

Utrecht stationsgebied

Wie kent het niet? Hoog Catharijne, het enorme winkelcentrum in het hart van Utrecht. Een reuze winkelpassage op één hoog, die het station verbindt met aan de ene kant het Jaarbeursplein en aan de andere kant de oude binnenstad. Winklende voetgangers en het gemotoriseerd verkeer hebben zo geen last van elkaar. Hoog Catharijne is een typisch product van de jaren zestig planning, toen veel gemeenten zich genoodzaakt zagen ruimte te scheppen in de binnenstad voor zakelijke functies en tegelijkertijd de (auto)bereikbaarheid moesten vergroten. Singels en grachten werden gedempt, belangrijke verkeersaders werden aangelegd. Gebouwen maakten plaats voor auto's, door verkeersdoorbraken te realiseren. En dat alles werd groots en modern aangepakt. De kritiek op Hoog Catharijne kwam al snel. Hoewel het als winkelcentrum een succes is, is het na sluitingstijd een sta in de weg. Veel mensen voelen zich er onveilig en de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving heeft te lijden onder afzondering en duisternis. De binding met de binnenstad is gering, zodat mensen weinig geneigd zijn vanuit Hoog Catharijne de winkels en horeca aldaar te bezoeken.

De almaar groeiende ruimtevraag vanuit diverse functies maakt een nieuwe ingreep urgent. Zo is er een voortdurende vraag naar woningen in de binnenstad. Utrecht ligt centraal in Nederland, waardoor ook de vraag naar congresruimten, kantoren en uitgaansmogelijkheden zeer groot is. De Hoge Snelheidslijn (HSL) zorgt voor een toename van het aantal reizigers op Utrecht Centraal. Al met al verwacht men dat de reizigersaantallen in 2030 verdubbeld zijn. Al deze ontwikkelingen zorgen ook voor een toenemende vraag naar winkelvoorzieningen.

In 1997 richtte de gemeente Utrecht samen met enkele onmisbare partners (Jaarbeurs Utrecht, het tegenwoordige NS Poort en Corio) het platform Utrecht City Project op (UCP), met als doel het stationsgebied te vernieuwen. In 2008 is het Masterplan af en tekenen de gemeente en Corio, een internationale belegger in winkelvastgoed, een contract zodat het kan doorgaan. Waarom dat zo lang duurde? In de eerste plaats doordat de partners het er niet over eens waren wie de inrichting van de openbare ruimte moest betalen. In de loop der jaren is het Rijk over de brug gekomen met een budget van 300 miljoen euro, onder andere voor de inrichting van de omgeving. Ten tweede maakte de Utrechtse politiek een roerige tijd door. In 2000 wint Leerbaar Utrecht de verkiezingen. Deze partij is het op een aantal onderdelen niet eens met het plan en maakt een nieuw plan waarin de gemeente een meer leidende rol krijgt. Ook de burgers worden betrokken bij de plannen, onder meer via een referendum in 2002 waarin zij uit twee alternatieven konden kiezen. Uiteindelijk is men zo toch tot een plan gekomen waar iedereen zich in kon vinden.

Iedereen? Nee, er zijn nog wel tegenstanders. De detailhandelondernemers uit de binnenstad protesteren, omdat zij vrezen dat er veel te veel winkels in Utrecht komen voor het aantal potentiële klanten dat de stad zal aandoen. De gemeente heeft namelijk een deal gesloten met Corio. Deze had niet alleen Hoog Catharijne in eigendom, maar ook enkele aanliggende panden die de gemeente nodig had voor het bouwen van de nieuwe OV-terminal. Corio mag in ruil daarvoor niet alleen de winkels op Hoog Catharijne uitbreiden, maar ook nog eens 45.000 m² winkelvloer aanleggen in Leidse Rijn, de grote nieuwbouwwijk van Utrecht.

Funciekaart nieuwe stationsgebied Utrecht



- Kleinschalig:**
- Wonen
 - Winkels
 - Kantoren
 - Culturele en religieuze voorzieningen
 - Commercieel entertainment (leisure) / Hotel
 - OV-terminal
- Grootschalig:**
- Kleine gebouwen met voorgevelen aan de straat
Intern en overzichtelijk
 - Grote gebouwen met vele functies met enkele
centrale entrees aan de straat
Groots en complex

Handwritten note: 71mgs - van