

An aerial photograph of Utrecht Central railway station and the surrounding urban area. The station tracks run vertically through the center of the image. To the left, there is a large green park area. To the right, there are several large, modern buildings, including a prominent cylindrical building. The text is overlaid on the image in a large, black, sans-serif font.

KANSEN BOVEN/RONDOM DE SPOREN UTRECHT CENTRAAL

OPGAVE VAN VERKENNING

Utrecht is in ontwikkeling en heeft de ambitie om te groeien expliciet uitgesproken. De strategie van Utrecht is gericht op verdichten in combinatie met het verbeteren van de kwaliteit van de buitenruimte; Een compacte stad vraagt om een contra mal voor de leefbaarheid; gezond stedelijk leven is daarbij richtinggevend. De verkenning naar Kansen Boven het Spoor van Zuilen tot Lunetten kan bijdragen aan het denken over de periode op de langere termijn.

ProRail wil een bereikbaar en duurzaam Nederland, nu en in de toekomst. We willen ook dat meer reizigers en goederen de trein kiezen. We realiseren daarvoor een mobiliteitsnetwerk met meer capaciteit. We werken vanuit een eigen heldere visie samen met vervoerders en overheden. ProRail ziet daarbij een station als een plek midden in de samenleving, waar reizigers, vervoerders, omwonenden en overheden dagelijks mee verbonden zijn en die voortdurend verandert.

NS kijkt steeds meer vanuit kwaliteit stationsomgeving, de keten, inclusief voor en natransport, PenR, Fiets, Kiss & Ride. NS heeft steeds vaker een regisseursrol in stationsgebieden, zeker bij intercitystations. Bij station Sloterdijk en Den Haag Centraal wordt –weliswaar met een andere aanleiding- ook gekeken naar wat spoorruimte en de station in de toekomst kan betekenen.

Het **Rijksvastgoedbedrijf** wil met haar vastgoed de maatschappelijke impact vergroten. De staatssecretaris heeft de intentie om de maatschappelijke rol van het Rijksvastgoedbedrijf te vergroten en hiermee meerdere doelen van het Rijk en andere overheden te realiseren. Op 29 juni is het Regionaal Ontwikkelprogramma (ROP) in het kabinet vastgesteld en naar de kamer gestuurd. Een van de zeven projecten die daarin centraal staan is het gebied Moreelse, samen met de ontwikkeling van de volgende fasen van het Rijkskantoor de Knoop is dit mede aanleiding voor het denken over de verkenning naar ruimte boven het spoor.

Eenzijds om de rijkskantoren aan weerszijden van het spoor beter te verbinden en duurzaam van energie te voorzien en eventueel huurpanden af te stoten. Anderzijds omdat het Rijk als geheel onderdeel wenst te zijn van een vitale samenleving binnen een gezonde stad.

In de agenda van de **Rijksbouwmeester** uit 2016 pleit de Rijksbouwmeester om bij iedere opgave te zoeken naar maatschappelijke meerwaarde en opgaven stelselmatig als onderdeel van een grotere ruimtelijke context te bekijken.

Het **CRA** publiceerde eind 2018 Panorama Nederland, een toekomstperspectief voor de ruimtelijke inrichting van Nederland, wat pleit voor een integrale afweging van effecten binnen ontwikkelen binnen een regio als geheel.

De **Spoorbouwmeester** heeft in zijn Speerpuntenplan 2018-2020 het thema Gebiedsontwikkeling geagendeerd. De inzet is om op basis van precieze analyse de wederkerigheid tussen knooppuntontwikkeling en stadsdynamiek beter te leren kennen.

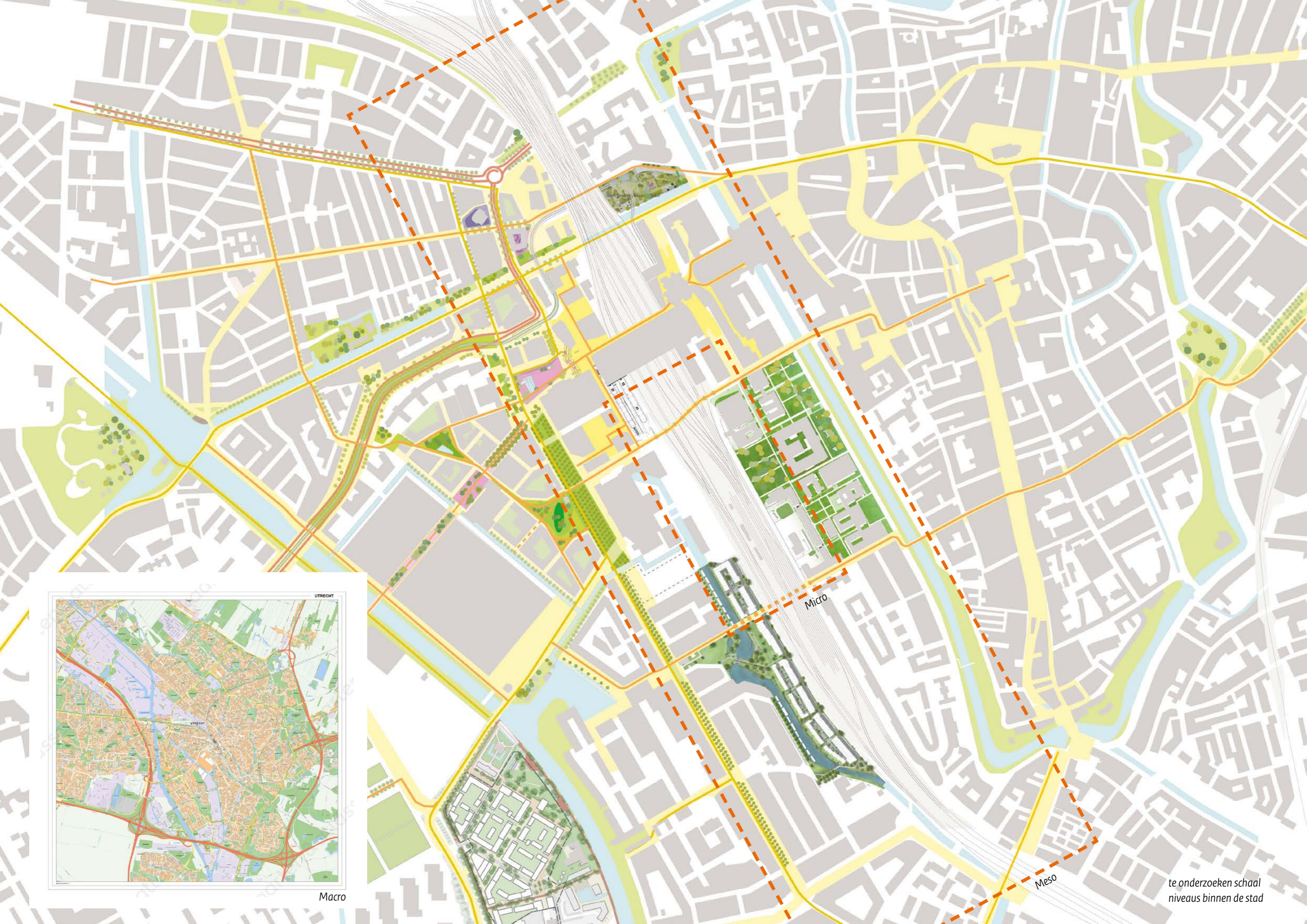
AANLEIDING

Tot het Verkennen van de Kansen Boven / Rondom het Spoor

Utrecht groeit als kool rond het Centraal Station. Nu de contouren van de diverse plannen tussen de historische binnenstad en het Merwedekanaal gestalte krijgen tekent zich een vraagteken af in het hart van het nieuwe centrum: Welke betekenis heeft de ruimte boven en rondom het spoor voor de stad en in de richting dwars daarop?. Utrecht, ProRail, NS en het Rijksvastgoedbedrijf willen -in nauwe samenwerking met de Rijksadviseurs en door wetenschappers en ontwerpers laten verkennen wat de kansen/valkuilen en opbrengsten/kosten zijn van het benutten van deze ruimte op de lange termijn.

In de navolgende pagina's wordt:

- Nader gemotiveerd wat de verkenning naar Kansen Boven het Spoor kan betekenen voor Nederland als geheel en als "Het Nieuwe Midden" van Utrecht in het bijzonder.
- Uiteengezet wat de indicatieve inhoud is, het verwachte tijdspad en het mogelijk resultaat zal zijn van de verkenning.



Macro

Micro

Meso

te onderzoeken schaal
niveaus binnen de stad



AANLEIDING

Kapitaal

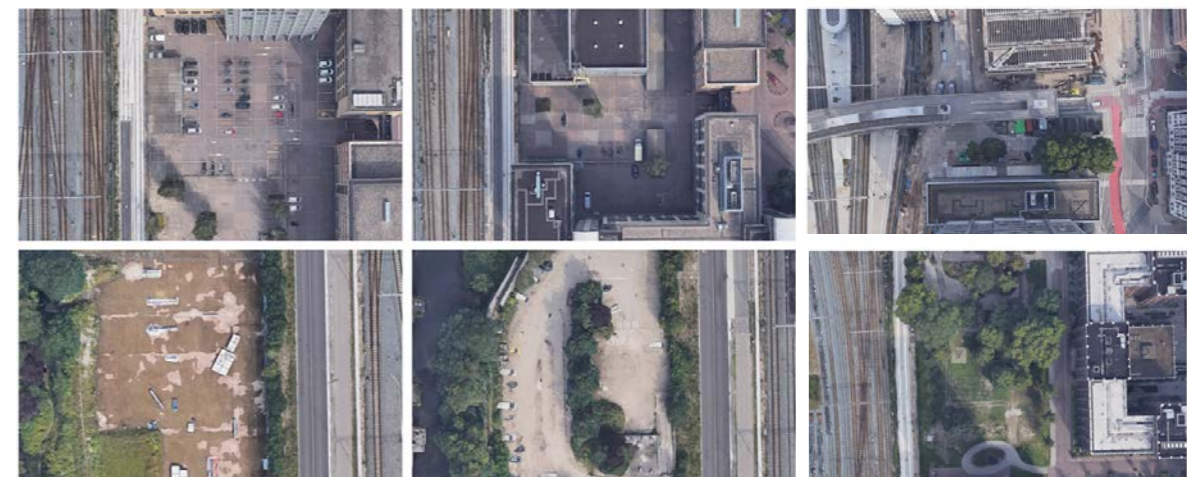
Utrecht behoort tot de grotere steden van Nederland maar heeft alle ingrediënten die de Nederlandse steden stadjes en dorpen zo aantrekkelijk maakt: een historische binnenstad geschikt voor de menselijke maat, een breed palet aan onderwijs en voorzieningen en vooral ook bereikbare en gewaardeerde landschappen rondom de stad. Die landschappen zijn bereikbaar via goed verankerde routes zoals langs de Vecht en de Oude Rijn. Het maakt de stad goed om te wonen en te werken maar vooral om te leven. De combinatie van gezonde steden en dorpen in een vitaal landschap lijkt een onbenoemd maar niet onbedreigd kapitaal van NL te zijn. Wat is de volgende beslissende stap in meer dan 40 jaar –meer en minder succesvol- compacte stad beleid?

In december 2018 publiceerde het College van Rijksadviseur een optimistische blik op de toekomst: Panorama Nederland waarin een wenkend perspectief wordt geschetst voor de toekomst.

binnenstedelijk bouwen

Nederlandse binnensteden dreigen aan hun eigen succes ten onder te gaan. Waar tien jaar geleden nog een rem stond op binnenstedelijk bouwen vanwege de crisis dreigt er inmiddels een schaarste aan ontwikkellocaties. Het succes van de binnenstad als gewilde woon- en werklocatie vertaalt zich in zeer hoge vierkante meter prijzen. De wetenschap dat de voorraad binnenstedelijke locaties eindig is lijkt daar mede debet aan alsmede een onverwachte populariteit van de (binnen)steden als woonlocatie onder een brede bevolkingsgroep. Zowel (jong) volwassenen, stellen, gezinnen als ouderen kiezen voor de stad.

Grootschalig onderzoek ontbreekt maar een mogelijke reden zou kunnen zijn dat Nederlandse binnensteden in staat zijn het beste van twee werelden te verenigen: de reuring en diversiteit van het gemixte programma en voorzieningenniveau tegenover de relatieve rust van een op voet en fiets georiënteerd publiek domein waar de tuin, park en landschap nooit ver weg zijn.





NL

Urgentie om te verbinden

Sporen en hun emplacements liggen -net als ringwegen- niet langer perifeer of asymmetrisch ten opzichte van (historische) binnensteden maar er middenin.

In de jaren 90 werd begonnen met de noodzakelijke verknoping van de Ecologische Hoofdstructuur en tot op de dag van vandaag werken Rijkswaterstaat en ProRail aan faunapassages en ecoducten over weg en spoor. Deze urgente noodzakelijke en grootschalige ingreep om natuurlijk herstel op gang te brengen lijkt toe aan een stedelijke evenknie voor mensen. Kan de binnenstedelijke habitat worden verbeterd en sterker met het omringende landschap worden verbonden. Wat betekent het als we binnenstedelijk verdichten maar verzuimen om barrières zoals sporeplacements en vierbaans autowegen te mitigeren?

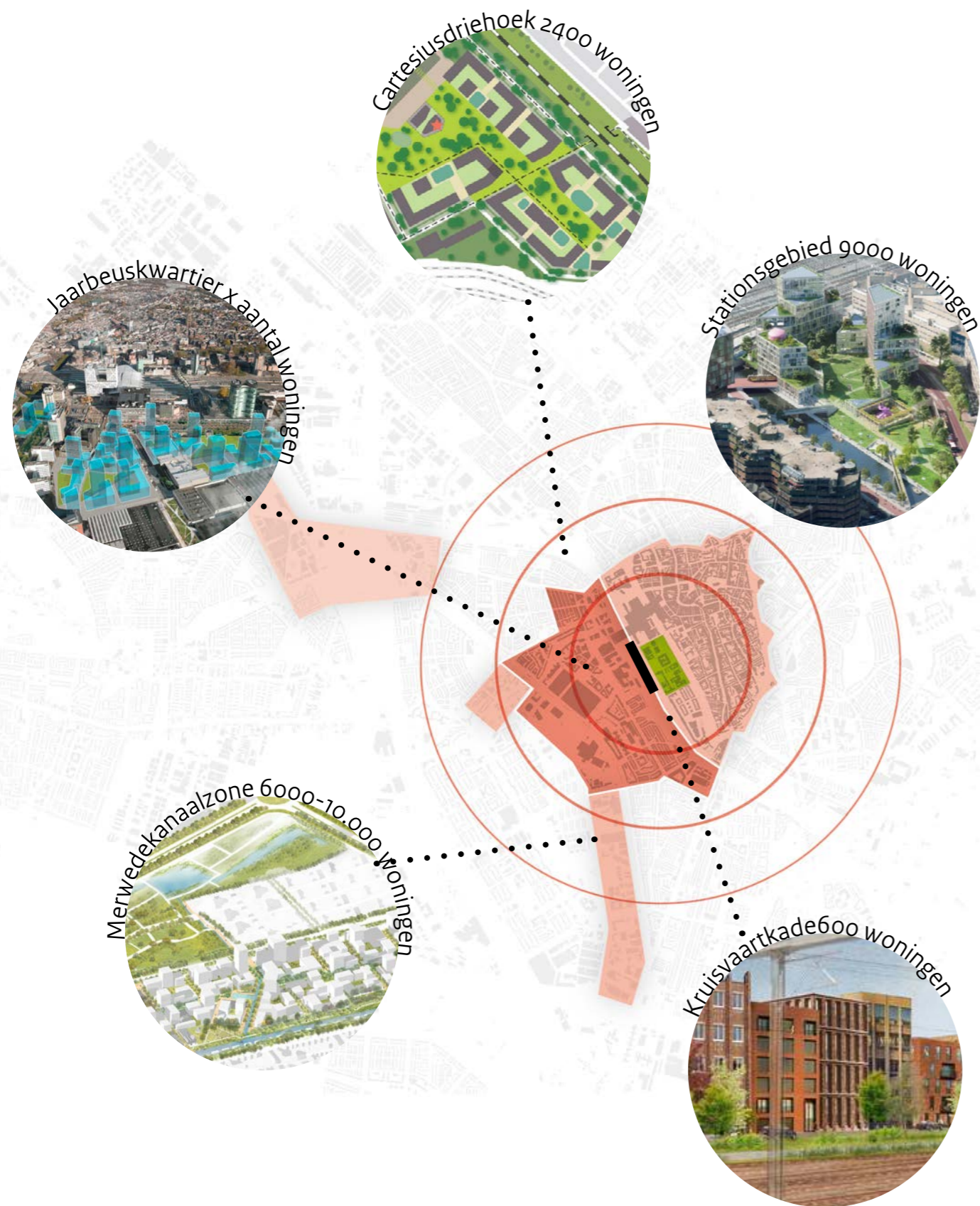
Kunnen we programmatische verdichting combineren met het verfijnen van het binnenstedelijk weefsel van voet- en fietsroutes en deze koppelen aan de verbindingen van- en naar het landschap?

Het is de moeite waard om te onderzoeken hoe het slechten van binnenstedelijke doorsnijdingen zoals sporeplacements en het benutten van deze "vacante" ruimtes, bijdraagt aan de toekomstige kwaliteit van de uiteengelegde metropool.

De sporeplacements zijn vaak een enorme barrière in de stad, maar juist de stations leggen de verbinding tussen de stadskern en de omliggende wijken. De dynamiek van gebiedsontwikkeling kan een vliegwiel vormen om extra verbindingen en benutbare ruimte te construeren. Dit omdat de grootste dynamiek van gebiedsontwikkeling te zien is op stations die daadwerkelijk of in potentie op loopafstand van een groot aantal bestemmingen liggen. Hoe zorgen we ervoor dat deze binnenstedelijke ontwikkelingen een kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving en reizigersbeleving tot stand brengt, maar niet afdoen aan de continuïteit van ProRails bedrijfsvoering en die van de vervoerders?

Een verkenning daartoe zal enerzijds gedragen moeten worden door direct belanghebbenden zoals het stadsbestuur en gebiedseigenaren. Anderzijds is het van belang dat een dergelijke inspanning **wordt gerechtvaardigd vanuit het besef van de kwaliteit van Nederland als geheel**. Een verdergaande inspanning om bestaand stedelijk(-en dorps) gebied te verdichten en te streven naar programmatische mix betekent immers ook het verminderen van woon-werk verkeer en meer ruimte voor productie van biodiversiteit, voedsel en energie. Er kan een vergelijking worden gemaakt tussen diverse grote en middelgrote steden, internationale referenties en bijvoorbeeld een relatie met de MIRT door de jaren heen worden geschetst.

De onafhankelijk adviseurs spelen ieder vanuit hun specifieke invalshoek een belangrijke rol in dit vraagstuk. Het opdrachtgeversoverleg heeft hen gevraagd mee te denken en ook het Planbureau voor de Leefomgeving benaderd om de opgave ter hand te nemen. De door het Planbureau ontwikkelde Objectiveringsmatrix in combinatie met eerdere onderzoeken van zowel PBL zelf, het CRA en bureau Spoorbouwmeester bieden goede handvaten voor een onafhankelijke duiding van het belang voor Nederland. De leerstoel Gebiedsontwikkeling van de TU Delft biedt mogelijk extra ondersteuning door haar netwerk en kennis in te brengen.



Er komen steeds meer mensen in het centrumgebied van Utrecht:

- In het stationsgebied komen 9000 woningen extra dus verbinden met het centrum is aantrekkelijk - niet alles moet je over bestaande verbindingen willen leiden.
- Door flexibel inzetten kantoren verdubbelt het aantal mensen voor wie het gebied de werkplek, thuishaven of standplaats is.

UTRECHT

Van Moreelse tot Merwede: Het Nieuwe Midden.

Het gebied Moreelse is zo'n bijzondere locatie waar rust en reuring in evenwicht voorkomen. In de nieuwe geografische werkelijkheid ligt dit gebied in het nieuwe hart van Utrecht. Desondanks wordt die kenmerkende ligging met de visie voor de Moreelse Tuinen *nog maar ten dele benut door het nog altijd aanwezige ruimtelijk programmatische vacuüm van het spooreplacement. Het succes van de Moreelse brug bewijst dat er een sterke behoefte is aan verbinding.

Niet alleen in functioneel gebruik maar in de beleving van ademruimte in het drukke stadscentrum; vergroening van een 'grijs' gebied. De tijd is voorbij dat de stationshal ingeklemd zat tussen een winkelcentrum en een drukke lawaaiige weg. Dit smaakt naar meer. Het perspectief op de Dom vanuit de Merwede Kanaalzone en Beurskwartier lonkt. En vice versa.

Verkenning meervoudig ruimtegebruik spoorzone

In Utrecht kan de kans worden opgepakt door de binnenstedelijke lommerrijke kwaliteit van Moreelse – letterlijk en figuurlijk - op te schalen over het spoor. Enerzijds wordt daarmee de stad aan weerszijden van het spoor verbonden en anderzijds komt er meer ruimte voor wonen en werken; het binnenstedelijk leven. Wellicht in combinatie met (of voorafgegaan door) energiewinning en vrijetijdsvoorzieningen.

Urgentie

Doorslaggevende argumenten om de ruimte boven/rondom de sporen te willen benutten worden gevonden in toenemende **schaarste van:**

- de ruimte voor fiets- en voetgangersbewegingen rondom het station; het loopt vast
- ruimte voor bijzondere festiviteiten en toerisme
- ruimte voor onderliggend openbaar vervoersnetwerk van met name bus
- flexibiliteit van het logistieke systeem wat kan leiden tot een "shutdown"

en tot slot maar niet in de laatste plaats: een schaarste aan

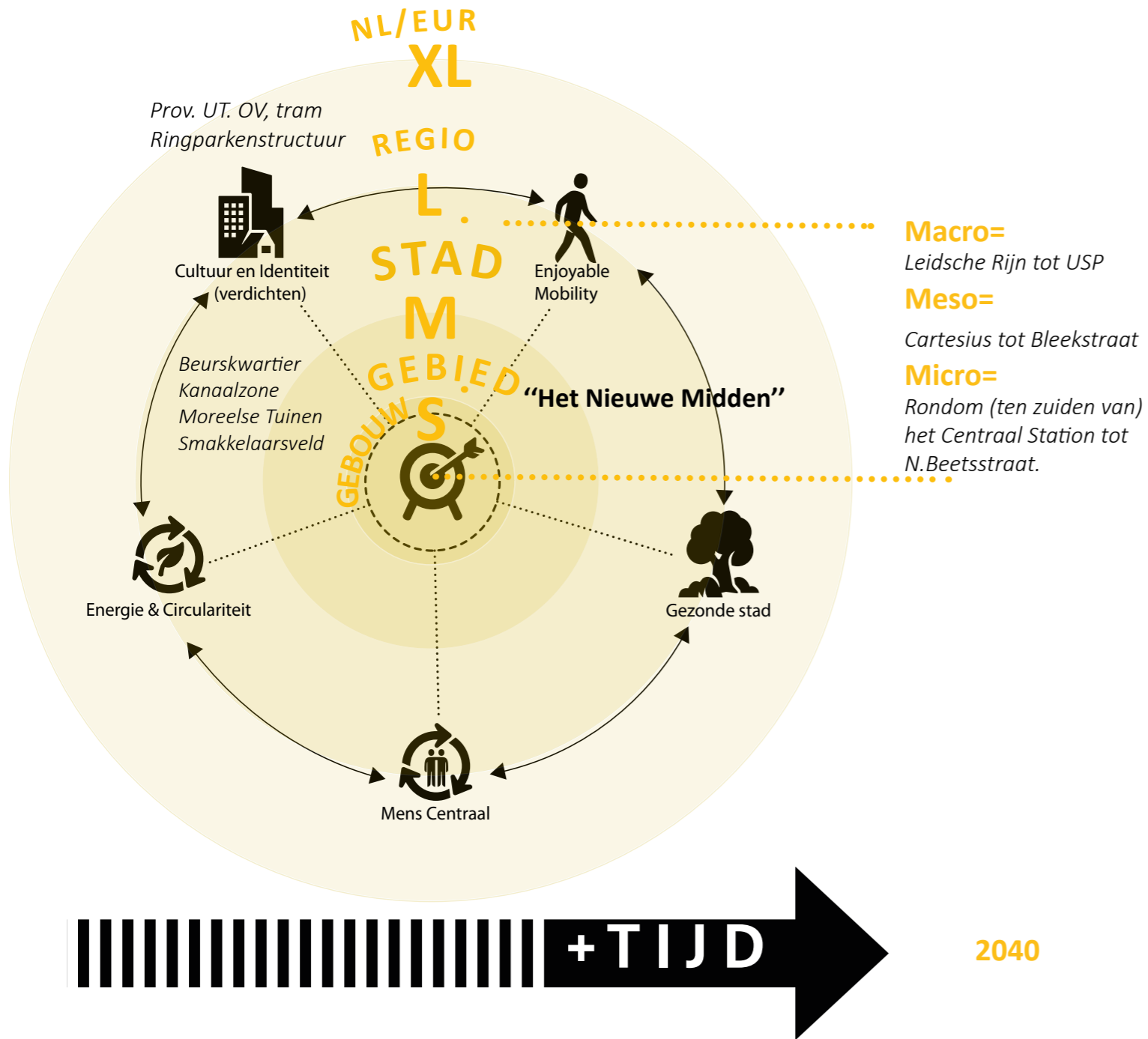
-mentale leefruimte die nodig is voor het ervaren van een gezonde stad die geschikt is voor mensen op leeftijd, kleuters en iedereen er tussen in.

** Gemeente, het ARBM en het RVB hebben gezamenlijk en in afstemming met stakeholders de visie de Moreelse Tuinen opgesteld.*

Het Rijksvastgoedbedrijf heeft in het gebied drie kavels in ontwikkeling:

- Realisatie Rijkskantoor aan de Herman Gorterstraat (aanbesteding loopt)
- Realisatie Knoop II en III (aanbesteding in voorbereiding)
- Renovatie Rechtbank (aanbesteding in voorbereiding)

Naast eigendomspanen heeft de rijksoverheid ook diverse huurpanden in Utrecht.



Macro=
 Leidsche Rijn tot USP

Meso=
 Cartesius tot Bleekstraat

Micro=
 Rondom (ten zuiden van) het Centraal Station tot N.Beetsstraat.

De Opgave UTRECHT Micro, Meso, Macro

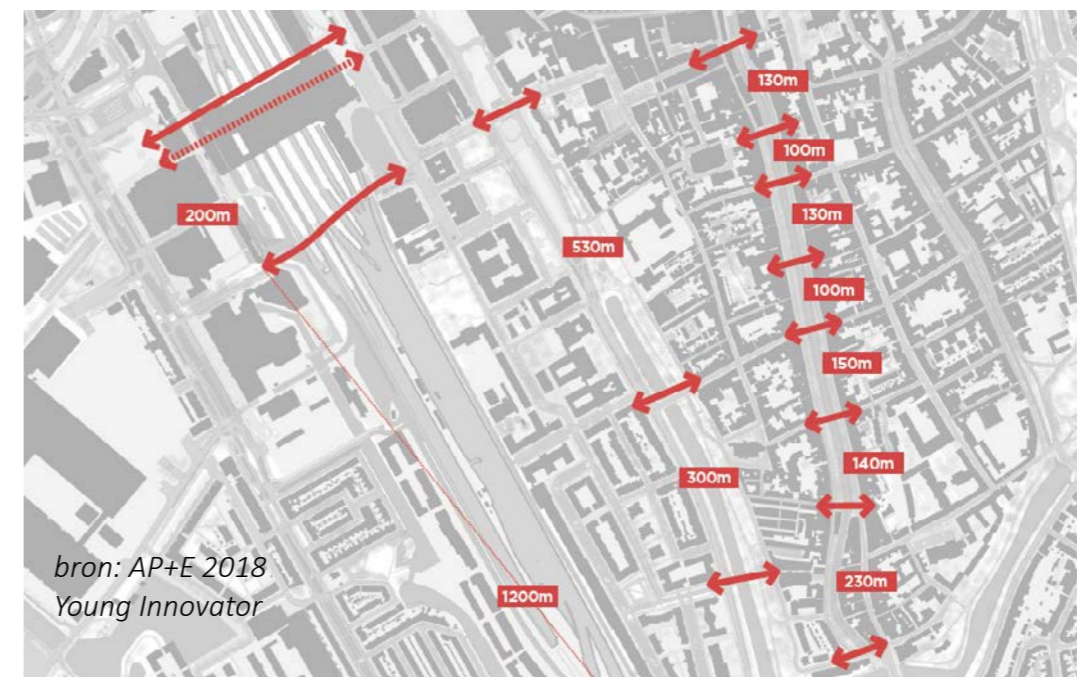
Voor Utrecht is de insteek om op drie niveaus het benutten van ruimte langs en over het spoorwegemplacement, met als doel de leefkwaliteit van de verdichtende stad te behouden en te versterken te onderzoeken. Het gebied in kwestie wordt hierbij als ‘het nieuwe midden’ van het publieke domein beschouwd.

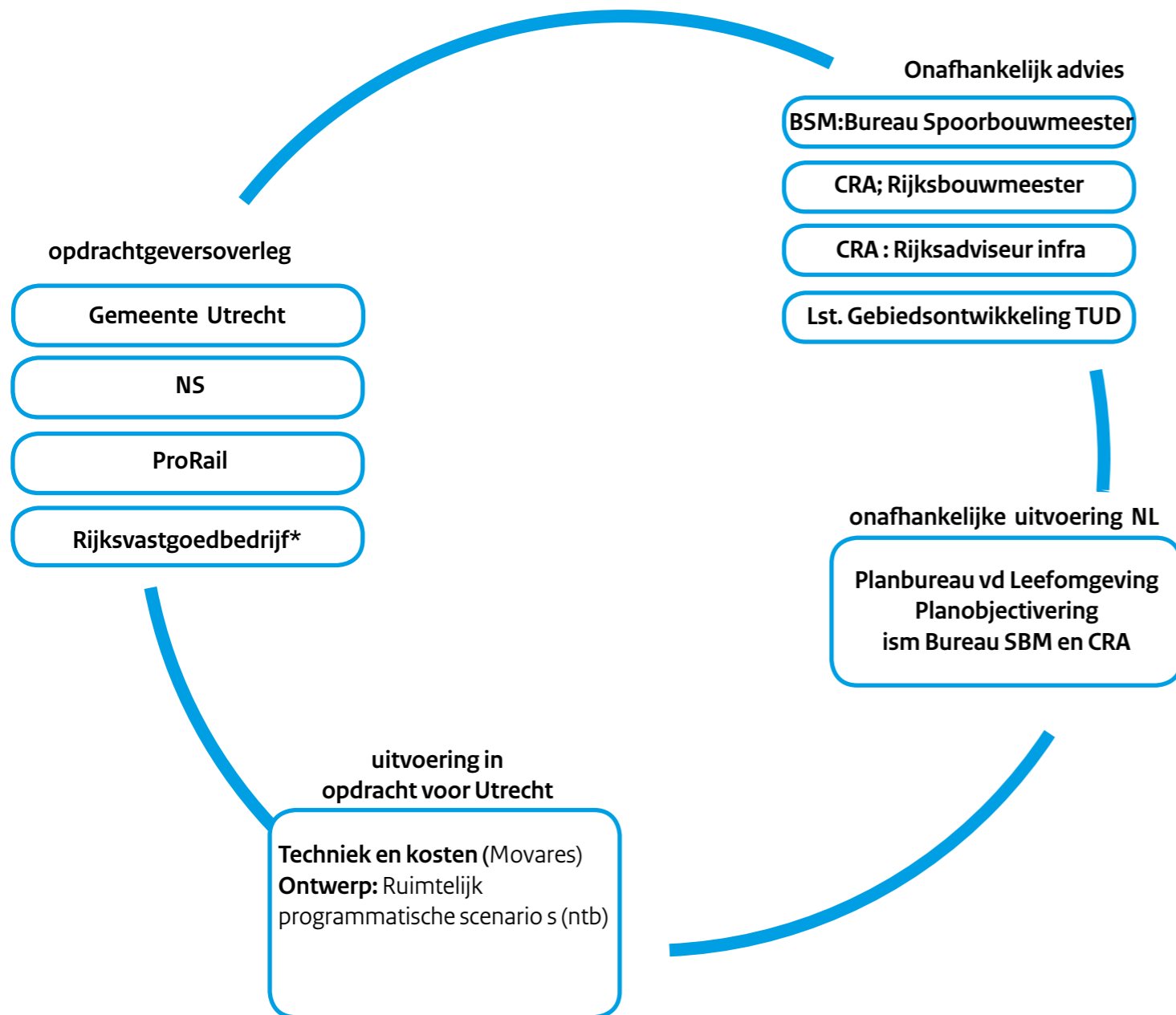
Het gaat erom de volgende drie schaalniveaus in kaart te brengen:

- a. Macro: van Leidsche Rijn tot Utrecht Science Park
- b. Meso: Cartesius tot Bleekstraat
- c. Micro: Tussen het Centraal Station tot de Nicolaas Beetsstraat

Op deze niveaus worden verschillende programmatische scenario's zowel ruimtelijk, technisch als financieel onderbouwd. Robuustheid en faseerbaarheid spelen een belangrijke rol. Naarmate het schaalniveau kleiner wordt, neemt de detaillering van de analyses en scenario's toe.

Parallel werkt het Planbureau voor de Leefomgeving –in nauwe samenspraak met de onafhankelijk (Rijks) adviseurs - aan een objectief afwegingskader waarin ook sociaal maatschappelijke aspecten zijn opgenomen.





* Namens meerdere ministeries

Betrokkenen

Opdrachtgeversoverleg

De eerste verkenning vindt plaats op initiatief van de partijen die direct betrokken zijn bij de opgave in Utrecht en die (deels) het rijksbelang vertegenwoordigen. De gemeente Utrecht, ProRail, NS en het Rijksvastgoedbedrijf. Bij de ontwikkeling van de visie op de Moreelse Tuinen zijn ook de ministeries van BZK, EZ en OC&W betrokken en in het verlengde daarvan mogelijk ook bij deze verkenning zodra deze zich verder uitkristalliseert. Het gaat in de eerste instantie om een publiek/publiek opgave.

Onafhankelijk adviseurs

Het College van Rijksadviseurs/de RBM en de Spoorbouwmeester zijn onafhankelijk adviseurs wiens expertise en inbreng zowel aan opdrachtgevende zijde als uitvoerende zijde zeer wenselijk is. In de afgelopen maanden zijn verkennende gesprekken gevoerd waarbij ook de leerstoel Gebiedsontwikkeling van de TU Delft betrokken is. Met name het bieden van betekenis van de verkenning in het nationaal perspectief en het ontwerpend denken zijn van vitaal belang.

Uitvoering Verkenning 2019

Utrecht

Het verkennend onderzoek wordt gefaseerd opgezet zodat op basis van tussenresultaten kan worden besloten wat wenselijke vervolgstappen en resultaten zijn. Op blz. 18/19 is een voorlopige fasering opgenomen.

NL

Het Planbureau van de Leefomgeving heeft haar eigen opgave geformuleerd op basis van dit document en een gesprek met de onafhankelijk adviseurs. Het PBL zal (samen) werken aan een objectiveringsmatrix.



OPDRACHT

De opdracht voor Utrecht wordt gegund aan een combinatie van partijen zodat alle disciplines geborgd zijn. Van de partijen wordt verwacht dat zij als team zullen samenwerken in compacte effectieve werksessies. Voor de begeleiding en regie van het proces zal een externe projectleider namens de opdrachtgevende partijen worden aangesteld die als penvoerder optreedt.

Scope Techniek en kosten

Een verkennende studie op microniveau naar technische modellen voor gedeeltelijke spooroverkluizing(en) ten behoeve van het versterken van het publiek domein en eventuele programmatische verdichting nabij het station Utrecht Centraal met de volgende elementen:

- Analyse / Vlekverkenning met technische kansen en beperkingen van de spoorzone en de flanken (busstation, buffer-en trambaan) Het gaat om het in beeld brengen in plattegrond en het profiel, van de benutting van de sporen en wissels, risico's, plofzones, de toekomstverwachting/ reserveringen maar ook de beschikbare ruimte voor funderingen, etc.;
- In teamverband ontwikkelen van twee tot vier ruimtelijk programmatische scenario's. (hiertoe is een eerste voorzet gedaan: zie blz. 21 en het werk van de Young Innovators).

In de uitwerking van de scenario's moet worden gedacht aan:

- ontwikkelen constructief concept
- externe veiligheid, logistiek, hulpdiensten bij calamiteiten)
- kabels-en leidingen
- Effect aanleg /constructie (zonder buitenwerkstelling spoor)
- Flexibiliteit constructie (tov van spoor/perron)
- Effect beheer gebouw/constructie (afhankelijkheden van spoor)
- Kostenraming (bouw en ontwikkel) per scenario
- De uitbreiding busstation is onderdeel van de opgave

Te presenteren in een nader te definiëren integraal schetsboek; (schaalvaste kaartbeelden, doorsneden etc) en een mondelinge toelichting (met PPT) per fase aan het opdrachtgevers-overleg (projectgroep) en eventueel de stuurgroep.

Scope Ontwerp, Ruimtelijk Programmatische scenario's

Het op macro, meso en micro niveau ontwikkelen van ruimtelijk programmatische modellen en scenario's voor de spoorzone tussen de Vaartse Rijn/Leidsche Rijn waarbij de voorstellen gaan over de spoorzone zelf tussen Croeselaan, Singel, station en Vaartse Rijn, maar ook de impact op de (nieuwe) binnenstad als geheel (macro)in beeld wordt gebracht. (zie kaartbeelden blz. 4-5).

- Stedenbouwkundige en verkeerskundige analyse (hoogtes, randen, stedelijk weefsel, toekomstige ontwikkelingen, randconditie, huidig gebruik) *
- Voorstellen van uiteenlopende schetsmodellen waarvan er in teamverband tot **twee** tot vier als scenario worden uitgewerkt. Deze scenario's kunnen ook tegenstrijdige uitgangspunten hebben, bijvoorbeeld wel of geen vastgoedontwikkeling boven/naast het spoor. Het is aan het team om de afwegingen duidelijk te maken. Hiervoor kan ook het overleg met PBL (objectiveringsmatrix) worden benut. Mogelijke scenario's (zie ook blz. 21) zijn:

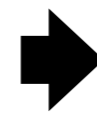
1. Maximaal inzetten op verbinden om het publieke domein aan weerszijden van het spoor te versterken.
2. Maximaal verbinden in combinatie met nieuwe bestemmingen (ontspanning, groen) en/of energiewinning in de spoorzone
3. Intensiveren met vastgoed in de flanken (tussen spoor en Singel/Croeselaan)
4. Intensiveren met vastgoed in flanken en boven de sporen.

Een en andere al dan niet in combinatie maar robuust faseerbaar (niet afhankelijk van een groot alomvattend idee) en met veel aandacht voor de overgang tussen het maaiveld van de stad en de hoogte boven de sporen.

Gidsprincipes waarmee gewerkt kan worden vanuit o.a. het Utrechts beleid zijn:

- o Identiteit en cultuur
- o Mens Centraal
- o Enjoyable mobility
- o Gezond en klimaatbestendig
- o Energie en Circulariteit

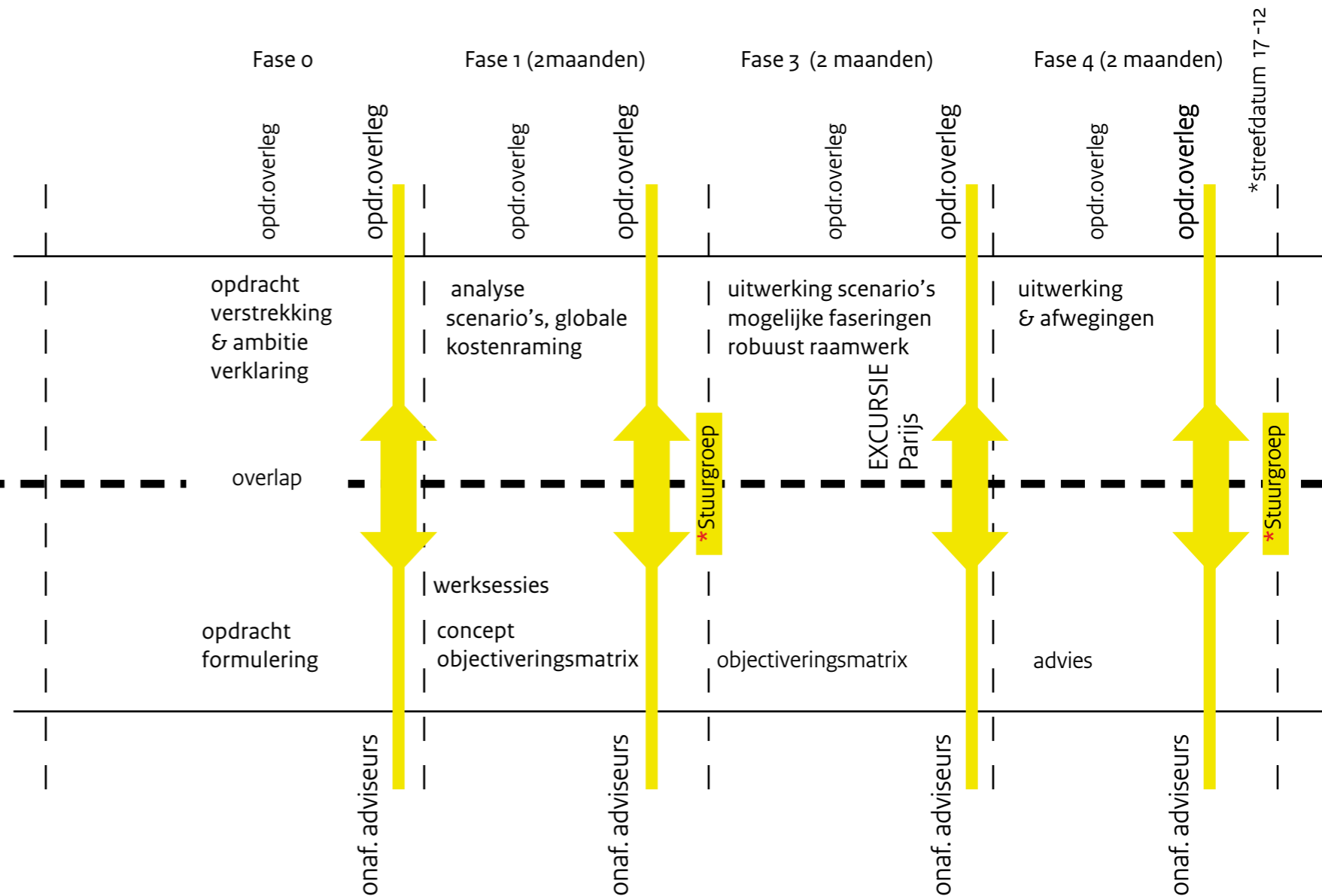
Te presenteren in een nader te definiëren integraal schetsboek (incl. 3d verbeelding en schaalvaste doorsneden) en een mondelinge toelichting (met PPT) per fase aan het opdrachtgevers-overleg (projectgroep), de onafhankelijk adviseurs en eventueel de stuurgroep.



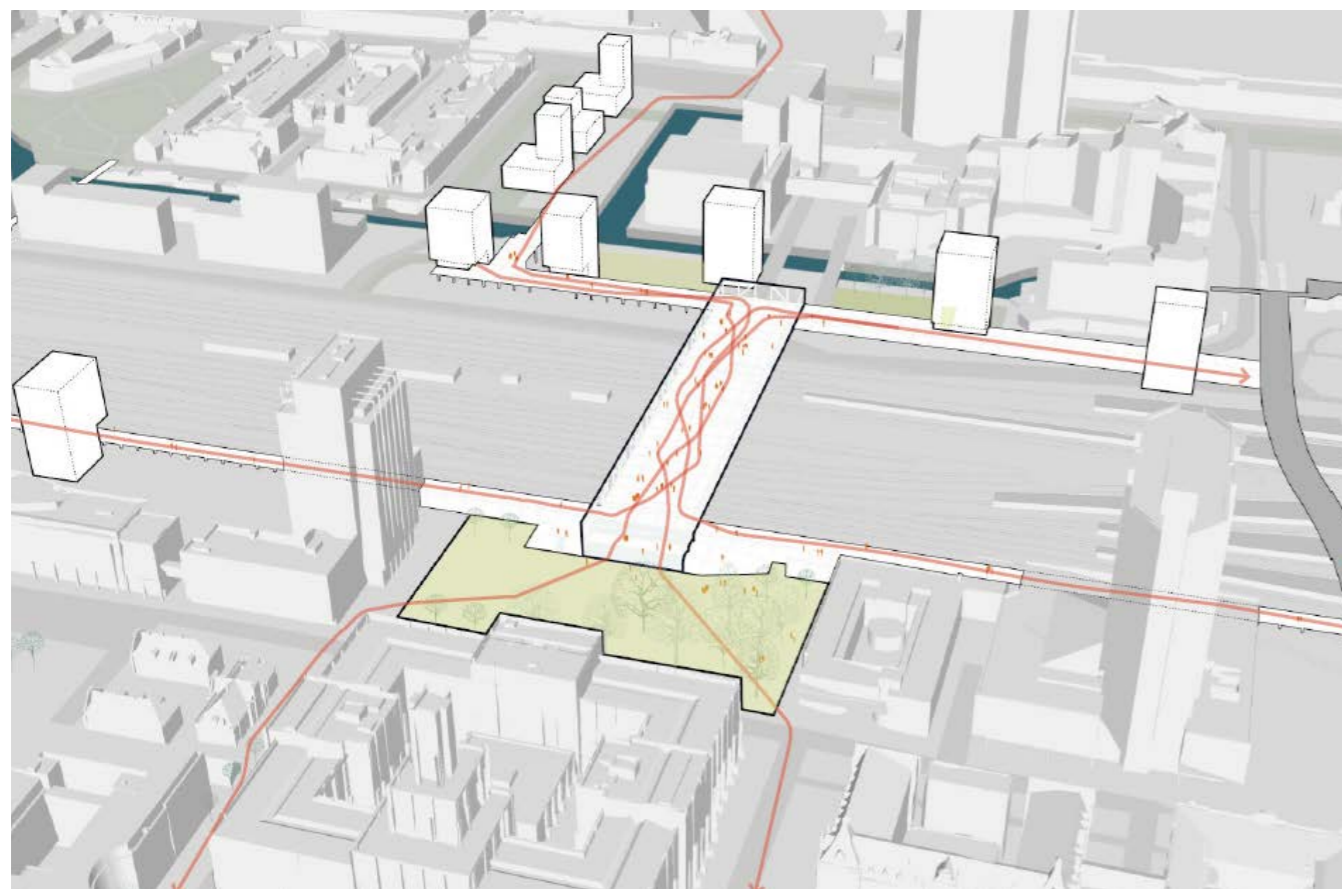
(A) Utrecht:
HET NIEUWE MIDDEN
MOVARES + C&W+ ONTWERPTEAM

(B) NL & G4
OBJECTIVERINGS MATRIX & referenties
PBL

planning (voorlopig*)



* fase 1 start direct na gunning
streefdatum oplevering = indicatief

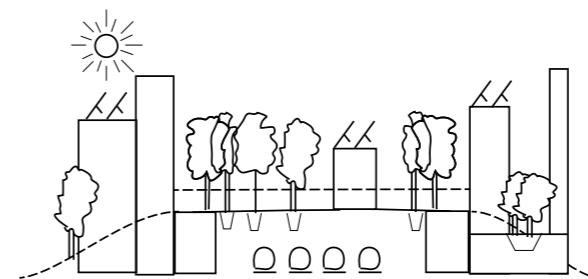
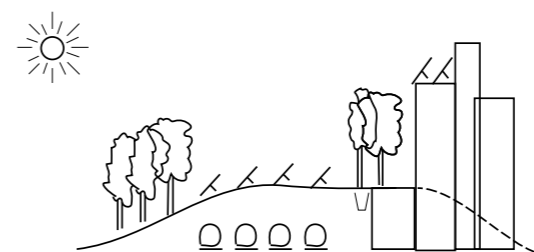
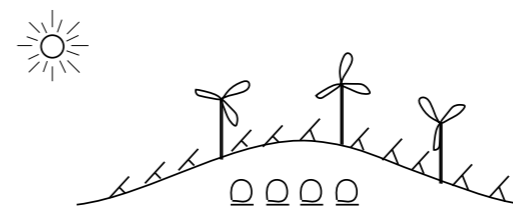
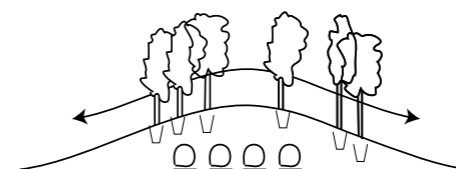


reiding School - Park

Kindercentrum - Speelheuvel

bron: AP+E 2018
Young Innovator

SCENARIO s

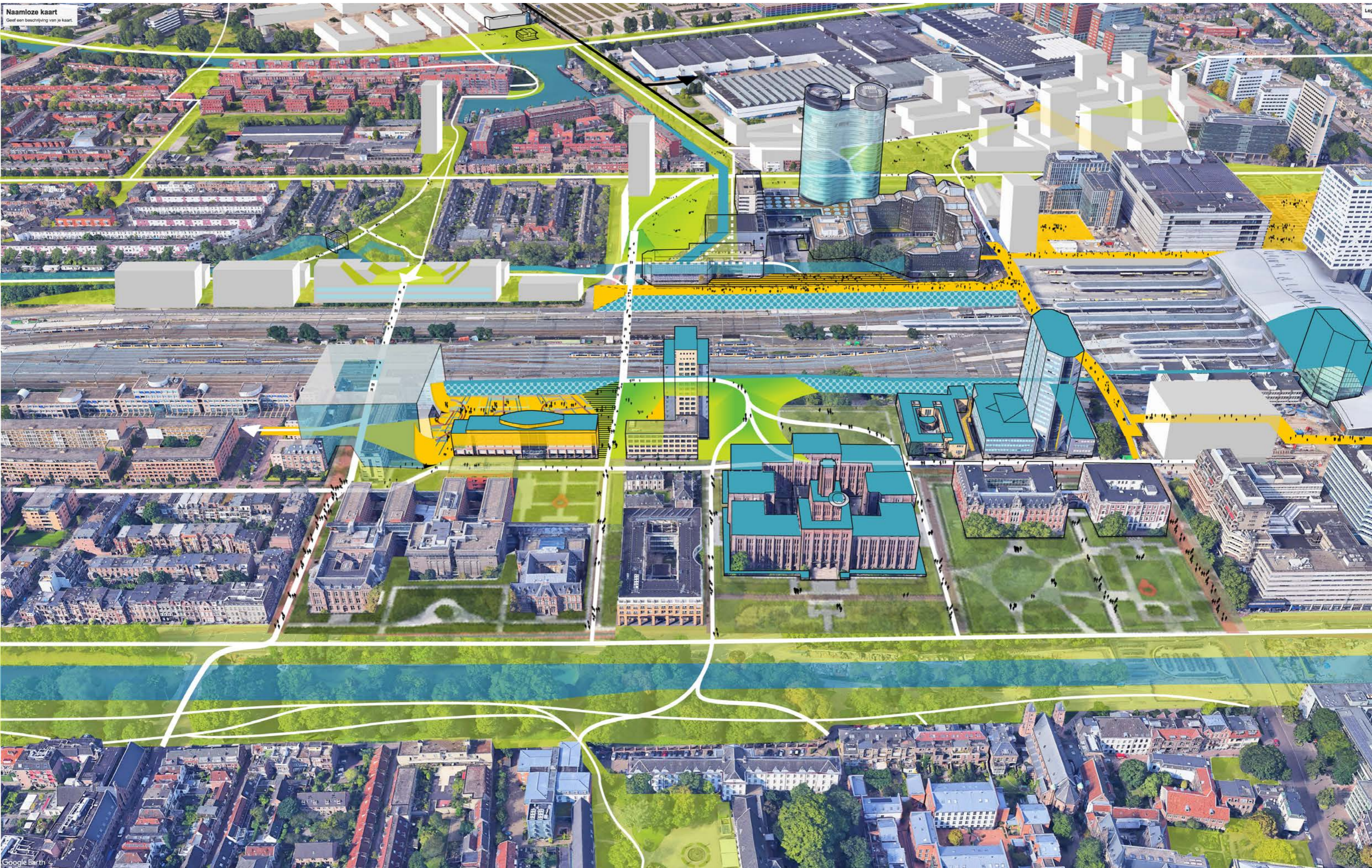


Bijvoorbeeld:

1. Maximaal inzetten op verbinden om het publieke domein aan weerszijden van het spoor te versterken.
2. Maximaal verbinden in combinatie met nieuwe bestemmingen (ontspanning, groen) en/of energiewinning in de spoorzone
3. Intensiveren met vastgoed in de flanken (tussen spoor en Singel/Croeselaan)
4. Intensiveren met vastgoed in flanken en boven de sporen icm hoogwaardig publiek domein

—————
+ ONTWIKKELING IN TIJD =
ROBUUST RAAMWERK

Naamloze kaart
Geef een beschrijving van je kaart.



Colofon
april 2019

Opdrachtgeversoverleg

Gemeente Utrecht

Leen de Wit
Marlies de Nijs

NS

Daan Klaasse
Rogier de Lint

ProRail

Peter de Jong
Caroline Brunekreef

Rijksvastgoedbedrijf

(samenstelling)
Anneloes van Boxtel
Riëtte Bosch

Onafhankelijk Adviseurs

Buro Spoorbouwmeester

Erik Luiten
Miguel Loos
Jos van den Hende

Atelier Rijksbouwmeester/CRA

Daan Zandbelt
Floris Alkemade
Simone Huijbregts

TU Delft

Co Verdaas
Tom Daamen
Hedwig van der Linden

PBL (uitvoerend)
Like Bijlsma
Ed Damman
Arjen Harbers

mei 2019

