

Besluitenhistorie

Projectorganisatie Stationsgebied

Postadres Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, Utrecht

Telefoon 030 – 286 96 00

Fax 030 – 286 96 01

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

Betreft Besluitenhistorie Westpleintunnel en Lombokplein

Datum 16 maart 2015 (eerdere versies zijn hiermee achterhaald)

Deze besluitenhistorie bevat de openbare besluiten van college en gemeenteraad die over deze en enkele aanverwante onderwerpen (ALU) genomen zijn. Ook zijn er passages uit de verschillende beleidsdocumenten opgenomen.

Aangezien het gebied een "gebiedsknoop" is, zijn er vele relaties met andere onderwerpen: actieplan Luchtkwaliteit, ambitiedocument "Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar", vertramming/ Uithoflijn, Graadt van Roggenweg, openbare ruimte Westzijde, Van Sijpesteijnkwartier etc. De Westpleintunnel behoorde tot aan het raadsbesluit van 3 november 2011 tot fase 1 van het Stationsgebied; daarna fase 2. Het Lombokplein behoorde al tot fase 2.

2002 Referendumkrant

Westpleintunnel is een van de zeven kenmerken visie A¹:

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

Augustus 2003 Masterplan Stationsgebied:

Blz. 19 Westplein Smakkelaarsveld: Ontmoeten

Lommerrijk wijkplein

Lombok en Smakkelaarsveld verbinden voor voetgangers en fietsers

Autotunnel onder Westplein

Een wijkmarkt is mogelijk

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

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

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

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

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

Blz. 90. Lombokplein

Het verkeer, de routing en het programma in dit gebied worden gereorganiseerd, zodat deze nu nog blinde vlek in het plangebied betekenis krijgt als stadswijk. Dankzij een tunnel onder het Westplein krijgt het gebied de kans om van ruim opgezet onoverzichtelijk verkeersplein uit te groeien tot een levendig plein en toegangspoort tot de wijk Lombok.

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

Het Lombokplein is gericht op Lombok, is kleurrijk en kleinschalig. Hier ontmoeten verschillende culturen elkaar. Het is een verblijfsplein met een programma dat past bij de

wijk (schaalgrootte S): wonen, spelen, boodschappen doen, werken en eten & drinken. De panden hebben altijd een eigen voordeur aan de straat. Starters en kleine bedrijfjes vinden hier hun plek, evenals gezinnen en 1/2-persoonshuishoudens. Er is veel uitwisseling tussen hetgeen op straat en in de plinten van de bebouwing plaatsvindt.

wijk (schaalgrootte S): wonen, spelen, boodschappen doen, werken en eten & drinken. De panden hebben altijd een eigen voordeur aan de straat. Starters en kleine bedrijfjes vinden hier hun plek, evenals gezinnen en 1/2-persoonshuishoudens. Er is veel uitwisseling tussen hetgeen op straat en in de plinten van de bebouwing plaatsvindt.

Blz. 107

Omdat ook de private partners hun investeringsbeslissingen nemen op grond van elementen met een acceptabel risicoprofiel, wordt bij de realisatie van het Masterplan uitgegaan van een gefaseerde aanpak in vier uitvoeringsclusters:

A. OV-Terminal

B. Vredenburg/Catharijnesingel

C. Lombokplein inclusief Westpleintunnel

D. Leidsche Vaart/Smakkelaarsveld

Het Jaarbeursgebied is een uitvoeringscluster zonder directe afhankelijkheid van andere ontwikkelingen.

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

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

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

tot vaststelling van het Masterplan Stationsgebied met daarbij acht amendementen waaronder amendement fasering uitvoering (2003/ A 90):

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

en motie Aanpak Kop van Lombok (2003 / M188):

sprekt uit dat de herontwikkeling van Lombok geen vertraging mag oplopen vanwege het ten uitvoer brengen van andere plannen zoals het Masterplan Stationsgebied.

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

Tot vaststelling van het geactualiseerde Masterplan Stationsgebied met daarbij o.a. besluit 3 b:

"cluster C wordt opgesplitst in twee delen te weten:

C1: Westpleintunnel en omgeving

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

en amendement Westpleintunnel (2004/ A58)

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

- b) in elk geval voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van ondergrondse infrastructuur (kabels, leidingen, etc.) ten behoeve van de aanleg van de tunnel te starten op het moment dat de tramroute over Westplein gewijzigd is;
- c) het college op te dragen zonodig een alternatief tracé voor deze tunnel te zoeken om eerdere realisatie mogelijk te maken;
- d) de eventuele meerkosten ten gevolge van renteverliezen door eerdere realisatie van de tunnel binnen het plangebied op te vangen.

07 november 2005 *Commissiebrief (Met diverse informatie Stationsgebied)*
Aanbieding van de scenariostudie Westpleintunnel juni/oktober 2005.

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

Besluit:

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied van september 2005 waarin begrepen:
 - a. de uitwerking van de amendementen en moties;
 - b. bijgestelde rasterkaart;
 - c. bijgestelde programmatabel en
 - d. de geheime financiële onderbouwing van september 2005;
2. Krachtens artikel 25 Gemeentewet geheimhouding op te leggen aan bijlage "financiële onderbouwing".

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

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

Blz. 13 6.3 "Fase 1 betreft het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn inclusief Westpleintunnel en exclusief Jaarbeursterrein Noord. Deze fase komt overeen met de voormalige clusters Stationsentrees (Ae), Vredenburg (B), Westpleintunnel (C1) en jaarbeursterrein (E). Voor deze fase worden met de marktpartijen contracten gesloten over de uitvoering en worden de gemeentelijke investeringen gedekt door "harde" financieringsbronnen."

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

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

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

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

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

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

4. De commissie Verkeer en Beheer te informeren.

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

Besluit:

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

Uit de Bestuursrapportage 2006 (Blz. 4)

Blz. 4 Gezien de lange looptijd van het Project Stationsgebied zijn faseerbaarheid en flexibiliteit belangrijke ordeningsprincipes om gemeentelijke risico's te kunnen beheersen. Contractstructuur, een faseringsmodel met clusters en projectlocaties, overall planningen en het financieringsmodel zijn hierop gebaseerd. Wij gaan uit van een grondexploitatie in twee fases. Fase 1 heeft betrekking op het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn (inclusief Westpleintunnel, maar exclusief Jaarbeursterrein noord. Fase twee heeft betrekking op het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn en het Jaarbeursterrein noord.

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

Besluit:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Besluit:

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

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

Besluit:

1. In te stemmen met de Bestuursrapportage Stationsgebied 2007.

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

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

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

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

Besluit:

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

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

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

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

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

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

Het college besluit:

De raad voor te stellen:

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

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

En vervolgens besluit het college van B & W:

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

- Stedenbouwkundige opzet 'Van Sijpestijnkartier en verder' en het daarin opgenomen tramtracé;
- De Basisafspraken met ING-REIM over de verwerving van gebouw Cranenborch, conform de bereikte overeenstemming op 22 januari 2009;
- Het mandateren van de wethouder Stationsgebied om de concept tekst van de Basisafspraken met ING-REIM nader uit te werken tot een definitieve versie en deze namens het College van B&W aan te gaan.

3 Ter plaatse van het beoogde toekomstige tramtracé in de NH-straat een tijdelijke eindhalte voor de SUNIJ-lijn te realiseren vanwege de bouwactiviteiten in het Stationsgebied.

4 De kosten (circa € 48 miljoen) van de maatregelen zoals benoemd onder 2 en 3 in te brengen in de onderhandelingen die gevoerd worden met de BRU inzake de Vertramming.

5 In te stemmen met bijgevoegde brief waarin het DB Bestuur Regio Utrecht gevraagd wordt: in te stemmen met de tracéwijziging tram Stationsgebied, dat de kosten voor de aankoop van 'Cranenborch' worden meegenomen in de begroting van het tramproject en het verzoek garant te staan voor 50% van de kosten voor deze verwerving.

6 Het presidium van de raad voor te stellen bovenstaande te agenderen voor de commissie Stad en Ruimte op 31 maart 2009 en de raadsvergadering van 9 april 2009.

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

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

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

Blz. 11 Tunnelmonden

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

Blz. 25 4.6 Tunnelmonden

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

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

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

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

Blz. 95 4.3.5 Aanpak tunnelmonden

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

Blz. 122 5.8.1 Tunnelmonden

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

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

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

Blz. 132 Tunnelmonden

Er resteren na invoering van de maatregelen uit het ALU nog normoverschrijdingen bij de noordelijke tunnelmond van de Westpleintunnel en de zuidelijke tunnelmond van de Stadsbaantunnel. De overschrijdingen bedragen 1 en $2\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze

overschrijdingen kunnen worden voorkomen door bij het stedenbouwkundig ontwerp of de vormgeving van de tunnelmonden rekening te houden met de uitkomsten van het windtunnelonderzoek of door technische maatregelen.

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

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

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

Besluit:

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

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

Besluit:

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

Uit de bestuursrapportage 2009 (blz. 20),

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

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

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

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

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

Voor de punten 1 en 2 zie raadsbesluit 03 december 2009

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

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

Besluit:

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

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

Besluit:

1. in te stemmen met het integraal programma van eisen openbare ruimte Stationsgebied west.

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

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

Blz. 17 2. Gebruik van Westpleintunnel-variant

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

Blz. 48 – bestaande wegalignment Graadt van Roggenweg (horizontaal en verticaal) in verband met aansluiting tunneltracé;
– nieuwe ongelijkvloerse kruising met de tram t er hoogte van de Croeselaan (horizontaal, verticaal en lengterichting);
– doorvaarddiepte Leidsche Rijn (verticaal);
– bestaande wegalignment Vleutenseweg (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé;
– bestaande wegalignment Daalsetunnel (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé.

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

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

Blz. 110 Interactie ondergrond en bovengrond

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

Blz. 116 5.6 Verlengde Graadt van Roggenweg

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

Ter plekke van de Westpleintunnel wordt een gronddek gerealiseerd van minimaal 1,20 meter, maar optimaal is een gronddekking van 1,50 meter boven het betonnen dek. Bij de plaatsing van bomen moeten goede groeimogelijkheden gewaarborgd worden. (5.6j) De bomenrijen worden voortgezet op de tramperrons. Daar waar het profiel wijkt, wordt een extra bomenrij geplant om de ontstane pleinruimte te benadrukken. Door de verwijding van het profiel eindigt de straat in een pleinruimte, de functionele beëindiging van het profiel wordt op deze manier ruimtelijk versterkt. De HOV-/tramlijn verdwijnt in

de trap naar het Forumniveau. De trap creëert een functionele verbinding met het hoger gelegen stationsniveau en zorgt voor lucht en ruimte in het profiel. (5.6k) Het hoge Forum-niveau krijgt een relatie met het maaiveldniveau en daarmee een directe koppeling met het Jaarbeursplein. De doorgang voor de trams en bussen wordt zo smal mogelijk gedimensioneerd en zo vormgegeven dat het duidelijk is dat het hier geen openbare route betreft. (5.6l) De rijbanen zijn van zwart asfalt, identiek aan de Croeselaan. De trottoirs, fietspaden en parkeerplaatsen van klinkers volgens de standaard kern Stationsgebied. (5.6m) Het HOV-/tramtracé wordt bij dubbelgebruik verhard, met beton of asfalt. Indien de expeditie van het Jaarbeurspleingebouw wordt ontsloten via de Verlengde Graadt van Roggenweg, zal het geheel inpandig plaats moeten vinden. (5.6n) In dat geval moet goed gekeken worden naar gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de kruisingen met fietsroutes. Wat betreft de exacte opbouw van het profiel van de Graadt van Roggenweg dient een aantal zaken nader te worden onderzocht betreffende de profilering en de tunnelmonden van de Westpleintunnel. (5.6o) De tunnelmonden van de Westpleintunnel hebben een grote invloed op het profiel van de Graadt van Roggenweg. Bij de herprofilering van de Graadt van Roggenweg in een volgende planfase, in combinatie met een verder uitgewerkte Westpleintunnel-variant, moet een aantal punten verder onderzocht worden.

Mei Bestuursrapportage 2010

(blz. 11)

Wij zijn zeer attent op deze ontwikkelingen en de kansen die zich voordoen.

Het rijks- en provinciaal beleid (het stimuleren van binnenstedelijke herontwikkelingen), geeft mogelijkheden om in deze collegeperiode te bezien of fase 2 van de herontwikkeling (Jaarbeurskwartier en Lombokplein) naar voren is te halen. Dat het Stationsgebied onder de Crisis- en Herstelwet is ondergebracht, heeft daarbij een positieve betekenis.

09 juni 2010 Commissiebrief (Aanvullende info bij de bestuursrapportage Stationsgebied)

In de brief wordt o.a. in gegaan op de IPvE en de omgevingsmanagement.

28 september 2010 B&W Besluit Projectplan ontwikkelvisie Lombokplein & Westpleintunnel

In te stemmen met het projectplan voor de ontwikkelvisie voor het Lombokplein & Westpleintunnel in co-productie met de 'ontwikkelgroep Lombok Centraal'.

28 september 2010 Commissiebrief (Projectplan ontwikkelvisie Lombokplein & Westpleintunnel)

Stand van zaken.

Februari 2011 Voortgangsrapportage Stationsgebied

(blz. 11)

Bij brief van 28 september 2010 informeerde de wethouder Stationsgebied de raadscommissie Stad en Ruimte over de coproductie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Het programma van eisen voor de tunnel wordt in dit proces afgestemd op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van het Lombokplein en de effecten van het Actieplan Luchtkwaliteit. Wij verwachten in het voorjaar 2011 het ontwikkelkader aan de raadscommissie Stad en Ruimte voor te leggen. Het streven is één voorkeursvariant voor te leggen waarover consensus bestaat. Mocht dit niet zo zijn, worden meer varianten voorgelegd.

juni 2011 Bestuursrapportage 2011

(blz. 11)

"In coproductie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal wordt een visie afgerond voor het toekomstige Lombokplein en omgeving. Bij het maken van deze visie wordt een afweging gemaakt tussen drie verkeersmodellen; een model gebaseerd op een tunnel onder het Westplein voor autoverkeer, een model

met het autoverkeer op maaiveld en een gecombineerd model. Alle modellen passen niet in de financiële kaders van de Grondexploitatie fase 1.

De visie is eind april gepresenteerd aan alle belanghebbenden. Nadat de definitieve stukken zijn ingediend, willen wij de scenario's vrijgeven voor consultatie. Zie verder hoofdstuk 7.2"

(blz. 22)

"De beleidsmatige veranderingen als gevolg van het actieplan luchtkwaliteit, de verscherpte veiligheidseisen inzake ondertunneling en de vertramming (Uithoflijn), hebben ervoor gezorgd dat de plannen voor aanleg van de Westpleintunnel niet conform planning konden worden uitgevoerd. Ook betekent bovenstaande dat de stedenbouwkundige inpassing gezien moest worden. Vanuit de ontwikkelgroep Lombok Centraal is de zorg uitgesproken dat de grootschalige infrastructuur de doelstelling van de opgave, namelijk aanheling van Lombok aan het Stationsgebied, zal belemmeren.

Om die reden hebben wij besloten tot het opstellen van een ontwikkelvisie met de ontwikkelgroep Lombok Centraal in de vorm van een co-productie². Met die aanpak geven wij tegelijk invulling aan één van onze speerpunten van het collegeprogramma, namelijk intensieve participatie van direct betrokkenen en bewoners. Zie ook hoofdstuk 4.3.

Op basis van de te starten planontwikkeling voor het Jaarbeursterrein en het Lombokplein e.o., zullen separate deexploitaties opgesteld worden.

Deze deexploitaties worden aan u ter besluitvorming voorgelegd alvorens toe te voegen aan de overall grondexploitatie Stationsgebied".

21 juni 2011 *B&W besluit ontwikkelvisie Lombokplein en omgeving*

Besluit:

1. de (met de Ontwikkelgroep Lombok Centraal in co-productie opgestelde) ontwikkelvisie voor het Lombokplein e.o. met daarin drie modellen (tunnel, maaiveld en combinatie) vrij te geven voor consultatie:
2. in te stemmen met het vervolgproces, te weten a. het laten doorrekenen van de verkeersmodellen en b. het laten uitvoeren van een maatschappelijke kosten/ baten analyse om bij de behandeling van de programmabegroting 2012 een besluit te kunnen nemen over de eventuele uitwerking van een voorkeursvariant.

22 juni 2011 *Commissiebrief ontwikkelvisie Lombokplein en omgeving*
met informatie over het collegebesluit.

27 juni 2011 *Commissiebrief beantwoording vragen Voorjaarsnota/ Bestuursrapportage Stationsgebied 2011 (onderdeel van kosten/ opbrengsten van fase 1 naar fase 2)*

24 oktober 2011 *Commissiebrief beantwoording diverse rondvraagpunten*

Aquaduct Westplein: Het alternatieve model wordt op 1 november besproken met de ontwikkelgroep Lombok. Daar wordt ook gezien in hoeverre dit alternatief is mee te nemen in de analyse die momenteel wordt opgesteld van de verschillende modellen.

3 november 2011 *raadsbesluit over de grondexploitatie Stationsgebied programmabegroting 2012(2012, nr. 142)*

de raad besluit:

² Hierover informeerden wij de raadscommissie Stad en Ruimte bij brief van 24 juni 2010.

1. in te stemmen met de aanpassing van de fasering – conform bijgevoegde kaart – door de Westpleintunnel inclusief vastgoedontwikkeling over te hevelen naar fase 2 (Lombokplein e.o.).
2. ermee in te stemmen het positieve effect hiervan op de grondexploitatie fase 1 ad EUR 15,8 aan te wenden:

.....

- 2c. voor het maken van een structuurvisie en grondexploitatie Jaarbeursterrein en het Lombokplein e.o. ad EUR 2 miljoen.

December 2011 *Voortgangsrapportage Stationsgebied*

Lombokplein inclusief Westpleintunnel

Status: de coproductie over de ontwikkelvisie is in juni 2011 vrijgegeven voor consultatie.

Toelichting: de consultatieperiode is voorbij. Ook is een maatschappelijke kosten/baten analyse uitgevoerd en zijn de verkeersmodellen doorgerekend. In samenwerking met de ontwikkelgroep Lombok Centraal, wordt thans het advies aan het college voorbereid, waarbij de inzet is tot een gezamenlijk advies te komen. Wij verwachten begin 2012 een besluit te nemen over het voorkeursscenario en u te informeren”.

april 2012 *Ambitiedocument "Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar"*³

15 mei 2012 *B&W ontwikkelvisie Lombokplein en Westpleintunnel*

Besluit:

1. Vast te stellen dat de realisatie van de HOV Infrastructuur in alle 3 modellen mogelijk is;
2. Het profiel van de bus & trambaan vast te stellen en opdracht te geven het profiel uit te werken in verschillende ontwerpen en deze weer voor te leggen aan het college;
3. De ruimtelijk ambitie uit de ontwikkelvisie vast te stellen, en deze als richtlijn te gebruiken voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied rondom het Westplein.
4. Kennis te nemen van de drie inrichtingsmodellen om de ambitie te realiseren en te constateren dat voor geen van de modellen nu financiële middelen zijn.
5. Kennis te nemen dat de ontwikkelgroep Lombok Centraal uit de co-productie stapt om zelfstandig het tunnelmodel te gaan promoten.
6. de commissie S&R per brief te informeren.

15 mei 2012 *Commissiebrief ontwikkelvisie lombokplein en Westpleintunnel*

met informatie over achtergronden, resultaten, conclusies, co-productie en vervolgstappen.

3 juli 2012 *raadsbesluit over ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar" (2012, nr. 60)*⁴

1. het Ambitiedocument "Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar" vast te stellen en daarmee het beleid voor mobiliteit en openbare ruimte vorm te geven conform zeven beleidsprincipes, inclusief bijbehorende kaderteksten in hoofdstuk 4. De zeven beleidsprincipes zijn:
 - I. De gebruiker centraal in het mobiliteitsbeleid.
 - II. Kwaliteit in de openbare ruimte centraal stellen.
 - III. Levendige centra op knooppunten.
 - IV. De plaats bepaalt de mobiliteit.
 - V. Randstadspoor en HOV (tram) als basis voor het openbaar vervoersysteem.

³ enkele voor het Stationsgebied belangrijke passages zijn weergegeven in bijlage 1.

⁴ zie ook april 2012.

VI. Fiets als primair vervoermiddel in de stad.

VII. De stadsring wordt stadsboulevard.

2. de projecten die voortkomen uit de uitwerking van het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar zo veel mogelijk een plek te gaan geven in het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB).

Twee citaten uit het raadsvoorstel:

"Bij de keuze voor de fly-in hoort ook dat de Europalaan niet meer één van de twee hoofd auto-ontsluitingen van het Stationsgebied is. Ook ligt het voor de hand de parkeervoorzieningen voor Stationsgebied en Jaarbeurs zo veel mogelijk op de fly-in te oriënteren. Dit kan vervolgens weer leiden tot verminderde verkeersdruk op wegen als de Van Zijstweg.

De verkeersintensiteit op de fly-in neemt af naarmate hij dichterbij de binnenstad komt, door afslaan naar parkeerders. Op het Westplein/Lombokplein komt de fly-in door een Poort van de Binnenstad, waar een hoge kwaliteit in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd. Bovendien kruist de fly-in hier de As van Kennis en Cultuur, waar fiets en openbaar vervoer een belangrijke rol spelen. Dit is een combinatie die bijzondere aandacht vergt in de uitwerking van het Ambitiedocument"

"De knip Paardenveld en de shared space Catharijnesingel dragen bij aan de keuzes "kwaliteit van de openbare ruimte staat centraal" en aan "de plaats bepaalt de mobiliteitskeuze".

25 april 2014 Coalitieakkoord gemeente Utrecht "Utrecht maken we samen

blz. 25: "De komende jaren geven we met partners, ondernemers en bewoners vorm invulling aan fase 2 van het bouwproject Stationsgebied. Dit betreft ondermeer het Jaarbeursterrein, het Westplein, het Smakkelaarsveld en omgeving en het terugbrengen van water in het laatste deel van de singel (vanaf 2018). Belangrijk element hierin is de omklap van de Jaarbeurs in oost-west richting waarbij het parkeren voor dit gebied grotendeels wordt opgevangen aan de westzijde van de Merwedekanaal met een hoogwaardig functionerend binnenstedelijk transferium. Hiervoor maken we het komend jaar een plan van aanpak.

Mei 2014 Berap Stationsgebied

Tegelijkertijd leggen wij het stedenbouwkundig kader op hoofdlijnen voor de structuurvisie (fase 2) ter vaststelling aan de gemeenteraad voor. Daar voegen wij een vergelijking van varianten voor de infrastructuur op het Westplein aan toe. Deze vergelijking doorloopt in grote lijnen de volgende stappen:

1. intakegesprekken met alle partijen:

o inventarisatie van belangen, wensen en eisen t.a.v. invulling fase 2, o voorkeuren t.a.v. tunnel- en maaiveldoplossingen op het Westplein, o de opdrachtformulering voor een onderzoek naar weging van de diverse varianten,

2. onderzoek naar effecten van de verschillende varianten op het Westplein. Deze uitwerking betreft: detailleren, kostenramen en wegen op diverse aspecten zoals leefbaarheid, doorstroming verkeer, oversteekbaarheid e.d. De uitvoering van de weging wordt gemaakt via enkele interactieve sessies met alle stakeholders, 3. onderzoeksresultaten uit stap 2 uitwerken in de ruimtelijke uitgangspunten. Op basis hiervan doen wij een raadsvoorstel, inclusief een afweging van alle belangen.

Na uw besluitvorming over de ruimtelijke uitgangspunten inclusief voorkeursvariant start het ontwerpen aan de deelgebieden met betrokken stakeholders.

In tegenstelling tot fase 1, wordt duurzaamheid in fase 2 meegenomen vanaf het eerste moment van planvorming. In 2013 is met het Ministerie van I&M het project "Gezonde Verstedelijking" gestart. Het gaat

hier om een pilotproject in samenwerking met o.a. het K.N.M.I., planbureau voor de Leefomgeving, Utrechts Sustainability Institute, de

Provincie en Gemeente. Wat betekent het voor de stedelijke ontwikkeling als "gezondheid" als expliciete invalshoek vanaf de start van een ontwikkeling als uitgangspunt wordt genomen (vb. geen auto voor de deur, maar trapveldje). De uitwerking van duurzaamheid/ gezonde verstedelijking in fase 2 richt zich onder meer op de volgende thema's:

1. energie & duurzaam vastgoed,
2. vervoersmanagement & bereikbaarheid,
3. biodiversiteit

De ruimtelijke uitgangspunten voor fase 2 krijgen een juridische vertaling in de Structuurvisie, zoals bedoeld in de Crisis- en Herstelwet. De besluitvorming hierover is gepland voor eind 2014.

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

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