large: elk gebouw een gemeenschappelijke foyer als overgang tussen straat en gebouw
- Extra large: elk gebouw en gebouwcluster een atrium als tussenruimte tussen straat en gebouw.

Een aantal gebouwen heeft een publiek interieur: het zijn druk bezochte gebouwen die vrijwel voor alle publiek toegankelijk zijn.

### *Functiemenging en sociale veiligheid*

In het algemeen wordt een grotere functiemenging nagestreefd, opdat een levendiger openbaar gebied ontstaat. Winkelend publiek, bewoners, werkenden en bezoekers van horeca en culturele instellingen wisselen elkaar in de openbare ruimte als het ware af, zodat er voortdurend een zekere sociale controle is.

## **2.2.6 Gebruik van de openbare ruimte en infrastructuur**

De inrichting van de openbare ruimte moet zijn afgestemd op het beoogde gebruik. In het Stationsgebied zijn drie hoofdvormen van gebruik aan de orde:

### *Actief en passief verblijf*

Voor bewoners, werkenden en winkelend publiek biedt de openbare ruimte recreatieve gebruiksmogelijkheden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om wandelen, zitten, joggen, varen, deelname aan al dan niet georganiseerde evenementen en culturele activiteiten. De verkeersluwe plekken in het Stationsgebied zijn hiervoor het meest geschikt. Plaatsen met een behoorlijke beschutting en zowel zon als schaduw bieden de beste gelegenheid voor een langer verblijf. Deze plaatsen zijn soms zeer levendig maar kunnen ook relatief rustig zijn. Op plaatsen, waar mensen verblijven, is het leefmilieu (zon, wind, geluid) sterk bepalend.

In het Stationsgebied is plaats voor allerlei dagelijkse en bijzondere gebeurtenissen.

Terrassen verlevendigen de openbare ruimte. Bepaalde zones in het plangebied worden speciaal voor terrassen bestemd. Met name de pleinen en parken in het Stationsgebied bieden ruimte voor evenementen. De zone rond Vredenburg en Hoog Catharijne leent zich expliciet voor culturele activiteiten en activiteiten gericht op de jeugd. De lint van verblijfsgebieden langs de Stadscorridor leent zich eveneens voor culturele activiteiten gericht op de grote diversiteit van culturen die in Utrecht aanwezig zijn. Het gebied rondom Jaarbeursplein en Jaarbeurs is bij uitstek geschikt voor

activiteiten gericht op het uitgaanspubliek en de jeugd. Voorzieningen worden trendbewust ingezet (te denken valt aan skatebanen, klimmuren, en dergelijke).

#### *Transfer*

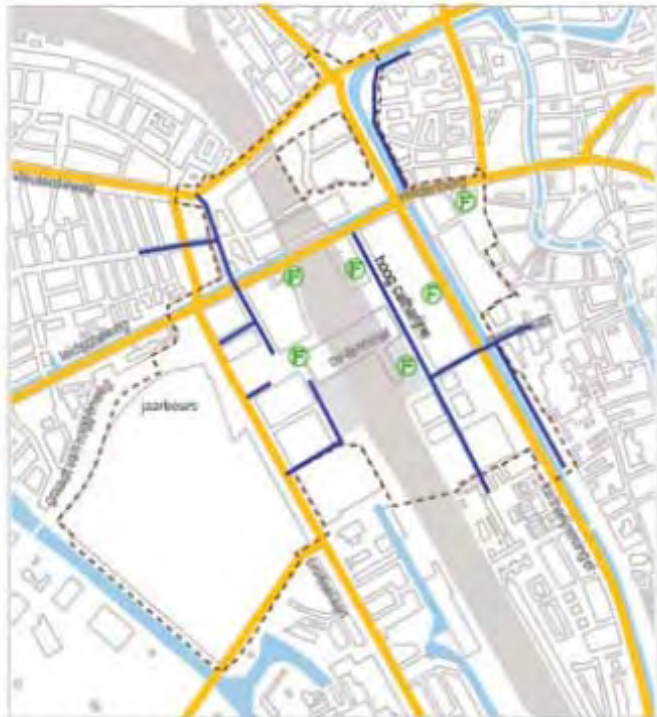
De aanwezigheid van de OV-Terminal leidt tot veel bewegingen van reizigers tussen de verschillende vervoersvormen. In de openbare ruimten dichtbij de terminal is eindigen uiteenlopende verkeersstromen. Er wordt geparkeerd en gestald, gehaald en gebracht, gewacht en in- of uitgestapt. Typisch voor deze plaatsen is de mix van mensen die snel onderweg zijn en mensen die op een bank of terras zijn neergestreken.

#### *Verkeer*

Er wordt infrastructuur aangelegd voor zowel snelverkeer (autoverkeer en openbaar vervoer) als langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).



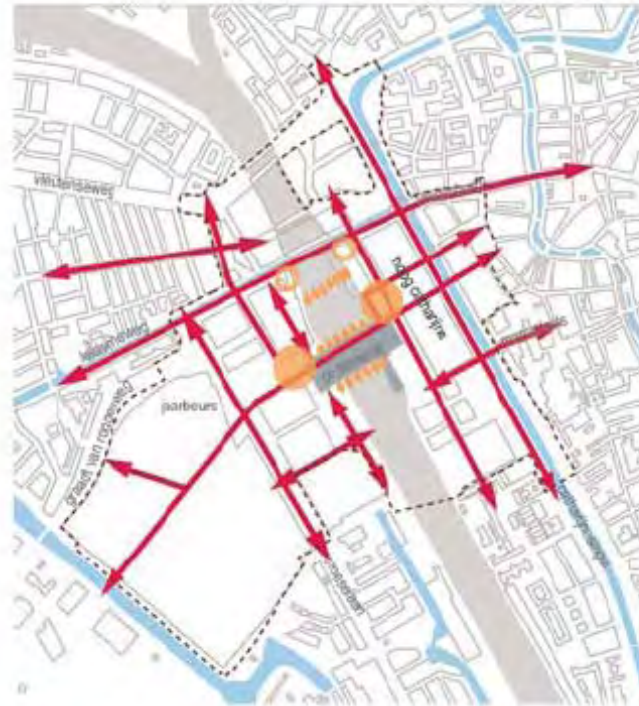
## Verkeer: fiets



STATUSGEBIED UTRECHT - eilandstad - openbare ruimte

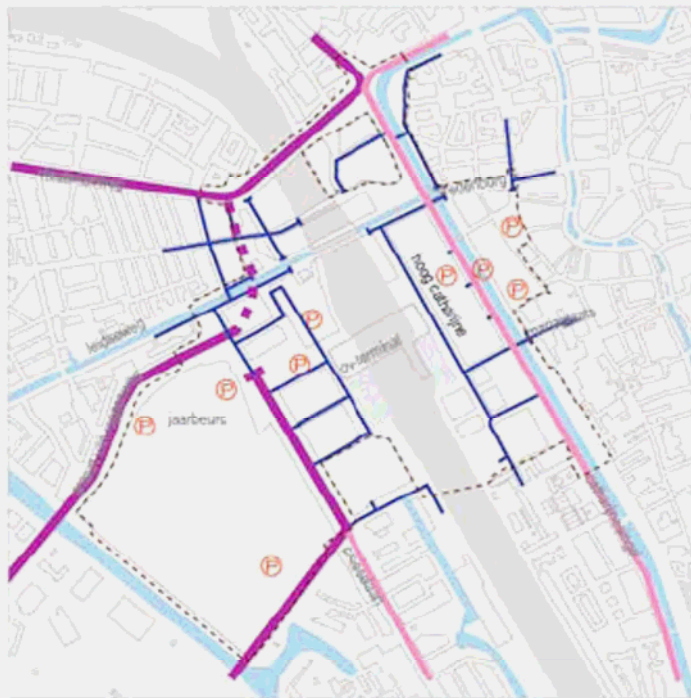
-  hoofdfietsroute
-  lokale fietsverbinding
-  fietsstallingen
-  plangrens

## Verkeer: voetganger









-  hooftroutes
-  begangen noordertunnel - ov-terminal
-  stoptpunten in de ov-terminal
-  plangrens
-  entrees tot de ov-terminal

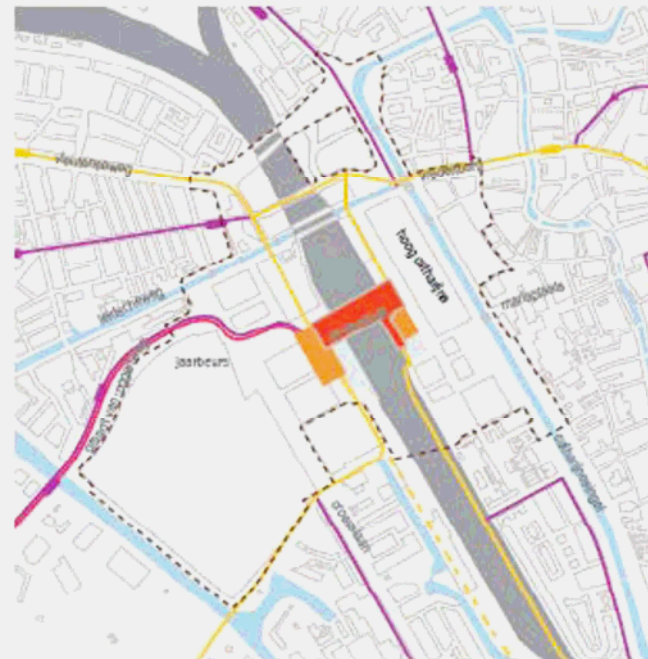
## Verkeer: auto












STATIONSGEBIED UTRECHT recreatie- en openbare ruimte

|   |                           |   |                    |
|---|---------------------------|---|--------------------|
|  | hoofdontsluiting          |  | lokale ontsluiting |
|  | tunnel (hoofdontsluiting) |  | parkeergarages     |
|  | wijkontsluiting           |  | plangrens          |

## OPENBAAR VERVOER



|  |                    |   |                 |
|--|--------------------|---|-----------------|
|  | halte HOV/bus/tram |  | bus-tramstation |
|  | HOV                |  | train           |
|  | reservering HOV    |  | trainstation    |
|  | bus                |  | plangrens       |
|  | tram               |   |                 |

### *Overige*

De ecologische potenties binnen het Stationsgebied zijn vooral gekoppeld aan de aanwezige waterlopen. Het water zal na het herstel van de singelstructuur functioneren als stelsel van vaarroutes en als leefmilieu voor watergebonden flora en fauna. Plaatselijk vullen bermen met bomen en bomen in verharding dit stelsel aan. De ecologische potenties van deze bermen en boombeplantingen zijn beperkt.

Een onopvallend, maar belangrijk ruimtebeslag in de openbare ruimte wordt gevormd door ondergrondse kabels en leidingen. De ligging ervan beïnvloedt sterk de inrichtingsmogelijkheden van het maaiveld. De inzet hierbij is bundeling, toegankelijkheid en beheerbaarheid.

### *Kunst in de openbare ruimte*

Het kunstprogramma in het Stationsgebied zal hoofdzakelijk worden gerealiseerd op de structurerende lijnen (zoals Centruboulevard en Stadscorridor) en belangrijke knooppunten en pleinen in de openbare ruimte. Het is de bedoeling deze een bijzondere sfeer te geven, ondermeer door een inrichting die kwalitatief hoogwaardig is en de belevingswaarde van de plek vergroot.

### *Vloerpeilen*

Het stelsel van openbare ruimten binnen het Stationsgebied herbergt verschillen in hoogteligging. Essentieel voor een goede aansluiting van de openbare ruimte op de gebouwen is aansluiting van de vloerpeilen van gebouwentrees op de volgende niveaus:

- Stadsniveau: het grootste deel ligt op een NAP-hoogte, die gangbaar is voor grote delen van Utrecht (tussen 2 en 5 meter + NAP)
- Werfniveau: langs de Catharijnesingel wordt mogelijk een verlaagd werfniveau aangebracht; n langs de Leidsche Rijn is sprake van verlaagde niveaus, die onder de sporen door leiden (werfniveau: tussen 0 en 2.1 meter + NAP).
- Hoog niveau: door Hoog Catharijne loopt een verhoogde route (9.3 meter + NAP).
- Stationsniveau: het plateau op stationsniveau leidt over de sporen heen (10.3 meter + NAP).

## **2.3 Vastgoed ontwikkeling**

### **2.3.1 Sterktes verankeren, zwaktes vervangen**

Het gebied heeft een grote differentiatie in functies. De plankaart, blad 1, maakt geen verschil tussen bestaand en nieuw programma en geeft daardoor een goed beeld van de gewenste eindsituatie. Het programma 'wonen' komt overal terug (in verschillende vormen, afhankelijk van de identiteit van de plek). Op dit moment wordt in het Stationsgebied beperkt gewoond. Het 'winkelen' wordt met name versterkt door een verbetering van de structuur van Hoog Catharijne en van de routes op straatniveau, waar functies in de plint komen, onder meer winkels. Het 'werken' is verspreid aanwezig, en wordt verder uitgebreid aan de Stationsentree-West (het voormalige Jaarbeursplein).

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.3.1: Masterplan 2003

De keuze voor bepaalde functies op bepaalde plekken is ingegeven vanuit de gedachte bestaande sterke functies beter te verankeren in het Stationsgebied en zwakkere gebieden te vernieuwen door andere functies toe te voegen. Zo worden de sterke systemen van de oude stad, Hoog Catharijne, Lombok en de Jaarbeurs, versterkt met respectievelijk een winkelprogramma dat aansluit op de oude stad, een nieuw woonprogramma dat aansluit op Lombok en nieuwe grootstedelijke vrijetijdsvoorzieningen ('leisure') op het Jaarbeursterrein. De zwakkere plekken krijgen een nieuwe betekenis, zoals de Catharijnesingel, de beide stationsentrees en het gebied Smakkelaarsveld/Westplein.

Er worden eisen gesteld aan de wijze waarop functies gekoppeld zijn aan het openbare gebied, ofwel hoe de interactie tussen gebouwen en de omgeving is vormgegeven. De koppeling wordt afgestemd op de aard en maatvoering van het gebied en draagt zo bij aan de betekenis. Zo past een foyer bij een kantoorpand aan de Stationsentree-West (zoals in Lombok elke woning een eigen voordeur heeft). Geen enkel gebouw, hoe groot ook, is anoniem.

### **2.3.2 Beeldkwaliteit**

Om de in het Masterplan neergelegde doelstellingen te bereiken, zijn de volgende criteria op het gebied van beeldkwaliteit van belang:

- Het ontwerp versterkt de samenhang binnen het Stationsgebied en van het Stationsgebied met de omliggende stad.
- Het ontwerp levert een bijdrage aan de helderheid van het ruimtelijk systeem, zoals neergelegd in de rasterkaarten. Heldere, formele hoofdroutes tussen de rasterblokken versus verfijnde, informele ruimten en straten daarbinnen.
- Bebouwing staat zoveel mogelijk in de rooilijn (rasterlijn), waardoor een duidelijke en evenwichtige begrenzing met de buitenruimte ontstaat. Met heldere en begrijpelijke overgangen tussen publieke en private gebieden. De hoogte van de bebouwing is in evenwicht met de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten.
- De kenmerken van het begrip "schaal" (hoogte, functiemenging, wijze van ontsluiten, contrasten in maatvoering en betekenis) komen in het ontwerp duidelijk tot uitdrukking. Overgangen tussen de verschillende schalen vinden geleidelijk plaats.
- Alle beeldmiddelen (plasticiteit, vormtaal, materiaal- en kleurgebruik, transparantie) die de ontwerper ter beschikking staan, zijn zodanig gehanteerd dat de architectonische expressie van het ontwerp zich op sublieme wijze voegt in de stedenbouwkundige context.
- Er is voldoende interactie tussen gebouw en openbare ruimte, zowel functioneel als visueel, zowel op (verhoogd) maaiveld als op hoger gelegen verdiepingen.
- Het ontwerp maakt het gewenste ruimtegebruik mogelijk.
- Het ontwerpconcept is zowel op hoofdlijnen als op detailniveau consequent en vakkundig doorgevoerd.
- Het ontwerp draagt bij aan een sociaal veilig stationsgebied.

Het ontwerp is duurzaam en goed gedetailleerd, zodat het ook op lange termijn bijdraagt aan de kwaliteit van het stationsgebied.

### 2.3.3 Maat, schaal en hoogte

In het Masterplan is voor de maatvoering een duidelijke richting uitgezet, in de vorm van de confectiematen Small, Medium en Large. De schaal richt zich op de wisselwerking tussen gebouwd programma en openbaar gebied, met de bedoeling het Stationsgebied weer veilig en leefbaar te maken. Naast de hoogte van de bebouwing wordt hier ook de link gelegd naar de wijze van ontsluiten, de functiedifferentiatie, contrasten in maatvoering en de betekenis van het gebouw op de verschillende niveaus (lokaal tot regio). Belangrijk hierbij is dat de overgang tussen de verschillende schalen geleidelijk is, waarbij vooral bij verblijfsgebieden geldt dat de menselijke maat zorgt voor een goed verblijfsklimaat.

Bij het begrip schaal is de bouwhoogte slechts één aspect, zij het dat het voor de herkenbaarheid en betekenisgeving van het stationsgebied een belangrijke rol speelt. De bouwhoogtekaart, zoals opgenomen bij dit structuurplan is de uitkomst van de hoogbouwvisie. In de hoogbouwvisie is vastgelegd waar de mogelijkheden liggen voor accenten en maximale hoogten. Voor dit laatste geldt dat in het Stationsgebied de grens op 90 meter is gelegd. Voor belangrijke publieke ruimten geldt dat de hoogte van de wanden gelijk is, grotere hoogte is alleen toegestaan in een tweede, teruggelegen lijn (setback).

*Zie ook kaartblad 2: Schalenkaart Stationsgebied*

### 2.3.4 Transparantie en plintgebruik

Naast goede vormgeving van openbare ruimte en gebouwen is het van belang dat beiden een functionele en visuele relatie met elkaar aangaan. De functionele relatie is in het Masterplan neergelegd. De zichtrelatie moet vooral in het ontwerp voor het gebouw gestalte krijgen. Vooral op maaiveld, maar ook op hoger gelegen verdiepingen is die interactie van belang voor een levendig gebied, met een controle op het straatleven van binnen naar buiten. Vanuit het gebruik van de openbare ruimte worden eisen aan de plinten en entrees van gebouwen. Dit betekent een volledig transparante plint (met duidelijke publieksgerichte functies). Met name bij woningen op hoger gelegen verdiepingen (grote) ramen met lage borstweringen.

### 2.3.5 Programma

*Programmatistische vertaling van de ambities*

Verbinden betekent allereerst dat het winkelcircuit van Hoog Catharijne beter aansluit op het winkelcircuit van de oude stad. Om een betere interactie te bewerkstelligen tussen de binnenwereld van Hoog Catharijne en het openbare gebied, wordt Hoog Catharijne beter herkenbaar gemaakt met een heldere entree en met duidelijke gevels (begrenzingsen) naar het openbare gebied. Dat geldt ook voor de andere grootschalige complexen van de Centruboulevard. Ze worden functioneel sterker gemaakt en intensiever benut en krijgen op deze manier elk een eigen identiteit. Vervolgens worden ze als een kralensnoer met elkaar verbonden.

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.3.3: Masterplan 2003

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.3.5: Masterplan 2003

Verbinden gebeurt ook door oost-west routes aantrekkelijk te maken met nieuwe functies. Er komen binnenstedelijke functies aan de oude stadszijde van de Stadscorridor langs de vernieuwde voetgangers- en fietsroute (tot onder het spoor). Het gaat dan vooral om functies die op straatniveau uitstraling hebben, zoals bijvoorbeeld winkels en eventueel een publiek gebouw. Aan de Lombokzijde van de Stadscorridor komen een plein, woningen en voorzieningen, waarmee de sfeer van de Kanaalstraat wordt doorgetrokken richting het spoor.

Herstellen betekent met name dat de verkeersfunctie in evenwicht wordt gebracht met de overige functies, zodat het openbare gebied weer sociaal veilig, leefbaar en continu wordt. Toevoeging van het juiste programma op de juiste plek bevordert het evenwicht en daarmee het herstel. Het Smakkelaarsveld wordt van een openbaar gebied zonder verblijfskwaliteit veranderd in de poort tot de oude stad; aan de Kop van Lombok komt het plein van de stadsbuurt Lombok; het winkelblok van Hoog Catharijne aan het Vredenburg wordt vernieuwd. Herstellen betekent ook programma terugbrengen dat er in het verleden is geweest: het Vredenburg als stadsplein en stedelijk wonen en werken langs de Leidsche Rijn.

Betekenis geven met programma kan door het gebruik van een plek te beïnvloeden met nieuwe functies, waarbij er sprake is van een onderlinge samenhang en een juiste interactie tussen bebouwd programma en de openbare ruimte. Het Stationsgebied is van de gehele stad en regio en dat betekent dat de gebruikers van de functies en van de plek zich welkom voelen en dat er een goede interactie ontstaat tussen verschillende gebruikers. Betekenis geven houdt ook in dat begrijpelijk wordt gemaakt waar men zich in de stad bevindt. Het programma heeft, samen met beeldbepalende gebouwen, een sterke rol in de positionering van plekken binnen de twee zones Stadscorridor en Centruboulevard. Door het programma op de juiste wijze te intensiveren, krijgt de die plek een sterkere identiteit.

Sommige plekken krijgen met het toevoegen van nieuwe functies een geheel nieuw karakter. Een voorbeeld is de Stationsentree-West, die wordt getransformeerd tot een stedelijk entreeplein voor het station, waaromheen gebouwen zijn gesitueerd met woonappartementen, een hotel, kantoren en amusementsfuncties. Het programma wordt hier ingezet om een heel gebied te vernieuwen. Dit geldt ook voor het Vredenburg, waar met een groot Muziekpaleis de cultuurfunctie wordt geïntensiveerd (hoofdentree aan de Catharijnesingel), voor de Catharijnesingel, waar de buitenruimte wordt heringericht en een winkelprogramma wordt toegevoegd en voor de nieuwe entree van Hoog Catharijne aan het Vredenburg.

#### *Mate van functiemenging*

Kenmerkend voor stedelijkheid is een grote mate van functiemenging en van bebouwingsdichtheden. In binnensteden is het levendig van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Om het Stationsgebied levendiger te maken, worden functies gemengd waar dat mogelijk en zinvol is. De schaal van een gebied (Small tot Large) bepaalt de wijze van functiemenging. Het volume en de relatie van een gebouw tot de omgeving maken immers functiemenging in meer of mindere mate mogelijk. Ook wordt met het oog op de schaarse ruimte invulling gegeven aan de ambitie om het ruimtegebruik te intensiveren.

In de Stadscorridor sluiten de ontwikkelingen aan bij de bestaande situatie van de Kanaalstraat (Lombok) en Vredenburg-Noord (oude stad), waarbij de plint is ingevuld met winkels, horeca en baliefuncties. Daarboven bevinden zich woningen of kantoren. Er is dus sprake van een eenvoudige menging binnen gebouwen en een redelijke diversiteit in functies naast elkaar.

In de zone van de Centruboulevard is de functiemenging complexer. Een aantal gebouwen kent een veelvoud aan functies, die onderling een bepaalde samenhang hebben of aanvullend zijn. Kenmerkend is dat er een min of meer openbaar toegankelijk binnenmilieu is, waar de diverse gebruikersgroepen elkaar ontmoeten. Hoog Catharijne is een bestaande situatie waarin binnen een gebouwencomplex veel verschillende functies gemengd zijn (winkels, horeca, vergadercentrum, bioscoop, kantoren, woningen, parkeren). Hoog Catharijne wordt verder geïntensiveerd, waarbij ook veel aandacht is voor de plint en de interactie met de openbare ruimte. Aan de westzijde krijgen de gebouwcomplexen aan de Stationsentree-West een grote mate van functiemenging: wonen, kantoren, hotel, commercieel vermaak, winkeltjes en horeca.

### *Woningen*

Woningbouw realiseren in een gebied waar deze functie tot nu toe grotendeels ontbreekt, is een bijzondere opgave. Zeker als dit gebied in het hart van de stad is gelegen. De centrumlocatie is bijzonder en elke functie draagt bij aan het karakter. Zo moet ook het wonen in het Stationsgebied aantrekkelijk worden. De stedelijke woonkwaliteit moet omhoog en er is een grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus. Het Utrechtse beleid vastgelegd in 'Wonen naar Wens' pleit voor keuzevrijheid, doorstroming en kwaliteit.

Er is een grote vraag naar woningen op loopafstand van de oude stad. Het programma van circa 2100 woningen komt tegemoet aan veel lang gekoesterde woonwensen en moet worden beschouwd als een minimum getal. Daar waar voldoende milieu en bereikbaarheidsruimte is, wordt gestreefd naar meer woningen. Vooral jonge alleenstaanden, startende huishoudens en 'empty nesters' hebben een uitgesproken voorkeur voor stedelijke dynamiek. Voor gezinnen met kinderen is in het Stationsgebied eveneens ruimte, alhoewel het merendeel van deze groep aangeeft een eengezinswoning met tuin in Leidsche Rijn te prefereren. In het Stationsgebied wordt rekening gehouden met de bouw van 200 studentenwoningen.

De realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu vraagt in het stedenbouwkundig plan om een bijzonder ontwerp. Wonen in het centrum is aantrekkelijk vanwege de levendigheid, de nabijheid van centrumvoorzieningen en de stedelijke activiteit. De rustige kant, het eigen domein, is daaraan complementair. Woningbouw in een hofstructuur biedt goede mogelijkheden de eisen te combineren. Hoge dichtheid en intensieve menging zijn zo realiseerbaar.

De huidige woningen in het Stationsgebied zijn vanuit het maaveld moeilijk waarneembaar. Door de nieuwe woningen beter zichtbaar te maken vanaf de straat, zal naar verwachting de sociale veiligheid verbeteren. Dat is in het belang van het gehele Stationsgebied. In de zone van de Stadscorridor wordt aangesloten bij bestaande woonmilieus als Lombok en Wijk C. Het gaat om appartementen in de schaal M (medium), met een duidelijk entree aan de straat. De woningen in de zone van de Centruboulevard zijn meer grootstedelijk, met appartementencomplexen als onderdeel van grotere

multifunctionele gebouwen en in woontorens. De differentiatie in woonmilieus schept kansen om plekken met een eigen identiteit te maken. Bijzondere architectuur kan een dergelijk karakter versterken.

Met de diversiteit in type woningen beantwoordt het woonprogramma aan de verschillende voorkeuren van woonbelevingsgroepen die zich graag in het centrum blijken te vestigen. Het woonprogramma in het Stationsgebied biedt mogelijkheden voor een ruime variëteit in prijs, zowel in de categorie huur als koop.

#### *Kantoren*

Het Stationsgebied heeft bijzondere eigenschappen, die het voor een aantal kantoomilieus de beste vestigingsplek in de stad maakt: de aanwezigheid van de OV-Terminal, de unieke centrumlocatie, de nabijheid van hotels, winkels en uitgaansgelegenheden en de aanwezigheid van de Jaarbeurs.

De toevoeging van kantoren past binnen dit grotere geheel. In totaal kan circa 240.000 m<sup>2</sup> bruto kantoorvloeroppervlakte worden toegevoegd. Deze bovengrens wordt bepaald door regionale afspraken omtrent het kantorenvolume. Wanneer de markt in de toekomst de mogelijkheid biedt voor circa 300.000 m<sup>2</sup> en dit bovendien past binnen de regionale en gemeentelijke afspraken in het kader van een aanpassing van het regionaal structuurplan zal te zijner tijd in overleg met het BRU rekening worden gehouden met deze toekomstige groei van het kantoorvolume. Pas indien in de toekomst (na 2015) deze extra ruimte ontstaat binnen de regionale en gemeentelijke afspraken zal deze voor de plannen voor het Stationsgebied alsnog worden benut.

De kantorentoevoeging vindt grotendeels plaats aan de westzijde van het station en draagt daarmee bij aan de ambitie om dit gebied een sterkere betekenis te geven in de stad door een nieuwe inrichting, een intensivering van ruimte en een menging van functies. De kantoren komen niet in een mono-functioneel gebied terecht, maar vormen een belangrijk onderdeel van een gemengd gebied.

Het uiteindelijke kantoomilieu rondom Stationsentree-West is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen. Er zijn twee scenario's. De eerste gaat ervan uit dat bestaande gebouwen ingrijpend worden aangepast of vernieuwd wat leidt tot een zeer hoogwaardig en dynamisch kantorenmilieu, dat in potentie goed passend is voor financiële en zakelijke diensten, trainingsinstituten, kleinere internationale bedrijven en andere kantoren uit het topsegment. De tweede mogelijkheid houdt rekening met het behoud van gebouwen wat leidt tot verschillende kantoomilieus van diverse kwaliteit, die verschillende doelgroepen aanspreken (profit, overheid, non-profit). Een combinatie is ook mogelijk.

#### *Winkels, horeca en leisure*

Het centrum van Utrecht is een van de belangrijkste winkelcentra van het land en is een centrale ontmoetingsplaats voor de gehele stad. De doelstelling van het programma winkelen is de positie van het centrum van Utrecht als toplocatie te versterken en een uitbreiding van het winkelareaal te realiseren, die nodig is vanwege de groei van het aantal inwoners. Aan het areaal winkels worden hoogwaardige segmenten toegevoegd en er worden relaties gelegd naar cultuur, vermaak en entertainment. In een centrum-stedelijk gebied hangen detailhandel, leisure en horeca dicht tegen elkaar aan en vloeien soms zelfs ongemerkt in elkaar over.



In de beleving van bezoekers en gebruikers bestaat het centrum momenteel uit twee delen: de oude stad en Hoog Catharijne. De synergie tussen beide ontbreekt. De ambitie is om in de beleving en profilering deze tweedeling op te heffen. Hiervoor is een forse herstructurering en uitbreiding noodzakelijk van het gebied rondom Vredenburg, de Catharijnesingel en Hoog Catharijne.

Gezien de groei van Utrecht kan het winkelareaal in het Stationsgebied met circa 45.000 m<sup>2</sup> verhuurbare vloeroppervlakte (vvo) worden uitgebreid. De versterking van winkelen in dit gebied moet complementair zijn aan de bestaande detailhandelstructuur van de oude stad. De diverse deelgebieden krijgen daarom ook een eigen karakterisering. Zo wordt het Vredenburgplein een mix van cultuur, horeca, lifestyle en hoogwaardige mode. De marktfunctie blijft grotendeels op het plein behouden; een aantal zaterdagen per jaar wordt het plein vrijgemaakt voor evenementen. Aan de Catharijnesingel ontstaat een nieuwe mogelijkheid tot verblijven en winkelen aan het water. Hoog Catharijne kan worden versterkt met nieuwe winkelformules, die nu grotendeels nog ontbreken in Utrecht. Tot slot wordt binnen deze 45.000m<sup>2</sup> in totaal 6.000m<sup>2</sup> stationsgerelateerde detailhandel toegevoegd in de nieuwe OV-Terminal en ter begeleiding van de stationsentrees. Dit is een geheel andere categorie winkels: specifieke snelservice gericht op reizigers.

Functies op het gebied van amusement dragen fors bij aan de ambitie om bepaalde plekken een eigen betekenis te geven. Cultuur en entertainment ('leisure') vormen immers voor heel veel bezoekers een belangrijke reden om naar het gebied te komen. Bovendien zijn belangrijke bestemmingen als de Jaarbeurs en het Muziekcentrum Vredenburg voor veel mensen heel herkenbaar. Het programma voor het Stationsgebied is erop gericht dit soort functies te verbeteren en sterk uit te breiden.

Passend bij de ambitie van Hoog Catharijne vindt daarom een toevoeging van entertainmentfuncties plaats. Deze functies dienen ter versterking van de winkelfunctie.

Het Stationsgebied is de belangrijkste 'leisure' ontwikkelingslocatie in Utrecht. Het totale leisureprogramma voor grootstedelijke vrijetijdsvoorzieningen is 70.000 m<sup>2</sup>. Integrale gebiedskwaliteit en interactie met andere voorzieningen zijn hierbij sleutelwoorden. In het Stationsgebied zijn de volgende deelgebieden en thema's te onderscheiden voor de leisure programmering:

- Jaarbeurszijde: ontwikkeling van entertainment en uitgaan. Het programma bestaat uit voorzieningen als een Megabioscoop, Casino en grootschalige (uitgaans)horeca.
- Hoog Catharijne (inclusief Nieuwe Stationsstraat): retailondersteunend leisurecentrum, ter versterking van het functioneren van de detailhandel. Het programma bestaat uit voorzieningen als een foodcourt, een grootschalig fitnesscentrum, eventueel een kinderattractie, een bioscoop en specifieke retailondersteunende leisure

De situering van deze functies moet bijdragen aan het gewenste gebruik en de gewenste identiteit van de deelgebieden. Functies op de Stadscorridor hebben hoofdzakelijk een culturele en publieke functie. Op de Centruboulevard liggen de vrijetijdsfuncties meer in de sfeer van commercieel entertainment ('leisure'). Op het Vredenburg ontstaat, door de verbouw van het Muziekcentrum Vredenburg en de toevoeging van popcentrum Tivoli en jazzpodium SJU, het

Muziekpaleis. Op het Smakkelaarsveld wordt ruimte gereserveerd voor een publiek gebouw. In totaal is in het plangebied ruimte voor 33.500m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) cultuur.

De Jaarbeurs gaat zijn (inter-)nationale positie op het gebied van beurzen en congressen verder versterken door de kernactiviteiten te concentreren en plek te maken voor functies die synergie opleveren. De Kop van de Jaarbeurs aan de Croeselaan en de Stationsentree-West vormt een nieuw gebied voor grootstedelijk amusement. Inmiddels is het Beatrixtheater verbouwd tot een permanent musicaltheater, met een grootse entree naar het (huidige) Jaarbeursplein. Dit soort functies hebben een bovenregionale uitstraling.

In het plangebied is ruimte voor 29.000m<sup>2</sup> bvo hotel. Wanneer de markt in de toekomst de mogelijkheid biedt voor extra ruimte hotel en dit bovendien past en zowel geformuleerd als geformaliseerd beleid zal deze ruimte alsnog worden benut in het Stationsgebied.

De ontwikkeling van het Stationsgebied is zeer perspectiefrijk voor de toevoeging van horeca. Horeca kan in belangrijke mate bijdragen aan de levendigheid en functiemenging in het Stationsgebied. Het is van belang te zoeken naar een zodanige mix van functies dat er geen overlast ontstaat. In verschillende zones van het gebied komen verschillende typen horeca goed tot hun recht. De verschillende horecacategorieën zijn:

- (winkelondersteunende) daghoreca: dit is horeca met een functie die veelal gekoppeld is aan de winkelopeningstijden (lunchroom, koffiezaak, snackbar, ijssalon). Deze horecagelegenheden geven over het algemeen geen overlast.
- 'zacht uitgaan': horecabedrijven waarbij de nadruk ligt op de vroege avondfunctie (restaurants). Deze horecagelegenheden geven weinig of geen overlast.
- 'hard uitgaan': horeca met vooral een avond- en nachtfunctie (café's, discotheken). De nadruk ligt op het verstrekken van drank. Deze horecabedrijven kunnen overlast veroorzaken voor omwonenden.
- combinatie met 'hard uitgaan': dit zijn horecagelegenheden die zowel 's avonds als overdag een functie hebben (overdag voor een kop koffie of thee en 's avonds voor eten). Deze horecabedrijven verstrekken naast drank ook maaltijden. Vanwege de combinatie met hard uitgaan kunnen deze horecabedrijven overlast veroorzaken voor omwonenden.
- combinatie overig: horecagelegenheden die op andere manieren dag- en avondfunctie combineren, zoals een hotel-restaurant, grand-café, fastfood. Deze horecabedrijven verstrekken naast maaltijden ook drank en/of logies. Over het algemeen geeft deze vorm van horeca geen overlast.

Voor de verschillende deelgebieden in het Stationsgebied is de volgende ontwikkelingsrichting gewenst:

- Hoog Catharijne e.o.: zeer perspectiefrijk gebied met een aantrekkelijke mix van detailhandel, cultuur en horeca. Doelgroepen zijn met name winkelend publiek en dagbezoekers. Gezocht moet worden naar een samenhang tussen het winkelaanbod en de horeca en naar een kwalitatief goede mix van horecabedrijven. Uitbreiding is gewenst in de sectoren daghoreca, 'zacht uitgaan' en combinatie overig. Behalve in het Muziekpaleis dient terughoudend te worden omgegaan met 'hard uitgaan'.
- Rondom OV-terminal: de ambitie is een perspectiefrijke entree van de binnenstad met gemak en comfort voor de (trein)reiziger en daarnaast (mogelijkheden voor) efficiënte accommodatie voor zakelijke

bijeenkomsten. De doelgroepen zijn zakelijke bezoekers en (trein)reizigers. Gestreefd moet worden naar een compleet en divers aanbod in de fastfoodsector en multifunctionele concepten voor zakelijke bezoekers. Toevoeging in de sectoren daghoreca en combinatie overig is het meest gewenst. 'Hard uitgaan' is hier niet gewenst.

- Stationsentree West en Jaarbeursterrein: perspectiefrijke gebieden voor grootschalige concepten, onder het motto "zien en gezien worden". Doelgroepen zijn: jongeren, twintigers en dertigers. Gezocht moet worden naar uitbreidingsmogelijkheden of behoud en versterking van grootschalig en spraakmakend aanbod. Uitbreiding van 'hard uitgaan' komt hier goed tot zijn recht, maar ook combinatie met 'hard uitgaan' en combinatie overig.

In totaal is de ruimte voor horeca in het plangebied 8.800 m<sup>2</sup> bvo.

Tot slot kent het gebied noodzakelijke voorzieningen als opvang voor drugsverslaafden en de mogelijkheid tot kinderopvang. De definitieve plekken hiervoor zijn afhankelijk van het beleid op dit gebied. Zeker is echter dat deze voorzieningen ook in de toekomst een plek krijgen of houden in het Stationsgebied.

## **2.4 Bereikbaarheid en parkeren**

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor een succesvolle aanpak van het Stationsgebied.

Het realiseren van een toplocatie, intensief ruimtegebruik en de genoemde spin-off van investeringen gaan uiteraard gepaard met grotere bezoekersstromen. Deze worden deels, maar niet geheel, opgevangen door de te realiseren OV voorzieningen. Zowel de extra toestroom van autoverkeer als de extra bussen leveren een bijdrage aan de druk op de luchtkwaliteit ter plekke.

Aan de andere kant is deze ontwikkeling juist gewenst om te voorkomen dat de investeringen plaatsvinden op locaties die kwetsbaarder zijn. Intensivering van het ruimtegebruik in het centrum van de stad draagt bij aan het voorkomen van onnodige belasting van het milieu elders in de regio. Bundeling van de milieubelasting in en rond specifieke gebieden en invalswegen draagt in deze zin bij tot verbetering van het leefmilieu in zijn totaliteit.

Het realiseren van de plannen in het Stationsgebied leidt tot een bepaalde toename van het autogebruik. Het leidt echter ook tot een toename van zowel het gebruik van het openbaar vervoer als het gebruik van de fiets en een verschuiving in gebruik ten gunste van het openbaar vervoer.

### **2.4.1 Bereikbaarheid gebied via de verschillende vervoersmodaliteiten**

De aanwezigheid van het openbaar vervoersknooppunt maakt dat het Stationsgebied zeer goed bereikbaar dient te zijn en dat het functioneert als verbindende schakel tussen de verschillende stadsdelen.

De bereikbaarheid van het Stationsgebied voor het autoverkeer is complex. Het autoverkeer dat in het gebied zelf moet zijn, is vooral afhankelijk van de beschikbare infrastructuur buiten het Stationsgebied. De uitgangspunten van het

stedelijke bereikbaarheidsprogramma en het stedelijk beleid zijn randvoorwaarden voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied.

De twee invalswegen vanaf de knooppunten Hooggelegen en Westraven zijn dragers voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied. De invalsweg vanuit Hooggelegen (rijksweg A2) loopt via het 24 Oktoberplein naar het Stationsgebied. Vanuit Westraven (rijksweg A12) loopt een invalsweg via het 5 Meiplein en de Van Zijstweg naar het Stationsgebied. Er is voor gekozen de Graadt van Roggenweg primair te gebruiken voor de ontsluiting van het gebied aan de oostzijde van de sporen. De twee invalswegen zijn nodig om een té hoge milieubelasting van de daar aanwezige woningen te voorkomen. De Van Zijstweg wordt gebruikt als hoofdontsluiting van het gebied aan de westzijde van de sporen. Als uitwisseling tussen deze twee routes functioneert de Overste den Oudenlaan. Op het 24 Oktoberplein wordt duidelijk aangegeven dat de automobilist een keuze dient te maken tussen oostzijde (oude stad) of westzijde (station, Stationsentree-West en Jaarbeursterrein). Deze hoofdstructuur impliceert een duidelijke keuze voor de locatie van parkeervoorzieningen. Studie naar de verschillende varianten om de problemen rond de luchtkwaliteit op te lossen kan nog leiden tot andere inzichten omtrent de oplossingen voor autobereikbaarheid van het stationsgebied.

De verbinding tussen de nieuwe OV-Terminal en het omliggende gebied wordt overzichtelijker gemaakt en de verschillende functies krijgen herkenbare entrees. Er komen verbindingen en entrees vanaf maaiveld, maar ook op +1-niveau wordt de verbinding met het winkelcentrum verbeterd, waarbij de entrees van en de overgangen naar de OV-Terminal herkenbaarder worden gemaakt. Vanuit de OV-Terminal zijn alle perrons (zowel bus, tram als trein) goed bereikbaar door middel van een vaste trap, roltrap of lift. Daarnaast verbindt de Noorder- en Midentunnel de treinperrons met elkaar.

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. In het gebied komen voldoende parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. De totale behoefte is circa 33.000 stallingsplaatsen. Het merendeel van de toevoeging wordt gerealiseerd bij de OV-Terminal, waar het aantal plaatsen kan groeien van 8.800 naar 17.500. Het aantal plaatsen voor kantoren in het gebied groeit van 8.000 naar 11.500. Het is de verantwoordelijkheid van de bouwers van de kantoren deze plaatsen te realiseren. Voor de overige functies zullen minstens 4.000 stallingsplaatsen nodig zijn. Voor het benodigde aantal stallingsplaatsen wordt, analoog aan het parkeerbalans, ook een fietsparkeerbalans bijgehouden.

Op maaiveldniveau worden goede voorzieningen voor onbetaald fietsparkeren in de openbare ruimte gerealiseerd. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn betaald/onbetaald, bebouwd/onbebouwd, beheerd/onbeheerd en de wijze van handhaving.

Het Randstadspoor en de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-banen zijn de dragers van het openbaar vervoer in de stad. Beide systemen kunnen worden gekoppeld aan transferia aan de rand van de stad. De OV-Terminal vormt het knooppunt van het HOV-systeem in het centrum van de stad. In het Stationsgebied wordt bij expeditieverkeer zoveel mogelijk gestreefd naar bundeling van vervoersstromen. In het

kader van het Bevoorradersplan Binnenstad Utrecht wordt toegewerkt naar bundeling van bevoorradersverkeer op logistieke routes. Dit gebeurt via verwijzing, uitgifte van stadskarten en internet. De drie belangrijkste routes waaraan wordt gedacht zijn:

- Graadt van Roggenweg
- Europalaan-Van Zijstweg-Croeselaan
- Kardinaal de Jongweg-Blauwkapelseweg-Grifthoek-Singels.

Het is de bedoeling de singeling in de huidige vorm, bestaande uit een oostschil en een westschil, als uitgangspunt voor de toekomst te gebruiken en niet verder aan te tasten.

De Jaarbeurs kent een systeem van bundeling bij evenementen waarbij vrachtwagens worden opgevangen op het terrein bij het Merwedekanaal en van daaruit in groepen vertrekken naar de verschillende ingangen. De expeditie van Hoog Catharijne is geregeld in een eigen expeditiestraat. Bij uitbreiding van Hoog Catharijne blijft de expeditiestraat functioneren en zal intensiever benut worden. De infrastructuur in de omgeving wordt hierop berekend.

Naast deze bestaande bundeling wordt voor het Stationsgebied gedacht aan:

- Bundeling op routes: middelen daarvoor zijn bewegwijzering, groene golven en/of toestaan van medegebruik van OV-banen.
- Bundeling per vervoerder: deze manier van bundelen kan gestimuleerd worden door vervoerders die goed bundelen, bepaalde voordelen te bieden, bijvoorbeeld door aan deze bedrijven toe te staan de OV-banen te gebruiken.
- Bundeling per functie of gebouw: bij grote gebouwen centrale voorzieningen en/of collectieve contracten voor aflevering, opslag en afvalverwijdering gebruiken.
- Voorkomen van transport: externe opslag en uitgifte.

#### **2.4.2 Verbetering bereikbaarheid en luchtkwaliteit**

Zowel in het verkeersbeleid in het verleden als in het huidige verkeersbeleid wordt het principe van bundeling van verkeer op een aantal stedelijke hoofdwegen gehanteerd. Doel hiervan is zo groot mogelijke verblijfsgebieden te creëren waar het woon- en leefklimaat zo aangenaam mogelijk is (relatief weinig verkeer, 30 km-uur-zones). De Europese normen voor luchtkwaliteit in 2010 en de Nederlandse vertaling daarvan in de wetgeving, botsen hier evenwel mee. In hoofdstuk 3.1.3 worden de verkeersmaatregelen beschreven die leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit.

#### **2.4.3 Parkeren**

De doelstelling van het parkeerbeleid m.b.t. het Stationsgebied is het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren en de groei van de automobiliteit te beperken<sup>1</sup>. Uiteraard met in achtneming van de economische belangen. Het Stationsgebied sluit aan bij dit stedelijk beleid.

Uitgegaan wordt van een normatieve toevoeging van 2.500 openbare parkeerplaatsen. Voor de kantoren is daarbij uitgegaan van het oude rijksbeleid. Het nieuwe rijksbeleid geeft meer speelruimte voor parkeren. Om een beter inzicht te verkrijgen over de beste toevoeging in omvang, locatie en beheer van parkeervoorzieningen in het Stationsgebied, hebben de vier primair bij het Masterplan betrokken partijen een parkeeronderzoek laten uitvoeren.

Het onderzoek heeft geleid tot twee eindmodellen waarbij het principe "eerst benutten en dan bouwen" centraal staat.

Uitgaande van het principe “eerst benutten en dan bouwen” wordt eerst de huidige capaciteit van parkeervoorzieningen in het Stationsgebied (zowel openbaar als particulier) geoptimaliseerd door zoveel mogelijk dubbelgebruik. Daarnaast moeten nog maximaal 2.500 nieuwe openbare parkeerplaatsen in het Stationsgebied worden gebouwd, waarvan het merendeel aan de westzijde, circa 1700. Deze zijn vooral goed ontsloten via de Van Zijstweg. Drie locaties zijn in beeld voor grote (openbare) parkeerconcentraties, 2 aan de westzijde en 1 aan de oostzijde, uitgaande van acceptabele loopafstanden. Daarnaast wordt een aantal exclusieve parkeerplaatsen toegevoegd voor woningen, casino en hotel. Kantoren dienen in hun eigen parkeerbehoeften te voorzien.

Voor woningen is rekening gehouden met de doelgroep: met name senioren en één- en tweepersoonshuishoudens. Dit betekent als uitgangspunt dat 50% van de woningen, met name aan de westzijde, een eigen (exclusieve) parkeerplaats heeft. Voor de overige woningen gaat het plan uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

In de parkeerbalans worden op basis het *Parkeeronderzoek Stationsgebied Utrecht* van november 2003<sup>ii</sup> de volgende parkeercijfers en -normen gehanteerd:

| <b>functie</b>        | <b>Parkeerplaatsen per functie</b> |
|-----------------------|------------------------------------|
| woning midden         | 1,3 pp / woning                    |
| woning laag           | 1,15 pp / woning                   |
| student               | 0,3 pp / woning                    |
| Kantoor (parkeernorm) | 1 pp / 250 m2 bvo                  |
| winkel                | 1 pp / 33,3 m2 bvo                 |
| horeca                | 8 pp / 100 m2 bvo                  |
| bioscoop              | 0,15 pp / zitplaats                |
| casino                | 8 pp / 100 m2 bvo                  |
| cultuur               | 0,7 pp / 100 m2 bvo                |
| leisure               | 3,5 pp / 100 m2 bvo                |
| hotel                 | 1 pp / kamer                       |

In de loop van de planontwikkeling wordt de parkeerbalans regelmatig opnieuw getoetst op basis van de actuele programmacijfers.

## 2.5 (Sociale) veiligheid en leefbaarheid

Reeds geaccordeerde bron  
paragraaf 2.5: Masterplan 2003

Het Stationsgebied is een gebied waar meer risicoveroorzakende factoren samen komen. Denk aan de zeker 100 miljoen passanten per jaar, een hoge bebouwingsdichtheid, allerlei functies vlak naast en boven elkaar, grote verkeersstromen, transport van gevaarlijke stoffen en een aantal randgroeperingen. Een degelijk beleid op de terreinen leefbaarheid en veiligheid voorkomt problemen. Eén van de doelstellingen van de herontwikkeling van het Stationsgebied is dan ook om zowel de beleving van veiligheid en leefbaarheid te verbeteren als de daadwerkelijke overlast en criminaliteit te verminderen.

Calamiteiten worden zoveel mogelijk voorkomen en een adequate aanpak is noodzakelijk. Dit wordt nagestreefd met het inlijven van veiligheid en leefbaarheid in het ontwerp en een goede organisatie van beheer en toezicht tijdens en na de bouw.

Een veilig en leefbaar Stationsgebied ontstaat niet automatisch. Gewaarborgd moet worden dat na afronding van de herontwikkeling het gebied veilig en schoon blijft. Bij de ontwikkeling van de (diverse) plannen staan in dit kader de volgende algemene randvoorwaarden centraal:

- Het Stationsgebied is overzichtelijk, toegankelijk en bereikbaar, evenals alle voorzieningen binnen het gebied;
- Het gebied heeft een logische routestructuur en er bestaat overeenstemming tussen functies, inrichting en gebruik;
- Het is goed schoon te houden en het beschikt over inrichtingselementen die heel (en heel te houden) zijn;
- Het is vanuit economisch en sociaal oogpunt goed exploiteerbaar en beheerbaar;
- Het is fysiek veilig en is bij calamiteiten voor hulpdiensten goed toegankelijk en snel te ontruimen.

Veiligheids- en beheerdeskundigen van relevant publieke en private partijen (hulpdiensten, gemeentelijke beheerders, eigenaar/beheerders, maatschappelijke opvang e.d.) zijn vroegtijdig betrokken bij de planvorming. Wederzijdse beïnvloeding van deze deskundigen, direct betrokkenen en de ontwerpers heeft geleid tot tussentijdse bijstelling van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarnaast zijn randvoorwaarden voor veiligheid en leefbaarheid geformuleerd, die een gedegen basis hebben gevormd voor de planuitwerking. Deze zijn opgenomen in de veiligheids- en beheerrapportage Herontwikkeling Stationsgebied, één van de bijlagen van het Masterplan.

In het Stationsgebied is ook de sociale veiligheid van groot belang. De thema's waarop sociale veiligheid wordt beoordeeld zijn:

- *Levendigheid*: Functies zijn zodanig verspreid of geconcentreerd dat het plangebied op specifieke plaatsen voldoende levendig is, rekening houdend met het gebruik van de ruimten op bepaalde tijden. De langzaam verkeersroutes dienen zoveel mogelijk gebundeld te worden op relatief stille routes en in tunnels. Gebouwen hebben aanliggend aan de openbare ruimte levendige wanden en een actieve plint.

- *Zichtbaarheid:* Er wordt voorzien in voldoende openbare verlichting, met bijzondere aandacht voor overgangsgebieden, semi-openbare gebieden en routes voor het langzame verkeer. Er is zicht vanuit gebouwen op de buitenruimte en omgekeerd.
- *Attractiviteit:* Openbare ruimten hebben een duidelijke functie. Bijzondere zorg dient te worden besteed aan de vormgeving en verlichting van kwetsbare elementen zoals poorten, onderdoorgangen, portieken, achterpaden, tunnels, passages en parkeergarages.
- *Toegankelijkheid:* De routestructuur van het gebied moet duidelijk zijn en helder zijn, met name voor het langzame verkeer. Routes voor bewoners in het gebied tussen woning, berging en parkeergarage zijn kort en direct.
- *Territorialiteit:* Privé-gebieden en openbare ruimte zijn duidelijk van elkaar gescheiden en te onderscheiden, bijvoorbeeld door achterpaden en binnenterreinen afsluitbaar te maken. Woningentrees zijn in voldoende grote aantallen geclusterd. Parkeerplaatsen voor bewoners zijn zo veel mogelijk fysiek gescheiden van andere parkeerplaatsen.

*Stevigheid:* Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van onderhoudsarme en vandalisme bestendige materialen.



## 2.6 Stedelijk groen en ecologie verplaatsen

De aanpak van het Stationsgebied biedt door de ligging op het knooppunt van een aantal groenverbindingen kansen voor de stedelijke groenstructuur. Omgekeerd levert het stedelijk groen ook een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van het nieuwe stationsgebied. Groen en water leveren een belangrijke positieve bijdrage aan beleving, gebruikswaarden en welzijn / gezondheid.

Voor het Stationsgebied zijn de volgende groene (en blauwe) plekken en verbindingen relevant:

| Plekken                           | Ambitie  |
|-----------------------------------|--|
| Smakkelaarsveld                   | groengebied uitbreiden aan het water (Catharijnesingel en/of Leidsche Rijn)        |
| Park Nieuweroord en Moreelse park | parken onderling verbinden, inrichting verbeteren, verbinding met Catharijnesingel |
| Leidsche Veer                     | verbinden met groen langs de Leidsche Rijn   |

| Verbindingen                     |   |
|----------------------------------|---|
| Leidsche Rijn                    | doorgaande open water verbinding met groene oever |
| Singels                          | doorgaande open water verbinding met groene oever |
| Kruisvaart                       | doorgaande open water verbinding met groene oever |
| Croeselaan                       | ruime groene berm                                 |
| Graadt van Roggenweg / Westplein | doorgaande open water verbinding met groene oever |

Naast deze reeds aanwezige of geplande plekken en verbindingen zullen ook in de nieuwbouwplannen van het Stationsgebied openbare groene ruimten worden gerealiseerd. Ook het kleinschalige groen heeft een belangrijke meerwaarde voor de leefkwaliteit van dit gebied, zoals bomen, struiken, bloembakken, daktuinen. Groen en ecologie worden als belangrijke elementen voor de kwaliteit van de omgeving meegenomen in de uitwerking van de ruimtelijke plannen.

De eerder in hoofdstuk 2 genoemde drie ambities die ten grondslag liggen aan de plannen voor het Stationsgebied zijn ook voor het aspect groen van belang.

### *Verbinden*

Het doortrekken van Catharijnesingel, het doortrekken (weer zichtbaar maken ter hoogte van het Westplein) en verbreden van de Leidsche Rijn (onder andere in de Van Sijpesteijntunnel) en het aan elkaar verbinden van deze groen-blaauwe linten en met de Weerdsingel zijn de meest in het oog springende kansen. De ecologische potenties zijn dan ook vooral gekoppeld aan de waterlopen in en om het Stationsgebied. Het water zelf zal, na het herstel van de singelstructuur kunnen functioneren als leefmilieu voor watergebonden flora en fauna.

Ook in het verbinden van groene plekken met deze groen-blaauwe linten liggen kansen. Zo kunnen het Smakkelaarsveld en de Leidsche Veer aan de Leidsche Rijn worden verbonden en het Park Nieuweroord en het Moreelse Park aan het groen-blaauwe lint van de Catharijnesingel.

Naast de betekenis van deze verbindingen voor natuur heeft het verbinden ook een belangrijke betekenis voor de mens.

### *Herstellen*

Herstellen houdt in oude structuren terugbrengen, zoals water in de Catharijnesingel. De groene oever aan de westkant sluit aan op de bestaande groene oevers van het Zocherplantsoen en de Nieuwe Kade. Herstellen betekent ook continuïteit aanbrengen in de bijzondere wegen en straten van de stad. Het gebruik van laanbomen en losse bomen in de wegprofielen is daarvoor een geëigend middel, met ruimtelijke en ecologische betekenis.

Herstellen betekent ook de kwaliteit van de omgeving verbeteren, de sociale veiligheid verhogen, de menselijke maat terugbrengen en het openbaar gebied aldus terugwinnen. Herstel moet leiden tot een betere verhouding tussen vervoer en verblijf, tot het nagenoeg verhelpen van ongedefinieerde (versnipperde) groene ruimten en tot een betere kwaliteit (inrichting) van de publieke ruimte. Veel kwaliteit valt te winnen in de versnipperde groene ruimten van het Moreelse Park en Park Nieuweroord. Door deze als groene eenheid op te vatten en de verkeersruimte te minimaliseren kan een royaal park ontstaan.

De groene kwaliteit van de bestaande groene plekken moet voldoende geborgd worden. Aan de westzijde van het station moeten de (inrichtings)mogelijkheden van de Croeselaan en de Kruisvaart benut worden voor recreatieve en ecologische doelen.

### *Betekenis geven*

Betekenis geven heeft betrekking op het zorgen voor duidelijk te onderscheiden identiteiten van de diverse plekken in het Stationsgebied. Door op enkele plekken herkenbaar openbaar groen gebied in te voegen kunnen groene ruimten ontstaan die als markeringen van rust en natuur gaan werken. Zij dragen bij aan een goede interactie en balans tussen bebouwing, verkeer en vervoer en groen.

De stimulerende werking van groen op beweging is een factor om mee te wegen in de voor het Stationsgebied te maken keuzes. Vooral voor werknemers van in het gebied gelegen winkels, bedrijven, instellingen en kantoren zal de aanwezigheid van groen een stimulans voor lunch wandelen (kunnen) zijn.

## 2.7. Fasering

Een ontwikkelingstraject over een periode van 15 à 20 jaar op een stedelijke knooppunt vraagt een zorgvuldig fasering. De volgorde waarin de deelontwikkelingen plaatsvinden wordt bepaald door diverse factoren.

- Economische ontwikkelingen kunnen invloed hebben om de afzetbaarheid van programma in de markt.
- Bereikbaarheid van het gebied tijdens de langdurige bouwperiode is cruciaal. Dit vereist dat de bouwlogistiek medebepalend is voor de onderlinge volgorde van deelprojecten.
- Om de economische haalbaarheid van de ontwikkelingen te borgen zal ook gestuurd worden op het kasritme van de gemeentelijke grondexploitatie.

Onderstaand schema met indicatieve planning geeft de stand van zaken van de fasering op het moment van vaststellen van het structuurplan. Deze dient, om bovenstaande redenen, als indicatief te worden beschouwd.

### Vastgoedprojecten

|  |           |
|--|-----------|
| Kop Jaarbeursterrein (bioscoop, hotel en casino) | 2006-2009 |
| NH-blok  | 2010-2012 |
| Westflank Noord                                  | 2008-2012 |
| Westflank Zuid                                   | 2010-2016 |
| Noordblok (Stationsstraat)                       | 2012-2014 |
| Entreegebouw HC en Catharijneknoop               | 2010-2011 |
| Gebouw Vredenburg Noord                          | 2007-2008 |
| Muziekpaleis                                     | 2007-2010 |

### Infraprojecten

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| Croeselaan              | 2010-2011 |
| Jaarbeursplein          | 2010-2011 |
| Westpleintunnel         | 2012-2014 |
| Nieuwe Stationsstraat   | 2010-2011 |
| Catharijnesingel zuid   | 2011-2012 |
| Catharijnesingel midden | 2009-2010 |
| Vredenburgplein         | 2009-2012 |
|                         |           |

## **2.8. Vervoltraject**

### **2.8.1 Procedure structuurplan**

De procedure van het structuurplan is als volgt:

- September / oktober 2005: Inspraak en artikel 10 BRO overleg
- November 2005: Behandeling Provinciale Planologische Commissie (PPC)
- November 2005: Beantwoording en verwerking ontvangen reacties
- December 2005: Bestuurlijke besluitvorming beantwoording en verwerking reacties (collegebesluit 20-12-2005)
- Februari 2006: Ter inzage legging ontwerp structuurplan (23 februari t/m 5 april 2006)
- December 2006: Vaststelling structuurplan Stationsgebied door de gemeenteraad.

### **2.8.2 Vervolprocedures**

De PPC heeft tijdens de behandeling van het voorontwerp structuurplan Stationsgebied op 3 november 2005 en bij brief d.d. 9 november 2005 een positief oordeel uitgesproken over het voorontwerp structuurplan. Het structuurplan kan als gevolg daarvan nu dienen als basis voor de ruimtelijke onderbouwing bij de verschillende artikel 19-procedures die voor de ontwikkelingen in het Stationsgebied moeten worden doorlopen. Deze artikel 19-procedures zijn nodig om voor de verschillende ontwikkelingen bouwvergunning te kunnen verlenen. Naast deze basis die het structuurplan vormt als ruimtelijke onderbouwing, zullen voor de verschillende artikel 19-procedures aanvullende ruimtelijke onderbouwingen worden opgesteld waarin, op het (detail)niveau van de betreffende ontwikkeling nadere onderbouwing op het gebied van de relevante milieuaspecten plaatsvindt.

Uiteindelijk worden de gevoerde artikel 19-procedures vertaald in één of meer bestemmingsplannen met gedetailleerde bestemmingsregelingen.

### **2.8.3 Beeldregie**

Verspreid over het plangebied en gespreid in de tijd zullen deelprojecten worden uitgewerkt en gerealiseerd.

Bij een majeure operatie als de herontwikkeling van het Stationsgebied met een uitvoeringstermijn van 15 tot 20 jaar gaat het erom dat de samenhang en de kwaliteit van het uiteindelijk totaalbeeld ook op de lange termijn is gewaarborgd. Dit vraagt om een visie op de aanpak van het proces van kwaliteitsformulering- en bewaking. Om dit te bereiken zijn er verschillende instrumenten:

Passief, als toetsingkader:

- De stedenbouwkundige visie staat beschreven in het Masterplan en wordt in hoofdlijnen vastgelegd in het structuurplan en te zijner tijd in één of meer bestemmingsplannen.
- De ambitie voor de openbare ruimte is neergelegd in het Referentiekader Openbare Ruimte, op basis waarvan inrichtingsplannen voor de openbare ruimte worden beoordeeld.

- Voor het beheer van de publiek toegankelijke ruimte geldt het Referentiekader Beheer.
- De Welstandsnota (juni 2004) op basis waarvan (bouw)plannen getoetst worden door de Commissie Welstand en Monumenten.

Actief, als aansturing bij planvorming:

- Supervisie: tijdens de planontwikkeling door twee stedenbouwkundige supervisoren (Stedenbouw en openbare ruimte). De supervisoren bespreken deze plannen in het Atelier Stedenbouw (bestaand uit de supervisoren, het hoofd Stedenbouw en Monumenten van de gemeente Utrecht en de diverse stedenbouwkundigen werkzaam voor de projectorganisatie. De supervisoren en het Atelier brengen advies uit aan de directeur van de gemeentelijke projectorganisatie.
- Werkboeken Randvoorwaarden: voor de verschillende deelgebieden zijn voor bebouwing en openbare ruimten Werkboeken Randvoorwaarden gemaakt, als bijlage bij de Bilaterale Ontwikkeling Overeenkomsten.
- Daarnaast is het protocol ontwerpprijsvragen Stationsgebied van toepassing, waarbij door middel van prijsvragen extra ontwerpkracht ingezet kan worden.

Voor inrichtingsplannen van de openbare ruimte wordt de regie gevoerd op basis van het "Referentiekader Openbare Ruimte".

Beeldregie voeren betekent ook dat kwaliteitsaspecten uit de hierboven genoemde plandocumenten een rol spelen in de begeleiding en toetsing van plannen.

#### **2.8.4 Bouwlogistiek en bouwputmanagement**

De komende 15 tot 20 jaar vindt de herontwikkeling van het Stationsgebied plaats. Stapsgewijs wordt het gebied ingevuld. Vanwege de hoeveelheid regulier en bouwverkeer komt er een plan voor de bouwlogistiek. Doel daarbij is het tot een minimum beperken van overlast. Dit betekent dat tijdens de bouwperiode ruime aandacht nodig is voor onder meer bereikbaarheid, toegankelijkheid, het voorkomen van vervuiling en overlast, afsluiten van bouwputten en hoekjes en goede verlichting. Inzet is dat gedurende deze periode de bouw niet mag leiden tot het tijdelijk sluiten of ontoegankelijk maken van winkels, kantoren en woningen. Verder mag de bouw geen belemmeringen opwerpen voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het Stationsgebied voor reizigers, passanten en parkeerfaciliteiten. Dat vraagt om een goede bouwlogistiek en afstemming daarbij tussen de verschillende partijen.

Met dat doel voor ogen wordt een gedegen organisatie van het bouwputmanagement opgezet. Aspecten als bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie, klachtenafhandeling, organisatie, financiering, randvoorwaarden komen daarbij aan de orde. Afspraken over financiering van beheer worden hierin meegenomen. Verder wordt er een vorm van 'gebiedscommunicatie' met burgers en andere belanghebbenden ingesteld over 'huishoudelijke' aangelegenheden zoals wijzigingen in routing, start werkzaamheden en meldpunt vervuiling. Ook komt er een gezamenlijke frontoffice. Hier kunnen betrokkenen met klachten en meldingen terecht. Voor het noodzakelijk

geachte toezicht op de overlast in het gebied, wordt per deelgebied één toezichthouder aangesteld. Deze coördineert en intensificeert het flexibel beheer en toezicht door de verschillende partners. Voor het onderhouden van de contacten met aannemers wordt een bouwcoördinator aangesteld. Het gebied verandert meermalen in de bouwfase en daarmee veranderen ook de aanrijdroutes voor de hulpdiensten en de vluchtwegen. Daarom vindt er tijdens en na de bouwfase regelmatig afstemming plaats tussen de gemeente en de hulpdiensten en tussen de hulpdiensten onderling.

Voor het waarborgen van de aantrekkelijkheid van de omgeving kan het starten van activiteiten en evenementen een bijdrage leveren aan de leefbaarheid. Gedacht kan worden aan graffiti door kunstenaars, theater en muziekvoorstellingen in de bouwput, lichtshows aan hijskranen, een ijsbaan en het zichtbaar maken van de bouwput.

## **2.9 Conclusies**

Wanneer de herontwikkeling / intensivering van het Stationsgebied, zoals omschreven in dit hoofdstuk, is afgerond, zijn de vier doelstellingen genoemd in paragraaf 2.1 verwezenlijkt. Dan is de centrumfunctie versterkt, het gebied leefbaar en veilig, toegankelijk en bereikbaar. En de positie van Utrecht als "railport van Nederland" is dan optimaal benut.

### **3. De Verantwoording**

#### **3.1 Relevante Milieuaspecten**

##### **3.1.1 Strategische Milieubeoordeling (SMB) en MER's**

De keuze voor een structuurplan betekent dat de aan het bestemmingsplan verbonden m.e.r.-procedure kan worden opgeschort. Er moet wel een Strategische Milieubeoordeling (SMB) worden gedaan en daarnaast moeten de m.e.r.-plichtige ontwikkelingen in het Stationsgebied (casino, megabioscoop) nog steeds aan hun m.e.r.-plicht voldoen.

In grote lijnen is de SMB-procedure gelijk aan de m.e.r.-procedure. Omdat het Nederlandse wetsvoorstel voor het implementeren van de SMB is aangehouden, is tot nader aankondiging de Europese richtlijn formeel leidend. Deze richtlijn is echter niet op alle onderdelen toegesneden op de Nederlandse situatie en daarom is bij twijfel gebruik gemaakt van de handreiking van het ministerie van VROM.

De belangrijkste stappen in de SMB-procedure zijn:

- bekendmaken
- raadplegen van bestuursorganen
- opstellen milieurapport
- ter inzage leggen milieurapport, inspraak
- besluitvorming

De structuurplanprocedure en de SMB-procedure komen samen in het kader van inspraak en besluitvorming. Daarin vormt de SMB de milieu-onderbouwing bij het structuurplan. De eerdere stappen in de SMB-procedure zijn min of meer vormvrij. Het raadplegen van betrokken bestuursorganen is gecombineerd met het overleg ex art.10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. In de SMB-procedure is - onverplicht- gebruik gemaakt van onafhankelijk advies van de Commissie voor de m.e.r. door het voorleggen van de Bekendmaking. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 20 oktober 2005 advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB. Indien dit inpasbaar is in de planning zal ook het milieurapport (geheel of gedeeltelijk)- onverplicht - aan de Commissie voor de m.e.r. worden voorgelegd ter beoordeling.

Bij het op te stellen milieurapport dient een kanttekening te worden geplaatst voor de Utrechtse situatie van het Stationsgebied. In het milieurapport moet aandacht worden besteed aan alternatieven, maar de ruimte voor alternatieven binnen het Stationsgebied is door reeds genomen besluiten en gesloten overeenkomsten gering. Zo is de basis voor structuurplan - het Masterplan - reeds in december 2003 vastgesteld en het geactualiseerde Masterplan in december 2004. Daarnaast is er in juli 2004 een uitvoeringsovereenkomst gesloten met de rijksoverheid en zijn ook in de contractering met de grote private investeerders in het Stationsgebied stappen gezet. Aan de andere kant zijn in het kader van genoemde besluiten al alternatieven onderzocht, zoals in het MER-rapport bij het Masterplan. Daaraan zal in het milieurapport dan ook aandacht worden besteed.

De SMB heeft betrekking op het Structuurplan en dus op het Stationsgebied als geheel. Initiatiefnemers van m.e.r.-plichtige activiteiten in het plangebied zoals casino en megabioscoop zullen nog steeds een m.e.r procedure moeten doorlopen.

### 3.1.2 Geluid

Het structuurplan is geen formeel bindende planfiguur op grond waarvan het aspect geluid geregeld moet worden. Het aspect geluid zal derhalve bij de nadere planologische uitwerking in de vorm van artikel 19-procedures en bestemmingsplan(nen) geformaliseerd dienen te worden conform de dan geldende wet- en regelgeving. Toch kan het waarborgen van een goed geluidsklimaat leiden tot structuurbepalende (steden)bouwkundige oplossingen zoals afscherpende bebouwing en gesloten bouwblokken

#### *Wettelijk kader*

##### *Wet geluidhinder*

De Wet geluidhinder stelt bij de planologische uitwerking eisen aan de geluidsbelasting voor zowel nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, als aan bestaande geluidsgevoelige bestemmingen indien de infrastructuur wordt gewijzigd. Hierbij worden ((steden)bouwkundige) voorwaarden gesteld aan de eventueel benodigde hogere grenswaarde. Voorzien wordt dat de Wet geluidhinder op korte termijn licht wordt gewijzigd en dat mede n.a.v. deze wetswijziging een gemeentelijke geluidsnota wordt vastgesteld.

##### *Bestaande geluidsgevoelige bestemmingen*

Bij wijziging van bestaande wegen langs reeds aanwezige of reeds geplande woningen gelden een tweetal soorten eisen. Enerzijds worden er eisen gesteld aan de maximale verhoging van het geluidsniveau en anderzijds aan de absolute hoogte van het geluidsniveau.

##### *Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen*

Bij de realisatie van nieuwe woningen via een artikel 19 Wro procedure of een bestemmingsplan geldt in hoofdlijnen de systematiek van een voorkeursgrenswaarde en een maximale ontheffingswaarde, die beide per geluidsbron verschillen. Woningbouw is zonder meer mogelijk indien de geluidsbelasting zich onder de voorkeursgrenswaarde bevindt. Bij een belasting tussen voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde is nieuwbouw mogelijk door ontheffing aan te vragen. Tenslotte is er de mogelijkheid om door middel van voorhanggevels of een dove gevel onder zeer stringente voorwaarden te bouwen op die locaties waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden.

##### *Wet op de Ruimtelijke ordening en geluid van bedrijven en inrichtingen*

Bij het vaststellen van een bestemmingsplan of een artikel 19-procedure dient overeenkomstig het vermeldde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zorgvuldige milieuhygiënische afweging te worden gemaakt.

Voor de ondersteuning bij de verlening van milieuvergunning aan bedrijven heeft het ministerie van VROM in 1998 de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' en in 2003 de circulaire "Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacementen", uitgebracht. Op basis van jurisprudentie is ten aanzien van geluid van bedrijven op nieuwe woningen duidelijk dat de Handreiking ook een beoordelingskader biedt voor de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De genoemde Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geeft aan dat een gemeente eigen beleid kan maken ten aanzien van industrielawaai en vergunningverlening. De gemeente Utrecht is bezig om een eigen beleid voor geluid, ook ten aanzien van bedrijven, in een geluidsnota vast te leggen.

##### *Analyse geluidssituatie Stationsgebied*

De gemeente heeft voor het Stationsgebied een beeld op hoofdlijnen van de optredende geluidsbelastingen. De geluidsbronnen die hierbij zijn betrokken zijn: wegverkeer, railverkeer, het emplacement en de Jaarbeurs. Op grond hiervan zijn een aantal punten beschreven die op grond van de huidige inzichten en



wet- en regelgeving bij de nadere uitwerking van het Stationsgebied een bijzondere aandacht in relatie tot het aspect geluid behoeven of om speciale en vaak ingrijpende, structuurbepalende oplossingen vragen alvorens tot realisatie over te kunnen gaan. Hierbij dient onder andere gedacht te worden aan het afschermen middels geluidsongevoelige bestemmingen, het bouwen in gesloten bouwblokken of ingrijpende bouwkundige voorzieningen aan de woningen zoals voorhanggevels of vliesgevels aan de zijde van de geluidsbron.

#### *Wegverkeer*

Bij de uitwerking van het Stationsgebied zal conform het Milieubeleidsplan worden bezien op welke wegen de toepassing van een geluidsreducerend wegdek noodzakelijk is en op welke wegen het wenselijk is.

#### *Bestaande geluidsongevoelige bestemmingen*

Met name de bestaande woningen of de in het bestemmingsplan Kop van Lombok voorziene woningen langs de te herinrichten route Graadt van Roggenweg, Westplein en Daalsetunnel vragen vanuit geluidstechnisch oogpunt een zeer bijzondere inpassingvorm (en bijbehorende stedenbouwkundige oplossingen), omdat zonder aanvullende maatregelen de wettelijke normen worden overschreden.

De inpassing van nieuwe infrastructuur en de wijziging van de bestaande infrastructuur (o.a. de van Zijstweg) zal op een dusdanige wijze dienen te geschieden dat een en ander past binnen het wettelijk kader. Eerdere studies hebben aangetoond dat met name de aansluiting van de Croeselaan op de van Zijstweg een moeilijk punt is.

#### *Nieuwe geluidsongevoelige bestemmingen*

Bij de realisatie van nieuwe geluidsongevoelige bestemmingen dient het wettelijk kader in acht te worden genomen. Complicerende factor in het Stationsgebied kan de fasering in relatie tot de (eventueel) te treffen geluidsbepalende maatregelen zijn.

Op een beperkt aantal plekken wordt naar verwachting de maximale grenswaarde overschreden. Het bouwen van woningen of andere geluidsongevoelige bestemmingen op korte afstand van deze bronnen is alleen mogelijk indien ingrijpende bouwkundige voorzieningen aan de woningen zoals voorhanggevels of vliesgevels aan de zijde van de geluidsbron worden getroffen.

#### *Railverkeer*

De geluidsbelasting tengevolge van het spoorweglawaai overschrijdt in sommige delen van het plangebied de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder. De afmetingen van het gebied waar overschrijding plaats vindt is mede afhankelijk van de te treffen maatregelen langs het spoor in het kader van de vergunning verlening van het emplacement en de spoorverbreding door Prorail. Het bouwen van woningen of andere geluidsongevoelige bestemmingen op kortere afstand is hier alleen mogelijk indien ingrijpende bouwkundige voorzieningen aan de woningen zoals voorhanggevels of vliesgevels aan de zijde van de geluidsbron worden getroffen.

#### *Emplacement*

Het spooreplacement strekt zich uit van een gebied ten zuidoosten van het stationsgebied (waar treinstellen, met name in de avond en nacht over staan) tot aan de Spijkerstraat, ten noordwesten van het stationsgebied (overstandslocatie Landstraat). De geluidsniveaus door activiteiten op het spooreplacement zijn in het stationsgebied aanzienlijk hoger dan de grenswaarde voor zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Pas op grote afstand tot het emplacement kunnen zonder meer woningen, algemener geluidsongevoelige bestemmingen, worden gebouwd.

De exacte afstand hangt mede af van de (te) vergunnen bedrijfsvoering en geluidsniveaus van het emplacement (er is nu nog geen milieuvergunning van kracht), de getroffen of, voor planontwikkeling te treffen maatregelen en de mate van afscherming door reeds opgerichte bouwwerken in het gebied.

Het bouwen op kortere afstand is alleen mogelijk indien gemeentelijk geluidsbeleid daar ruimte voor biedt of door ingrijpende bouwkundige voorzieningen aan de woningen zoals voorhanggevels of vliesgevels aan de zijde van het emplacement.

#### *Jaarbeurs*

De geluidsbronnen van de Jaarbeurs bestaan o.a. uit luchtbehandelingsapparatuur in gevel of op daken en transport/laad/losactiviteiten op het buitenterrein. Bij evenementen vinden soms ook activiteiten buiten plaats of komt er muziekgeluid via wanden en dak naar de omgeving toe. Indien, in vergelijking met bestaande woningen, op kortere afstand of grotere hoogte woningen worden gebouwd zal het geluidsniveau hoger worden dan de normen voor een goede ruimtelijke inpassing.

Als in het kader van ontwikkelingen in het Stationsgebied ook ingrijpende wijzigingen bij de Jaarbeurs plaats vinden, zoals aanbouw (amusement) of overbouwing (b.v. voor parkeren) zal de geluidsuitstraling naar de omgeving ingrijpend kunnen wijzigen en mogelijk afnemen.

Indien die aanpassingen van de zijde van de Jaarbeurs niet of niet voldoende mogelijk zijn, is woningbouw niet mogelijk tenzij dit gepaard gaat met ingrijpende bouwkundige voorzieningen aan de woningen zoals voorhanggevels of vliesgevels aan de zijde van de Jaarbeurs.

### **3.1.3. Luchtkwaliteit**

De problematiek met betrekking tot luchtkwaliteit is zeer actueel. Bij luchtkwaliteit spelen twee verschillende problemen een rol: het risico van slechte luchtkwaliteit voor de volksgezondheid en de mogelijke belemmering van bestuurlijk en maatschappelijk wenselijk geachte (bouw)ontwikkelingen. De gemeente Utrecht richt haar aanpak daarom zowel op de volksgezondheid als op de ontwikkeling van de stad, met maatregelen die de gemeente maximaal zelf kan realiseren dan wel beïnvloeden. Dit leidt tot een focus op de reductie van fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) en op verkeersmaatregelen om dat te realiseren.

De aanpak op stedelijk niveau betreft behalve het opstellen van een Luchtkwaliteitsplan ook het recent door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012 waarin een pakket aan maatregelen is opgenomen. Deze maatregelen leiden er toe dat, terwijl de stad zich verder ontwikkelt, bestaande luchtkwaliteitsknelpunten worden opgelost en het ontstaan van nieuwe knelpunten wordt voorkomen.

De ontwikkelingen in het Stationsgebied nemen in de aanpak van luchtkwaliteit op stedelijk niveau een belangrijke plaats in en zijn daarnaast in september/oktober 2005 door het ministerie van VROM geselecteerd als pilotproject luchtkwaliteit. Het doel daarbij was om - binnen de contouren van de acties op stedelijk niveau - te bezien of het Stationsgebied tezamen met een sluitend pakket aan maatregelen per saldo een positief effect op de luchtkwaliteit zou kunnen hebben. In het kader van die doelstelling is luchtkwaliteitonderzoek verricht, waarvan de resultaten in hoofdstuk 5<sup>1</sup> van het milieurapport bij de Strategische Milieubeoordeling (SMB) zijn weergegeven.

#### *Wettelijk kader luchtkwaliteit*

##### Geldend recht

Het vigerende wettelijk kader is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna aangeduid als Blk 2005). Het Blk 2005 bevat normstelling ter zake van verschillende luchtkwaliteitbedreigende stoffen, onder meer voor NO2 en PM10. Voor wat betreft het plangebied bestaat alleen voor deze stoffen een risico

---

<sup>1</sup> Hiermee wordt het hoofdstuk 5 van het milieurapport bij de SMB van september 2006 bedoeld dat strekt ter vervanging van het eerdere hoofdstuk 5

van normoverschrijding, althans dat is de op praktijkervaring gebaseerde verwachting. Desalniettemin zal er bij de gefaseerde uitvoering van het Stationsgebied worden gezien of er een noodzaak bestaat om te onderzoeken of de benzeenconcentratie de wettelijke normen al dan niet overschrijft (waarbij gedacht kan worden aan de aan te leggen parkeergarages).

Bij de uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, zoals de vaststelling van een structuurplan, moeten de in het Blk 2005 opgenomen grenswaarden in acht worden genomen (art. 7 leden 1 en 2 Blk 2005).

Ingevolge artikel 15 lid 1 onder b Blk 2005 geldt voor NO<sub>2</sub> een grenswaarde van 40 microgram per m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie, uiterlijk op 1 januari 2010, en een grenswaarde van 200 microgram per m<sup>3</sup> als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal achttien maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Ingevolge artikel 20 Blk 2005 gelden voor PM<sub>10</sub> de volgende grenswaarden: 40 microgram per m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie en 50 microgram per m<sup>3</sup> als vierentwintig-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal vijftig maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Indien blijkt dat de grenswaarden door de uitoefening van een publiekrechtelijke bevoegdheid worden overschreden respectievelijk dat een bestaande overschrijding blijft bestaan, dan kan die bevoegdheid slechts worden uitgeoefend in overeenstemming met art. 7 lid 3 Besluit luchtkwaliteit. Dit artikellid voorziet in de zogeheten saldobenadering. Die benadering houdt in dat bevoegdheden die effect hebben op de luchtkwaliteit ook kunnen worden uitgeoefend als dat ertoe leidt dat de concentratie van de betreffende stof in de lucht niet verslechtert (sub a) of als bij een beperkte toename van de concentratie van de betrokken stof door een met de uitoefening van de met de bevoegdheid samenhangende maatregel of een daarbij optredend effect de luchtkwaliteit per saldo verbetert (sub b). Omtrent de toepassing van de saldobenadering is nadere regelgeving opgenomen in de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005. In deze regeling zijn de condities opgenomen die aan de toepassing van saldobenadering worden gesteld. Het gaat daarbij om:

- salderen kan alleen geschieden met concentraties van dezelfde stof;
  - (functionele of geografische) samenhang van de salderingsmaatregelen met de betreffende ruimtelijke ontwikkeling,
- en
- voldoende zekerheid dat de salderingsmaatregelen (tijdig) zullen worden uitgevoerd.

#### Naar verwachting komend recht: Wetsvoorstel Wet Luchtkwaliteit

De beoogde regelgeving voor de nabije toekomst is opgenomen in het wetsvoorstel Wet Luchtkwaliteit dat op 17 maart 2006 aan de Tweede Kamer is aangeboden. Een belangrijk element in het wetsvoorstel is de keuze voor een meer flexibele koppeling tussen de wetgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening en de normen voor de luchtkwaliteit.

Het wetsvoorstel biedt decentrale overheden de mogelijkheid om (op lokaal, regionaal en/of provinciaal niveau) gebiedsgerichte programma's op te stellen die vervolgens deel (kunnen) gaan uitmaken van het zogeheten Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het beoogde effect is dat ruimtelijke ontwikkelingen en salderingsmaatregelen geografisch en in de tijd in een ruimer verband kunnen worden beoordeeld en niet één op één met elkaar moeten zijn verbonden. Daarnaast maakt het wetsvoorstel onderscheid tussen:

- kleine projecten die geen wezenlijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken en zonder meer (dus zonder salderingsmaatregelen) kunnen worden gerealiseerd;

- grote projecten die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en moeten (al dan niet indirect) worden getoetst aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

De omschrijving van de term 'in betekenende mate' zal worden vastgelegd in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Daarbij zal naar verwachting worden uitgegaan van een ondergrens van 3% verhoging van de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) of fijn stof. In de praktijk komt dat neer op:

- woningbouw: vanaf 2.000 woningen
- infrastructuur: vanaf 3% concentratiebijdrage op basis van verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie
- bedrijven: vanaf 40 ha
- kantoren: vanaf 40.000 m<sup>2</sup> bvo.

De grote projecten die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren worden zo veel mogelijk opgenomen in de gebiedsgerichte programma's van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is gericht op de zogenaamde overschrijdingsgebieden, waaronder de stad Utrecht en directe omgeving. In het kader van het NSL worden alle grote projecten beoordeeld in samenhang met - hoofdzakelijk generieke - maatregelen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren. Het uiteindelijke doel is om de luchtkwaliteit per saldo te verbeteren en op termijn de Europese normen voor luchtkwaliteit te halen. Dat betekent dat de genoemde maatregelen niet alleen van belang zijn om ruimtelijke projecten mogelijk te maken, maar ook om bestaande knelpunten in de luchtkwaliteit te kunnen saneren.

De (publieke) besluitvorming over projecten die deel uitmaken van het NSL, behoeft niet afzonderlijk aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> te worden getoetst.

Het is nadrukkelijk de bedoeling dat het Stationsgebied deel gaat uitmaken van het NSL, hetgeen impliceert dat toekomstige besluitvorming daaromtrent niet afzonderlijk aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen behoeft te worden getoetst. Tot de inwerkingtreding van de nieuwe Wet Luchtkwaliteit, die niet voor maart 2007 valt te verwachten, en de totstandkoming van het daarop gebaseerde NSL, zal echter het Bk 2005 in acht moeten worden genomen. Dat neemt niet weg dat middels de thans voorgestane integrale (salderings)aanpak, waarin wordt gezien of de luchtkwaliteit in het gehele Stationsgebied middels daarmee samenhangende overheidsmaatregelen per saldo kan worden verbeterd, reeds wordt geanticipeerd op de integrale projectbeschouwingen als waarvan in het NSL zal worden uitgegaan.

#### Beleid luchtkwaliteit gemeente Utrecht

In de gemeente Utrecht is luchtkwaliteit al sinds 1987 onderdeel van ruimtelijke plannen en ook in het mobiliteitsbeleid en het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht speelt luchtkwaliteit een belangrijke rol. Het huidige beleid is vastgelegd in het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010<sup>2</sup> en hoofdzakelijk gericht op het oplossen van bestaande knelpunten. Om de vinger aan de pols te houden wordt jaarlijks gerapporteerd over de luchtkwaliteit in de gemeente Utrecht<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Gemeente Utrecht, Luchtkwaliteitsplan 2002-2010, juni 2004

<sup>3</sup> Gemeente Utrecht, Rapport luchtkwaliteit 2004, juni 2005

### *Luchtkwaliteitsplan*

In het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 is al een aantal maatregelen opgenomen in en rond het Stationsgebied om de uitstoot van stikstofdioxide te reduceren:

- dosering op de Catharijnesingel, gestart in 2004
- nader onderzoek naar mogelijkheden om in het kader van de investeringen in de bereikbaarheid van het Stationsgebied de intensiteit van het autoverkeer op de Graadt van Roggenweg binnen de perken te houden
- nader onderzoek naar de effecten van het herstel van de singelstructuur op de intensiteit van het autoverkeer in en rond de Daalsetunnel met als uitgangspunt dat er geen 'verschuiving' van een knelpunt mag optreden
- realiseren van de HOV-lijn 'om de zuid'.

### *Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012*

Op 12 september 2006 is het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012<sup>4</sup> door het College van burgemeester en wethouders vastgesteld. Dit actieplan is nodig om met een integrale aanpak de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren en tegelijkertijd de ontwikkeling van de stad te waarborgen. In het actieplan worden maatregelen beschreven samen met de ontwikkelingen in de stad die:

- na 1 januari 2005 in besluitvorming zijn of worden gebracht
- voor 2012 tot uitvoering worden gebracht
- gezamenlijk tot effect hebben dat met aanvullend rijksbeleid overal in de gemeente in 2010 voldaan wordt aan de norm voor fijnstof en in 2015 voldaan wordt aan de norm voor stikstofdioxide.

In het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012 zijn die maatregelen geselecteerd die naar verwachting het meest kansrijk zijn om positief bij te dragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij enerzijds om maatregelen die de gemeente Utrecht betrekkelijk autonoom kan uitvoeren zoals:

- het instellen van milieuzones voor vrachtverkeer
- het aanscherpen van het parkeerbeleid
- het verbeteren van de inzet van transferia
- het aanleggen van nieuwe HOV-routes
- het selectief verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer
- het stimuleren van het fietsgebruik
- het verschonen van het eigen wagenpark.

Daarnaast zijn er maatregelen die in overleg met andere overheden en partijen moeten worden genomen zoals:

- het realiseren van het Randstadspoor
- het invoeren van schonere bussen (in samenwerking met provincie en BRU)
- het verplaatsen van de touringcarterminal van het Jaarbeursplein naar transferium Lage Weide
- het intensiveren van mobiliteitsmanagement.

---

<sup>4</sup> Gemeente Utrecht, Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012, september 2006

Het voornemen bestaat om het actieplan onderdeel te laten zijn van het regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit dat als input gaat dienen voor het NSL.

#### *Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering*

Inmiddels heeft op 24 maart 2006 Utrecht het Convenant Stimulering Schone Vrachtauto's en Milieuzonering ondertekend en zich daarmee gecommitteerd aan een zorgvuldig traject voor de invoering van een milieuzone en toelatingscriteria voor de zone. Andere ondertekenaars van het convenant zijn de ministerie van VROM en V&W, de vervoerders en verladersorganisaties TLN, EVO en KNV, de Stadsregio Rotterdam en 9 grote gemeenten. Utrecht is conform het convenant druk doende de milieuzone voor vrachtauto's naar de binnenstad vorm te geven. Streefdatum voor invoering van de milieuzone is 1 april 2007.

#### *Beleid provincie schone bussen streekvervoer*

De gemeente Utrecht wil schonere bussen op haar grondgebied. De inzet is om alle bussen uiterlijk in 2010 te laten voldoen aan minimaal de Euro5-emissienorm. Hiernaast gaat de gemeente Utrecht er vanuit dat bij nieuwe concessieverlening de op dat moment best beschikbare techniek wordt vereist. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft het volgende voorstel gedaan:

- roetfilters op bestaande Euro2- en Euro3-bussen (uiterlijk 2008);
- zoveel mogelijk vervanging oudere bussen waarop geen roetfilter mogelijk is (uiterlijk 2008);
- versnelde aanschaf van nieuwe bussen (in concessieverlening);
- inzet schonere bussen/technieken op zwaarder belaste trajecten;
- onderzoek naar aanvullende maatregelen voor GUV-bussen die niet voor 2010 aan de euro5-norm kunnen voldoen.

Het verschil tussen de inzet van de gemeente Utrecht en het BRU zit met name in het feit dat met het voorstel van het BRU voor een aanzienlijk deel van de GUV-bussen nog niet zeker is of in 2010 voor NO<sub>x</sub> aan de Euro5-emissienorm wordt voldaan. Het BRU heeft met Connexxion een contract gesloten waarin staat dat Connexxion in 2006 60 Euro4 bussen zal laten instromen op de hoogfrequente lijnen van en naar de stad Utrecht. Dit houdt in dat op 90% van de door Connexxion gereden ritten Euro4 materieel ingezet zal worden. Het BRU betaalt de kosten hiervoor, vooruitlopend op Rijkssubsidie uit eigen middelen.

Het stadsvervoerbedrijf GUV bezit nog een aanzienlijk aantal gelede bussen met Euro1 dieselmotor. Deze bussen zullen in 2006 en 2007 worden vervangen door Euro5 bussen met roetfilter. De overblijvende Euro3 bussen zijn allemaal voorzien van een roetfilter. Er zal worden onderzocht of deze bussen kunnen worden omgebouwd naar Euro5, of dat er een SCR-filter (ter reductie van de NO<sub>x</sub>-emissies) kan worden aangebracht.

#### *Regiobod*

Het Regiobod van september 2005 betreft een gezamenlijk aanbod van de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort en het BRU met betrekking tot de aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek in de regio.

Dit regiobod bestaat uit:

- het versneld schoner maken van bussen in de steden Utrecht en Amersfoort, de gebieden vallend onder het BRU en de provincie Utrecht;
- het versneld schoner maken van de "eigen wagenparken" van de betrokken partners;
- het extra stimuleren van doorstroming c.q. gelijkmatiger maken van verkeersstromen;

- het weren van "vuile" vrachtwagens uit de binnensteden van Utrecht en Amersfoort.

### **Pilotproject en vervolgbesluitvorming**

Ter uitvoering van het pilotproject (waarover in de inleiding is gesproken) is:

- een beeld verkregen van de luchtkwaliteit in en rond het Stationsgebied in de jaren 2010 en 2015 (autonoom en met uitvoering van het Stationsgebied), en
- een analyse verschaft van de luchtkwaliteiteffecten van oplossingsrichtingen en maatregelen in het Stationsgebied.

In het kader van het Pilotproject is de gedachte opgevat dat in het ten behoeve van dit structuurplan op te stellen (SMB-)milieuraapport een allesomvattend luchtkwaliteitonderzoek zou worden verricht. In dat onderzoek zouden de luchtkwaliteitgevolgen - in termen van het Blk 2005 en de komende Wet luchtkwaliteit - van het gehele Stationsgebied in kaart worden gebracht. Aangezien niet onaannemelijk was dat die gevolgen een negatief effect op de luchtkwaliteit zouden hebben, is voorts als uitgangspunt geformuleerd dat in het kader van het luchtkwaliteitonderzoek de maatregelen zouden moeten worden benoemd waarmee de negatieve gevolgen in voldoende mate zouden kunnen worden gesaldeerd (als bedoeld in en conform de dienaangaande gestelde regels in het Blk 2005 en de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005). Daarbij is nadrukkelijk de aansluiting gezocht bij het Actieplan Luchtkwaliteit zoals dat op 12 september 2006 door burgemeester en wethouders is vastgesteld.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat de uitvoering van het Stationsgebied tezamen met (een aantal van) de in het Actieplan genoemde maatregelen per saldo een positief effect op de luchtkwaliteit heeft. Daarmee kan de conclusie worden getrokken dat het Stationsgebied ook onder de werking van het Blk 2005 uitvoerbaar is.

Vorenstaande integrale benadering van het luchtkwaliteitaspect, neemt niet weg dat aan dit aspect ook aandacht moet worden geschonken in het kader van de in de zeer nabije toekomst in procedure te brengen zelfstandige projectbesluiten aangaande de realisatie van de OV-Terminal, het casino en de megabioscoop, het Muziekpaleis en het winkel-/woonblok aan het Vredenburg-noord. Deze projecten zullen worden voorzien van een (vervolg)luchtkwaliteitonderzoek. Zo nodig, zal er op projectniveau gebruik worden gemaakt van de saldobenadering, waarbij geput zal worden uit de maatregelen als genoemd in het Actieplan Luchtkwaliteit. Verder zal de saldering op het projectniveau nauwgezet worden getoetst aan de salderingscriteria zoals die met name staan vermeld in de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005.

### **3.1.4 Externe veiligheid**

#### *Wettelijk kader*

De externe veiligheid in het Stationsgebied Utrecht betreft alleen het railtransport van gevaarlijke stoffen. Het beleid dienaangaande is verwoord in de 'Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen', vervolg en samenvatting van de rijksnota 'Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. De handreiking geeft aan hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes en de daarbij benodigde onderzoeken. In de handreiking wordt de normering voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) aangegeven. De handreiking sluit in risicobenadering en normering aan bij het herziene Besluit externe veiligheid inrichtingen dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden.

In het Stationsgebied Utrecht is aangesloten bij de door het ministerie van VROM geïnitieerde beleidsvernieuwing externe veiligheid en de in dat kader ontwikkelde risicobenadering en toetsingskader.

#### *Ruimtelijk-functionele analyse*

De (her)ontwikkeling van het Stationsgebied met meer functies en dus meer reizigers en meer aanwezigen heeft consequenties voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Daarbij spelen ook wijzigingen in de aard, de omvang en het tijdstip van het transport van gevaarlijke stoffen een rol. Om de veiligheidsrisico's in beeld te brengen is een risicoanalyse uitgevoerd<sup>iii</sup>. In de risicoanalyse is overeenkomstig de rekenmethode gekeken naar de risico's op basis van de aanwezigen in functies in de omgeving. In afzonderlijke berekeningen zijn ook de reizigers meegenomen (aanwezigen in treinen, op perrons en in de OVT).

De grenswaarde  $10^{-6}$  per jaar voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden in geen van de onderzochte situaties overschreden. Dat geldt ook wanneer rekening wordt gehouden met het risico dat treinen met gevaarlijke stoffen bij wissels in en rond het station in botsing komen met andere treinen (interacties).

Ondanks dat er nog geen geaccepteerde methode is voor het rekenen met interacties is aangenomen dat een risicoanalyse zonder interacties leidt tot een onderschatting van de risico's.

In samenhang met de risicoanalyse is ook globaal onderzoek gedaan naar het al of niet toelaatbaar zijn van overbouwingen. De consequenties zijn opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Utrecht en de ministeries van VROM en V&W overbouwingen boven doorgaande sporen zijn niet aanvaardbaar. Voor een besluit over het al of niet aanvaardbaar zijn van overbouwingen boven niet-doorgaande sporen is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Als onderdeel van het vervoerssysteem is de OVT van deze bepalingen uitgesloten.

Het aanvullende onderzoek kan - evenals onderzoek naar mogelijke maatregelen voor het verminderen dan wel beheersen van (rest)risico's - pas in het kader van de uitwerkingsplannen worden gedaan.

#### *Visie*

In het ontwerp milieubeleidsplan is de visie van de gemeente Utrecht verwoord als 'Utrecht is veilig en de bewoners voelen zich veilig voor wat betreft de externe veiligheid'. In het Stationsgebied betekent dat werken aan een verdere vermindering van de risico's onder andere door het afstemmen van de reistijden op het aantal aanwezigen in de directe omgeving (meer transport in de nacht). Een andere belangrijke verbetering is het voorkomen van transport van gevaarlijke stoffen door het optimaliseren van de keten tussen producenten en afnemers. Het ministerie van VROM heeft in een brief van 2 juli 2003 toegezegd hieraan te werken en geeft hieraan door middel van de ketenstudies gevolg.

#### *Realiserings- en uitvoeringsaspecten*

Op basis van de risicoanalyse zijn er in beginsel geen belemmeringen voor de (her)ontwikkeling van het Stationsgebied. Daarbij aangetekend dat in het kader van de uitwerkingsplannen aanvullend onderzoek nodig is om te kunnen besluiten over overbouwingen boven niet-doorgaande sporen.



### 3.1.5 Bedrijven

#### *Wettelijk kader*

De Wet milieubeheer is het kader om regels te kunnen stellen aan de mate van milieubelasting door bedrijven voor de omgeving. Voor een deel van de onder deze wet vallende bedrijven vindt regulering plaats door de milieuvergunningverlening. Voor de overige bedrijven gelden algemene regels op grond van artikel 8.40 van de Wet milieubeheer.

De milieuwetgeving (Wet milieubeheer en afgeleide AMvB's) is voor een belangrijk deel gestoeld op de idee dat de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken bedrijven meer nadruk kan krijgen. Het gemeentelijk Milieubeleidsplan 2003-2008 sluit hierop aan in het thema 'duurzaam ondernemen'. Voor bedrijven en bedrijvigheid zijn primair de Wet milieubeheer en afgeleide AMvB's van belang. Dat betekent dus een grote verantwoordelijkheid van ondernemers, die aan hun verantwoordelijkheid een extra dimensie kunnen geven in het kader van duurzaam of Maatschappelijk verantwoord ondernemen.

#### *Ruimtelijk-functionele analyse*

Eén van de uitgangspunten van het ontwikkelingsplan voor het gebied is het versterken van de multifunctionaliteit van het Utrechtse centrum. Het gebied kan zich ontwikkelen als een belangrijke leisure-locatie. De voorgestane leisure-ontwikkeling omvat entertainment, cultuur, kwaliteitsdetailhandel en commerciële voorzieningen, fitness, dagattracties en horeca.

Anderzijds geldt dat er al veel bedrijvigheid aanwezig is met een aanzienlijke milieudruk. De belangrijkste zijn het NS-emplacement, de Jaarbeurs, het Muziekcentrum Vredenburg, talloze kantoren, winkelcentrum Hoog Catharijne en culturele en horecavoorzieningen.

#### *NS-emplacement*

Een goed functionerend spoorwegennet betekent ook de aanwezigheid van emplacementen. Op emplacementen worden treinen gerangeerd, in overstand gezet (dwz. geparkeerd staan op een opstel terrein), schoongemaakt en gewassen om vervolgens te kunnen worden ingezet voor de volgende dienst. Veel van deze activiteiten vinden plaats in de avond- en nachtperiode en veroorzaken in meer of mindere mate geluidhinder voor de omgeving. Emplacementen zijn op grond van de Wet milieubeheer vergunningplichtig. Op dit moment beschikt het Utrechtse emplacement nog niet over een dekkende milieuvergunning. De Provincie weigerde een vergunning te verlenen op basis van de vergunningaanvraag uit 2000 vanwege de geluidsproblematiek. Inmiddels is de gemeente bevoegd gezag met betrekking tot het verlenen van een milieuvergunning. Voor het emplacement is onlangs vooroverleg voor een nieuwe aanvraag milieuvergunning gestart. Binnen het plangebied ligt slechts een deel van het spooremplacement, namelijk het Centraal station, de rijroute naar het noordelijke gelegen opstel terrein (Landstraat), naar zuidelijk gelegen opstel terreinen en een gering deel van het zuidwestelijk opstel terrein.

De activiteiten die samenhangen met het emplacement veroorzaken een zeer hoge geluidsbelasting. Dit betekent dat er stringente randvoorwaarden gelden voor geluidsgevoelige functies, zoals woningbouw. Vanwege het emplacement is woningbouw direct naast het spoor alleen mogelijk met afscherming door geluidsongevoelige bebouwing of indien mogelijk met geluidsschermen die geïntegreerd zijn in de woninggevels (vliesgevels of dove gevels).

#### *Jaarbeurs*

De Jaarbeurs is een potentiële geluidshinderveroorzaker door geluidsbronnen als (vracht)verkeer over het terrein, laden en lossen, luchtbehandelingsinstallaties, muziek tijdens beurzen en dergelijke. Bij vrijwel alle bestaande woningen en woonboten wordt bij reguliere bedrijfsvoering de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. Tijdens muziekevenementen kan er wel een (aanzienlijke) overschrijding optreden. Deze situatie mag zich volgen

de geldende vergunning een aantal malen (thans maximaal twaalf dagdelen) per jaar voordoen bij bestaande woningen. Het geluid komt voor een belangrijk deel via de daken van de Jaarbeurshallen naar buiten.

#### *Muziekcentrum Vredenburg*

Het huidige Muziekcentrum heeft ook een milieuvergunning. Belangrijke overlast komt door lawaai van het laden en lossen en parkeren van vrachtauto's ten behoeve van het Muziekcentrum. Een belangrijk probleem is daarbij de beperkte ruimte bij het gebouw (ruimteclaim).

#### *Overig*

In het plangebied zijn veel kantoren, winkelbedrijven en culturele voorzieningen. Dit brengt geluidsoverlast met zich mee door de ventilatie- en koelsystemen en door het laden en lossen. Ook hier geeft de aanwezigheid van vrachtauto's voor distributie-overlast. Met blokuren en stimuleren van inpandig expediteeroplossingen wordt dat beperkt.

In het structuurplan wordt uitgegaan van een verdere verdichting en intensivering van het gebied. Het gaat hierbij om ontwikkeling van cultuur en entertainment, kantoren, winkels op maaiveld enzovoorts. Daarnaast wordt ingezet op een groot aantal nieuwe woningen. Dat betekent enerzijds meer hinder veroorzakende bedrijven/functies, anderzijds meer potentieel gehinderden. Door een goede ruimtelijke inpassing zijn huidige en toekomstige problemen op het gebied van de leefbaarheid en de gezondheid te voorkomen. Met een goed stedenbouwkundig plan en vervolgens een goede uitwerking naar bouwplan kunnen de voorwaarden geschapen worden om deze inpassing mogelijk te maken.

#### *Visie*

In Nederland is de ruimte schaars, met als gevolg dat wonen, werken, recreëren en vervoer dicht bij elkaar komen. Het Stationsgebied is, en wordt in nog sterkere mate, een plek waar al deze activiteiten plaatsvinden. Door ruimtelijke maatregelen en door onderling begrip en verantwoordelijkheid van betrokkenen wordt het toekomstige Stationsgebied voor iedereen, bewoners, publiek en bedrijvigheid, een plek waar genoemde activiteiten naast elkaar kunnen plaatsvinden en waarbij de onderlinge overlast op een acceptabel niveau wordt gehouden.

#### *Realiserings- en uitvoeringsaspecten*

Leefomgevingkwaliteit en duurzaamheid van het stedelijke gebied wordt gewaarborgd door een combinatie van het milieu- en ruimtelijke ontwikkelingsbeleid; door milieuvergunningen, het structuurplan, het ontwerp en de ruimtelijke inrichting. Kantoren kunnen een afschermende geluidsfunctie vervullen, waardoor achterliggende woningen een lagere geluidsbelasting krijgen. Zo wordt in het plan in bebouwing tussen Jaarbeurshallen en Croeselaan voorzien. Hierdoor kan de hinder bij evenementen bij de bestaande en voorgestelde woningen in de directe omgeving mogelijk afnemen, afhankelijk van de hoogte en de vorm van de nieuwe gebouwen. Geluidshinder door laden en lossen komt bij elke bedrijfsactiviteit en binnen het gehele gebied voor. Met akoestisch gevoel ontwerpen, waarbij deze faciliteiten bij voorkeur ondergronds of overdekt ontworpen worden, kan veel toekomstige overlast voorkomen. Naast geluid zijn afschermende maatregelen ook relevant voor licht-, zicht- en geurhinder. Met lichthinder van bij voorbeeld lichtreclame moet in ontwerpen rekening worden gehouden, dan wel moeten er afspraken over gebruik worden gemaakt. Voor zicht geldt dat uitzicht van woningen op daken ontwerpaandacht verdient. De aantrekkelijkheid van uitzicht (en daarmee van de woning) wordt sterk vergroot door afschermen van klimaatbeheersingssysteem en liften op daken van bedrijfsruimten of van parkeergarages. Hetzelfde geldt voor eventuele overlast door geuren uit bijvoorbeeld restaurants of snackbars.

### **3.1.6 Bodem**

#### *Wettelijk kader*

Van belang is de Wet bodembescherming, die regels stelt aan (het saneren van) verontreinigingen in de bodem. In het ontwerp-milieubeleidsplan staat de Utrechtse ambitie, die aansluit op de Wet bodembescherming (Wbb).

#### *Ruimtelijk functionele analyse*

De bodemkwaliteit van het gebied is globaal in beeld gebracht. De uitbreiding van het Stationsgebied vindt ook voor een deel in de diepte plaats door (bemaling voor) de bouw van parkeerkelders, tunnels en dergelijke. Daarbij geldt in het kort 'Hoe dieper, hoe viezer, hoe complexer, door de verontreiniging van het diepere grondwater'.

#### *Visie*

De gemeente Utrecht gaat in het ontwerp-milieubeleidsplan uit van functioneel saneren. De mate van reinigen is afhankelijk van de (toekomstige) functie. Het risico voor mens en milieu wordt weggenomen. Vanuit die optiek wordt ook naar de (her)ontwikkeling van het Stationsgebied gekeken.

#### *Realiserings- en uitvoeringsaspecten*

Functioneel saneren is het uitgangspunt. Dat betekent voor bouwactiviteiten met grondverzet beperkte belemmeringen, in een aantal gevallen moet bodemsanering plaatsvinden.

In het diepere grondwater is een omvangrijke grondwaterverontreiniging aanwezig met chloorhoudende oplosmiddelen. Met name bij bemalingen ten behoeve van ondergronds bouwen (kelders, tunnels) en warmte/koude opslag moet hiermee rekening gehouden worden.

In het bouwvergunningstraject is het aspect bodem voldoende gewaarborgd.

### **3.1.7 Beschermdenatuurwaarden**

De bescherming van belangrijke natuurwaarden is geregeld in de Vogelrichtlijn (1979), Habitatrichtlijn (1987), Flora en faunawet (2002) en de Natuurbeschermingswet (1998).

In 2002 is aan Bureau Waardenburg opdracht verleend om in de vorm van een quickscan te onderzoeken of er van soorten met een beschermd status (Habitatrichtlijn, Flora en faunawet) in het Stationsgebied sprake is. De quickscan geeft aan dat er in het gebied van het Structuurplan Stationsgebied een aantal beschermden soorten (vleermuizen en vogels) voorkomt.

Door bij nieuwbouw rekening te houden met vleermuizen en vogels door het aanbieden van (kunstmatige) rust- en nestplaatsen kan men binnen de stad een diervriendelijke omgeving creëren.

Op grond van het voorkomen van vleermuizen, gierzwaluw, zwarte roodstaart en boomvalk zal een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd moeten worden bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Bij de ruimtelijke onderbouwingen in het kader van de artikel 19-procedures die ten behoeve van de verschillende ontwikkelingen moeten worden gevoerd zal dan ook aan flora en fauna onderzoek aandacht moeten worden besteed.

### 3.1.8 Ondergrondse infrastructuur

Het integreren van de ondergrondse infrastructuur is van wezenlijk belang bij de grootte en complexiteit van de opgave voor het Stationsgebied. Integreren van de ondergrondse infrastructuur is geheel in lijn met ontwikkelingen in het landelijk en Europees beleid. Landelijk is beleid in ontwikkeling dat erin voorziet dat ondergrondse infrastructuur integraal in de planontwikkeling wordt meegenomen. Europese richtlijnen benaderen met name milieu- en veiligheidsvraagstukken, waarbij het voorkomen van problemen voorop staat. Een zo groot mogelijke mate van bundeling van deze netwerken in de ondergrond is gewenst vanwege:

- *veiligheid*: bundeling maakt traceerbaarheid van kabels en leidingen mogelijk, hetgeen helpt grote (en soms fatale) schade te voorkomen bij aanleg- en onderhoudswerkzaamheden;
- *duurzaamheid*: wanneer systematiek gebruikt wordt waarbij het ondergrondse netwerk benaderd kan worden zonder vergraving, betekent dit een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van de openbare ruimte, voor de aantrekkelijkheid van het gebied en dus voor de (commerciële) gebruikswaarde;
- *efficiëntie*: zowel bij aanleg als onderhoud kunnen belangrijke voordelen behaald worden wanneer de ondergrondse netwerken op logische wijze zijn gerangschikt. Ook kan bij een gecoördineerde aanleg de problematiek van onderlinge hinder tussen netwerken tot een minimum worden teruggebracht. Gebundelde systemen laten zich op efficiënte wijze beheren en onderhouden. Ook is het mogelijk gebundelde aanleg te combineren met andere ondergrondse systemen;
- *milieu*: bij een gecoördineerd plan is het mogelijk een volwaardige integratie van hoogwaardige technieken te benutten zoals warmte en/of koudeopslag.

## 3.2 Waterparagraaf

### 3.2.1 Doel

De watertoets (een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding) is één van de pijlers van het Waterbeleid voor de 21e eeuw.

Met de watertoets wordt beoogd de waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken waardoor het water een evenwichtige plaats krijgt in ruimtelijke plannen.

Een evenwichtige plaats houdt in dat in elk plan de negatieve effecten voor de waterhuishouding ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen -waar mogelijk- moeten worden voorkomen. Sinds 1 november 2003 is de verplichting tot het opnemen van de watertoets in ruimtelijke plannen wettelijk verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). De procedure voor de watertoets omvat het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen.

Tussen de gemeente Utrecht en het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden heeft twee maal overleg plaatsgevonden, met als doel het in gezamenlijkheid opstellen van een waterparagraaf voor het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied. Deze waterparagraaf is ook relevant voor het structuurplan en om die reden overgenomen. In een eerder stadium was door het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, de gemeente Utrecht en Hydron de notitie "Water in het Stationsgebied Utrecht" opgesteld, die een belangrijke bouwsteen vormt voor de onderhavige waterparagraaf.

### 3.2.2 Beleidskader

#### *Nationale en Europese kaders*

Vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ligt er een opgave om in 2015, met een doorkijk naar 2050, het watersysteem op orde te hebben. De doelstelling vanuit het NBW is het water zoveel mogelijk vast te houden, vervolgens te bergen en af te voeren. Dit heeft gevolgen voor de normen die aan het waterbeheer kunnen worden gesteld en de ruimte die voor water in ruimtelijke plannen aanwezig moet zijn. Daarnaast komen er in de nabije toekomst vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water kwalitatieve opgaven. Om een goede ecologische situatie te bereiken geldt als uitgangspunt dat verontreiniging van water zoveel mogelijk wordt voorkomen, dat schoon en vuil water worden gescheiden en dat het verontreinigde water wordt gezuiverd.

#### *Waterbeheerplan De Stichtse Rijnlanden*

In dit waterbeheerplan is aangegeven dat het bestaand stedelijk gebied een veel te krap gedimensioneerd watersysteem heeft en dat het hoogheemraadschap samen met de gemeenten de stedelijke herstructureringen wil benutten om een meer robuust stedelijk watersysteem te realiseren. Hierdoor zullen de risico's van wateroverlast verminderen en de waterkwaliteit verbeteren.

#### *Memo 'Water in het Stationsgebied Utrecht'*

De ambities voor de waterhuishouding die beschreven zijn in de memo 'Water in het Stationsgebied Utrecht' komen overeen met de doelstellingen voor duurzaam waterbeheer die in het waterbeheerplan worden aangehouden. De ambities vormen de belangrijkste input voor deze waterparagraaf.

#### *Gemeentelijk rioleringsplan (GRP)*

De Wet milieubeheer verplicht de gemeenten sinds 1994 een gemeentelijk rioleringsplan (GRP) op te stellen. Krachtens deze wet hebben de gemeenten in Nederland de zorgplicht voor een doelmatige inzameling en doelmatig transport van afvalwater van de percelen op hun grondgebied. Dit om de volksgezondheid en het milieu te beschermen en te voorkomen dat wateroverlast ontstaat.

In het GRP wordt de samenhang tussen de doelen en verschillende activiteiten op het gebied van riolering en de daarvoor benodigde kosten in beeld gebracht. In mei 2003 heeft de gemeenteraad het GRP 2003 - 2006 vastgesteld. In het GRP zijn 5 doelen geformuleerd.

Met betrekking tot het Stationsgebied zijn daarbij in het bijzonder van belang:

- het doelmatig inzamelen en verwerken van het binnen het gemeentelijk gebied gevallen overtollige hemelwater;
- het bevorderen van een schoon milieu, en
- het voorkomen van overlast en veiligheidsrisico's voor de gemeenschap.

Voor het eerste doel zijn de volgende twee functionele eisen gesteld:

1. hemelwater alleen inzamelen en afvoeren naar de rioolwaterzuiveringinrichting als zuivering noodzakelijk is en zuivering op de rioolwaterzuivering het meest doelmatig is", en
2. hemelwater zoveel mogelijk verwerken (vasthouden en bergen) waar het gevallen is.

Als een van de mogelijke maatregelen is in het GRP opgenomen de ombouw van de spuikokers in de Catharijnesingel tot bergbezinkvoorziening.

### 3.2.3 Huidige situatie

#### *Waterkwantiteit*

Het hemelwater vanuit het Stationsgebied wordt momenteel afgevoerd naar het grondwater, naar het rioolstelsel en naar het oppervlaktewater. Het afvalwater wordt onder normale omstandigheden afgevoerd naar een zuiveringsinstallatie.

De hoeveelheid verhardingen in het Stationsgebied is groot, vooral door de aanwezigheid van grote aaneengesloten dakoppervlakken en van de parkeerterreinen rond de Jaarbeurs. Het dakoppervlak van de Jaarbeurs is (grotendeels) afgekoppeld en voert af naar oppervlaktewater. Ook de gebouwen aan de Graadt van Roggenweg, de Stationshal en de traverse zijn afgekoppeld, alsmede gebouwen aan de Mineurslaan. Hierdoor wordt de natuurlijke aanvulling van het grondwater door neerslag sterk belemmerd.

Bij hevige neerslag wordt via de overstorten van het gemengd rioolstelsel (ongezuiverd) rioolwater op oppervlaktewater geloosd. Binnen het Stationsgebied bevinden zich 10 van dergelijke 'gemengde overstorten'. In combinatie met overstorten in de directe omgeving die op dezelfde oppervlaktewateren lozen, leidt dit tot aanzienlijke afvoerpieken op het stedelijke watersysteem en de omgeving. Afgezien van de berging in het gemengd rioolstelsel, waarin zo'n 4 tot 10 mm neerslag kan worden geborgen, zijn er geen voorzieningen om neerslag vertraagd af te voeren.

Neerslag wordt momenteel deels geborgen door tijdelijke peilverhoging in het oppervlaktewater. De toegestane peilfluctuatie is echter zeer beperkt. Al bij een peilstijging tot 20 cm kunnen grote problemen ontstaan. Naast de toegestane peilfluctuatie is natuurlijk ook het percentage open water in het plangebied van belang. Deze bedraagt in de huidige situatie slechts 2% van het totaal (ter vergelijking: voor de hele Utrechtse binnenstad is dit circa 12%).

De belangrijkste afvoer van oppervlaktewater vanuit Utrecht is naar de Vecht. Daarnaast vindt de waterafvoer plaats via Merwedekanaal en Leidsche Rijn naar het Amsterdam-Rijnkanaal.

#### *Waterkwaliteit en ecologie*

De huidige waterkwaliteit in de stad Utrecht is matig door o.a. riooloverstorten, diffuse bronnen en lozingen van afvalwaterzuiveringen. Bij de bestaande bebouwing en het straatmeubilair is geen rekening gehouden met toepassing van duurzame (niet-uitlogende) materialen. Het intensieve verkeer en de aanwezigheid van het busstation en het spoorwegemplacement vormen belangrijke bronnen van diffuse verontreiniging.

In een deel van het gebied wordt neerslag tezamen met het afvalwater via een gemengd rioolstelsel ingezameld en naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie getransporteerd. Ongeveer 60 à 70% van alle (schone) neerslag op aangesloten verhardingen wordt hierdoor naar de zuivering afgevoerd.

De overstort van ongezuiverd rioolwater op oppervlaktewater bij hevige neerslag leidt tot aanzienlijke negatieve effecten op de waterkwaliteit van stadsgrachten, Leidsche Rijn, Merwedekanaal en Vecht. Bij pieklozingen vanuit het rioolstelsel treedt in de bestaande situatie met grote waarschijnlijkheid zuurstofloosheid in het water op, met o.a. als direct gevolg vissterfte.

In de huidige situatie bevindt zich relatief weinig oppervlaktewater in het plangebied. In het Stationsgebied zijn doorgaande waterlopen gedempt of overkluisd om plaats te maken voor andere functies. De huidige ecologische kwaliteit van water en oevers is minimaal.

Samenvattend geldt dat het waterbeheer in het Stationsgebied volledig is gebaseerd op een snelle afvoer van water. Dit gaat samen met een slechte invloed op de waterkwaliteit en een poeve ecologie van water en oevers. In en rondom het gebied is nauwelijks waterberging. Dit heeft een sterk, externe afhankelijkheid tot gevolg. Verstoringen in de afvoer of een grote neerslagpiek kunnen niet binnen het Stationsgebied worden opgevangen.

### **3.2.4 Na te streven ambities en doorvertaling in het structuurplan, artikel 19-procedures en bestemmingsplan(nen)**

Door het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, de gemeente Utrecht en Hydron is de notitie "Water in het Stationsgebied Utrecht" opgesteld. In deze notitie zijn de na te streven ambities voor de waterhuishouding in het Stationsgebied verwoord. Door concreet invulling te geven aan de na te streven ambities, wordt getracht de waterproblematiek te beperken. Vervolgacties zijn echter noodzakelijk om de waterdoelen te bereiken.

De na te streven ambities zijn:

1. Het Stationsgebied geeft geen neerslag af via het riool naar de afvalwaterzuivering, neerslag wordt niet ongeremd doorgegeven aan de omgeving;
2. het Stationsgebied brengt differentiatie aan in enerzijds de bronnen en anderzijds de toepassingen van het huidige drinkwatergebruik, met als doel de juiste kwaliteit water voor de juiste toepassing;
3. het Stationsgebied verlaagt de lokale natuurlijke grondwaterstand niet;
4. het Stationsgebied houdt alle afstromende neerslag, oppervlaktewater en grondwater schoon;
5. het Stationsgebied biedt een aangename leef- en verblijfsomgeving voor mens, plant en dier;
6. het Stationsgebied heeft een voldoende beveiligingsniveau voor (toekomstige) wateroverlast.

Van deze ambities zijn algemene doelstellingen voor de waterhuishouding afgeleid. In de artikel 19 procedures en in het bestemmingsplan zal daarmee rekening moeten worden gehouden. In de artikel 19-procedures en bestemmingsplannen wordt immers de keus gemaakt welke functies waar worden toegelaten. Zij zijn dus relevant voor de benodigde ruimte voor waterberging en voorts voor voorzieningen ten behoeve van de waterberging en -beheer. Andere na te streven ambities voor (duurzaam) waterbeheer zijn niet direct planologisch-juridisch te regelen maar wel van belang voor de waterhuishouding. Hierover moeten afspraken worden gemaakt tussen gemeente, waterschap en veelal ook met derden. Relevante aspecten voor het Stationsgebied zijn in dat kader:

- alternatieve berging in openbare ruimte;
- alternatieve berging in bebouwde gedeelten;
- afkoppelen van hemelwater;
- waterkwaliteitsmaatregelen in de openbare ruimte;
- waterkwaliteitsmaatregelen/voorschriften ten aanzien van de bouwwijze/materiaalgebruik;
- afspraken met private partijen;
- afspraken met het rijk in het kader van het NSP;
- stand-stillbeginsel en verbeteringen in de waterhuishouding;
- financiering maatregelen.

Gemeente en waterschap hebben ten aanzien van het Stationsgebied, vanuit de gestelde kaders, een verplichting om gezamenlijk aan bovenstaande aspecten te werken en afspraken te maken om tot overeenstemming te komen.

Beide partijen zullen gezamenlijk een stappenplan moeten maken om aan de ambities nader gestalte te geven. Dit zou kunnen worden bezegeld in bijvoorbeeld een bestuurlijke overeenkomst.

#### *Wateroverlast wordt voorkomen*

In het gebied liggen drie spuikokers. Spuikokers zijn betonnen kokers van 5 x 3,25 meter, die te zijner tijd kunnen worden omgebouwd tot bergbezinkvoorzieningen voor overstort van water gedurende periode van hevige regenval.

De noordoostelijk gelegen spuikoker ligt in gebiedsdeel Westplein/Paardenveld. Verder zijn er spuikokers gesitueerd onder de Catharijnebaan en tussen de Kruisvaart en de Leidsche Rijn. De laatstgenoemde in combinatie met een oppervlaktegemaal. In de planvorming dient hiermee rekening mee gehouden worden. Afstemming met de beheerder van het gemeentelijk rioleringsstelsel is nodig over behoud dan wel verplaatsing van de bergbezinkvoorziening.

De benodigde ruimte voor berging van water, om wateroverlast te voorkomen, is nog niet exact bekend. Het hoogheemraadschap werkt momenteel aan een studie waarbij het watersysteem wordt getoetst aan de gevolgen van de verwachte klimaatverandering. Als blijkt dat het Utrechtse watersysteem niet voldoet zullen hoogheemraadschap en gemeente samen moeten werken aan maatregelen. Daarbij hoort ook het maken van afwegingen, waarin naast kosteneffectiviteit ook draagvlak en maatschappelijke haalbaarheid moeten worden meegenomen.

De gemeente streeft naar intensivering van het ruimtegebruik. Dit is moeilijk verenigbaar met (grote) oppervlakten open water. In dat kader zijn alternatieven van groot belang, zoals het gestapeld vasthouden en bergen (bijvoorbeeld onder wegen en gebouwen en op daken (o.m. groene daken en daktuinen)) en het inrichten van wadi's en creëren van retentiebekkens in parken.

Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap en de gemeente Utrecht om sturing te geven aan het opvangen van de komende klimaatsveranderingen. Het Stationsgebied is met name in haar economische functies gevoelig voor overvloedige regenval. Bijvoorbeeld wateroverlast in de bevoorradingsstunnel van Hoog Catharijne. De economische schade hiervan zal ongewenst hoog zijn. Er zullen voorzieningen nodig zijn om dit te voorkomen. De gevoeligheid voor teveel water dient bij de uitwerking van het Masterplan en het bekend worden van de wateropgave nader te worden beschouwd.

#### *Innovatieve projecten*

De gemeente ondersteunt innovatieve projecten op het gebied van waterbeheer. Zo heeft de gemeente het project Perron H2O mede mogelijk gemaakt, een project dat speciaal gericht is op het Stationsgebied.

Het project Perron H2O heeft als doelstelling om het water centraal te stellen voor de stedelijke herinrichtingsopgave Stationsgebied Utrecht. Hoewel het water een centrale plaats heeft binnen dit project zijn de verschillende ontwerpen integraal opgepakt. Er zijn ideeën ontwikkeld voor een "watertechnisch verantwoord" Stationsgebied en daarbij is het huidige beoogde programma als uitgangspunt genomen. De ruimtelijk complexe stationsomgeving is als geheel onder de loep genomen. In een breder perspectief gaat het niet alleen om water, maar ook om het maken van verbindingen en het verbeteren van de openbare ruimte.

### **3.2.5 Overleg**

Over deze waterparagraaf heeft in de aanloop naar het voorontwerp bestemmingsplan in 2003 en 2004 herhaaldelijk overleg plaatsgevonden tussen gemeente en Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap kon zich vinden in de opzet van deze waterparagraaf. In het kader van het opstellen van dit structuurplan is de waterparagraaf nogmaals voorgelegd aan het Hoogheemraadschap, dat heeft aangegeven te kunnen instemmen met deze waterparagraaf. Tijdens het artikel 10 - overleg zal het gehele voorontwerp structuurplan aan het Hoogheemraadschap worden toegezonden.



### **3.3 Economische uitvoerbaarheid**

Het Masterplan is aan een grondige financieel-economische haalbaarheidstoets onderworpen. Op basis van deze toets is geconcludeerd dat op basis van de huidige opzet en naar de huidige inzichten sprake is van een financieel haalbaar plan.

Het structuurplangebied is onderverdeeld in een tweetal uitvoeringsfasen.

Voor deze fasen is een grondexploitatie opgesteld, waarin alle kosten en opbrengsten zijn opgenomen waarbij rekening is gehouden met rente- en inflatie-invloeden. De kosten voor het herinrichten van het openbaar gebied, civiele werken als bruggen en tunnels en algemene werkzaamheden als het verleggen van kabels en leidingen en bodemsanering zijn geraamd door het Ingenieursbureau van de Gemeente Utrecht. Tegenover de kosten staat een opbrengstverwachting. De opbrengsten bestaan uit de NSP-subsidie van het Rijk, de gemeentelijke bijdrage en opbrengsten uit (her)ontwikkeling van vastgoed.

Met het ondertekenen van de Uitvoeringsovereenkomst tussen het Rijk en de Gemeente Utrecht (juli 2004) staat vast dat het Rijk voor het Stationsgebied Utrecht € 54,5 miljoen NSP subsidie reserveert voor de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is door de gemeente Utrecht in de investeringsplanning ter dekking van het tekort in de grondexploitatie een reservering opgenomen van € 70 miljoen.

Naast deze zekere opbrengsten moet een groot deel van de gemeentelijke investeringen terugverdiend worden via grondopbrengsten uit vastgoedontwikkeling. Vastgoeddeskundigen van het Ontwikkelingsbedrijf van de Gemeente Utrecht hebben een realistische inschatting gemaakt van deze grondopbrengsten.

De totale investeringen (herinrichten openbaar gebied, verwervingen en plankosten) voor de gemeente zijn geraamd op circa € 371 miljoen. De kosten worden voor het merendeel gedekt door grondopbrengsten en de NSP-subsidie. Het geheel wordt sluitend gemaakt met subsidies en plan bijstellingen.

Om het project voor de gemeente faseerbaar en financieel beheersbaar te houden is gekozen voor een modulaire opbouw. Dat wil zeggen dat onderdelen pas in uitvoering komen op het moment dat zekerheid is over de dekking van de daarmee samenhangende kosten.

### **3.4 Inspraak en artikel 10 - overleg**

Het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied is in 2003 aangeboden aan de diverse artikel 10 -Bro-partners. Ook is in die periode inspraak georganiseerd over het voorontwerp bestemmingsplan, het Masterplan en de MER. Die inspraak was feitelijk het sluitstuk van een intensief participatietraject dat al in 2001 werd ingezet.

De participatietrajecten die vooraf gingen – het maken van de referendabele plannen, het referendum zelf, en de participatie bij het Masterplan - hebben bijgedragen aan de betrokkenheid van en het draagvlak onder de Utrechtse bevolking.

Omdat de inspraak en het artikel 10 - overleg in 2003 waren gericht op andere planvormen dan een structuurplan zijn zowel het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening als inspraak opnieuw gehouden in het kader van het voorontwerp structuurplan voor het Stationsgebied. Gelijktijdig met de inspraak is het voorontwerp structuurplan in het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening gebracht.

Parallel aan de totstandkoming van dit structuurplan is een communicatietraject voor de inspraak opgesteld. Om onduidelijkheid en onbegrip over het volgen van een nieuwe procedure te vermijden zal veel aandacht worden besteed aan de uitleg bij deze inspraakronde.

Op 6 september 2005 is het voorontwerp Structuurplan Stationsgebied door burgemeester en wethouders vrijgegeven voor inspraak en overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Het voorontwerp heeft vervolgens van 15 september tot en met 13 oktober 2005 op de gebruikelijke plaatsen ter inzage gelegen in het kader van de inspraak en is in diezelfde periode aan een aantal overheidsinstanties gezonden.

Er waren drie manieren van inspraak mogelijk:

1. twee inloopavonden ( op 27 september en 3 oktober 2005) waarbij een inspraakformulier kon worden ingevuld;
2. via e-mail;
3. schriftelijk reageren.

In totaal hebben 28 individuele insprekers / belanghebbenden gereageerd.  
Van de private partijen is een reactie ontvangen van NS Vastgoed en Corio.

Er zijn 8 reacties van overheidsinstanties binnengekomen.

Tegelijk met het artikel 10-overleg en de inspraak is het voorontwerp aan de Provinciale Planologische Commissie (PPC) gezonden ter beoordeling. Op 13 oktober 2005 is het voorontwerp Structuurplan aan de PPC gepresenteerd. Op 9 november 2005 heeft de PPC laten weten in te kunnen stemmen met het Structuurplan Stationsgebied als basis voor de ruimtelijke onderbouwingen die voor de verschillende te voeren artikel 19 -procedures moeten worden opgesteld.

Alle ontvangen reacties zijn samengevat en (per onderdeel) van beantwoording voorzien in een afzonderlijke inspraak- en overlegnota, die als aparte bijlage bij het structuurplan is gevoegd.

De ontvangen reacties hebben geleid tot enkele ondergeschikte, hoofdzakelijk redactionele aanpassingen in de tekst.

## **BIJLAGE RELEVANTE BELEIDSKADERS**

### **1. Samenvatting relevante beleidskaders**

#### **1.1 Rijksbeleid**

De komst van de HSL biedt veel kansen voor de daaraan gelegen stations en hun omgeving. Daarom ondersteunt het rijk projecten rond HSL locaties. Een van de zes door het Rijk genoemde Nieuwe Sleutel Projecten (NSP) in het Stationsgebied Utrecht. De doelstellingen voor de NSP-projecten zijn:

- integrale ontwikkeling van de NSP stationslocaties tot hoogwaardige, multimodale openbaar vervoer knooppunten en tot toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen;
- maximale spin off van investeringen in HSL infrastructuur op stedelijke vernieuwing en intensief ruimtegebruik;
- maximale spin off van investeringen in commercieel vastgoed op stedelijke vernieuwing en verhoging van de kwaliteit van de fysieke omgeving.

#### **1.2 Provinciaal en regionaal beleid**

In het nieuwe streekplan van de provincie wordt gesteld dat Utrecht het knooppunt is in het internationaal netwerk van infrastructuur. De omgeving van het centraal station en de belangrijkste stadstoegangswegen zijn kansrijk om door toevoeging van beeldbepalende stedenbouwkundige elementen de stedelijke allure van de stad te benadrukken. Het Stationsgebied wordt gezien als belangrijkste binnenstedelijke inbreidingslocatie.

Op regionaal niveau wordt in de Nota Structuurvisie van het Bestuur Regio Utrecht ingezet op de verdere ontwikkeling en stimulering van meervoudig ruimtegebruik van het centrum- stedelijk woon-werk milieu van het Stationsgebied, als (inter)nationaal knooppunt en nationaal ontmoetingscentrum met congresfaciliteiten, cultuur, shopping, urban entertainment, kantoren en een Openbaar Vervoer terminal. Het Stationsgebied leent zich voor grootschalige regionale voorzieningen op het gebied van detailhandel en leisure. Doelstelling is het verder versterken van de stationsomgeving door het stimuleren van meervoudig ruimtegebruik.

#### **1.3 Gemeentelijk beleid**

De Structuurvisie Utrecht 2015-2030 karakteriseert het Stationsgebied als een gemengd, intensief stedelijk milieu. De herontwikkeling van het Stationsgebied levert een versterking op van het economische, dynamische en hoogstedelijke karakter van de stad, onder andere door toevoeging van kantoren, stedelijk wonen, en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Het Masterplan heeft als hoofddoelstelling het realiseren van een nieuw centrum van Utrecht door het nieuwe Stationsgebied en de oude stad te integreren en synergie tussen beide te laten ontstaan. Ook tussen delen van de stad die tot nu toe als losstaand worden ervaren, ontstaat samenhang en verbinding. Een sterk logistiek knooppunt, hoogwaardige openbare ruimte, architectuur van hoge kwaliteit en intensief ruimtegebruik leveren hun bijdrage aan het nieuwe centrum van Utrecht, dat bewoners, reizigers, winkelend publiek en werkenden beleven als prettig, schoon en veilig. Een centrum dat in staat is zichzelf blijvend te vernieuwen en in stand te houden, ook voor toekomstige generaties.

### *Economisch beleid*

Het Stationsgebied is gepositioneerd binnen de stad Utrecht in relatie tot andere belangrijke ontwikkelingslocaties, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Op stedelijk en regionaal niveau is gekeken naar het creëren van een maximale synergie en afstemming. Twee onderzoeken naar product-marktcombinaties hebben aan de basis gelegen van het in het Masterplan opgenomen programma. Eén daarvan had betrekking op de kantorenmarkt en het andere ging in op de detailhandelmarkt en de markt op het gebied van leisure. Het programma voor detailhandel is gebaseerd op de in 2000 vastgestelde Detailhandelsnota. Het onderzoek naar de product-markt-combinaties is daar een uitwerking van en heeft de basis gevormd voor het in de Actualisatie Masterplan Stationsgebied Utrecht opgenomen programma.

In het Stationsgebied is op basis van de referendumuitslag een nieuw kantorenvolume opgenomen van 190.000 m<sup>2</sup>. In het oude RSP 1995-2005 was vastgelegd dat in het Stationsgebied in totaal 330.000 m<sup>2</sup> kantoren ontwikkeld mag worden. Daarvan resteert nog een reservering van 50.000 m<sup>2</sup>. Het ontwikkelingskader in de "Strategie kantorenlocaties 2005-2015" legt voor de stad Utrecht een heldere strategie vast, een volumeverdeling en procesafspraken met betrekking tot de ontwikkeling van kantoren. Hierin staat dat de reservering van 50.000 m<sup>2</sup> bij voorkeur niet wordt uitgeruild met een andere locatie, maar beschikbaar wordt gehouden voor het Stationsgebied voor een later tijdstip.

Eén van de belangrijkste pijlers voor de positie en uitstraling van Utrecht Centrum is de kwaliteit van het winkelaanbod, de mix van kleinschalige en hoogwaardige zaken en grootwinkelbedrijven, warenhuizen, horeca en cultuur. De opvallende scheiding tussen oude binnenstad en het station, Hoog Catharijne en het Jaarbeursgebied moet ongedaan gemaakt worden, zodat er één centrum- winkelgebied ontstaat waarin de verschillende functies op een logische en afgestemde wijze zijn ondergebracht. Synergie tussen oud en nieuw moet worden ontwikkeld door een substantiële toevoeging van winkeloppervlak, waarbij de nadruk ligt op het toevoegen van kwalitatieve innovaties, leisure en fun.

De herontwikkeling van het Stationsgebied richt zich ook op bevordering van functie van gastvrije ontmoetingsplaats, door toevoeging van een hotel en congressfaciliteiten, kwantitatieve en kwalitatieve aanvulling van de horecavoorzieningen.

### *Wonen*

Het toevoegen van woningen is een algemene ambitie voor het Stationsgebied en is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van ambities rond leefbaarheid en veiligheid.

Bij de realisering van woningen in een centrumstedelijk milieu, is het noodzakelijk om een balans te vinden tussen de voordelen van grootstedelijk wonen (dynamiek, voorzieningenniveau) en de nadelen van een stadscentrum (drukke, bereikbaarheidsproblematiek, privacy).

De opgave is de bouw van circa 2100 woningen; bij de actualisatie van het Masterplan is de oorspronkelijke opgave met 200 extra woningen verhoogd. Voornaamste doelgroepen zijn (jonge) alleenstaanden en ouderen (55+) waar de kinderen het huis uit zijn ('empty nesters').

### *Cultuurhistorie en archeologie*

In 1995 is een cultuurhistorische effectrapportage (CHER) vervaardigd voor het toenmalige UCP-gebied. Hierin zijn de belangrijkste cultuurhistorisch waardevolle elementen in het gebied geïnventariseerd en worden aanbevelingen gedaan hoe met deze elementen in de planvorming moet worden omgegaan.

- *Vredenburg*

Het Vredenburg is een al vier eeuwen oud stadsplein. De ruimtelijke eenheid van het plein, dat nu in een aantal fragmenten uiteenvalt, kan worden versterkt door middel van pleinwanden, bestrating en beplanting. De noordwand van het plein wordt gevormd door het pand van C&A op de hoek van de St. Jacobsstraat tot en met het pand op de hoek van de Catharijnesingel. Dit deel van het Vredenburg heeft nu voornamelijk een verkeersfunctie.

De markt vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde en zou kunnen worden uitgebreid met deelmarkten op andere dagen. De funderingen van het voormalige kasteel Vredenburg zijn een rijksmonument. Ze moeten worden gehandhaafd en zo mogelijk presentabel worden gemaakt.

- *Leidsche Rijn en Smakkelaarsveld*

De Leidsche Rijn is een belangrijke stedelijke hoofdwas, die oorspronkelijk als vaarwater doorliep tot aan de binnenstadspoort bij de Catharijnebrug. Voor deze as zijn de continuïteit van de rooilijn van de Leidseweg en een zo veel mogelijk doorlopende rechte lijn van bomen langs de waterzijde van belang. Het Smakkelaarsveld is vanouds een concentratiepunt bij een van de hoofdtoegangen van de stad. Het heeft zijn karakteristieke hoofdvorm te danken aan twee bij de stadspoort samenkomende stedelijke assen: Vleutenseweg en Leidsche Rijn. Nu grenst het Smakkelaarsveld aan het spoor en is het voor de treinreizigers medebepalend voor het beeld van de stad.

- *Singelzone*

Voor de stedelijke hoofdstructuur is het completeren van de singelgordel rond de oude binnenstad van groot belang. Naast herstel van bevaarbaar water vraagt ook de laanachtige beplanting om continuïteit. De continuïteit, ruimtewerking en schaal van het profiel van de Catharijnesingel kunnen door aanvullende bebouwing langs de singelzone versterkt en geaccentueerd worden. Aanvullende bebouwing in het singeltracé blokkeert de ruimtelijke continuïteit en is uit cultuurhistorisch oogpunt niet aanvaardbaar. Ter hoogte van de Mariaplaats ligt de grens tussen het parkkarakter en het stedelijke karakter van de singelgordel. Dit is een belangrijk gegeven dat om versterking vraagt.

- *Hoog Catharijne en het spoor*

Voor de herkenbaarheid en helderheid van de stedelijke hoofdstructuur zijn de historische stedelijke assen en de visuele relaties tussen stad en spoor van belang. Het betreft:

- noordkant: de continuïteit en kwaliteit van de Leidsche Rijn tot aan de Catharijnesingel;
- zuidkant: de as Moreelsepark - Mariaplaats, met zicht op Dom- en Buurtoren.

Een secundaire maar niet onbelangrijke as in de langsricting wordt gevormd door de oostwand van het huidige Stationsplein met in het verlengde de Laan van Puntenburg.

- *Croeselaan*

De middenberm en de dubbele bomenrij – voortgekomen uit de gedempte 17<sup>de</sup>-eeuwse stadsgracht – is een hoofdmotief voor continuïteit. Bij de Croeselaan zelf dient steeds de doorlopende rooilijn, die aansluit op de 17<sup>de</sup>-eeuwse rechthoekige hoofdstructuur, als dominant beschouwd te worden om onnodige verbrokkeling van de stedelijke as te vermijden. Dwars op de Croeselaan tussen Knoopkazerne en Rabobank ligt een belangrijke zichtas richting Domtoren.

- *Westplein en omgeving*

De reeds eerder genoemde stedelijke hoofdassen worden door het huidige Westplein onderbroken. Het betreft:

- Kanaalstraat: hoofdwas van het 19<sup>de</sup>-eeuwse Lombok;
- Leidsche Rijn: continuïteit van water en weg tot aan de binnenstadstoegang bij het Vredenburg;
- Kop van Lombok: bij een zorgvuldige afronding van de woonwijk Lombok dient rekening gehouden te worden met de zichtas Vleutenseweg - Domtoren.

In het plangebied bevinden zich ook enkele beschermde monumenten.

## 2. Uitgebreid overzicht relevante beleidskaders

### 2.1 Rijksbeleid

#### *Nota Ruimte*

In deze nota heeft het kabinet zich ten doel gesteld de Randstad te ontwikkelen tot een gebied dat zich kan meten met andere grootstedelijke gebieden in Europa en de rest van de wereld. Dit gebied staat in de Nota Ruimte aangeduid als nationaal stedelijk netwerk: "Randstad Holland". In "Randstad Holland" wordt gestreefd naar het bieden van een aangenaam en aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat:

- ontwikkeling van centra, gekoppeld aan knooppunten van vervoer (stations, luchthavens, etc.);
- verbetering van de interne en externe bereikbaarheid;
- ontwikkeling van een evenwichtig woon-, werk- en leefmilieu (mooie steden, maar ook goede natuur);
- versterking van zowel water als natuur;
- opvang van de ruimtevraag van de "Randstad Holland" in het gebied zelf.

De komst van de HSL biedt veel kansen voor de daaraan liggende stations en hun omgeving, bijvoorbeeld omdat nationale en internationale bedrijven zich daar willen vestigen vanwege de optimale bereikbaarheid. Door te zorgen voor nieuwe voorzieningen, mooie gebouwen en extra groen krijgen de locaties een flinke kwaliteitsimpuls en worden het prettige en hoogwaardige woon- en leefgebieden. De investeringen in de ontwikkeling van deze gebieden zijn van belang voor heel Nederland. Daarom ondersteunt het Rijk de projecten rond de HSL-locaties. Deze zes projecten worden de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) genoemd, en zijn:

- Amsterdam-Zuidas
- Rotterdam Centraal
- Den Haag CS Kwadrant
- Stationsgebied Utrecht
- Arnhem Centraal/Coehoorn-Noord
- Spoorzone Breda.

Rijksdoelstellingen voor de NSP projecten zijn:

- Integrale ontwikkeling van de zes NSP stationslocaties tot hoogwaardige, multimodale openbaar vervoer knooppunten en tot toplocaties voor wonen, werken en voorzieningen;
- Maximale spin off van investeringen in Hoge Snelheidslijn infrastructuur op stedelijke vernieuwing en intensief ruimtegebruik;
- Maximale spin off van investeringen in commercieel vastgoed op stedelijke vernieuwing en verhoging van de kwaliteit van de fysieke omgeving.

Voor het functioneren van de "Randstad Holland" is het noodzakelijk dat centrumvorming wordt gestimuleerd in deze centrumgebieden. Utrecht Centraal vormt één van de dragers van het Nationaal Stedelijk Netwerk. Er wordt ingezet op stedelijke diversiteit en algehele stedelijkheid. Topvoorzieningen en internationale functies krijgen er een plek. De centrumgebieden zullen goed worden aangesloten op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen. De Vijfde Nota is geïntegreerd met andere nationale beleidsnota's in de Nota Ruimte. In 2004 is het kabinetsstandpunt ten aanzien van de Nota Ruimte verschenen. Op 17 mei 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Nota Ruimte.

## 2.2 Provinciaal en regionaal beleid

### *Streekplan*

Op 13 december 2004 is door provinciale staten het nieuwe streekplan vastgesteld met een planhorizon tot 2015.

In het streekplan wordt gesteld dat Utrecht het knooppunt is in het nationaal netwerk van infrastructuur en dat de stad een historische binnenstad van (inter)nationaal niveau heeft. In het centrum kunnen woningen, voorzieningen en hoogwaardige werkgelegenheid worden gerealiseerd, die zowel de stedenbouwkundige kwaliteit als de allure van de stad zullen verhogen.

De omgeving van het centraal station en de belangrijkste stadstoegangswegen zijn kansrijk om door toevoeging van beeldbepalende stedenbouwkundige elementen de stedelijke allure van de stad Utrecht te benadrukken.

Het Stationsgebied wordt gekenmerkt door een grote mate van functiemenging van kantoren, voorzieningen en wonen. Ook grootschalige detailhandel en grootstedelijke vrijetijdsvoorzieningen (bijvoorbeeld grootschalige bioscopen) passen goed in dit milieu. Het Stationsgebied wordt gezien als belangrijke binnenstedelijke inbreidingslocatie waar ongeveer 1900 woningen gerealiseerd kunnen worden.

Het grondgebruik is zeer intensief, de functies zijn arbeids- en bezoekersintensief.

Volgens het streekplan is het Stationsgebied goed ontsloten door (inter-) nationaal openbaar vervoer en goed bereikbaar met de fiets, maar heeft het geen directe ontsluiting op het hoofdwegenet. De beoogde functies dienen te passen in het bereikbaarheidsprofiel en hebben een hoogwaardige bovenregionale uitstraling en aantrekkingskracht. Het intensieve ruimtegebruik vraagt om gebouwde parkeervoorzieningen en bijzondere aandacht voor de beeldkwaliteit en voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Enige milieuhinder, binnen de te formuleren basis- en ambitiekwaliteit, zal optreden.

### *Cultuurhistorie en Archeologie*

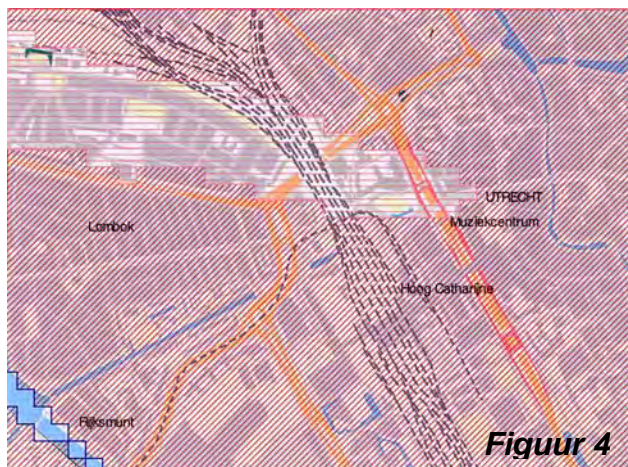
Een belangrijk punt binnen het provinciaal beleid is de aandacht voor de cultuurhistorische en archeologische waarden. Vanuit de provincie worden eisen gesteld aan ontwikkelingen die ingrijpen in deze waarden. Plannen die het bodemarchief kunnen aantasten, moeten zoveel mogelijk rekening houden met bekende en te verwachten archeologische waarden. Dit ligt in de lijn van afspraken die op internationaal niveau zijn gemaakt en zoals die in het 'Verdrag van Malta' zijn vastgelegd. In dit verdrag wordt de bescherming en het behoud van archeologische waarden nagestreefd. Het verdrag is in 1997 door het Rijk geratificeerd. Momenteel wordt gewerkt aan de uitwerking van het verdrag via een wijziging van de Monumentenwet.

Bij het ontwikkelen van plannen, zal rekening moeten worden gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van een 2-tal kaarten, namelijk: de Archeologische monumentenkaart en de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden. De provincie Utrecht gebruikt beide kaarten bij advisering en beoordeling van artikel 19 procedures, structuurplannen en bestemmingsplannen.

Op de Archeologische Monumentenkaart (figuur 3) staan de gebieden aangegeven met een vastgestelde archeologische waarde. Bij bodemverstorende plannen op AMK-terreinen wordt altijd



archeologisch onderzoek geadviseerd, tenzij kan worden aangetoond dat de bodem al geheel is verstoord. Op basis hiervan moet ervan worden uitgegaan dat met uitzondering van die plaatsen waar de bodem door diep graven al geheel is verstoord, in het Stationsgebied gereede kans bestaat op vondsten van archeologische waarde.



**Figuur 4**

Daarnaast geeft de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) (figuur 4) aan welke gebieden een hoge dan wel zeer hoge archeologische verwachting hebben. Deze verwachting is gebaseerd op de huidige kennis van de relatie tussen landschap en de ligging van archeologische vindplaatsen. Hoe hoger de waarde van een gebied, hoe groter de kans dat er archeologische vindplaatsen aanwezig zijn. Op deze kaart staat met rode diagonale arcering aangegeven voor welke gebieden van het structuurplan Stationsgebied een zeer hoge verwachtingswaarde geldt.

Voor deze locaties geldt dat daar waar in het Stationsgebied nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, er verkennend archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd in het betreffende gebied voorafgaand aan een artikel 19-procedure of een bestemmingsplan. Doel hiervan is vast te stellen of ter plaatse van de nieuwe ontwikkelingen archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn. Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek moet een afweging worden gemaakt over behoud of vervolgonderzoek.

Voor informatie over de wijze waarop bij de ontwikkeling van het Stationsgebied rekening is gehouden met de cultuurhistorische en archeologische waarden wordt naar hoofdstuk 5 verwezen. Hierin staat

onder meer een samenvatting van de Cultuurhistorische Effectrapportage (CHER) die voor dit plangebied gemaakt is.

### *Regionaal Structuurplan*

Op 10 juli 1996 besloot het Algemeen Bestuur van het Bestuur Regio Utrecht een speciaal Regionaal Structuurplan (RSP) te maken op basis van het ambtelijke ISP, dat het grondgebied van de tien voormalige RBU-gemeenten (Regionaal Beraad Utrecht) besloeg. Er werd tot een apart deelplan besloten, omdat een structuurplan voor het gehele BRU gebied op korte termijn niet kon worden opgesteld. Het 'partieel RSP' vormt een integraal kader voor de afweging en toetsing van planologische besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen, programma's, middelen, verantwoordelijkheden en uitvoering.

Het partieel RSP heeft betrekking op het grondgebied van de gemeenten De Bilt, Bunnik, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en IJsselstein en de voormalige gemeenten Maartensdijk en Vleuten-De Meern. Het RSP is op 18 mei 1999 door Gedeputeerde Staten van Utrecht goedgekeurd.

Het RSP doet programmatische uitspraken over woningen, groen, kantoren en bedrijventerreinen. Voor wat betreft de woningbouw is een (binnenstedelijke) taakstelling voor Utrecht opgenomen, maar er is geen specifieke toedeling aan het Stationsgebied. Voor kantoren is in de periode 1995-2015 voorzien in een toevoeging van 330.000 m<sup>2</sup>. Als onderdeel van het regionaal voorzieningspakket worden de (inter) nationale beurs- en congresfaciliteiten (Jaarbeurs) en de landelijk bekende winkelfunctie van Hoog Catharijne genoemd. In dat verband wordt het Stationsgebied gekenschetst als: 'plannen (...) die gericht zijn op weloverwogen toevoegingen aan en een facelift van het centrum'.

### *Nieuw Regionaal structuurplan*

Het BRU (Bestuur Regio Utrecht) heeft op 27 juni 2005 het Ontwerp Regionaal Structuurplan vastgesteld. Het RSP heeft een planhorizon van 2015, maar biedt een doorkijk tot 2030. Voorloper van het RSP was de Nota Structuurvisie die in november 2003 werd vastgesteld. Het RSP is voor Utrecht van belang



omdat hierin afspraken zijn vastgelegd over de te ontwikkelen locaties, aantallen woningen, de differentiatie van woningen, aantallen kantoren, oppervlakte bedrijventerreinen en de groenvoorzieningen. Het belang voor Utrecht ligt in de financiële consequenties ervan, maar ook in de keuzes voor knooppuntontwikkeling en infrastructurele investeringen.

In de Nota Structuurvisie van het BRU is het volgende aangegeven ten aanzien van het Stationsgebied. De regio zet allereerst in op de verdere ontwikkeling van de (inter)nationale knooppunten. Met deze knooppunten wordt gekozen voor gerichte versterking van de sterke economische clusters van de regio, namelijk zakelijke dienstverlening, kennis en gezondheidszorg, gastvrijheid. Elk knooppunt heeft een herkenbaar ruimtelijk profiel dat past bij de specifieke ligging in de stedenbouwkundige en landschappelijke structuur. De binnenstad en het Stationsgebied van Utrecht wordt op de Ambitiekaart 2015 gekenmerkt als centrum-stedelijk milieu. Het is een nationaal ontmoetingscentrum, met een attractieve historische binnenstad, met congresfaciliteiten, cultuur, shopping, urban entertainment, kantoren, en een OV-terminal (HSL/IC).

Het Stationsgebied leent zich voor grootschalige regionale voorzieningen op het gebied van detailhandel en leisure.

Het Stationsgebied is aangegeven als centrum-stedelijk woon-werkmilieu. Een van de maatregelen die is opgenomen, is het vergroten van de capaciteit op het stedelijk wegennet naar Utrecht Stationsgebied.

In de themarapportages van het RSP wordt het centrumgebied rond Utrecht CS aangeduid als metropolitaan en (inter)nationaal knooppunt.

Utrecht is de belangrijkste "railport" van het land, met bijbehorende diensten. Binnen de Deltametropool vormt de stad een belangrijke schakel tussen de mainports en het achterland. In het centrumgebied rond Utrecht CS passen hoogwaardige (inter)nationaal georiënteerde (hoofd) kantoren, hoogstedelijk wonen en (centrum) voorzieningen. Zakelijke dienstverlening en gastvrijheid staan centraal.

Doelstelling is het verder versterken van de stationsomgeving, door het stimuleren van meervoudig ruimtegebruik. Inbreiding is mogelijk rond het Jaarbeursterrein met woningen en leisure voorzieningen. Voorwaarde voor verdere ontwikkeling van deze locatie is het realiseren van de openbaar vervoerterminal en verbeteren van de auto-toegankelijkheid. Oplossingen voor het parkeren zijn cruciaal in dit gebied.

#### *Regionaal Verkeers- en Vervoersplan*

De plannen voor het Utrechtse Stationsgebied stroken met het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan (RVVP) dat is uitgebracht door het Bestuur Regio Utrecht. Het RVVP bouwt voort op de Strategische Mobiliteitsvisie Midden-Nederland en sluit aan op de beleidslijnen van het rijk. Het BRU-beleid concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het BRU kiest daarbij voor 'selectieve bereikbaarheid' als centrale notie. De bereikbaarheid van de ruimtelijk en economisch belangrijkste kerngebieden krijgt daarbij de hoogste prioriteit. Deze bereikbaarheid heeft betrekking op alle vervoerswijzen: auto, fiets en openbaar vervoer.

## **2.3 Gemeentelijk beleid**

### **2.3.1 Collegeprogramma**

#### **Collegeprogramma 2006-2010**

1. Uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Stationsgebied blijven visie A (waarvoor de bewoners in 2002 hebben gekozen) en de in 2006 gesloten contracten met NS Vastgoed, Koninklijke Jaarbeurs en Corio (de beheerder van Hoog Catharijne).
2. Het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte in het Stationsgebied door 'groen' op het Smakkelaarsveld (binnen de gemaakte afspraken over gedeeltelijke bebouwing van het Smakkelaarsveld), een aantrekkelijke entree naar het station en een goede inrichting van de ruimte boven de Catharijnesingel.
3. Er komt een nieuwe centrale bibliotheek op een nog nader te bepalen in het Stationsgebied; hierbij worden private partners gezocht.

#### **Collegeprogramma 2001-2006**

In december 2000 is het voorgaande collegeprogramma verschenen. Gezien de problemen van de stad is er een viertal strategische programma's opgesteld, die van cruciale betekenis zijn voor de toekomst van de stad. De revitalisering van het Stationsgebied is er één van.

Als startpositie voor de aanpak van het Stationsgebied is de volgende situatie bepaald, dat:

1. de aanpak van de openbare ruimte in het Stationsgebied en de verbetering van de openbaar vervoersfunctie in het gebied op korte termijn dringend gewenst zijn.
2. de status en inhoud van de afspraken met marktpartijen en de rijksoverheid ruimte biedt om - in overleg met alle partijen - een aangepaste invulling aan de eerdere plannen te geven.
3. het ontwikkelen van een combinatie van de positief te waarderen elementen uit de oorspronkelijke, de alternatieve en andere plannen, wenselijk wordt geacht.

Het college noemt de volgende uitgangspunten voor de verdere planontwikkeling van het Stationsgebied:

1. De gemeente Utrecht neemt de leidende rol bij de planontwikkeling.
2. Bij de ontwikkeling en uitvoer van plannen voor het Stationsgebied is het draagvlak onder de bevolking essentieel. Uitgesproken is dan ook dat medio 2001 een raadplegend referendum over de plannen voor het Stationsgebied zal plaatsvinden.
3. Bij de ontwikkeling en uitvoering van de plannen voor het Stationsgebied is samenwerking met marktpartijen en het rijk onontbeerlijk.

Gesteld wordt dat een nieuw te ontwikkelen plan voor het Stationsgebied aan de volgende criteria dient te worden getoetst:

1. Het plan moet toekomstgericht en flexibel zijn: de openbaar vervoer terminal (OV-Terminal) moet ook over dertig jaar nog goed kunnen functioneren.
2. Het plan moet stedenbouwkundig aansluiten bij de bestaande structuren van de stad.
3. Het plan moet passen bij de schaal van de stad door het vermijden van excessieve bouwvolumes en lange loopafstanden.
4. Het plan moet de leefbaarheid en herbergzaamheid van het gebied bevorderen door het evenwichtig ontwikkelen van wonen, werken en recreëren in het gebied.

5. De levendigheid van het gebied zal worden vergroot door het toepassen van functiemenging, door onder andere het ontwikkelen van gebouwen waarin wonen, werken, winkelen en recreëren worden gecombineerd. Het bouwen van kantoren boven de sporen wordt wenselijk geacht. Door deze manier van intensief grondgebruik wordt tevens uitdrukking gegeven aan de bijzondere positie van Utrecht als vervoersknooppunt en centrum van werkgelegenheid op nationale schaal.
6. Het plan moet ruimte bieden voor de ervaring en beleving op straatniveau. Daarbij wordt bijzondere aandacht gegeven aan de leefbaarheid en sociale veiligheid in de avond.
7. Door het toevoegen van frescowoningen en plintbebouwing ten behoeve van winkels en andere publieksfuncties aan bestaande gebouwen zullen bestaande onherbergzame en monofunctionele onderdelen van het plangebied een aanvaardbare ruimtelijke kwaliteit krijgen.
8. Fietsers- en voetgangersstromen dienen sociaal veilig plaats te vinden.
9. In de openbare ruimten moet gebruik gemaakt worden van daglicht, tenzij dit aantoonbaar niet anders kan.
10. Er moet sprake zijn van korte overstaprelaties bij het openbaar vervoer (ook in tijdelijke situaties).
11. Het plan moet tot een fraaier en sociaal veiliger Vredenburg leiden, waarbij speciale aandacht gericht dient te worden op de noordrand.
12. Het plan moet leiden tot een verbetering van de inpassing van de Leidsche Rijn en een betere aansluiting van de Kop van Lombok op het Stationsgebied.
13. Door de aanleg van een haven aan de Leidsche Rijn en een stadspark zal het Smakkelaarsveld een aantrekkelijk gebied voor stedelijke recreatie worden.
14. Bij de planontwikkeling dient een heldere en intensieve presentatiecampagne aan de bevolking plaats te vinden.
15. In het plan moet het ontwikkelen van meer onderdoorgangen en bredere traversen, in verband met de sociale veiligheid, zoveel mogelijk worden voorkomen.
16. In het plan zal geen sprake zijn van grootschalige kapitaalsvernietiging door de sloop van bestaande gebouwen.

Daarnaast wordt er aangegeven welke onderdelen in de uitvoering prioriteit hebben en worden er uitgangspunten geformuleerd ten aanzien van de bouwmassa, het programma en de veiligheid in het gebied.

### **2.3.2 Structuurvisie Utrecht 2015-2030**

In de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 wordt de samenhang tussen programma's en projecten (in ruimte, programma en tijd) in beeld gebracht. Daarbij worden de kansen voor de stad benoemd en aandacht besteed aan het initiëren van ontwikkelingen en het creëren van potenties. De kernkwaliteiten van de stad zijn verwerkt in drie ontwikkelingsperspectieven: 'De Markt', 'Het Podium' en 'De Binnentuin'.

In het perspectief 'De Markt' wordt het economische, dynamische en hoogstedelijke karakter van de stad versterkt. Het ontwikkelingsperspectief 'Het Podium' richt zich op de stad als ontmoetingsplaats voor kunst, cultuur, onderwijs, voorzieningen en recreatie. Het perspectief 'De Binnentuin' wil ruimte geven aan de specifieke identiteit van wijken en buurten.

Tenslotte biedt de structuurvisie duidelijkheid over de ruimtelijk strategische vraagstukken van de stad. Uitgangspunt is dat in de Structuurvisie Utrecht de uitgangspunten van het Masterplan voor het stationsgebied integraal worden overgenomen. Het Masterplan en de structuurvisie moeten dan ook niet gezien worden als documenten waarvan de ontwikkeling geheel onafhankelijk van elkaar geschiedt.

Het plangebied wordt aangegeven als een gemengd, intensief stedelijk milieu, met het accent op wonen, met een goed openbaarvervoer en autobereikbaarheid. Binnen het gebiedsperspectief voor de binnenstad en de Stationsomgeving is het volgende aangegeven. Herontwikkeling van de stationsomgeving levert een versterking van het marktprofiel op onder andere door toevoeging van kantoren, stedelijk wonen en de kwaliteit van de openbare ruimte. De positie van de binnenstad als (inter)nationale toplocatie wordt hiermee versterkt. De aantrekkingskracht van het gebied als ontmoetingsplaats en dus als podium wordt verder mogelijk gemaakt door het optimaliseren van de vervoersknoop, het werken aan een goede autobereikbaarheid, het behoud van de Jaarbeurs en het verhogen van de verblijfskwaliteit. Programmatisch worden typische 'podiumfuncties' toegevoegd, dan wel geoptimaliseerd, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het muziekpaleis. In andere delen van de stad zal zeer selectief ruimte worden gegeven aan programma's voor kantoren, voorzieningen, detailhandel en leisure (grootstedelijke vrijetijdsvoorzieningen). Fasering kan een instrument hiervoor zijn. Planvorming met betrekking tot een nieuwe westelijke invalroute wordt voortgezet. Prioriteit wordt gegeven aan de afronding van geplande projecten. Het beheerniveau voor de openbare ruimte moet afgestemd zijn op de ambitie en functie van de openbare ruimte in het Masterplan. Op 1 juli 2004 is de Structuurvisie Utrecht 2015-2030 vastgesteld door de gemeenteraad.

### 2.3.3 Hoogbouwvisie

Op 13 januari 2005 heeft de gemeenteraad de hoofdlijnen van het hoogbouwbeleid vastgesteld. Het gaat hier om een globaal toetsingskader, zodat derden al snel een beeld krijgen waar hoogbouwinitiatieven kansrijk zijn en waar ze minder kansrijk zijn. Het gaat nadrukkelijk niet om een juridisch kader waaraan bouwrecht ontleend kan worden. Ieder concreet initiatief zal de reguliere bouwplanprocedure dienen te doorlopen.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving.
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken.
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven.
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken: Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

De hoogbouwvisie kent ruwweg een drietal typen gebieden, te weten:

- de binnentuinen:  
de luwe woongebieden, met daarbinnen een onderscheid in "laag" met een basis van 9 meter en "hoog" met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
- de centrale zone:  
de basismaat bedraagt 15 of 30 meter. Er zijn (al dan niet gegroepeerde) accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. En in een beperkt zoekgebied, op de kaart specifiek aangegeven, kunnen incidentele accenten van 60 tot 90 meter worden geplaatst;
- de brandpunten:  
tot 90 respectievelijk 140 meter (Stationsgebied respectievelijk Centrum Leidsche Rijn). Zij worden begeleid door een context van oplopende accenten, zoals onder centrale zone omschreven. In het noordelijke deel van het Kruisvaartkwartier bestaat alleen voor de locatie Rabobank de mogelijkheid tot het realiseren van een hoogte van maximaal 105 meter.

Het Stationsgebied / noordelijk deel Kruisvaartkwartier is een knooppunt van vervoerssoorten en functioneel stedelijk middelpunt.

Het Centrum Leidsche Rijn wordt een complementair nieuw centrum voor een groot nieuw stadsdeel, dat als plek nog volledig op de kaart moet worden gezet en van een identiteit en karakter dient te worden voorzien.

Het Stationsgebied / noordelijk deel Kruisvaartkwartier en Leidsche Rijn Centrum zijn de potentiële gebieden waar volgens de hoogbouwvisie brandpunten van hoogbouw kunnen worden gerealiseerd. In het centrum Leidsche Rijn kan dat met (een) enkele echt hoge piek(-en), die onderdeel van een ensemble/compositie zal (zullen) vormen. In de binnenstad/ stationsomgeving met wat lagere pieken die eveneens deel van een ensemble zullen uitmaken. De redenen dat de pieken in het Stationsgebied / noordelijk deel Kruisvaart kwartier lager zullen zijn dan die van Centrum Leidsche Rijn, zijn gelegen in:

- de nabijheid van de historische binnenstad;
- de rol van de Dom in de skyline, waarbij een beter samenspel in de skyline mogelijk is als er in het Stationsgebied / noordelijk deel Kruisvaart kwartier geen hogere gebouwen staan.

Om een dergelijk samenspel mogelijk te maken, waarbinnen de Dom de hoofdrolspeler blijft, wordt voor het Stationsgebied gekozen voor een maximale hoogte van 90 meter. Aldus ontstaat de mogelijkheid de skyline van de gehele stad als één compositie vorm te geven met een tweetal hogere gebieden, waar tussen zich een lagere zone bevindt.

#### **2.3.4 Ruimtelijke Visie Kruisvaartkwartier**

Aan de zuidzijde van het Stationsgebied ligt het Kruisvaartkwartier dat is vernoemd naar de centraal in het gebied gelegen Kruisvaart. Door de ligging pal aan het kleinschalige Dichterswijk enerzijds en het spoor en het grootschalige Stationsgebied anderzijds is het gebied te kenschetsen als een overgangszone.

Rabobank Nederland nam in 2001 het initiatief om over te gaan tot een forse uitbreiding van het hoofdkantoor aan de Croeselaan met 40.000 m<sup>2</sup> b.v.o., boven de reeds aanwezige 55.000 m<sup>2</sup> b.v.o.. Daarop aansluitend bereikten de gemeente ook initiatieven met betrekking tot de herontwikkeling van het voormalige REMU-terrein en het voormalige EKP-terrein. Deze ontwikkelingen waren voor burgemeester en wethouders aanleiding om een ruimtelijke visie voor het Kruisvaartkwartier op te stellen. De visie is na consultatie van de buurt door burgemeester en wethouders vastgesteld op 27 mei 2003. Het doel van de visie is het scheppen van een ruimtelijk toetsingskader voor ontwikkelingen in het Kruisvaartgebied.

Hoewel de beoogde uitbreiding van de Rabobank vanwege de ligging, de schaal en het programma kan worden beschouwd als afronding van het Stationsgebied, is de locatie Rabo vanuit de Dichterswijk gezien evenwel te beschouwen als entree naar het Stationsgebied. Ter bewerkstelling van een evenwichtig stedenbouwkundig beeld van het Kruisvaartkwartier is er dan ook voor gekozen de uitbreiding van de Rabobank te betrekken bij de planvorming voor het Kruisvaartkwartier.

Binnengemeentelijk vindt nauwe afstemming plaats tussen de planontwikkeling van het Stationsgebied en de planontwikkeling van het Kruisvaartkwartier.

#### **2.3.5 Economisch beleid**

In het oude RSP (vigerend van 1995 t/m 2004) is vastgelegd dat er in het Stationsgebied 330.000 m<sup>2</sup> kantoren ontwikkeld mag worden. Er zijn in een eerder stadium reeds 50.000 m<sup>2</sup> kantoren gerealiseerd aan de Graadt van Roggenweg en er is buiten het plangebied circa 40.000 m<sup>2</sup> kantoren gereserveerd voor uitbreiding van de Rabobank aan de Croeselaan. In het Masterplan is op basis van de referendumuitslag een nieuw volume opgenomen van 190.000 m<sup>2</sup> toevoeging kantoren in het Stationsgebied. Bij elkaar zijn er dan 280.000 m<sup>2</sup> verbruikt van de 330.000 m<sup>2</sup> uit het oude RSP. dat betekent dat er op basis van

het oude RSP nog een volume van 50.000 m<sup>2</sup> resteert dat beschikbaar gehouden wordt voor een later moment in het Stationsgebied.

Het Stationsgebied behoort tot één van de drie grote geplande kantorenlocaties in de stad Utrecht: Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en het Stationsgebied. Op deze drie locaties zal het overgrote deel van het geplande kantorenvolume worden ontwikkeld. Het gemeentelijk ontwikkelingskader kantorenlocaties 2005-2015 zal zo spoedig mogelijk worden vastgesteld nadat het nieuwe RSP 2005-2015 gereed is. Het Ontwikkelingskader legt voor de stad Utrecht een heldere strategie vast, een volumeverdeling en procesafspraken met betrekking tot de ontwikkeling van kantoren. Voor Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en het Stationsgebied zullen er uitgewerkte product-markt-combinaties worden opgenomen. De inhoud van het nieuwe ontwikkelingskader omvat onder meer:

- RSP afspraken 2005-2015 voor de stad Utrecht met een doorkijk naar 2030. Hierbij wordt op basis van het nieuwe RSP aangegeven wat de locaties en kantoorvolumes zijn die de stad Utrecht mag bouwen en wat de fasering is. Hierbij behoren ook de regionale afspraken ten aanzien van de voorverhuur eis, mobiliteitstoets, mogelijkheden voor onderlinge uitruil van geplande locaties, uitruil van oude voor nieuwe locaties, afspraken/vrijstelling met betrekking tot locaties die buiten de invloedssfeer van de gemeente worden ontwikkeld, afspraken/vrijstelling met betrekking kleinschalige projecten onder de 1.500 m<sup>2</sup>.
- Prognose van vraag en aanbod van de kantorenmarkt voor de stad Utrecht en weergave van de belangrijkste trends en ontwikkelingen voor de komende 10 jaar. Voor dit onderdeel wordt een deskundig bureau ingehuurd.
- Uitwerking product-markt-combinaties (PMC's) grote drie ontwikkelingslocaties: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en Stationsgebied op basis van de aanwezige plannen/visie/Masterplan. Hierbij gaat het om een kwalitatieve omschrijving van de locaties, de doelgroepen per locatie en de vestigingsvoorwaarden die horen bij die locaties en doelgroepen: stedenbouwkundig, landschappelijk, bereikbaarheid, parkeren, beheer, prijsniveau etcetera.
- Interne stedelijke faseringsafspraken ten aanzien van de drie grote locaties. een realistisch ontwikkelingsscenario voor de drie grote locaties in de periode 2005-30. Opstellen van een gemeentebrede risicoanalyse met betrekking tot de grote locaties. Uitgangspunt is dat marktbederf en interne concurrentie zo veel mogelijk wordt voorkomen.
- Strategie herontwikkeling leegstaande kantoren en bedrijfslocaties. Formulering van integraal beleid met betrekking tot herontwikkeling op basis van samenspraak met marktpartijen. Hieraan gekoppeld de mogelijkheid tot verplaatsen van oude kantoorvolumes naar nieuwe locaties (locaties op reservelijst).
- Procesafspraken en stedelijke regie, heldere weergave van het vestigings- en ontwikkelingsproces waarbij duidelijke afspraken gemaakt zijn over de verantwoordelijkheden van iedere dienst en afdeling / contact eindgebruiker, intentie-/ contractvorming, ontwerp - welstand - bouwvergunningetraject, nazorg.

#### *Concept Strategie kantorenlocaties RSP 2005-2015*

De Strategie kantorenlocaties is een intern gemeentelijke nota, opgesteld ter voorbereiding van de uitvoeringsafspraken in het kader van het RSP 2005-2015. De nota wordt openbaar na besluitvorming daarover door het College. In die nota staat aanvullend over het Stationsgebied dat de 50.000 m<sup>2</sup> die is gereserveerd bij voorkeur niet wordt uitgeruild met een andere locatie, maar beschikbaar wordt gehouden voor het Stationsgebied voor een later moment in de tijd (na 2015).

#### *Adviesrapport over stedelijke positionering van kantoren in Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum*

In mei 2003 is een adviesrapport opgesteld door Buck Consultants International over de stedelijke positionering van kantoren in het Stationsgebied, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum.

De profilering van het Stationsgebied t.o.v. Papendorp en Leidsche Rijn Centrum is als volgt: het Stationsgebied heeft een internationale uitvalsbasis, een excellente openbaarvervoer kwaliteit, de nabijheid van het stadscentrum en een hoogwaardig vestigingsmilieu (m.n. rond nieuwe Jaarbeursplein). Doelgroepen zijn: financiële instellingen, kleinere internationale bedrijven, front offices reorganiserende bedrijven, trainingsinstituten/demo-activiteiten, kleinschalige zakelijke dienstverlening en 'creative industries'.

#### *Boodschap aan Winkels, detailhandelsnota Utrecht*

De nota dateert uit april 2000. Gesteld wordt dat Utrecht heeft een hoog ambitieniveau op diverse terreinen, onder andere zichtbaar in de grootschalige projecten Stationsgebied en Leidsche Rijn. Ook het detailhandelsaanbod van Utrecht moet op alle niveaus beantwoorden aan de eisen die passen bij het betreffende niveau en stroken met de positie die Utrecht in totaliteit als winkelstad wil innemen. Dat betekent een bovenregionale en landelijke functie, met een stadscentrum met een meer dan gemiddeld aanbod, zowel qua omvang als qua toegevoegde waarde (onderscheidend vermogen).

Eén van de belangrijke pijlers waarop de huidige positie en uitstraling van Utrecht-Centrum is gebaseerd is de kwaliteit van het winkelaanbod, de mix van kleinschalige en veelal hoogwaardige zaken en grootwinkel- en filiaalbedrijven, warenhuizen, horeca en cultuur. Opvallend in de opbouw van het Utrechtse centrum is de 'tweedeling': de oude binnenstad en het winkelgebied Hoog Catharijne. Handhaving en versterking van deze kwaliteiten is cruciaal voor de toekomstige positie van het Centrum.

Complementariteit tussen de oude binnenstad, Hoog Catharijne, Centraal Station en het Jaarbeursterrein is essentieel. Uitgangspunt is dat het gebied Oude Binnenstad, 'Nieuw Hoog Catharijne', het Centraal Station en het Jaarbeursgebied gezamenlijk in hun compactheid en verscheidenheid in functies uniek zijn in Nederland en internationaal tot een van de bijzondere locaties gerekend mag worden. Om deze uniciteit zo optimaal mogelijk te benutten is het zaak dat ontwikkelingen in de diverse deelgebieden optimaal op elkaar zijn afgestemd. Met een goede afstemming en routing moeten Nieuw Hoog Catharijne en de oude binnenstad beter aan elkaar worden gekoppeld.

De opvallende scheiding tussen oud en nieuw moet ongedaan worden gemaakt, zodat er één centrum-winkelgebied ontstaat, waarin de verschillende functies op een logische en afgestemde wijze zijn ondergebracht. Utrecht kan zich door het versterken van de samenhang tussen oud en nieuw, Centraal Station en Jaarbeursterrein nadrukkelijk onderscheiden van andere grote steden.

Opgave is het ontwikkelen van een grote mate van synergie tussen de te onderscheiden gebieden door toevoeging van een substantieel aantal vierkante meters winkels. De nadruk ligt bij het toevoegen van kwalitatieve innovaties, leisure en fun.

Daarnaast wordt een grondige kwalitatieve verbetering van de openbare ruimten in de oude binnenstad, Hoog Catharijne, Centraal Station, Jaarbeursplein en omgeving nagestreefd. Utrecht-Centrum heeft behoefte aan een kwalitatieve injectie. Ervaringen in andere steden laten zien dat grote investering in het centrumgebied een gunstige impuls zijn voor het omliggende bestaande gebied. Voorbeelden van spin off zijn onder meer combinatiebezoek aan manifestaties, musea, horeca en detailhandel. De ontwikkeling van een leisure- en entertainmentinvulling op het Jaarbeursterrein is een complementaire toevoeging aan het Centrum van Utrecht. Het gebied van het Centraal Station zal als schakelgebied fungeren waar detailhandel vooral een faciliterende rol heeft voor reizigers.

#### *Adviesrapport stedelijke positionering detailhandel in Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum*

In mei 2003 is er een adviesrapport opgesteld door BRO over de profilering van de detailhandel in het Stationsgebied ten opzichte van Leidsche Rijn Centrum. Profilering Utrecht Centrum inclusief Stationsgebied: hoog ambitieniveau gericht op boven regionale doelgroep. Uitbreiding van de detailhandel in het Stationsgebied is haalbaar. Verbetering wisselwerking tussen oude binnenstad en Hoog Catharijne is noodzakelijk.

#### *Beleid grootschalige leisure-voorzieningen Utrecht*

Dit beleid is in december 2003 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Over het Stationsgebied staat het volgende: er wordt voorgesteld om het Stationsgebied aan te wijzen als leisure-concentratiegebied, met een functioneel samenhangend aanbod van niet alleen leisure, maar ook andere centrumvoorzieningen. Dit in een optimaal op verblijfskwaliteit ingerichte omgeving. Integrale gebiedskwaliteit en interactie met andere voorzieningen zijn de sleutelwoorden.

*"Ontmoetingsplaats voor Talent", Economisch Profiel Utrecht 2010. Utrechts beleidskader voor de economische ontwikkeling op de (middel)lange termijn (maart 2003).*

De stad Utrecht is de centrale ontmoetingsplaats van Nederland. Deze rol wil de stad handhaven en uitbouwen. De meerwaarden voor de stad en haar burgers zijn evident: het genereert werkgelegenheid en inkomen, geeft impulsen aan stedelijke investeringen en vormt een bron van culturele en maatschappelijke dynamiek en vernieuwing. Een geheel aan commerciële en niet-commerciële functies vormt samen het "gastvrijheidscluster": winkels, horeca, congres- en beursfaciliteiten, opleidings- en trainingscentra, onderwijsinstellingen, musea en andere culturele voorzieningen, sportieve evenementen, vermaak- en uitgaanscentra. Dit cluster is een van de cruciale economische sectoren van de stad.

Centrale doelstelling van Utrechts economisch beleid is dan ook versterking van haar functie als gastvrije ontmoetingsplaats. Het Utrechts economisch beleid richt zich ook op bevordering van de ontwikkeling van (verder synergie binnen) het gastvrijheidscluster. De herontwikkeling van het Stationsgebied speelt daarvoor een cruciale rol.

#### *Welterusten, hotelnota 2000-2004*

Deze nota is vastgesteld in februari 2000. Gesteld wordt dat in het Stationsgebied op het Jaarbeursterrein een hotel is voorzien van maximaal 400 kamers. Een fors hotel in de nabijheid van de Jaarbeurs is zeer wenselijk vanuit hotelbeleid, aangezien dat een noodzakelijk ingrediënt is om meer meerdaagse congressen naar Utrecht te trekken (conform toeristisch beleid en beleid Jaarbeurs). Bij grote congressen komt het nu nog te vaak voor dat deelnemers (ver) buiten Utrecht geplaatst moeten worden, wat congresorganisatoren nogal eens doet besluiten om het congres elders te houden.

#### *Zet 'm op Toerisme, meerjarenprogramma toerisme 2000-2004*

In deze nota (vastgesteld in december 2000) wordt in algemene zin gesteld dat de toeristische aantrekkelijkheid van een stad in hoge mate wordt bepaald door de volgende vijf criteria. Deze hebben alle vijf raakvlakken met de ontwikkeling van het Stationsgebied.

- Een duidelijk primair product, ofwel de Unique Selling Points. Hoe unieker "Utrechts" het Stationsgebied wordt, hoe beter voor het imago.
- Een goed secundair product, ofwel een goede kwaliteit van de voorzieningen. Te denken valt aan het verbeteren van het verblijfsklimaat, meer/betere congresaccommodaties, meer en betere horecavoorzieningen. Voor wat betreft het laatste kan worden gesteld dat Utrecht steeds meer inwoners krijgt, terwijl de horecavoorzieningen -zeker in de binnenstad- (vrijwel) op hetzelfde niveau blijft. Een aanvulling op kwantitatief maar ook op kwalitatief gebied is zeer gewenst om ook voor bezoekers een prettig verblijfsklimaat te creëren. Aanvulling van horecavoorzieningen in Stationsgebied is dus welkom (mits van goede kwaliteit, beperkte overlast etc.). De ruimte die wordt geboden voor nieuwe horecavoorzieningen (aantal en categorie) zal nader worden uitgewerkt met horeca structuurbeleid (2005/2006).
- Goede interne bereikbaarheid (niet alleen interne verbindingen, maar ook de bewegwijzering, informatievoorziening (VVV informatie op het station), afstand tussen de voorzieningen, parkeergelegenheid (ook voor touringcars) et cetera. Voor al deze zaken zal de ontwikkeling van het Stationsgebied een positieve impuls kunnen geven. Van belang is, dat ook tijdens de werkzaamheden gezorgd wordt voor goede, duidelijke en aantrekkelijke routing.



- Goede externe bereikbaarheid. Bereikbaarheid van de stad per auto, touringcar, trein, maar ook de bekendheid buiten de stad van het toeristisch product van Utrecht. Die bekendheid krijgt een impuls door de ontwikkeling Stationsgebied, zeker wanneer die ook in publiciteit gekoppeld wordt aan de rest van de stad.
- Een goed imago. Utrecht heeft een goed toeristisch imago. Het is van belang dat de periode van werkzaamheden dit imago niet schaadt, maar waar mogelijk zelfs versterkt door bijvoorbeeld het organiseren van culturele evenementen op de bouwplaats en het organiseren van mogelijkheden voor 'bouwputtoerisme'. Het toeristisch imago zal zeker nog verbeteren zodra de omgeving van het Stationsgebied is opgeknapt.

#### *Strategische visie toerisme 2005-2010*

Op 14 juni 2005 heeft het college Utrecht Experience vastgesteld, een strategische visie toerisme voor de periode 2005-2010. Deze visie geeft nieuwe keuzes aan voor de komende jaren. Ten opzichte van voorgaande jaren is sprake van een aantal belangrijke accentwijzigingen. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- een actieve in plaats van reactieve rol van de gemeente;
- internationaal bezoek aantrekken en verleiden tot verblijf in Utrecht als unieke toeristische bestemming en uitvalsbasis voor andere bestemmingen in Nederland en buurlanden; zo kan het verblijfstoerisme worden versterkt. Verblijfsrecreatie is een manier om spreiding van het toerisme in plaats en tijd te realiseren;
- investeren in marketing en sales en in toegankelijkheid; op deze manier wil de gemeente bereiken dat de stad en toeristische en culturele instellingen voldoende bezoekers krijgen;
- inzetten op spreiding van bezoekers;
- herijking van het toeristisch imago;
- collectieve projecten honoreren die aan haken bij de doelstellingen en uitgangspunten van het toeristisch beleid.

#### **2.3.6 Horecastructuurbeleid**

Op dit moment wordt gewerkt aan een horecanota. Een van de uitgangspunten daarin in is dat Utrecht als gastvrije stad met een aantrekkelijk aanbod van winkels en culturele voorzieningen, een uitgebreid evenementenprogramma en een groeiend inwoneraantal een daarop toegesneden aanbod van horeca nodig heeft, zowel kwalitatief als kwantitatief. De horecanota zal bestaan uit een structuurvisie, een beleidsplan en een ruimtelijk toetsingskader.

#### **2.3.7 Milieubeleid**

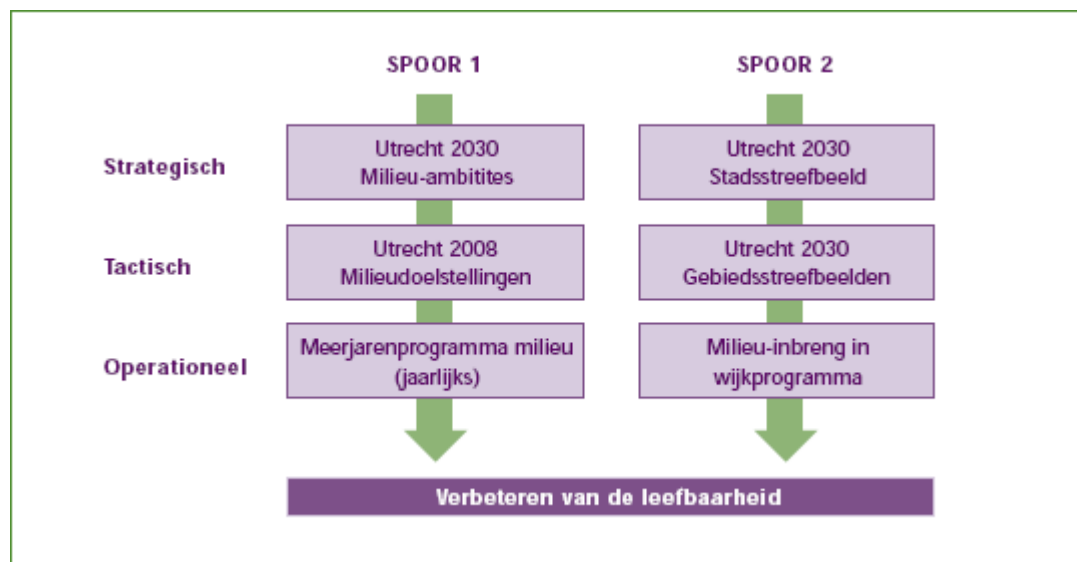
In deze subparagraaf wordt kort ingegaan op de nota's waarin het relevante milieubeleid ten behoeve van de ontwikkelingen in het Stationsgebied is vastgelegd. Voor een uitgebreidere samenvatting van de nota's, het MER, de Strategische Milieubeoordeling wordt verwezen naar hoofdstuk 3.2.

Het gemeentelijk stedelijk leefbaarheid- en duurzaamheidsbeleid moet zijn uitwerking en vertaling vinden in de talloze gebiedsontwikkelingen die de komende jaren plaatsvinden. Het Stationsgebied is één van die ontwikkelingen en biedt veel kansen door de omvang, de compactheid en de plaats.

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van het Stationsgebied is dat milieu en duurzaamheid geen sluitpost is maar een kwaliteitsdrager. De ambities voor het Stationsgebied zijn onder meer in het Masterplan vastgelegd. Bovendien worden de ambities ook verwoord in het 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase Milieueffectrapport (MER) dat ten behoeve van de planontwikkeling in het Stationsgebied is opgesteld. In het MER zijn onder meer de milieu-effecten van het Masterplan in beeld gebracht en wordt toegelicht hoe de milieu-aspecten in de planontwikkeling zijn meegenomen. Daarnaast wordt in het MER gekeken op welke wijze er eventueel nog 'milieuwinst' valt te behalen.

### Milieubeleidsplan

Het college heeft op 5 februari 2004 het Milieubeleidsplan (MBP) vastgesteld. De thema's in het MBP hebben betrekken op een aantal 'hier en nu' problemen (leefbaarheid), zoals lucht en geluid en een aantal 'daar en later' zaken (duurzaamheid) als energie & klimaat, water en duurzaam bouwen. In het MBP worden voor de stad als geheel ambities afgesproken voor de lange termijn (2030) en doelstellingen voor de korte termijn (2008). Het uitvoeringsniveau is in het Meerjaren uitvoeringsprogramma Milieubeleidsplan vastgelegd. De reguliere (wettelijke) taakuitvoering is daarin ook zichtbaar. Vanuit het stadsniveau wordt een vertaalslag gemaakt naar gebieden en lokale mogelijkheden. Elke ontwikkeling zal zo een bijdrage moeten leveren aan de stedelijke ambities en doelstellingen. In het Stationsgebied liggen gelet op de ontwikkelingen belangrijke kansen om deze doelstellingen te verzilveren.



**Spoor 1:** *Aanpak vanuit de milieuthema's:* dit spoor is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het leveren van een bijdrage aan de duurzaamheid door ambities (strategisch niveau) en doelstellingen (tactische niveau) te formuleren voor tien thema's (lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, afval, water, groen, duurzaam bouwen, duurzaam ondernemen en energie).

**Spoor 2:** *Aanpak vanuit de dynamiek van de stad:* dit spoor is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid en het leveren van een bijdrage aan de duurzaamheid door optimaal aan te sluiten bij ontwikkelingen in de stad zowel op strategisch (stadsstreefbeeld) als op tactisch niveau (gebiedsstreefbeeld milieu).

### Kadernota Duurzaam Bouwen

Voor de kwaliteitsthema's Duurzaam Bouwen, Energie en Grondstoffen heeft de gemeente in het verleden de gemeentelijke doelstellingen vastgelegd die boven de wettelijke eisen uitstijgen. Dit is te lezen in de Kadernota Duurzaam Bouwen uit 1993 met de uitwerkingen Beleidskader Integrale Woningkwaliteit

(2000), Leidraad duurzame gemeentelijke bouwprojecten (1997) en Duurzaam materiaalgebruik openbare ruimte (onderdeel Handboek openbare ruimte DSB).

#### *Energiebeleid*

Op het gebied van energie is deels de Kadernota Duurzaam Bouwen van belang, maar ook (de ambities zoals die verwoord zijn in) het E-plan van 1990 en de herijking in 1995 'Vernieuwde aanpak van het gemeentelijke energiebeleid'. Daarnaast geeft de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer aangrijpingspunten om besparingsopties af te dwingen.

### **2.3.8 Beleidsnotitie Prostitutie**

In verband met de opheffing van het 'bordeelverbod' in 2000, is door het college van Burgemeester en wethouders op 16 november 1999 een gemeentelijke beleidsnotitie inzake prostitutie vastgesteld.

Daarbij is aangesloten op de bestaande stabiele situatie die, over een langere periode gezien, beheersbaar is gebleken. In aansluiting daarop zijn in principe alle prostitutiebedrijven gelegaliseerd, die voor 1 januari 1999 gevestigd waren in Utrecht, bekend waren bij de politie en in het verleden geen overlast hebben veroorzaakt voor de omgeving. Hiervoor is onder andere een vergunningensysteem in het leven geroepen. Alle gelegaliseerde bedrijven hebben een vergunning gekregen.

Ingevolge jurisprudentie van de Raad van State mag de gemeenteraad het gebruik van terreinen, gebouwen, vaar- of voertuigen als seksinrichting of prostitutie reguleren. Deze regulering dient plaats te vinden in het belang van een goede ruimtelijke ordening.

De gemeente Utrecht kent een maximumstelsel van het aantal prostitutiebedrijven. Groei van het aantal prostitutiebedrijven wordt niet wenselijk geacht, het huidige aantal is daarom 'bevroren'. Het bevroren van het aantal prostitutiebedrijven heeft naast een aantal algemene redenen (betere beheersing en regulering van de exploitatie, terugdringen van illegale situaties, verbetering van de mogelijkheden van bestrijding van onvrijwillige prostitutie, etc.) ook ruimtelijke redenen. Prostitutie past qua uitstraling nu eenmaal niet in de gemiddelde woon- en werkomgeving. Ook is de infrastructuur van de meeste wijken in Utrecht niet ingericht op grootschaliger prostitutie.

In het plangebied komen geen prostitutiebedrijven voor. Een vestiging van prostitutiebedrijven in het plangebied zal niet worden toegestaan.

### **2.3.9 Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan (GVVP)**

Momenteel wordt er voor de stad Utrecht een Gemeentelijk Verkeers en Vervoers Plan opgesteld. In 2003 is de Hoofdlijnennotitie door de gemeenteraad vastgesteld. De belangrijkste doelstellingen van deze nota zijn:

- een balans tussen bereikbaarheid en leefomgeving;
- selectief de bereikbaarheid van de stad verbeteren;
- selectief de veiligheid en leefomgeving langs routes verbeteren;
- de mobiliteitsvraag zo mogelijk faciliteren;
- de groei van het spits woon-werk verkeer (auto) zo mogelijk afvlakken.

In het GVVP dat momenteel wordt opgesteld worden o.a. voor de hoofdwegenstructuur de knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid) en mogelijke oplossingen aangegeven.

### 2.3.10 Welstandsbeleid

In de herziene Woningwet, die per 1 januari 2003 van kracht is geworden, is de verplichting opgenomen voor gemeenten om welstandsbeleid te formuleren in een Welstandsnota en deze uiterlijk op 1 juli 2004 te hebben vastgesteld. Na dat tijdstip mogen B&W en de Welstandscommissie zich alleen baseren op de criteria die in deze Welstandsnota zijn genoemd. In de Utrechtse Welstandsnota wordt een onderscheid gemaakt in een drietal beleidsniveaus die aan een gebied kunnen worden toegekend: *Open*, *Respect en Behoud*. De drie niveaus onderscheiden zich onderling in de mate van vrijheid met betrekking tot de omgang met de bestaande stedenbouwkundige structuur en architectuur. Afhankelijk van het beleidsniveau neemt het aantal beoordelingscriteria toe. Voor alle drie de beleidsniveaus geldt een negental criteria. Voor de niveaus respect en behoud worden steeds vier extra criteria toegevoegd. Aldus heeft het beleidsniveau Open 9, Respect 13 en Behoud 17 criteria waaraan moet worden voldaan als het gaat om "redelijke eisen van welstand".

Het Stationsgebied is in de Welstandsnota als ontwikkelingsgebied aangegeven. Ontwikkelingsgebieden zijn gebieden die een nieuwe ontwikkeling gaan of zullen krijgen en door hun ligging, omvang of aard van de ontwikkeling een grote invloed hebben op de omgeving. Het bestaande gebied is aangeduid met het beleidsniveau "open", waarbij, zoals hierboven is aangegeven, 9 criteria van toepassing zijn:

#### *Beleidsniveau A: Open*

1. er is ongeacht de stijl of de aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake van een vorm en schaal in zijn omgeving passend bouwwerk;
2. het maakt de stedenbouwkundige structuur herkenbaar;
3. het versterkt de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte;
4. het bouwwerk markeert het onderscheid tussen openbaar en privé-gebied duidelijk;
5. het markante karakter van belangrijke stedenbouwkundige ruimten wordt versterkt;
6. het bouwwerk keert zich niet van zijn omgeving af;
7. de toegang vanaf het openbaar gebied is duidelijk herkenbaar;
8. er is ongeacht de bouwstijl of aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake van een naar zijn verschijningsvorm oogstrelend bouwwerk;
9. er is sprake van een evenwichtige opzet in maatverhoudingen, die in buitenruimten, bouwvolumes en vlakverdelingen tot uitdrukking komt.

### 2.3.11 Wonen

De gemeente heeft een aanzienlijk aantal vastgestelde nota's en documenten waarin het beleid ten aanzien van het wonen is verwoord. De meest relevante zijn:

- de beleidsnota "Wonen naar wens; wonen in Utrecht in de 21e eeuw", 2000;
- het "Collegeprogramma 2001-2006 Utrecht in Uitvoering", onderdeel Wonen, dec. 2000;
- raamovereenkomst "De Utrechtse Opgave" DUO, mei 2001
- "beleidskader Integrale Woningkwaliteit", 2000;

- "groepswonen van ouderen", beleidsnota, mei 2001;
- "op kamers in Utrecht", beleidsnota jongerenhuisvesting, oktober 2001;
- "visie Wonen 2030", een thema uitwerking van de Structuurvisie;
- het "actieprogramma Wonen", een vervolg op de Visie Wonen 2030. Hierin staat een uitgebreid pakket van maatregelen om de woningproductie over de gehele linie te vergroten.

De nota Wonen naar Wens van september 2000 kent een zestal beleidsdoelstellingen voor de periode tot 2015:

1. Uitbreiden van het woningaanbod, zowel in Leidsche Rijn als in de bestaande stad;
2. Verbeteren van de woonkwaliteit van de bestaande voorraad (renovatie+vervangende nieuwbouw);
3. Optimaal benutten van de woningvoorraad (doorstroming);
4. Verbetering leefbaarheid in buurten en wijken (differentiatie woningaanbod+beheer woonomgeving);
5. In stand houden van voldoende kernvoorraad, zowel kwantitatief als kwalitatief;
6. Een evenwichtige regionale woningmarkt met een bijzondere positie voor de stad.
7. "Visie Wonen 2030", een thema uitwerking van de Structuurvisie;
8. Het "actieprogramma Wonen", een vervolg op de Visie Wonen 2030. Hierin staat een uitgebreid pakket van maatregelen om de woningproductie over de gehele linie te vergroten.

De nota Wonen naar Wens van september 2000 kent een zestal beleidsdoelstellingen voor de periode tot 2015:

1. Uitbreiden van het woningaanbod, zowel in Leidsche Rijn als in de bestaande stad;
2. Verbeteren van de woonkwaliteit van de bestaande voorraad (renovatie+vervangende nieuwbouw);
3. Optimaal benutten van de woningvoorraad (doorstroming);
4. Verbetering leefbaarheid in buurten en wijken (differentiatie woningaanbod + beheer woonomgeving);
5. In stand houden van voldoende kernvoorraad, zowel kwantitatief als kwalitatief;
6. Een evenwichtige regionale woningmarkt met een bijzondere positie voor de stad.

Het beleid moet leiden tot een optimalisering van de woningvoorraad zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht.

### 2.3.12 Kadernota Stadsnatuur

De gemeente hecht belang aan groen in en om de stad. Het gemeentelijk groenbeleid is beschreven in de Kadernota Stadsnatuur die de kapstok is voor het Groenstructuurplan (1990), de nota Stadsnatuur voor Utrecht (1998) en het Recreatief perspectief (1997). Twee uitvoeringsnota's zijn in de Kadernota opgenomen: Het Groene Web (1997 en later) en de Beleidsnota Onderhoud Openbaar Groen: hoe groen is Utrechts gras (1996). De belangrijkste doelstelling van de kadernota en de daarmee samenhangende nota's is het realiseren van een Hoofd Groen Structuur (zie rechter afbeelding) als een netwerk van groene plekken en verbindingen met betekenis voor mens, flora en fauna.



### 2.3.13 Groenstructuurplan

De gemeente heeft in 1990 het Groenstructuurplan vastgesteld. Dit is een strategisch plan gericht op alle functies van het openbaar groen. In dit plan is een begin gemaakt met het plannen van een meer natuurlijke invulling van het groen in de stad. Verder beoogt het Groenstructuurplan ontbrekende schakels toe te voegen in het groensysteem.

### 2.3.14 Nota Stadsnatuur voor Utrecht

Als uitwerking van het Groenstructuurplan geldt de nota Stadsnatuur voor Utrecht. Naast een visie op de lange termijn met betrekking tot de stedelijke natuur zijn in deze nota tevens projecten gedefinieerd die nodig zijn om het eindbeeld van de beschreven visie te realiseren.

### 2.3.15 Recreatief perspectief

Van belang is verder de nota Recreatief perspectief uit 1997. Deze nota beschrijft een kader voor de functie recreatie in de openbare ruimte van de stad en de Utrechtse regio. De beleidsvisie betreft die vrijetijdsbesteding van inwoners van de stad die plaatsvindt in de bebouwde kom als in het buitengebied waar recreatieschappen actief zijn.

### 2.3.16 Recente ontwikkelingen in Groenbeleid

Naast het sectorale groenbeleid is groen ook een thema in het Milieubeleidsplan en de in 2004 vastgestelde Structuurvisie 2015-2030. In het milieubeleidsplan is de ambitie vastgelegd een hoge kwaliteit stedelijk groen qua beleving en gebruik te behouden en te ontwikkelen. Voorts is het doel dat de soortenrijkdom toeneemt. In de Structuurvisie 2015-2030 is een voorzet gedaan voor de stedelijke groenstructuur.

In de loop van 2005 krijgt het Groenbeleid een nieuwe impuls door de actualisatie van het Groenstructuurplan als uitwerking van de Structuurvisie. Het Groenstructuurplan vervangt na bestuurlijke vaststelling de huidige vigerende strategische plannen. Met het Groenstructuurplan wordt voor de stad het huidige groen geïventariseerd en de gewenste stedelijke groenstructuur beschreven. Met een bijbehorend meerjarenprogramma wordt aan gegeven hoe de gemeente de realisatie van de groenstructuur ter hand neemt.



*stedelijke groenstructuur*

### **3. Conclusies**

Het structuurplan Stationsgebied is in overeenstemming met het rijksbeleid, het provinciaal en regionaal beleid en het gemeentelijk beleid.

Het vormt de vertaling van de Structuurvisie 2015-2030 en het geactualiseerde Masterplan.

Het sluit als planvorm aan bij de wens van de gemeenteraad om bouwtitels te verlenen nadat de Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten zijn aangegaan.

De Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten zijn in de Raad van december 2005 akkoord bevonden met de aangescherpte contracten met Corio (eigenaar Hoog Catharijne) en NS Vastgoed). In februari legt het college een soortgelijke overeenkomst met de Jaarbeurs voor aan de Raad.

De definitieve ondertekening van de Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten door Burgemeester en Wethouders heeft op 3 maart 2006 plaatsgevonden.

## VERKLARING VOETNOTEN

---

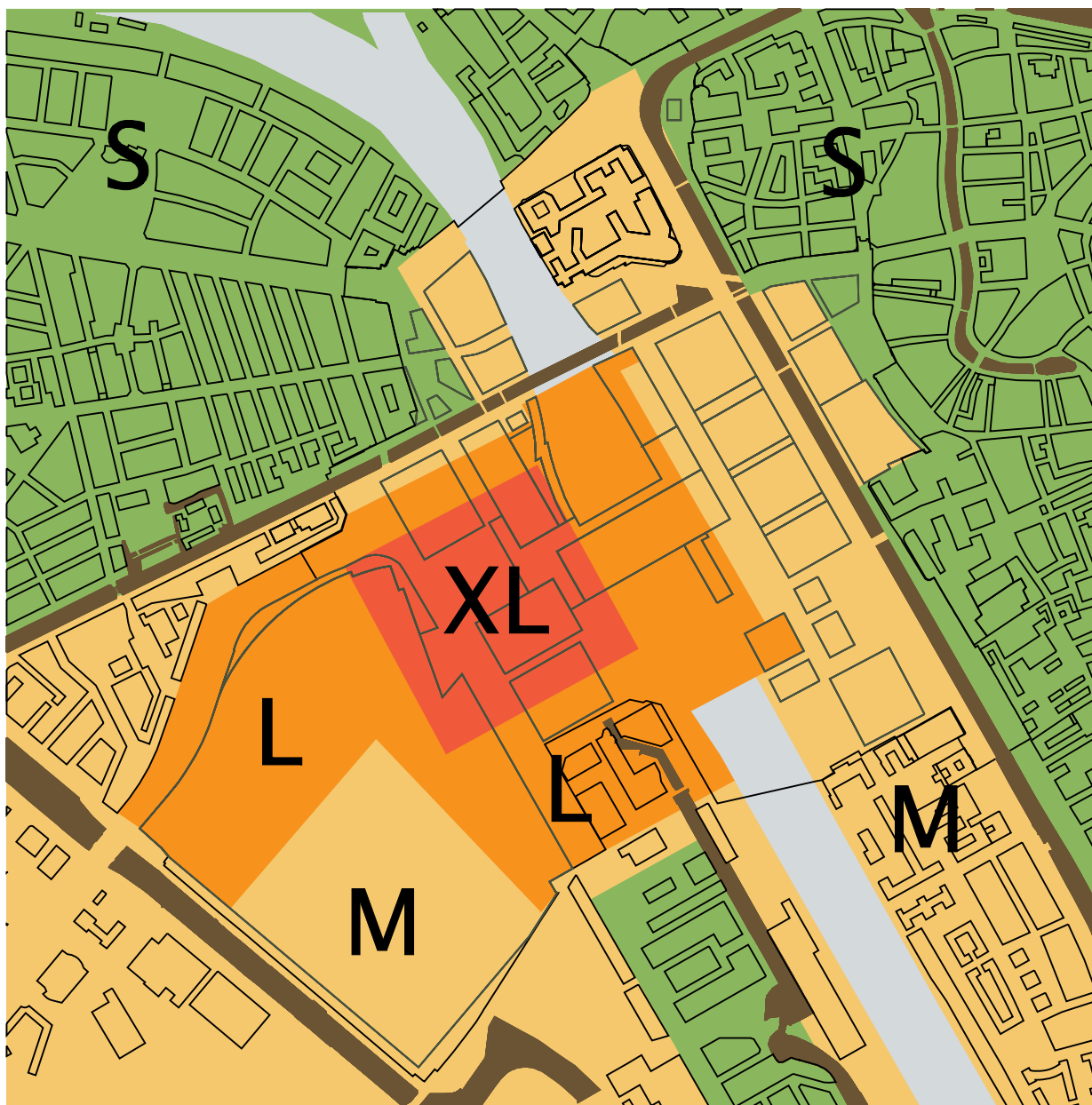
<sup>i</sup> De gemeente hanteert drie methoden om d.m.v. parkeerbeleid het autogebruik te sturen:

- Sturing door aantallen parkeerplaatsen
- Sturing door verplaatsing van parkeerplaatsen
- Sturing op prijs en kwaliteit

<sup>ii</sup> Parkeeronderzoek Stationsgebied Utrecht i.o.v. Projectorganisatie Stationsgebied, Hoog Catharijne B.V. Nederland Retail B.V., Jaarbeurs Utrecht en NS Stations (6 november 2003)

<sup>iii</sup> TNO, Risico-analyse van het railtransport in het Stationsgebied Utrecht, juli 2004





|    |             |   |
|----|-------------|---|
| S  | small       | basishoogte 3 lagen, soms tot 25 meter, voordeur aan de straat, één dominante functie per gebouw: de oude stad, Lombok, Dichtersbuurt                                 |
| M  | medium      | basishoogte 25 meter, soms tot 45 meter, gedeelde entreehal aan de straat, meerdere functies mogelijk: het gebied rond Vredenburg en de Catharijnesingel              |
| L  | large       | basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, foyer van meerdere gebruikers aan de straat, veel verschillende functies: aan weerszijden van het spoor en de Croeselaan     |
| XL | extra large | basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte, grote diversiteit in functies: rondom het huidige Jaarbeursplein |



Plangrens

|      |          |        |        |          |                                 |
|------|----------|--------|--------|----------|---------------------------------|
| B    | 20-12-05 | GvB    | WL     |          | Aanpassen tekst legenda         |
| A    | 04-08-05 | GvB    | AvV    |          | Wijziging vlek Jaarbeursterrein |
| WJz. | Datum    | Getek. | Gecon. | Vrijgave | Aard der wijziging              |

## Projectorganisatie Stationsgebied

Postadres: postbus 1274, 3500 HG Utrecht. Bezoldadres: St. Jacobsstraat 6, 3511 HK Utrecht. Telefoon: 030 2899000, Fax: 030 2899001, e-mail: stationsgebied@utrecht.nl

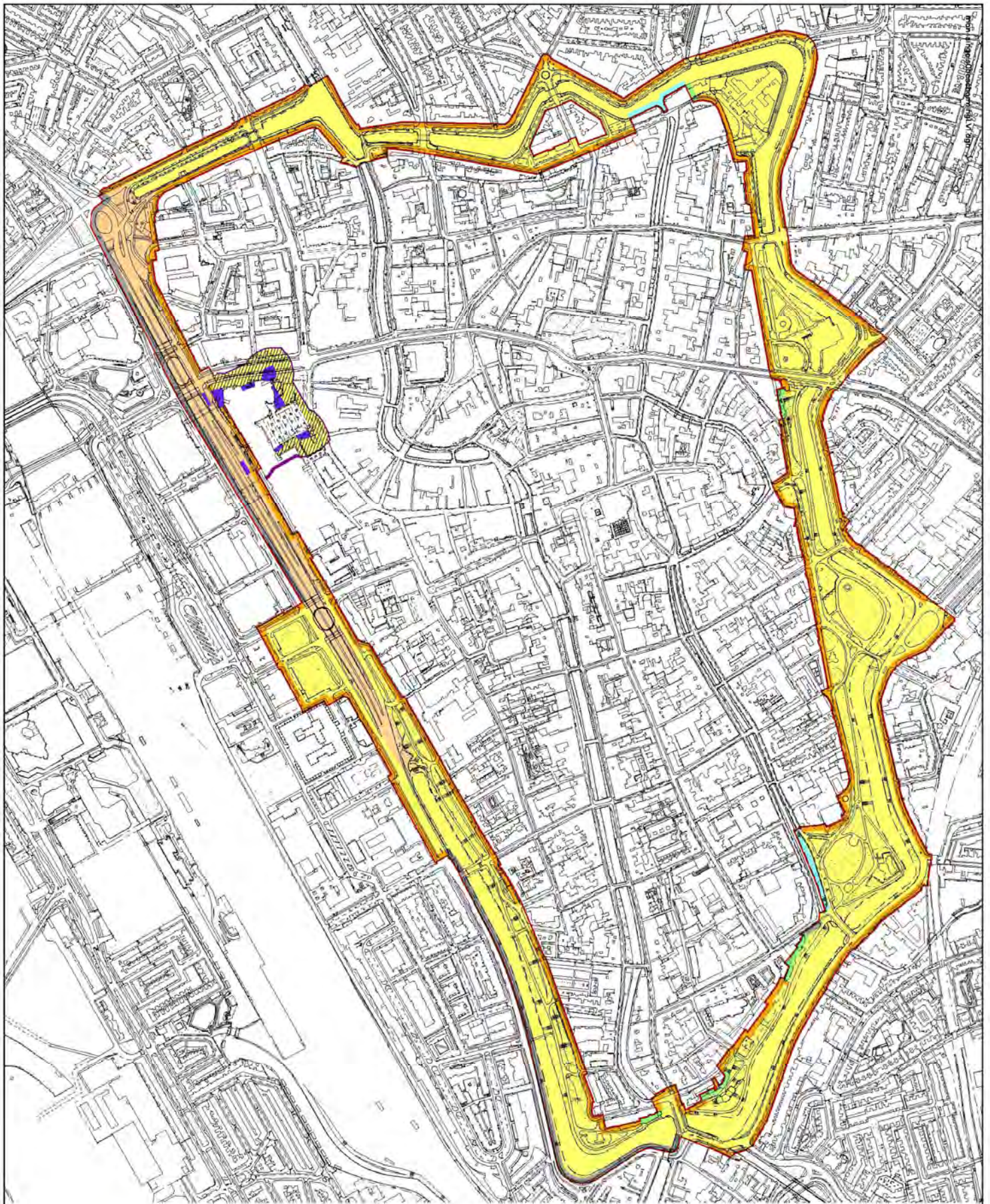
|                                     |                |                |
|-------------------------------------|----------------|----------------|
| Project                             | Gebied         | Formaat        |
| STRUCTUURPLAN STATIONSGBIED, BLAD 2 | Stationsgebied | A4             |
| Onderdeel                           | Status         | Schaal         |
| Schalenkaart Stationsgebied         | CONCEPT        | 1:10000        |
|                                     | Datum          | Tekeningnummer |
|                                     | 23-06-05       |                |
|                                     | Getek.         | Tekeningnaam   |
|                                     | G.v. Beljnum   |                |
|                                     | Gecon.         | Vrijgave       |
|                                     | A. van Vliet   |                |

SECTOR: V & L AFDELING: GEO-INFORMATIE




ONTWIKKELINGSDIENST GEMEENTE UTRECHT






Postadres: postbus 8018, 3508 RP UTRECHT Utrecht. Bezoldadres: Vlieland Harten 1-11





BESCHERMD SINGELGEBIED, BLAD 3

-  Bescherming betreft het gehele singelprofiel, Parkopzet en restanten van verdedigingswerken
-  Bescherming betreft restanten van verdedigingswerken, kademuuren en beschoeiingen inclusief het tracé van de (gedempte) Stadsbuitengracht v/m het tracé van de begeleidende bebouwing
-  beschermde overblijfselen kasteel Vredenburg

-  grenslijn beschermd singelgebied
-  grens loopt langs roolijn of gebouwgrens
-  grens loopt langs straatgrens
-  grens loopt langs parkgrens
-  grens loopt langs oever



\* = locatie plangebied



**Bezoekadres** Hoog Catharijne - Gildekwartier 193 - Utrecht

**Postadres** Postbus 1273 - 3500 BG Utrecht

**Telefoon** 030 286 9650

**Fax** 030 2869601

**Mail** [stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl)