



Overzicht publieksreacties

Stedenbouwkundig Plan Van Sijpesteijnkwartier en Integraal VO Jaarbeursplein

NR	Opmerking	Reactie
1	<p>Met interesse volg ik alle plannen en de uitvoering als dagelijkse reiziger in het gebied.</p> <p>Mooi ontwerp. Prima dat ook het Leeuwenstijengebouw vervangen kan worden. Vandaag heb ik op het Jaarbeursplein rondgekeken en vraag me af of jullie ook niet iets moeten doen aan de gevel van het jaarbeursgebouw. Ingang theater is mooi, maar daar boven straalt geen sfeer uit.</p> <p>Succes en veel plezier met het uitwerken van de plannen.</p>	<p>Dank voor de positieve reactie.</p> <p>De gemeente staat positief tegenover verbeteringen van de uitstraling van gebouwen rondom het Jaarbeursplein. Initiatief hiertoe zal genomen moeten worden door de desbetreffende eigenaars, in dit geval Jaarbeurs Utrecht. Voor zover bekend zijn hier nu geen plannen voor.</p>
2	<p>Ik stel voor van het Jaarbeurspleingebouw een hoogwaardige appartemententoren met grote woningen (140+m2) te maken, en dus geen kantoorblok. Dit met beperkt beslag om het grondoppervlak zodat het plein zo groot mogelijk wordt.</p>	<p>Bedankt voor uw suggestie. De gemeente sluit de mogelijkheid om op deze locatie gedeeltelijk woonprogramma te realiseren niet uit. De goede centrale ligging en de directe nabijheid van openbaar vervoer en uitvalswegen maken van het Jaarbeursplein een A-locatie, vooral voor kantoren. De opbrengsten daarvan zijn belangrijk om verbeteringen en ingrepen in de openbare ruimte en infrastructuur te kunnen financieren. Dus alleen woningen is financieel waarschijnlijk niet haalbaar. Of het gebouw nu overigens wordt ingevuld met wonen of werken heeft geen invloed op de omvang van het gebouw en hiermee het ruimtebeslag op het Jaarbeursplein.</p>
3	<p>Op grond van het masterplan/referendumuitslag 2002 verwacht ik een integrale oplossing voor het gebied, inclusief Westpleintunnel. Het lijkt er nu op dat die laatste, voor de gebiedskwaliteit noodzakelijke oplossing op de lange baan is geschoven. De oplossing voor een geplande vastgoedontwikkeling die het SP Sijp nu is, leidt zonder Westpleintunnel tot een eindresultaat dat dicht bij de door de bevolking ongewenst verklaarde Visie 1 komt te liggen. Kortom: Westpleintunnel niet uitstellen, dan wel met een integrale oplossing komen is mijn advies</p>	<p>De scope van het Stedenbouwkundig Plan Van Sijpesteijnkwartier betreft het Jaarbeursplein, de parkeergarage, en de omliggende kantoorgebouwen. De verdere uitwerking van het Westplein en omgeving behoort tot fase 2 van het stationsgebied. In samenwerking met bewoners van Lombok zijn al wel een drietal visies uitgewerkt voor het Westplein en de aansluiting op Lombok, rekeninghoudend met de ontwikkelingen in het Van Sijpesteijnkwartier en het overige stationsgebied. Voor wat betreft fase 2 van het stationsgebied (Westplein, Van Sijpesteinkwartier fase 2, Jaarbeursterrein): momenteel wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het uitwerken van een structuurvisie. Deze structuurvisie zal naar verwachting eind 2014 worden vastgesteld.</p>
4	<p>Ondergetekende wil u smeken route 66 nabij het centraal station niet op te heffen. Voor heel veel veteranen die zwaar getraumatiseerd zijn is het een veilig baken. Velen maken gebruik van route 66 om even op adem te komen tijdens een reis of om even rust en veiligheid te vinden. Ook ik ben een veteraan die niet zonder route66 kan. Laat ons als veteraan niet in de steek en help ons om dit te</p>	<p>We hebben begrip voor het feit dat de Diner 66 voor de veteranen een belangrijke ontmoetingsplek is. Echter, voor de aanleg van de parkeergarage is het noodzakelijk dat de diner weg moet. Gemeente is hierover al sinds 2009 met de exploitant van Diner66 in gesprek en inmiddels heeft ook de rechter over deze zaak een uitspraak gedaan.</p>

	<p>behouden. Zonder route66 is voor veel veteranen het reizen onmogelijk. En worden we nog meer geïsoleerd van de maatschappij. Dit hebben wij als veteranen uit alle hoeken van het land toch niet verdient.</p>	<p>Door gebrek aan fysieke ruimte in het gebied tijdens de bouwerkzaamheden is het ook niet mogelijk de diner een andere locatie aan te bieden. De sloop van de Diner 66 zal zo lang mogelijk uitgesteld worden, totdat de plek echt nodig is voor de aanleg van de garage. We hopen van harte dat de exploitant in de tussentijd een nieuwe locatie kan vinden.</p>
5	<p>Ik ben als omwonende tegen onnodige auto's over de van Zijstweg en duizenden extra parkeerplaatsen in het stationsgebied.</p> <p>Ik pleit ervoor dat de gemeente en de Jaarbeurs meewerken aan een alternatieve optie: de Oost-West omklap en parkeren aan de westkant van het Merwedekanaal.</p>	<p>In het door de gemeenteraad goedgekeurde Masterplan Stationsgebied is afgesproken dat het westelijk stationsgebied via de Van Zijstweg wordt ontsloten en het oostelijk stationsgebied via Graadt van Roggenweg–Daalsetunnel. Dit om overbelasting en milieuproblemen op de Graadt van Roggenweg te voorkomen. De nieuwe gebouwontwikkelingen in het Stationsgebied zullen tot extra parkeervraag leiden, dat is onvermijdelijk. Zowel vanuit publiekrechtelijke optiek als vanuit beleggingsoptiek is het belangrijk dat het parkeren in de directe nabijheid van de gebouwen kan worden opgelost; de westkant van het Merwedekanaal is daarvoor geen optie. Door het hanteren van strenge parkeernormen en te sturen op gebiedsgerichte oplossingen wordt de parkeervraag zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast zorgt het invoeren van verkeersknips er voor dat het doorgaande verkeer verdwijnt en dat alleen bestemmingsverkeer resteert.</p>
6	<p>Het nieuwe Jaarbeursplein moet volgens de plannen uitstralen een ontmoetingsplein te zijn.</p> <p>Daarnaast bestaat de kans om Lombok beter op het centrum te laten aansluiten. Lombok zou met haar eigen veelzijdigheid en karakter een toegevoegde waarde en uitbreiding kunnen zijn van het centrum. Daarnaast zou dit kunnen leiden tot een economische impuls voor (de ondernemers en huizenbezitters in) Lombok.</p> <p>Van boven op de grote trappen die een dominerend onderdeel van het plan zijn, ontstaat tussen de gebouwen door een zicht op de nieuwe moskee aan de kop van Lombok. Het geeft het plein een extra grootstedelijk karakter en toont de veelzijdigheid van de stad. Bovendien ontstaat een visuele aansluiting op Lombok. In het ontwerp is een schets voor een nieuw gebouw ter plaatse van het huidige Leeuwensteyngebouw opgenomen. Door de vormgeving blokkeert dit gebouw precies het zicht op de moskee.</p> <p>Misschien kunt u hier (ondanks de uitdagingen rond windvorming) bij de verdere planvorming rekening mee houden, en in het ontwerp een zichtlijn toevoegen richting de Kop van Lombok.</p>	<p>Met het stedenbouwkundig plan Van Sijpesteijnkwartier willen we verschillende zichtlijnen veilig stellen: in de eerste plaats een helder zicht vanaf de Stadscorridor (het fietspad langs de Leidsche Rijn) naar de toegang van de fietsenstalling van Stationsplein West en de trappen naar de stationshal. Daarnaast vinden we de zichtrelatie tussen tramhalte en trappen (en omgekeerd) belangrijk. Het mogelijke zicht vanaf de trappen richting Lombok (moskee), voor zover überhaupt al mogelijk, wordt door de geboden uitbreidingsruimte van het Leeuwensteyngebouw inderdaad verder beperkt. Het bieden van de mogelijkheid van een interessanter gebouw met een groter potentieel volume moet hier o.i. zwaarder wegen dan mogelijkheid tot zicht op de moskee.</p>
7	<p>De plannen zien er mooi uit. Maar wanneer de kiss en ride en de ingang van de parkeergarage aan de Croeselaan komt dan wordt de van zijstweg een hoofdweg. Nu al wordt daar veel verkeer over geleid, en op deze manier zal dat alleen nog</p>	<p>Er komen twee locaties voor kiss and ride: bij het Beatrixgebouw en bij de tramhalte. Door een verkeersknip te maken op het Jaarbeursplein ontstaat een autovrij plein, maar het zorgt er ook voor dat het doorgaande verkeer van de</p>

	<p>maar meer worden. Daarnaast zal ook het avond verkeer toenemen ivm halen en brengen van mensen. Gezien de fly over die door de gemeente is aangelegd is het helemaal niet logisch dat het verkeer juist aan de andere kant de parkeergarage in moet. Mijn inziens wordt op deze wijze een nieuwe verkeersader gemaakt die juist de rust van het plein behoort te benadrukken. Een mooie haven wordt nu totaal niet verbonden met het jaarbeursplein wat mijn inziens juist een versterking van de wederzijdse zou zijn geweest. Wellicht is het zelfs mogelijk om al het verkeer ondergronds te laten rijden waardoor een bijzonder rustig terrein ontstaat.</p>	<p>Croeselaan gaat. Daarmee wordt de Croeselaan minder druk. Verkeer wordt bij het 24 Oktoberplein en Overste den Oudenlaan gesplitst: verkeer richting westelijk stationsgebied wordt via de Van Zijstweg en Croeselaan geleid, verkeer naar het oostelijk stationsgebied via de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel.</p> <p>Het ondergronds brengen van het verkeer op deze plek is geen beleidsvoornemen van de gemeente.</p>
8	<p>Opmerking Leeuwesteijn: houdt goed rekening met zichtas vanaf verhoogde stationsplein West naar Lombokplein cq Ulu-moskee. Laat de nieuwbouw (WTC) in de bestaande bebouwingscontour of maak een overkluizing waardoor deels onder het gebouw door gekeken kan worden. Op pagina 19 is deze zichtas wel opgenomen maar verzoek om met de beoogde bebouwing daar dan ook rekening mee te houden. In de randvoorwaarden van de bouwvelop voor Leeuwesteijn kan de zichtas beter gedefinieerd worden door de zichtas te benoemen vanaf het verhoogde plein. Dat betekent dat de extra ruimte ten westen van het gebouw pas vanaf de 5e of 6e verdieping kan 'uitdijen'. Goed dat de overstekken niet gemaakt worden met kolommen.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 6.</p>
9	<p>Jaarbeurspleingebouw: kan hier ook woonprogramma in gerealiseerd worden? En zo ja; kan dat worden bijgesteld gelet op de dalende vraag kantoorruimtes?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 2.</p>
10	<p>Veel deelgebieden zijn van elkaar afhankelijk en grijpen in elkaar. Verzoek om rekening te houden met een prettige logische hoofdnetfietsroute van de Leidsekade naar de nieuwe fietsenstalling onder stationsplein West & de stadscorridor naar de binnenstad. Maak een nieuwe – tijdelijke – fietsroute over het Westplein die rechtstreeks aantakt als een 'Verlengde Kanonstraat' ten noorden van het NH-hotel op de kruising met de van Sijpesteijnkade.</p>	<p>Het is de bedoeling om de Leidsekade in de toekomst zo gunstig mogelijk aan te sluiten op de fietsstructuur richting Croeselaan en westelijk en oostelijk Stationsgebied. De mogelijkheden voor een tijdelijke zo gestrekt mogelijke fietsverbinding van de Leidsekade naar de Sijpesteijnkade worden bestudeerd en uitgewerkt na het besluit van het college en de raad over de ondertunneling van het Westplein.</p>
11	<p>Ik heb bezwaar tegen een extra ontsluiting van de parkeergarage aan de kant van de Graadt van Roggenweg omdat dit voor extra verkeer zorgt op de toch al overbelaste weg. Bovendien kan deze ingang de realisatie van een westpleintunnel belemmeren. Maak inrit garage jaarbeurspleingebouw ook via de jaarbeurspleingarage toegankelijk, dus via Croeselaan. Wees zuinig op de schaarse openbare ruimte en voorkom meerdere stedenbouwkundig onwenselijke gaten en obstakels in de grond.</p>	<p>De in- en uitrit van de parkeergarage komt aan de Croeselaan ter hoogte van het Beatrixgebouw. Dat is een uitgangspunt. In het SP wordt een mogelijk toekomstige ontsluiting van het Jaarbeurspleingebouw via de Graadt van Roggenweg niet onmogelijk gemaakt. Hiervoor zijn nu nog geen concrete plannen. Uitvoering hiervan is ook zeer complex vanwege de kabels en leidingen in de Croeselaan.</p>
12	<p>Westpleintunnel: met deze uitwerking van het van Sijpesteijnkwartier wordt nogmaals het signaal gegeven dat een tunnel nodig is om het IPvE FO uit te voeren met een tunnel onder de doorgetrokken Leidsche Rijn.</p>	<p>De uitwerking van het Westplein en de aansluiting op Lombok maken geen onderdeel van de scope van het SP en het integraal VO.</p> <p>Zie ook beantwoording bij vraag 3</p>

13	Besteed aandacht aan de blinde gevel van het NH-hotel naast de tijdelijke eindhalte tram. eis dat de nieuwe gevel van het jaarbeursplein gebouw goed akoestisch wordt ontworpen zodat dit het geluid voor evenementen ten goede komt.	Gemeente staat positief tegenover verbeteringen aan het NH-hotel. Het initiatief hiervoor moet evenwel van de eigenaar, Breevast, en/of het hotel zelf komen. Uw aanbeveling voor de gevel zullen wij meegeven aan de ontwerper/ontwikkelaar van het Jaarbeurspleingebouw.
14	Maak niet alleen referenties met andere pleinen maar ontwerp met de mens en de activiteiten centraal. De pleinen op de Zuidas zijn heel anders omdat er andere functies aan grenzen. Programmeer daarom ook woningen aan het Jaarbeursplein. Zorg ook dat er andere niet-woonfuncties dan kantoren in de plint kunnen (bv maatschappelijke dienstverlening). Limiteer het aantal grote horecazaken. Maak het plan flexibel zodat bijvoorbeeld ook horeca of een fitnesscentrum / wellness boven in de jaarbeurspleingarage kan.	De vergelijking met de Zuidas gaat niet over het plein, maar over de maat van de gebouwen en de plint die daarbij hoort. Deze plint zou volgens ons inderdaad met zoveel mogelijk kleine eenheden met plintfuncties gevuld kunnen worden. Dit kunnen naast commerciële ook maatschappelijke functies zijn. We zullen dit in het bestemmingsplan gaan meenemen. In het bestemmingsplan nemen we ook de mogelijkheid mee om in het Jaarbeurspleingebouw woningen of leisure te maken. Beide onderwerpen worden in het Stedenbouwkundig Plan beschreven. Echter momenteel gaan we uit van kantoren, met name vanwege de opbrengstpotentie daarvan.
15	Complimenten met het doorzetten en vasthouden van de hoge kwaliteitsambitie voor het Jaarbeursplein. Houdt ajb het Jaarbeursplein ook toegankelijk voor fietsroutes.	Er komt een fietspad over het Jaarbeursplein als ontsluiting voor de fietsenstalling onder Stationsplein West.
16	De plek van vervangend treinvervoer ligt wel erg ver weg van het station. Kan dit niet gewoon op het nieuwe of tijdelijke busstation?	Het busstation aan de westzijde biedt onvoldoende capaciteit om niet gepland treinvervangend busvervoer op de te vangen. Daarom is er gezocht naar een andere locatie binnen redelijke loop afstand tot het station.
17	Zorg dat de kunst, objecten, fontein etc hufterproof zijn.	Wordt meegenomen, uitwerking volgt in DO.
18	Maak de bestrating niet alleen mooi maar ook goed te onderhouden zodat het lang mooi blijft.	Wordt meegenomen, uitwerking volgt in DO.
19	Maak van het water element bij de ingang van de parkeergarage midden op het plein een podium. Zorg dat de faciliteiten voor het opzetten van een volwaard podium aanwezig is.	Het water element is zo ontworpen dat het inderdaad als podium kan worden ingezet. De noodzakelijke faciliteiten worden in het DO verder uitgewerkt.
20	Reserveer een ruimte voor evenementen in de parkeergarage zodat artiesten vanuit de in-uitgang parkeergarage midden op het plein gemakkelijk op het podium kunnen komen.	Goed aandachtspunt voor het DO.
21	Maak ook ruimte voor terrasjes aan de westzijde van het jaarbeursplein; avondzon! Deze terrasjes staan wel ingetekend in het concept voorontwerp plein.	Zowel aan de west en zuidzijde is ruimte beschikbaar voor terrassen. Aan westzijde is minder ruimte beschikbaar ivm doorgaande fietsroute die direct aansluit op de entree van de fietsenstalling.
22	Maak de groenstrookjes verhoogd zodat ze niet meteen kapot worden gelopen en je op de rand kunt zitten.	Is in het ontwerp opgenomen, was niet te zien op de documenten die zijn verstrekt aan het publiek.
23	Zorg ervoor dat het plan flexibel genoeg is om toekomstige ontwikkelingen (maatschappelijke/ economische/juridische etc.) gemakkelijk te kunnen volgen. Het plan is nu onvoldoende flexibel. Het gebrek aan private kantoorontwikkelingen	Het stedenbouwkundig plan biedt de kaders waarbinnen marktpartijen kunnen ontwikkelen. Er is gezocht naar flexibele kaders waarbinnen kantoorontwikkelingen (met commerciële plint) mogelijk zijn. De plannen

	in de stationsomgeving is een slecht voorteken voor de ontwikkelkansen van een kantoorgebouw (en parkeergarage) op het jaarbeursplein. Het plan is een dictaat voor de markt en de vraag is of de markt dit plan, (zeker in de huidige tijd) wil realiseren.	zullen pas geëffectueerd worden op het moment dat een marktpartij bereid is te investeren in nieuwbouw op deze locatie. Binnen de stad is de prioriteit voor nieuwe kantoorlocaties gelegd bij het stationsgebied
24	Mijn advies: zorg ervoor dat de parkeergarage ook een uitgang kan krijgen naar de Graadt van Roggenweg. Dit zou voor de exploitatie van deze garage wel eens een veel betere ontsluiting kunnen zijn. Bovendien, een tweede uitgang van de parkeergarage is aan te bevelen om in het geval er een stremming is op de Van Zijstweg het Jaarbeursplein bereikbaar te houden. Mogelijk kan een andere in-/uitgang van de parkeergarage er bovendien voor zorgen dat de Van Zijstweg niet van extra rijstroken behoeft te worden voorzien. Als daarnaast verkeer dat via de fly-over op het 24-okt-plein de stad binnenkomt rechtstreeks de parkeergarage in kan rijden en niet om hoeft te rijden via de Van Zijstweg beperkt dit bovendien de uitstoot van fijnstof in de stad	De parkeergarage krijgt een ontsluiting aan de Croeselaan aan de zuidzijde van het plein. Door een verkeersknip te maken op het Jaarbeursplein ontstaat een autovrij plein, maar het zorgt er ook voor dat het doorgaande verkeer van de Croeselaan gaat. Daarmee wordt de Croeselaan minder druk. Verkeer wordt bij de Overste den Oudenlaan gesplitst: verkeer richting westelijk stationsgebied wordt via de Van Zijstweg en Croeselaan geleid, verkeer naar het oostelijk stationsgebied via de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel. Een ontsluiting vanaf de Graadt van Roggenweg lijkt vooralsnog niet opportuun ivm mogelijke ontwikkelingen van het Westplein, maar wordt niet uitgesloten.
25	Zorg er daarnaast voor dat in het bestemmingsplan ook wonen (in de bovenste lagen) van het toekomstig gebouw op het jaarbeursplein mogelijk is. Dit is wellicht niet het economisch meest voordelige scenario, maar zorgt wel voor meer levendigheid op het Jaarbeursplein na kantoorsluitingstijden. De maatschappelijke baten van het mengen van functies moeten in de (grond)exploitatie een plaats krijgen naast de grondopbrengsten.	Bedankt voor uw suggestie. Gemeente sluit de mogelijkheid om op deze locatie gedeeltelijk woonprogramma te realiseren niet uit (zie ook antwoord op vraag 2).
26	Pas eergisteren hoorde ik via via van deze mogelijkheid om in te spreken, weet u zeker dat u alles hebt gedaan om omwonende te informeren?	De informatieavond en de mogelijkheid tot geven van een reactie is gecommuniceerd via: CU update (dit is een advertentie in het Stadsblad en andere huis-aan-huisbladen van omringende gemeenten), Facebook, twitter en site van de gemeente Utrecht, een spandoek op het Jaarbeursplein, een digitale nieuwsbrief van het Stationsgebied en een mail naar de stakeholders. Indien u zich wil aanmelden voor de digitale nieuwsbrief kunt u dat doen via de website www.cu2030.nl .
27	Het is jammer te constateren dat alle aandacht uitgaat naar het creëren van vele honderden parkeerplaatsen (en daarmee aanmoedigen van het autogebruik) terwijl het Jaarbeursplein naast het Centraal Station ligt.	De gemeente stimuleert het gebruik van openbaar vervoer en bouwt ook geen extra parkeerplaatsen rondom het station. Tot 1 januari 2012 was de oude Jaarbeurspleingarage nog in gebruik. Deze garage had circa 1020 parkeerplaatsen. De nieuwe ondergrondse parkeergarage komt mede ter vervanging van de oude garage en zal 800 tot maximaal 1000 parkeerplaatsen hebben. Er komen dus minder parkeerplaatsen voor meer gebruikers (door toevoegen van vastgoed).
28	Hoe gaat u al die auto's bij de parkeergarage krijgen? Jammer genoeg lees ik daar niets over (al kan ik het antwoord helaas wel raden).	Route vanuit de parkeergarage loopt via de Croeselaan, Van Zijstweg, Overste de Oudenlaan naar 24 Oktoberplein de stad uit
29	Het IPvE is vastgesteld in 2009. Houdt u rekening met ontwikkelingen tussen 2009	Uiteraard zijn de plannen gebaseerd op het huidige gemeentelijke beleid en

	<p>en 2013? In het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht bijv. (dec. 2009) staat bijv. dat de Van Zijstweg uitgebreid moest worden naar 2x2. Inmiddels is de Gemeenteraad daar niet meer zo zeker van. Hopelijk staart u zich niet blind op besluiten die in het verleden genomen zijn. Laat de gemeente eerst maar eens aantonen hoe zij gaat voldoen aan de strengere lucht- en geluidsnormen, daar lezen wij als burgers niets over.</p>	<p>zullen de uitwerkingen moeten voldoen aan de geldende kaders.</p>
30	<p>Kortom, heb het lef om dit gebied zo veel mogelijk als kan autovrij te maken en laat u niet regeren door de economische belangen van de Jaarbeurs.</p>	<p>Door het ondergronds brengen van het parkeren onder het plein en het aanbrengen van een verkeersknip in de Croeselaan wordt het Jaarbeursplein geheel autoluw gemaakt.</p>
31	<p>Het is goed dat de gemeente nieuwe plannen maakt voor de westzijde van het station en de omgeving van het Jaarbeursplein. Deze moeten in haar woorden de functie krijgen van visitekaartje en entree van de westzijde van de stad. Ook is het goed dat de gemeente hierbij nadrukkelijk kijkt naar zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van dit gebied. Onlosmakelijk hieraan verbonden is de leefbaarheid van de wijken, gelegen direct aan/rondom bovengenoemd gebied, is ons geval Parkhaven, de Veilinghaven en de Fentener van Vlissingenkade.</p>	<p>De bereikbaarheid van het gebied en de directe verkeerskundige gevolgen voor de omliggende wijken hebben onze aandacht en worden meegenomen in de afwegingen.</p>
32	<p>Wanneer de gemeente (ondanks veel leegstand op andere locaties) kiest voor meer nieuwe kantoren in dit gebied vermeerderd dat eveneens het autoverkeer over de Van Zijstweg; wij zijn dus niet voor nog eens vele duizenden meters BVO nieuwe kantoorruimte. Als dat wel gebeurt, moet ons inziens het aantal parkeerplaatsen sterk beperkt worden: de kantoren liggen immers direct naast het Centraal Station!</p>	<p>Voor de kantoorontwikkelingen gelden strenge parkeernormen; daar waar elders in de stad bandbreedtes worden gehanteerd is in het stationsgebied de maximum parkeernorm gelijk aan de minimum. Verder kiest de gemeente met de Jaarbeurspleingarage voor een gebiedsgerichte benadering; de garage wordt optimaal benut door dubbelgebruik. Dat wil zeggen, overdag doordeweeks wordt de garage gebruikt voor de omliggende kantoren en 's avonds en in het weekend wordt de garage gebruikt voor uitgaanspubliek en winkelend publiek. De garage wordt dus ook niet groter dan de oude Jaarbeurspleingarage (1020 plekken), namelijk 800-1000 plekken.</p>
33	<p>De geplande ingang van de Jaarbeurspleingarage is via de Van Zijstweg/Croeselaan; wij pleiten voor een ingang via de Graadt van Roggweg. Dat is ook logisch gezien de fly-over bij het 24 Oktoberplein en scheelt omrijden en dus autokilometers. De Van Zijstweg wordt in de toekomst immers al veel drukker vanwege 240.000 BVO aan kantoren, nieuwe woningen, de Megabioscoop, plannen van de Jaarbeurs met P3 en niet te vergeten 1800 bussen per dag. Wanneer de gemeente ook maar enigszins de mogelijkheid heeft deze verkeersdruk te verlagen door wat er mogelijk is via de noordzijde te ontsluiten, moet ze die kans grijpen.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 24</p>
34	<p>In de plannen ligt veel nadruk op de menselijke maat, de human scale. Wij wensen een menselijke maat voor de belangrijkste drukke weg die voor de ontsluiting van dit gebied moet zorgen, maar die in even belangrijke mate de leefbaarheid van onze wijk bepaalt. Lucht en geluid zijn niet alleen belangrijk voor</p>	<p>De effecten van de nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied en de effecten daarop op de direct omliggende wijken hebben onze aandacht en worden meegenomen in de verkeersonderzoeken die lopen voor de ontwikkelingen van de toeleidende wegen zoals de Overste den Oudenlaan en de Van Zijstweg.</p>

	de bewoners, bezoekers en kantoorwerkers rond het Jaarbeursplein, maar ook voor de bewoners rond de aanvoerwegen daar naar toe.	
35	<p>Gemeente en bewoners moeten voorkomen dat de Van Zijstweg het afvoerputje wordt van het gebied rond het Jaarbeursplein. Dat kan door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de plannen voor grootscheepse nieuwbouw van kantoorruimte naar beneden bij te stellen - het Holland Casino te laten staan waar het nu staat: dit scheelt 1 miljoen autorijdende bezoekers per jaar! Bekend is immers dat casino bezoekers vooral met de auto komen - druk op de Jaarbeurs te blijven uitoefenen te kiezen voor een Oost-West omklap en parkeren van bezoekers aan de Westkant van het Merwedekanaal - in het algemeen de kansen en aantrekkelijkheid van het gebied Parkhaven, Veilinghaven en Merwedekanaal (Utrecht waterstad) te zien en nadrukkelijk te betrekken in de eigen visie visitekaartje van de westzijde van de stad. - Door duidelijk te kiezen voor voetgangers- en fietsbereikbaarheid in plaats van autobereikbaarheid in dit gebied: een groot trein- en busstation ligt immers naast de deur! 	<p>De voorgestelde visie op het zorgvuldig omgaan met de van Zijstweg wordt gedeeld. Dit gebied behoort immers tot het nieuwe centrumdeel van de binnenstad. Het is belangrijk dat de verkeersbehoefte en daadwerkelijke programmarealisatie steeds zorgvuldig op elkaar worden afgestemd. Tegelijkertijd speelt de huidige problematiek van verkeersopstopping rond de Jaarbeurs, welke als een groot probleem wordt ervaren. De uitkomst van deze afweging en consequenties voor de van Zijstweg valt echter buiten het kader van dit stedenbouwkundig plan.</p>
36	Daarnaast moeten de wijken grenzend aan het Jaarbeursplein (Parkhaven, Veilinghaven en Fentener van Vlissingenkade) goed bereikbaar blijven voor fietsers en voetgangers via goede en aantrekkelijke routes. De Jaarbeurs mag geen obstakel zijn.	Het Jaarbeursplein en omliggende wijken worden goed ontsloten voor fietsers, dit geldt ook voor de aangrenzende fietsenstalling onder Stationsplein West.
37	Tenslotte pleiten wij voor behoud van de historische panden aan de Van Sijpesteijnkade	De historische panden aan de Van Sijpesteijnkade maken geen onderdeel uit van deze planontwikkelingen.
38	Hoe sluit de tramhalte aan op het Jaarbeursplein, is de halte onderdeel van het plein of juist niet?	De halte wordt een onderdeel van het plein. Daarom krijgt het plein een verlengde Z-vorm. Ook is er vanaf Stationsplein West een zichtlijn naar de tramhalte. Vanaf het moment dat de tramhalte wordt omgebouwd naar een lage vloerhalte zal het maaiveld doorlopen en zal de tramhalte ook onderdeel zijn van het plein.
39	Ligt de ontsluitingsweg/keerlus niet te dicht naast de tramhalte, en waar staan de taxi's	De taxi's staan op de daarvoor aangewezen taxistandplaatsen naast de rijbaan. In het VO van het Jaarbeursplein is het definitief ontwerp van de tramhalte ingepast. Daarin is sprake van een tramhalte met naastgelegen rijbanen, parkeervakken met uitstapstrook, fietspad en een trottoir.
40	Gaan taxi's hier de trambaan op, nee toch???	Hierover is nog discussie. Er is een afspraak op stedelijk niveau dat taxi's gebruik mogen maken van busbanen (zolang deze geen directe toegang hebben tot de busstations). Er is hier sprake van een gecombineerde tram/ busbaan. Gesprekken over al dan niet medegebruik van taxi's lopen nog.

41	Aan de kop van de halte zit een lastige kruising met het wegverkeer: expeditieverkeer kan deze bocht niet maken	Expeditieverkeer wordt afgewikkeld via de Mineurslaan. De bochtstralen rondom de tramhalte zijn geschikt voor enkele bussen en vrachtwagens.
42	Bomen op de tramhalte werkt volgens mij niet.	Het plaatsen van bomen rond de tramhalte volgt uit het definitief ontwerp (tijdelijke eind)halte voor de tram Verlengde Graadt van Roggeweg. Dit is zowel door de gemeente als door de BRU vastgesteld.
43	Blz 15: De vormgeving van de kruising van de parallelwegen op het Jaarbeursplein noordzijde met de doorsteek Cranenborgh betekent een forse slinger voor de bussen van de lijnen 5, 7 en 26 die dit moeten gaan doen. Het is niet duidelijk of de busweging van de bussen naar busstation West buiten het profiel van vrije ruimte (PVR) van een tram vanuit de andere richting kan blijven. Is dit verkeerskundig getoetst en betekent dit niet een te groot discomfort voor reizigers (twee krappe tegengestelde bogen achter elkaar)?	Het ontwerp van de tram en busbaan is geen onderdeel van het ontwerp voor het Jaarbeursplein. In dit ontwerp is het definitief ontwerp van de tram opgenomen ter beeldvorming. De koppeling van de busbaan naar Mineurslaan is meegenomen in het ontwerp van de Mineurslaan. En daarin zijn de bochtstralen en PVR verkeerskundig getoetst. De inpassing is overigens wel een belangrijk punt van aandacht waarover te zijner tijd met de BRU overleg zal worden gevoerd.
44	Blz 15: Dit ontwikkelkader Mineurslaan houdt nog rekening met haltering van de tram aan de westzijde. Dit is achterhaald (Collegebesluit). Er dient rekening gehouden te worden met VO Busstation West conform de ingediende VTW conform diverse APS/GUO-besluiten.	Het VTW voor het busstation west is formeel nog niet vastgesteld. In dit ontwerp is het definitief ontwerp van de tram opgenomen ter beeldvorming. De koppeling van de busbaan naar de Mineurslaan is meegenomen in het ontwerp van de Mineurslaan.
45	Blz 15: De kruising van de tram met de HOV Mineurslaan is een zeer drukke kruising met trams, bussen en expeditieverkeer. Mogen taxi's vanaf het Jaarbeursplein-noord hier de HOV-baan richting Leidseveertunnel op? Zo ja, is dit verkeerskundig getoetst (verkeersafwikkeling)? BRU ziet graag een Vissim-simulatie als bewijs dat de verkeersafwikkeling op orde zal zijn.	Het ontwerp van de tram en busbaan is geen onderdeel van het ontwerp voor het Jaarbeursplein. In dit ontwerp is het definitief ontwerp van de tram opgenomen ter beeldvorming. De koppeling van de busbaan naar Mineurslaan is meegenomen in het ontwerp van de Mineurslaan. En daarin zijn de bochtstralen en PVR verkeerskundig getoetst.
46	Blz 20: Op de kop van de Croeselaan zijn taxistandplaatsen gedacht. Wat zijn toevoerroutes voor de taxi's, met name richting Utrecht-oost en noord, omdat de taxi's niet van het busstation gebruik mogen maken.	Er zijn 2 locaties voor taxi-standplaatsen: bij de tramhalte (voor ontsluiting van de noordzijde en westzijde via Westplein / Vleutenseweg & Graadt van Roggenweg) en ter hoogte van het Beatrixgebouw (voor ontsluiting van de zuid en oostzijde via de Croeselaan).
47	Blz 20: Hoe wordt voorkomen dat de Mineurslaan (die de tram/HOV-baan kruist) door meer dan alleen expeditieverkeer wordt gebruikt? B.v. Door taxi's die vanaf Croeselaan naar Leidseveertunnel willen.	Gebruik van de Mineurslaan wordt gereguleerd door middel van bebording en handhaving. Bij ongewenst verkeerskundig of sociaal gedrag kan de Mineurslaan worden afgesloten voor onbevoegden.
48	Blz 26: Een aanzienlijke stroom fietsers met bestemming fietsenstalling Jaarbeursplein (stationsplein west) komt aan via de Croeselaan. Hoe komen deze fietsers bij de fietsenstalling onder stationsplein west? Er loopt geen directe fietsroute over het plein. Fietsers zullen niet omfietsen om het Jaarbeurspleingebouw heen. Mogen ze over het plein fietsen?	Verwacht wordt dat een groot deel van deze fietsers gebruik zal gaan maken van de toekomstige fietsenstalling op het terrein van de Knoopkazerne. Daarnaast komt er een fietspad over het plein ten zuiden van het Jaarbeurspleingebouw.
49	Blz 27 dwarsdoorsnede: Bomen op de tramhalte zijn niet conform IPvE Tramsysteem.	De bomen zijn opgenomen in het definitief ontwerp voor de tramhalte dat is vastgesteld door POS en BRU.
50	Blz 27 dwarsdoorsnede: Hoe breed zijn de tramperrons? De minimale eis is 3 m, maar vanwege de grote aantallen in- en uitstappers lijkt eerder 4 m noodzakelijk.	Het ontwerp van de tram en busbaan is geen onderdeel van het ontwerp voor het Jaarbeursplein. In dit ontwerp is het definitief ontwerp van de tram

	Zonder bomen lijkt het op 3,5 m, met bomen (die niet zijn toegestaan), lijkt het niet meer dan 3 m.	opgenomen ter beeldvorming.
51	Blz 27 dwarsdoorsnede: De rijbaanbreedte is 3,5 m maar de parkeervakken slechts 2 m breed. Kunnen bussen hier fatsoenlijk (30 km/u) langs slordig geparkeerde auto's (en touringcars of bussen van treinvervangend vervoer of geparkeerde vrachtwagens) rijden?	Het ontwerp van de tram en busbaan is geen onderdeel van het ontwerp voor het Jaarbeursplein. In dit ontwerp is het definitief ontwerp van de tram opgenomen ter beeldvorming. Voor dwarsprofielen moet gekeken worden naar het vastgestelde tramontwerp.
52	Blz 27 dwarsdoorsnede: er is een bus op de trambaan getekend. Is het nou de bedoeling dat bussen op de trambaan rijden (ze kunnen niet aan de halte stoppen, deze is te hoog) en dus achter een halterende tram vast komen te zitten, of dat ze via de parallelbaan moeten rijden (die dan voldoende breed moet zijn)?	Deze tekening gaat uit van de definitieve situatie met lagevloerhalte en een gecombineerde bus/trambaan. Zie hiervoor het vastgestelde definitieve ontwerp voor de tramhalte.
53	Ten aanzien van de overstekken bij het Jaarbeurspleingebouw is aangegeven dat dit overstekken zonder kolommen zijn. In ons ontwerp wordt uitgegaan van overstekken met kolommen. Graag zien wij deze mogelijkheid terugkomen in het stedenbouwkundigplan.	Dit Stedenbouwkundig plan legt de mogelijkheden van de kavel voor het Jaarbeurspleingebouw vast. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om het voorliggende schetsontwerp van de mogelijk ontwikkelende partij vast te leggen in het SP. De overweging om aan deze zijde geen kolommen toe te staan is vanwege de rooilijn vanuit Lombok (Damstraat) die hier opgepakt wordt. Door een overstek van kolommen te voorzien komt de rooilijn als het ware naar voren. Vanuit de lange lijn vinden wij dat op deze plek niet passend in de toekomstige situatie. Wel bieden we mogelijkheden in het vergroten van de verdiepingsvloeren door het toepassen van een overstek vanaf de derde laag.
54	Zowel aan de Croeselaan-zijde als aan de WTC-zijde staat de projectie van de overstekken niet op de footprintkaart. Graag zien wij deze projectie terug in de footprintkaart die gebruikt wordt in het SP. Tevens hebben we met elkaar geconstateerd dat het Jaarbeurspleingebouw aan plein-zijde en tram-zijde een stukje over de rooilijn gaat. Wij stellen voor dat we of de exacte footprint van het ontwerp van het Jaarbeurspleingebouw overnemen in het SP of dat we een bepaalde marge/ontwerpvrijheid aanhouden in het SP.	Zie ook opmerking bij vraag 53. Door in de tekst aan te geven dat overstekken toegestaan zijn, afhankelijk van de architectonische uitwerking, biedt dit naar de toekomst toe meer flexibiliteit, en de overstekken uit het huidige schetsontwerp van de mogelijk ontwikkelende partij worden grotendeels mogelijk gemaakt. Aan de tramzijde geldt een kritisch dwarsprofiel waarbinnen niet gebouwd mag worden, dit is gehanteerd bij het vastleggen van de footprint in de randvoorwaardenkaart (we zullen dit nog nagaan).
55	In het stedenbouwkundigplan wordt gesproken over een plint van twee lagen. Het is niet nader gespecificeerd of hiermee 'functioneel' of 'esthetisch' bedoeld wordt en of dit alleen geldt voor de Jaarbeurspleinzijde of voor het gehele gebouw. In het ontwerp voor het Jaarbeurspleingebouw hebben we richting WTC wel 2 lagen plint, maar aan de zijde van de Croeselaan 1 laag. Graag zo formuleren dat hier ontwerpvrijheid mogelijk is.	Met een plint van twee lagen wordt een esthetische plint bedoeld, die functioneel over tenminste één laag, en mogelijk twee lagen, gevuld dient te worden. Dit geldt zeker aan de zijde van de Croeselaan, waar de rooilijn een verplichte rooilijn is en het overstek dus pas hoger kan beginnen (na twee lagen).
56	In het SP wordt aangegeven dat onder voorwaarden een exclusieve ontsluiting van de Jaarbeurspleingarage mogelijk is aan de WTC-zijde van het Jaarbeursplein voor gebruikers van het Jaarbeurspleingebouw. Graag benadrukken wij dat een	In het SP wordt aangegeven dat het onder voorwaarden mogelijk kan zijn een exclusieve ontsluiting van de parkeergarage te maken aan de noordzijde van het Jaarbeursplein; dit is aan de tramzijde en niet aan de WTC-zijde. Aan deze

	exclusieve ontsluiting (via de Graadt van Roggeweg) een zeer interessante oplossing kan zijn voor het Jaarbeurspleingebouw. Hierbij behouden wij wel graag de vrijheid om de entree optimaal te positioneren (dus niet nu vastleggen dat dit alleen aan de WTC-zijde kan komen).	zijde zou dan gezocht moeten worden naar een optimale inpassing.
57	In het SP staat de Jaarbeurspleingarage gedraaid ten opzichte van het Jaarbeurspleingebouw. Onze voorkeur heeft het om een integrale benadering van de parkeergarages voorlopig mogelijk te houden. Dit houdt in dat het mogelijk moet zijn de Jaarbeurspleingarage zodanig te draaien dat deze evenwijdig aan het Jaarbeurspleingebouw (en garage) komt te liggen. Graag zien wij in het stedenbouwkundigplan de flexibiliteit terug om deze draaiing en integratie mogelijk te maken. Het SP dient voldoende flexibel te bieden om te komen tot een optimale, eventueel gefaseerde, aanleg van Jaarbeurspleingarage(s).	Een goed punt; het SP zal deze flexibiliteit van inderdaad moeten bieden; we zullen de formulering nog eens goed beschouwen en zonodig aanpassen in de definitieve versie.
58	Fietsnorm van 1.7 per 100m2 lijkt erg veel aangezien een grote fietsenstalling bij de OV terminal gerealiseerd wordt. Is versoepeling van de norm mogelijk in relatie tot de opmerking dat een gebiedsgerichte oplossing onderzocht mag worden?	Wanneer (een deel van) het publiekrechtelijke fietsparkeren op een andere locatie kan worden gerealiseerd en dit in de bouwaanvraag wordt aangetoond ontstaat de facto versoepeling van de parkeernorm.
59	In het SP staat dat het Jaarbeurspleingebouw een alzijdig gebouw moet worden. Wij zijn van mening dat dit genuanceerd moet worden in relatie tot de HOV-zijde. Op deze plek komt namelijk een HOV-halte, mogelijk expeditie en mogelijk een fietsenstalling. Dit betekent naar ons idee per definitie een ander karakter dan aan de Jaarbeurspleinzijde.	Met deze opmerking willen wij voorkomen dat er een achterkant gemaakt wordt. Naast expeditie en fietsenstalling kunnen hier ook nog plintfuncties toegevoegd worden, en een toegang naar het atrium/de passage. Tevens vraagt de wens van alzijdigheid een hoog ambitieniveau van de meer functionele invullingen van de plint als expeditie en fietsenstalling.
60	Zoals bekend staan wij een gefaseerde ontwikkeling voor van het Jaarbeurspleingebouw. Over deze mogelijkheid wordt zeer beperkt gesproken in het SP. Op bladzijde 21 staat "...een mogelijkheid tot faseren binnen het gebouw is daarmee...". Graag in ieder geval 'binnen' vervangen door 'van'.	"Binnen" wordt vervangen door "van".
61	Het stedenbouwkundig plan dient (juridische) zekerheden te bieden zowel voor de gemeente als commerciële partijen. Het is daarbij van belang dat het plan toekomstbestendig is en dus enigszins flexibel is. Verder geldt het less is more principe. Dubbele of onnodige informatie kan eruit. Aangezien het gaat om de ontwikkeling van drie vastgoedplots zou het document zich hiertoe moeten beperken. De huidige opzet van het document kan op deze punten nog aangescherpt worden.	Wij zijn het op zich eens met uw opvatting. Waar mogelijk en nodig zullen wij in de definitieve versie zodanige aanpassingen aanbrengen.
62	Hoofdstuk 2: Kaders (verleden) Algemeen hoofdstuk 2: Dit hoofdstuk geeft een status quo weer. Er zou een duidelijk onderscheid gemaakt moeten worden tussen vastgestelde stukken en later gekomen wijzigingen op deze kaders zodat hierin geen verwarring ontstaat. P8: Hoofdstuk 2.1.2: Afronding kantoorontwikkeling: wat is definitie Masterplan in deze context?	Hoofdstuk 2 is bedoeld om een beknopte weergave te geven van het reeds vastgestelde beleid waarop het SP is gebaseerd. Dit geldt ook voor 2.5 Mineurslaan: dit betreft een vastgesteld beleidskader voor het realiseren van een expeditie / HOV straat. Wij zien geen aanleiding om deze informatie weg te laten.

	P14: Wat is de toegevoegde waarde van 2.5 ontwikkelkader Mineurslaan (t.a.v. de vastgoedontwikkelingen) in dit document?	
63	<p>Hoofdstuk 3: Geplande ontwikkelingen</p> <p>Algemeen hoofdstuk 3, paragraaf 3.3 gaat over de garage als gebouw. Visie op de pleinruimte moet elders staan, dit betreft een groter gebied.</p> <p>P16: Alleen totaalvolume benoemen (32.000 m²). Onderste lagen plintfuncties samenvoegen conform tekst programma 4.2 (2.000 m²).</p> <p>P16: Verder is het niet relevant voor het stuk om de tekst "Momenteel vinden de eerste architectonische verkenningen plaats voor dit gebouw" op te nemen.</p> <p>P17: Paragraaf 3.3 gaat over de garage als gebouw. Visie op de pleinruimte moet elders staan.</p> <p>P17: De tekeningen komen niet overeen met het functioneel ontwerp (zoals gepresenteerd, welke als bijlage aan de mail is toegevoegd).</p>	<p>Jaarbeursplein en garage zijn een integrale ontwerp-opgave, vandaar dat beide ontwikkelingen in één paragraaf beschreven worden.</p> <p>p16 We zullen hier opnemen: 30.000 m² kantoor en 2.000 m² overige (logistiek en plint) conform pagina 21</p> <p>p16 Zin over functioneel ontwerp kan er uit; dit wordt aangepast in de definitieve versie van het SP.</p> <p>p.17 zie de opmerking hierboven</p> <p>p.17 tekeningen worden alsnog vervangen, deze waren nog niet bekend bij het opstellen van het SP</p>
64	<p>Hoofdstuk 4: Uitgangspunten / randvoorwaarden</p> <p>Algemeen: Is dit hoofdstuk in relatie tot het bestemmingsplan richtinggevend of kader stellend? Dit is voor ons niet helder. Verder zijn de laatste ontwerpen niet toegevoegd en zijn de omschrijvingen met randvoorwaarden matig.</p> <p>We constateren ook dat kaders en randvoorwaarden niet volledig zijn overgenomen uit de oorspronkelijke stukken. Hierdoor ontbreekt scherpheid en duidelijkheid wat tot onnodige discussies kan gaan leiden.</p>	<p>Het hoofdstuk is kaderstellend.</p> <p>De laatste ontwerpen zijn niet toegevoegd, omdat de projecten zich in verschillende stadia bevinden en niet allemaal dezelfde status hebben. Met het SP leggen we vast welke ruimtelijke mogelijkheden de kavels hebben, het is expliciet niet de bedoeling alleen één bepaald ontwerp mogelijk te maken. Dit is een stedenbouwkundig plan, het document is de basis voor het op te stellen bestemmingsplan, waarmee alle relevantie uitgangspunten en randvoorwaarden worden vastgelegd; eerdere werkboeken komen hiermee te vervallen.</p>
65	<p>P21, 4.3: Het is niet mogelijk alle drie de ontwikkelingen gelijktijdig te starten.</p> <p>P21, 4.3: Hoe is de fasering geregeld bij een overlap tussen het Jaarbeurspleingebouw en de parkeergarage?</p> <p>P21, onderste beeld: 'Grijs forumvlak' valt grotendeels weg in onze pdf, beeld daardoor slecht leesbaar.</p> <p>P21/22: Vaste of flexibele rooilijn voor Leeuwensteijn westzijde? Hier geldt dezelfde problematiek als bij het Jaarbeurspleingebouw maar is nu niet benoemd.</p> <p>P22, 4.4: De zichtbaarheid van Leeuwensteijn vanuit de Graadt van Roggenweg valt geheel weg met de aanpassing van de rooilijn van het Jaarbeurspleingebouw. Dit is niet wenselijk en consequent vanuit eerdere opmerkingen.</p> <p>P22, 4.5: Kop Leeuwensteijn aan Stationsplein ook als plint weergeven? Dit is de entree van het gebouw.</p> <p>P24, 4.8: Niet alleen wind, ook bezonning voor verblijfsklimaat.</p> <p>P24, 4.9: Inpandig expediëren voor Leeuwensteijn is niet mogelijk in verband met</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dit zal de praktijk moeten uitwijzen; wij sluiten dit op voorhand niet uit. - Dit is een uitwerkingsopgave wanneer de bouwaanvragen voor beide ontwikkelingen worden ingediend - Wij vervangen de afbeelding - De oostelijke, zuidelijke en noordelijke rooilijnen van het Leeuwensteijngebouw liggen inderdaad ook vast; rooilijnen rondom Leeuwensteijngebouw worden toegevoegd in SP - De rooilijn van de bouwvelop is aangepast om de mogelijkheden op de plot te verruimen. Dat wil niet zeggen dat de hele footprint opgetrokken wordt. Het kan wel zijn dat er minder zicht op het Leeuwensteijngebouw ontstaat dan voorheen. We zullen dit meenemen als aandachtspunt en in het SP benoemen. - goede suggestie, nemen we over - Het verblijfsklimaat wordt inderdaad mede bepaald door de bezonning. Voor het zowel het Jaarbeurspleingebouw als het Leeuwensteijngebouw worden hier

	<p>draaicirkels en leidt tot potentiële veiligheidsproblemen. P25, P26, 4.12: Parkeernorm = bestemmingsplan. Wat is de toegevoegde waarde van deze tekst “Elders in de stad wordt een bandbreedte gehanteerd, maar hier is het maximum gelijk aan het minimum aantal te realiseren plekken”.</p> <p>P25, 4.10: In presentatie zat ook een verbeelding van de geleding. Het lijkt ons raadzaam/essentieel om dit aan te vullen in het document.</p> <p>P26, 4.12: Er bestaat nog een mogelijkheid om de fietsenstalling onder het WTC uit te breiden, ons lijkt het verstandig dit te benoemen/toe te voegen.</p>	<p>echter geen specifieke eisen aan gesteld, zoals dat wel voor wind aan de orde is.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inpandige expeditie lijkt ons niet onmogelijk (bijvoorbeeld door achteruit te rijden) maar is ook geen verplichting; - De opmerking bediend de ervaren lezer van gemeentelijke stedenbouwkundige plannen. In Utrecht is het gebruikelijk om naast een minimum ook een maximum aan te wijzen. In het stationsgebied zijn die gelijk aan elkaar. - Referentiebeelden kunnen toegevoegd worden - Goede suggestie; de gemeente heeft dit punt in beraad.
66	<p>P27: Beeld kritisch dwarsprofiel staat nu onder tekst Mineurslaan, dit is verwarrend. Herindelen en beeld bij juiste tekst (P26) plaatsen.</p> <p>P28, 4.13: Wat is de toegevoegde waarde van plaatje gebouwvolume. Deze komt volgens ons niet overeen met het ontwerp?</p> <p>P28, 4.13: De afschuining van het gebouw i.v.m. zichtlijnen staat haaks met fysieke afscheiding die de trap moet vormen.</p> <p>P28, 4.13: Wij gaan ervan uit dat de studiegebieden voldoen aan de uitgangspunten van het (S)chets (O)ntwerp zoals door ons aangeleverd.</p> <p>P28 4.13: Afschuining ontwerp is vele mate groter dan op andere tekeningen. Niet duidelijk is of en waarom de afschuining over de gehele hoogte is aangebracht.</p> <p>P30, 4.14: Wat is de minimale afmeting tussen het WTC en Jaarbeurspleingebouw, dit in verband met de vrijheden van overstekken die aan beide zijden wordt geboden?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Goede suggesties, we verplaatsen het beeld naar p22 - Zoals eerder vermeld, geven we de mogelijkheden van de kavels weer, niet de gebouwentwerpen. Bovendien zijn de 2 kavels zo het meest vergelijkbaar weergegeven. - Dit is een belangrijke ontwerpogave waar het SP geen antwoord op geeft, maar wel onze aandacht heeft - De studiegebieden voldoen daar inderdaad aan - De afschuiningen zijn gebaseerd op een zichtgebied vanuit Stationsplein West naar de HOV-halte, het ontwerp voor Leeuwensteyn past hierbinnen, vandaar dat de afschuining over de gehele hoogte is aangebracht. - Op dit moment gaan we uit van 2 ontwerpen, waarbij de tussenliggende afstand tussen de gebouwen 22,5m is (en op maaiveld 27,5m). Bij de overstekken is de randvoorwaarde opgenomen dat ze mogelijk zijn afhankelijk van de architectonische uitwerking van de gebouwen, om op die manier nog sturing te behouden.
67	<p>P32, 4.16: Amendementen op de bestaande kaders moeten helder in de hoofdtekst staan om geen onduidelijkheden te creëren. Nu leest het als ‘mosterd na de maaltijd’.</p> <p>P33: Hoogte accenten zijn doorgevoerd op tekening. Dit in tegenstelling tot eerdere randvoorwaarden.</p> <p>P33: Zoekgebied in relatie tot zichtbaarheid Leeuwensteijn aan de zijde van de Graadt van Roggenweg (zie eerdere opmerking).</p>	<p>p32 Hier worden samenvattend de afwijkingen weergeven ten opzicht van het laatst door de raad vastgestelde kader. Niets meer, niets minder.</p> <p>p33 Hoogteaccent Jaarbeurspleingebouw wordt op pagina 23 in 4.7 reeds aangegeven.</p> <p>P33 het zoekgebied mag niet geheel uitgevuld worden als bouwblok . Vanwege de noodzakelijke zichtlijn van stationsplein naar tramhalte zal de zichtbaarheid van Leeuwensteyn impliciet gewaarborgd worden.</p>
68	<p>Doordat het plein alle facetten van de stad moet omvatten, wordt er voorbijgegaan aan de gebruikers van het vastgoed gelegen aan het plein. Zij zijn belangrijke gebruikers van het plein en zullen de sfeer bepalen buiten de momenten dat er evenementen zijn. Voor deze gebruikers ontbreekt nog sfeer en emotie. Leidend zijn nu de loop- en fietslijnen en evenemententerrein.</p>	<p>Bij het pleinontwerp vormen de gebouwen ook een belangrijk onderdeel voor hoe het plein straks beleefd wordt. Zo is gekeken hoe plek kan worden geboden aan terrassen. En wordt het fietspad bij het Jaarbeurspleingebouw uitgevoerd in minimale vorm.</p> <p>Daarnaast is ook getracht kleinschalig verblijfsklimaat aan te brengen in het</p>

		plein.
69	In dit kader willen we graag refereren naar het Zuidplein te Amsterdam. Dit plein wordt door veel (kantoor)gebruikers (waaronder WTC) als positief ervaren doordat er ruime mogelijkheden te zijn om in de directe omgeving een broodje te halen en op een beschutte plek in de zon te gaan zitten of een terrasje te pakken. Dit gaat samen met alle verkeerstromen die er op dit plein zijn. In hoeverre wordt dit gebruik, essentieel voor een positieve uitstraling gefaciliteerd en uitgenodigd op het Jaarbeursplein?	Dit heeft zeker een positieve bijdrage voor het plein en daarom is het gewenst dat er zich levendige plinten ontwikkelen. Dit wordt gefaciliteerd door ruimte te reserveren voor terrassen. Daarnaast kunnen de trappen op het plein worden gebruikt als zitelement, waarmee een kleinschalig verblijfsklimaat wordt gecreëerd.
70	Het plan laat nu niet zien wat het perspectief is op het plein (alleen vogelperspectief). Aandacht hierbij voor maat en schaal van gebouwen (XXL) in relatie tot de menselijke maat in de ruimte.	Om die reden is er naast de beelden ook een maquette gemaakt welke de gebouwen weergeeft. De maquette is te bekijken in het infocentrum Stationsgebied.
71	De plinten bepalen verder in grote mate de ervaring van het plein. We willen de ontwerpers van de openbare ruimte vragen niet te afwachtend te blijven, maar proactief trachten de plinten van de gebouwen te gebruiken. Daag vastgoedontwikkelingen actief uit om een bijdrage te leveren om het plein de juiste gebruikswaarde, belevingswaarde en daarmee toekomstwaarde te geven. Ook de Mineurslaanwand is van belang in dit plan.	Goede suggestie, we hebben overleg met de vastgoedpartijen en zullen hen vragen en stimuleren de plinten bij het plein te betrekken.
72	We zijn ook benieuwd naar hoogteverschillen op het plein en hoe men omgaat met bezonning en windhinder.	Dwarsdoorsneden van het plein worden aangevuld. Onderzoek naar windhinder en bezonning wordt meegenomen in de onderzoeken voor het bestemmingsplan.
73	Het ontwerp van het Jaarbeursplein bevat diverse bomen, waar we een grote voorstander van zijn. Qua positionering van de bomen hebben we wel de volgende aandachtspunten: Zijn de bomen functioneel gepositioneerd ter reductie van windhinder? Belemmeren de bomen niet het succes van de terrassen (zon)?	De bomen zijn nog niet functioneel gepositioneerd in samenhang met mogelijke reductie van windhinder en positie tov zonlicht. Dit wordt in het DO nader bepaald.
74	De ruimte tussen Leeuwensteijn en Jaarbeursplein is beperkt. Het toepassen van bomen tussen de gebouwen moet zorgvuldig gebeuren zodat de bomen positief werken voor reductie van windhinder. Door de positionering van de bomen op het plein wordt de zichtlijn vanaf het plein op de entree van het maaiveldniveau van het WTC belemmerd. Wij vinden groen van belang voor de sfeer van het plein maar vragen hier in de uitwerking rekening mee te houden. De entreerimte van het WTC op het forumniveau heeft als functie "VIP ruimte" bij evenementen op het plein. Dit wordt door de positionering van de bomen op het plein belemmerd (zicht is weg). Ook hier vragen we aandacht voor.	Nemen we mee bij de uitwerking van het DO Jaarbeursplein.
75	We vragen aandacht voor de loop- en fietslijnen in relatie tot de ingang van Leeuwensteijn op maaiveldniveau. Op dit moment liggen deze met de huidige ontwerpen zeer dicht op elkaar.	Dit is een aandachtspunt dat wij nader zullen bekijken. De verkeerssituatie moet zo ontworpen worden dat voldoende ruimte en overzicht is voor fietsers en voetgangers
76	Wij zijn absoluut tegen aan- of afvoer van lucht t.b.v. de parkeergarage tussen de	De aanzuig voorziening welke voorzien is op het maaiveld tussen het

	locatie Leeuwensteijn en het Jaarbeurspleingebouw. Deze voorzieningen blokkeren zichtassen, creëren geluid en zijn niet wenselijk in de retailplinten die daar bedacht zijn. Ook met overige voet-fietsbewegingen is dit een druk gebied.	Jaarbeurspleingebouw en het WTC belemmeren geen zicht omdat deze met een rooster in het maaiveld is weggewerkt. Deze aanzuig installatie geeft minimale geluidshinder. De luchtafvoer is opgenomen in het entreegebouw (van de parkeergarage) aan de westzijde van het gebouw.
77	Wij prefereren een (glazen) entree van de parkeergarage op de hoek van het Jaarbeurspleingebouw tegenover WTC. Deze kan ook eventueel aan andere kant (Beatrixgebouw) worden gemaakt. De entree in het Jaarbeurspleingebouw dient dan met name voor gebruikers WTC en Jaarbeurspleingebouw.	Uw wens nemen wij ter kennisname aan. In het huidige ontwerp gaan wij uit van een entree op het plein voor de parkeergarage aan de zijde van WTC.
78	Verder is een aandachtspunt ruimte voor terrassen voor het WTC.	In het ontwerp is voor het WTC beperkte ruimte. Naast afwikkelen van verkeerstromen van fietsers en voetgangers is er mogelijk nog beperkt ruimte voor terrassen. In de DO-fase zal hier nader naar worden gekeken.
79	In het stedenbouwkundig plan wordt gesproken over zoekgebieden, in hoeverre wordt hier nu rekening mee gehouden tijdens het ontwerp? Met name aan de zijde van het Jaarbeurspleingebouw komen hier de benodigde spanningsvlakken.	De zoekgebieden in de randvoorwaardenkaart bieden zowel Leeuwensteijn- als Jaarbeurspleingebouw de mogelijkheid om in de ontwerpfase te reageren op de omgeving of geleiding aan te brengen, zonder dat dit ten koste gaat van de benodigde vloeroppervlaktes per verdieping. De huidige marktsituatie vraagt om meer flexibiliteit, zonder dat dit ten koste gaat van m ² 's.
80	Wij zijn het niet eens met de zin: "De ontwikkeling van fase 2 van het stationsgebied liggen in de toekomst en vallen daarmee buiten de scope van dit document." In het IPVEFO 2009 zijn kaders vastgesteld, ook voor de uitwerking en kwaliteit van het gebied rond het NH Hotel en de aansluiting op het Jaarbeursplein. Wij zien in dit Stedenbouwkundig plan op diverse plaatsen dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de (bestaande en toekomstige) kwaliteit rond het NH Hotel, en dat wordt afgeweken van eerder vastgestelde kaders waardoor de relatie tussen het NH Hotel en het Jaarbeursplein verslechtert, in ieder geval ten opzichte van het eerder vastgestelde IPVEFO 2009 en eerder vastgestelde stedenbouwkundige kaders. Het is op zich prima om binnen een groter kader een deelplan uit werken, maar wie bewaakt in dat geval de belangrijke kaders van het geheel, wie binnen de gemeente voert daarover de supervisie?	Wij begrijpen uw wens om ook helderheid te krijgen over fase 2 Stationsgebied. Hier geldt met name de complexiteit van het al of niet realiseren van een tunnel, hetgeen van grote invloed is op de locatie van het NH hotel. Het plan van aanpak voor de structuurvisie van fase 2 wordt binnenkort vastgesteld door het college van b en w. Wij zijn van mening dat dit SP sterk lijkt op het IPVE/FO en zien dit dan ook niet als een nieuwe koers. De gemeente bewaakt op basis van de vastgelegde documenten de grote lijn. Het zogenaamde Stedenbouwkundig Atelier is verantwoordelijk voor de supervisie over de stedenbouw. Vervolgens zal welstand de architectuur van alle nieuwbouw beoordelen.
81	De naam "Jaarbeurspleinstraat" vinden wij uiterst merkwaardig. De formele naam is Jaarbeursplein. Wij maken een groot bezwaar tegen een voorgenomen adreswijziging en hopen dat de gemeente niet meewerkt aan een degradatie van het adres.	De Jaarbeurspleinstraat is een werktitel om aan te geven over welk deel van het Jaarbeursplein we het hebben. Het plein en in het verlengde de straat blijft Jaarbeursplein heten. Ook de tramhalte ligt aan het Jaarbeursplein.
82	De plangrens wijkt af van het IPVEFO 2009. In dat plan liep het plangebied Jaarbeursplein met haar nieuwe bestrating door tot aan het NH Hotel. Op de tekening op pag. 13 is dat duidelijk te zien. In dit Stedenbouwkundige plan is de grens teruggelegd tot en met het Jaarbeurspleingebouw. Bij het IPVEFO 2009	De scope van het SP wijkt inderdaad af. De directe omgeving van het NH-hotel, behoudens de "jaarbeurspleinstraat" beschouwen wij als fase 2 Stationsgebied. Het plan van aanpak voor de structuurvisie van fase 2 wordt binnenkort vastgesteld door het college van b en w. Keuze mbt het Westplein (wel of geen

	hebben wij al gepleit om de entree van het NH hotel te betrekken bij het ontwerp van het Jaarbeursplein. Met dit stedenbouwkundig plan wordt onze positie en ligging verder verslechterd.	tunnel) en de aansluiting met Lombok zullen bepalend zijn hoe de inrichting van dit gebied gaat worden.
83	Hfst. 2 Kaders Wij missen een beschouwing over het NH Hotel en de ruimte voor de entree van het hotel.	Zogezegd valt het hotel voor nu buiten de scope, maar zal deze bij de uitwerking van fase 2 worden opgepakt.
84	Hfst. 4 Uitgangspunten/ randvoorwaarden Er wordt ingegaan op een aantal plangebieden binnen het SPVE 2009 die een relatie hebben met het gekozen plangebied voor het Van Sijpesteijnkwartier. Waarom is het deelgebied voor het NH Hotel daarbij buiten beschouwing gelaten, terwijl dit een directe relatie heeft met het gebied? Sterker nog, in 2009 maakte NH nog onderdeel uit van de visie Van Seijpesteijnkwartier en verder. Dit is voor ons onbegrijpelijk.	Zie de beantwoording bij 82 en 83
85	Bij 4.1, tekening Jaarbeursplein moet een identiteit krijgen Wij vinden dat het NH Hotel onderdeel moet blijven uitmaken van het Jaarbeursplein.	Zie de beantwoording bij 82 en 83
86	Bij 4.1, tekening Bestemming Jaarbeursplein De bereikbaarheid van het NH Hotel is niet getekend.	Het hotel ligt buiten de scope van dit plan (zie beantwoording bij 82 en 83) maar voor de duidelijkheid/leesbaarheid een goed punt. We zullen dit opnemen in een tekening.
87	Bij 4.1, tekening Expeditiestraat Mineurslaan en Forum De route van het expeditieverkeer loopt langs de hoofdentree van het Hotel. Het NH Hotel is zelf ook aangesloten op deze route. Dat is niet ingetekend en niet verwoord.	Zie de beantwoording bij 86
88	Bij 4.2 Programma Door het vergroten van de footprint van het Jaarbeurspleingebouw wordt de relatie tussen Jaarbeursplein en NH Hotel verslechterd ten opzicht van het IPVEFO 2009. Zeker in relatie tot een vergroting van de footprint van het WTC gebouw. Het onderzoeken van stedenbouwkundig mogelijkheden om de privaatrechtelijke ontwikkelingen van derden mogelijk te maken is prima, maar de bestaande relatie tussen het NH Hotel met het Jaarbeursplein moet een belangrijk kader blijven.	Het oprekken van de footprint heeft maar beperkt effect voor het NH-hotel. Vanwege het waarborgen van zichtlijnen vanaf Stationsplein West op de tramhalte en visa versa is zichtbaarheid van het NH-hotel gewaarborgd.
89	Bij 4.3 fasering Hier wordt gesteld dat de bouw van de Jaarbeurspleingarage is gekoppeld aan realisatie van of het Jaarbeurspleingebouw, óf Leeuwensteijn-WTC. Voor de ontwikkeling van deze gebouwen is de bouw van de garage een voorwaarde, maar voor NH en Breevast is het onacceptabel dat de bouw van de garage steeds verder wordt uitgesteld vanwege onzekere plannen van derden. De nieuwe garage voorziet in een belangrijke bestaande parkeerbehoefte van het bestaande NH	Wij begrijpen dat het hotel een parkeerbehoefte heeft. Zonder zekerheid over realisatie van vastgoed is de parkeergarage echter niet financieel haalbaar waardoor wij uw suggestie niet als reële oplossing zien.

	<p>Hotel. In het structuurplan van 2006 is de parkeernorm van het NH Hotel vastgesteld op 270 parkeerplaatsen. Op dit moment beschikt het hotel ("tijdelijk") over 29 plaatsen voor de deur.</p> <p>Een bijdrage aan de oplossing kan zijn dat de parkeerbehoefte van het Jaarbeurspleingebouw wordt opgelost onder dat gebouw zelf en de exploitatie van de Jaarbeurspleingarage dus niet meer afhankelijk is daarvan.</p>	
90	<p>4.4 rooilijnen</p> <p>De relatie tussen NH Hotel en Jaarbeursplein wordt niet genoemd als kader bij de vaststelling van de rooilijnen. In principe zou de bereikbaarheid van en relatie met de hoofdentree van het NH Hotel voldoende aandacht moeten krijgen.</p> <p>Het opschuiven (t.o.v. IPVEFO 2009) van de rooilijn van het Jaarbeurspleingebouw richting NH kan leiden tot het opschuiven van verkeersprofielen richting NH Hotel, waardoor daar stoepen smaller worden e.d. Consequentie daarvan moet onderzocht worden. Wat zijn de kwaliteitskaders rond NH Hotel waarbinnen besluiten vervolgens genomen worden?</p>	<p>Voor het opschuiven van de rooilijn van het Jaarbeurspleingebouw richting het hotel geldt het kritisch verkeerprofiel (pagina 27) als uiterste grens waarin voldoende maat is aangehouden voor trottoir, fietspaden, parkeervakken, rijbanen en HOV-banen.</p> <p>kwaliteitskaders rond het NH Hotel vallen buiten de scope.</p>
91	<p>4.5 Plint</p> <p>Het NH Hotel heeft veel belang bij het succes van de plint om de leefbaarheid van het gebied te verbeteren. De plint stopt echter niet bij het WTC, maar loopt in de praktijk door tot aan het (toekomstige water van de Leidsche Rijn) en de koppeling met de toekomstige ontwikkeling aan de Van Sijpesteijnkade, wat ook een belangrijke route wordt naar de binnenstad. Door de oriëntatie op de zon is de plint van de gebouwen Leeuwensteijn en Sijpesteijn prima geschikt voor horeca en terrassen. Dat zou een geweldige en waardige impuls kunnen geven aan het gebied voor het NH Hotel en de routes richting Lombok en Van Sijpesteijnkade. Wij vinden het belangrijk dat een visie op dit toekomstbeeld wordt meegenomen als kader voor ontwerp van, en besluitvorming over dit Stedenbouwkundig plan.</p>	<p>Zie het antwoord bij punt 78: In het ontwerp is voor het WTC beperkte ruimte. Naast afwikkelen van verkeerstromen van fietsers en voetgangers is er mogelijk nog beperkt ruimte voor terrassen. In de DO-fase zal hier nader naar worden gekeken.</p> <p>Wij zijn ook benieuwd in hoeverre het hotel gaat reageren op de genoemde plintvorming.</p>
92	<p>4.9 laden en lossen/ 4.12 verkeer en bereikbaarheid</p> <p>a. Er is een expeditieroute via de Mineurslaan, langs de entree van het NH Hotel, langs de tramhalte. De expeditie van het NH Hotel is niet ingetekend. Wat zijn de consequenties wanneer al dat vrachtverkeer langs de entree van het hotel gevoerd moet worden?</p> <p>b. Autobereikbaarheid parkeergarage onder stadskantoor en NS Poort is in beeld gebracht.</p> <p>Mogelijke entree parkeergarage Jaarbeurspleingebouw is niet in kaart gebracht. Wat betekent al dit tramverkeer/autoverkeer/ vrachtverkeer voor de voetgangerbereikbaarheid van het NH Hotel, c.q. de gewenste belevingswaarde die we daar in de toekomst willen realiseren? Hoe ziet het wegprofiel eruit tussen NH</p>	<p>a. de Mineurslaan is nu ook al expeditiestraat waarbij afwikkeling plaatsvindt langs het NH hotel. Deze situatie wijzigt dus niet, met de kanttekening dat de Mineurslaan eenrichtingsverkeer wordt waardoor de verkeersintensiteit wellicht afneemt. Evengoed moet er wel meer programma worden geëxpédieerd (Stadskantoor en WTC) waardoor dit effect misschien te niet wordt gedaan.</p> <p>b. zie verkeersprofiel op pagina 27, dit is de inrichting tussen hotel en Jaarbeurspleingebouw. Met dit profiel is de bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd.</p> <p>c. valt ook buiten de scope zoals gezegd. maar zal voor de duidelijkheid op tekening worden gesteld.</p>

	<p>Hotel en Jaarbeurspleingebouw en past het wel allemaal? Zijn er integrale verkeerstudies gedaan die inzichtelijk maken wat dit qua verkeersdruk/ leefbaarheid betekent? Wat zijn de kaders waarmee de relatie met en bereikbaarheid van het NH Hotel worden gewaarborgd?</p> <p>c. Bereikbaarheid NH hotel wordt niet genoemd (voorrijden auto's, taxi's, expeditie, bussen).</p>	
93	<p>d. Relatie NH Hotel, Jaarbeurspleingarage. De gemeente heeft de parkeerplaatsen voor het NH Hotel voorzien in de nieuwe Jaarbeurspleingarage, maar auto's kunnen niet meer voorrijden voor het hotel (om koffers af te zetten e.d.) en daarna direct doorrijden naar de entree van de garage. Er is niet voorzien in een directe verbinding tussen de entree van het hotel en haar toekomstige parkeerplaatsen.</p> <p>e. Mogelijke extra verkeersdruk Van Sijpesteijn fase 2 wordt niet bestudeerd, kan wel consequenties hebben voor wegprofielen en doorstroombaarheid.</p> <p>f. Laden en lossen Jaarbeurspleingebouw aan de achterzijde/ Verlengde Graadt Van De Roggeweg. Hoeveel ruimte is daar voor nodig? Is dat mogelijk in combinatie met ook een entree van de parkeergarage?</p> <p>g. Parkeernorm kantoren worden genoemd. De parkeernorm van het bestaande NH Hotel wordt niet genoemd.</p> <p>Al dit verkeer en ontsluitingen hebben consequenties voor het ruimtegebruik en de wegprofielen tussen het NH Hotel en het Jaarbeurspleingebouw. Door de ruimte voor en langs het hotel niet in het onderzoek te betrekken, en ook geen kaders vast te stellen, is de ruimte en kwaliteit rond het NH Hotel in onze ogen onvoldoende verzekerd.</p>	<p>d. Auto's kunnen wel voorrijden voor hotel, maar moeten om te parkeren in de JBP-garage inderdaad omrijden naar de Croeselaan. Op het jaarbeursplein zijn twee publiekingsingangen voorzien voor de garage.</p> <p>e. door het invoeren van verkeersknips op diverse plaatsen zal de verkeersdruk afnemen over het Westplein. In de plannen voor fase 2 wordt dit nader uitgewerkt.</p> <p>f. dit is onderwerp van studie, binnen de gegeven kaders, voor de ontwikkelaar/ontwerper van het Jaarbeurspleingebouw</p> <p>g. Bestaande gebouwen hoeven niet aan een parkeernorm te voldoen; dit geldt alleen voor nieuwe ontwikkelingen.</p> <p>- Naar onze mening is de ruimte en kwaliteit rondom het NH hotel gewaarborgd, zie ook het verkeersprofiel op pagina 27.</p>
94	<p>4.13 Randvoorwaarden Leeuwensteijn (WTC gebouw door CBRE)</p> <p>a. Relatie NH Hotel en Jaarbeursplein wordt niet als kader genoemd.</p> <p>b. Wij missen de duidelijke Z-vorm van de stedelijke ruimte (blz. 92 IPVEFO) waarbij het Jaarbeursplein tot aan het NH Hotel reikt.</p> <p>c. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Leeuwensteijn zijn eerder door de gemeente vastgesteld, o.a. in de publicatie Van Sijpesteijnkwartier en verder d.d. februari 2009. Daarin is gesteld dat Leeuwensteijn op maaiveld 4 meter naar voren mag komen ten opzichte van de huidige rooilijn en dat het nieuwe gebouw op 27 meter boven maaiveld mag uitkragen. In het stedenbouwkundig plan wordt nu opeens onderzocht of het Leeuwensteijngebouw op maaiveld niet 8 meter naar voren mag komen. Daardoor wordt de relatie NH Hotel en Jaarbeursplein verder verslechterd. De mogelijkheid om op de BG gezellige terrassen te maken wordt daardoor ook onmogelijk. Zeker wanneer rekening wordt gehouden met al het fietsverkeer dat de steeds smaller wordende opening moet passeren.</p>	<p>a. Dat is waar, maar het hotel is wel impliciet meegenomen in de eis van het waarborgen van zichtlijnen vanaf Stationsplein West op de tramhalte en visa versa. Hiermee is zichtbaarheid van het NH-hotel gewaarborgd.</p> <p>b. zie ook antwoord 82.</p> <p>c. De visie Van Sijpesteijnkwartier en verder is als basis gebruikt voor de SP waarbij inzichten zijn geactualiseerd.</p>

95	<p>4.14 randvoorwaarden Jaarbeurspleingebouw</p> <p>a. Relatie NH Hotel en Jaarbeursplein wordt niet als kader genoemd</p> <p>b. Rooilijn BG schuift op richting WTC ten opzichte van eerder gestelde randvoorwaarden. Wat eerst een overstek was, wordt nu bouwvolume op de BG. Daardoor verslechtert de relatie tussen NH Hotel en Jaarbeursplein.</p> <p>c. Mogelijke inrit Noordzijde in de Jaarbeurspleinstraat? Waar in de Jaarbeurspleinstraat?</p> <p>betekent dat weer een verdere verslechtering van de relatie tussen Jaarbeursplein en NH Hotel?</p>	<p>a + b: zie punt 94a</p> <p>c. dat is een ontwerpogave voor de ontwikkelaar/ontwerper van het Jaarbeurspleingebouw en zal binnen de gestelde kaders moeten plaatsvinden waardoor het verkeerstechnisch neutraal moet uitwerken.</p>
96	<p>5.5 Leefomgevingskwaliteit van de openbare ruimte.</p> <p>Bereikbaarheid NH Hotel wordt niet genoemd.</p>	Klopt deze valt ook buiten de scope, zie antwoord 82 en 83
97	<p>5.5.3. luchtkwaliteit</p> <p>NH Hotel wordt niet genoemd, kantoren wel.</p> <p>Er wordt verwezen naar geldende wettelijke voorschriften maar wordt ook voldaan en getoetst aan de strengere doelstellingen en intenties van de gemeente Utrecht (actieplan luchtkwaliteit)?</p>	NH Hotel wordt niet genoemd omdat dit buiten de scope valt (zie antwoord 82 en 83). Uiteraard is het vigerende gemeentelijke beleid van toepassing op deze ontwikkelingen
98	<p>18. 5.5.4. Geluidshinder</p> <p>NH Hotel wordt niet genoemd.</p>	NH Hotel wordt niet genoemd omdat dit buiten de scope valt (zie antwoord 82 en 83).
99	<p>De opmerkingen die wij hebben geplaatst bij het Stedenbouwkundig plan, zijn vanzelfsprekend ook van toepassing op het voorontwerp.</p> <p>Opmerkelijk is dat het verkeerprofiel tussen NH Hotel en het Jaarbeurspleingebouw zo ver richting NH Hotel is geschoven dat wat in het IPVEFO 2009 werd voorgesteld als bebouwing langs het NH Hotel nu ingetekend is als parkeerplaatsen en stoep.</p> <p>Moeten voor het NH Hotel niet duidelijke kwaliteitskaders worden vastgesteld waarbinnen de ontwikkelingen van vastgoed elders plaats mag vinden, dan wel waarom is een plan uitgewerkt dat niet past binnen eerder vastgestelde kaders? Wat wij ook merkwaardig vinden is dat in het IPVEFO 2009 veel onderdelen verder, integraler en nauwkeuriger zijn uitgezocht dan wij in het VO kunnen terugvinden. In het IPVEFO 2009 zijn parkeerplaatsen ingetekend, zijn dwarsprofielen over wegen onderzocht, etc.... In het VO zoals dat ons is gepresenteerd zien wij dat niet meer terug. Knelpunten t.a.v. het NH Hotel zijn daardoor voor ons niet meer zichtbaar en kunnen wij dus ook niet beoordelen.</p>	De uitgewerkte plannen passen binnen de eerder vastgestelde kaders van Masterplan en IPvE FO West.
100	<p>Wij hebben bezwaren tegen de inrichting van de ruimte voor onze beide gebouwen.</p>	Deze opmerking is te algemeen om op te reageren
101	<p>Onduidelijk is hoe de erfgrenzen worden gerespecteerd en hoe de aansluitingen worden gemaakt.</p>	De erfgrenzen worden gerespecteerd.
102	<p>De grote lus voor eventuele bussen steekt als een wig tussen gebouwen en</p>	Deze lus wordt nader onderzocht. Kan eventueel kleiner en wordt uitgevoerd in

	Jaarbeursplein	zelfde materiaal als plein. Dit is niet een permanent gebruikte strook. Deze lus is bedoeld voor incidenteel verkeer.
103	Vinden wij de hoogbouw van het toekomstige Jaarbeursplein te dicht op onze gebouwen komen te liggen. Meer duidelijkheid over de massa en de verdeling ervan is gewenst.	De footprint aan de zijde van het Leeuwensteyngebouw is vergroot, evenals de footprint van de nieuwbouw op de plaats van het Leeuwensteyn. Beide gebouwen komen straks dicht op elkaar te staan dan voorheen was voorzien. Daarnaast hebben we vastgelegd dat het hoogteaccent van het Jaarbeurspleingebouw aan de zijde van de Croeselaan komt. Dit heeft tot gevolg dat de hoogte van dit gebouw aan de kant van het Leeuwensteyngebouw laag blijft. Enerzijds is de situatie dus verslechterd, anderzijds verbeterd. Wij denken dat de afstand tussen de twee gebouwen voldoende is, de minimale maat is 22,5m.
104	In eindsituatie geen tot weinig raakvlakken met OVT in de uitvoering daarentegen wel en daar staat weinig tot niets over geschreven. Prorail zou graag zien dat een eis wordt opgenomen dat de OV terminal tijdens de bouw kan blijven functioneren en dat de uitgangen aan de westzijde voldoende capaciteit behouden.	Dit is al een uitgangspunt. De OVT moet ook aan de westzijde kunnen blijven functioneren. Dit geldt ook voor de fietsenstalling onder Stationsplein West.
105	Antwoorden op de, tijdens de presentatie op 27 maart jl. gestelde vragen, betreft bereikbaarheid van de hoofdingang van het Beatrix Theater tijdens de bouwfase en in definitieve fase, geluidsoverlast tijdens evenementen en de aantallen vergunningen voor evenementen en kunst op het plein, kunnen in deze conceptuele fase nog niet beantwoord worden.	Het klopt dat wij deze vragen nog niet kunnen beantwoorden. Bereikbaarheid van Theater tijdens de bouw is een uitgangspunt.
106	De uiteindelijke positie van het toekomstige WTC en Jaarbeurspleingebouw is van grote invloed op de beleving van de bebouwing in de Westflank Noord. Wij verwachten (tenminste) 3d-beelden, bezonnings- en windtunnelonderzoeken om effecten van het een op het andere duidelijk te maken. Als "inspiratie" kan dienen de onderzoeken die NS op nadrukkelijke aanwijzing van de gemeente Utrecht heeft verricht voor het Stedenbouwkundige plan voor het (naastgelegen) Westflank Noord.	Ten behoeve van het op te stellen bestemmingsplan vinden bezonnings- en windhinderstudies plaats. Verder vindt nu verkennend overleg plaats over hoe de aansluiting tussen Jaarbeursplein en het forum boven de Mineurslaan er uit moet gaan zien. Als deze inzichten in verder gevorderd stadium geraken, zal het inderdaad goed zijn hier 2D en 3d-voorstellingen te maken.
107	Gelet op de onzekerheid over het tijdstip van realisatie en de haalbaarheid van de ondertunneling van het Westplein, is het van groot belang de consequenties hiervan in het voorliggende Concept Stedenbouwkundig Plan en het Concept Voorontwerp Jaarbeursplein in beeld te brengen, c.q. als "tussenfase" mee te nemen.	Vanwege de onzekerheid is de scope van dit SP beperkt. Er is eerst meer studie noodzakelijk over het Westplein en de aansluiting Lombok om de consequenties goed in beeld te krijgen. Het plan van aanpak voor de structuurvisie van fase 2 wordt binnenkort vastgesteld door het college van b en w.
108	Wij missen heldere (referentie)beelden ten aanzien van kwaliteit openbare ruimte en dan met name in de "overgangszones" naar Mineurslaan.	Graag verwijzen wij hiervoor naar het Afstemmingskader Forum. Verder wordt ook gewerkt aan een ontwerp voor de aansluiting tussen Jaarbeursplein en het Forum ter hoogte van voormalig gebouw Cranenborch.
109	De kwaliteit en samenhang van de openbare ruimte – het domein van de voetganger en de reiziger – verdient meer aandacht, niet alleen op plein-, maar	Klopt. Om die reden wordt op dit moment door NS, CBRE en gemeente gezamenlijk gestudeerd op een oplossing voor dit ingewikkelde punt. Zodra de

	ook op Forumniveau. Voor een aantal complexe locaties is nadere planuitwerking en toetsing noodzakelijk. Zoals de aansluiting van het Forum op het WTC, de overgang van Graadt van Roggenweg/HOV-baan en expeditiezone naar de Mineurslaan en de kans op onveilige situaties rond de HOV-baan, de expeditieweg, zichtlijnen HOV en de trap van Jaarbeursplein naar Forum.	oplossing er is, zal deze worden vastgesteld.
110	Onduidelijk is, voor welk doel deze rapportage is opgesteld. Naar onze mening kan dit document ook niet als een integrale onderlegger vormen voor het toekomstige bestemmingsplan, noch voor het maken van afspraken tussen diverse betrokkenen in het Stationsgebied.	Dit document tezamen met de benodigde onderzoeken dient als basis voor het bestemmingsplan van de Jaarbeurspleinomgeving, en als basis voor de gesprekken met ontwikkelaars voor de vastgoedobjecten.
111	Het document ontbeert een analyse, op welke punten dit ontwerp afwijkt van eerdere beleidsdocumenten Structuurplan en het Masterplan	Op p32 in 4.16 worden de belangrijkste afwijkingen ten opzichte van het Structuurplan aangegeven.
112	Het SP geeft geen duidelijk inzicht in welke onderliggende documenten inmiddels zijn vastgesteld en welke status deze hebben. Zo is bijvoorbeeld de contour van het WTC-gebouw een privaatrechtelijke afspraak zonder publiekrechtelijke status.	In hoofdstuk 2 geeft het SP aan wat de vastgestelde documenten en kaders zijn. Bij het schetsontwerp van het WTC (pag 16) wordt ook niet gesuggereerd dat dit een publiekrechtelijke status heeft. Het SP hoeft geen uitspraken te doen over privaatrechtelijke afspraken.
113	Wij missen de noodzakelijke faseringplannen, die de bereikbaarheid van de verschillende functies en gebouwen in het Stationsgebied-West tijdens de uitvoering van de diverse onderdelen kunnen waarborgen.	Dat is inderdaad niet opgenomen, maar uitwerking van de fasering zal een belangrijk onderdeel zijn wanneer de gebouwontwikkelingen richting bouwaanvraag gaan.
114	De aandacht gaat vooral naar de kritische opmerkingen bij de gepresenteerde plannen. Dat neemt niet weg dat we ook heel positief zijn over de hoofdlijnen in de ambities en plannen om aan de westzijde van de OV terminal een uitbreiding van het centrum van de stad te realiseren met een hoge kwaliteit, een ruimte voor ontmoeting en beleving, met XL bebouwing maar vooral ook met menselijke maat.	Dank voor deze positieve reactie
115	In het SP/VO ligt de nadruk op de oost-west verbinding tussen HOV en Jaarbeurs (de Cemtrumboulevard) en de verblijf/eventfunctie van het Jaarbeursplein. Er is onvoldoende aansluiting gezocht bij de noord zuid verbinding Lombokplein – Jaarbeursplein/Jaarbeurs – Dichterswijk/Veilinghaven en met name bij de ontwikkelingsvisie Lombokplein e.o. Het gaat nu niet over fase 2, maar de ontwikkelingsvisie Lombokplein e.o. is met name gemaakt om in Fase 2 rekening te houden met de gewenste ontwikkelingen in fase 2. De noord zuid verbindingen maken een interessante wisselwerking mogelijk tussen het grootschalige (in ruimte gebouwen en activiteiten) in en om het Jaarbeursplein en het kleinschalige van Lombok(plein) en Dichterswijk/Veilinghaven. Het gaat dan met name om de verbinding en zichtlijn tussen de westelijke uitgang van de HOV terminal op forumniveau en het Lombokplein/de moskee op de Kop van Lombok.	De verbinding van het Jaarbeursplein met de Leidsche Rijn en Lombok is inderdaad een belangrijke verbinding. De zichtrelatie vanaf het Stationsplein West (Forumniveau) met de moskee/het Lombokplein is door het aanwijzen van een zoekgebied in het SP bij het Leeuwensteyngebouw verdwenen. In het VO is/(zal moeten zijn) wel aandacht voor het profiel van de straatruimtes (Jaarbeurspleinstraat en Verlengde Damstraat) die het Jaarbeursplein met de Leidsche Rijn en verder verbinden, zodat dit heldere en logische routes worden, waarin de zichtrelatie ook weer tot stand komt.
116	Het SP/VO gaat alleen in op de zichtlijn uitgang HOV terminal, HOV halte verlengde Graadt van Roggeweg. De zichtlijn tussen de westelijke uitgang van de HOV	Klopt. De ontwikkelvisie Lombokplein e.o. is geen kader geweest voor dit SP. Wel is er sprake van een zichtlijn vanaf het stationsplein naar de toekomstige

	<p>terminal op maaiveld- en forumniveau en het Lombokplein/de moskee op de Kop van Lombok is een hoofdpunt uit de ontwikkelvisie Lombokplein e.o. en zou een randvoorwaarde moeten zijn voor de ontwikkeling van Leeuwensteyn/WTC. Het schetsontwerp (p16 SP) en de studieruimte van 8 meter ten westen van het gebouw lijken in strijd met deze zichtlijn.</p> <p>Het gaat om de zichtlijnen om maaiveld- en forumniveau. Een eventuele hogere westelijke overkraging is mogelijk minder problematisch.</p>	fietsroute langs de terug te brengen Leidse Rijn; deze is meegenomen.
117	<p>Advies: pas het SP/VO en de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Leeuwensteyn/WTC zodanig aan dat de zichtlijn tussen de westelijke uitgang van de HOV terminal op het forumniveau en het Lombokplein/de moskee op de Kop van Lombok gewaarborgd is.</p>	Zie antwoord op vraag 115/116
118	<p>Ook de functie van de (nieuwe) Jaarbeurspleinstraat als loop en vooral fietsverbinding tussen OV-terminal/Jaarbeursplein en Lombokplein/stadscorridor blijft onderbelicht. Deze verbinding ontbreekt bijvoorbeeld ten onrechte in het lijstje verbindingen in paragraaf 5.1. die toegankelijk moeten blijven ook tijdens de bouwwerkzaamheden.</p> <p>Een belangrijke verbetering t.o.v. eerdere plannen is dat de Fietsenstalling West via een fietspad over het Jaarbeursplein vanaf de Croeselaan bereikbaar blijft.</p>	Op pagina 34 wordt aangegeven dat de verbinding voor fietsers tussen de nieuwe stalling onder stationsplein west en de Croeselaan en het Westplein goed toegankelijk moet blijven, evenals de verbinding voor fietsers en voetgangers aan weerszijden van de Croeselaan te hoogte van het Jaarbeursplein. Hiermee is de verbinding met Lombok gewaarborgd.
119	<p>De verlengde Graadt van Roggeweg vormt een grenslijn van het plangebied, valt eigenlijk onder fase 2, maar de noordzijde van het Jaarbeurspleingebouw vormt wel de zuidzijde van die weg. Bovendien is de verbinding HOV halte - HOV terminal belangrijk voor het plein.</p> <p>Het is belangrijk dat de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied hoog wordt, net als die van het Jaarbeursplein en het Lombokplein. Dat stelt eisen aan de kwaliteit van de voorzieningen in de plint van de noordzijde van het Jaarbeurspleingebouw. Die plint kan interessante voorzieningen huisvesten voor een grote stroom OV overstappers, maar mag geen patatstraat worden. Het is de vraag of er (op maaiveldniveau) wel plaats is voor uitbreiding van de footprint van het Jaarbeurspleingebouw aan de noordzijde.</p> <p>De footprint van dit gebouw is overigens al vergroot t.o.v. eerdere plannen door die uit te breiden met de overkraging aan de zuidzijde. Mogelijk zijn overkragingen architectonisch en om het gewenste programma te kunnen realiseren. Maar het is niet wenselijk om de footprint van het gebouw verder uit te breiden.</p>	Bij het uitbreiden van de footprint van het Jaarbeurspleingebouw aan de HOV halte-zijde is rekening gehouden met een kritisch dwarsprofiel, waarin voldoende ruimte is voor inrichting, verkeersstromen en kabels en leiding. Dit profiel staat op p27 en hoort bij paragraaf 4.4. In dit studiegebied denken we daarom ook uitbreidingsruimte voor de footprint te vinden.
120	<p>Kijk nog eens kritisch naar de flexibele ruimte voor uitbreiding van de footprint van het Jaarbeurspleingebouw in noordelijke en zuidelijke richting.</p>	Zie antwoord op vraag 119.
121	<p>Op dia 25 van het VO ontbreken de bomen in de Verlengde Graadt Van Roggeweg die wel staan op dia 31.</p>	Goed gezien, dia 25 klopt inderdaad niet. Er komen wel bomen langs de tramhalte op het Jaarbeursplein (in het Verlengde van de Graadt van

		Roggeweg).
122	<p>Het SP/VO gaat er vanuit dat het doorgaande verkeer richting oude binnenstad door de Westpleintunnel gaat en dat de wegen in het Van Sijpesteijnkwartier (Verlengde Graadt van Roggweg, Jaarbeurspleinstraat) alleen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer.</p> <p>Recente verkeersberekeningen in het kader van 'tijdelijke maatregelen Westplein/Lombokplein' laten zien dat de combinatie doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer niet te realiseren is op een 2 x 1 baansweg en op verschillende plekken grote stremmingen voor zowel het autoverkeer als voor fietsers en voetgangers veroorzaakt.</p> <p>Bij de gewenste kwaliteit van het Van Sijpesteijnkwartier past geen weg op maaiveldniveau met een verkeersintensiteit van 15.000 auto's per dag maar eerder 5000 per dag. Bovendien zal een te verwachten verkeersintensiteit van 14.000 tot 18.000 auto's per dag echt ontwrichtend uitwerken.</p>	Zowel het SP als het IVO doen geen uitspraak over het Westplein; dit maakt geen onderdeel uit van de scope. Het plan van aanpak voor de structuurvisie van fase 2 wordt binnenkort vastgesteld door het college van B&W.
123	<p>Ook deels buiten de scope van het SP/VO is het forum, zij het dat het Leeuwensteyn/WTC aan de oostzijde aan het forum grenst. Het is verstandig nog een kritisch te kijken naar het forum (wel of niet semi-openbaar, welke verbindingen moeten mogelijk gemaakt worden, kwaliteit c.q. windhinder als verblijfsgebied) en de wisselwerking tussen forum en Leeuwensteyn/WTC (activiteiten/aansluiting op forumniveau, veroorzaken windhinder en schaduw). (zie ook p 28 DSP Westflank Noord).</p> <p>Het is overigens van belang dat het SP/VO de mogelijkheden om de plannen voor de Westflank Noord in de toekomst nog aan te passen niet inperkt.</p>	<p>In een apart document wordt gewerkt aan/nagedacht over het Forum. Dit is het "Afstemmingskader Forum". De genoemde onderwerpen komen hierin aan de orde en worden ook afgestemd met de verschillende partijen en zullen later door hen uitgewerkt worden.</p> <p>Dit SP/VO gaan niet over de plannen voor West Flank Noord dus wij zien geen reden waarom dat een en ander inperkt.</p>
124	<p>Het lijkt erop dat actuele discussies over parkeren en automobiliteit in het westelijk stationsgebied nog niet zijn verwerkt in het SP/VO.</p> <p>Het SP benoemt de capaciteit van de Jaarbeurspleingarage als 800 tot 1000, het VO noemt het aantal 780. Het is onduidelijk of de gehanteerde parkeernormen passen bij het actuele inzicht (nota parkeren en stallen) dat de parkeernormen in de buurt van OV knooppunten omlaag mogen.</p> <p>Er zijn een aantal actuele discussies over enerzijds de plaats en capaciteit van parkeergarages in het Stationsgebied West om bereikbaarheid te garanderen en anderzijds de wens om de overlast van automobiliteit en daarvoor noodzakelijke infrastructuur te beperken (Van Zijstweg 2 x 1 baans). Het lijkt erop dat het SP/VO nog uitgaan van verouderde uitgangspunten.</p> <p>Om de druk op de Van Zijstweg te verminderen kan het nuttig zijn om in plaats van P3 op andere plaatsen een parkeervoorziening te realiseren (bijvoorbeeld in de noordwest hoek van het jaarbeursgebied) en/of de Jaarbeurspleingarage ook te</p>	<p>De capaciteit van de Jaarbeurspleingarage is gebaseerd op het gebruik van de voormalige Jaarbeurspleingarage (die 1020 parkeerplekken had) en het gebruik dat zal ontstaan door toevoeging van nieuw vastgoed (met name WTC en Jaarbeurspleingebouw). Er wordt gekozen voor gebiedsgericht parkeren met de nadruk op dubbel gebruik waardoor de omvang van de garage zo beperkt mogelijk kan blijven. Deze insteek is derhalve geheel in lijn met de nota Parkeren en Stallen. Ook is deze insteek geheel in lijn met de verkeersmodellen voor het stationsgebied.</p> <p>Het ondergronds verbinden van parkeergarages is niet alleen financieel zeer kostbaar maar veelal fysiek onmogelijk door obstakels onder de grond en door tracés voor kabels en leidingen. Dit is daarom geen reële optie.</p>

	ontsluiten voor bezoekers van publieksfaciliteiten op het jaarbeursgebied vanaf de noordzijde. Het is dan wel van belang om te bekijken om te onderzoeken of dit weer geen ongewenst overlast aan de noordzijde van het gebied veroorzaakt. Het ondergronds met elkaar verbinden van parkeergarages in de Westflank Noord, onder het Jaarbeursplein en garages behorend bij gebouwen ten westen van het plangebied kunnen helpen bij het verminderen van de overlast van automobiliteit op maaiveldniveau.	
125	Verwerk de actuele normen en discussies over autoparken in het SP/VO	De actuele normen zijn verwerkt in de ontwerpen en het SP.
126	De gemeente heeft ambitieuze plannen om het wildparkeren van fietsen in het stationsgebied West terug te dringen. Het realiseren en handhaven van die ambities zal niet eenvoudig zijn en alleen lukken als er voldoende faciliteiten voor betaald en onbetaald fietsparkeren zijn. Het is wenselijk te onderzoeken welke mogelijkheden er voor kort fietsparkeren er wenselijk en mogelijk zijn in het plangebied zonder dat dit ongewild langparkeren of foutparkeren aantrekt.	Er vind een pilot plaats voor het fietsparkeren (dicht bij het station betaalde fietsenstalling en iets verder weg van het station onbetaald parkeren) in combinatie met handhaving. Het Stedenbouwkundig plan en het ontwerp gaan hier niet op in.
127	Onderzoek de mogelijkheden voor het realiseren van onbetaald fietsparkeren in de noordwestelijke hoek van het Jaarbeursplein en/of in de Jaarbeurspleingarage.	De pilot genoemd bij punt 126 houdt in dat er geen onbetaald fietsparkeren komt op het Jaarbeursplein. De dichtstbijzijnde locatie is de gratis fietsenstalling op het Westplein welke gelijktijdig met de betaalde stalling onder Stationsplein West open gaat.
128	In westhoek van het Jaarbeursplein is nu een plek voor vervangend busvervoer bij treinstoringen. Dit verstoort het autovrije karakter van het plein en het is de vraag of dit de meest logische plaats is voor reizigers. Meer logische plaatsen zijn in de buurt van de HOV halte (in de Verlangde Graadt Van Roggeweg of de Jaarbeurspleinstraat of bij de busstations.	Treinvervangend vervoer is een belangrijk aandachtspunt. Er is nu geen zicht op een andere geschikte locatie. De ruimte bij de tramhalte is te beperkt, dit geldt ook voor de Jaarbeurspleinstraat. De busstations aan de oost- en aan de westzijde kunnen niet meer bussen kwijt dan het aantal bussen dat noodzakelijk is voor het normale busvervoer. Daarnaast is de kans groter dat passagiers per ongeluk de verkeerde bus nemen. We zullen de diverse functie voor het plein steeds in onderlinge samenhang onderzoeken.
129	Zoek naar andere meer logische plaatsen voor het vervangend vervoer	Zie beantwoording punt 128.
130	Alle activiteiten in verband met de herontwikkeling van stationsgebied West leggen een zware druk op het gebied. De druk op het gebied, maar ook de druk op het Westplein (mogelijk maken tijdelijke maatregelen) en in Lombok (sluipverkeer door de Damstraat) neemt aanzienlijk af als de knip Croeselaan voor de autoverkeer al op korte termijn wordt gerealiseerd.	Het idee is inderdaad om de knip Croeselaan, met uitzondering van het busverkeer, versneld –nog dit jaar– door te voeren. Het college beslist binnenkort hierover.
131	Realiseer al op korte termijn de knip Croeselaan.	Zie beantwoording punt 130.
132	Het Sijpesteijkwartier, het Jaarbeursplein, en de omgeving moeten een gebied voor ontmoeting en beleving worden. Dit vraagt om hoge kwaliteit en striktere normen voor luchtkwaliteit, windhinder, geluidshinder etc. Het SP/VO lijkt in dit opzicht niet consequent. Soms worden strikte normen benoemd op andere	Uw constatering is juist: het SpvE is op dit punt niet eenduidig. Dit zal worden aangepast. Paragraaf 5.5 met de striktere eisen zal worden verwijderd. Uitgangspunt is dat de nu gangbare werkwijze voor hoogbouw zal worden gehanteerd: voor hoogbouw zal een windhinderonderzoek worden gedaan. De

	plaatsen wordt verwezen naar wettelijke normen met de al of niet bedoelde suggestie dat die wettelijke normen voldoende zouden zijn.	beoordeling is afhankelijk van de functie (verblijfsgebied, slentergebied, loopgebied) van de meetpunten. Uitgangspunt is dat hier een afdoend windklimaat moet ontstaan (d.w.z. 'goed' en soms zal genoeg moeten worden genomen met 'matig'). Voor bezonning geldt dat de positionering van verblijfsgebieden in de openbare ruimte zal worden afgestemd met de uitkomsten uit het bezonningsonderzoek. De per abuis opgenomen striktere eisen zijn niet door het bestuur vastgesteld. Op basis van dergelijke eisen zou vrijwel elke planontwikkeling op het Jaarbeursplein onmogelijk blijken. Voldoen aan de gangbare praktijk is al ingewikkeld genoeg.
133	expliciteer strikte (milieu)normen die horen bij de gewenste kwaliteit en functie van het gebied.	Zie beantwoording punt 132.
134	In de paragraaf over beheer ontbreekt de verwijzing dat er voor het stationsgebied (west) een beheergroep is i.v.m. de voorzieningen voor verslaafden (De Stek en gebruikersruimte in het Stadskantoor).	Wij zijn met u van mening dat functionele eisen: o.a. voetgangers en fietsersstromen, toegankelijkheid van de gebouwen, goed geborgd moeten zijn in het ontwerp van het plein. Dit heeft onze volle aandacht.
135	Er is aandacht nodig voor soms conflicterende belangen van bezoekers van het gebied. Er zijn goede routes nodig voor mensen met verschillende beperkingen (rolstoelgebruikers of slechtzienden). Zorg op de trappen bij de stalling west voor open routes voor passanten naast op toeschouwers op de trappen.	klopt, wij zijn met u van mening dat de functionele eisen die worden gesteld aan de inrichting van het openbare gebied zodat alle voorzieningen voor iedereen (ook voor mensen met een beperking) goed toegankelijk zijn.
136	Geen tekeningen ontvangen, daarom niet naar exacte boogstralen en maatvoering van fietspaden kunnen kijken.	Deze tekeningen waren nog niet beschikbaar. Maatvoering van fietspaden en boogstralen worden nader gedetailleerd in het DO.
137	Houd rekening met voldoende brede fietspaden, zeker als het een tweezijdig fietspad is en als er langs het plein (Croeselaan) nog maar 1 fietspad over blijft. Minimale breedte is 4 meter, maar in het stationsgebied is het streven om 5 meter breedte te realiseren.	De breedte van het fietspad bedraagt 4 meter. Er is gekozen om een beperkte doorkruising van het plein te maken t.b.v. de verblijfskwaliteit van het gebied.
138	De aansluiting van het fietspad aan de noordzijde Croeselaan op het doorgaande fietspad aan de zuidzijde Croeselaan (kiss & ride zone Beatrixgebouw) zorgt voor een ruime boogstraal en een voorkom bochten van meer dan 90 graden (lieft een wat meer vloeiend boogprofiel).	Het fietspad wordt op een goede manier aangesloten zodat de stroom fietsers hun weg goed kan vervolgen.
139	De noordzijde Croeselaan is een belangrijk fietspad voor mensen die de drukke overstek Van Zijstweg willen vermijden, of naar het busstation / de Rabobrug willen fietsen.	Dit fietspad komt niet te vervallen. Ter hoogte van het Beatrixgebouw wordt het fietspad samengevoegd met de zuidzijde.
140	Een mooi plein met een goede stations toegankelijkheid en leuke activiteiten en horeca houdt het gebied levend en sociaal prettig en veilig. Goed dat de plannen	Dank voor deze positieve reactie

	voor het opknappen worden doorgezet.	
141	Blij te zien dat er in de plannen zoveel aandacht besteedt wordt aan de fietsende Utrechter. Er is goed nagedacht over de doorgangsroutes en parkeergelegenheid voor fietsers.	Dank voor deze positieve reactie
142	of beide fietsroutes richting de parkeergarage ook daadwerkelijk aantrekkelijk zijn. Met de plannen zoals ze er nu liggen gaan fietsers om het jaarbeursgebouw heen en we denken dat dit in de praktijk niet zo werkt, aangezien fietsers vaak de kortste weg kiezen. Zeker als men vanaf de Croeselaan de fietsgarage al kan zien liggen.	Fietsers krijgen ook de mogelijkheid voor het Jaarbeurspleingebouw langs te gaan naar de fietsenstalling. Er loopt hier een fietspad in bestrating welke goed aansluit bij het plein.
143	Om te voorkomen dat fietsers over het Jaarbeursplein fietsen, wordt er gepleit voor hoogteverschillen op het jaarbeursplein. Dit lijkt ons met het oog op de evenementenfunctie van het plein niet erg praktisch. Ook voor mindervalide en visueel beperkten zou dit problemen kunnen opleveren. Daarom zouden wij een ander voorstel willen doen. Een tunnel van de Croeselaan, onder het Jaarbeursplein, naar de nieuwe fietsparkeergarage zou een oplossing kunnen bieden voor de problemen. Op dit moment komen fietsers ook vrij vaak in de knoop, wanneer hordes mensen van het Jaarbeursplein naar de Jaarbeurs lopen wanneer daar evenement plaatsvinden. Als fietser kan je dan soms minuten tijd verliezen voordat je bij een fietsparkeerplek bent en bestaat de kans dat je als gevolg daarvan je trein mist, de tunnel zou hiervoor ook een oplossing bieden. We zouden willen aanraden om net als bij autoparkeergarages ook digitale bordjes te plaatsen met het aantal beschikbare plekken in de stalling.	Er komen duidelijke fietsroutes van en naar de fietsenstalling. De inrichting van het plein wordt zodanig dat ongewenst over plein rijden zoveel mogelijk wordt vermeden, maar dit is niet te voorkomen. De hoogteverschillen zijn geen beperking voor de evenementen op het plein en voor mindervalide zijn goede alternatieve routes beschikbaar. Een tunnel is een mooi idee, maar aansluiting van Stationsplein West en de parkeergarage (waar fietsers doorheen zouden rijden) is niet voorzien in aanleg van het Stationsplein West. In Stationsplein West zal gewerkt worden met een digitaal systeem welke aangeeft waar nog vrije plekken beschikbaar zijn.
144	Daarnaast willen we graag een punt aanhalen over de verbinding van de Croeselaan/ Graadt van Roggeweg. Wij hebben bedenkingen bij het afsluiten van deze verbinding, aangezien dit waarschijnlijk grote consequenties heeft voor de druk op bijvoorbeeld kruising Balijelaan/ Croeselaan en de andere uitvalswegen richting de snelweg. We hopen dat de gemeente goed nadenkt over het stroomlijnen van het verkeer wanneer er geen mogelijkheid meer is om van de Croeselaan naar de Graadt van Roggeweg te gaan.	De knip in de Croeselaan maakt deel uit van het vastgestelde beleid ALU. Door een verkeersknip te maken op het Jaarbeursplein ontstaat een autovrij plein, maar het zorgt er ook voor dat het doorgaande verkeer van de Croeselaan gaat. Daarmee wordt de Croeselaan minder druk. Verkeer wordt bij de Overste den Oudenlaan gesplitst: verkeer richting westelijk stationsgebied wordt via de Van Zijstweg en Croeselaan geleid, verkeer naar het oostelijk stationsgebied via de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel.
145	Ten slotte voorzien we dat het een hele mooie maar ook lastige klus wordt om het Jaarbeursplein net zo aantrekkelijk te maken voor mensen, als de rest van de 'oude' binnenstad om bijvoorbeeld een hapje te eten of een drankje te nuttigen.	Dank voor de reactie. Levendigheid en aantrekkelijke verblijfsruimte heeft onze aandacht.
146	Het belangrijkste wat mij is opgevallen is dat de gehandicaptenparkeerplaatsen en de mogelijkheid om passagiers af te zetten op een veel te grote afstand is gesitueerd van de lift en de roltrap. Voor onze doelgroep die beperkte afstanden kan afleggen is speciaal een 2e locatie	De loopafstand van de minder validen plek naar de roltrappen is 90 meter (75 meter hemelsbreed). We onderzoeken hoe we dit beter kunnen inpassen en komen hier op terug in de DO-fase.

	<p>met lift en roltrap aangebracht, juist dichterbij de parkeerlocatie.</p> <p>Alle normen stellen dat de afstand tot gehandicaptenparkeerplaatsen vanaf gebouwen zoals het station, gemeentehuis, de winkels in Hoog Catharijne en de Jaarbeurs niet groter mag zijn dan 50 m.</p> <p>Daar gaan we sowieso overheen. Maar we moeten wel bedenken dat mensen die slecht ter been zijn, ondanks dat we de norm van 50 m niet halen, toch zo min mogelijk afstanden moeten overbruggen.</p> <p>Wij vinden dat de gehandicaptenparkeerplaatsen en het voorrijden vlak bij de lift moet plaatsvinden.</p>	
147	<p>Daarnaast maak ik mij grote zorgen over de leuning die op de trap richting gemeentehuis en station worden aangebracht.</p> <p>Is er in de looproute aan beide zijden een leuning aangebracht conform de eisen die Pro-rail stelt?</p> <p>Een hoge en een lage leuning, rond en handomvatbaar en een horizontale aanvang en een horizontale beëindiging?</p> <p>Er mag (vinden wij) niet getornd worden aan de veiligheid!</p> <p>De meeste ongelukken vinden op trappen plaats. Een trap van 8 m hoogte en 70 m breedte vraagt om ernstige ongelukken, wanneer belangrijke voorzieningen als leuning, zichtbare markeringen en voelbare markeringen aan de bovenzijde van de trap niet correct worden toegepast.</p> <p>Nogmaals wijzen wij op de jarenlange ervaring van Pro-rail.</p>	<p>De leuning die we toepassen op Stationsplein west zijn gelijk aan de huidige leuning, zoals die nu zijn gerealiseerd op de trappen van Stationsplein west, en zijn uitgebreid besproken met diverse toegankelijkheidsorganisaties. Op de trappen worden duidelijke zichtbare en voelbare markeringen toegepast.</p>