

17 september 2002

Stationsgebied Utrecht -

Plan van aanpak masterplanfase

Verkorte versie voor B&W en Raad

INHOUD

BLAD

VOORWOORD	2
1 OVERWEGINGEN	5
1.1 Stationsgebied	5
1.2 Masterplan en masterplanfase	5
1.3 Modulaire opbouw masterplan en risicobeheersing	7
1.4 Sturing	8
1.5 Blikvangers: er gebeurt echt wat	9
2 PRODUCTEN VAN HET MASTERPLAN	10
2.1 Stedenbouwkundig plan	10
2.2 Bereikbaarheidsplan	11
2.3 Milieueffectrapportage	12
2.4 Veiligheidsparagraaf	12
2.5 Master-exploitatie	13
2.6 Bouwlogistieke planning	15
2.7 Bestemmingsplan	15
3 PRODUCTEN EN TRAJECTEN NAAST HET MASTERPLAN	16
3.1 Overeenkomsten met private partijen	16
3.2 Overeenkomsten met en subsidiebesluiten van het Rijk	17
3.3 Blikvangers	17
3.4 OV-terminal	18
3.5 Westplein: ondertunneling en doorsteek onder spoor	18
4 COMMUNICATIE	19
4.1 Participatie	19
4.2 Voorlichting en PR	19
4.3 Marketing	19
4.4 Relatiemanagement	19
5 PLANNING	20
6 FINANCIËN	21

VOORWOORD

Utrecht heeft kleur bekend. Op 15 mei 2002 koos de kiezer Visie A. De ontwikkeling van een verruimd stadshart als basis voor de verdere planontwikkeling van het Stationsgebied. Daarmee komt een einde aan 15 jaar dubben over het Stationsgebied. Sinds lange tijd bestond er al brede onvrede over hoe het Stationsgebied er uitziet. Iedereen vond en vindt dat er wat moet gebeuren. Draagvlak over wát er moest gebeuren bleek echter moeilijk te verkrijgen. Menig plan verdween door maatschappelijke weerstand of door gebrek aan vertrouwen tussen partners van tafel. Met de keuze uit het Referendum is er draagvlak voor de daadwerkelijke aanpak van het gebied.

Dat komt voor uit de nieuwe strategie, die de gemeente begin 2001 inzette. De gemeente trok enerzijds het voortouw naar zich toe ("regierol") maar investeerde daarnaast in draagvlak bij bevolking en belanghebbenden. Na een uitgebreid participatieproces resulteerde dat in een tweetal ontwikkelingsstrategieën (visie 1 en visie A). Op 13 juni 2002 heeft de gemeenteraad een formeel besluit genomen om de uitslag van het raadplegend referendum over te nemen, en aan B&W opgedragen deze visie uit te werken tot een masterplan. Het masterplan zal weer tot stand komen met participatie van én bevolking én van belanghebbenden.

In dit "Plan van aanpak voor de Masterplanfase" wordt precies uiteengezet wat en hoe er gewerkt gaat worden, welke resultaten wanneer klaar moeten zijn. Dit plan van aanpak is het "spoorboekje" van de masterplanfase. In dit plan van aanpak staat niet hoe de inhoud van het masterplan zal zijn, maar wel uit welke onderdelen het masterplan zal bestaan en hoe deze onderdelen tot stand komen. Van het plan van aanpak bestaat een zeer uitvoerige interne versie. Die uitvoerige interne versie is het spoorboekje voor het ambtelijk werkplan en onderlegger voor de coproductie met de private partners. Dit stuk is een verkorte versie waarin de hoofdlijnen staan aangegeven; alle teksten zijn letterlijk ontleend aan de uitvoerige versie.

Het Stationsgebied van Utrecht gaat flink veranderen. In een proces van vele jaren zal er, steeds op wisselende plekken gebouwd en veranderd gaan worden. Na 15 tot 20 jaar is het klaar. Hoe het er precies uit zal zien kunnen we nu niet voorspellen, want plannen veranderen. Wat we wel kunnen en moeten is een goed fundament leggen, in de vorm van een solide masterplan, waarin de ontwerpprincipes vastliggen hoe het plan er in hoofdlijnen uit zal zien. Diegenen die bouwplannen maken zullen zich daar de volle looptijd aan moeten houden.

Het Masterplan moet beschouwd worden als een raamwerk, dat de kaders aangeeft voor de ontwikkelingen in het Stationsgebied. Het raamwerk zelf wordt echter mede gevormd door de huidige (bebouwde) situatie en de diverse initiatieven welke reeds in het gebied zelf en aan de randen ervan ontplooit worden.

Voor de toekomstige initiatiefnemers moet het masterplan richtinggevend en tevens faciliterend zijn.

"Richtinggevend" heeft daarbij betrekking op de modulaire opbouw, de programmatische invulling en logistieke mogelijkheden.

"Faciliterend" is het masterplan op twee niveaus. In praktische zin omdat het herkenbare kaders biedt voor planontwikkeling. Minstens zo belangrijk is echter dat het masterplan aan de

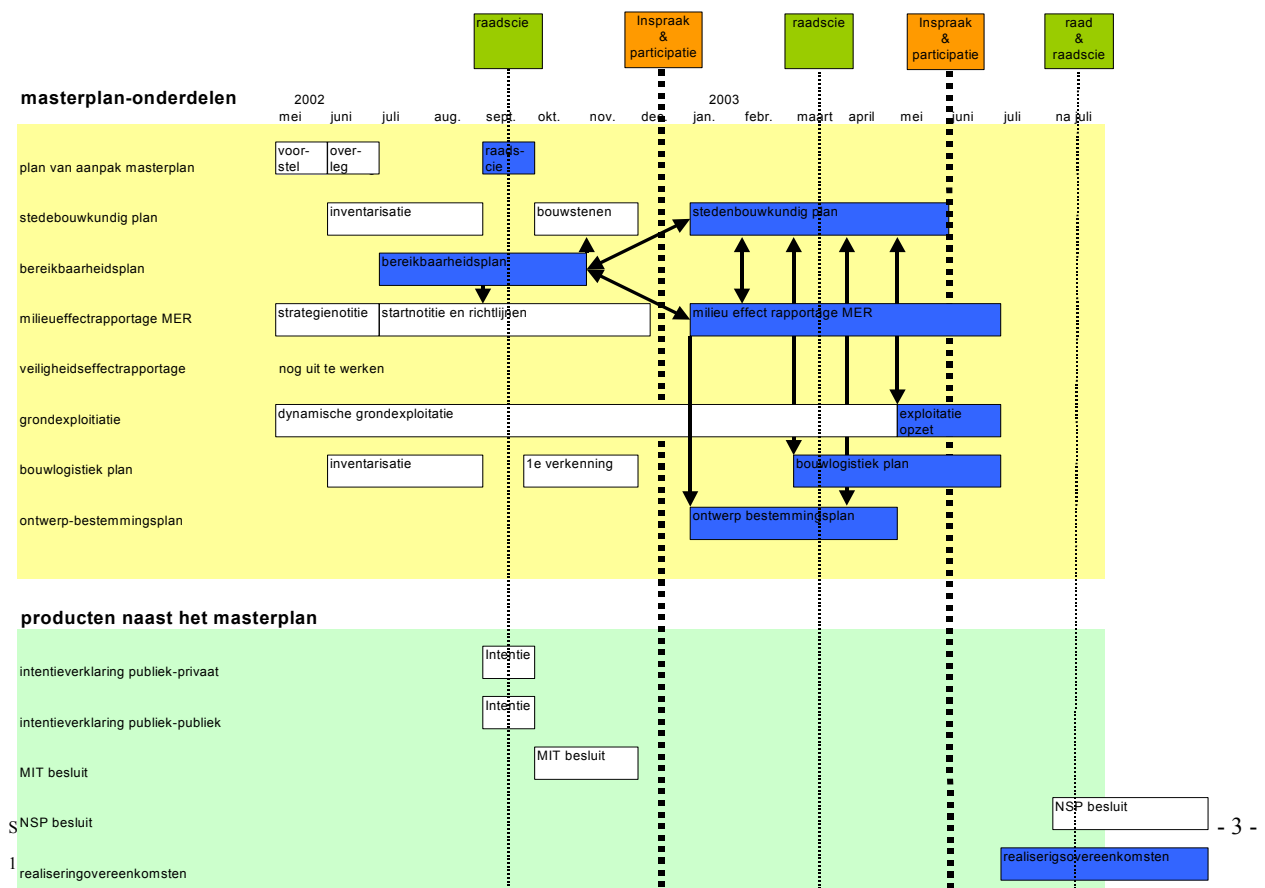
toekomstige investeerders de formele zekerheid biedt dat de gekozen centrumontwikkeling gedurende geplande uitvoeringsperiode gecontinueerd wordt.

Besluitvorming rond het masterplan moet zodanig worden vormgegeven dat er een onomkeerbare situatie in de gebiedsontwikkeling bereikt wordt.

Helder en duidelijk. Dat is het motief voor de masterplanfase tot medio 2003. Het masterplan zal bestaan uit een aantal samenhangende onderdelen, zoals een stedenbouwkundig plan waar uit blijkt hoe het er uit gaat zien, een bereikbaarheidsplan, een MER (Milieu Effect Rapportage) en Veiligheidsparagraaf, een gedetailleerde financiële berekening (master-exploitatieopzet), een bouwlogistiek plan plus een ontwerp bestemmingsplan. Al deze onderdelen van het masterplan hangen met elkaar samen. Samen geven ze een helder beeld over hoe het Stationsgebied zich zal ontwikkelen, wat de milieu en verkeerseffecten zullen zijn, en hoe het juridisch geregeld wordt in een bestemmingsplan, en wat dat allemaal kost. Bij de afronding van de masterplanfase, medio 2003 zijn al deze onderdelen van het plan klaar.

Het Masterplan als product bestaat uit de zeven onderdelen. Het gaat om een stedenbouwkundig plan, het bereikbaarheidsplan, de mer, de veiligheidsrapportage, grondexploitatie, bouwlogistiek plan en een ontwerp bestemmingsplan. De verschijningsvorm is een set van boekwerkjes met teksten, kaarten en tekeningen. Het masterplan is geen eindbeeld, maar een globaal plan met sterke ontwerpprincipes, waarmee deelplannen worden uitgewerkt.

Stationsgebied (procesplanning masterplanfase)



Als onderdeel van het masterplan zullen een aantal deelgebieden en/of projecten verder worden uitgewerkt. Deze gemeentelijke of private initiatieven dienen een tweeledig doel.

Om van plannen maken naar plannen uitvoeren te komen moet “de bal aan het rollen gebracht worden”. De projecten in het masterplan moeten uitgewerkt worden op een niveau dat gericht is op realisatie. Daardoor worden zij een katalysator voor andere initiatieven.

Daarnaast moeten deze projecten de eerste “iconen” in het Stationsgebied worden. Zij moeten het referentiebeeld worden van de kwaliteit die in het Stationsgebied wordt nagestreefd.

De bevolking krijgt de gelegenheid om te participeren in de ontwikkeling van het masterplan. De raadscommissie zal tussentijds meermalen betrokken worden bij de voortgang van het masterplan. De raad kan medio 2003 kennis nemen van, en vervolgens besluiten nemen over alle onderdelen van het masterplan. En bij een positieve uitkomst kan daarna meteen aan de slag worden gegaan. Nog in 2003 gaat de eerste paal de grond in. Daar gaan we voor.

1 OVERWEGINGEN

1.1 Stationsgebied

Ambities en doelstellingen

De herontwikkeling van het Stationsgebied is een project van nationaal belang. Het rijk heeft de ontwikkeling van het Stationsgebied daarom aangewezen als een van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). De kwaliteitssprong die in het Stationsgebied bereikt moet worden zal uitstraling hebben naar het hele land.

Natuurlijk is het Stationsgebied óók en vooral een project in en van de stad Utrecht en daarom moeten in de masterplanfase de ambities en doelstellingen van de betrokken partijen in Utrecht (bestuur, investeerders, bewoners, ondernemers, etc.) voorop staan in het planproces.

Sleutelproject

Het Stationsgebied is een van de Nieuwe Sleutelprojecten en in dat kader zijn criteria ontwikkeld om de betrokken projecten te kunnen beoordelen op hun bijdrage aan de doelstellingen van de rijksoverheid. Ook in de masterplanfase zal daarom continu aandacht moeten zijn voor de bijdragen van het Stationsgebied aan:

- versterking economische structuur van de oostvleugel van de Deltametropool
- verbetering functioneren nationale openbaar vervoersknoop, en daarmee verbeteren bereikbaarheid Utrecht
- vitalisering stad

1.2 Masterplan en masterplanfase

Integraal en globaal

Het masterplan is een integraal plan en geeft een totaalbeeld voor de herontwikkeling van het Stationsgebied. Het totaalbeeld is de basis voor extra kwaliteit in de zin dat bouwplannen en ruimtelijke inrichting samenhangend worden ontwikkeld vanuit één afgestemd concept.

Het masterplan is daarnaast een globaal plan... geen eindbeeld, maar een kader waarbinnen in de komende decennia deelplannen een plaats zullen krijgen. Het masterplan is dus niet gedetailleerd en ook niet ‘definitief’.

Ontwerpprincipes

Ontwerpprincipes zijn uitgangspunten voor de vormgeving die nu in de masterplanfase worden geformuleerd en die bij de latere uitwerking van deelplannen in acht moeten worden genomen. Het is onmogelijk om voor een planperiode van 20 jaar tot in detail de vormgeving vast te leggen. Het masterplan zal daarom een procesgericht stedenbouwkundig ontwerp moeten zijn op hoofdlijnen zonder overall gedetailleerde eindbeelden. De kwaliteiten van het masterplan zitten in de ontwerpprincipes en niet in de ontwerpdetails. Uitgangspunten kunnen zijn: kleuren, materiaalgebruik, rooilijnen, composities van volumes, stijl, relaties tussen gebouw en openbare ruimte, etc.

De ontwerpprincipes moeten sterk zijn en decennia lang houdbaar. In een gefaseerde ontwikkeling over een lange periode ligt het risico van versnippering van het totaalbeeld, zeker wanneer de fasering ook is gericht op financiële borging (planfasen pas realiseren wanneer kosten en opbrengsten in balans zijn). Sterke ontwerpprincipes kunnen bijdragen aan het behoud van consistentie. Ontwerpers van bouwplannen en inrichtingsplannen zullen zich moeten richten naar de principiële regie van het masterplan.

In het ontwikkelen en bewaken van ontwerpprincipes ligt een belangrijke rol voor de stedenbouwkundig supervisor.

Ontwikkelingsstrategie

De gemeente is regisseur van het planproces, maar kan deze rol om verschillende redenen niet eenzijdig spelen (grondeigendom, investeringen, etc.). In de masterplanfase zal naast gebruik van formele instrumenten (contracten, planologische procedures, etc.) een strategie worden neergezet waarin de gemeente de ontwikkeling regisseert vanuit

- grondeigendom (openbare ruimte)
- verantwoordelijkheden op de centrale thema's in het Stationsgebied (bereikbaarheid en toegankelijkheid)
- kwaliteitscriteria
- ontwerpprincipes

De ontwikkelingsstrategie en regieconceptie rusten op drie pijlers.

- Het uitwerken van de thema's bereikbaarheid en toegankelijkheid als 'ruggengraat' voor de herontwikkeling. Het gaat hierbij om een helder beeld van de toeleidende hoofdinfrastructuur, de ontsluitingsstructuur binnen het Stationsgebied, de situering en ontsluiting van parkeervoorzieningen, de verblijfsgebieden en de verbinding van een en ander met de ontwikkeling van de OV-terminal. In afwijking van het uitgangspunt 'integraal en globaal' moeten deze onderdelen van het masterplan al op korte termijn concreet worden uitgewerkt, waarbij aandacht moet worden geschonken aan de onlosmakelijke samenhang met de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid in het Stationsgebied.
- Het formuleren van randvoorwaarden voor ruimtelijke inrichting, zowel voor het plangebied als geheel als voor de deelgebieden in de vorm van een stedenbouwkundig masterplan. De randvoorwaarden moeten bijdragen aan het verhogen van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het Stationsgebied door optimalisering van de samenhang tussen functies en openbare ruimte.
- Het op korte termijn starten van een aantal concrete projecten in het Stationsgebied in het domein van de openbare ruimte en de publieke voorzieningen. De gemeente geeft hiermee aan zelf te willen investeren in het Stationsgebied en laat zien dat er wat concreets gebeurt.

De ontwikkelingsstrategie voor het Stationsgebied moet afgestemd zijn op het in ontwikkeling zijnde structuurplan. Gezien de verschillende planningsschema's zal het Stationsgebied echter ook gedeeltelijk input zijn voor het structuurplan.

1.3 Modulaire opbouw masterplan en risicobeheersing

Het masterplan zal over een periode van vele jaren tot uitvoering worden gebracht. In de praktijk betekent dit dat er op steeds wisselende plekken gebouwd en ontwikkeld zal worden. In paragraaf 2.2. staat als ontwerpprincipes beschreven dat het masterplan procesgericht moet zijn, met een globaal (niet overall gedetailleerd) beeld maar met sterke en houdbare en consistente ontwerpprincipes. In de praktijk zal dit worden vertaald naar het ontwikkelen van deelprojecten, die afzonderlijk worden uitgewerkt, waarvoor afzonderlijke afspraken zullen worden gemaakt, en waarvoor afzonderlijk de financiële consequenties in beeld gebracht zullen worden. We noemen dit de modulaire opbouw van het masterplan. De afzonderlijke modules moeten uiteraard in overeenstemming zijn met het stedenbouwkundige plan en met de exploitatieopzet op hoofdlijnen. Ontwerpers van bouwplannen en inrichtingsplannen zullen zich moeten houden aan wat er in het masterplan aan ontwerpprincipes en richtlijnen is opgenomen. Stapsgewijs, module voor module wordt zo het masterplan gerealiseerd.

De modulaire aanpak heeft een aantal voordelen:

- Het masterplan moet wel duidelijk, maar niet op alle plekken even gedetailleerd zijn. Het kan daarom ook binnen een jaar tot stand komen. We laten de ruimte om in de toekomst dingen naar de inzichten van dat moment optimaal vorm te geven, met respect voor de ontwerpprincipes. We vertrouwen óók op elkaars intenties, en timmeren niet alles dicht.
- Er is reële participatie mogelijk bij het ontwikkelen van de afzonderlijke modules. Niet alles is dichtgeregeld in afspraken.
- De modules zullen ook worden gebruikt voor de beheersing van de financiële risico's.

1.3.1 *Risicobeheersing bij uitwerking van modules*

Naast deze afspraken is er een systeem nodig voor planmonitoring en bijsturing na de masterplanperiode. Dit systeem zal plaats vinden op vier thema's.

1. Beleidsthema's:

Onzekerheden zullen worden opgevangen binnen de beleidsthema's in de investeringsplanning. Zo zal bijvoorbeeld de onzekerheid met betrekking tot de Zuidertunnel worden opgevangen binnen de bandbreedte 'bereikbaarheid'. De onzekerheid met betrekking tot het exploitatiesaldo van het muziekpaleis zal worden opgevangen binnen de financiële kaders van de sector cultuur.

2. Modules:

Een module kan en mag pas worden gerealiseerd als het financiële resultaat van het deelplan past binnen de financieel-economische kaders van de master-exploitatie. Als hierover onvoldoende zekerheid is, dan wordt de module niet ontwikkeld. Om tot een resultaat te komen dat wel strookt met de financieel-economische doelstellingen kan door de gemeente met de betrokken partner(s) worden bezien of aanpassing van het programma, met handhaving van de ontwerpprincipes en kwaliteitseisen mogelijk is. Als dat mogelijk is, dan wordt een module voor ontwikkeling vrij gegeven.

3. Projecten:

De gemeente beoordeelt elk individueel investeringsvoorstel binnen het gehele investeringsprogramma op kosten en (maatschappelijke) baten. In hoeverre de gemeente per project een onrendabele dekking accepteert is mede afhankelijk van de te verwachten spin off in het gebied. De gemeentelijke investeringsbeslissingen vinden plaats binnen de jaarlijkse begrotingscyclus. Lopende het proces kan de gemeente bijsturen op programma en kosten.

4. Financiën:

Bij de besluitvorming over Visie A is besloten maximaal € 91 miljoen onrendabel te investeren onder de voorwaarde dat alle optimalisatie mogelijkheden zijn uitgeput. Voor de masterplanperiode betekent dit dat actief gezocht moet worden naar mogelijkheden voor kostenreductie of verhoging van inkomsten door uitnutting van commerciële mogelijkheden. Indien dit leidt tot afwijkingen t.o.v. Visie A, moet dit inzichtelijk gemaakt worden.

1.4 Sturing

Opdracht van de raad tot het uitwerken van het masterplan.

De raad heeft in juni 2002 een besluit genomen over de uitkomst van het referendum. De raad heeft gekozen voor visie A en B&W opdracht geven die visie nader uit te werken..

De opdracht van de raad aan B&W tot uitwerking betreft een integrale opdracht. Alle aspecten met betrekking tot het operationeel maken van het plan zijn in die opdracht geïncorporeerd. Dat wil zeggen dat het College een integraal masterplan opstelt. In dit plan van aanpak wordt er dan ook van uit gegaan dat de Raad in juni 2003 een concept masterplan voorgelegd krijgt, waarin b.v. stedenbouwkundig plan, bereikbaarheidsplan, milieueffectrapportage, veiligheidsparagraaf, een gedetailleerde exploitatieopzet en een voorontwerp bestemmingsplan zijn samengebracht. Over deze onderdelen kan de raad afzonderlijk besluiten, in de wetenschap van de onderlinge samenhang.

Tussentijdse rapportage B&W aan Raad

B&W zullen de raad met regelmaat op de hoogte brengen van de voortgang van de ontwikkeling van het masterplan. Driemaal zal tussentijds worden gerapporteerd aan de raadscommissie Stationsgebied. In het schema op pagina 4 is aangegeven wanneer dit kan plaatsvinden (naar verwachting september 2002, maart 2003, juli 2003), en welke tussenproducten dan gereed zijn.

Verdiept Westplein



1.5 Blikvangers: er gebeurt echt wat

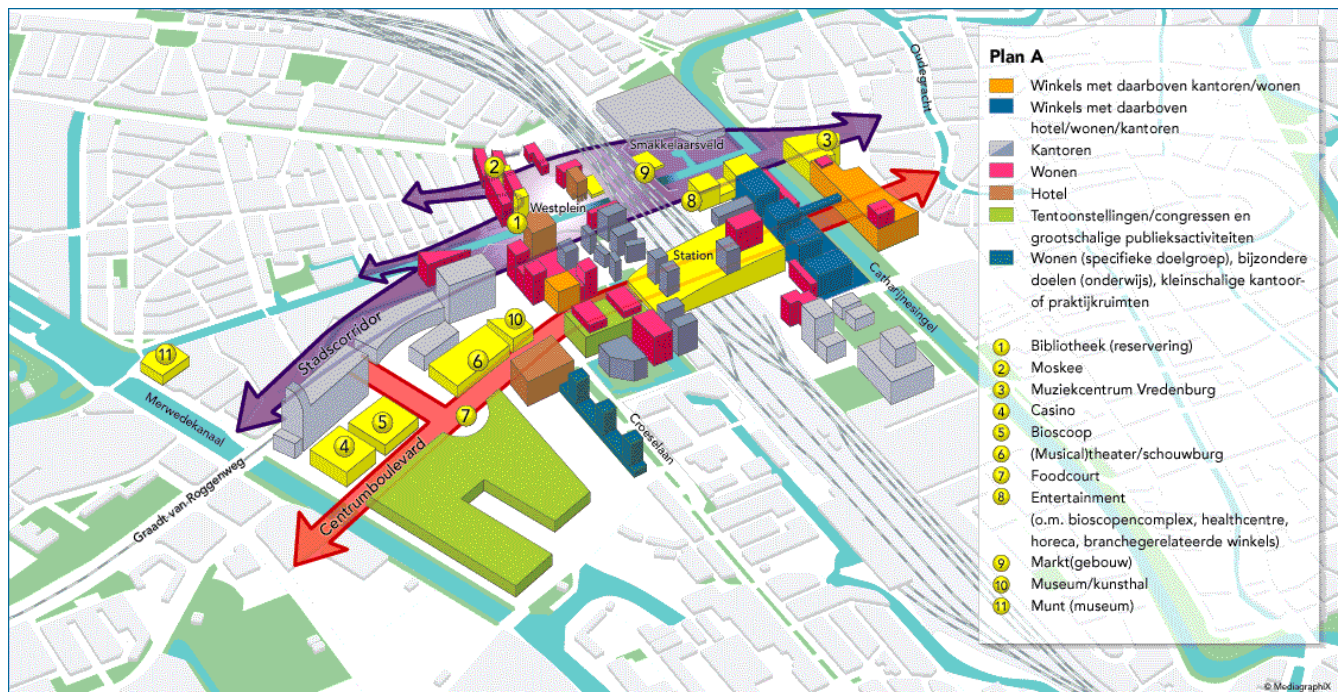
Het Stationsgebied vraagt dringend om een kwaliteitsimpuls op de korte termijn. De gemeente heeft ook de behoefte om snel te laten zien dat het haar ernst is met de ontwikkeling van het stationsgebied. Dat kan het best worden bewezen door op een paar plaatsen sneller dan volgens de reguliere planning aan de gang te gaan. Er zal een selectie worden gemaakt van een aantal vooruitgeschoven projecten die het eerst om een aanpak vragen en die het beeld van wat er kan en moet gebeuren neerzet. Het kan bijvoorbeeld gaan om een stuk herinrichting van de openbare ruimte, waarmee aangegeven wordt welk kwaliteitsniveau bij de verdere uitwerking van het masterplan wordt nagestreefd (bijvoorbeeld delen van Smakkelaarsveld, Vredenburg). Ook is het mogelijk om bouwplannen aan te duiden als de eerste producten van de ontwikkeling van het stationsgebied: bijvoorbeeld het hotel aan de Croeselaan. Een derde mogelijkheid bestaat uit het aanpakken van concrete sociale veiligheidsproblemen.

Het Infocentrum kan worden ingeschakeld om bouwplannen te laten zien en het publiek te laten reageren. Zo kunnen de uitbreidings- en verbouwingsplannen voor het muziekcentrum publiek worden getoond als smaakmaker, vooruitlopend op de daadwerkelijke realisering.

2 PRODUCTEN VAN HET MASTERPLAN

Onderstaand de producten die onderdeel zijn van het grote product masterplan

- stedenbouwkundig plan
- bereikbaarheidsplan
- milieueffectrapportage
- veiligheidsparagraaf (externe veiligheid, sociale veiligheid, fysieke veiligheid)
- exploitatie
- bouwlogistieke planning
- bestemmingsplan



2.1 Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan is de ruimtelijk-functionele uitwerking van de ontwikkelingsstrategie aan de hand van de gekozen visie. Het stedenbouwkundig plan moet de basis zijn voor

- uitwerking van deelplannen en projecten
- milieueffectrapportage
- grondexploitatie (toets inpasbaarheid programma)
- bestemmingsplan

en heeft interactie met:

- het bereikbaarheidsplan

Door middel van het stedenbouwkundig plan worden de principes achter Visie A verder uitgewerkt. Expliciet zal worden aangegeven wat wel en wat geen wenselijke ontwikkelingen zijn in het Stationsgebied. Een korte sterkte/zwakte analyse maakt hier deel van uit. Aangezien

Visie A betrekking heeft op een groter gebied dan het plangebied, zal ook de relatie met de omliggende wijken aandacht moeten krijgen.

De inhoud van het stedenbouwkundig plan moet modulair en in onderlinge samenhang worden ontwikkeld. Hierdoor kan de planinhoud zonder complexe omwerkingen ook in de (planologische) procedures en als basis voor overeenkomsten kan worden ingezet.



Markt op Westplein

2.2 Bereikbaarheidsplan

Het bereikbaarheidsplan is een uitwerking van het verkeers- en bereikbaarheidsbeleid van de gemeente Utrecht, zoals onder meer vastgelegd in het collegeprogramma, naar het Stationsgebied. Het bereikbaarheidsplan moet de maatregelen aangeven die worden genomen binnen het Stationsgebied -binnen het kader van de gemeentelijke bereikbaarheidsplannen- om het Stationsgebied bereikbaar en toegankelijk te houden. Binnen het Stationsgebied moet de openbare ruimte voldoende “doorwaadbaar” zijn, ook voor minder validen. Buiten het Stationsgebied kunnen voorstellen voor maatregelen worden aangegeven die direct tot verbetering van de bereikbaarheid van het Stationsgebied kunnen strekken, zoals bijvoorbeeld de aanleg van transferia en de verbetering van knopen in routes naar het Stationsgebied.

2.3 Milieueffectrapportage

2.3.1 Uitgangssituatie en overwegingen

Voor het Stationsgebied geldt een mer-beoordelingsplicht. Het gaat om de uitvoering van een stadsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

Om recht te doen aan de lange looptijd en de verschillende stadia van ontwikkelingen wordt voorgesteld om uit te gaan van een mer-proces in plaats van een mer-procedure. De gedachte hierbij is dat

- op korte termijn de milieueffecten van het geheel kunnen worden beoordeeld (op het niveau van het masterplan)
- in de startnotitie procesafspraken worden vastgelegd hoe en wanneer de milieueffecten van deelplannen worden beoordeeld

2.4 Veiligheidsparagraaf

Veiligheid kent een drietal componenten:

- Externe veiligheid
Externe veiligheid betreft het beoordelen van plaatsgebonden en groepsrisico van vooral het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, alsmede het gebruik van LPG-installaties in bussen. De beoordeling van de veiligheidsrisico's moet leiden tot uitspraken over de aanvaardbaarheid van bebouwing naast en/of over het spoor en de OV-terminal. Dit kan consequenties hebben voor het stedenbouwkundig ontwerp.
- Fysieke veiligheid
Fysieke veiligheid is gericht op het voorkomen van calamiteiten in het gehele stationsgebied en op het bieden van de maximale mogelijkheid voor hulpdiensten om op te treden. Dit kan consequenties hebben voor het stedenbouwkundig ontwerp.
- Sociale veiligheid
Sociale veiligheid heeft te maken met de subjectieve veiligheidsbeleving van bezoekers van het stationsgebied. Het is gericht op het voorkomen van negatieve belevingsaspecten als dode of onoverzichtelijke hoeken, slecht verlichte of verlaten plekken. Het gevoel van veiligheid moet worden gewaarborgd. Toezicht in het stationsgebied is daarbij belangrijk, maar ook beleid met betrekking tot verslaafden en daklozen. Dit kan leiden tot consequenties voor het stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp, en voor het handhavingsbeleid en voor de opvangvoorzieningen.

Het grote belang van de veiligheidsaspecten impliceert dat de beoordeling van deze aspecten niet kan wachten tot de fase waarin de MER wordt opgesteld (begin 2003). Onderdeel van het voorstel is daarom dat op korte termijn

- onderzoek wordt gedaan naar de externe veiligheid (mogelijk gezamenlijke opdracht met andere betrokken partijen)

- onderzoek wordt gedaan naar de sociale veiligheid (mogelijk kan het archief UCP hierbij gebruikt worden)

De bevindingen kunnen te zijner tijd worden overgenomen in de MER.

2.5 Master-exploitatie

Gedurende de masterplanperiode zal de uitwerking van de master-exploitatie gelijke tred moeten houden met de uitwerking van het masterplan. Door tegelijkertijd de planontwikkeling te vertalen in euro's en het financieel-economische raamwerk als randvoorwaarde op te leggen voor de planontwikkeling blijft de financiële uitvoerbaarheid van het stedenbouwkundig plan gewaarborgd.

Naarmate in de masterplanfase stap voor stap meer inzicht in financiële details bekend wordt zal de exploitatieberekening daarop worden aangepast. De masterplanfase kent dus een dynamische, continu bij te werken grondexploitatie.

In de master-exploitatie komt een overzicht waarin duidelijk wordt gemaakt welke bijdragen van gemeente, rijk en private partners worden gebruikt voor de verschillende investeringen. Ook wordt duidelijk gemaakt hoe verrekeningen plaatsvinden tussen exploitatieonderdelen/modules.

Om strategische redenen kan het gewenst zijn bepaalde (publieke) investeringen naar voren te halen vanwege hun aanjaagfunctie, bijvoorbeeld ten behoeve van zogenaamde blikvangers. Hierbij komt een expliciete afweging van voordelen die staan tegenover de hogere rentelasten.

Vredenburg cultuurplein



2.6 Bouwlogistieke planning

In een bouwlogistiek plan staat:

- De volgorde waarin bebouwing en infrastructuur idealiter gerealiseerd wordt;
- De eisen die gestapelde bouwvolumes onderling stellen
- De wijze hoe bouwactiviteiten ontsloten worden (bouwverkeer)
- De plaats van tijdelijke voorzieningen en bouwketen

2.7 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is de juridische, eenieder bindende vertaling van het stedenbouwkundige plan. In een kaart met bijbehorende voorschriften wordt aangegeven waar welke bebouwing is toegestaan (rooilijnen, maximale bouwhoogte of bebouwingsdichtheid), en welk gebruik de bebouwing mag hebben (functie: bijvoorbeeld horeca, kantoren, wonen, detailhandel, entertainment of mengingen daarvan). De delen van het stedenbouwkundig plan die pas op langere termijn tot ontwikkeling komen, en waarover alleen in hoofdlijnen bouwvorm en functie is vast te leggen zullen globaal worden bestemd. De ontwikkeling van het Stationsgebied zal zich over een periode van 15-20 jaar voltrekken. De tijdshorizon van het bestemmingplan is derhalve 15-20 jaar.

3 PRODUCTEN EN TRAJECTEN NAAST HET MASTERPLAN

In de masterplanfase is een aantal producten en trajecten aan de orde die op zich geen onderdeel zijn van het masterplan, maar wel direct of indirect invloed hebben op het masterplan.

3.1 Overeenkomsten met private partijen

Utrecht heeft gekozen om private partijen te betrekken bij het maken van de plannen én bij het realiseren van de plannen. Er moeten dus op verschillende momenten afspraken worden gemaakt.

3.1.1 Intentieverklaringen

De intentieverklaringen leggen vast dat gemeente en private partijen zich in de verdere planvorming zullen baseren op de uitkomsten van het referendum, en dat daarbij de gewerkt zal worden op een wijze en in een tijdsschema zoals vastgelegd in het plan van aanpak voor de masterplanfase.

3.1.2 Realisatieovereenkomsten

De realisatieovereenkomsten worden gesloten tussen gemeente en de afzonderlijke private partners in het plangebied. De realiseringsovereenkomsten leggen vast:

- wat er door de private partner ontwikkeld mag worden (dit moet overeenstemmen met het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan)
- wanneer er door de private partner gebouwd mag worden, en met welke andere onderdelen van de planontwikkeling rekening moet worden gehouden (dit moet overeenstemmen met de bouwlogistiek en met de planexploitatie)
- en hoeveel de private partner bijdraagt (in geld of door het zelf realiseren van planonderdelen) in de ontwikkeling van de openbare ruimte en collectieve voorzieningen. Dit moet overeenstemmen met hetgeen in de planexploitatie wordt opgenomen.
- en welke aanvullende voorzieningen de private partner en de gemeente met elkaar afspreken, bijvoorbeeld in de vorm van een bereikbaarheidsconvenant.

3.1.3 *Projectovereenkomsten*

Later projectovereenkomsten gelijk met nadere uitwerking van deelplannen

Bij in de navolgende jaren uit te werken onderdelen van het masterplan worden dan nadere afspraken tussen gemeente en partner gemaakt in de vorm van projectovereenkomsten. Dit stemt overeen met de dan vast te stellen uitwerking van bestemmingsplan en van de milieuraapportage. In een projectovereenkomst wordt gedetailleerd afgesproken wat wanneer gebouwd zal worden en hoe de exacte verrekeningen zullen plaatsvinden.

3.2 **Overeenkomsten met en subsidiebesluiten van het Rijk**

Afspraken moeten ook worden gemaakt met het Rijk omdat ook zij zijn betrokken bij de ontwikkeling van het stationsgebied. Het Rijk is subsidiënt voor:

- de OV-terminal in het kader van het MIT
- de realisering van een kwaliteitssprong in de openbare ruimte (in het Masterplan) in het kader van de Nieuwe Sleutel Projecten NSP

3.3 **Blikvangers**

Blikvangers moeten een aantal zichtbare problemen aanpakken en bewijzen dat het de gemeente en de partners ernst is, en dat er op korte termijn al wordt gestart met de aanpak van het stationsgebied. De gemeente en de partners zullen op drie manieren het publiek laten zien dat er dingen worden aangepakt:

3.3.1 *Aanpak openbare ruimte*

De gemeente zal in het najaar 2002 enkele voorbeeldprojecten selecteren voor herinrichting van de openbare ruimte. Op enkele (beperkte) plekken zal als blikvanger worden getoond op welk kwaliteitsniveau de herinrichting van de openbare ruimte gebracht kan worden. Realisering voorjaar 2003.

3.3.2 *Projectprocedures ten behoeve van bouwvergunningen en snelle start bouw*

Particuliere partners en gemeente hebben ook enkele, op korte termijn te realiseren bouwplannen in voorbereiding. Indien deze bouwplannen zonder effecten voor andere plannen kunnen worden gerealiseerd kan worden gekozen voor een versnelde realisering. Daartoe kunnen in het voorjaar 2003 vrijstellingsprocedures worden gevoerd zodat meteen na het besluit over het masterplan met de bouw kan worden begonnen. Voorbeelden: hotel Croeselaan, uitbreiding Rabobank, uitbreiding muziekcentrum Vredenburg.

3.3.3 *Ontwerpwedstrijden en exposities bouwplannen*

De gemeente en privaten zullen ook ontwerpwedstrijden uitschrijven voor belangrijke gebouwen, bijvoorbeeld de uitbreiding van muziekcentrum Vredenburg. De ingebrachte ontwerpen zullen in het informatiecentrum worden getoond, en eventueel kan het publiek worden betrokken bij de keuze. Ook dit maakt dat het publiek zich betrokken voelt bij het stationsgebied en ziet dat er zaken gaan gebeuren. Realisering najaar 2002.

3.4 OV-terminal

De OV-terminal heeft een aparte status in de masterplanfase, omdat de OV-terminal een eigen tijdsdoorloop heeft. Op dit moment studeren Rijk, BRU, NS en gemeente gezamenlijk op de vormgeving van de OV-terminal, en op de aansluiting op de omgeving.

In de herfst van 2002 wordt door gemeente en Rijk een intentieverklaring getekend, waarin wordt vastgelegd dat de betrokken partijen het eens zijn over de hoofdlijnen van de OV-terminal.

In het najaar 2002 volgt dan het formele MIT besluit. In dit besluit stelt het rijk de gereserveerde subsidie definitief beschikbaar.

3.5 Westplein: ondertunneling en doorsteek onder spoor

Visie A voorziet een verdiept Westplein. Het verkeer tussen Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel wordt ondergronds gebracht. Op het Westplein -dat dan een echt plein wordt- is plaats voor de markt. Aansluitend moet de van Sijpesteijntunnel worden verbreed tot een brede en aantrekkelijke doorsteek onder het spoor. In de brede onderdoorgang wordt plaats gezocht voor een permanente markt in de vorm van een aantal kiosken of stalletjes.

De plannen voor de ondertunneling van het Westplein en de verbrede doorsteek onder het spoor moeten civieltechnisch verder worden uitgewerkt.

4 COMMUNICATIE

Hoofdtaken

- continueren van een planproces waarin openheid en participatie van alle betrokken partijen (intern en extern) centraal staan
- informeren
- marketing van het product Stationsgebied

Het communicatieplan wordt deze zomer uitgewerkt. Daarin komt onder meer aandacht voor:

4.1 Participatie

In de masterplanfase kan participatie van belanghebbenden en belangstellenden langs twee lijnen gestalte krijgen

- participatie in de ontwikkeling van het masterplan
- participatie in een eerste (publieke) deelproject in het Stationsgebied

In beide lijnen wordt onderscheid gemaakt tussen

- belanghebbenden
- belangstellenden

4.2 Voorlichting en PR

Het informeren van belanghebbenden en belangstellenden is een continu aandachtspunt om de wisselwerking met alle betrokken partijen (intern en extern) levend te houden. Betrokken partijen moeten het planproces op de voet kunnen volgen en niet de indruk krijgen dat stappen worden overgeslagen. Omgekeerd is er de gemeente alles aan gelegen om blijvend energie en enthousiasme rond de herontwikkeling van het Stationsgebied te mobiliseren.

4.3 Marketing

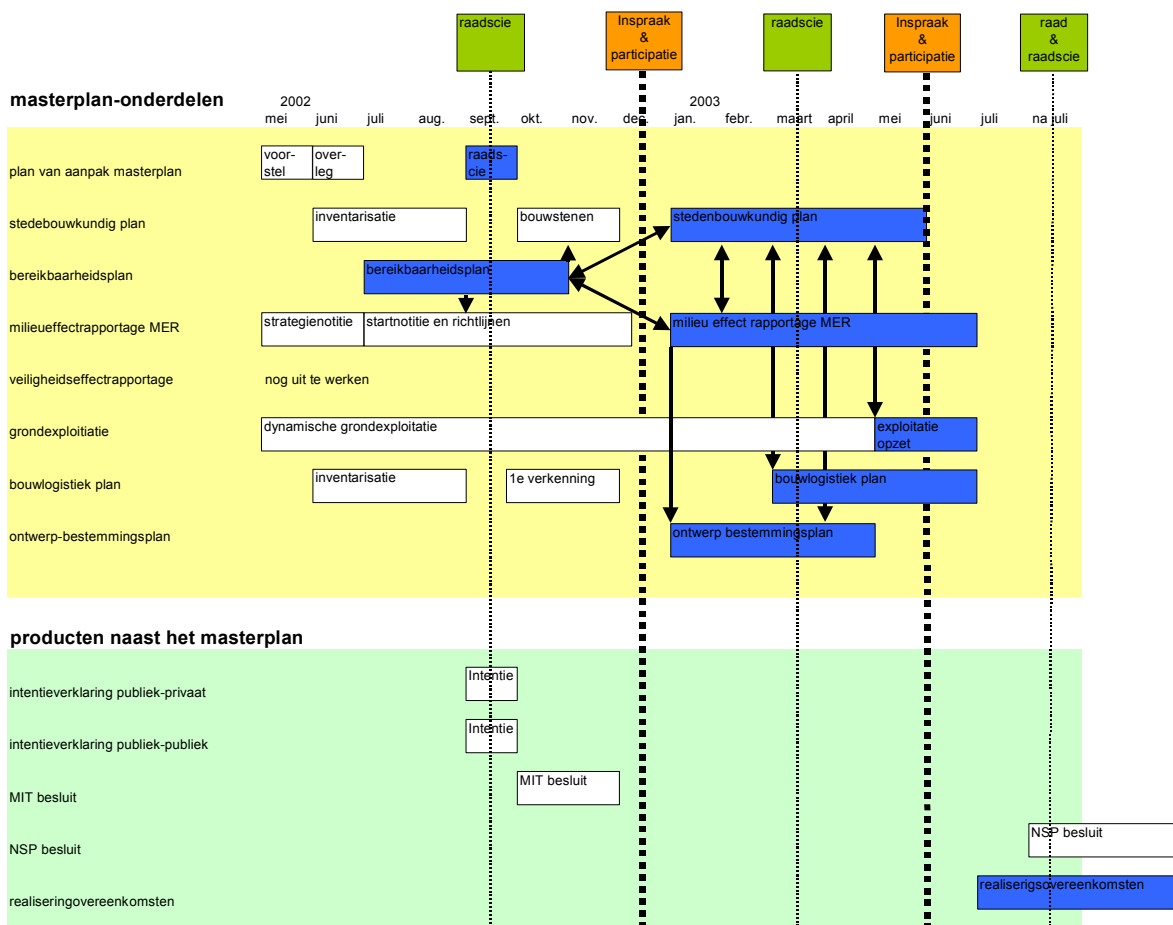
In de masterplanfase wordt gestreefd naar het ontwikkelen van landelijke bekendheid van het merk Stationsgebied.

4.4 Relatiemanagement

Het onderhouden van relaties met belangrijke stakeholders binnen en buiten de stad zal een specifiek aandachtspunt vormen voor de communicatie.

De bedoeling is dat het Infocentrum (vanaf september) en de website de vaste plekken blijven waar belangstellenden en belanghebbenden permanent terechtkunnen voor actuele informatie en achtergronden van de planontwikkeling.

Stationsgebied (procesplanning masterplanfase)



Het masterplan bestaat uit zeven verschillende onderdelen. Deze onderdelen worden in verschillende samenwerkingsverbanden uitgewerkt en hebben in sommige gevallen ook verschillende (interne en externe) besluitvormingsprocedures. Inhoudelijk hebben de onderdelen een onderlinge samenhang. Deze complexiteit wordt beheerst door een zorgvuldig programmamanagement dat zich met name bezig houdt met de bewaking van de “knooppunten” in de besluitvorming en het zorgen voor de afstemming met de omgeving. Dit proces wordt ondersteund door een gedetailleerde werkplanning. De inhoudelijke samenhang krijgt vorm in een iteratief proces, waarbij elk onderdeel input vormt voor het vervolg, maar zelf ook weer beïnvloed wordt door de resultaten van dit vervolg. Bijvoorbeeld: het bouwprogramma vormt de input voor het bereikbaarheidsplan; maar de (on)mogelijkheden van de bereikbaarheid leiden weer tot herijking van het programma.

6 FINANCIËN

Op 20 december 2001 heeft de Raad ingestemd met het verlenen van een krediet t.b.v. de werkorganisatie voor de periode tot 1 juni 2002.

Uitgangspunt was dat binnen deze periode de besluitvorming rond het referendum zou zijn afgerond. Gezien de ongewisheid over de uitslag was het niet mogelijk inzicht te geven in de benodigde organisatie en de daarmee samenhangende kosten voor de uitwerking van het Masterplan.

Op basis van het plan van aanpak kan de organisatorische invulling van de projectorganisatie bepaald worden. Hiertoe is aan een extern bureau opdracht verstrekt.

De kosten van de gecontinueerde werkzaamheden in 2002 zullen ten laste worden gebracht van het beschikbare werkkrediet ad € 5.672.250,-.

Met uitzondering van de kosten voor “Communicatie/Participatie, Infocentrum en onvoorzien” zullen alle kosten ten laste worden gebracht van de toekomstige grondexploitatie. De uitzonderingen komen ten lasten van gemeentebrede stelposten. In september zullen we u informeren over de stand van zaken van het beschikbaar krediet en een nieuwe kredietaanvraag voorleggen.