



# Stedenbouwkundig Plan



## Van Sijpesteijnkwartier

Juni 2013



# Stedenbouwkundig Plan Van Sijpesteijnkwartier

Juni 2013

# Colofon

## Projectgroep

Marlies de Nijs (REO SteP)  
Martine Leroi (REO SteP)  
Mark Huisman (REO SteP)  
Jan-Anne Waagmeester (M&M VV)  
Peter Koolhaas (M&M VV)  
Sara Rademaker (POS)  
Iris Vliegenberg (POS)

## Opdrachtgever

Hedzer Pathuis (POS)

## Versiedatum

10 juni 2013

## Reproductiedatum

10 juni 2013

## Bestuurlijke besluitvorming

PM

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>6</b>	<b>5. Uitvoeringsaspecten</b>	<b>34</b>
<b>2. Kaders</b>	<b>8</b>	5.1 Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid & Communicatie (BLVC)	34
2.1 Masterplan Stationsgebied	8	5.2 Bodem	35
2.2 Structuurplan	10	5.3 Water	37
2.3 Van Sijpesteijnkwartier en verder	11	5.4 Archeologie	37
2.4 IPvE/FO Openbare Ruimte Stationsgebied West	12	5.5 Leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte	38
2.5 Ontwikkelkader Mineurslaan	14	5.6 Externe veiligheid	40
<b>3. Geplande ontwikkelingen</b>	<b>16</b>	5.7 Flora en fauna	40
3.1 Leeuwensteyn	16	5.8 Duurzaam bouwen en energie	40
3.2 Jaarbeurspleingarage	17	5.9 Afvalinzameling	41
<b>4. Uitgangspunten / Randvoorwaarden</b>	<b>18</b>	5.10 Inrichting en onderhoud (openbare) ruimte	41
4.1 Ruimtelijke randvoorwaarden omgeving	18	<b>6. Bijlage</b>	<b>42</b>
4.2 Programma	21		
4.3 Fasering	21		
4.4 Rooilijnen	22		
4.5 Plint	23		
4.6 Uitstraling rondom	23		
4.7 Croeselaan	24		
4.8 Bouwhoogtes	24		
4.9 Laden en Lossen	25		
4.10 Kabels en leidingen	25		
4.11 Beeldkwaliteit	26		
4.12 Verkeer en bereikbaarheid	27		
4.13 Randvoorwaarden Leeuwensteyn	28		
4.14 Randvoorwaarden Jaarbeurspleingebouw	30		
4.15 Randvoorwaarden Jaarbeurspleingarage	32		
4.16 Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart	32		
4.17 Afwijkingen van bestaande kaders	32		

# 1. Inleiding

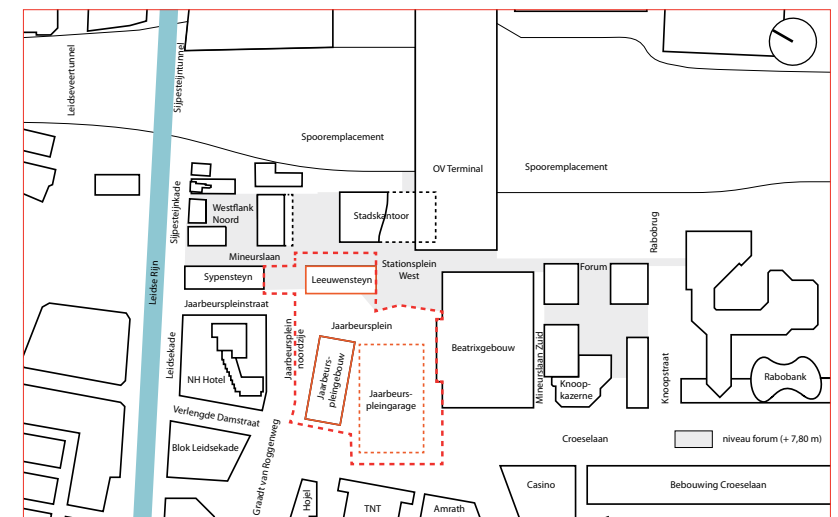
Aan de westzijde van het Stationsgebied bevindt zich het Van Sijpesteijnkwartier dat zich uitstrekt tussen Mineurslaan en Croeselaan en tussen Beatrixgebouw en het toekomstige water in de (verlengde) Leidse Rijn. Binnen het Van Sijpesteijnkwartier is een onderverdeling te maken in een gedeelte dat behoort tot fase 1 van de grondexploitatie Stationsgebied, het zuidelijke deel tussen NH-hotel en Beatrixgebouw, en een gedeelte dat behoort bij fase 2 van de grondexploitatie Stationsgebied, de omgeving rond het NH-hotel en het water van de toekomstige Leidse Rijn. De ontwikkelingen van fase 2 Stationsgebied liggen in de toekomst en vallen buiten de scope van dit document.

In dit document worden de kaders en randvoorwaarden gesteld voor de vastgoedontwikkelingen in het Van Sijpesteijnkwartier fase 1 (hierna aangeduid als Van Sijpesteijnkwartier). Hierdoor moet dit document vooral worden opgevat als een stedenbouwkundig programma van eisen. Het gaat hierbij om drie gebouwde ontwikkelingen namelijk het Jaarbeurspleingebouw en nieuwbouw op de plek van Leeuwensteyn, alsmede de ondergrondse Jaarbeurspleingarage die mede gelieerd is aan deze ontwikkelingen. Ook de directe omgeving van deze gebouwen wordt meegenomen.

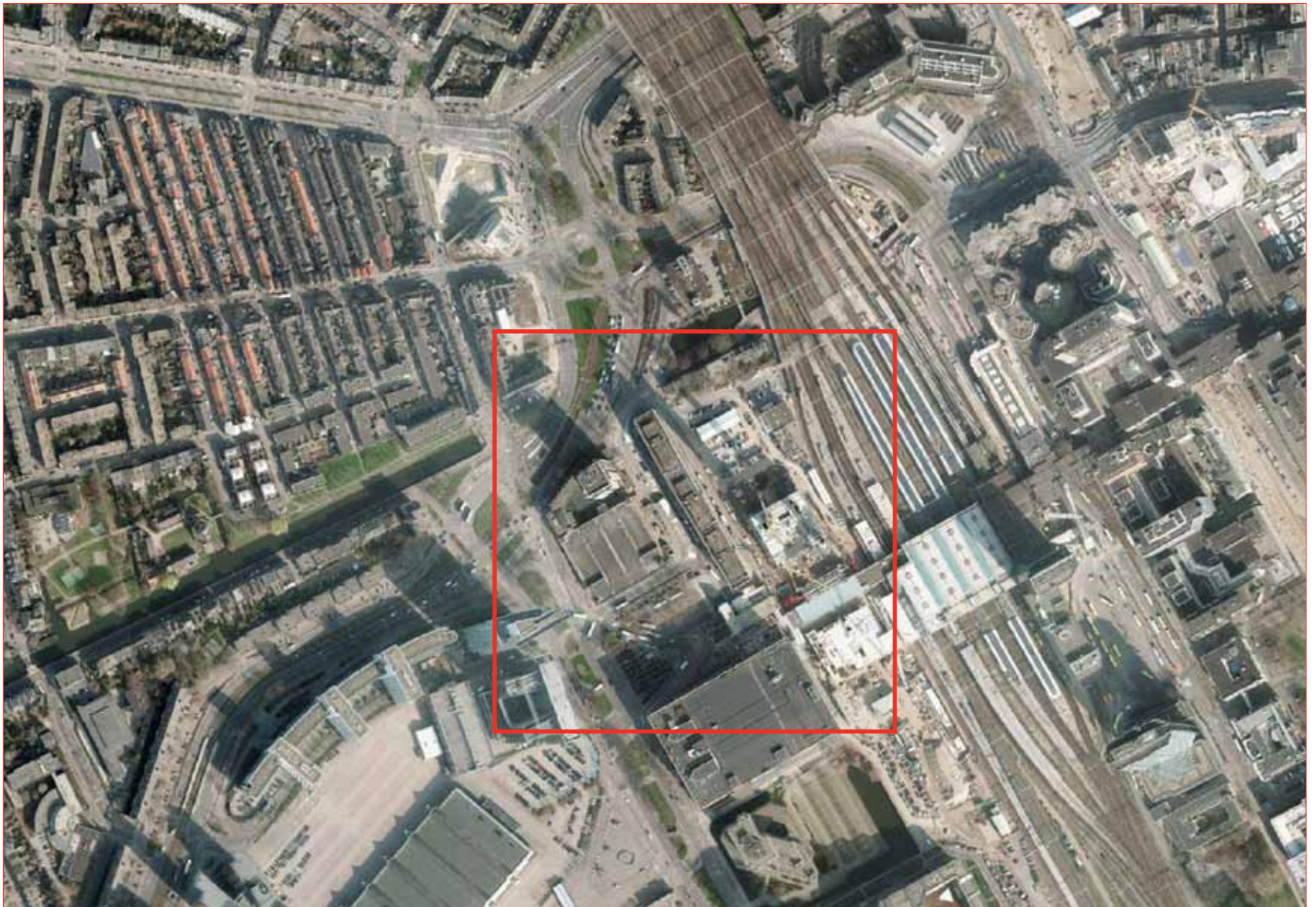
De inhoud van dit document vormt gezamenlijk met de diverse benodigde onderzoeken, onder andere ten aanzien van geluid, bezonning en windhinder, de basis voor het bestemmingsplan.



Plangrens



Stratnamen en voornaamste gebouwen/ontwikkelingen



Situatie 2012

## 2. Kaders

### 2.1 Masterplan Stationsgebied

Op 15 mei 2002 sprak de bevolking van Utrecht zich uit over de toekomst van het Stationsgebied. De Utrechters kozen voor Visie A: Stadshart verruimd. De uitwerking van deze visie vormt het Masterplan Stationsgebied. Het Masterplan inclusief actualisatie in 2004 is door de gemeenteraad vastgesteld.

In het Masterplan Stationsgebied zijn ambities en uitgangspunten geformuleerd voor het Van Sijpesteijnkwartier. Het gebied vormt op drie niveaus een belangrijke toevoeging voor de stad Utrecht:

#### 1. Schakel centrum met westzijde

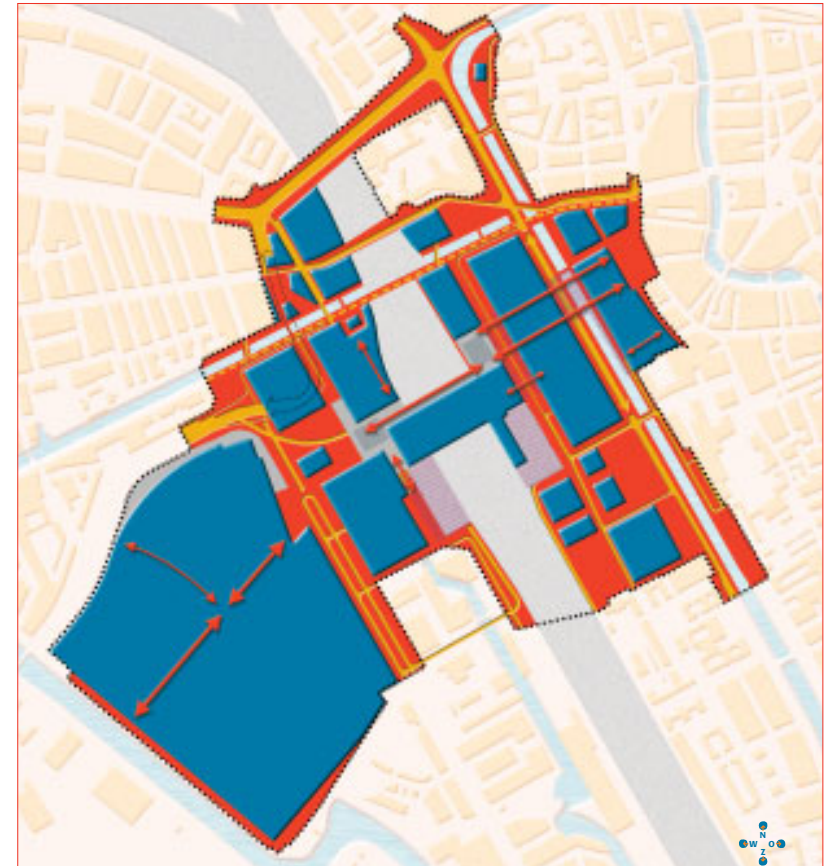
Ten eerste vervult deze locatie de rol van schakel tussen het bestaande centrum van Utrecht en de westzijde als onderdeel van de as van Kennis en Cultuur: van Leidsche Rijn (met ca. 80.000 nieuwe Utrechters), via het stationsgebied en het centrum naar de Uithof.

#### 2. Afronding kantoorontwikkeling

Ten tweede is het een sluitstuk op bestaande kantoorontwikkelingen langs de Graadt van Roggenweg en Croeselaan. Deze werklocaties zijn tot nu toe gericht op autobereikbaarheid, de aansluiting op het station wacht op verbetering. Het Masterplan biedt daar nu oplossingen voor. Het is overigens de kantoorlocatie in het centrum van de stad. Met de Masterplanvoorstellen ontstaat een specifiek werkgebied optimaal ontsloten door OV, naast de overige werkgebieden in de randen van de stad. Deze moeten complementair zijn.

#### 3. Onderdeel Centrumboulevard

Ten derde bepaalt het in belangrijke mate de kwaliteit van het westelijke deel van de Centrumboulevard, samen met de ontwikkeling van het Jaarbeursterrein.



Masterplan Stationsgebied (addendum 2005)



### Schalenkaart

Het begrippenkader Schaal uit het masterplan definieert de stedenbouwkundige principes, de relatie van de gebouwen met de openbare ruimte en de bebouingshoogte. Het Jaarbeursplein valt in de categorie XL (Extra Large).

De *stedenbouwkundige principes* in XL zijn:

- grote maat van ontwikkelingen
- veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte
- sterke contrasten in maatvoering
- grote diversiteit in functies
- grote onderlinge afhankelijkheid in functies
- betekenis voor de hele stad en regio

Voor de *relatie van de openbare ruimte met de gebouwen* geldt in XL:

- dat elk gebouw en gebouwcluster een atrium als tussenruimte tussen straat en gebouw heeft.
- dat een aantal gebouwen een publiek interieur heeft: het zijn druk bezochte gebouwen die vrijwel volledig voor alle publiek toegankelijk zijn.

De *hoogte van de bebouwing* in XL is 45 meter (basishoogte). Er geldt een vrijstelling onder voorwaarden naar maximaal 90 meter. Om de vrijstelling te kunnen verlenen, dient de entree van het gebouw(complex) openbaar toegankelijk te zijn en moet er op maaiveld zo veel mogelijk sprake zijn van publiek toegankelijke functies.

In het Masterplan Stationsgebied uit 2003 werd uitgegaan van 4 maten:

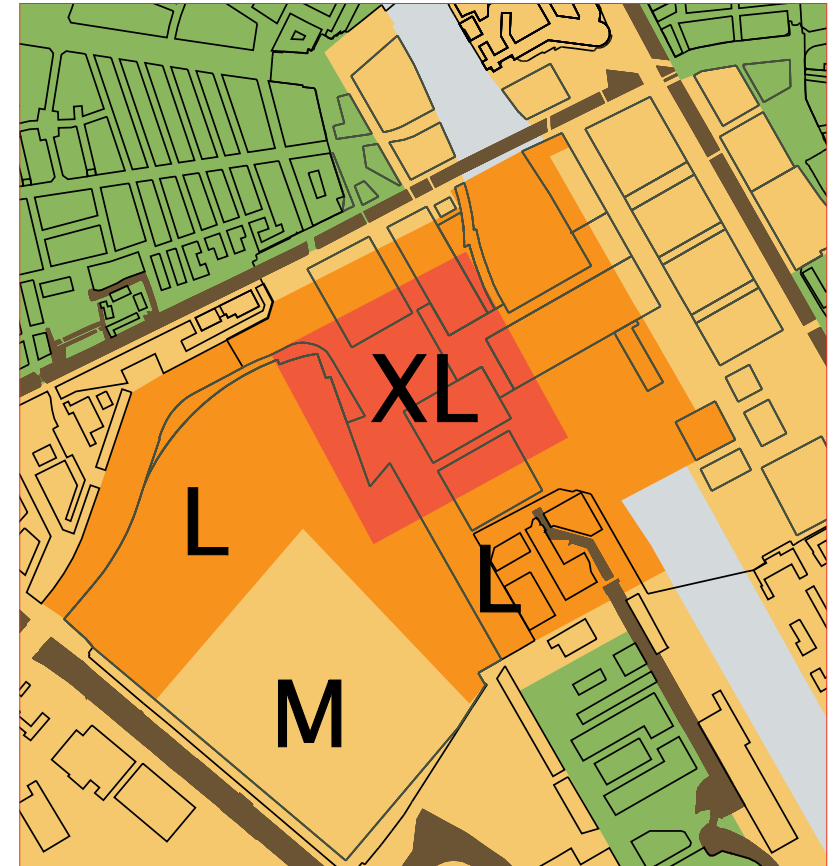
- Small: basishoogte 3 lagen, incidenteel tot 25 meter;
- Medium: basishoogte 25 meter, incidenteel 45 meter
- Large: basishoogte 45 meter, incidenteel tot 80 meter.
- Extra Large: basishoogte 45 meter, incidenteel hoger dan 80 meter.

Uitgangspunt was daarnaast geleidelijke overgangen.

In het raadsvoorstel bij de vaststelling van het Masterplan, werd al een relatie gelegd met een op dat moment actuele discussie over hoogbouw in Utrecht en werd een notitie aangekondigd

Deze notitie/ raadsvoorstel heeft geleid tot een raadsbesluit over de hoogbouwvisie[1]. Voor het Stationsgebied betekende dat een grens van 90 meter.

De maten in het Structuurplan zijn voor wat betreft L en XL samengevoegd tot 45 meter (basis) tot (soms) 90 meter.



S	small	basishoogte 3 lagen, soms tot 25 meter, voordeur aan de straat, één dominante functie per gebouw: de oude stad, Lombok, Dichtersbuurt
M	medium	basishoogte 25 meter, soms tot 45 meter, gedeelde entreehal aan de straat, meerdere functies mogelijk: het gebied rond Vredenburg en de Catharinesingel

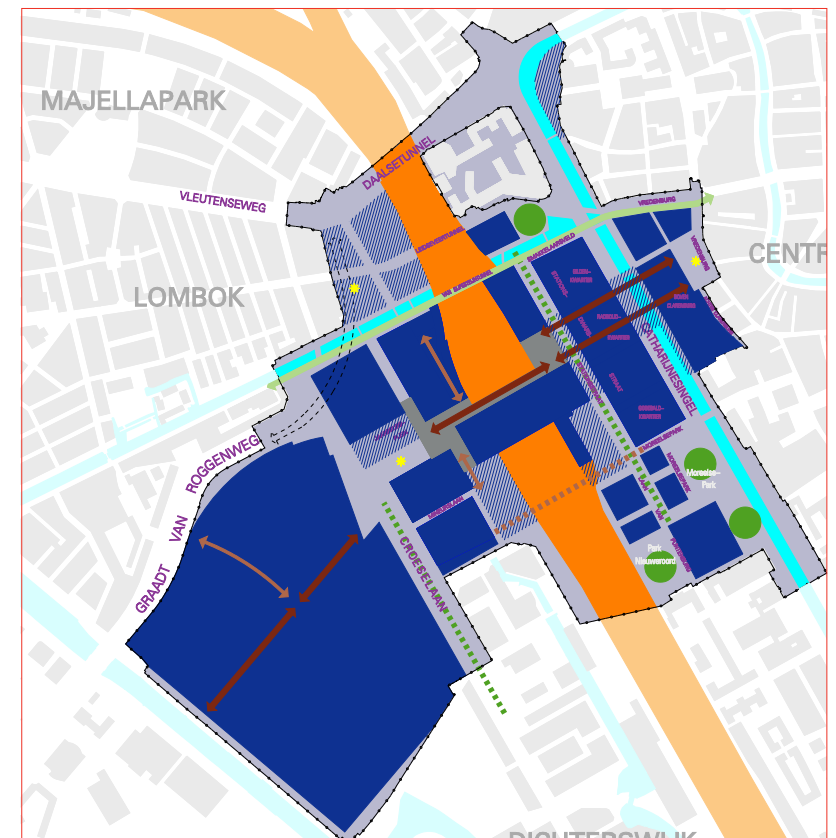
L	large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, foyer van meerdere gebruikers aan de straat, veel verschillende functies: aan weerszijden van het spoor en de Croeselaan
XL	extra large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte, grote diversiteit in functies: rondom het huidige Jaarbeursplein

## 2.2 Structuurplan

Op 14 december 2006 is het Structuurplan Stationsgebied Utrecht vastgesteld. Dit document is de juridisch-planologische vertaling van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2004.

In het Structuurplan zijn de geaccordeerde plannen vastgelegd om de openbare ruimte duidelijk herkenbaar vorm te geven en in te richten, zodanig dat:

- overgangen tussen gebieden en hoogteniveaus worden verbeterd;
- begrijpelijke situaties ontstaan;
- een betere verhouding ontstaat tussen vervoer en verblijf;
- de kwaliteit van de publieke ruimte verbetert.



Structuurplan

### 2.3 Van Sijpesteijnkwartier en verder

In maart 2009 is door de Raad besloten tot een gewijzigd tramtracé om een toekomstige doorkoppeling van de SUNIJ-tramlijn naar de Uithof in het stationsgebied mogelijk te maken. Dit besluit resulteerde in een wijziging van de stedenbouwkundige uitgangspunten in het van Sijpesteijnkwartier. Eén en ander is uitgewerkt in de stedenbouwkundige visie "Van Sijpesteijnkwartier en verder".

#### Tramtracé over noordzijde Jaarbeursplein

Het document 'Van Sijpesteijnkwartier en verder' (februari 2009) bevat een aantal belangrijke wijzigingen ten opzichte van de situatie in eerdere plannen:

- Het voorgestelde tramtracé loopt vanaf de Graadt van Roggenweg, zuidelijk langs het NH-hotel, door het Cranenborch-gebouw en vervolgens aansluitend op de daar geprojecteerde HOV-baan. Het tramtracé buigt ter hoogte van de Mineurslaan-HOV-baan naar het noorden af, zodat de tram kan worden doorgetrokken naar de Uithof via de oostzijde van het spoor.
- De compositie van de blokopbouw rondom het bestaande hotelcomplex zoals in het Masterplan is weergegeven, is veranderd omdat het tracé dicht op het bestaande hotelcomplex is geprojecteerd. Tegenover het hotel komt het bouwblok Leidse blok oost. Tussen de Leidschepoortstraat, Jaarbeursplein, Verlengde Damstraat en de Leidse Rijn komt een extra woonblok, Leidse blok west genaamd. Beide blokken maken onderdeel uit van fase 2 en vallen dus buiten de scope van dit plan.
- Er staat een separaat bebouwingsblok gepland op het Jaarbeursplein, het Jaarbeurspleingebouw.
- Het gebouw Cranenborch wordt gesloopt om ruimte vrij te maken om het tramtracé door te voeren. Na sloop van Cranenborch (het middelste gebouw) resteren aan weerszijden twee gebouwen, namelijk Sypensteyn (aan de Sijpesteijnkade) en Leeuwensteyn (nabij het Stationsplein West).

Enkele uitgangspunten voor het tracé bestaan uit (bestaande of voorgenoemen) gebouwen of bouwwerken. Dit zijn:

- De mogelijke tunnelmonden van de Westpleintunnel; de werkhypothese voor het opgestelde IPvE/FO is de Westpleintunnel-variant '0+ alternatief' (bij vastleggen van het tracé is uitgangspunt geweest dat in de toekomst een tunnel onder het Westplein gebouwd zou kunnen worden);
- de hoek van de laagbouw van het bestaande NH-hotel;
- de beide hoekpunten van gebouwen Leeuwensteyn en Sypensteyn;
- de ingang van de Leidse Veertunnel.



Randvoorwaarden ten gevolge van HOV-tracé

## 2.4 IPvE/FO Openbare Ruimte Stationsgebied West

Het IPvE/FO Openbare Ruimte Stationsgebied West (2009) bestaat uit twee onderdelen, namelijk het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) voor de openbare ruimte aan de westzijde van de OVTerminal. Het IPvE heeft als doel de uitwerking van het Masterplan en Structuurplan Stationsgebied in uitgangspunten, eisen en randvoorwaarden tot de openbare ruimte in het plangebied.

Het FO 'test' deze aspecten op realiseerbaarheid en geeft een totaalbeeld van het functioneren van het gebied. Daarom is alleen het IPvE vastgesteld door het College in december 2009.

Het IPvE bevat ook informatie over de openbare ruimte buiten het Stationsgebied. Dat is noodzakelijk om de plannen voor het Stationsgebied West in een breder verband te kunnen plaatsen. Het vastgestelde IPvE Stationsgebied West heeft echter alleen betrekking op de randvoorwaarden en eisen binnen de plangrenzen van het Stationsgebied West.

Het IPvE is een (toetsings)kader voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Het is gebaseerd op de informatie zoals die anno 2009 bekend was. Indien er wijzigingen optreden (bijvoorbeeld eventuele aanpassing van de plannen voor Van Sijpensteijnkade) kan dit leiden tot aanpassing in de uitwerking van het IPvE.

### Jaarbeursplein

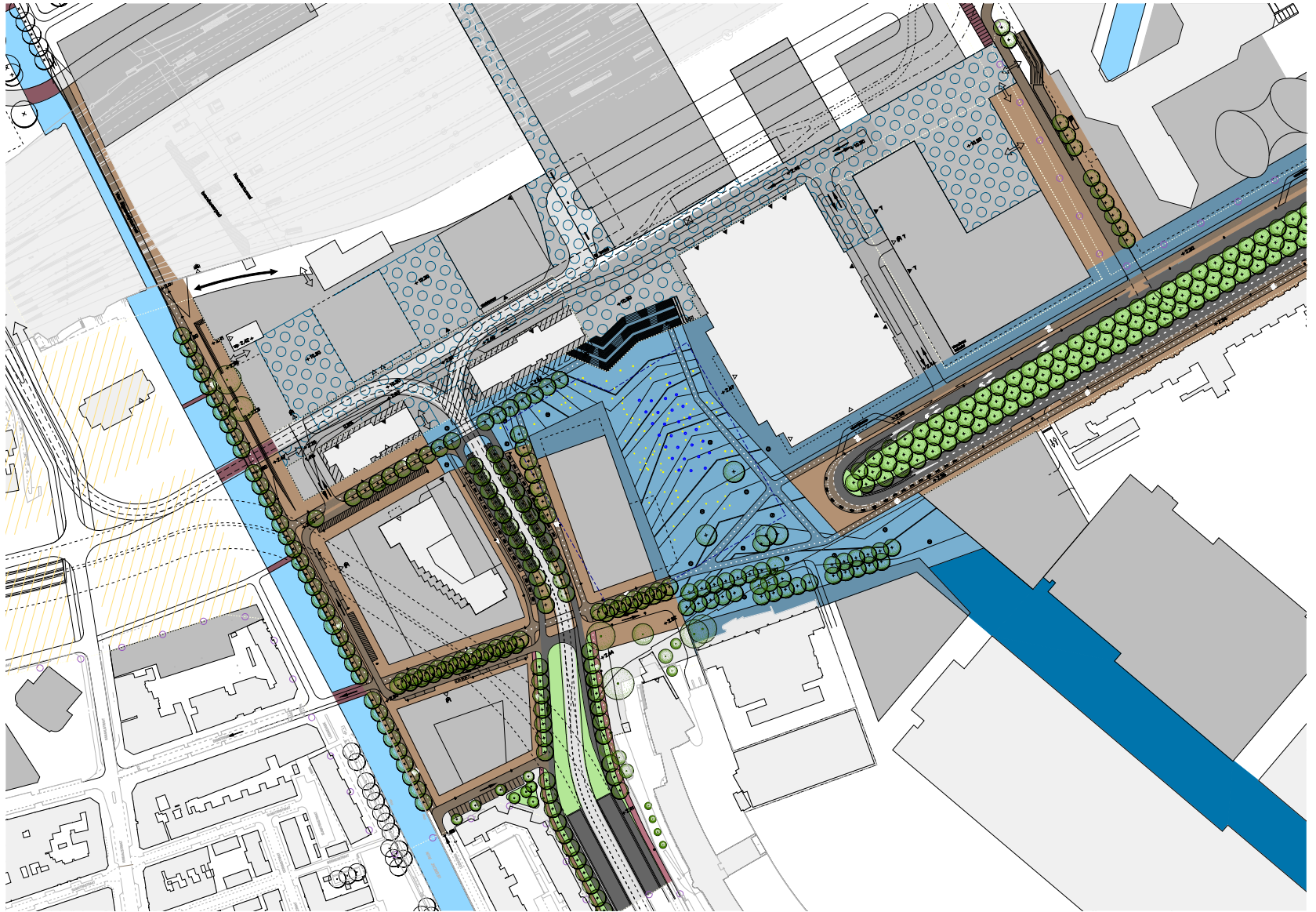
Het Jaarbeursplein krijgt een nieuwe betekenis voor de stad. Het nieuwe Jaarbeurspleingebouw vormt met de zuid- en de westwand de belangrijkste wand van de pleinruimte. De trappartij aan de oostzijde van het plein is een zachtere begrenzing, die de overgang vormt van het hoge Forum-niveau naar het plein. Het vormt een sterke ruimtelijke eenheid met een unieke identiteit. Naast een duidelijke functie als westelijke entree van de OV-Terminal en koppeling van verschillende vervoersstromen krijgt het Jaarbeursplein ook betekenis als verblijfsplek. Het is een schakel in de Centruboulevard en wordt, naast het Vredenburgplein, een van de twee grote stedelijke ruimtes in het Stationsgebied. De belangrijke invalsroutes Croeselaan en Graadt van Roggenweg komen aan op het plein.

### Verlengde Damstraat

De Verlengde Damstraat loopt van het Jaarbeursplein tot de Leidsche Rijn. Het gedeelte tussen blok Leidseweg en blok NH-hotel (Leidse blok oost - fase 2) heeft de uitstraling van een straat. Het gedeelte ter hoogte van het Hojel-complex (SNS-Reaal), heeft meer het karakter van een voorplein: een entreeruimte voor enerzijds het Hojel-complex en anderzijds het nieuwe Jaarbeurspleingebouw. De huidige situatie ter plekke van het Hojel-complex verandert vanwege de herprofilering van de Graadt van Roggenweg. De Croeselaan eindigt door de knip in de verkeersstructuur van de stad op het Jaarbeursplein. Hierdoor ontstaat op de kop van het Hojel-complex een pleinachtige voorruimte.

### Jaarbeursplein noordzijde

De noordzijde van het Jaarbeursplein is het gebied tussen het Jaarbeurspleingebouw en het NH Hotel, voorheen aangeduid als de Verlengde Graadt van Roggenweg. Het begint bij de kruising met de Verlengde Damstraat en eindigt daar waar de HOV-/trambaan in de leegte van het gesloopte gebouw Cranenborch verdwijnt. Het functioneel ingerichte profiel van dit gedeelte van het Jaarbeursplein wordt begeleid door de veelal nieuwe bouwblokken en bomenrijen. De inrichting van deze zone is gestoeld op het nieuwe tramtracé en de werkhypothese van een mogelijke Westpleintunnel. Het doel is een evenwichtig en levendig profiel te realiseren met functies en entreeruimten in de plinten en een functionele en aangename tramhalte.



IPvE / FO Openbare Ruimte  
Westijde

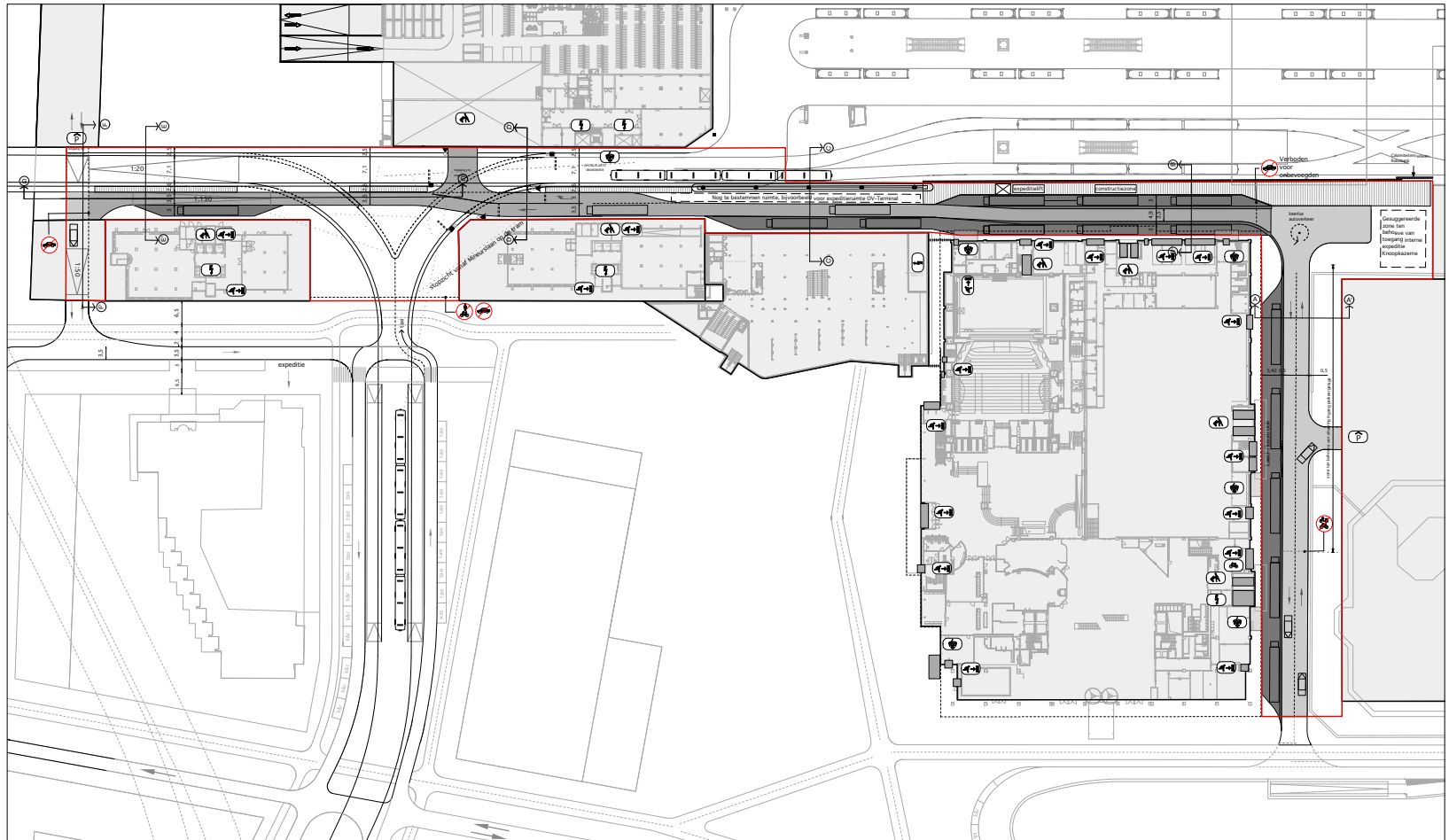
## 2.5 Ontwikkelkader Mineurslaan

Voor het expeditieverkeer is een exclusieve expeditieroute (in één richting) door het Stationsgebied West opgenomen. Deze route begint ter hoogte van de aansluiting Mineurslaan op de Croeselaan (ten zuiden van het Beatrixgebouw) en sluit aan de andere zijde van het Stationsgebied West aan op de Jaarbeurspleinstraat. Het Ontwikkelkader Mineurslaan is de basis voor verdere uitwerking van deze openbare ruimte en de omliggende vastgoedprojecten en geeft de technische randvoorwaarden weer. Het document is vastgesteld door de APS partners in maart 2012 (zie kaart Functioneel Ontwerp Mineurslaan op pagina 15). Afwijking op onderdelen van het document is mogelijk, maar alleen indien alle betrokken vastgoedpartijen met deze aanpassing kunnen instemmen.

Het gedeelte van de Mineurslaan ten zuiden van het Beatrixgebouw is een tweerichtingsweg. Autoverkeer voor de parkeergarage Knoopkazerne kan op deze manier vanaf de Croeselaan in- en uitrijden. Ter hoogte van het Sypensteyngebouw is de entree van de parkeergarage Westflank Noord/Stadskantoor. Hier is ook een beperkte zone toegankelijk voor autoverkeer (als entree naar de parkeergarage).

Naast de expeditiestraat is ruimte gereserveerd voor de HOV-baan. Hierover zullen bussen, en deels ook trams, rijden. Toegang tot de HOV-baan in de Mineurslaan wordt verschaft via een viaduct over de Leidsche Rijn, via het te amoveren Cranenborchgebouw en via de tram- en busperrons onder de OV-Terminal.

In principe is de Mineurslaan alleen toegankelijk voor expeditieverkeer en de HOV-baan. Zij moet een passende kwaliteit krijgen. Gebruikers van het openbaar vervoer en bestuurders begeven zich namelijk wel degelijk door dit afgescheiden gebied. Het Forum niveau (op 10m boven NAP) ligt als een 'gatenkaas' op 7,80 m boven het maaiveld van de Mineurslaan. Afwerking van de wanden, zichtbare relaties met het Forum niveau, de afscherming voor publiek, daglichttoetreding en luchtkwaliteit dienen van een goede kwaliteit te zijn.



- |  |              |  |                  |  |                        |  |               |  |  |  |  |  |  |  |           |
|--|--------------|--|------------------|--|------------------------|--|---------------|--|--|--|--|--|--|--|-----------|
|  | Nooduitgang  |  | Parkeren         |  | Brandweer opstelplaats |  | Fietsparkeren |  | Toegankelijk voor auto- en vrachtwagen |  | Opstelmunitie expediteverkeer                      |  | Constructiezone                              |  | Plangrens |
|  | Traficruimte |  | Toegang expedite |  | VRI                    |  | Hekwerk       |  | Alleen toegankelijk voor vrachtwagen   |  | Interne ruimtes gerelateerd aan het Bestuursgebouw |  | Zichtlijn ten behoeve van verkeersveiligheid |  | Doorsnede |

Functioneel ontwerp  
Mineurslaan

Mineurslaan  
Schetsontwerp  
Utrecht

gemeente Utrecht

1:500

22 juni 2011

**HKB**  
Houten  
in samenwerking met  
Stadsplan  
Gefling

## 3. Geplande ontwikkelingen

### 3.1 Leeuwensteyn

Op de locatie van het bestaande gebouw Leeuwensteyn bestaat voor de erfpachter de mogelijkheid van een herontwikkeling. De herontwikkeling mag circa 32.000 m<sup>2</sup> bvo groot zijn, met hierin 30.000 m<sup>2</sup> kantoor en 2.000m<sup>2</sup> logistieke - en plintfuncties.

### Jaarbeurspleingebouw

Op het Jaarbeursplein zal een nieuw gebouw worden gerealiseerd, wat het plein aan de noordwestzijde zal begrenzen. Dit gebouw kan uit meer dan één volume bestaan met een beoogd programma van 50.000 m<sup>2</sup>.



Schetsontwerp WTC, Meyer & Van Schooten, oktober 2012



### 3.2 Jaarbeurspleingarage

Onder het Jaarbeursplein, tussen het toekomstige Jaarbeurspleingebouw en het bestaande Beatrixgebouw, is een ondergrondse parkeergarage voorzien van 800 tot maximaal 1.000 parkeerplaatsen. Deze garage vervangt de voormalige bovengrondse Jaarbeurspleingarage en is primair bedoeld voor de gebruikers van de voormalige garage en de toe te voegen nieuwe functies in het gebied.

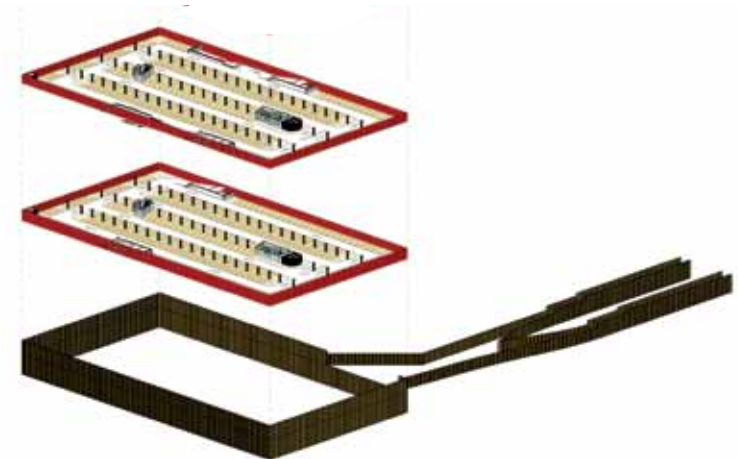
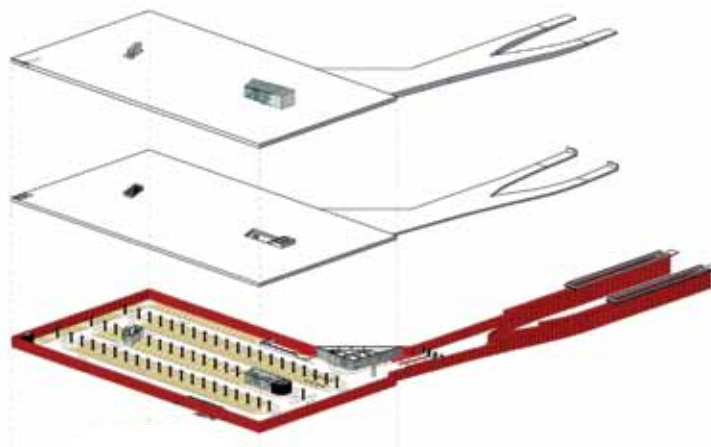
Het Jaarbeursplein krijgt bij de herontwikkeling van het Stationsgebied een nieuwe betekenis voor de stad. Het wordt een bijzondere plek met een groot binnenstedelijk plein waar mensen elkaar ontmoeten. Een plek voor groot-schalige en kleinschalige evenementen. De ruimtelijkheid en relatieve leegte van het plein moet het belangrijkste kenmerk worden van het Jaarbeursplein. Hieronder wordt de parkeergarage gerealiseerd.

In december 2012 is gestart met het maken van een integraal VO voor de inrichting van de openbare ruimte van het Jaarbeursplein en een constructieve uitwerking van de onderliggende Jaarbeurspleingarage.



Visualisatie inrichting Jaarbeursplein (OKRA)

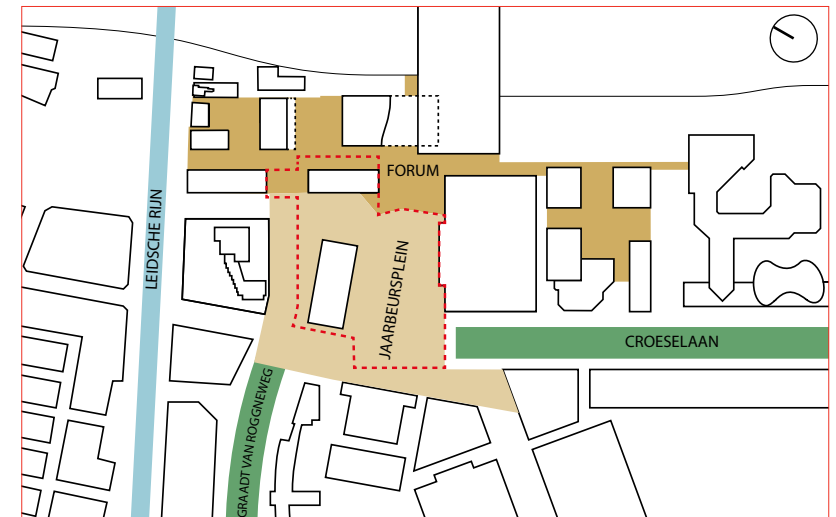
Ruimtelijk concept Jaarbeurspleingarage (Zwarts & Jansma)



## 4. Uitgangspunten / Randvoorwaarden

### 4.1 Ruimtelijke randvoorwaarden omgeving

In het IPvE/FO Stationsgebied West zijn ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld voor een vijftal deelgebieden. Een aantal van deze deelgebieden vallen (deels) in het plangebied van het Van Sijpesteijnkwartier of grenzen hieraan. Hieronder wordt een overzicht gegeven van deze randvoorwaarden die ook van toepassing zijn op het Van Sijpesteijnkwartier.



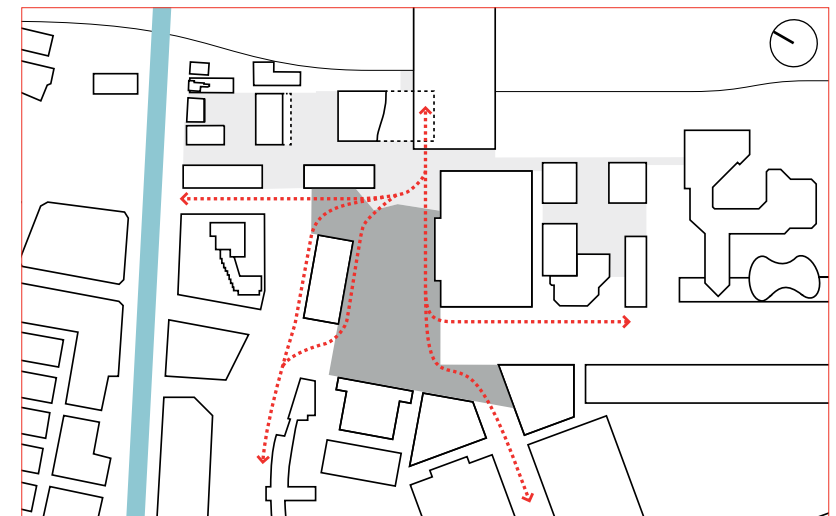
Gebiedstypen Van Sijpesteijnkwartier

### Jaarbeursplein

*Het Jaarbeursplein moet obstakelvrij zijn.*

Binnen het Stationsgebied West neemt het Jaarbeursplein een centrale positie in. Op het plein komen voetgangers- en fietsstromen uit alle richtingen samen. Daarom moet het vrij blijven van gemotoriseerd verkeer en wordt de inrichting afgestemd op de voetgangers, zodat het plein uitnodigt tot verblijf. Ook het (brom)fietsverkeer mag daarom niet hinderlijk aanwezig zijn op het plein.

De inrichting van het plein krijgt een open en flexibel karakter, zodat het plein geschikt is voor de huisvesting van diverse evenementen. Het Jaarbeursplein moet voor deze functie zoveel mogelijk obstakelvrij zijn.

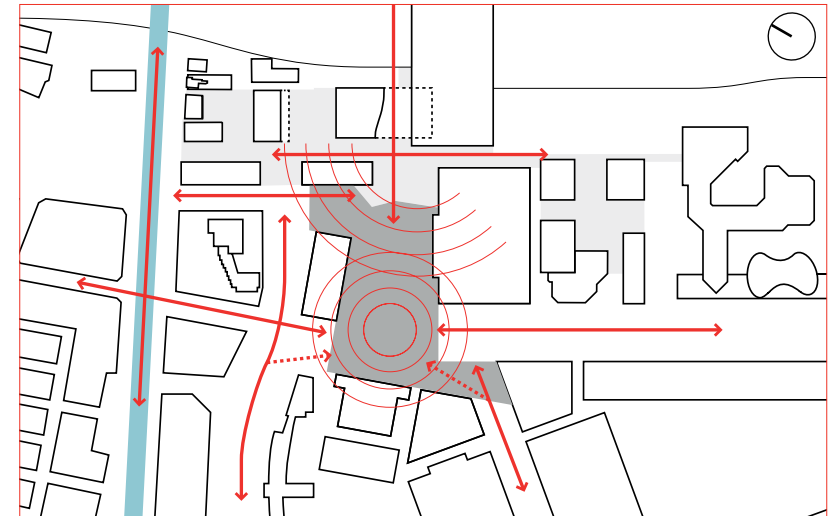


Looproutes in relatie tot obstakelvrije Jaarbeursplein

*Het Jaarbeursplein moet als oriëntatiepunt vanuit de omgeving goed zichtbaar en vindbaar zijn.*

Vanwege de centrale ligging in het Stationsgebied West zijn het Jaarbeursplein en de bebouwing aan het plein belangrijke oriëntatiepunten. Voor de inrichting van het plein moet daarom gebruik worden gemaakt van de zichtlijnen op het plein en op de aan het plein gelegen OV-Terminal. De OV-Terminal met het Stationsplein West is een zeer prominente voorziening aan het plein. De inrichting van het Jaarbeursplein moet zorgen voor goede looproutes tussen de OV-Terminal en het omliggend gebied. In het verlengde daarvan is het van belang dat er een goede en logische overgang komt van het Jaarbeursplein naar het hoger gelegen Stationsplein West.

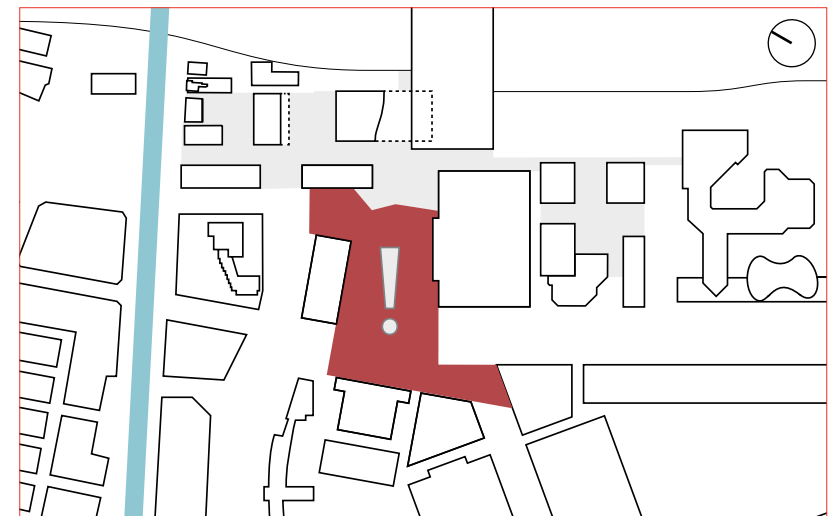
Aan het Jaarbeursplein liggen behalve de OV-Terminal nog andere belangrijke bestemmingen. De toegang tot de bestemmingen moet helder en begrijpelijk worden vormgegeven.



Zichtlijnen in relatie tot routes van en naar Jaarbeursplein

*Het Jaarbeursplein moet een duidelijke identiteit krijgen.*

Het Jaarbeursplein voegt een bijzondere nieuwe pleinruimte toe aan de stad, met voor Utrecht een qua schaal en ruimtelijkheid uniek karakter. De inrichting van het plein moet echter wel aansluiten bij de menselijke maat, onder meer door de toepassing van groen. De identiteit kan worden versterkt door middel van een kenmerkende invulling in de vorm van bijvoorbeeld een kunstwerk. Voor de herkenbaarheid van het plein, moeten de randen zichtbaar worden afgebakend, zowel in de vorm van wanden van omliggende bebouwing als in de materialisering van het plein, met één dominante hoofdvorm. De inrichting van het plein moet er toe bijdragen dat de functie van verblijfsruimte herkenbaar is, terwijl de omliggende bebouwing een duidelijke toegang heeft aan het plein.

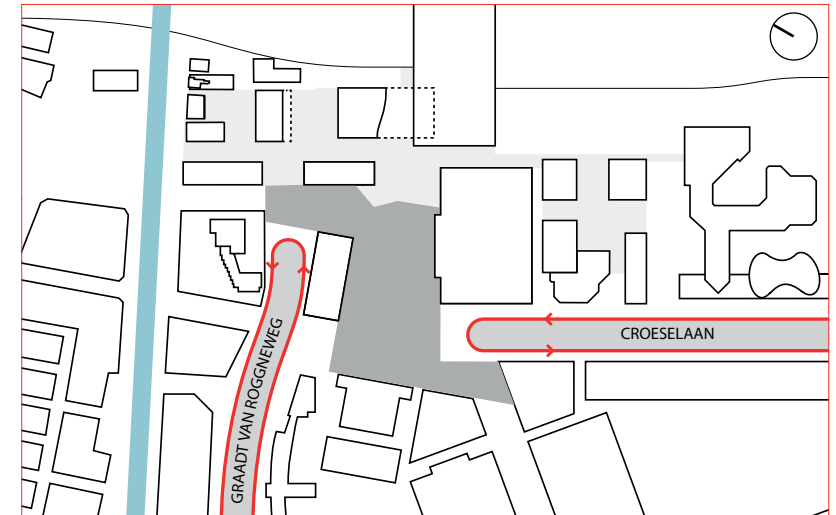


Jaarbeursplein moet een duidelijke identiteit krijgen

### Croeselaan en Graadt van Roggenweg

De Croeselaan en de Graadt van Roggenweg hebben in de toekomst geen functie meer voor doorgaand verkeer, maar alleen nog voor verkeer met een bestemming bij het Jaarbeursplein.

De Croeselaan en de Graadt van Roggenweg hebben een belangrijke functie voor het halen en brengen van reizigers (taxizone, kiss-and-ride). De Croeselaan landt aan op het autovrije Jaarbeursplein en heeft daar haar eindpunt. Het gebied moet ook duidelijk als zodanig worden vormgegeven, met daarin ruimte voor taxistandplaatsen en een kiss-and-ride-zone.

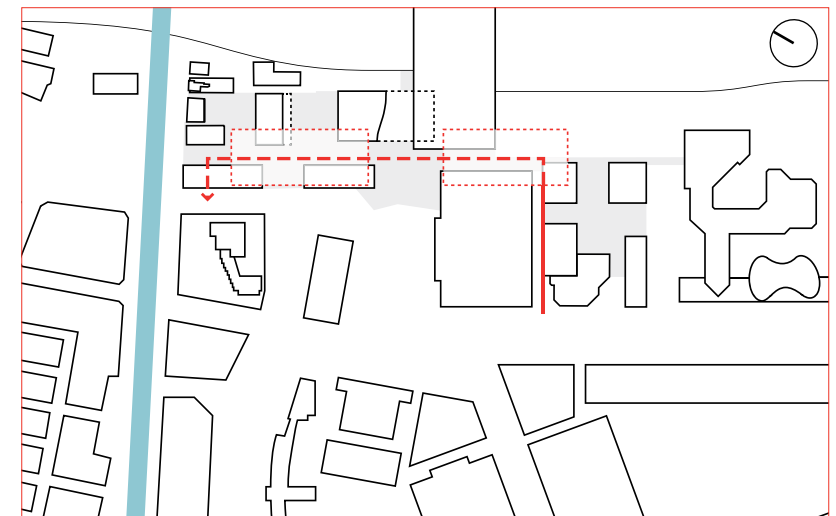


Bestemming Jaarbeursplein

### Expeditiestraat (Mineurslaan) en Forum

De Mineurslaan is een expeditiestraat en HOV baan, die gedeeltelijk wordt overkapt door middel van een dekconstructie (op 7,80 meter boven maaiveld). Het zogenaamde Forum. Voetgangers lopen via dit dek naar de OVT en de aangrenzende kantoorgebouwen.

De Mineurslaan is in gebruik als expeditiestraat voor de gebouwen met een toegang op het Forum of het Jaarbeursplein. Deze expeditiestraat moet voldoende (dag)licht en lucht krijgen zodat het geen tunnel wordt. Licht- en luchtvoorzieningen moeten worden aangebracht in het Forum-dek.



Expeditieroute (Mineurslaan, rood) onder het Forum

## 4.2 Programma

### Leeuwensteyngebouw

Kantooroppervlakte: 30.000m<sup>2</sup>

Logistieke - en plintfuncties: 2.000m<sup>2</sup>

### Jaarbeurspleingebouw

Kantooroppervlakte: 47.500m<sup>2</sup>

Plintfuncties: 3.000m<sup>2</sup>

Eventuele andere functies: wonen, leisure (nader te bepalen)

### Jaarbeurspleingarage

800 à 1000 parkeerplekken

Volumestudies en schetsontwerpen hebben uitgewezen dat het plot voor het Jaarbeurspleingebouw zoals aangegeven in “Van Sijpesteijnkwartier en verder” en in het IPvE openbare ruimte westzijde niet toereikend is om het geplande volume met goede vloeroppervlakten te ontwikkelen. Om deze reden is het bouwvlak voor het Jaarbeurspleingebouw vergroot. Hiervoor wordt het overstek bij het bouwvlak getrokken en breidt het bouwvlak zich uit richting de parkeergarage. Uitgangspunten hierbij zijn voldoende zicht op Leeuwensteyn, voldoende zicht tussen HOV-halte en Stationsplein West en voldoende maat tussen Leeuwensteyn en het Jaarbeurspleingebouw.

## 4.3 Fasering

De parkeergarage Jaarbeursplein voorziet in de benodigde parkeerplaatsen voor Leeuwensteyn en in principe ook voor het Jaarbeurspleingebouw. Voor oplevering van één van deze gebouwen, of beide, is gelijktijdige oplevering van de garage daarom een voorwaarde. Om deze reden zal de realisatie van de garage dus altijd gelijktijdig plaatsvinden met tenminste één van beide gebouwen. Idealiter worden alle werken tegelijkertijd gerealiseerd waarmee de overlast voor de omgeving in de tijd zo veel mogelijk wordt beperkt. De grote uitdaging hierbij is de uitwerking van de benodigde bouwlogistiek, adequate bouwterreinen en zodanige tijdelijke maatregelen zodat de aanwezige functies in het gebied voldoende kunnen doorfunctioneren. Het Jaarbeurspleingebouw omvat een groot programma dat mogelijk niet in één keer gerealiseerd zal worden. Een mogelijkheid tot faseren van het gebouw is daarmee een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp.



Gebouwen met mogelijke overstekken



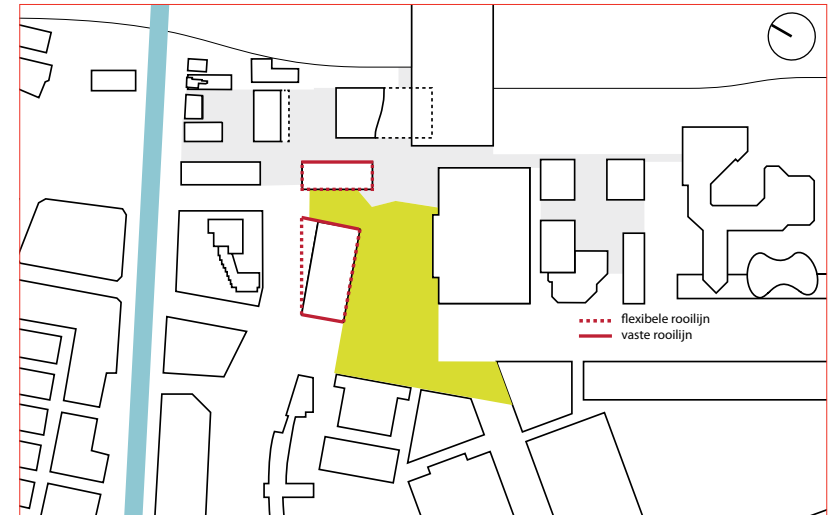
Gebouwen, nieuwe bouwvlak Jaarbeurspleingebouw

#### 4.4 Rooilijnen

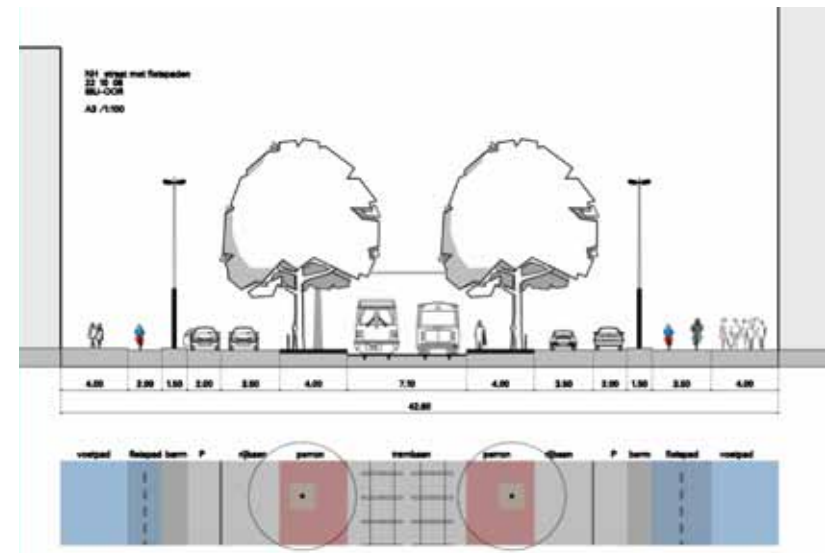
Het Z-vormige Jaarbeursplein opent zich naar het terrein van de Jaarbeurs toe. Deze vorm dient begeleid te worden door de rooilijn van het Jaarbeurspleingebouw, deze rooilijn loopt dus niet evenwijdig met het Beatrixgebouw.

De entree van het Jaarbeursplein vanuit de HOV-halte gezien opent zich naar het Stationsplein West/Jaarbeursplein toe, ook deze ruimte dient door rooilijnen van het nieuwe Leeuwensteyngebouw en het Jaarbeurspleingebouw begeleid te worden. Deze rooilijnen hoeven niet strak aangehouden te worden, belangrijker is dat de ruimtes op de juiste manier begeleid worden. De rooilijnen aan de oost- en westzijde van het Jaarbeurspleingebouw liggen wel vast, in verband met respectievelijk de zichtlijn op de OV-terminal vv en de zichtlijn richting de Verlengde Damstraat.

De rooilijn van het Jaarbeurspleingebouw aan de zijde van de HOV-halte kan zowel de richting van de halte zelf oppakken als van de bestaande Graadt van Roggenweg, hier kan een keuze in gemaakt worden. Wanneer gekozen wordt om de rooilijn evenwijdig aan de HOV-halte (Jaarbeursplein noord) te leggen, zal de footprint van het gebouw vergroot worden. Daarbij geldt dat het kritische dwarsprofiel ter hoogte van de HOV-halte (zie paragraaf 4.11) altijd gehandhaafd zal moeten worden. In dit geval is een extra aandachtspunt het zicht op het Leeuwensteyngebouw komend vanuit het westen.



Rooilijnen nieuwbouw Jaarbeursplein



Kritisch dwarsprofiel ter hoogte van HOV-halte

#### 4.5 Plint

Voor de levendigheid van het Jaarbeursplein zijn plintfuncties cruciaal. Zowel het Leeuwensteyn- als het Jaarbeurspleingebouw krijgen daarom een plint in 2 lagen (deze maat komt overeen met de entreepartij van het Beatrixgebouw). Deze plint zou met zoveel mogelijk kleine eenheden met publieksfuncties gevuld moeten worden in verband met de levendigheid van de plint. In geval van meer grootschalige functies is levendigheid daarvan een belangrijk toetsingsaspect. De functies hoeven niet over 2 lagen te zitten, maar de vormgeving van de plint gaat in principe wel over 2 lagen.

Het Jaarbeurspleingebouw moet een alzijdig gebouw worden, het is van belang dat het geen “achterkanten” krijgt. Aan alle zijden zijn daarom plintfuncties gewenst, welke per zijde wel kunnen verschillen.



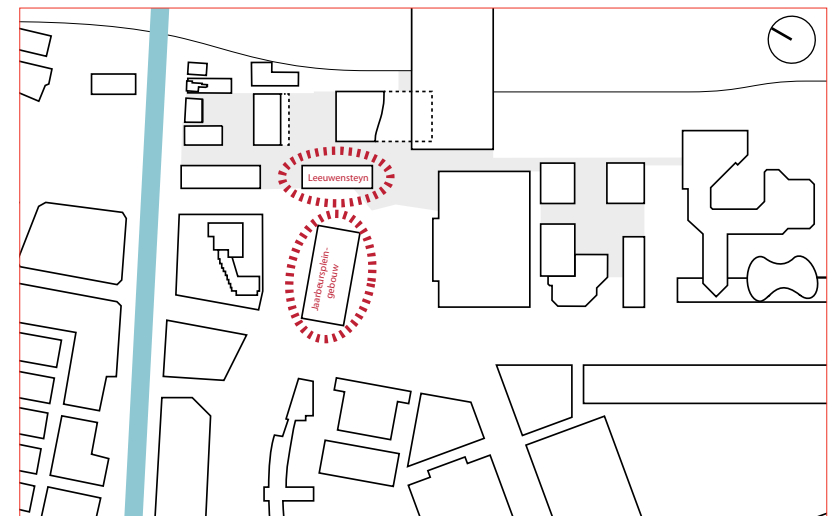
Referentie plint over twee lagen

#### 4.6 Uitstraling rondom

Zowel het Jaarbeurspleingebouw als Leeuwensteyn zijn alzijdige gebouwen. Dat wil zeggen dat er aan alle zijden representatieve gevels gemaakt dienen te worden. Er zal altijd sprake zijn van een voorkant, een achterkant en zijkanten, echter die dienen allen zo veel mogelijk voorzien te worden van representatieve functies op maaiveldniveau. Ook hebben de gebouwen aan meerdere zijden entrees.



Plinten



Alzijdigheid

#### 4.7 Croeselaan

Op het Jaarbeursplein komen de verkavelingsrichtingen van het plan Moreelse (Croeselaan en omgeving) en Lombok (verlengde Damstraat) samen. Het Jaarbeurspleingebouw markeert deze overgang vanuit de Croeselaan gezien. Dit gegeven zou bij voorkeur moeten worden ondersteund worden door een hoogte-accent.



Visualisatie hoogte-accent einde Croeselaan

#### 4.8 Bouwhoogtes

Voor Leeuwensteyn geldt een maximale bouwhoogte van 90 meter, mits voldaan wordt aan de eisen die daaraan gesteld worden conform de schalenkaart (zie pagina 9).

Voor het Jaarbeurspleingebouw geldt eveneens een maximale bouwhoogte van 90 meter. Daarbij geldt de beperking dat het gebouw niet over de hele plot deze maximale hoogte mag hebben, dit om wandvorming te voorkomen. Het moet een geleed volume worden. Voor het ontwerp van de oostzijde is het belangrijk om de confrontatie met Leeuwensteyn goed in te passen en om zorg te dragen voor een goed windklimaat tussen Jaarbeurspleingebouw en Leeuwensteyn.

In z'n algemeenheid moeten de gebouwen zorgen voor een zo goed mogelijk windklimaat op en rond het Jaarbeursplein.



Zicht Croeselaan



Bouwhoogtes



#### 4.9 Laden en Lossen

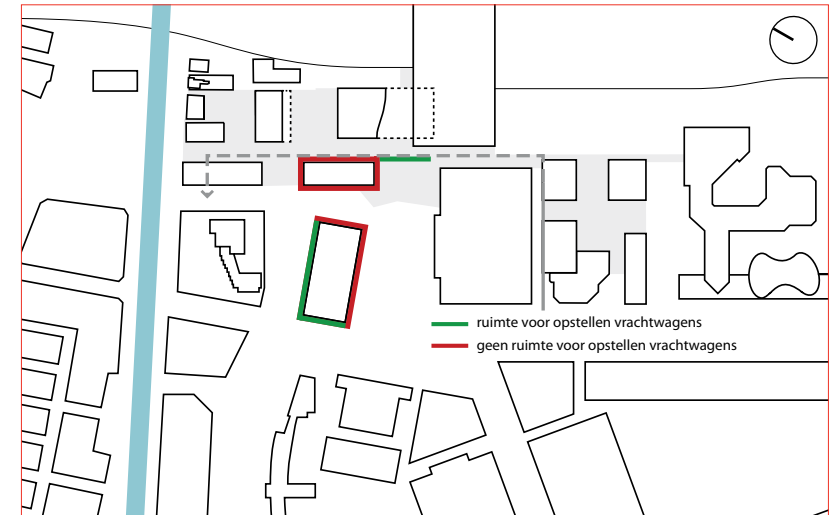
De bevoorrading van Leeuwensteyn en het Jaarbeurspleingebouw moet op een goede manier worden georganiseerd met een minimale belasting voor de openbare ruimte, waarbij met name het langzaam verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd. Er zijn zones aangewezen waar ruimte moet worden gevonden voor expeditie (zie afbeelding hiernaast), bij voorkeur gebeurt dit inpandig.

In het geval van Leeuwensteyn is de Mineurslaan de aangewezen plek om de expeditie van dit gebouw te laten plaatsvinden. Hierbij zijn wel een aantal randvoorwaarden te noemen; het in- en uitrijden van een laad- en losplaats is niet mogelijk nabij de kruising van de Mineurslaan met de HOV-baan en er is ook geen mogelijkheid om stil te staan op het rechtdoor gaande wegvak van de Mineurslaan naast het Leeuwensteyngebouw. Dit betekent dat een inpandige oplossing gezocht moet worden, of de locaties voor expeditie beperkt blijven tot de zuidoostzijde van het gebouw, zoals weergegeven in de afbeelding hiernaast.

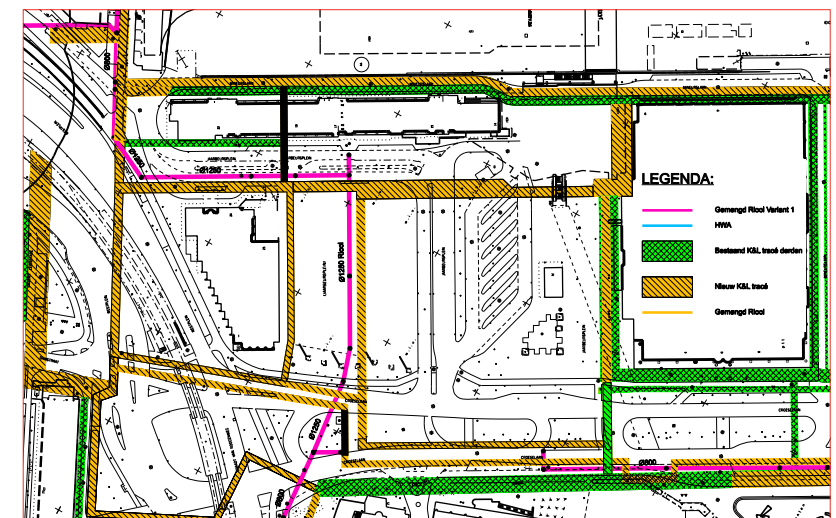
Voor het Jaarbeurspleingebouw is het door de alzijdigheid van het gebouw en de grote hoeveelheden fietsers rondom het gebouw een uitdaging om een geschikte locatie voor het laden en lossen te vinden. Inpandig organiseren van laden en lossen verdient de voorkeur. Uitgangspunt bij de zoektocht is dat de vrachtwagens geen achteruitrijbeweging mogen maken die een fietsroute kruist. In principe geldt dat ontsluiting ten behoeve van expeditie plaatsvindt nabij de hoek Croeselaan of Graadt van Roggenweg. Wanneer expeditie plaatsvindt langs de HOV-halte, zal dit moeten gebeuren buiten het kritische dwarsprofiel op deze plek (zie paragraaf 4.11). Onderzocht kan worden of de expeditie wordt gekoppeld aan de Jaarbeurspleingarage en dus onder het maaiveld plaatsvindt.

#### 4.10 Kabels en leidingen

In het gebied liggen veel kabels en leidingentracés, daarnaast zijn er veel voorzien. Onderstaande kaart geeft de positie van deze tracés weer. Bij de ontwikkeling van de gebouwen dient hier rekening mee gehouden te worden. Aansluitingen op de tracés zijn voor rekening van de ontwikkelende partij.



Zones voor laden en lossen Leeuwensteyn en Jaarbeurspleingebouw



Kabels en leidingen

#### 4.11 Beeldkwaliteit

De ligging van grootschalige kantoorgebouwen aan het Jaarbeursplein vraagt om een architectonische uitwerking die in maat en schaal aansluit bij de publieksfunctie van het plein. Het zal een plein worden met grote stromen voetgangers en voor hen zal het plein regelmatig ook als verblijfsplek dienen.

De gebouwen dienen op verschillende schaalniveaus geleed te worden ten einde een monotoon en anoniem beeld van de kantoren te voorkomen. De geleding zou op verschillende schaalniveaus uitgewerkt moeten worden. Op het kleinste schaalniveau, dat van de architectonische detaillering, en op het grootste schaalniveau, het gebouwniveau, bijvoorbeeld door het ontwerp van de plint, of de compositie van gebouwmassa's ten opzichte van elkaar. Maar ook nog op een tussenniveau, hierbij kan het gaan om grotere elementen die terugliggen of uitsteken ten opzichte van de hoofdmassa.



## 4.12 Verkeer en bereikbaarheid

### Auto/HOV

Het gebied is bereikbaar vanuit de Graadt van Roggenweg via een openbare route door het Van Sijpesteijnkwartier. Naast het bestemmingsverkeer van de Westflank Noord dient deze route vooral als Kiss&Ride-route en taxi's voor de OVT. Tevens kunnen hier voorrijplaatsen voor de kantoor- en hotelfuncties worden voorzien. Onder voorwaarden kan het mogelijk zijn een exclusieve ontsluiting van de Jaarbeurspleingarage te maken aan de noorzijde van het Jaarbeursplein voor gebruikers van het Jaarbeurspleingebouw (zie 4.14).

De gebouwde parkeervoorzieningen onder het plein en (indien door gebruiker gewenst) ook het Jaarbeurspleingebouw zijn bereikbaar vanuit de Croeselaan-zuidzijde (conform Structuurplan), via een inrit ter hoogte van het Beatrixgebouw. Ook kunnen parkeerplekken in de Jaarbeurspleingarage speciaal bestemd worden voor de vastgoedontwikkelingen (zie ook paragraaf 4.14). Voor Leeuwensteyn/WTC zijn sowieso de parkeerplaatsen gereserveerd in de Jaarbeurspleingarage.

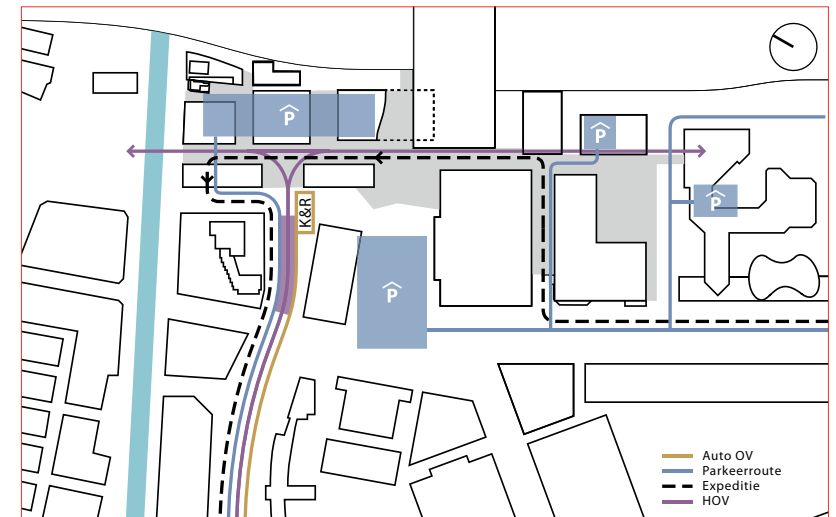
De parkeernorm in het stationsgebied is voor kantoren 0,4 plek per 100m<sup>2</sup> BVO. Elders in de stad wordt een bandbreedte gehanteerd, maar hier is het maximum gelijk aan het minimum aantal te realiseren plekken.

De bereikbaarheid van het gebied en de functies in de tijdelijke situatie (dus voor realisatie van fase 2 stationsgebied) wordt weergegeven in de tekening in bijlage 1.

### Fiets

Fietsers naar het station maken gebruik van de bestaande fietsenstalling bij de Van Sijpesteijntunnel en tevens van de nieuwe gebouwde stalling onder Stationsplein West aan het Jaarbeursplein. Kantoren voorzien in hun eigen behoefte aan fietsenstallingen. Belangrijke aanvoerroutes voor fietsers zijn de Graadt van Roggenweg en de Van Sijpesteijnkade.

Voor de kantoren geldt voor fietsen een norm van 1,7 plekken per 100m<sup>2</sup> BVO kantoor en aanvullend voor bezoekers 5 per balie (indien aanwezig), met een minimum van 10 plekken (volgens de, nog niet vastgestelde, parkeernota Stallen en Parkeren). Deze fietsparkeerplekken dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden, maar een gebiedsgerichte oplossing mag uiteraard worden onderzocht.



Bereikbaarheid en autoparkeren



Fietsbereikbaarheid

#### 4.13 Randvoorwaarden Leeuwensteyn

De randvoorwaarden zoals omschreven in de voorgaande paragrafen zijn algemene randvoorwaarden die gelden voor het Van Sijpesteijnkwartier als gebied. Voor de vastgoedontwikkelingen zijn nog een aantal gebouwspecifieke randvoorwaarden opgesteld, deze zullen hierna besproken worden.

##### Bouwenvelop

Op de plek van Leeuwensteyn is nieuwbouw voorzien. Daarvoor is een bouwenvelop opgesteld. Deze dient aan de noordoostzijde ter hoogte van de bocht afgeschuind te worden om voldoende zicht te houden voor HOV en bussen komende vanaf Jaarbeursplein Noord op het verkeer op de Mineurslaan en andersom. Aan de westkant van de plot (pleinzijde) kan flexibiliteit in de rooilijn worden gevonden wanneer het ontwerp dat vereist. Er is een studiegebied dat 8m richting het westen gaat, dit is gemaximeerd op 8m, vanwege de zichtbaarheid van het Stationsplein West (fietsenstalling) vanaf de fietsroute die evenwijdig loopt aan de gebouwen Sypesteyn en Leeuwensteyn. In deze zichtlijn mag niet gebouwd worden. Om de integratie met het Stationsplein West goed te laten plaatsvinden is tevens een studiegebied gedefinieerd in zuidelijke richting, hier gaat het om maximaal 3m.

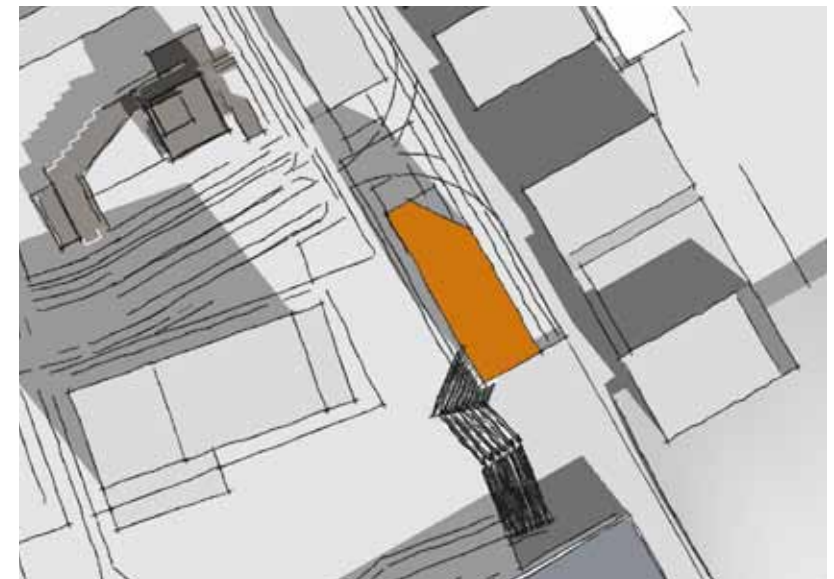
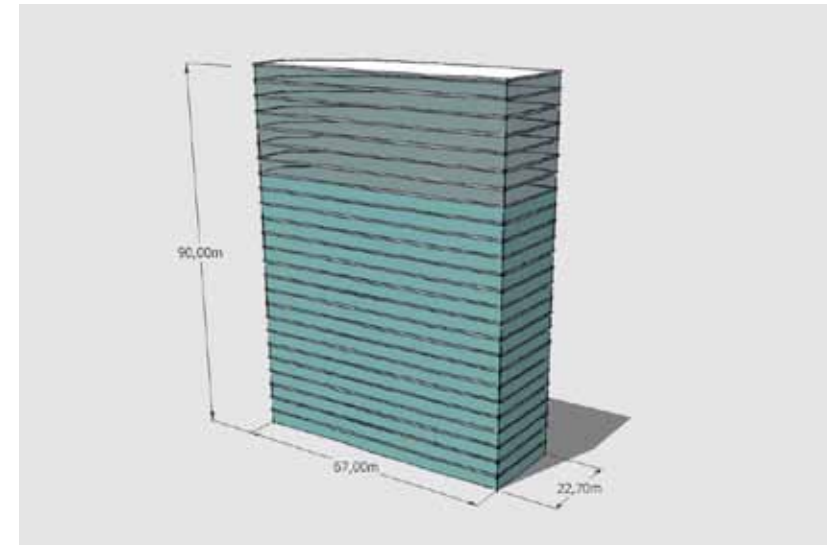
Bouwenvelop  
Leeuwensteyngebouw

##### Windhinder

In het Van Sijpesteijnkwartier en omgeving zijn en worden een groot aantal hoge gebouwen gerealiseerd. Al deze hoogbouw kan zorgen voor een ongunstig windklimaat. Omdat het Jaarbeursplein en directe omgeving naast een transportfunctie ook een verblijfsfunctie heeft, moet worden gestreefd naar een zo gunstig mogelijk windklimaat, bijvoorbeeld door middel van setbacks, luifels, beplanting, etc.

Op het verhoogde maaiveld (Forum) is in de doorgang tussen het Stads-kantoor Utrecht en het WTC sprake van een zeer matig windklimaat. Deze windsituatie zal als onaangenaam worden ervaren. Ten opzichte van eerder onderzoek is sprake van een verbetering, waarschijnlijk ten gevolge van de aanzienlijke vide in deze zone (conform schetsontwerp Meyer en Van Schooten). De opgave hier is om het gebouw en het Forum dusdanig te ontwerpen dat verdere verbetering van het windklimaat te verkrijgen is.

Footprint  
Leeuwensteyngebouw



### Forum

Het verhoogde maaiveld in Westflank Noord sluit aan op het Stationsplein West en loopt langs de oost- en noordzijde van het Leeuwensteyngebouw. Het is niet noodzakelijk dat het forum over de hele lengte van noordoostzijde aan het gebouw vast zit, maar er moet wel een koppeling zijn tussen gebouw en forum. Het forum heeft een niveau van 10m boven NAP.

Aan de noordzijde dient het hoogteverschil tussen maaiveld en Forum op een gebouwde manier overbrugd te worden, bij voorkeur als ontwerpogave die afgestemd is op het gebouw.

### Mineurslaan

De Mineurslaan is een expeditiestraat en niet openbaar toegankelijk en wordt gekruist door HOV- en busverkeer. Op de plek waar het HOV-/busverkeer onder het Forum richting Mineurslaan rijdt, ligt een ontwerpogave om de toegankelijkheid voor ander verkeer (voetganger, fiets, brommer en ook auto) onmogelijk te maken of in ieder geval te duiden dat dit geen openbare route is.

De rijrichting van de Mineurslaan is éénrichting: verkeer rijdt de Mineurslaan in op de Croeselaan en uit bij de Jaarbeurspleinstraat. Deze rijrichting levert een meest efficiënt ruimtegebruik op en een optimale verkeerdorstroming waarbij het kruisen van expeditieverkeer en HOV-verkeer (tram en bussen) zoveel mogelijk wordt beperkt.

### Overstekken

Het is toegestaan om overstekken toe te passen en daarmee ruimte te maken voor extra programma. De maat van de eventuele overstekken is afhankelijk van de architectonische uitwerking van de gebouwen, maar mag aan de noordzijde maximaal 23 meter bedragen en aan de westzijde maximaal 4m. De overstekken worden niet ondersteund door kolommen.

Op maaiveld, is er aan de noordoostzijde sprake van een obstakelvrije driehoek. Het betreft hier een zichtgebied voor verkeer dat gebruik maakt van de Mineurslaan, zodat zij hier voldoende om de hoek kunnen kijken. In deze driehoek mag vanaf 10m +NAP wel een overstek gemaakt worden, echter eveneens niet ondersteund door kolommen.



#### 4.14 Randvoorwaarden Jaarbeurspleingebouw

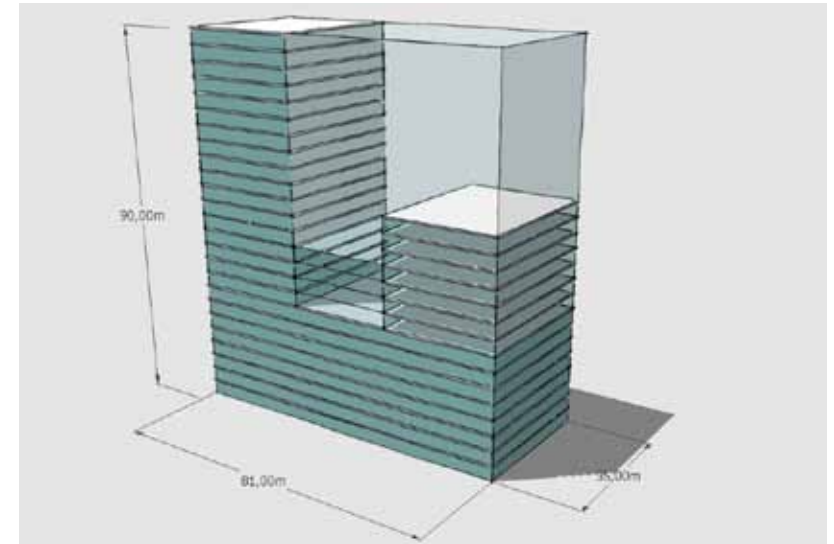
##### Bouwvelop

Voor de bouwvelop van het Jaarbeurspleingebouw gelden de volgende begrenzings:

- oostzijde: harde rooilijn vanwege zichtlijn tramhalte en OVT vv
- westzijde: harde rooilijn vanwege zichtlijn Damstraat
- noordzijde: flexibiliteit in rooilijn, het kritisch verkeersprofiel Jaarbeursplein noordzijde is de harde begrenzing
- zuidzijde: flexibiliteit in rooilijn, mits het ontwerp goed wordt afgestemd op het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage. De rooilijn is evenwijdig aan het bouwvlak vanwege het openen van het Jaarbeursplein naar de Jaarbeurs toe.

De bouwvelop dient aan de noordoostzijde ter hoogte van de HOV-halte afgeschuind te worden om voldoende zicht te houden tussen Stationsplein West en de HOV halte (in ieder geval op de 3 onderste lagen).

Bouwvelop  
Jaarbeurspleingebouw



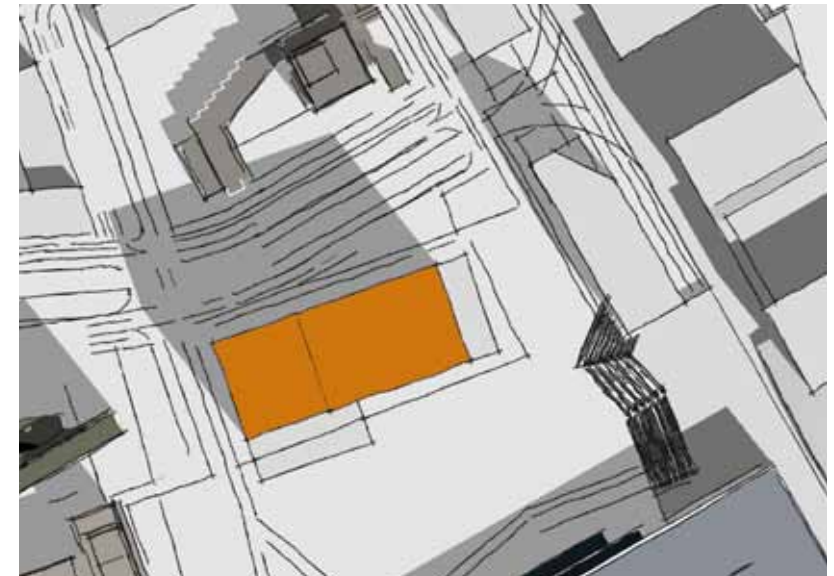
##### Bereikbaarheid en parkeren

Voor het parkeren kan gebruik gemaakt worden van de Jaarbeurspleingarage, of er kan op aangesloten worden door middel van een uitbreiding van de Jaarbeurspleingarage onder het eigen bouwplot. De auto-ontsluiting van de parkeergarage vindt primair plaats via de Croeselaan.

Indien aan de noordzijde van het Jaarbeursplein een secundaire toegang tot de parkeergarage wenselijk is, ligt hier een ontwerpopgave. Daarbij moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan: exclusief gebruik van de toegang door een beperkte groep vaste gebruikers/abbonementhouders, nader onderzoek naar de verwerkingscapaciteit van verkeer op het Jaarbeursplein Noord, inpassing van voldoende bufferruimte en zodanige zichthoeken bij de uitgang waardoor veiligheid van voetgangers en fietsers gegarandeerd kan worden.

Voor algemeen geldende randvoorwaarden met betrekking tot bereikbaarheid en parkeren wordt verwezen naar paragraaf 4.11.

Footprint  
Jaarbeurspleingebouw



### Windhinder

In het Van Sijpesteijnkwartier en omgeving zijn en worden een groot aantal hoge gebouwen gerealiseerd. Al deze hoogbouw kan zorgen voor een ongunstig windklimaat. Omdat het Jaarbeursplein en directe omgeving naast een transportfunctie ook een verblijfsfunctie heeft, moet worden gestreefd naar een zo gunstig mogelijk windklimaat, bijvoorbeeld door middel van setbacks, luifels, beplanting, etc.

Aan de zuidwestzijde van het Jaarbeurspleingebouw is in de bestaande bebouwingssituatie al sprake van een relatief onaangenaam windklimaat ter hoogte van het fietspad. Door de toevoeging van hoogbouw is een verder verslechtering van het windklimaat te verwachten.

Maatregelen ter verbetering van de situatie moeten gezocht worden in de bouwmassa: verkleinen van het oppervlak van de westgevel (lengte breedte wijzigen), hoogteaccent zoveel mogelijk van de fietsroute af verplaatsten of (plaatselijk) verlagen van de bouwhoogte.

In het gebied tussen het Jaarbeurspleingebouw en het WTC neemt de hinderkans toe als gevolg van interactie tussen hoogbouw WTC en het Jaarbeurspleingebouw. Door de hoogte van het Jaarbeurspleingebouw aan deze te beperken tot bijvoorbeeld 70 meter, verbetert de windsituatie. Verdere verbetering van het windklimaat kan worden gerealiseerd met begroeiing. Daarnaast is het voor de hand liggend de loop-/fietsroute niet te dicht langs de gebouwhoeken te situeren.

### Overstekken

Het is toegestaan om overstekken toe te passen en daarmee ruimte te maken voor extra programma. De plek en maat van de eventuele overstekken is afhankelijk van de architectonische uitwerking van de gebouwen, maar mag maximaal 15 meter bedragen.

Aan de westzijde van het Jaarbeurspleingebouw, aan de verlengde Damstraat, loopt de rooilijn van Lombok door, hier mag een eventueel overstek niet door kolommen ondersteund worden ter hoogte van minimaal 3 lagen (de schaal van de bebouwing van Lombok, met name aan de Damstraat)

Op maaiveld, is er aan de noordoostzijde sprake van een obstakelvrije driehoek. Het betreft hier een zichtgebied om de relatie tussen het Stationsplein West en de HOV-halte te garanderen. In deze driehoek mag vanaf 10m +NAP wel een overstek gemaakt worden, echter niet ondersteund door kolommen.

#### 4.15 Randvoorwaarden Jaarbeurspleingarage

De ondergrondse parkeergarage Jaarbeursplein vervangt de voormalige bovengrondse jaarbeurspleingarage die in 2012 is gesloopt. De garage bedient ondermeer de volgende doelgroepen: winkelend publiek; klanten NH-hotel; bezoekers Beatrixgebouw; reizigers; gebruikers en bezoekers van omliggende kantoren.

Enkele belangrijke kenmerken van de garage zijn:

- drie lagen voor ca 800 parkeerplekken (vier lagen voor ca 1000 parkeerplekken)
- verkeersentree in de Croeselaan
- hoofdtoegang voor publiek op het plein
- doorrijdhoogte op entreelaag (-1) is extra hoog als kwaliteitselement
- afwerkingniveau van de garage is hoog in gezet als kwaliteitselement, waarbij ook ruimschoots aandacht voor duurzaamheidsaspecten waaronder oplaadpunten voor elektrische auto's.

De garage zou ondergronds kunnen worden gekoppeld aan een eventuele parkeergarage onder het Jaarbeurspleingebouw. Ook moet het mogelijk zijn om een inrit te creëren voor de garage in de Jaarbeurspleinstraat ter hoogte van het Jaarbeurspleingebouw.

#### 4.16 Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart

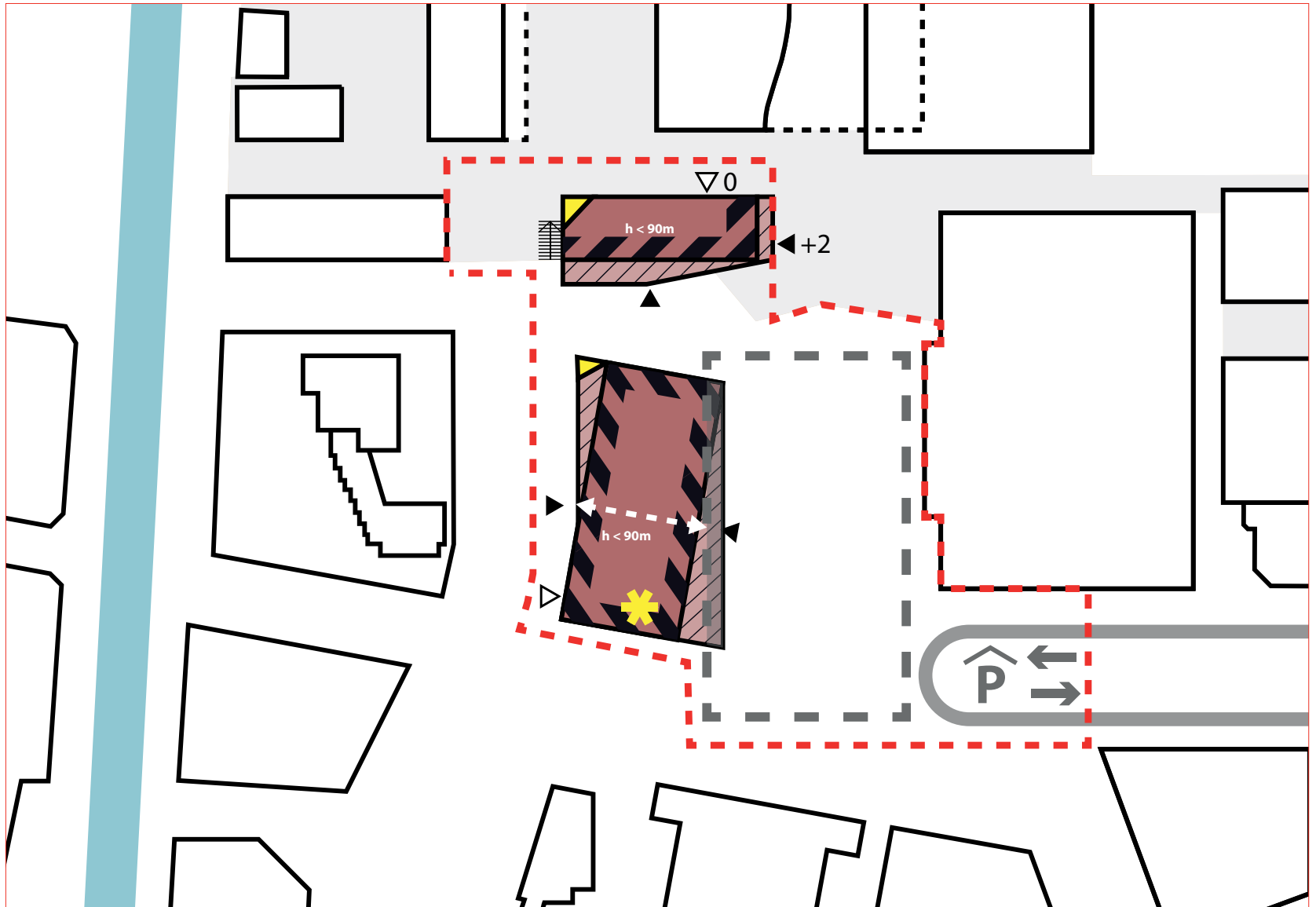
Er is getracht om alle randvoorwaarden zoals die zijn besproken in de paragrafen hieraan voorafgaand te verenigen in één randvoorwaardenkaart. Voor toelichting op een specifieke randvoorwaarde wordt dan ook verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

#### 4.17 Afwijkingen van bestaande kaders

Op een aantal aspecten is bij het opstellen van de randvoorwaarden voor het Van Sijpesteijnkwartier afgeweken van eerder vastgestelde kaders. De belangrijkste reden hiervoor is het feit dat sinds de vaststelling van veel eerdere kaders, de situatie op bijvoorbeeld de kantorenmarkt behoorlijk veranderd is. Dat vraagt in een aantal gevallen om andere randvoorwaarden en meer flexibiliteit.

De belangrijkste afwijking t.o.v. het Structuurplan is een uitbreiding aan de bouwvelop Leeuwensteijn met 8 meter ten behoeve van een WTC kantoor.





- ▷ expeditie
- ▷ entree kantoor
- ▨ plintfuncties
- ⋯ plangrens
- bouwvlak
- ▨ studiegebied
- obstakelvrije zone (overstek toegestaan)
- ⋯ voetgangersdoorsteek
- ★ accent
- ⋯ parkeergarage
- ▨ afstemming p-garage nodig

Stedenbouwkundige  
Randvoorwaardenkaart

## 5. Uitvoeringsaspecten

Paragraaf 5.1 tot en met 5.4 dit hoofdstuk beschrijft een aantal uitvoeringsaspecten waarmee rekening gehouden moet worden tijdens de realisatie van de diverse projecten in dit gebied. Deze aspecten zullen ook onderzocht worden tijdens de bestemmingsplanprocedure. Dit betreft bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie tijdens de bouwfase, diverse kwesties in de bodem en ondergrond, water en riolering, en archeologie.

Daarnaast worden in paragraaf 5.5 tot en met 5.10 de gemeentelijke kaders voor goede ruimtelijke ordening, geluid, luchtkwaliteit en duurzaamheid weergegeven. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen zal aangetoond moeten worden dat de plannen passen binnen deze kaders.

De genoemde kaders zijn niet limitatief.

### 5.1 Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid & Communicatie (BLVC)

Tijdens de realisatie van de diverse projecten rond het Jaarbeursplein gelden de volgende generieke gemeentelijke uitgangspunten vanuit het belang van een goed functionerend Stationsgebied tijdens de herontwikkeling:

- Een goede bereikbaarheid van het stationsgebied met bijbehorende functies en voorzieningen voor alle weggebruikers;
- Een goed functionerend OV-systeem (trein, tram, bus en taxi);
- Een functioneel en kwalitatief goed netwerk van langzaam verkeersverbindingen voor fietsers en voetgangers, inclusief voldoende fietsparkeerplekken conform de Fietsparkeerbalans Stationsgebied;
- Een leefbare omgeving voor bewoners, ondernemers, bedrijven, voorzieningen, etc., waarin zij met beperkte aanpassingen en beperkingen kunnen functioneren zoals zij dat nu gewend zijn;
- Een zo veilig mogelijke omgeving rond de bouwplaatsen (verkeersveilig en sociaal veilig);
- Een tijdige en relevante informatievoorziening richting de omgeving over de voortgang, de planning en te verwachten hinder en overlast tijdens de uitvoering.

Binnen het stedenbouwkundig plan zijn de realisatie van het WTC, de ondergrondse parkeergarage en het Jaarbeurspleingebouw belangrijke bouwprojecten. De uitvoering van de betrokken projecten ligt dicht op elkaar en kan zelfs gelijktijdig plaatsvinden.

De druk op de openbare ruimte tijdens de gelijktijdige uitvoering van deze werkzaamheden is erg hoog. De openbare ruimte is de belangrijke schakel in de westelijke toegang van het station inclusief bijbehorende stationsvoorzieningen (eindhalte tram, taxistandplaats, fietsenstalling, etc.). Dit stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebruik van deze stationsvoorzieningen in de directe nabijheid van de bouwplaatsen en de communicatie hierover.

De volgende verkeersverbindingen dienen ten alle tijden goed toegankelijk te blijven tijdens genoemde bouwontwikkelingen op en rond het Jaarbeursplein:

- Verbinding voor voetgangers tussen Stationsplein West (ingang OV Terminal) en Beatrixgebouw en Jaarbeursterreinen aan westzijde van de Croeselaan;
- Verbinding voor voetgangers/OV-reizigers tussen de tijdelijke eindhalte van de tram (gelegen aan Jaarbeursplein noordzijde) en het Stationsplein West (ingang OV terminal);
- Verbinding voor fietsers tussen nieuwe fietsenstalling onder Stationsplein West en de Croeselaan en het Westplein via de fietspaden langs het Jaarbeursplein;
- Verbinding over de Croeselaan voor bussen, taxi's en nood- en hulpdiensten ter hoogte van het Jaarbeursplein;
- Verbinding voor fietsers en voetgangers aan weerszijden van de Croeselaan ter hoogte van het Jaarbeursplein.

Verder geldt als uitgangspunt dat kruisende verkeersbewegingen tussen bouwverkeer en overig verkeer zoveel mogelijk moet worden voorkomen.

Bovengenoemde verbindingen zijn opgenomen op de integrale faseringskaarten voor dit deelgebied en deze faseringskaarten worden periodiek geactualiseerd.



Bouwterreinen en veiligheidszones

## 5.2 Bodem

De diverse projecten moet voldoen aan de eisen uit de Wet Bodembescherming. Voor de omgevingsvergunningaanvraag moet met een verkennend bodemrapport volgens NEN 5740 te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de geplande functies. Het bodemrapport mag niet ouder zijn dan 5 jaar. Daarbij zal blijken of nader onderzoek vereist is, en of er in het kader van de herontwikkeling gesaneerd moet worden.

De bodem in oudstedelijk gebied, met name de toplaag (ook wel 'stedelijke ophooglaag'), is door eeuwenlange menselijke bewoning verontreinigd. Zo ook de grond en het grondwater onder deze locatie. De verontreinigde bodem alhier zal echter geen belemmering vormen voor de beoogde herontwikkeling, een bestemmingsplan, een omgevingsvergunning etc.

De aanwezige bodemverontreiniging is wel een aandachtspunt tijdens ontwerp en bouw van gebouwen die grondgebonden zijn, in de grond steken of zelfs (ten dele) zich onder de grondwaterstand bevinden (zie navolgend). De grondwaterstand bevindt zich gemiddeld op circa 2,00m minus maaiveld (ca. 0,20m +NAP).

### 5.2.1 Grond toplaag

Over het algemeen is de grond in de toplaag, tot circa twee meter minus maaiveld, licht tot matig verontreinigd met een of meer immobiele stoffen, zoals het metaal lood. Dit is echter herbruikbare grond (Besluit bodemkwaliteit). Onder de aanwezige straat- en rioolcunetten bevindt zich schoon aanvulzand. Al voornoemde grond behoeft voor het ontwerp geen speciale aandacht. Tijdens de uitvoering dient grond van verschillende milieuhygiënische kwaliteiten gescheiden te worden ontgraven etc.

Onder andere onder de gebouwen Sypensteyn en Leeuwensteyn is, globaal in noord-zuid-richting, een gedempte watergang aanwezig, de Kruisvaart. Een gedempte watergang is in tweeërlei zin verdacht: er is mogelijk met dubieus materiaal gedempt en/of verontreinigd bagger is niet verwijderd. Waar de gedempte Kruisvaart bemonsterd kon worden, zijn beide mogelijkheden aangetroffen. Het betreft over het algemeen licht tot matig verhoogde, immobiele stoffen. Deze categorie stoffen behoeven geen speciale ontwerp-

peisen en vormen geen actueel risico. Voor de gebouwen geldt dat deze beschikken over ondergrondse kelders: de kelders steken hoogstwaarschijnlijk dieper in de bodem dan het aanlegpeil van de Kruisvaart. Het aanlegpeil was ongeveer 1,50m minus NAP.

### 5.2.2 Grondwater

Water in de ondergrond van het centrum van Utrecht is op veel plaatsen in het verleden verontreinigd door chemische waterrijen en metaalverwerkende bedrijven met een stofgroep genaamd VOCL's. Deze stofgroep is een bestandsdeel van vloeibare schoonmaak- en ontvettingsmiddelen. Circa 700 hectare met een geschat volume verontreinigd grondwater van 100 miljoen m<sup>3</sup> is met genoemde stofgroep verontreinigd geraakt. Deze grootschalige, mobiele grondwaterverontreiniging wordt door de gemeente gesaneerd door middel van de zogenaamde 'Biowasmachine' en deze is ook van toepassing op deze locatie (Wet bodembescherming). Op de website van de gemeente is over deze verontreiniging en haar aanpak informatie te vinden. Bij een grondwateronttrekking voor bouwwerkzaamheden of warmte-koudeopslag systemen (WKO) moet hiermee rekening gehouden worden. Hiervoor kan worden aangesloten bij de gebiedsgerichte aanpak van diepere verontreinigingen in het Stationsgebied en omgeving (2e fase Saneringsplan Biowasmachine). Hiervoor is een melding Activiteit Ondergrond noodzakelijk. Bij de bouw van de ondergrondse parkeergarage of plaatsing van een nieuw WKO systeem mag er geen interferentie optreden met andere WKO systemen. Een en nader dient met een geohydrologisch onderzoek aannemelijk te worden gemaakt.

Vanwege stofspecifieke eigenschappen van VOCL's, zoals een relatief hoge vluchtigheid en mobiliteit, heeft deze grondwaterverontreiniging aandacht tijdens het ontwerp én de uitvoering van ondergrondse bouwwerken. De verontreinigingsgraad neemt naar de diepte toe. Bij de bemaling van diepe bouwputten moet er op worden gerekend dat het bemalingwater moet worden voorgezuiverd alvorens deze te lozen op bijvoorbeeld oppervlaktewater. Ook bij ontgraving in den natte heeft deze verontreiniging, met name vanuit arbotechnisch oogpunt, speciale aandacht.

Voor het aspect 'lozen' geldt de landelijk voorkeur namelijk: 'lozen in of op de bodem' (Waterwet, Wet milieubeheer, AB/BARIM, Wabo).

In de ontwerpeisen voor gebouwen die in het grondwater steken moet worden voorkomen dat de VOCL's uitdampen naar de binnenruimte. Dit betekent bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen. Veelal is het 'standaardontwerp' qua dikte én dus de toepassing van betonnen vloeren, wanden etc. al voldoende om uitdamping tegen te gaan. Doorvoeringen boven de grondwaterstand verdienen extra aandacht.

### 5.2.3 Grond en grondwater bij aanleg parkeergarage Jaarbeursplein

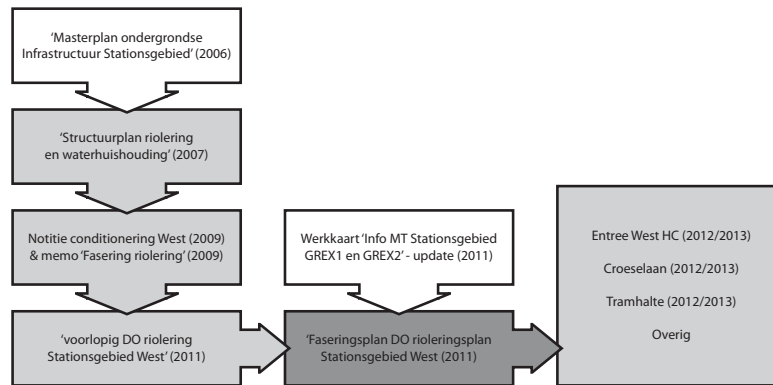
Door bedrijfsmatige activiteiten in het verleden is de bodem op twee plekken licht tot sterk verontreinigd geraakt met (mobiele) olieproducten. Op één van de twee plekken is er, gelet op de wet bodembescherming, sprake van een saneringsplichtige bodemverontreiniging. Deze olieverontreiniging bevindt zich in haar geheel binnen het ontwerp kader van de ondergrondse parkeergarage Jaarbeursplein en zal daardoor "automatisch" (moeten) worden verwijderd. De olieverontreiniging bevindt zich op en rond de grondwaterstand. Hoogstwaarschijnlijk is deze verontreiniging veroorzaakt door één of meer ondergrondse tanks voor de opslag van huisbrandolie. De tank(s) behoorde(n) toe aan een voormalige kazerne. Verwijdering van de olieverontreiniging dient plaats te vinden aan de hand van een goedgekeurde (BUS-)melding of saneringsplan. Na voortijdige en volledige verwijdering heeft deze verontreiniging geen invloed op ontwerpeisen of de bouw.

De andere olieverontreiniging was toe te schrijven aan de voormalige aanwezigheid van een tankstation aan de Jaarbeurspleinstraat. Na een bodemsanering enige jaren geleden zijn er nog plukjes met brandstofproduct achtergebleven, op en rond de grondwaterstand. Minder dan 25m<sup>3</sup> en/of minder dan 100m<sup>3</sup> grondwater is nog licht tot matig verontreinigd. Voornoemde bodemverontreiniging bevindt zich onder de huidige en toekomstige openbare straat. Voor eventuele ondergrondse kabel- en/of (riool-)leidingwerken zou deze aanwezigheid een relatief klein gevolg kunnen hebben, met name op het arbotechnische vlak.

### 5.3 Water

#### 5.3.1 Kader en randvoorwaarden

Ten aanzien van de rioleringsaspecten voor de ontwikkeling van het Van Sijpesteijnkwartier en in het bijzonder voor de nieuwbouwprojecten Leeuwensteyn/WTC, Jaarbeurspleingebouw en ondergrondse parkeergarage Jaarbeursplein, fungeren de reeds bestaande planvormen en de daarin aangegeven randvoorwaarden als kader. Het onderstaande stroomschema geeft de relevante plannen aan die ten behoeve van de conditionering van de ondergrond van Stationsgebied West reeds zijn ontwikkeld.



Lopende projecten zijn momenteel:

- 'Entree West HC' (hoek Beatrixtheater-Jaarbeursplein);
- 'Croeselaan' (t.h.v. Beatrixtheater-Knoopkazerne);
- 'Tijdelijke eindhalte' (Graadt van Roggenweg -voormalige parkeergarage);
- Vigerende plannen
- 'Structuurplan riolering en waterhuishouding' (IBU Stadsingenieurs, d.d. 09-11-2007);
- 'Voorlopig DO Aanpassen riolering Stationsgebied West' (IBU Stadsingenieurs, d.d. 18-02-2011),
- 'Faseringsplan Riolering Stationsgebied West GREX1 & GREX2' (IBU Stadsingenieurs, 05-07-2012).

#### 5.3.2 Rioleringsopgave

Uitgangspunt voor het bepalen van de consequenties van het Stedenbouwkundig plan voor de riolering is de Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart. Hieruit blijkt dat het bouwvlak en het studiegebied van het Jaarbeurspleingebouw op het bestaande gemengd riool is geprojecteerd. Conditionering van dit bouwvlak betekent dat er een nieuw tracé voor het gemengd transportriool gezocht dient te worden. Het studiegebied van 'Leeuwensteyn/WTC' is in de huidige/ voormalige Jaarbeurspleinstraat gepland. Om de ontworpen verbinding van het gemengd riool tussen het Beatrixtheater en de Jaarbeurspleinstraat te waarborgen, dient er een nieuw tracé voor het gemengd transportriool gezocht te worden.

### 5.4 Archeologie

Binnen de gemeente Utrecht is op basis van een gemeentelijke verordening een archeologievergunningstelsel van kracht. Hiervoor gelden verschillende criteria. Het Van Sijpesteijnkwartier ligt in een gebied met een archeologische verwachting. Hier zijn bodemingrepen met een diepte van meer dan 50 cm en een oppervlakte vanaf 1000m<sup>2</sup> vergunningplichtig. Voor het Stationsgebied heeft de eerste fase van het archeologische onderzoek reeds plaatsgevonden, namelijk een bureauonderzoek naar de bekende en verwachte archeologische waarden in het Stationsgebied, (Bruning 2008, afb. 1 t/m 4). In het Van Sijpesteijnkwartier heeft op het Jaarbeursplein archeologisch booronderzoek plaats gevonden (BAAC rapport V-11.0256). In het gebied zijn oeverwalafzettingen aanwezig waarop bewoning uit de Middeleeuwen verwacht wordt. Een deel van het Jaarbeursplein is tot grote diepte verstoord. Op basis van de onderzoeksresultaten zal door de conditieleider archeologie van POS in overleg met het bevoegd gezag (Team Cultuurhistorie, afdeling Stedenbouw & Monumenten, gemeente Utrecht) worden vastgesteld hoe het archeologisch vervolgonderzoek bij bodemingrepen met een oppervlakte van meer dan 1000m<sup>2</sup> en dieper dan 50 cm beneden maaiveld zal moeten worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van het archeologisch veldwerk heeft POS een raamcontract afgesloten met een Archeologische aannemer.

### 5.5 Leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk aspect dat de succesfactor van een plan mede bepaalt maar waar weinig tot geen wettelijke normen voor zijn. De belevingskwaliteit van de openbare ruimte wordt mede bepaald door een viertal milieuthema's: zon en schaduw, windhinder, luchtverontreiniging en geluidshinder. Bij het opstellen van de diverse bestemmingsplan zal hier aandacht aan moeten worden besteed.

Grootschalige bouw heeft invloed op het toetreden van zon en op het windklimaat in de openbare ruimte. Verkeer en bedrijvigheid heeft invloed op de lucht- en geluidskwaliteit. Inzicht in de verandering kan de gewenstheid van grootschalige bouw beïnvloeden.

Afhankelijk van de beoogde gebruiksfuncties in de private of (semi-)openbare ruimte is een zekere milieukwaliteit in die ruimte nodig. Inzicht in de kwaliteit kan dus de keuze voor het soort gebruik van (een deel van) die ruimte bepalen. Zo is het bijvoorbeeld onverstandig om een recreatieve functie te plannen op een plek waar op voorhand bekend is dat de zon/schaduw situatie slecht is en waar uit windonderzoek blijkt dat de windsnelheden veelvuldig hoog zijn.

In het stationsgebied streeft gemeente een zo hoog mogelijke kwaliteit van de leefomgeving na. Binnen de context dat er in hoge dichtheden zal worden gebouwd zijn de inspanningen er op gericht om binnen de NEN 8100 de leefomgeving op het niveau goed te krijgen. Deze doelstelling van leefomgeving zal in de eerste plaats gezocht worden in positionering en specifieke vormgeving van de gebouwen. In sommige gevallen zal genoeg genomen moeten worden met het niveau matig.

#### 5.5.1 Zon en schaduw

Schaduw kan een probleem vormen bij de hoogbouw. Hoe meer hoogbouw er komt hoe groter de delen van de openbare ruimte in de schaduw komen te liggen. Daarom is hierover in de Hoogbouwvisie een kwaliteitsstreven opgenomen. De kwaliteitsbeleving zal afnemen naarmate er minder zon aanwezig zal zijn op een bepaalde plek. Het aantal zonuren is van invloed op het gewenste kwaliteitsniveau voor het verblijven in de openbare ruimte

m.n. op pleinen of ander ruimtes waar men langer verblijft (terrassen, speelplekken).

#### 5.5.2 Windhinder

Windhinder zal een belangrijk probleem kunnen vormen bij hoogbouw. Hoe meer hoogbouw er komt hoe meer kans op een ongewenst windklimaat in relatie tot de beoogde functie(s) op en nabij die plek. Daarom is hierover in de Hoogbouwvisie een kwaliteitsstreven opgenomen. De kwaliteitsbeleving zal afnemen naarmate er meer wind en windvlagen voorkomen op een bepaalde plek. Voor het windklimaat in de openbare ruimte zal de gemeente de NEN-norm 'Windhinder en windgevaar in de bebouwde omgeving' 8100:2006 gebruiken als richtlijn om drempelsnelheden en overschrijdingscriteria bij verschillende functies vast te stellen.

#### 5.5.3 Luchtverontreiniging/stankoverlast

De normen van de Wet Luchtkwaliteit gelden ook voor de openbare ruimte. Die normen geven een minimaal te handhaven kwaliteit aan. Afhankelijk van de beoogde functies in die ruimte kan het nuttig zijn om zwaardere eisen na te streven. De luchtverontreiniging is afhankelijk van de directe aanwezigheid van uitlaatgassen van verkeer en de achtergrondconcentratie van luchtverontreiniging. Maar ook bronnen van stank (vis- en frietkramen, horeca) kunnen bepalend zijn voor het welbevinden in de openbare ruimte. Op basis van de mate van luchtverontreiniging en geuroverlast zal het soort gebruik van de openbare ruimte hier op aangepast kunnen worden. Zitplaatsen op pleinen niet direct naast een kruising met verkeerslichten, terrassen niet bij een taxi- of busstopplaats of naast een afzuiginstallatie van een grootkeuken et cetera.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma tussen rijk, provincies en gemeenten, dat erop is gericht om in gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden) de luchtkwaliteit te verbeteren.

De ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen als project 1312 in het NSL. De ontwikkelingen maken onderdeel uit van het project Stationsgebied. Als een project is opgenomen in het NSL hoeft het project niet

meer afzonderlijk beoordeeld te worden op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit.

De monitoring van het NSL vindt plaats met behulp van de 'Monitoringstool'. Met de 'Monitoringstool' wordt de voortgang van het NSL bewaakt. Jaarlijks wordt een monitoringsrapportage opgesteld. Als hieruit blijkt dat een maatregel minder effect heeft of een project juist meer luchtverontreiniging oplevert, vereist de systematiek van het NSL overigens dat er extra maatregelen worden genomen om toch tijdig aan de norm te gaan voldoen.

#### Kantoren

Kantoren zijn geen luchtkwaliteitgevoelige bestemmingen in het kader van het besluit luchtkwaliteit. Er zijn daarmee geen normen waaraan de luchtkwaliteit op de gevel moet voldoen. Wel zijn er normen in het kader van het Bouwbesluit en de Arbo-wet ten aanzien van de luchtkwaliteit binnen op de werkplek. Om hieraan te kunnen voldoen is het van belang de aanzuigopeningen van de luchtverversingsinstallatie zodanig te plaatsen dat de aangezogen lucht zo schoon mogelijk is.

#### HOV

De routing van een HOV-baan door het gebied (dieselmotoren van bussen) is bepalend. Grenswaarde is de vigerende wetgeving voor luchtkwaliteit en de wenselijke waarde voor luchtkwaliteit in de openbare ruimte. De ontwerpen zullen middels een luchtkwaliteitonderzoek moeten worden getest.

#### 5.5.4 Geluidshinder/spraakverstaanbaarheid

Voor de geluidskwaliteit in de openbare ruimte gelden geen wettelijke regels, maar voor een goede leefomgevingkwaliteit is het verstandig wel maximale niveaus te beogen. Geluidsoverlast is van invloed op het gewenste kwaliteitsniveau voor het verblijven in de openbare ruimte. Er zal dus rekening gehouden moeten worden met het soort gebruik in relatie met de hoeveelheid lawaai op een bepaalde plaats. De spraakverstaanbaarheid is gebruikt als uitgangspunt voor de te kiezen toegestane geluidsniveaus.

De regels en normen van de Wet geluidshinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidshinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels'. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitend te geven over de te verwachten geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De voorwaarden uit de Geluidnota Utrecht 2007 op basis waarvan een hogere waarde kan worden vastgesteld, zijn:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel;
- De woning bevat voldoende verblijfsruimten aan de geluidsluwe gevel, te weten 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag er in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger zijn dan op de geluidsluwe gevel.

#### Kantoren

Kantoren zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen in het kader van de Wet Geluidhinder. Voor een goed werkklimaat is het wel belangrijk dat de gevel voldoende geluidswerend is.

Voor werknemers kan het belangrijk zijn om de ramen open te kunnen zetten. In zo'n geval is het verstandig, teneinde het geluid van de verschillende geluidsbronnen zoals het spoor en het autoverkeer te weren, om een voorhanggevel voor het gebouw te plaatsen (voorbeeld is het gerenoveerde Hydron gebouw op Lage Weide).

#### 5.6 Externe veiligheid

De gezamenlijke ontwikkelingen van het Stationsgebied zijn beoordeeld in "Ontwikkeling Stationsgebied Utrecht, Verantwoording groepsrisico ten behoeve van ruimtelijke besluiten in Stationsgebied, projectnr. 248972, revisie 6.3 Augustus 2012".

Op basis hiervan dient voor het plangebied Van Sijpensteinkwartier te worden uitgewerkt:

- een nadere invulling van de in het onderzoek benoemde object gerelateerde maatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Hiervoor dient initiatiefnemer met de Veiligheids Regio Utrecht (VRU) af te stemmen.
- met de beschrijving van deze maatregelen kunnen de in dit onderzoek benoemde bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen worden gemotiveerd (door afdeling Milieu expertise) in het bestemmingsplan.

Zie voor randvoorwaarden rapportage 'Veiligheids- en beheer rapportage Stationsgebied Utrecht' (bijlage Masterplan) en de nadere uitwerking daarvan "Nota beheer en veiligheid" (POS 2004).

Het plangebied ligt nabij het spoor en daarmee in de invloedssfeer van externe veiligheid.

#### 5.7 Flora en fauna

Het plangebied maakt geen onderdeel van de stedelijke groenstructuur welke is vastgelegd in Groenstructuurplan Utrecht.

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient van tevoren duidelijk te zijn dat de Flora en faunawet niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Van initiatiefnemer wordt een onderbouwing/onderzoek verlangd.

#### 5.8 Duurzaam bouwen en energie

De gemeente Utrecht heeft in haar milieubeleid op energiegebied een duidelijke ambitie vastgelegd. In het Programma Utrechtse Energie is opgenomen dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal is. Ontwikkel- en herstructureringslocaties bieden kansen om een bijdrage te leveren aan de realisatie van deze ambitie. De inzet van maatregelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot vergaand te verminderen gaat in de volgorde: energiebehoefte verminderen, inzet van duurzame bronnen en, tenslotte, een zo efficiënt mogelijke omzetting van primaire energie in warmte en kracht. Die klimaatambities betekenen een fors lagere energieprestatie.

Onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Dit houdt in dat het streven is naar een evenwicht tussen de 3 P's: People (sociale component), Planet (ecologie en milieu) en Profit (economie). Voor gebruikers levert duurzaamheid een hoog kwalitatieve leefomgeving door verhoging comfort, veiligheid en gezondheid. Het levert tevens kostenbesparing op én het is goed voor het milieu.

In het bestemmingsplan zullen ruimtelijk relevante maatregelen worden beoordeeld zoals zongericht bouwen, Warmte Kracht Koppeling al dan niet gecombineerd met Koude-Warmte opslag, aansluiting Warmtenet of anderszins genoemd in de NVN 7125 (Energie Maatregelen gebied).

De initiatiefnemer dient hiervoor een onderzoek naar de optimale energie infrastructuur aan te leveren: richtinggevend hierbij is een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van 8,5.

Bij de omgevingsvergunning zal worden getoetst aan de dan geldende EPC.



## 5.9 Afvalinzameling

Uitgangspunt met betrekking tot de inzameling van afval is dat de eigenaren/exploitanten/gebruikers van het vastgoed zelf de inzameling van het bedrijfsafval organiseren en contracteren. Dat geldt voor zowel het Jaarbeurspleingebouw en Leeuwensteyn als voor de Jaarbeurspleingarage. Daarover kan overigens ook een overeenkomst met de gemeentelijke dienst Stadswerken worden gesloten. De inzameling van afval in de openbare ruimte (bijv. het legen van de prullenbakken op het plein en het verwijderen van zwerfafval) is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

## 5.10 Inrichting en onderhoud (openbare) ruimte

### 5.10.1 Inrichting openbare ruimte

Uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte in het Stationsgebied is het Referentiekader Openbare Ruimte dat in 2005 is vastgesteld.

### 5.10.2 Onderhoud openbare ruimte

Het Jaarbeursplein vormt het verbindende element tussen de gebouwen in fase 1 van het Van Sijpesteijnkwartier. In de notitie "Toekomstig beheer Stationsgebied" (definitieve versie, d.d. 5 februari 2013) is het Jaarbeursplein benoemd als openbare ruimte. Onder openbare ruimte wordt daarbij verstaan buitenruimte die voor iedereen vrij toegankelijk is, een openbaar karakter heeft en waar dagelijkse activiteiten plaatsvinden. Onder semi-openbare ruimte wordt verstaan ruimte die voor iedereen toegankelijk is, maar is geprivatiseerd. In het Stationsgebied betreft dit bijvoorbeeld Hoog Catharijne en de Stationshal. De semi-openbare ruimte kan delen van de dag en/of nacht afgesloten zijn. De betreffende (grond)eigenaar is verantwoordelijk voor het beheer van de semi-openbare ruimte.

De gemeente Utrecht is in principe grondeigenaar van de openbare ruimte in het Stationsgebied en verantwoordelijk voor het beheer daarvan. Dit houdt in dat de gemeente zelf de openbare ruimte beheert of opdracht geeft tot beheer. Wanneer daarover geen andere afspraken worden gemaakt dan is dat ook voor het Jaarbeursplein het geval. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is de beheerder van de traminfrastructuur die loopt door fase 1 van het Van Sijpesteijnkwartier. Wanneer (delen van) de gebouwen in fase 1 van het Van

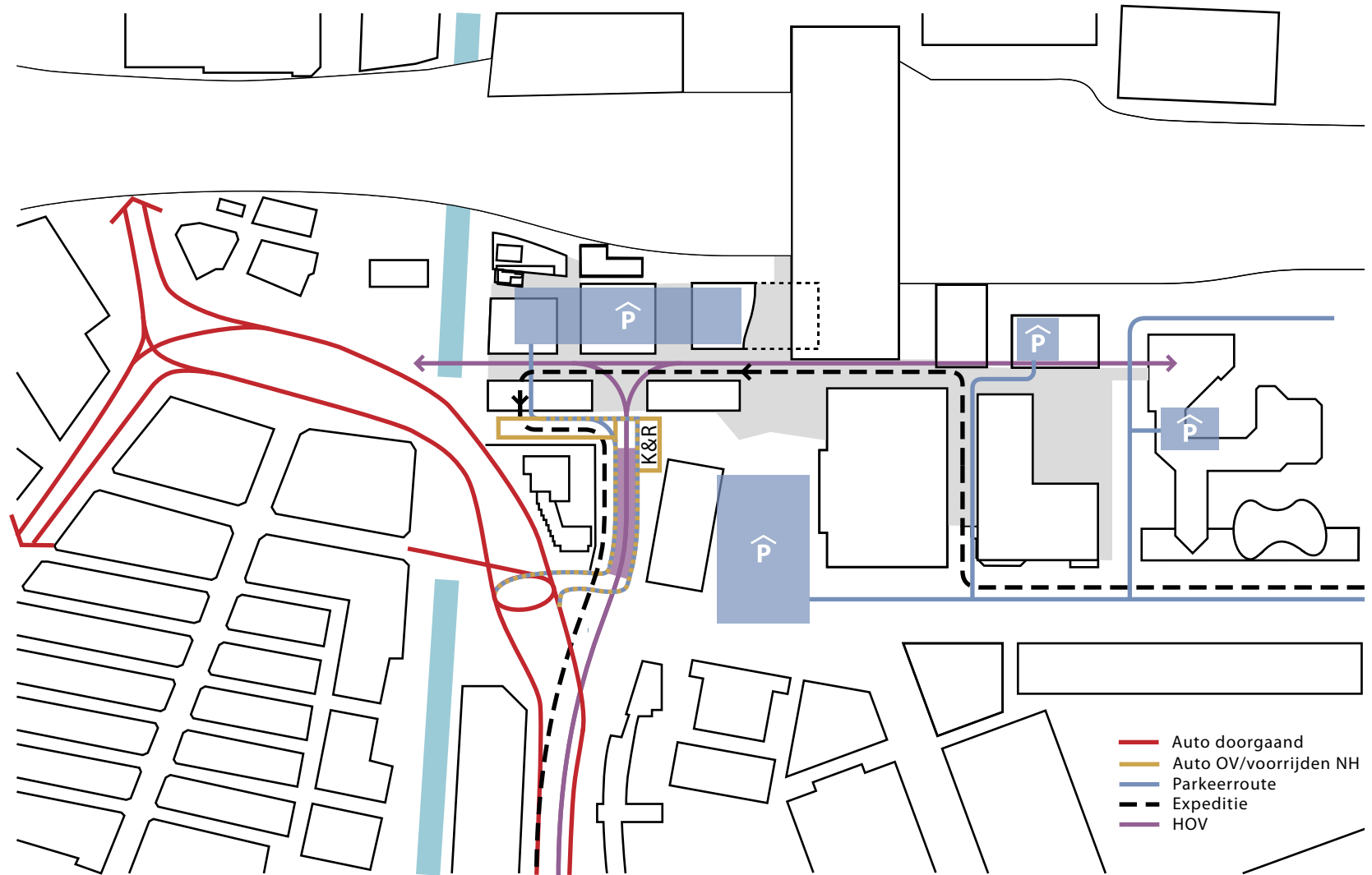
Sijpesteijnkwartier een semi-openbaar karakter krijgen dan valt het beheer en onderhoud daarvan onder de verantwoordelijkheid van de betreffende eigenaren.

Het onderhoud van de openbare ruimte heeft als focus schoon, veilig en functioneel. Uitgangspunt voor het onderhoud van openbare ruimte in het Stationsgebied is het gemeentelijke "Kwaliteitsinstrument voor onderhoud van de openbare ruimte". Dit Kwaliteitsinstrument kent een indeling van 4 tot en met 8. De onderhoudskwaliteit van de Utrechtse binnenstad (incl. het huidige Stationsgebied) ligt op niveau 7, en daarmee hoger dan in de rest van de stad. In het Referentiekader Beheer (2005) maakt fase 1 van het van Sijpesteijnkwartier volledig onderdeel uit van het zogenaamde 'verblijfs- en transferegebied'. Het ambitieniveau voor de onderhoudskwaliteit van dit verblijfs- en transferegebied is niveau 8, het hoogst mogelijke kwaliteitsniveau binnen het gemeentelijke Kwaliteitsinstrument. In het voorjaar van 2013 wordt het College van B&W gevraagd de extra financiële middelen beschikbaar te stellen die nodig zijn om fase 1 van het Stationsgebied in de toekomst te kunnen beheren op het kwaliteitsniveau zoals vastgelegd in het Referentiekader Beheer.

Over het beheer door de gemeente van openbare ruimte boven of onder bouwtechnische constructies of voorzieningen in beheer bij anderen dienen aparte beheerafspraken gemaakt te worden met de gemeentelijke dienst Stadswerken. Een voorbeeld daarvan in fase 1 van het Van Sijpesteijnkwartier is de ondergrondse parkeergarage met het bovengelegen Jaarbeursplein. Het opstellen van een beheerovereenkomst tussen de eigenaar/exploitant van de garage en de gemeente als beheerder van de openbare ruimte ligt daarbij voor de hand.

# 6. Bijlage

Bereikbaarheid na fase 1





[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht

**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

**Telefoon** 030 - 286 00 00

**Fax** 030 286 02 35

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