



# Definitief Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteit Plan

Westflank Noord; CU 2030

NS Stations/ GROUP A , september 2012 - versie definitief



# Inhoudsopgave

## Voorwoord

### 1 de opgave

- 1.1 achtergrond
- 1.2 posities partijen
- 1.3 status
- 1.4 leeswijzer

### 2 kaders

- 2.1 schakelen op verschillende schaalniveau's
- 2.2 stedenbouwkundige kaders
- 2.3 contractuele kaders
- 2.4 markt & programmatische kaders
- 2.5 omgevingskaders
- 2.6 financiële kaders
- 2.7 opgaven voor het stedenbouwkundig plan

### 3 Stedenbouwkundig plan

- 3.1 toelichting
- 3.2 inpassing programma
- 3.3 bereikbaarheid
- 3.4 fasering
- 3.5 bouwenvoloppen

### 4 Beeldkwaliteit plan

- 4.1 kaders voor de beeldkwaliteit
- 4.2 algemene kwaliteitscriteria Westflank Noord
- 4.3 kwaliteitscriteria voor het Forum
- 4.4 kwaliteitscriteria voor plint & parkeergarage

- 4.5 kwaliteitscriteria voor de onderbouw & Van Sijpesteijnkade
- 4.6 kwaliteitscriteria voor de bovenbouw; kantoor -en woonblokken
- 4.7 kwaliteitscriteria voor gebouwentree's

### 5 Vervolg

- 5.1 realisatieplanning
- 5.2 vervolg

## Colofon

### Verkenningen (separaat document)

- studie bouwtypologie kantoren nov. 2011, GROUP A
- studie bezonning mrt. 2012, GROUP A
- fasering-en uitvoeringsaspecten juni 2012, GROUP A
- toelichting collegestandpunt Van Sijpesteijnkade in perspectief juni. 2012, GROUP A
- collegebesluit Van Sijpesteijnkade juni 2012
- rapportage geluidsbelastingen spoor en wegen juni 2012, Movares
- studie geluidsmaatregelen aug 2012, GROUP A
- rapportage haalbaarheid juridisch en milieu juli 2012, BRO
- rapportage windtunnelonderzoek aug.2012, Peutz
- beheer -en veiligheidsaspecten aug. 2012, Smitshoek Melles





# Voorwoord

NS Stations werkt samen met de gemeente Utrecht en andere partijen aan de vernieuwing van het Stationsgebied Utrecht. Een vernieuwing die een positieve bijdrage dient te leveren aan het functioneren van het grootste station van Nederland en daarmee de reizigerskwaliteit. En die een impuls geeft aan het functioneren en de leefbaarheid van de Utrechtse binnenstad. Deze vernieuwingslag is een uitdagende en complexe opgave welke zich uitstrekt over circa 10 jaar. De contouren liggen vast in het Masterplan uit 2004. Op basis van dit plan worden deelgebieden uitgewerkt en gerealiseerd. De eerste projecten krijgen vorm, zoals de OV Terminal, het Stadskantoor Utrecht en het Stationsplein West. Aan andere deelgebieden wordt nog gewerkt. Eén daarvan is Westflank Noord.

Afgelopen jaar is samen met de gemeente Utrecht intensief gewerkt aan een stedenbouwkundig plan dat invulling geeft aan de ambities voor de Westflank Noord. Het voorliggende plan schetst een aantrekkelijk toekomstbeeld. Een toekomst waarin op een oud emplacement een nieuw stuk binnenstad ontstaat waarin gewerkt en gewoond wordt. Met op de schakelpunten met de bestaande stad ruimte voor wonen, buurt- en wijkvoorzieningen en aantrekkelijke straten en pleinen. Een plek dus waar de 'nieuwe' en de 'oude' stad samen komen.

De ontwikkeling van de Westflank Noord is complex omdat op deze plek veel belangen samenkomen: het belang van omwonenden voor een ontwikkeling die rekening houdt met de leefbaarheid van de binnenstad en de menselijke maat; het belang van de gemeente Utrecht om in het westelijke deel van het Masterplangebied ruimte te creëren voor nieuwe en attractieve woon- en werkfuncties en met een

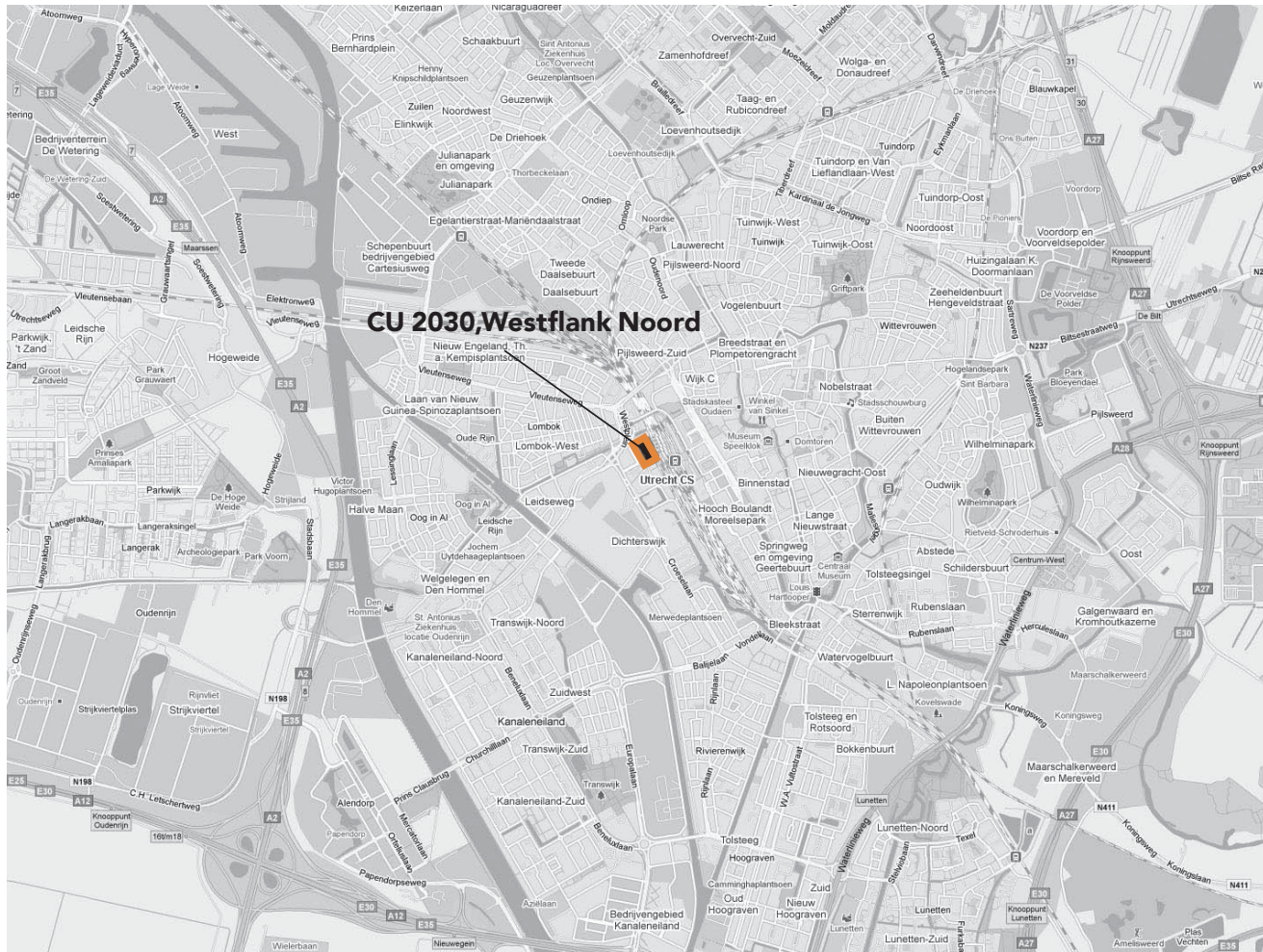
schaalsprong ten opzichte van de huidige situatie; en het belang van NS Stations voor een ontwikkeling die een positieve bijdrage levert aan het functioneren van de OV Terminal met in de nabijheid een hoogwaardig stedelijk gebied.

Wij denken met dit stedenbouwkundige plan de ambities van NS Stations en van de stad goed te hebben verwoord. En wij zullen dan ook samen met de gemeente Utrecht verder gaan werken aan de uitwerking. Dit zodat het niet alleen bij woorden en beloftes blijft, maar proces van vernieuwing van het Stationsgebied ook de Westzijde vorm krijgt.

NS Stations



# 1 de opgave



Westflank Noord gepositioneerd op de stadsplattegrond Utrecht



# 1.1 achtergrond

De Westflank in het zakelijke centrum van de binnenstad van Utrecht is één van de meest toonaangevende ontwikkellocaties in Nederland. In het "Hart van OV Nederland" is ruimte voor de ontwikkeling van circa 150.000 m<sup>2</sup> werkruimte en circa 250 woningen. De ontwikkeling zal als onderdeel van CU2030 de komende tien jaar vorm krijgen. De eerste fase is met de bouw van het Stadskantoor Utrecht en de bouw van de Openbaar Vervoer Terminal (verder "OV Terminal") in 2011 gestart. Opgave nu is om de overige deelgebieden binnen de Westflank tot ontwikkeling te brengen. De Westflank Noord is nu aan zet. NS Stations, ProRail en de gemeente Utrecht hebben daartoe de handen ineengeslagen. Gezamenlijk is intensief gewerkt om te komen tot een gedragen plan voor dit gebied.

De ontwikkelingsperspectieven voor de Westflank Noord liggen vast in een groot aantal beleidsdocumenten en overeenkomsten tussen de gemeente en NS Stations. In essentie wordt de mogelijkheid geboden voor de bouw van het Stadskantoor Utrecht en de realisatie van een omvangrijk woningbouw- en kantorenprogramma met bijbehorend parkeren. Natuurlijk passend binnen de beoogde totaalopzet van CU2030. Afspraak daarbij is dat NS Stations het initiatief neemt in het opstellen van dit stedenbouwkundige plan voor de Westflank Noord en dat de gemeente komt tot ontwikkelkaders voor de openbare ruimten. Voorliggend document geeft vanuit NS Stations invulling aan deze afspraak.

Het Definitief Stedenbouwkundige Plan (verder "DSP") schetst de programmatische, ruimtelijke en verkeerskundige kaders, waarin de ontwikkeling in opeenvolgende fases vorm kan krijgen. De parallel door de gemeente opgestelde ontwikkelkaders

voor Mineurslaan en Van Sijpesteijkade geven aan op welke wijze Westflank Noord met de omgeving verbonden wordt.

In dit DSP wordt zo goed als mogelijk een afweging gemaakt in de veelheid aan inzichten, meningen en nuances, waarbij meteen ook duidelijk is dat niet iedereen naar volle tevredenheid bediend zal worden. Dit hangt samen met de hoogstedelijke complexiteit. NS Stations is overtuigd van de zorgvuldigheid van het met betrokken partijen en ondersteund door experts doorlopen totstandkomingsproces.

Het DSP zal als kaderdocument aan het College van B&W ter instemming worden voorgelegd. Na instemming zal het DSP als basis dienen voor planologische procedures, de planuitwerking en de nadere afspraken tussen betrokken partijen.



Westflank Noord gepositioneerd op luchtfoto stationsomgeving, situatie 2010

## 1.2 posities partijen

Gezamenlijk streven vanuit NS Stations, ProRail en gemeente Utrecht is om te komen tot een samenhangende en hoogwaardige ontwikkeling van de Westflank Noord zoals verwoord in de diverse beleidsdocumenten. Deze partijen hebben zich gecommitteerd aan de uitvoering van het Masterplan stationsgebied Utrecht en het Structuurplan Stationsgebied. Binnen deze samenwerking hanteert een ieder haar eigen uitgangspunten. Het DSP brengt deze zoveel als mogelijk op één lijn. In het kort zijn de deelbelangen als volgt:

### NS Stations

NS Stations wil als onderdeel van het vervoersbedrijf leidend zijn in het ontwikkelen van stations en als langdurig belanghebbende haar stempel drukken op stationsgebieden met als primair doel het optimaal en duurzaam laten functioneren van haar stations. NS Stations heeft daartoe haar bijbehorende ontwikkelstrategie rond locatieontwikkelingen gewijzigd. Voor de realisatie van marktgericht vastgoed zoals wonen en kantoren ontwikkelt zij niet altijd meer voor eigen rekening en risico, maar zoekt strategische samenwerking met projectontwikkelaars, passend bij maat, schaal en complexiteit van de betreffende opgave. Deze ontwikkelstrategie wordt ook voor de Westflank Noord gevolgd. NS Stations wil samen met gemeente en ProRail kaders definiëren op basis waarvan enerzijds het toekomstig functioneren van de OV Terminal en het omliggende stationsgebied gezekerd is en anderzijds zij in staat is om binnen deze kaders haar grondposities – en de daaraan gekoppelde ontwikkelingsmogelijkheden – geheel of gedeeltelijk over te dragen. De contractuele afspraken tussen gemeente en NS Stations maken dit ook mogelijk. Naast de positie van NS Stations als

beheerder van de stationsgebouwen en nu nog als grootste grondeigenaar binnen het stationsgebied, heeft zij binnen de Westflank Noord nog een ander belang en dat is namelijk als ontwikkelaar van het Stadskantoor Utrecht. Zij is daarbij gehouden aan contractuele afspraken met de gemeente Utrecht als koper en gebruiker en met de aannemer als bouwer van het Stadskantoor. NS Stations is binnen Westflank Noord dus stationseigenaar, grondeigenaar, ontwikkelaar en mogelijk toekomstig vastgoedeigenaar en daarmee één van de grootste investeerders binnen het plangebied. NS Stations is opsteller van dit DSP.

### Gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht heeft vanuit haar publieke belang de taak om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van de Westflank Noord past binnen vastgestelde kaders als Masterplan stationsgebied Utrecht en het Structuurplan. De Project Organisatie Stationsgebied (“POS”) voert vanuit de gemeente de regie op alle ontwikkelingen binnen het stationsgebied. Daarbij kiest zij bij private ontwikkelingen voor een toetsende rol. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de realisatie en het beheer van het omliggende openbare gebied en zal mogelijk ook vanuit integraliteit het beheer van de semi-openbare (buiten-)ruimten binnen het plangebied gaan uitvoeren. Bijzonder binnen Westflank Noord is de privaatrechtelijke positie van de gemeente Utrecht, naast regulier als eigenaar van het openbaar gebied, ook als toekomstig eigenaar en gebruiker van het Stadskantoor Utrecht. Daartoe zijn contractuele afspraken gemaakt tussen gemeente als eigenaar en gebruiker en NS Stations als ontwikkelaar. Ook zijn tussen partijen privaatrechtelijke afspraken gemaakt over de inpassing van het gebouw in haar omgeving.

### ProRail

Namens de Rijksoverheid heeft ProRail een centrale verantwoordelijkheid op het spoor en in en rond de treinstations. Daarnaast is zij (gedelegeerd) opdrachtgever voor de nieuwe OV Terminal. Utrecht is de belangrijkste knoop in het Nederlandse railnetwerk. Het laten functioneren van Utrecht is een noodzakelijk middel met als doel het laten functioneren van het landelijke netwerk. Daartoe zijn voorzieningen zoals de bestaande Verkeersleidingspost (verder “VL-post”) en Railinzetplaats voor de bereikbaarheid van het spooreplacement voor hulpdiensten van cruciaal belang. Afspraken ten aanzien van de bereikbaarheid en toekomstig ruimtegebruik tussen gemeente, NS Stations en ProRail liggen vast in de Vaststellingsovereenkomst OV Terminal Westflank d.d. 3 maart 2006 en de diverse overeenkomsten in het kader van de OV Terminal. ProRail doet samen met gemeente en NS Stations nader onderzoek naar het op termijn geheel of gedeeltelijk verplaatsen van de VL-post. In het DSP is voornamelijk uitgegaan van het handhaven van de VL post op de bestaande locatie. Mocht op termijn verplaatsing doorgang vinden, dan zullen de effecten voor de stedenbouwkundige structuur naar verwachting gering zijn. ProRail heeft aangegeven afstand te willen doen van de rechten voor toegang met diepladers naar de railinzetplaats. Hiermee worden de voertuigen voor hulpdiensten maatgevend. Dit is als uitgangspunt in het DSP meegenomen. Aan de Westzijde vindt in de komende jaren ook een perronuitbreiding plaats. Verder wordt in de toekomst mogelijk ook een verdere uitbreiding van de sporen voorzien. Deze perronuitbreiding en mogelijke spooruitbreiding zijn als kaders in het DSP meegenomen.

## 1.3 status

In de Bilaterale Projectontwikkelings Overeenkomst (BPO) Stadskantoor Utrecht is vastgelegd dat de verdere planvorming van de Westflank Noord vorm moet krijgen door middel van het stedenbouwkundige plan zoals op te stellen door NS Stations en het Ontwikkelkader Mineurslaan voor het omliggende gebied zoals op te stellen door de gemeente. Daarbij is sprake van een sterke wisselwerking. Dit heeft in het werkproces zo ook vorm gekregen. NS Stations is opdrachtgever geweest voor het DSP. Parallel hieraan heeft gemeente gewerkt aan de Ontwikkelkaders voor de Mineurslaan en de Van Sijpesteijnkade. In een gezamenlijk Projectteam hebben deze stukken vorm gekregen. Het DSP is gedurende het proces meerdere keren ter toetsing aan het Stedenbouwkundige Atelier, zoals ingesteld door de gemeente, voorgelegd. Deze kan zich vinden in de opzet van het plan. Het DSP zal ter instemming aan de Directie van NS Stations en het College van B&W van de gemeente Utrecht worden voorgelegd. Na instemming zal het DSP de basis vormen voor planologische procedures, planuitwerking en contractuele afspraken tussen partijen.

## 1.4 leeswijzer

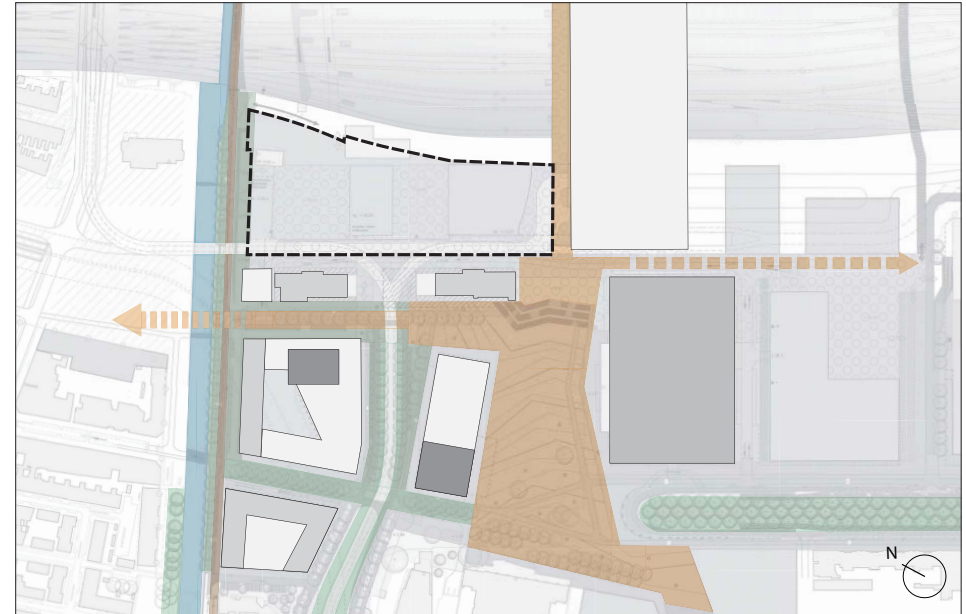
De opbouw van dit DSP is als volgt:

Hoofdstuk 2 schetst de belangrijkste kaders voor de ontwikkeling de Westflank Noord. Het gaat daarbij zowel om programmatische, ruimtelijke en contractuele kaders als om omgevingskaders. Het hoofdstuk sluit af met de definiëring van de belangrijkste hoofdpogaven voor het DSP. Hoofdstuk 3, de planvorming beschrijft de uitwerking en onderzoeken van de hoofdpogaven. Hoofdstuk 4 schetst de beeldkwaliteit van de semi-openbare ruimte en van de architectuur. In het slothoofdstuk 5 worden ingegaan op de planning en de vervolgstappen in het proces.

In het kader van en in de aanloop tot het DSP zijn over verschillende deelonderwerpen (voor-)onderzoeken verricht, de zogenaamde "verkenningen". Deze verkenningen zijn gebundeld in bijlage 1: het verkenningenboek. Doelen van dit verkenningenboek zijn:

(a) het toelichten van de gemaakte keuzen, het beschrijven van mogelijke uitwerkingsrichtingen en het onderbouwen van de bestendigheid van het DSP, (b) het kunnen uitwerken van het DSP tot vast te stellen bestemmingsplan(nen) en te realiseren bouwplan(nen).

Het DSP met het verkenningboek als bijlage onderbouwt de ratio van het opstarten van deze procedures. In formele zin kent het verkenningenboek geen status en zal formele toetsing plaatsvinden in de bestemmingsplan- en omgevingsplanprocedures. In het kader van die procedure(s) zal bijpassend nader onderzoek verricht worden.



studiegebied met binnen de zwarte stippellijn het plangebied





# 2 kaders

## 2.1 schakelen op verschillende schaalniveau's

De ontwikkeling van de Westflank Noord zal plaats vinden binnen het project CU2030, dat betrekking heeft op de ontwikkeling van het totale stationsgebied Utrecht. Dit betekent een onderlinge afstemming op de verschillende schaalniveau's: de Westflank, de omgeving en het gebied. Het eerste schaalniveau betreft het creëren van marktconforme voorwaarden waardoor de toekomstige vastgoedontwikkeling van kantoren, wonen en parkeren kan plaatsvinden en de samenhang met het in ontwikkeling zijnde Stadskantoor Utrecht. Het DSP definieert de oplossingen voor openstaande vraagstukken rondom de realisatie van het Stadskantoor Utrecht zoals onder meer de ontsluiting van de fietsenstalling, parkeren in de tijdelijke- en eindsituatie en de verbindingen met de omgeving.

Op het tweede schaalniveau speelt de aansluiting met de directe omgeving. Het Stadskantoor wordt namelijk op een verhoogd maaiveld gerealiseerd (+ 9 meter boven straatniveau). Toekomstige ontwikkelingen dienen hierbij aan te sluiten. Daarbij zullen straten rondom het ontwikkelingsgebied heringericht worden: de Mineurslaan om ruimte te creëren voor de toekomstige Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) baan en om te kunnen functioneren als toekomstige exclusieve expeditiestraat; de aanpassing van de Van Sijpesteijnkade om de aanleg van de kruising met de HOV baan mogelijk te maken en ter reconstructie van de kade in verband met doortrekken van de Leidsche Rijn.

Het derde schaalniveau is de inpassing in het gebied. Hierbij dient afstemming plaats te vinden met andere plannen binnen het stationsgebied zoals bijvoorbeeld de herontwikkeling van de panden ten zuiden van het studiegebied Sijpesteijn en Leeuwensteijn.

Kortom, het DSP voor de Westflank Noord is ingebed in een veelheid van kaders zoals deze zijn vastgelegd in diverse overeenkomsten en beleidsdocumenten. Navolgend een beknopte weergave van de belangrijkste kaders die bij de planvorming zijn gehanteerd.



## 2.2 stedenbouwkundige kaders

De ontwikkeling van Westflank Noord vormt onderdeel van CU 2030. De stedenbouwkundige kaders zijn publiekrechtelijk vastgelegd in een groot aantal documenten te weten (niet limitatief):

- Bereikbaarheidsplan stationsgebied 2003 (onderlegger voor Masterplan)
- Het Masterplan stationsgebied 2004
- Stedenbouwkundige studie Westflank 2005
- Het Structuurplan stationsgebied 2006
- 1e fase Bouwvergunning Stadskantoor Utrecht 2010
- Integraal Programma van Eisen Openbare Ruimte 2009
- Ontwikkelkader Mineurslaan 2012

Hierbij is sprake van een "trechtering" van uitgangspunten. Van relatieve grove stedenbouwkundige uitgangspunten en randvoorwaarden zoals verwoord in het Masterplan 2004 en het Stedenbouwkundig Plan 2005, loopt dat door tot heel specifieke ontwerpgegevens zoals het parkeren en de ontsluiting, die zijn opgenomen in de bouwvergunning voor het Stadskantoor Utrecht.

Het **Masterplan stationsgebied 2004** beschrijft de ambities voor CU2030. Na jaren van discussie en plannen maken besloot de gemeente Utrecht tot aanpak van het stationsgebied. Om de betrokkenheid van inwoners van de stad Utrecht te vergroten en draagvlak onder de bevolking te ontwikkelen werd een uitgebreid participatietraject opgezet. Tijdens een referendum is een keuze gemaakt uit twee plannen. In samenspraak met de burgers werden het Masterplan, bestemmingsplan en MER stationsgebied van het gekozen plan doorontwikkeld. Bewoners en organisaties gaven daarbij hoge prioriteit aan de begrippen "ruim en groen", "veiligheid en leefbaarheid", "bereikbaarheid" en de opzet van een nieuwe OV Terminal.

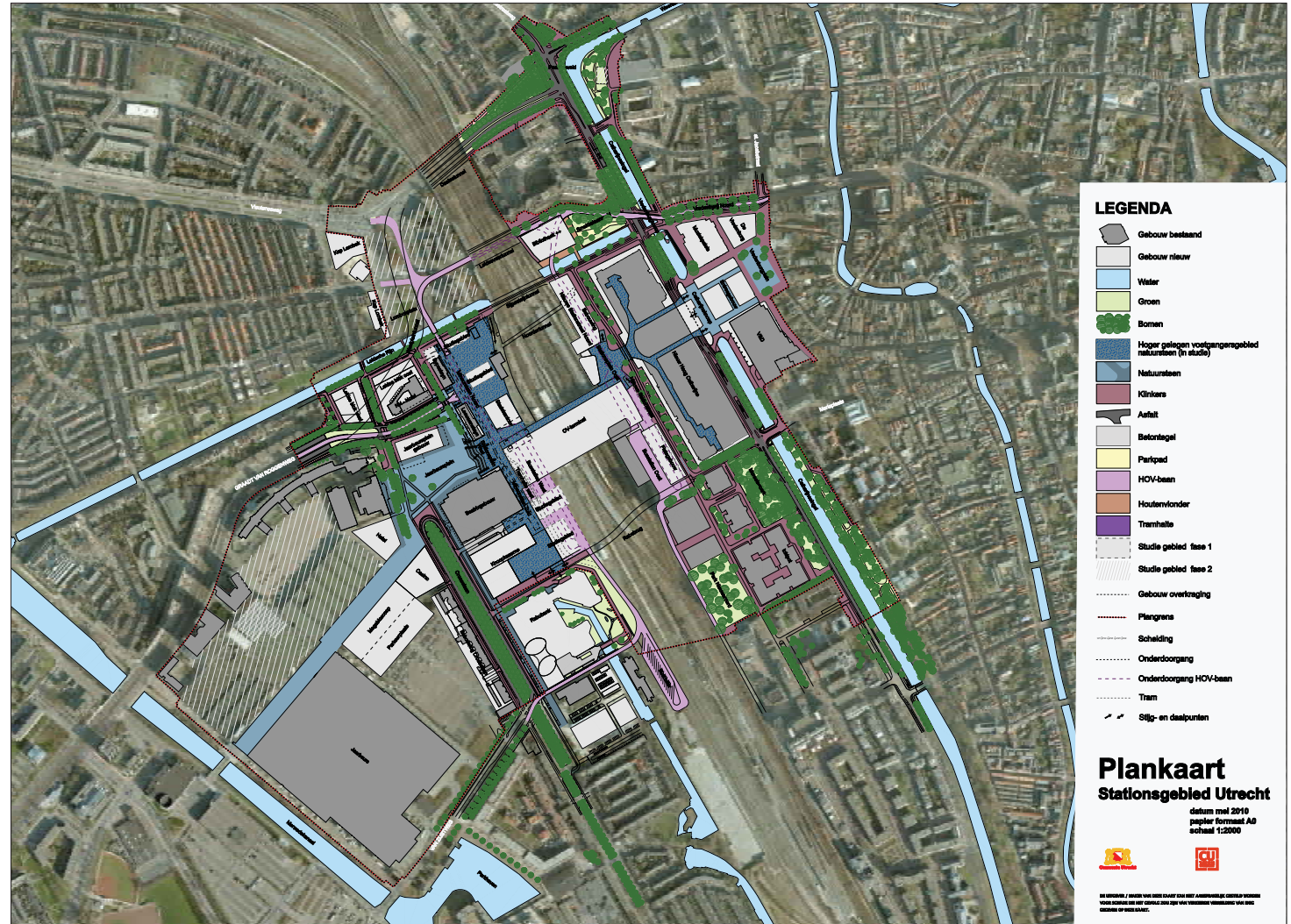
De hoofddoelstelling van het Masterplan is een nieuw centrum van Utrecht te realiseren door het nieuwe stationsgebied en de oude stad te integreren en synergie tussen beiden te bewerkstelligen. Ook tussen delen van Utrecht, die tot nu toe als losstaand worden ervaren, ontstaat in de toekomst samenhang en verbinding door middel van onder andere een opgetild maaiveld. Private investeerders en eigenaren zoals NS Stations en Corio konden zich vinden in de ambitie van het Masterplan. Met een positief besluit wordt daardoor jarenlange discussie en planvorming beslecht en omgezet in politieke besluitvorming. Het Masterplan geldt daarmee als raamwerk voor het stationsgebied. De intentie van het Masterplan is dat de Westflank Noord getransformeerd wordt tot een toegankelijk en aantrekkelijk stuk stad, waar niet alleen wordt gewerkt, maar ook wordt gewoond.

Randvoorwaarde voor een succesvolle aanpak van het stationsgebied is een goede bereikbaarheid. In 2003 heeft de gemeente Utrecht daartoe een **bereikbaarheidsplan** opgesteld (bijlage bij het Masterplan stationsgebied). In het plan is veel aandacht besteed aan het openbaar vervoer en flankerende maatregelen om de groei van de automobiliteit te remmen. De aanwezigheid van het openbare vervoersknooppunt maakt dat het gebied goed per openbaar vervoer bereikbaar is. Verbetering en opwaardering naar het regionale schaalniveau is wenselijk. De bereikbaarheid van het stationsgebied voor het autoverkeer is complex. Het autoverkeer dat in het gebied zelf moet zijn, is vooral afhankelijk van de beschikbare infrastructuur buiten het stationsgebied. De uitgangspunten van het stedelijke bereikbaarheidsprogramma en het stedelijk beleid zijn randvoorwaarden voor de bereikbaarheid van het stationsgebied.

In overleg tussen gemeente en NS Stations is in 2005 gewerkt aan een **studie voor de Westflank**. Aan de hand van modellenstudies is onderzocht welke massa's wenselijk en inpasbaar zijn. Belangrijk element in die studie is de introductie van het verhoogde maaiveld, waaronder een parkeergarage is ingepast. Deze studie heeft echter nooit de formele status van stedenbouwkundig plan gekregen. Wel is de overgang van het verhoogde naar het reguliere maaiveld daarmee een belangrijke ontwerpogave geworden. De verwachte voetgangersstromen vanuit Lombok naar het nieuwe station werden verondersteld over dit verhoogde nieuwe maaiveld te gaan lopen.



ruimtelijke verbindingen voor langzaamverkeer, uit Masterplan Stationsgebied Utrecht 2003



plankaart Stationsgebied Utrecht, mei 2010, CU 2030, gemeente Utrecht



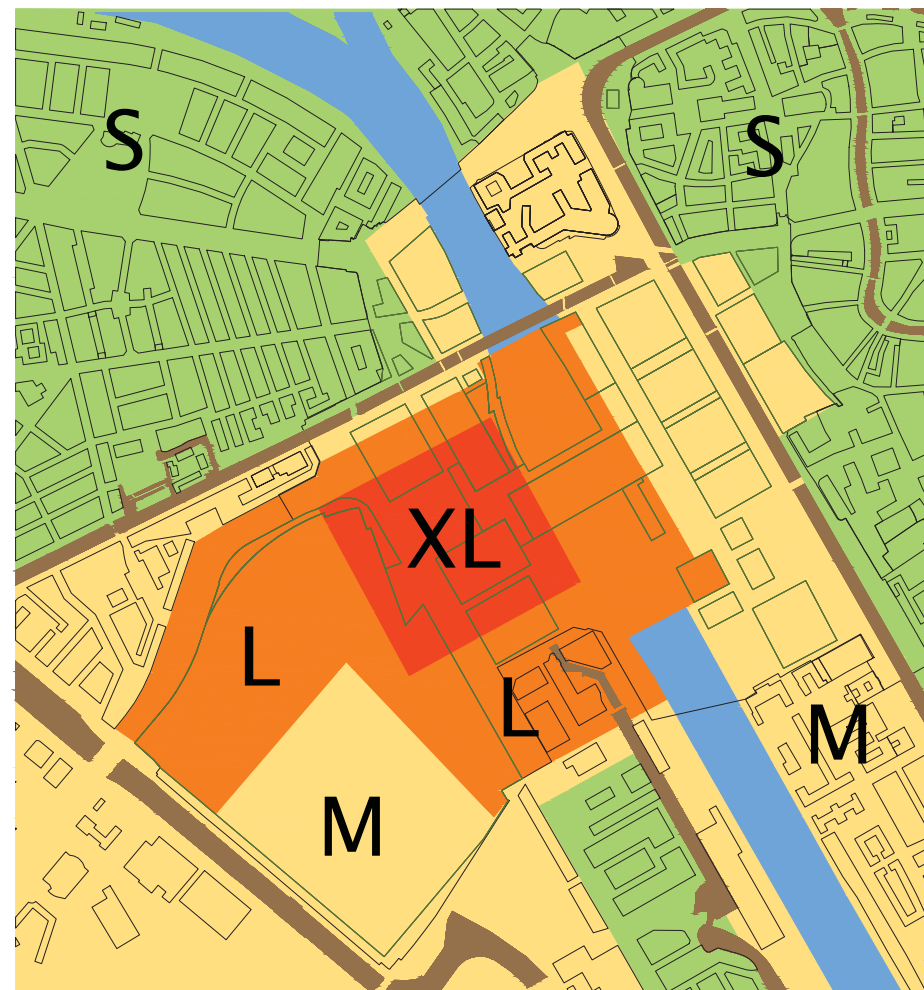
In 2006 is door de gemeente het **Structuurplan Stationsgebied** vastgesteld. Dit was noodzakelijk omdat het proces rond het oorspronkelijke bestemmingsplan voor het totale stationsgebied in 2004 werd gestaakt. In 2006 werd door de gemeente geconstateerd dat het noodzakelijk was om op korte termijn met de door het Masterplan in gang gezette ontwikkelingen voor het stationsgebied verder te kunnen. Daartoe was een nieuwe juridisch-planologische basis noodzakelijk. Daarom is besloten de plannen voor het stationsgebied, te vertalen tot het destijds in de Wet op de Ruimtelijke Ordening verankerde juridische procesinstrument: het structuurplan. Met het structuurplan als basis konden de voor de ontwikkelingen noodzakelijke artikel 19-procedures worden gevoerd.

Op basis van het structuurplan heeft NS Stations in 2009 het **Definitief Ontwerp voor het Stads kantoor Utrecht** gepresenteerd. Inclusief een bovengrondse parkeergarage in drie lagen waarvan circa 270 bestemd voor het Stads kantoor Utrecht. Parallel werd binnen NS gewerkt aan de ontwikkeling van aansluitende kantoorvolumes. Door het wegvallen van een beoogde gebruiker zijn de kantoorplannen voor de tweede fase echter gestaakt en heeft uitsluitend de ontwikkeling van het bouwplan voor het Stads kantoor Utrecht plaatsgevonden. Het bouwplan voorziet in de ontwikkeling van het Stads kantoor Utrecht met circa 67.500 m<sup>2</sup> BVO (inclusief ruimte voor WKO). Het noodzakelijke parkeren is daarbij 'geknipt': onder het Stads kantoor Utrecht komen circa 150 parkeerplaatsen in de 1e fase. In een aansluitende parkeergarage dienen conform de parkeernorm in de vervolgfase nog circa 120 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Daarnaast is bij vaststelling van het Definitief Ontwerp voor het Stads kantoor

Utrecht een aantal aandachtspunten benoemd die bij de verdere ontwikkeling van de Westflank Noord nadere uitwerking vragen. Het gaat dan om afstemming met Mineurslaan (inclusief aanleg HOV baan), de toegankelijkheid van het Stads kantoor Utrecht voor auto- en fiets-, en expeditieverkeer, kwaliteit van verbindingen en beheer- en veiligheidsvraagstukken. Deze punten komen in dit DSP terug.

#### **Integraal Programma van Eisen Openbare Ruimte**

De gemeente Utrecht heeft in 2009 het Integraal Programma van Eisen Openbare Ruimten stationsgebied West vastgesteld. Dit IPvE is de basis voor alle plannen in de openbare ruimte aan de Jaarbeurszijde, zoals de Croeselaan en het Jaarbeursplein. Het IPvE heeft als doel de metamorfosen van de openbare ruimte aan de westkant van het stationsgebied in goede banen te leiden. Het IPvE staat dan ook ten grondslag aan de plannen voor het Stationsplein West zoals die nu in uitvoering zijn en het Ontwikkelkader Mineurslaan. Het IPvE kent alleen status voor de openbare ruimten in het betreffende gebied. Het bijbehorende Functioneel Ontwerp toont een mogelijke uitwerkingsrichting, maar zonder formele status. In het document wordt nadrukkelijk gemeld dat het IPvE actueel gehouden zal moeten worden op basis van nieuwe inzichten, bijvoorbeeld rond de Van Sijpesteijnkade.



schalenkaart uit het structuurplan 2006

## 2.3 contractuele kaders

CU2030 is een gebiedsontwikkeling waarbij de belangrijkste partijen intensief samenwerken. Deze samenwerking is verankerd in een groot aantal overeenkomsten. De meest relevante worden navolgend in het kort beschreven.

In het stationsgebied Utrecht zijn direct belanghebbenden Corio, de gemeente, NS Stations als eigenaar van gronden en vastgoed en ProRail als beheerder van het spoor netwerk. De **Bilaterale Intentie Overeenkomst** inzake het stationsgebied Utrecht (2004) benoemt het gezamenlijk ambitieniveau. De wens is uitgesproken om te komen tot opwaardering van het stationsgebied. Aanjager voor deze herontwikkeling is de nieuwe Openbaar Vervoer Terminal, één van de zes "nieuwe sleutelprojecten", zoals door het Rijk aangewezen.

De **Bilaterale Samenwerkingsovereenkomst 2006** (BISOS) is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente Utrecht en NS Stations en heeft betrekking op de ontwikkeling Stads Kantoor met de gemeente als beoogde gebruiker. Hierin wordt in hoofdlijnen de ruimtelijke structuur neergezet voor het gebouw. Leidraad voor de uitwerking is de eerder genoemde studie naar de Westflank uit 2005. Partijen streven naar ontwikkeling van de NS gronden in de Westflank van het stationsgebied binnen de gemeentelijke kaders en met de gemeente als beoogde gebruiker van het toekomstige stads Kantoor. De ontwikkelafspraken voor het stationsgebied worden nader vastgelegd in Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten.

In de **Bilaterale Ontwikkel Overeenkomst** uit 2006 (BOO) zijn concrete ruimtelijk, programmatische en procesmatige afspraken vastgelegd tussen de gemeente en NS Stations betreffende de West- en Oostflank.

De BOO heeft tot doel kaderscheppend te zijn voor de uitwerking per deellocatie en benoemt daartoe de ruimtelijke kaders zoals de Randvoorwaardenkaart, Referentiekader Openbare ruimte en Werkboek Randvoorwaarden. Het Werkboek Randvoorwaarden scheidt kaders voor de ruimtelijke uitwerking op de Westflank. Het slaat een brug tussen de algemene doelstellingen en randvoorwaarden van het Masterplan en de vrij specifieke eisen aan de ontwikkeling van de individuele projecten. In de BOO zijn afspraken vastgelegd over de ontwikkeling door NS Stations van de Deelgebieden:

- Van Sijpesteijkade-strook (nu: Fase 3): wonen en bedrijfsruimte in de plint. Totaal 35.000 m<sup>2</sup> BVO;
- Mineurslaan-Noord (nu: Fase 2) met bestemming Wonen, Kantoor en Onderwijs;
- Stads Kantoor en OVT kantoor (nu: Fase 1) (zijn in BPO samengevoegd);
- Ontwikkeling-Zuid (geen onderdeel DSP): Wonen en Kantoor & Onderwijs.

Het totale programma - exclusief wonen en parkeren - bedraagt daarbij 150.000 m<sup>2</sup> BVO. Parkeren dient generaliseerd te worden conform de normen uit het Structuurplan met indien mogelijk daarbij aanvullende compensatie van 150 parkeerplaatsen ten behoeve van NS personeel en het P+R-terrein, beide oorspronkelijk gelegen aan de Mineurslaan. Verder dient ook nog voorzien te worden in een oplossing voor de verslaafdenopvang.

Over de aanleg en het beheer van semi-openbare (collectief private) ruimten, zoals op het Forum, moeten nadere afspraken gemaakt worden. Ontwerpen voor de semi-openbare (collectief private) ruimte zullen aan de gemeente ter goedkeuring worden voorgelegd. Een goede

verbinding in noord/zuid-richting, tussen de Van Sijpesteijkade en de OV Terminal, door het gebied Westflank Noord, wordt als cruciaal benoemd voor de (be)leefbaarheid van het plangebied. Aandachtspunt hierbij is de programmering en bijbehorende randvoorwaarden: het moet een aantrekkelijke looproute zijn op verschillende tijdstippen van de dag. Na oplevering is de Gemeente verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van haar openbare ruimte. Partijen kunnen overeenkomen dat de semi-openbare ruimte (collectief publiek) in de Westflank tevens door de Gemeente in beheer en onderhoud wordt genomen; één en ander binnen nog te maken financiële, kwalitatieve en onderhoudstechnische afspraken.

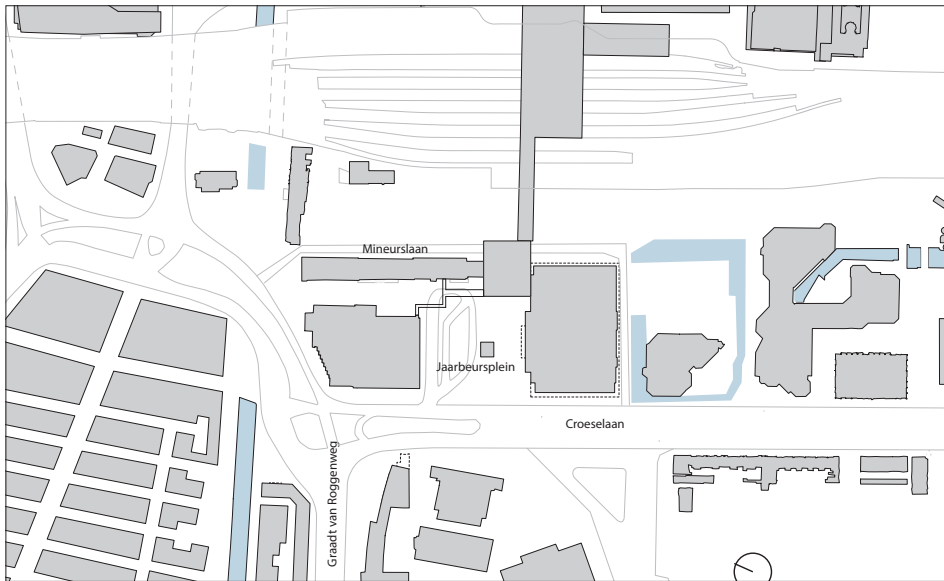
In de **Bilaterale Project Overeenkomst Stads Kantoor** inzake Westflank Deelontwikkeling Stads Kantoor Utrecht uit 2009 (BPO) zijn tussen de gemeente Utrecht en NS Stations afspraken vastgelegd over de uitwerking van het Stads Kantoor in relatie tot de OV-Terminal en de omliggende omgeving. Bovendien is het Definitief Ontwerp in het kader van de BPO getoetst aan de oorspronkelijke Ontwikkelovereenkomst (BOO). De BPO benoemt de afstemmingspunten tussen het Stads Kantoor Utrecht en de Deelontwikkeling Van Sijpesteijkade-strook, zoals onder andere de tijdelijke en definitieve ontsluiting parkeergarage Stads Kantoor Utrecht via de openbare weg, de uitvoering noord/zuid-route, de afstemming met HOV en de bereikbaarheid van het stads Kantoor (verbinding Stationsplein West en de verbinding tussen Stads Kantoor en OV Terminal). Eén en ander uit te werken binnen dit door NS Stations op te stellen Stedenbouwkundig Plan voor de Westflank Noord en een door de gemeente op te stellen Ontwikkelkader voor de Mineurslaan. Ook zijn in de

BPO financiële afspraken gemaakt met betrekking tot de bijdragen van NS Stations in de totale ontwikkeling van CU2030.

De **Overeenkomst betreffende Realisatie en Oplevering van het Stads Kantoor Utrecht 2008** (ORO) is een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente Utrecht en benoemt de contractuele afspraken met betrekking tot ontwikkeling van het stads Kantoor en de bijbehorende parkeervoorzieningen. Hierin is onder meer geregeld de betaling van een huursom voor kantoren en parkeren en de bijbehorende verplichte levering van een parkeervoorziening. Er is sprake van exclusief gebruik van deze parkeervoorzieningen door het Stads Kantoor Utrecht. In de overeenkomst met de gebruiker wordt gesproken over het formele moment van oplevering en de ingangsdatum van het gebruiksrecht.

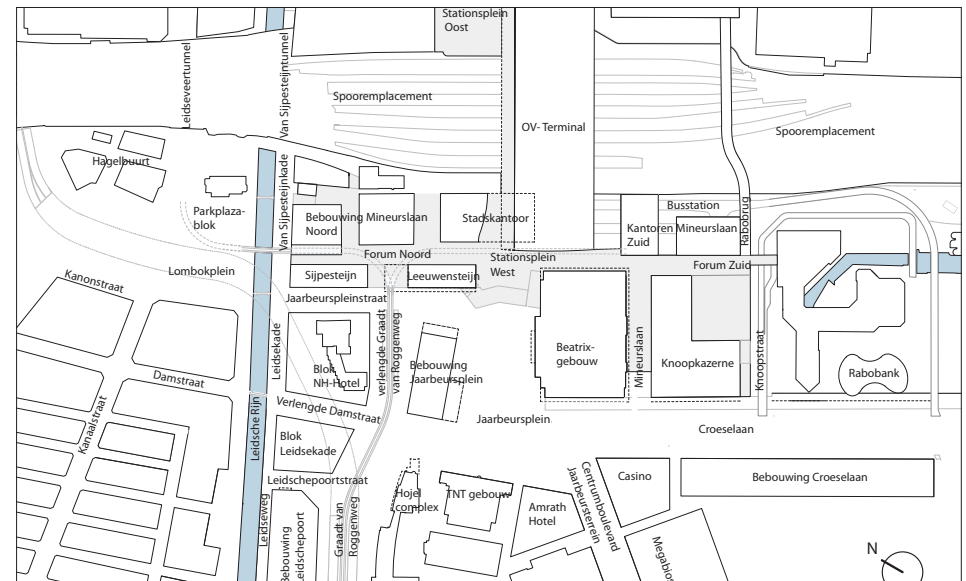
In 2012 is overeenstemming bereikt tussen NS Stations en de gemeente Utrecht over de koop van het Stads Kantoor door de gemeente Utrecht in plaats van de oorspronkelijk overeengekomen erfpacht. Deze koop is verankerd in de **Koopovereenkomst Stads Kantoor**. In deze overeenkomst zijn tal van afspraken geactualiseerd.

Sinds de BIOS 2004 is veel gewijzigd en ook veel meer duidelijk geworden. Beoogd wordt om de veelheid aan bestaande en deels achterhaalde contractuele afspraken tussen NS Stations en de gemeente Utrecht zowel vanuit haar publieke en als vanuit haar private rol te herijken danwel te vervangen op basis van dit DSP en het Ontwikkelkader Mineurslaan, zodanig dat een actueel en werkbaar (juridisch) kader ontstaat.



huidige bebouwing

bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009



voorgestelde bebouwing

bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009

## 2.4 markt & programmatische kaders

Het planologisch uitgangspunt voor de programmatische kaders binnen de Westflank Noord is in lijn met het programma, zoals eerder vastgelegd in Het Masterplan stationsgebied 2004 en het Structuurplan stationsgebied 2006.

### Ambitie

Het toekomstige vastgoedprogramma in de Westflank Noord zal bijdragen aan de ambitie om het CU2030 project betekenis te geven voor de stad Utrecht door een nieuwe inrichting, intensivering van de ruimte en menging van woon- en werkfuncties. Deze functiemenging heeft tot doel de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het stationsgebied te vergroten. Intensivering en dubbelgrondgebruik zijn daarbij noodzakelijk vanwege de schaarste aan ruimte. Dubbelgrondgebruik vraagt veel medewerking en flexibiliteit van de verschillende partijen, zeker bij uiteenlopende momenten van realisatie en ingebruikname.

De in CU2030 geplande kantorentoevoeging vindt grotendeels plaats aan de westzijde van het station. De nieuwe kantoren komen echter niet in een mono-functioneel gebied terecht, maar vormen samen met de OV Terminal en woningbouw aan de Van Sijpesteijkade een integraal onderdeel van het centrumgebied. De Westflank Noord vormt daarbij de koppeling tussen CU2030 en de woonwijk Lombok.

### Kantoorlocatie van nationale allure

CU2030 beoogt een kantoorlocatie van nationale allure. Het stationsgebied beschikt over alle positieve eigenschappen om één van de beste vestigingsplekken van Nederland te worden: de aanwezigheid van een moderne OV Terminal, de nabijheid van de historische binnenstad met hotels, winkels en uitgaansgelegenheden op steenworp afstand en de directe aanwezigheid van

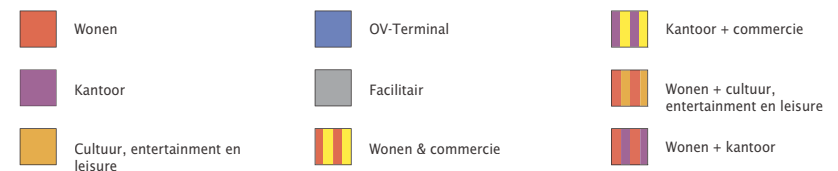
de Jaarbeurs. De kantoren in het stationsgebied bedienen vooral veel kleine tot middelgrote gebruikers (<5.000m<sup>2</sup>) en daarnaast een beperkt aantal grote tot zeer grote gebruikers. De Rabobank heeft met haar nieuwe hoofdkantoor aan de Westflank Zuid de toon gezet. Het nieuwe Stadskantoor Utrecht zal met circa 67.000m<sup>2</sup> de toon zetten voor de Westflank Noord. Het nieuwe stadskantoor zal door haar omvang, bouwhoogte en architectonische opzet de icoon worden van de Westflank Noord en wordt deels over de nieuwe OV Terminal heen gebouwd met de hoofdentree aan het nieuwe Stationsplein West. Het Stadskantoor zal in 2014 gereed zijn. Binnen de programmatische uitgangspunten, zoals vastgelegd in het Masterplan en het Structuurplan, is er in Fase 2 ruimte voor circa 25.000m<sup>2</sup> kantoren. Nadrukkelijk wordt gestreefd naar ontwikkelingen voor de zakelijke markt. Dit vraagt hoogwaardige, moderne kantoorvolumes die qua opzet, uitstraling en duurzaamheid aansluiten bij die markt en geschikt zijn voor meerdere (typen) gebruikers.

### Kantorenmarkt

De Nederlandse kantorenmarkt verkeert in een zware crisis. Er is veel leegstand en de prijzen staan sterk onder druk, zo ook in Groot Utrecht. Markante uitzondering hierop is de stabiele vraag (100.000 m<sup>2</sup> /jaar) naar kantoorruimte binnen het stationsgebied. Het stationsgebied is met name geliefd bij maatschappelijk georiënteerde, landelijk opererende organisaties, waaronder de Rijksoverheid. Door de centrale ligging, een gevarieerd functie-aanbod en uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer kent dit gebied ook in de huidige markt nagenoeg geen leegstand (<2%). De verwachtingen over de afzet van kantoren met verdiepingsplattengronden die geschikt zijn voor moderne werkvloeren zijn positief.



voorgestelde bestemmingen, bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009





Desondanks is de afzet van (grotere) kantoorvolumes geen vanzelfsprekendheid, want gebruikers zijn uiterst kritisch bij het sluiten van nieuwe overeenkomsten. Gelet op de bijzondere positie, die het Centrum van Utrecht inneemt op de Nederlandse vastgoed-markt mag worden verwacht, dat aansluitend op het Stadskantoor met de bouw van de kantoorstoren (Fase 2) en de bijbehorende parkeergarage kan worden gestart en dat deze Fase 2 in 2017 gerealiseerd zal zijn.

#### Woningen in het stationsgebied

De combinatie van functies zorgt voor levendigheid gedurende een groot deel van de dag. Nadrukkelijke wens van de gemeente en uitgangspunt in dit DSP is het toevoegen van woningen in het stationsgebied. Fase 3 van de Westflank Noord is één van de schaarse locaties waar inpassing van woningbouw ook milieutechnisch lastig, maar mogelijk lijkt. Daarom is in overleg met de gemeente als uitgangspunt geformuleerd dat in Fase 3 aan de Van Sijpesteijnkade woningen kunnen komen. Tenzij blijkt dat woningbouw door te grote milieubelasting hier alsnog niet marktconform te realiseren is. Als dat het geval is dan mag dit programma naar minder milieugevoelige functies worden omgezet. Conform de afspraken met de gemeente mag hier circa 35.000 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd. Dit DSP maakt duidelijk dat een dergelijk groot volume zich stedenbouwkundig niet laat inpassen: het maximum volume in Fase 3 is circa 25.000 m<sup>2</sup>, omgerekend circa 240 appartementen.

#### Woningmarkt

Ook de woningmarkt heeft te maken met de crisis. De stagnatie op de Nederlandse woningmarkt in belangrijke mate wordt veroorzaakt door een dalend prijsniveau van de bestaande voorraad en de geringe

bereidheid van eigenaren om (deels fictief) verlies te accepteren. Hierdoor is de vraag naar kleinere (starters-)woningen toegenomen, met name in stedelijke gebieden met een aantrekkelijk (arbeids-)klimaat, hoogwaardig openbaar vervoer en een levendige binnenstad. Ook de stad Utrecht heeft last van de economische crisis, waardoor vastgoed minder voortvarend gerealiseerd is dan in 2006 werd aangenomen. De Utrechtse vastgoedmarkt doet het relatief goed ten opzichte van de andere grote steden en blijft relatief een aantrekkelijke vestigingslocatie en een prettige woonstad. Binnen Utrecht springt het stationsgebied er opvallend positief uit.

Ten aanzien van de woningbouw is gekozen voor een brede differentiatie in marktsegmenten, met grote en kleinere woningen en huur en koop verdeeld over meerdere gebouwen. Voor het goed in de markt zetten van de woningen is het een vereiste dat een duidelijk perspectief geboden wordt op een hoogwaardige woonomgeving. Daarom is gekozen om de woningen de laatste fase te laten zijn. Op zijn vroegst zullen deze woningen in 2017 in aanbouw worden genomen.

Woningen	Starters-woningen	Appartementen-middel	Appartementen Groot	Totaal (afgerond)
Aantal appartementen	100	100	40	240
GBO	75	85	105	
BVO	94	106	131	104
Totaal BVO per type	9.400	10.600	5.300	25.000

tabel 1 Werkprogramma woningbouw DSP



montage luchtfoto Utrecht Centraal met Openbaar Vervoer Terminal en nieuw Stadskantoor



### Centrumdoeleinden

In het Structuurplan worden grenzen gesteld aan commerciële voorzieningen, zoals horeca en retail. Feitelijk werd alleen horeca voorzien als onderdeel van het te handhaven monument. Het DSP zet nadrukkelijk in op verhoging van de levendigheid aan de (collectief) publieke ruimten, zowel in de plinten aan de Van Sijpesteijkade als in de plinten van de bebouwing op het Forum. Daarmee draagt de Westflank Noord bij aan de ambitie uit het Masterplan om de Van Sijpesteijkade te transformeren tot een samenhangende en aantrekkelijke stadsstraat gelegen langs de Leidsche Rijn. Bovendien geven dergelijke functies betekenis aan het Forum en de route van het Stationsplein West over het Forum naar de Jaarbeurspleinstraat. In totaal kan het gaan om circa 1.500 m<sup>2</sup> BVO centrumdoeleinden. De vierkante meters winkels- en horeca uit het Structuurplan stationsgebied Utrecht zijn echter al volledig toebedeeld. Uitvoering van deze wens en uitbreiding van het toaal behoeft dan ook bestuurlijke instemming vanuit de gemeente Utrecht richting het bestemmingsplan. Een uitbreiding van 1.500m<sup>2</sup> zorgt voor geen enkele ontwrichting van het veel grotere winkelaanbod in de binnenstad.

### Forum

Door toevoeging van ruim 100.000m<sup>2</sup> aan vastgoedprogramma in de Westflank Noord ontstaat op het Forum draagvlak voor voorzieningen. Zeker omdat een groot deel van de overige voorzieningen in het stationsgebied gerealiseerd worden aan de Oostzijde (Hoog Catherijne) en in de door OV chipkaartpoortjes afgesloten stationshal. Daarbij kan gedacht worden aan kantoorgebruikers gelieerde horeca (zoals krantenkiosk, coffeecorner en/of kantine) die ook voor het passerende publiek toegankelijk zijn. Dit sluit aan bij nieuwe werkvormen.

Een voorbeeld hiervan is de publiek toegankelijke vestiging van Starbucks in de hal van het NS Hoofdkantoor. Dergelijke functies worden gezien als (noodzakelijk) onderdeel van het kantoorprogramma. Dit wordt dan ook niet als concurrerend gezien voor de weinige voorzieningen in de omgeving.

### Van Sijpesteijkade

Over de Van Sijpesteijkade gaat een grote passantenstroom aan fietsers en voetgangers richting de Noordertunnel en de binnenstad. Voor de reizigers in de Noordertunnel zijn momenteel nagenoeg geen voorzieningen. Dit vormt een schril contrast met het hoge voorzieningenniveau voor reizigers in de nieuwe stationshal. De uitbreidingsruimte voor een dergelijke voorzieningen in de Noordertunnel ontbreekt. Inpassing van commerciële voorzieningen, ook gericht op de passantenstroom, in de plint aan de Van Sijpesteijkade is dan een logisch alternatief. Daarbij draagt dit direct bij aan het stedelijke karakter en de levendigheid van de kade. Het aanbod zal gericht zijn op de reeds aanwezige passanten en geen autonome aantrekkingskracht.



impressie Stadskantoor Utrecht, Kraaijvanger



impressie Openbaar Vervoer Terminal Utrecht Centraal, Benthem Crowel

### Parkeerprogramma

De parkeergarage wordt gedimensioneerd op de normen uit het Structuurplan. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van circa 650 parkeerplaatsen voor het totale vastgoedprogramma in de Westflank Noord inclusief het Stadskantoor. Aanvullend zijn 20 parkeerplaatsen nodig voor de naastgelegen VL-post. Naar huidig inzicht wordt de totale parkeergarage circa 670 plaatsen groot. De parkeergarage onder het Stadskantoor is reeds in aanbouw inclusief een tijdelijke ontsluiting. Voor het aansluitende deel met de benodigde expeditiehof en tijdelijke entree en stijgpunten is, als alternatief voor de reeds vergunde Fase 1A, een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. Dit zogenaamde Passtuk zal bij oplevering van het Stadskantoor gerealiseerd zijn. Het overige deel van de parkeergarage de definitieve entree en stijgpunten, zal in zijn geheel worden gerealiseerd met de kantoorstoren in Fase 2. Uitgangspunt voor het stationsgebied is het realiseren van de minimaal benodigde, maar voor het vastgoedprogramma toereikende, hoeveelheid parkeren. Het is de verwachting dat de geldende parkeernorm, nu dus het Structuurplan, richting de toekomst zal worden aanpast op basis van nieuwe inzichten, zoals dubbelgebruik. Hierdoor kan mogelijk met hetzelfde aantal parkeerplaatsen meer vastgoedprogramma worden bediend. Eventuele overcapaciteit in de garage zal uitsluitend worden aangewend als compensatie voor de oorspronkelijk op deze locatie aanwezig parkeerterreinen voor NS-bedrijven en P+R. Dit parkeren wordt nu tijdelijk op het Jaarbeursterrein opgevangen. Deze insteek voorkomt verdere vergroting van het parkeeraanbod in het stationsgebied en kent dus ook geen aanvullende aantrekkende verkeersbewegingen.

Nadrukkelijk is de parkeergarage dus niet bedoeld als publieke parkeergarage en zal ook geen onderdeel vormen van een P-route voor het stationsgebied of de binnenstad. De exploitatie en het gebruik zal te vergelijken zijn met het parkeren onder het Groothandelsgebouw in Rotterdam, dat flexibel dienend is aan het bovengelige vastgoedprogramma (een kantoorgebouw met veel verschillende huurders, een vergadercentrum en diverse horeca).

### Parkeermarkt

Doordat de parkeergarage onder de Westflank Noord geen publieke garage wordt volgt de vraag naar het parkeren uit de behoefte van het bovengelige vastgoedprogramma. Deze behoefte is door de gemeente Utrecht verankerd in normen, die onderdeel zijn van het Structuurplan. In de praktijk zal de behoefte vanuit functies afwijken van de norm, maar de verwachting is dat de op normen bepaalde omvang van parkeergarage goed zal aansluiten bij het gemiddelde daadwerkelijke gebruik door de functies.

### Marktverkenning

Voor een uitgebreide visie op de te verwachten marktontwikkeling in de komende jaren verwijzen wij u naar een aantal recente markt-rapportages:

- Utrechtmonitor 2012 Gemeente Utrecht
- Vastgoedmonitor 2011 Gemeente Utrecht
- Bestuursrapportage stationsgebied Gemeente Utrecht mei 2012
- Transactiecijfers 2e Kwartaal 2012 NVM
- Cijfers in Perspectief Medio 2012 DTZ Zadelhoff
- Regionale Woningmarktmonitor 2012 BRU
- Locaties 2012 Property NL

Duidelijk blijkt in deze documenten dat de marktsituatie, ook voor het stationsgebied in Utrecht, drastisch verslechterd is ten opzichte van de marktsituatie bij het opstellen van het Masterplan in 2003. Het realiseren van de ambities van het Masterplan in het huidige tijdsgewricht is een nog grotere uitdaging geworden.

Woningen	Starters-woningen	Appartementen middel	Appartementen groot	Totaal (afgerond)
Aantal	100	100	40	240
GBO	75	85	105	
BVO	94	106	131	
Totaal m2 BVO per type norm pp / woning	9.400 1,15	10.600 1,15	5.300 1,3	25.000
Totaal parkeerbehoefte woningen	115	115	50	280

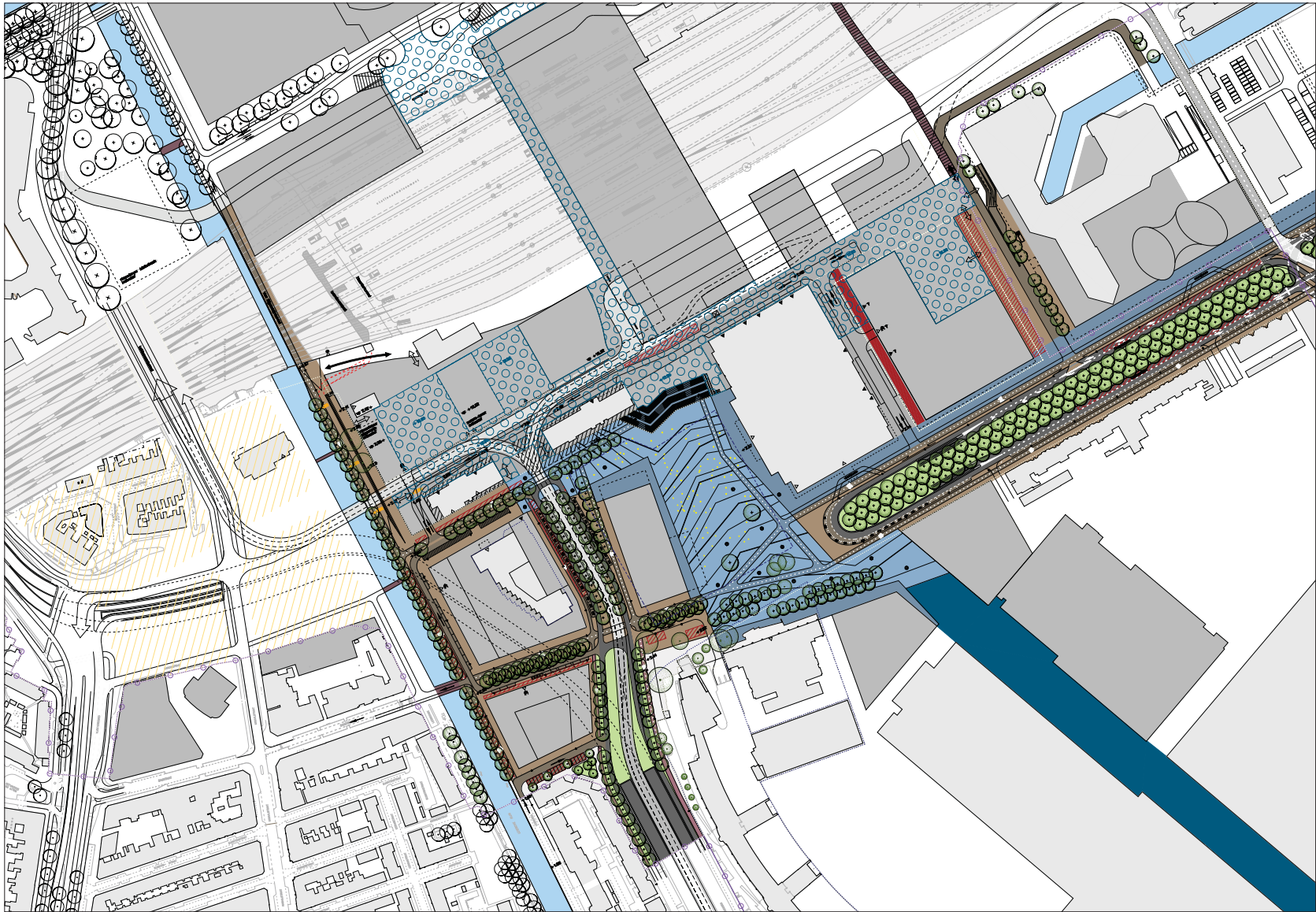
  

Kantoren	SKU m2 BVO	Marktkantoren	
m2 BVO	67.000	25.000	
norm pp / m2 BVO, conform Masterplan	1:250	1:250	
Totaal parkeerbehoefte kantoren	270	100	370

Totaal behoefte nieuwbouwprogramma obv norm	650
Totaal capaciteit garage conform DSP	670
Restcapaciteit	20

parkeerbehoefte Westflank Noord conform normen



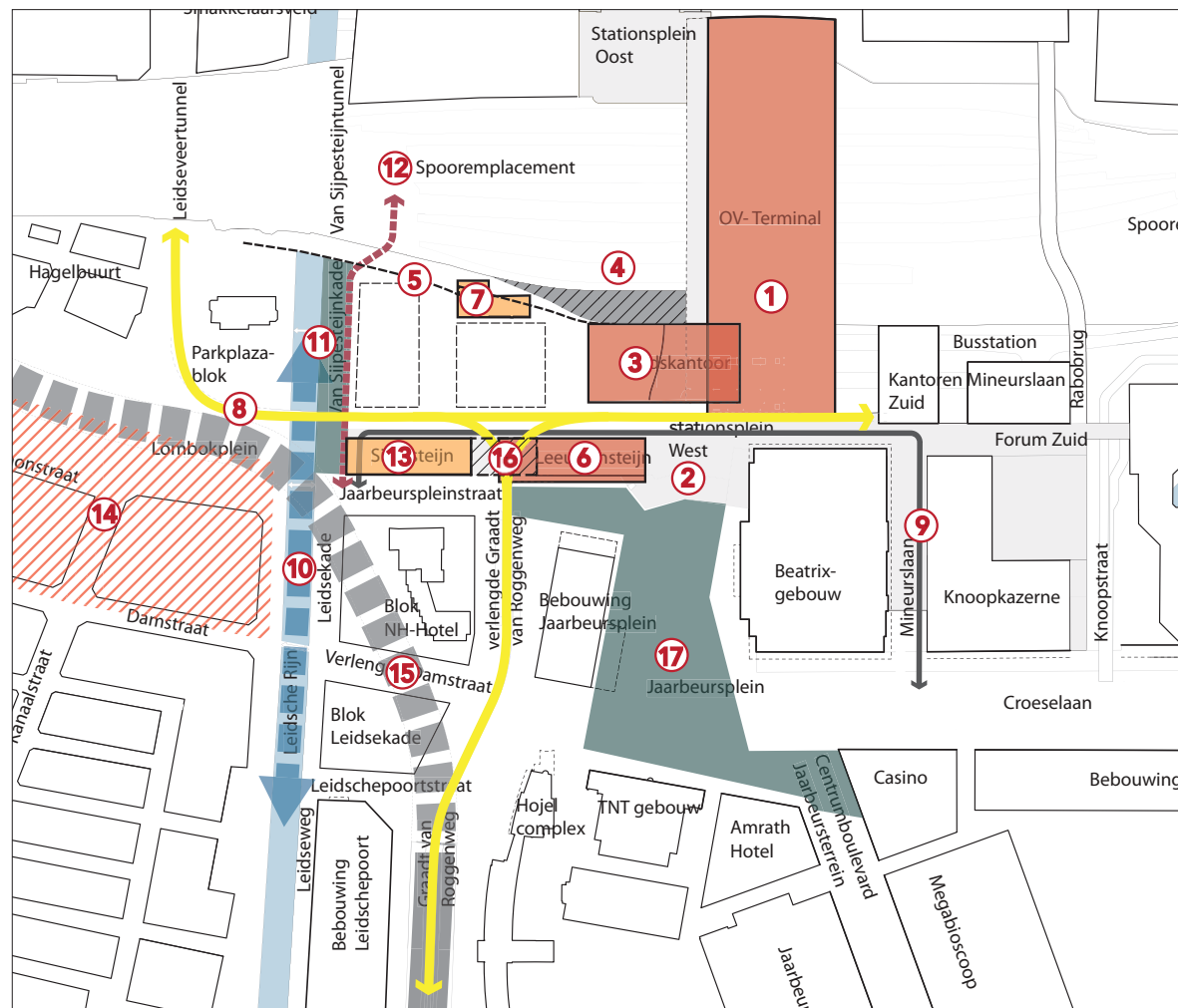
functioneel ontwerp openbare ruimte , bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009



## 2.5 omgevingskaders

De ontwikkeling van Westflank Noord is niet los te zien van alle ontwikkelingen in de omgeving. Bepalend voor de ontwikkelingen in de omgeving van de Westflank Noord zijn natuurlijk ook daarvoor het Masterplan, het Structuurplan, het Integraal Programma van Eisen Openbare Ruimten en het Ontwikkelkader Mineurslaan, zoals die door de gemeente zijn vastgesteld en waarvan mag worden verondersteld dat de gemeente deze zal realiseren voor zover dit binnen haar mogelijkheden ligt. Natuurlijk zijn dit plannen en zal richting de realisatie het nodige wijzigen. Wel vormen deze door de gemeente vastgestelde plannen het uitgangspunt. Zonder volledig te kunnen zijn geeft onderstaande opsomming een beeld van de veelheid van factoren die in de omgeving spelen. Natuurlijk zal ook het nodige in de plannen en fasering wijzigen.

De **OV Terminal (1)** en het **Stationsplein West (2)** zijn in aanbouw en gaan een belangrijke voetgangersverbinding vormen van de Westzijde naar het treinstation en de binnenstad. Bovendien komt onder het nieuwe Stationsplein West een grote fietsenstalling. Het **Stadskantoor (3)** is als Fase 1 van Westflank Noord reeds in aanbouw en zal vanaf 2014 een belangrijke bestemming worden voor gemeentepersoneel, bezoekers en bewoners. Eind 2014 zal het spooremlacement verbreed zijn om ruimte te bieden aan een **8e eilandperron (4)**. Hierdoor komt het hoog gelegen emplacement nagenoeg tegen het Stadskantoor aan te liggen. Deze uitbreiding beslaat niet de volledige **Spoorreservering (5)**, maar het overige zal voor toekomstige uitbreidingen blijven worden gereserveerd. Volgens de huidige inzichten zal vanaf 2015 het busverkeer over de nieuwe **HOV baan (8)** gaan rijden.



1. bouw OV- Terminal
2. realisatie Stationsplein West
3. bouw Stadskantoor Utrecht
4. aanleg 8ste perron
5. reservering toekomstige spooruitbreiding
6. sloop Leeuwensteijn/ bouw WTC
7. gehele of gedeeltelijke verplaatsing VL-post
8. aanleg HOV Mineurslaan
9. aanleg expeditie route
10. uitstel doortrekken van de Leidsche Rijn
11. aanpassing Van Sijpesteijnkade (positie kabels & leidingen)
12. garanderen toegankelijkheid spooremlacement
13. renovatie Sijpesteijn en ontwikkeling Kop Sijpesteijn
14. ontwikkeling Kop van Lombok
15. uitstel aanpassing hoofdinfrastructuur
16. sloop Cranenborgh
17. Jaarbeursplein-

kaart met alle projecten die van invloed zijn op de planvorming van Westflank Noord

Dat betekent dat dan het Busstation West en het HOV-viaduct over de Leidsche Rijn dan aangelegd moet zijn. Dit heeft directe consequenties voor de bereikbaarheid van het **spooremplacement (12)** voor hulpdiensten. Die moeten het emplacement kunnen blijven bereiken via de bestaande Railinzetplaats die dan te bereiken moet zijn via de Van Sijpesteijnkade.

De **Van Sijpesteijnkade (11)** moet daarvoor heringericht zijn, ook al is er voor gekozen de **Leidsche Rijn (10)** zelf voorlopig nog niet door te trekken. Voor de herinrichting van de kade wordt nu door de gemeente een ontwerp gemaakt. Basis voor dit ontwerp is het door de gemeente vastgestelde Integraal Programma van Eisen (IPvE). Hiervoor zijn de uitgangspunten benoemd ten aanzien van de toegankelijkheid en de inrichting van de openbare ruimte waaronder die van de Van Sijpesteijnkade als belangrijke fietsverbinding. De Van Sijpesteijnkade biedt daarnaast via de Noordertunnel toegang tot het station, gaat het Stadskantoor voor fietsers zo worden ontsloten en vormt dit ook de route voor auto's richting de VL post. Het tijdelijk opheffen van deze route is geen optie en het verleggen is een grote uitdaging.

Vanuit de VL-post wordt de railinfrastructuur in de omgeving van Utrecht gecontroleerd. De veiligheidsvoorschriften voor verkeersleidingsposten zijn verhoogd, waardoor ProRail actief is gaan studeren of gehele of gedeeltelijke verplaatsing van deze **VL post (7)** en overige op deze locatie aanwezige voorzieningen, danwel op het treffen van aanvullende veiligheidsmaatregelen. Dat de VL post verplaatst wordt is nog niet zeker. De aanpassingen aan de Van Sijpesteijnkade hebben ook relatie met de vele hoogteverschillen in het gebied. Om die reden heeft de gemeente als onderdeel van het IPvE een bijlage gemaakt met

huidige en toekomstige peilmaten, die leidend zal zijn bij de uitwerking. Natuurlijk kan blijken dat van voorgestelde oplossingen in het IPvE zal worden afgeweken. Zo blijven de kabels en leidingen in de **Van Sijpesteijnkade (11)**. Dit heeft haar weerslag op de rooilijnen in het plangebied, die daardoor blijven liggen op de huidige bebouwingsgrenzen.

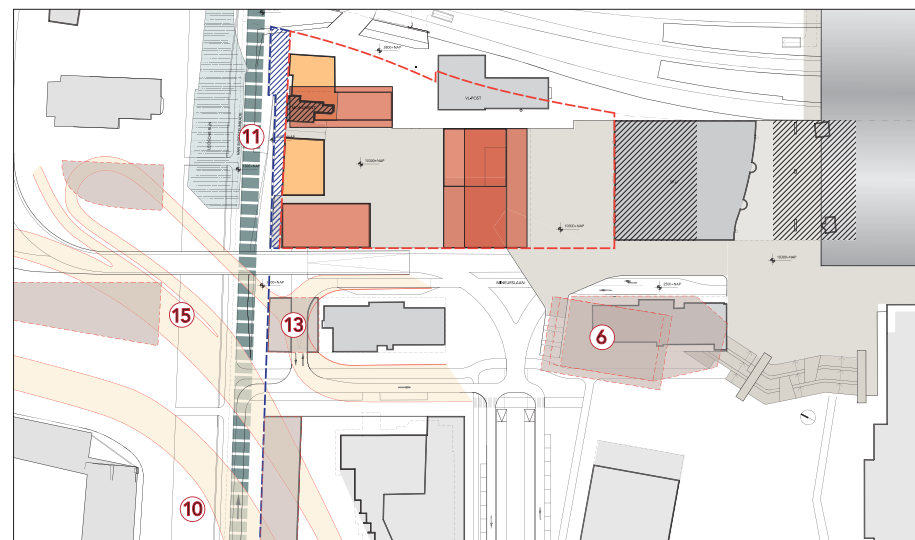
De voormalige Jaarbeurspleingarage is gesloopt om plaats te maken voor de tijdelijke eindhalte van de tram. In 2017 zal deze tramlijn zijn doorgetrokken over de **HOV baan (8)** naar de Uithof. Daarvoor is het een vereiste dat ook het gebouw **Cranenborgh (16)** gesloopt is.

Voor de inpassing van én de HOV baan, én de afhandeling van het parkeer- en expeditieverkeer én de benodigde constructies voor de aanleg van een verhoogd maaiveld in de Mineurslaan, is door de gemeente een Ontwikkelkader Mineurslaan opgesteld. Gelijktijdig studeert de eigenaar van het gebouw **Leeuwesteijn (6)** op sloop en herontwikkeling tot bijvoorbeeld een verzamelkantoor met de World Trade Center-formule. Een hoog volume op deze locatie heeft directe invloed op het uitzicht, de zichtbaarheid, de bezonning en het windklimaat van de Westflank Noord. Ook kan in de toekomst naast gebouw **Sijpesteijn (13)** en op het Jaarbeursplein nog een gebouw ontwikkeld worden. Aangezien deze ontwikkelingen nog zeer onzeker zijn zal hier in het DSP beperkt tot geen rekening mee worden gehouden. Wel relevant is de ontwikkeling door de gemeente van een parkeergarage van maximaal 1.000 plaatsen onder het **Jaarbeursplein (17)**. Deze garage is bedoeld voor het parkeren van bezoekers aan de omgeving en ter compensatie van de gesloopte Jaarbeurspleingarage. Deze garage wordt ontsloten vanaf de Croeselaan, die verder richting het Westplein zal worden geknipt om doorgaand

autoverkeer te ontmoedigen. De plannen om het Westplein te ondertunnelen zijn door de gemeente op de lange baan geschoven. Deze keuze heeft invloed op de geluidsbelasting in de omgeving, zo ook voor woningbouw aan de Van Sijpesteijnkade. Daarnaast heeft de keuze voor het toekomstige Westplein direct invloed op de ontwikkeling van de naastgelegen wijk **Lombok (14)**. Het zijn vooral ook de bewoners van Lombok die zich hebben geroerd tegen de sloop van de bestaande panden aan de Van Sijpesteijnkade. Door de gemeente was voor deze sloop rechtsgeldig een sloopvergunning afgegeven, maar is op verzoek van de gemeenteraad tot op heden niet overgegaan tot sloop. Deze sloop is

deels vereist voor de eerder genoemde route voor hulpdiensten, de entree voor de parkeergarage van Westflank Noord, de aanleg van het HOV viaduct en de woningbouwopgave in Fase 3. Op basis van nadere studie is geconcludeerd dat na integrale afweging van stedenbouwkundige, functionele, verkeerskundige en financiële overwegingen de gehele sloop wenselijk is met uitzondering van het monument. Het College van B&W heeft deze conclusies als afdoende onderbouwd geaccepteerd.

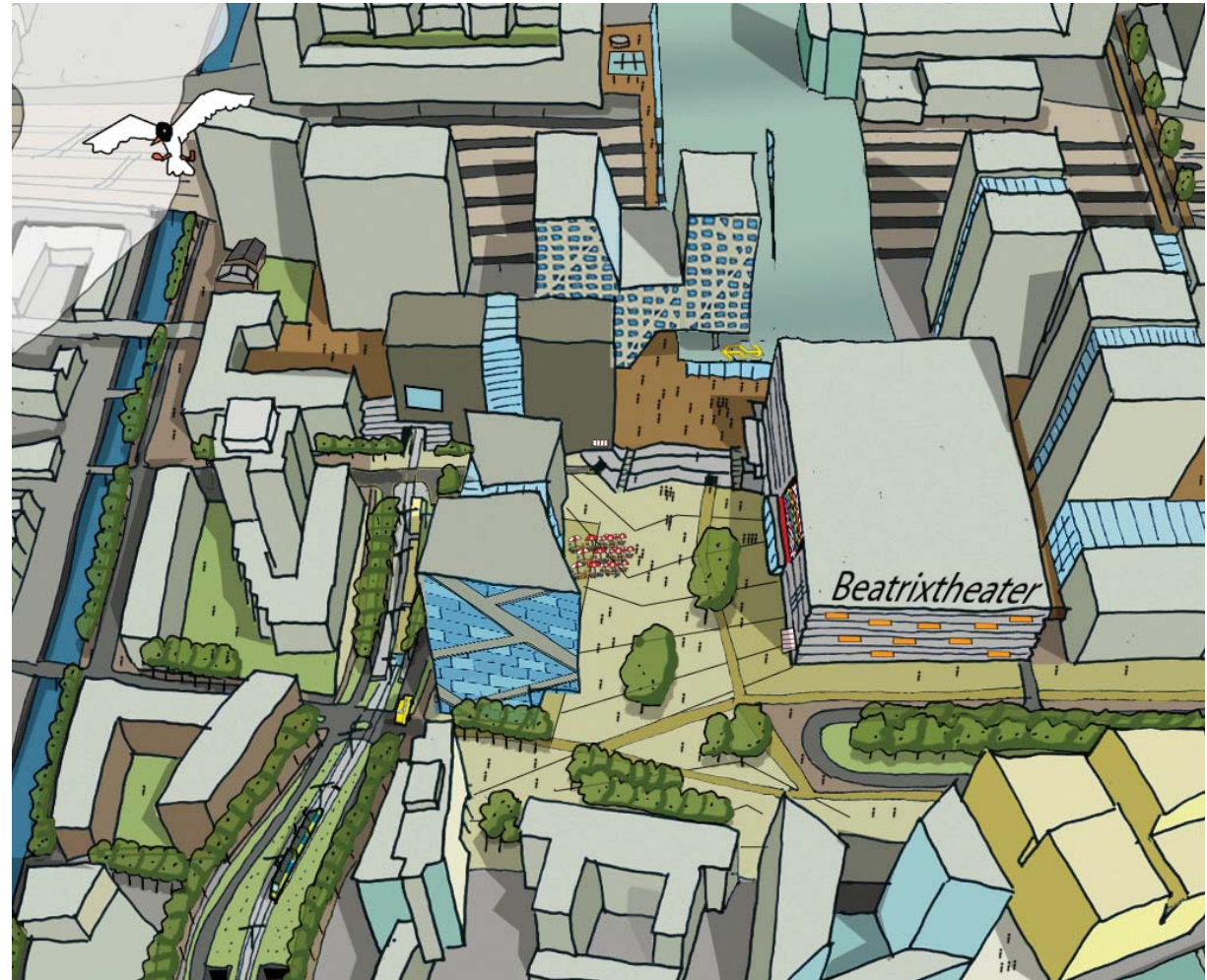
Door te inventariseren en te analyseren biedt het DSP kaders en oplossingsrichtingen voor de planuitwerkingen binnen deze omgevingskaders.



veranderende omgevingskaders

## 2.6 financiële kaders

Het DSP moet de ruimtelijke voorwaarden creëren voor een verantwoorde commerciële ontwikkeling van het beoogde woningbouw-, kantoren- en parkeerprogramma. Dat is naar mening van NS Stations mogelijk. De financiële afdracht betreffende het kantoorprogramma van NS Stations aan de gemeente is vastgelegd in de BOO en heeft betrekking op de exploitatiebijdrage vanuit NS Stations in het kader van het kostenverhaal. Dit zal in het kader van het bestemmingsplan worden vastgelegd in een Anterieure overeenkomst, de Bilaterale Projectontwikkelings Overeenkomst (BPO) voor Fase 2 en 3. Op basis van het DSP zullen nadere afspraken gemaakt worden ten aanzien van financiering van de (tijdelijke) maatregelen in de openbare ruimte, die noodzakelijk zijn om te komen tot de beoogde vastgoedontwikkeling. Ook zullen afspraken worden gemaakt ten aanzien van het beheer van de semi-openbare ruimte (collectief publiek).



impressie CU 2030, bron: IPvE & FO stationsgebied West, 12 november 2009

## 2.7 opgaven voor het stedenbouwkundig plan

Vanuit de in vorige paragrafen benoemde kaders laten zich de opgaven formuleren voor het DSP.

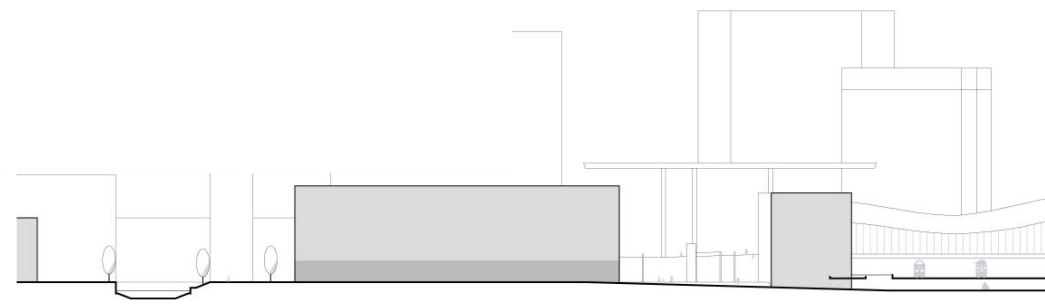
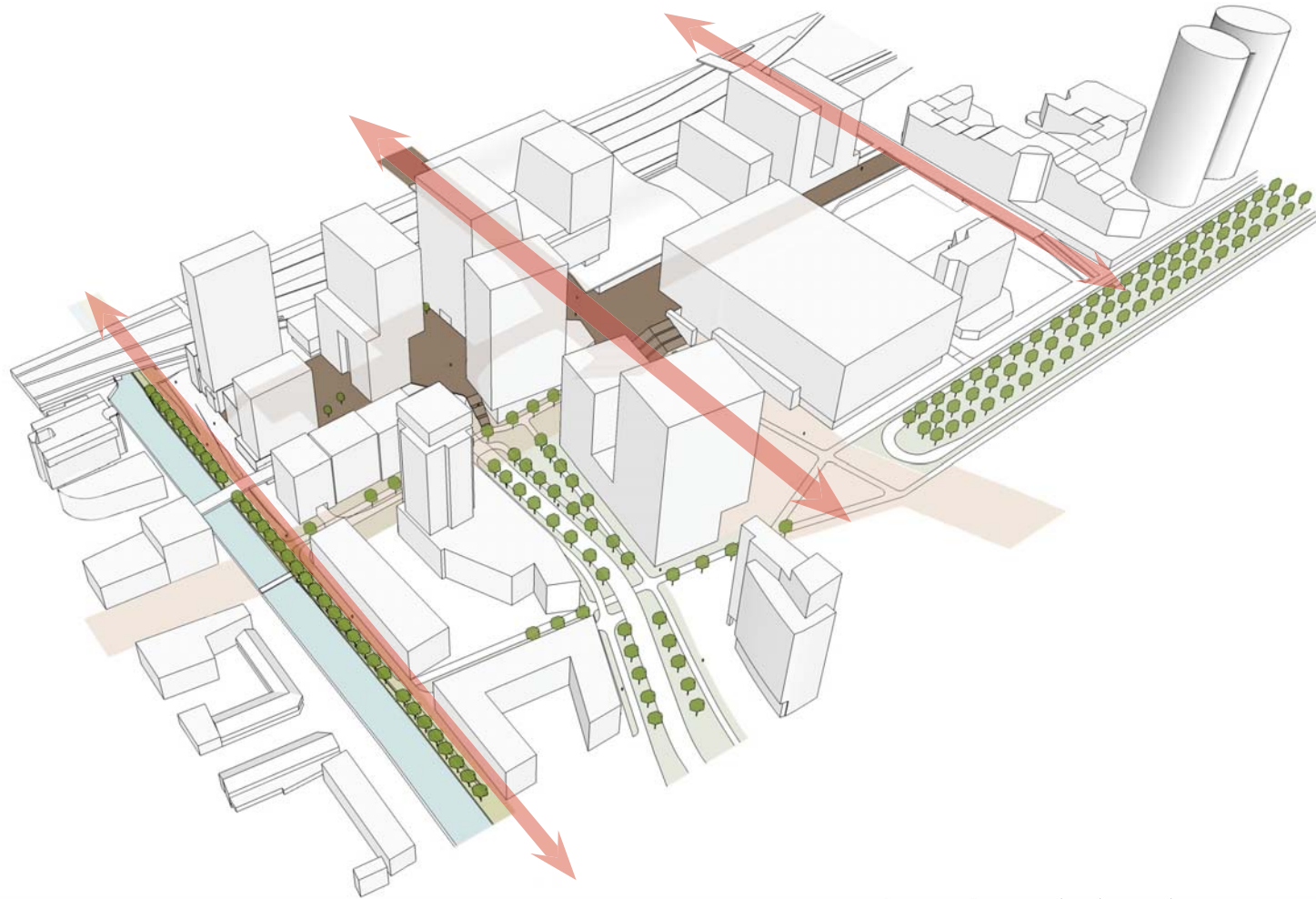
Het betreft een planontwikkeling die:

- a. maximaal invulling geeft aan de kernopgaven uit het Masterplan: Verbinden, Herstellen en Betekenis Geven: van een achterafgelegen spoorterrein naar een centraal in de stad gelegen hoogstedelijk gebied waar gewoond en gewerkt wordt en met verbindingen naar de directe omgeving.
- b. recht doet aan de gemaakte afspraken rond het in aanbouw zijnde stadskantoor, waaronder de voor het toekomstige gebruik benodigde bereikbaarheid en het parkeren.
- c. het mogelijk maakt dat de deelfasen vrijgespeeld worden als bebouwbare locaties.
- d. de ontwikkeling mogelijk maakt van kantoren, woningen en voorzieningen voor de commerciële markt tegen concurrerende stichtingskosten op het moment dat er vraag vanuit de markt naar is.
- e. voorziet in parkeervoorzieningen ten behoeve van het programma aan marktkantoren en woningen, bijbehorende bezoekers en voorzover mogelijk het oorspronkelijke parkeren aan de Mineurslaan voor NS personeel en het P+R.
- f. rekening houdt met de eisen en wensen vanuit de VL post waaronder het parkeren, waarbij het uitgangspunt is behoud van deze functie op deze locatie.
- g. de bereikbaarheid van het spooremplacement voor hulpdiensten op de bestaande locatie garandeert.
- h. met een hoogstedelijke compositie anticipeert op de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving.
- i. anticipeert op de toekomstige aansluitingen op de omgeving op maaiveld en passende verbindingen legt tussen het verhoogde maaiveld (Forum) en het omliggende openbaar gebied.
- j. kaders schept voor ontwikkeling met respect voor historie van de Van Sijpesteijnkade met behoud van het rijksmonument.
- k. voor reizigers de toegang tot de sporen blijft bieden via de Noordertunnel en waar mogelijk verbetert.
- l. zorg draagt voor aantrekkelijke en veilige ruimten, die ook op lange termijn zijn kwaliteit behouden en goed beheerd kunnen worden.





# 3 stedebouwkundig plan



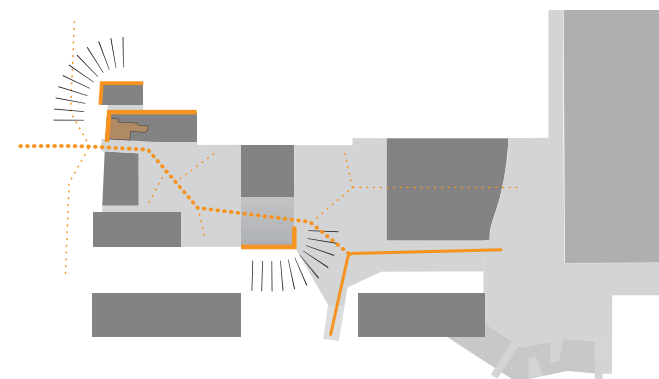
# 3.1 toelichting

De gemeentelijke stedenbouwkundige visie voor het stationsgebied, zoals verwoord in het Masterplan, heeft drie kernopgaven in haar ambitie omschreven. Deze zijn **Verbinden**, **Herstellen** en **Betekenis Geven**. Deze ambities vormen de basis voor een aantal ruimtelijke ingrepen die bepalend zijn voor de toekomst van het gebied. Met het verwezenlijken hiervan streeft de gemeente een aantal belangrijke doelen na, waaronder het versterken van de centrumfunctie, het verhogen van de leefbaarheid en veiligheid, het vergroten van toegankelijkheid en bereikbaarheid, maar vooral ook het versterken van haar positie als Railport van Nederland. Afzonderlijk uit te werken deelgebieden zullen invulling moeten geven aan deze ambities en doelstellingen, zodat een samenhangend geheel ontstaat. Het deelgebied Westflank Noord is een belangrijk onderdeel van het stationsgebied met een substantieel ontwikkelprogramma voor kantoren en woningen.

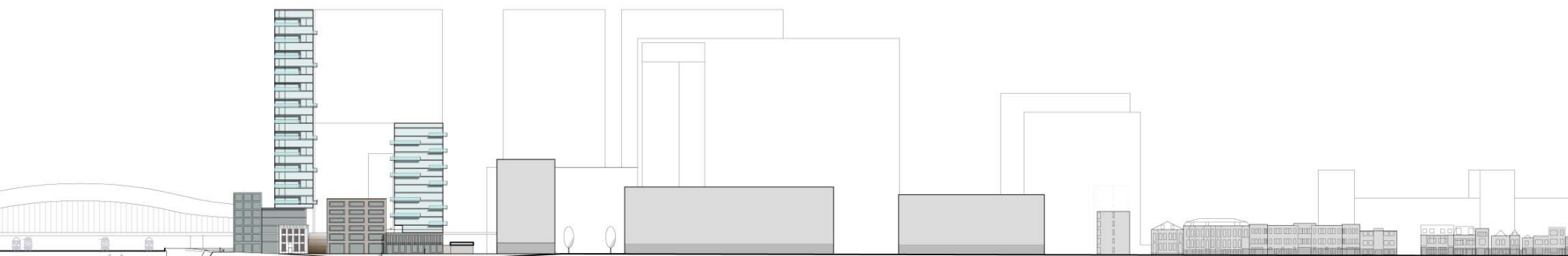
Het vormt daarbij een van de schakels tussen het stationsgebied en de meer noord- en noordwestelijk gelegen woonbuurten. Met het herstelplan voor het doortrekken van de Leidsche Rijn als doorgaande 'stadscorridor' wordt hiermee een belangrijke stap gezet. Zowel de nieuwe ontwikkeling als ook de bestaande bebouwing zullen hiervan de vruchten plukken.

Naast invulling van de functioneel en pragmatische eisen vanuit bereikbaarheid en programma, is vooral gezocht naar de **betekenis** en identiteit van Westflank Noord binnen het totale stationsgebied.

Het voorliggende stedenbouwkundige ontwerp vervlecht de grootstedelijke dynamiek van het nieuwe westelijk stationsgebied met de stadse woonkwaliteit van de kade langs de Leidsche Rijn.



cruciale plekken in het stedenbouwkundig ontwerp voor de kwaliteit van Westflank Noord; "verbinden" en "betekenis geven"



aanzicht op de kade van de Leidsche Rijn

# verbinden

Een van de drie kernopgaven is **verbinden**. Het stedenbouwkundig ontwerp zal de verbindingen van het stedelijk weefsel in en om het plangebied waar mogelijk versterken. Dit wordt bereikt door een onderscheid te maken in de functionaliteit en identiteit van de openbare ruimten. De primaire ontsluitingsroutes van en naar het station en de tramhalte, naar de Jaarbeurs en de binnenstad hebben de functie van het verwerken van grote aantallen voetgangers en fietsers. Terwijl de secundaire verbindingen meer gericht zijn op de ontsluiting van de aanliggende functies. Deze moeten tevens de mogelijkheid bieden voor een alternatieve route door de stad, met kansen voor het creëren van verblijfskwaliteit. Door dit duidelijke onderscheid tussen primair en secundair ontstaat een heldere en herkenbare verbindingenstructuur.

Het plangebied ligt ingeklemd tussen vier belangrijke verbindingen, namelijk de nationale spoorverbinding van Utrecht richting het westen, de enorme reizigersstroom vanuit de OV Terminal richting het Jaarbeursplein en verder, de toekomstige hoogwaardige openbaarvervoersroute (HOV) langs de Mineurslaan over de Leidsche Rijn en de hoofdfietsverbinding vanuit westelijk Utrecht naar de binnenstad over de Van Sijpesteijnkade. Zeker niet onbelangrijk zijn de aantakking van de Noordertunnel op de omgeving, de toegang tot het emplacement, de bereikbaarheid van de VL post, de autotoegankelijkheid van de Mineurslaan en de looproute parallel aan het fietspad naar de binnenstad. Daar komt vanaf 2014 bij de ontsluiting voor fietsen en auto's van het in aanbouw zijnde Stads kantoor. Al deze verbindingen zijn onontbeerlijk. Daarnaast zal het plangebied ook moeten voorzien in haar eigen verbindingen met de omgeving.

De stedenbouwkundige studie uit 2005 voorziet in een route over het verhoogde Forumgebied. Deze noord-zuidroute is gedefinieerd als een belangrijke voetgangersverbinding die het Stationsplein West via de Van Sijpesteijnkade verbindt met de wijk Lombok. Volgens de huidige planvorming zijn er echter meer logische en aantrekkelijke routes vanuit Lombok voor de ontsluiting van het station en de OV Terminal. Zo komt er ter plaatse van Kop Lombok een nieuwe brugverbinding over de doorgetrokken Leidsche Rijn voor voetgangers en fietsers. In het verlengde hiervan is er in zuidelijke richting een directe verbinding via het Jaarbeursplein naar de trappen van het Stationsplein West en de daaronder gelegen fietsenstalling.

Het resultaat is een duidelijke hoofdstructuur voor de ontsluiting van het Station en de verbinding met het centrum van Utrecht vanuit de Noordwestelijk gelegen stadswijken. Deze hoofdstructuur vormt de primaire openbare ruimte en zal ook als zodanig worden ingericht. Brede voet- en fietspaden met een hoogwaardig bestratingsmateriaal worden geflankeerd door robuuste bomenlanen.

In het stedenbouwkundig plan voor de Westflank Noord zullen de noord-zuidroutes van een andere orde zijn dan de primaire verbinding tussen Lombok en OV Terminal. Er is een secundaire route via het Forum van Westflank Noord, boven de Mineurslaan, die de Jaarbeurspleinstraat verbindt met Stationsplein West. Deze route heeft een publiek karakter en zorgt voor een optimale toegankelijkheid van de gebouwen op het verhoogde maaiveld. Aansluitend is er een route over het Forum met een meer besloten karakter, als verdichting en verrijking van het stedelijk weefsel. Deze route loopt via het collectief private deel van het Forum, boven de parkeergarage, en is gericht op de ontsluiting van

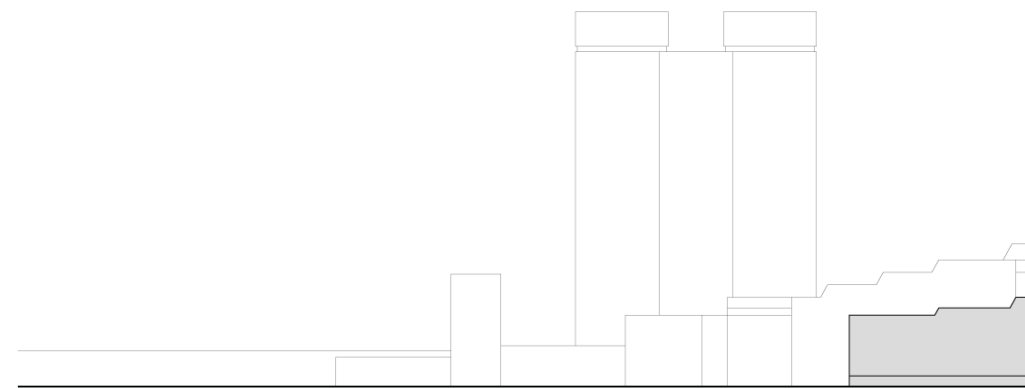
de aanliggende kantoor- en woonbebouwing. Wie er moet zijn, moet er goed kunnen komen en wie er woont of werkt moet er goed kunnen verblijven. Deze collectief private route is gedurende de dag toegankelijk voor alle publiek en wordt bij voorkeur opgenomen in het atrium van het kantoorgebouw. Het atrium kan daarmee een bijzondere plek binnen het Forum worden. Dergelijke aantrekkelijke secundaire en tertiaire verbindingen maken het mogelijk de stad op meerdere manieren te doorkruisen en zijn daarmee van belang voor haar doorbloeding.

Het Forumniveau wordt uiteindelijk op twee manieren ontsloten: rechtstreeks via een aantrekkelijke trappartij vanaf het Jaarbeursplein en uiteraard ook via de royale hoofdentree met roltrappen van de nieuwe Stationshal en het Stads kantoor. In de toekomst zullen ook de bestaande en nog te realiseren gebouwen direct verbonden worden met het Forum. Als noodzakelijk onderdeel van de secundaire route zal op de locatie waar nu nog het gebouw Cranenborgh gesitueerd is een verbindingstrap

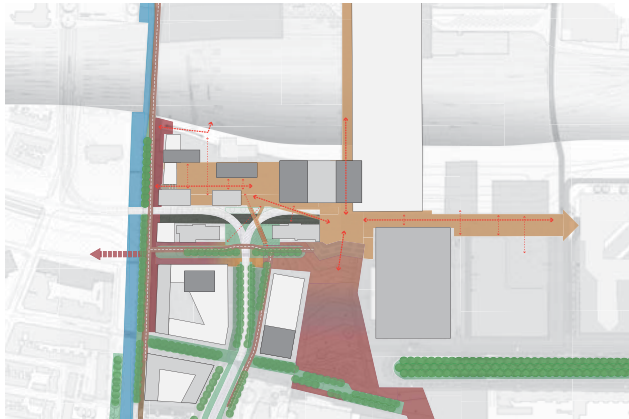
van de Jaarbeurspleinstraat naar het Forum worden gerealiseerd. Daarvoor is medewerking van de toekomstig eigenaar en de gemeente noodzakelijk.

Aan de Van Sijpesteijnkade zal tussen de woonbebouwing eveneens een trapverbinding komen naar het Forum. De exacte positie van de verbinding zal afhankelijk van het ontwerp van de woningbouw later worden bepaald. Mocht de VL post in de toekomst verplaatst worden dan liggen ook daar kansen voor verbetering van de verbinding van het Forum met de Noordertunnel.







In het IPvE van de gemeente Utrecht wordt de mogelijkheid benoemd om de Mineurslaan volledig te overkluisen waarbij het Forum aan de westzijde aansluit tegen nog bestaande of nieuw gerealiseerde bebouwing. In het Ontwikkelkader Mineurslaan wordt voor deze overkluising de benodigde constructieruimte gereserveerd. Onzekerheid over het (her)ontwikkelingstempo van deze gebouwen maakt het niet mogelijk om in het Stedenbouwkundig Plan uit te gaan van een volledige overkluising.

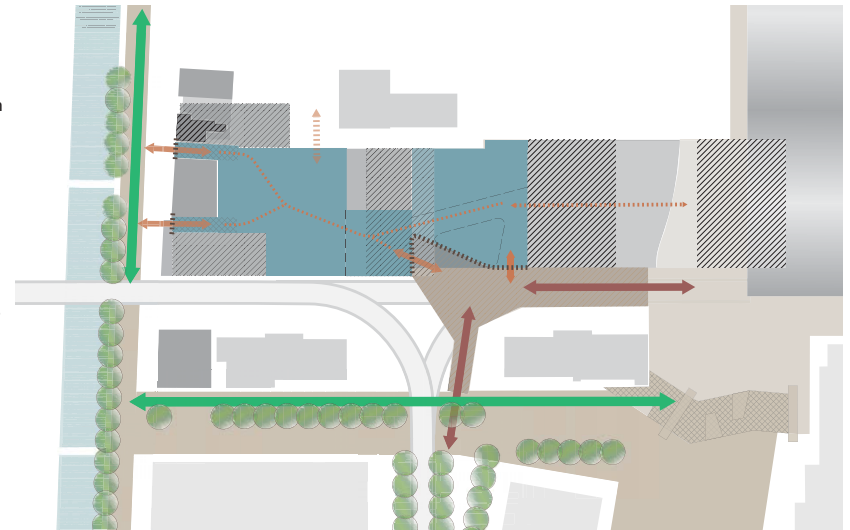


aanzicht op de Westflank vanuit de zijde van de binnenstad

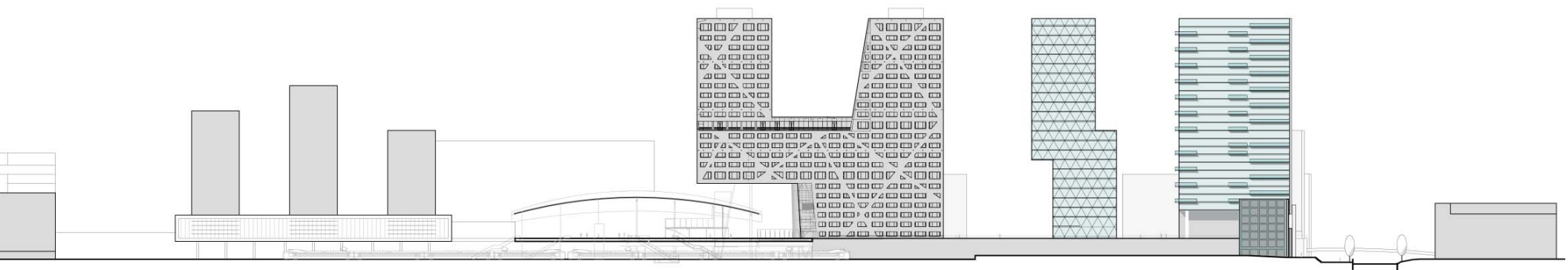


hoofdroutes en secundaire routes

-  collectief privaat terrein
-  (collectief) publiek terrein
-  afsluitbare overgang
-  primaire route
-  secundaire openbare route
-  toegang vanuit openbaar gebied
-  route over collectief privaat terrein



de verbinding over het Forum betreft een verfijning van het stedelijk weefsel



# het Forum

Het Forum is de benaming uit de studie uit 2005 voor het verhoogd gelegen maaiveld dat ontstaat doordat bebouwing gerealiseerd wordt op een bovengrondse parkeergarage.

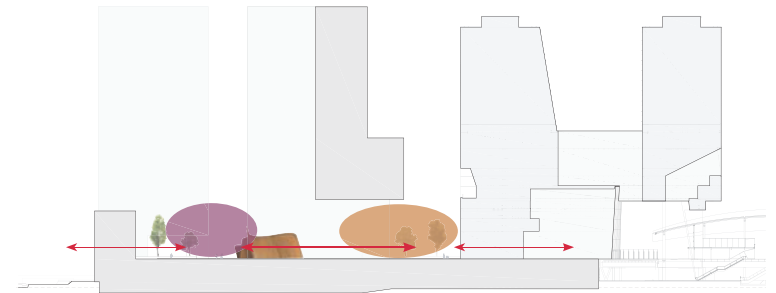
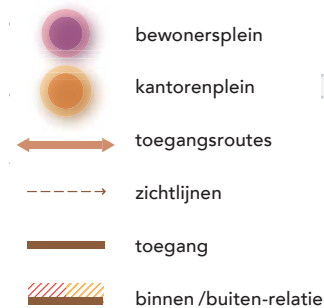
De in het Masterplan gehanteerde termen voor de typering van de buitenruimte (openbaar, semi openbaar en privaat) dekken voor dit DSP onvoldoende de lading. Daarom worden de volgende definities gehanteerd:

- Publieke gebieden: publiek toegankelijke gebieden (openbaar gebied) in eigendom en beheer bij de gemeente
- Collectief Publieke gebieden: gebieden in privaat eigendom, die gedurende de gehele dag publiek toegankelijk zijn en die qua uitstraling en beheer goed moeten aansluiten bij publieke gebieden.
- Collectief Private gebieden: gebieden in privaat eigendom, die gedurende gedeelten van de dag publiek toegankelijk zijn en die qua uitstraling en beheer daardoor al minder hoeven aan te sluiten bij publieke gebieden en al meer gericht zijn op de gebruikers van het vastgoed waartoe dit gebied behoort.
- Private gebieden: gebieden in privaat eigendom, die niet publiek toegankelijk zijn en die qua uitstraling en beheer specifiek gericht zijn op de gebruikers van het vastgoed waartoe dit gebied behoort.

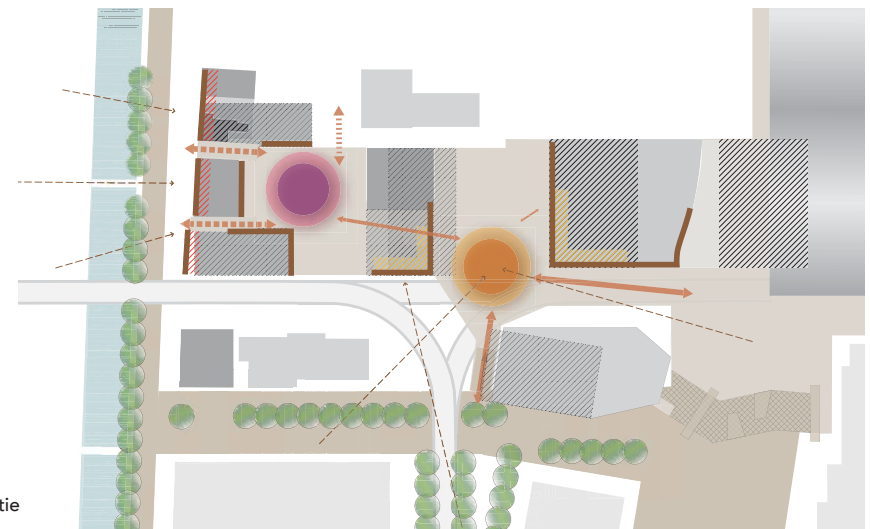
Het gedeelte van het Forum dat boven de Mineurslaan ligt is publiek of collectief publiek en het gedeelte tussen de gebouwen, op de parkeergarage, is collectief privaat. Het verhoogde maaiveld sluit naadloos aan op het verhoogde niveau van Stationsplein West en de OV Terminal. Het Forum voorziet in de ontsluiting van de gebouwen van Westflank Noord. Aangezien een

ingang op maaiveld ontbreekt is dit het adres voor de aanliggende gebouwen, voor alle gebruikers en bezoekers vanuit de omgeving en vanuit de uitgang van de parkeergarage. Deze gebouwen moeten dan ook een duidelijk adres krijgen aan het representatieve Forum.

Het Forum bestaat uit een stelsel van collectief publieke en collectief private ruimten en routes die zorgen voor de ontsluiting binnen het gebied, de aansluiting op de omgeving en voor een goede verblijfskwaliteit. Binnen de Westflank Noord ontstaan op het verhoogde maaiveld twee grotere ruimten die in aard en uitstraling verschillend kunnen worden uitgewerkt en daardoor een eigen karakter krijgen. Te denken valt aan een entreegebied voor kantoren en een meer intiem binnengebied voor de woningen. De omliggende plinten op het Forumniveau moeten samenhang vertonen met de aangrenzende collectief private pleinen en collectief publieke gebieden.

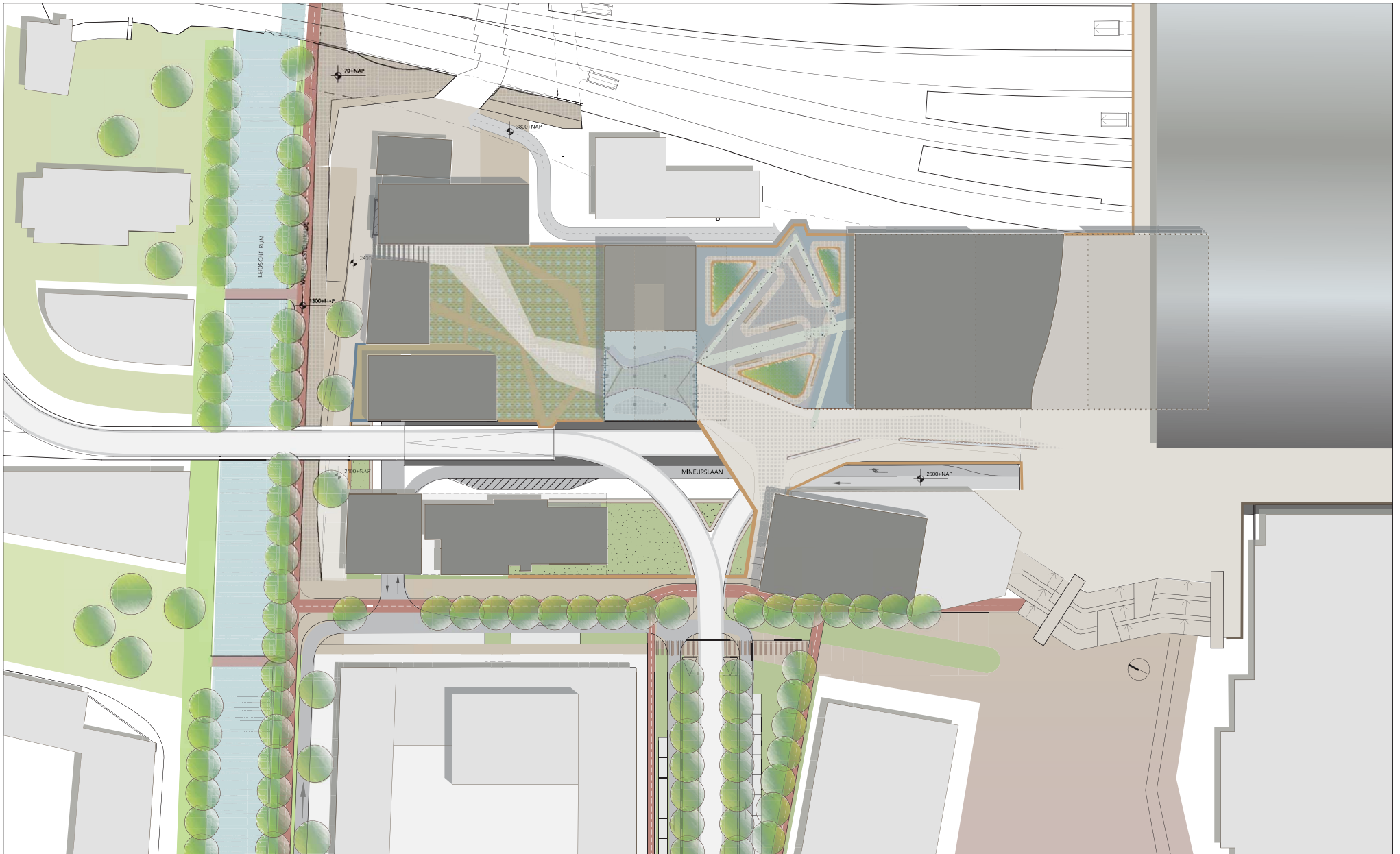


verbinden van plekken over het Forum



verbinden van plekken over het Forum





plankaart voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan Westflank Noord

De collectief publieke gebieden op het Forum moeten qua materialisatie en beheer "soepel" aansluiten bij het omliggende openbaar gebied in het Stationsgebied. Leidend bij de uitwerking van de collectief publieke ruimten is dan ook het Referentiekader van de gemeente. Hier geldt de stelregel sober en doelmatig, hetgeen niet hoeft te betekenen grauw en grijs. Het moet kostenefficiënt te onderhouden en te vervangen zijn. Er zal sprake zijn van uniform beheer, dat bij voorkeur zal worden uitgevoerd door de beheerder van het openbaar gebied: de gemeente.

De inrichting van de collectief private ruimte zal meer gericht zijn op verblijfskwaliteit dan in de omliggende publieke en collectief publieke gebieden. Bij de inrichting van de collectief private gebieden op het Forum zal groen een belangrijke rol spelen. De collectief private ruimte tussen de woongebouwen wordt ingericht met goede verblijfskwaliteit. Het collectief private plein tussen het nieuwe kantoorgebouw en het Stadskantoor moet er met name verzorgd en mooi uitzien, zowel voor de werknemers als voor de vele passanten van en naar de OV Terminal. Door de situering op de parkeergarage zullen grote bomen en grote waterpartijen niet mogelijk zijn, maar het inrichtingsniveau is hoog en bestaat uit verschillende soorten planten, struiken, kleine bomen en een eigen regenwatersysteem. De verdere uitwerking van de inrichting en het groen van de collectief private gebieden zal in samenhang met factoren als wind en bezonning verder uitgewerkt worden. Bij de inrichting van het Forum moet in het bijzonder aandacht geschonken worden aan de randen van het verhoogde maaiveld, ook in relatie tot de ondergelegen infrastructuur

### Windklimaat op het Forum

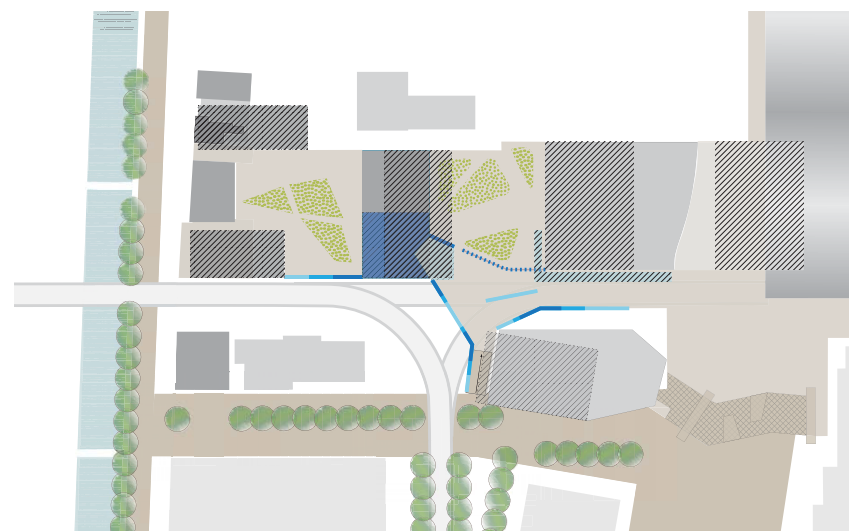
Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar het te verwachten windklimaat in het plangebied. Hieruit is gebleken dat er zonder maatregelen een slecht windklimaat zal ontstaan op het Forumniveau rondom de hoogbouw van het Stadskantoor en het nieuwe kantoor. Het windklimaat op het Forum is daarbij mede afhankelijk van omliggende bebouwing. Een eventuele nieuwbouw van het WTC ter plekke van het huidige Leeuwensteijngedouw zal een verbetering van het windklimaat op het Forum tot gevolg hebben.

Er zullen hoe dan ook verschillende maatregelen getroffen moeten worden. Mogelijke oplossingen ter verbetering van het windklimaat zijn:

- een luifel of droogloop om de valwinden van het Stadskantoor op te vangen (een droogloop staat op max.1 meter van de gevel en is bij voorkeur aan de westzijde dicht)
- windremmende elementen op het Forum; zoals bladhoudende begroeiing of andere half-open structuren
- windschermen op verschillende plaatsten langs de westelijke Forumrand; een scherm heeft effect op een gebied van vier keer de hoogte van het scherm
- lokale windschermende maatregelen bij de entree van het kantoorgebouw (zie ook 'massa-opbouw en compositie')

De toepassing van maatregelen als windremmende elementen en windschermen aan de Forumrand zijn goed te combineren met andere wensen ten aanzien van de inrichting van het Forum, zoals de inpassing van groen en specifieke aandacht voor de Forumranden. De windschermende elementen dienen integraal onderdeel te zijn van de inrichting van Forum.

-  terugliggende entree
-  luifel / droogloop
-  bladhoudend groen / windremmend element
-  windscherm laag
-  windscherm middelhoog
-  windscherm hoog
-  hek + windschermende functie



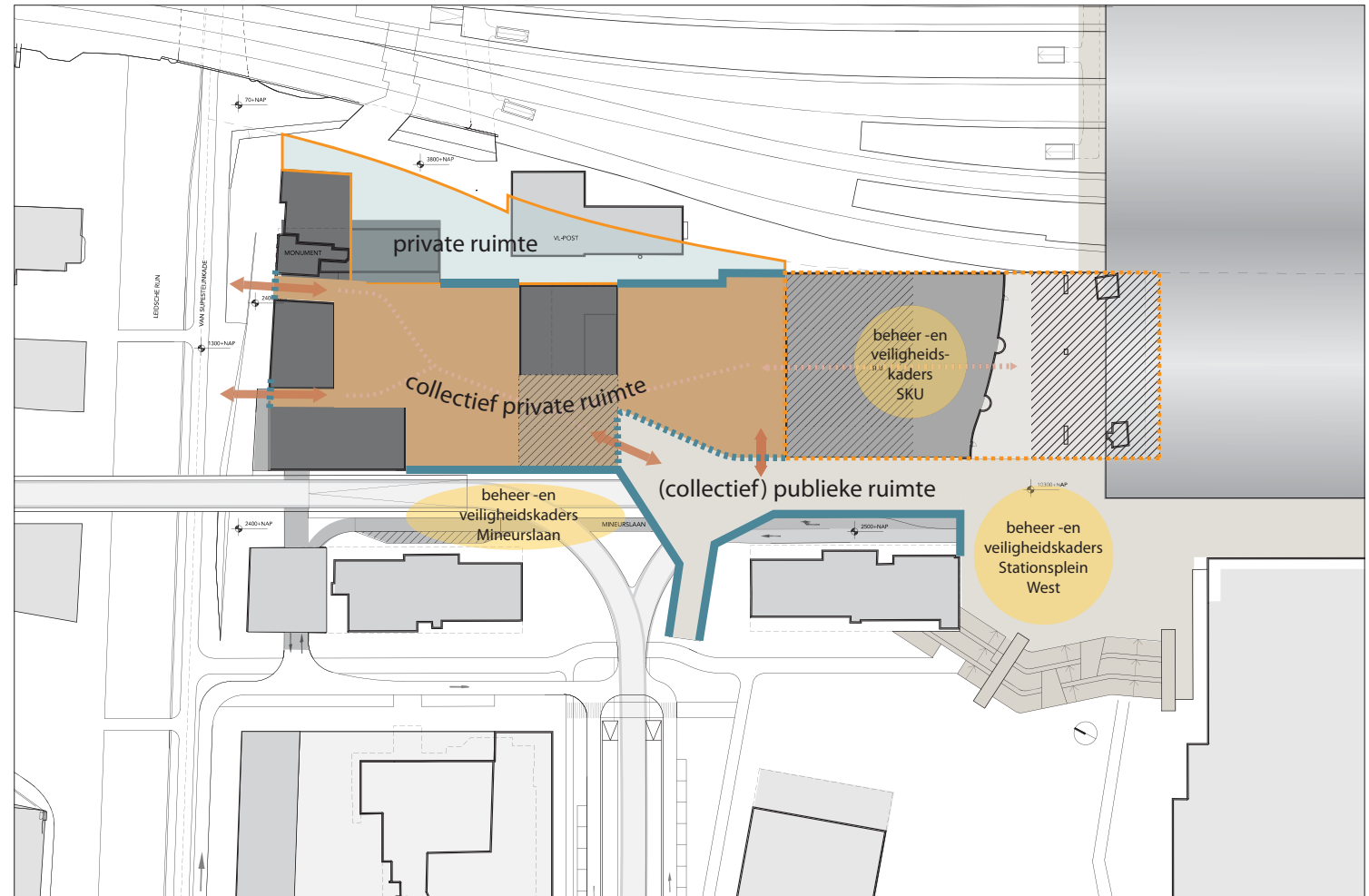
mogelijke windschermende elementen op het Forum



### beheer en veiligheid van het Forumniveau

De Westflank Noord zal bijdragen aan de ambities van CU2030, door het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige, hoogstedelijk stationsgebied inclusief het vergroten van de leefbaarheid, het verhogen van de sociale veiligheid en het betekenis geven aan het openbaar gebied. Het toekomstig beheer en de (beleving van de) veiligheid moeten daarom een prominente rol krijgen in het ontwerpen en uitwerkingsproces. Het bredere plangebied herbergt naast de (collectief) publieke ruimte een complex netwerk van ruimten die weliswaar niet openbaar, maar wel gedeeltelijk publiek toegankelijk zijn. Het eigendom en beheer, de openingstijden, toezicht en handhaving verschillen sterk bij deze ruimten. In het kader van de beheersbaarheid en veiligheid is een heldere begrenzing van (collectief) publiek en (collectief) privaat gebied gewenst. De overgangen tussen de private gebieden onderling en naar de openbare ruimte in het bijzonder moeten zichtbaar worden, zowel voor het publiek als voor de beheerder begrijpelijke situaties ontstaan. Daar waar mogelijk moet sprake zijn van integraal beheer. Om dat te bewerkstelligen is reeds in het DSP een verkenning verricht naar beheer en veiligheid. Deze verkenning is opgenomen in bijlage 1: het verkenningenboek.

Conclusie is dat beheer en veiligheid beheersbaar, maar niet vanzelfsprekend zijn. In deze verkenning zijn daarom aandachtspunten benoemd die specifieke uitwerking behoeven tijdens de verdere planuitwerking, zoals bijvoorbeeld het veilig overbruggen van de hoogteverschillen. Daarnaast is het vroegtijdig maken van afspraken met de (beheerders van) omliggende publieke gebieden van groot belang.



beheer -en veiligheid: typering en begrenzing van beheergebieden en kaders uit de omgeving

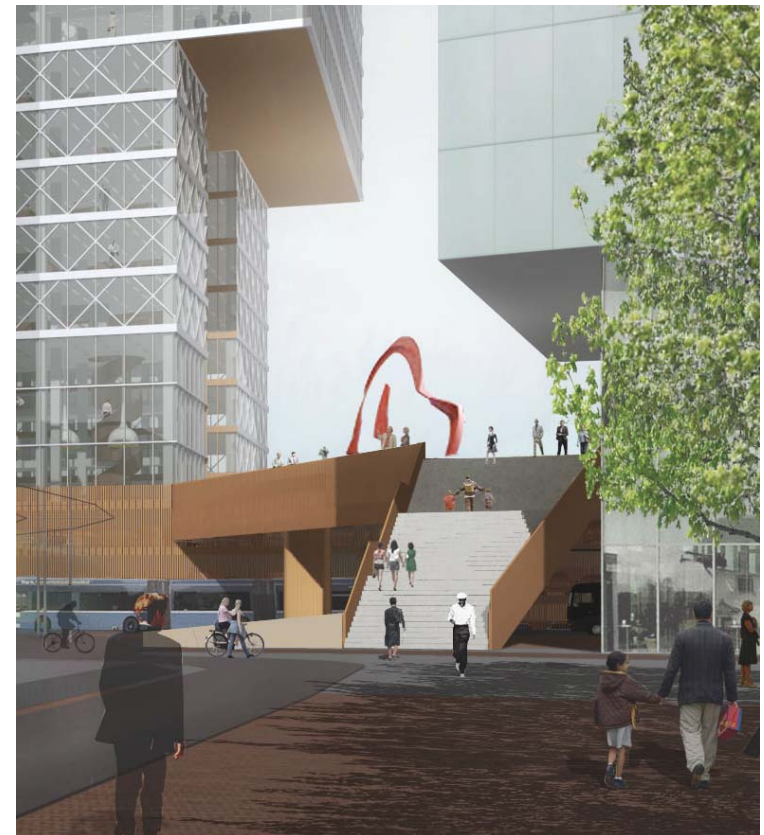
# entreegebied Westflank Noord

## Entreegebied aan de Graadt van Roggenweg

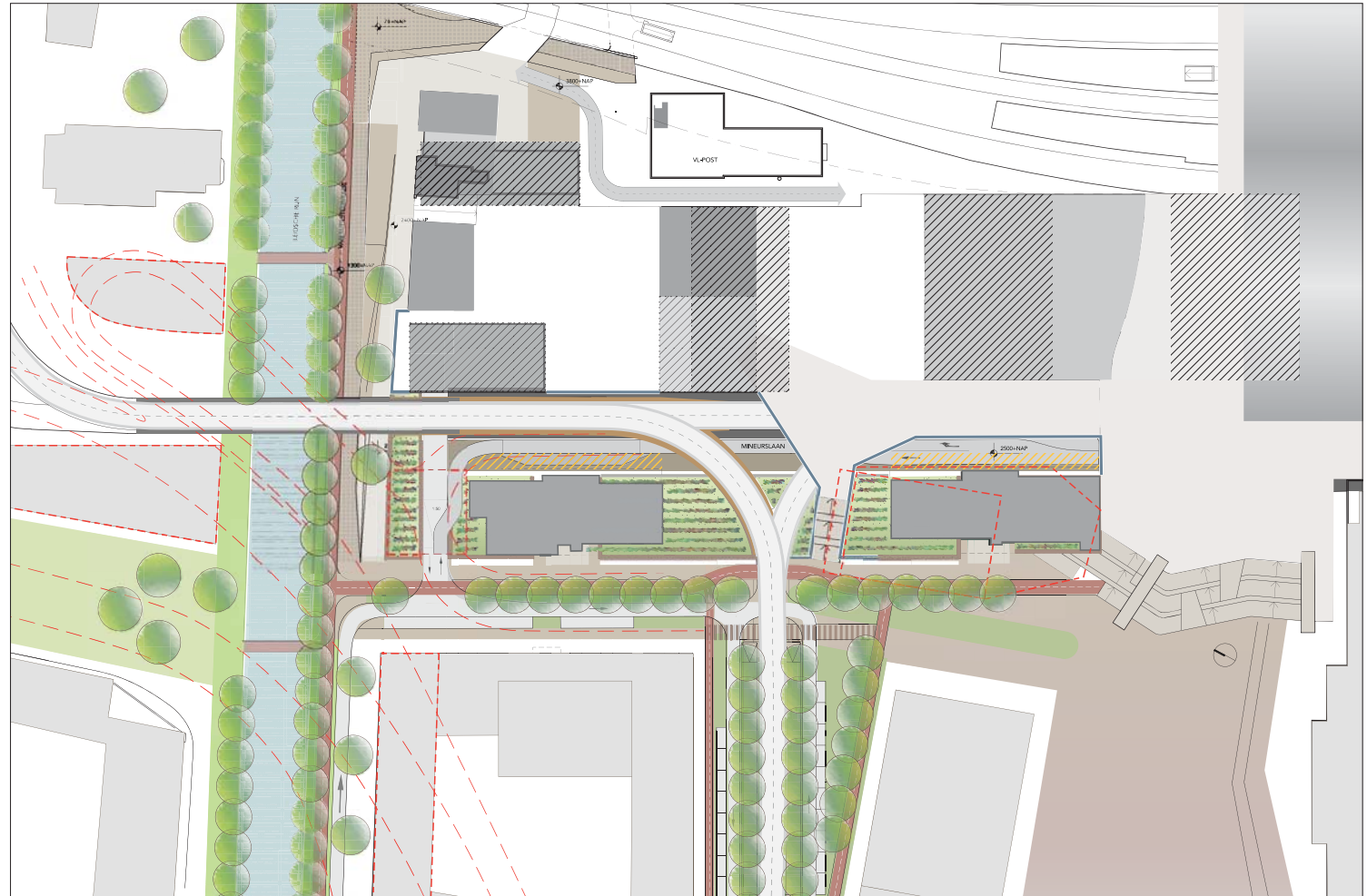
De adressen en de representatieve entrees van de gebouwen van Westflank Noord bevinden zich op het niveau van het Forum. Voorwaarde daarvoor is dat het publieke en collectief publieke deel van het Forum optimaal toegankelijk is en zo comfortabel en soepel mogelijk aansluit op de omgeving. De gewenste functie en kwaliteit van deze toegang tot het Forum zijn afhankelijk van een integrale aanpak van het gehele 'entreegebied' vanaf de Graadt van Roggenweg. Er komen op deze plek namelijk een veelheid aan projecten samen; de Mineurslaan loopt hier onder het Forum door, de HOV baan begint met stijgen om de Van Sijpesteijnkade te kunnen kruisen en Leeuwensteijn wordt mogelijk vervangen door nieuwbouw. Het doel is om een ruim vormgegeven 'aanlanding' aan de Graadt van Roggenweg in te passen die rechtstreeks aansluit op de HOV-halte. Daarbij zouden de opgang naar het Forum en de nieuwbouw ter plekke van Leeuwensteijn verbonden kunnen worden. Op die manier bestaat de mogelijkheid om deze route te begeleiden met een aantrekkelijke (semi-) publieke functie in het gebouw. Dit deel van de Westflank Noord valt echter buiten de eigendomsgrenzen van NS en zal als gezamenlijke opgave een vervolg moeten krijgen.

Onder de opgang naar het Forum ligt de Mineurslaan. Deze straat loopt van het busstation en de OV Terminal richting de Van Sijpesteijnkade, is gedeeltelijk overbouwd en sluit aan op de Jaarbeurspleinstraat. De direct naast de HOV baan gelegen Mineurslaan is nadrukkelijk alleen toegankelijk voor expeditieverkeer en ontsluit de aangrenzende gebouwen en de parkeergarage. Totale overkluizing van de Mineurslaan is om uiteenlopende redenen niet mogelijk.

Voor voetgangers is de Mineurslaan niet toegankelijk en op een zo natuurlijk mogelijke wijze afgescheiden van het openbaar toegankelijke gebied. Bijvoorbeeld door een kwalitatief hoogwaardige invulling met groen of water, zodat hekken niet nodig zijn. Over de gehele lengte langs de Jaarbeurspleinstraat, maar ook om de hoek met de Van Sijpesteijnkade, moet op eenzelfde wijze invulling gegeven kunnen worden aan deze begrenzing. Op deze manier ontstaat er een situatie die helderheid schept voor alle voetgangers in het gebied en voorkomt dat mensen zich ophouden op de Mineurslaan. Formeel behoort de Mineurslaan niet tot het ontwikkelingsgebied, maar heeft wel grote invloed op het functioneren van het gehele plangebied. Daarnaast moet rekening worden gehouden met verschillende tijdelijke situaties; ter plekke van het huidige Leeuwensteijn, de Kop van Sijpesteijn en de mogelijke ondertunneling van het Westplein.



voorbeeld van de 'aanlanding' van het Forum op de Graadt van Roggenweg



voorbeeld van een éénduidige inrichting van de zone tussen Mineurslaan en het openbaar gebied

# de Van Sijpesteijkade

## herstellen, verbinden en betekenis geven

Met het gemeentelijk plan uit het Masterplan voor het doortrekken van de Leidsche Rijn wordt een belangrijke stap gezet in het herstellen van een oude stadsstructuur. De huidige verbinding over de Van Sijpesteijkade is een belangrijke langzaam verkeersroute die het noordwestelijk deel van Utrecht door de Van Sijpesteijntunnel verbindt met de binnenstad. Dagelijks maken vele tienduizenden fietsers gebruik van deze route. Gezien het stedelijk belang van deze route is het dan ook de ambitie de doorgetrokken Leidsche Rijn met haar kades op te waarderen tot een Stadscorridor die beide zijden van het station met elkaar verbindt. Zelfs de Leidsche Rijn zal weer bevaarbaar worden gemaakt voor pleziervaart.

De Van Sijpesteijkade vormt als onderdeel van de Stadscorridor een belangrijke begrenzing van het plangebied Westflank Noord. In het kader van het dubbelgebruik van de Van Sijpesteijkade is het noodzakelijk om de Van Sijpesteijkade te herprofilen.



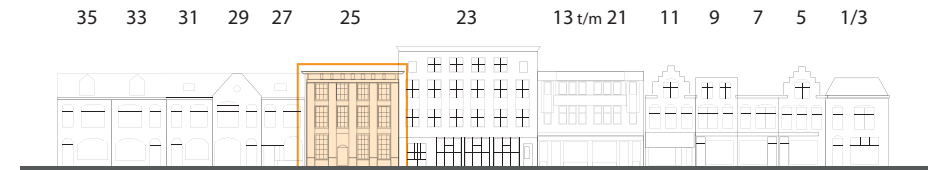
de hoge en de laag gelegen kade

Het aangepaste profiel zal bestaan uit een hoog gelegen kade als voorruimte voor de aangrenzende bebouwing en een laag gelegen kade voor de fietsroute van en naar de binnenstad. Tevens zal de lage kade de alternatieve ontsluiting gaan vormen voor hulpdiensten naar het spooreplacement en voor voertuigen ten behoeve van de VL post. De gemeente zal zorgdragen voor een ontwerp voor de herprofilering van de Van Sijpesteijkade en de alternatieve route naar het spooreplacement en de VL post.

De bebouwing langs de Van Sijpesteijkade moet de een herkenbare beëindiging van de Stadscorridor vormen aan de westzijde van het spoor. Maar daarnaast zal de kadebebouwing als één van de 'voorkanten' van het stationsgebied een zichtbare betekenis geven aan de ingrijpende vernieuwing van het totale gebied.

## historie en toekomst van de Van Sijpesteijkade

Tijdens het opstellen van het stedenbouwkundig plan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheid tot handhaving van (delen van) de bestaande bebouwing. Zowel vanuit ruimtelijke, programmatische, verkeerskundige, faserings-technische als financiële motieven is sloop echter de enige realistische optie. In de verkenning "Onderzoek Bebouwing Van Sijpesteijkade" is hierover nadere informatie te vinden. Alleen het pand met huisnummer 25, het rijksmonument, blijft in het stedenbouwkundig plan behouden en zal worden geïntegreerd in de nieuwe bebouwing. Nadere onderzoek zal worden uitgevoerd naar de mogelijke herinterpretatie en/of herbouw van de bestaande bebouwing en bebouwingsstructuur.

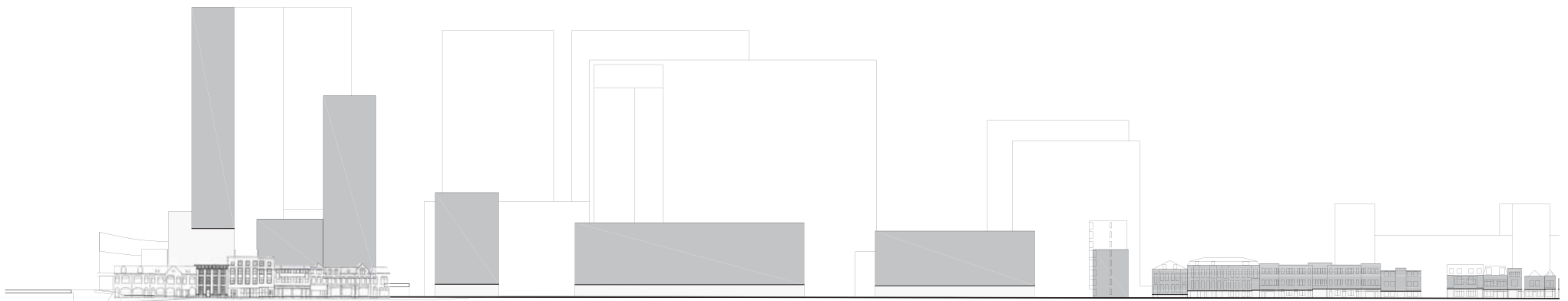


huidige situatie Van Sijpesteijkade  
bron: Visie op de toekomstige ontwikkeling van de Van Sijpesteijkade



een karakteristiek detail pand nr. 13 t/m 17





projectie van de stadscorridor (in de huidige vorm) en de ingrijpende vernieuwing van het centrumstedelijk stationsgebied



Van Sijpesteijkade met in het midden pand nr.25, het rijksmonument



Van Sijpesteijkade in de huidige situatie



De historische karakteristieken van deze plek zullen het leidend principe zijn bij de architectonische uitwerking van de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade. Niet vanuit het dogma van behoud en conserveren, maar als een eigentijdse interpretatie op een subtiele of juist confronterende wijze. Door de letterlijke aanwezigheid van het bestaande (het monument), danwel door het toepassen van verwijzingen en herkenbare elementen in de nieuwe bebouwing zullen geschiedenis en toekomst verweven zijn. Het op deze wijze zichtbaar en 'voelbaar' maken van de historie zal een extra laag, een vierde dimensie, toevoegen aan deze cruciale plek in het plan. De plek waar in de toekomst de twee belangrijke karakteristieke stedenbouwkundige structuren samenkomen: de eerder beschreven Stadscorridor en het grootstedelijke stationsgebied met een karakteristiek verhoogd maaiveld, grote gebouwen en een diversiteit aan functies.

### Transitiemodel

Dit stedenbouwkundig plan scheidt op een zorgvuldige wijze een transitie van een hoogstedelijke dynamiek rondom het Station naar een Stadse 'kade' aan de zijde van de Leidsche Rijn. Het daarvoor ontwikkelde stedenbouwkundige transitieplan zoekt in de breedte van de stedelijke verandering van deze plek naar een verankering bij de bestaande omgeving. Het doortrekken van de Leidsche Rijn in de toekomst zal een enorme bijdrage leveren aan het herstel van een historische waardevolle structuur en de verbinding van het oud en nieuw doen versterken.

Het transitieplan gaat uit van een lage plintbebouwing langs de kade dat is opgebouwd uit verschillende architectonische eenheden. Deze opbouw refereert aan de pandsgewijze structuur

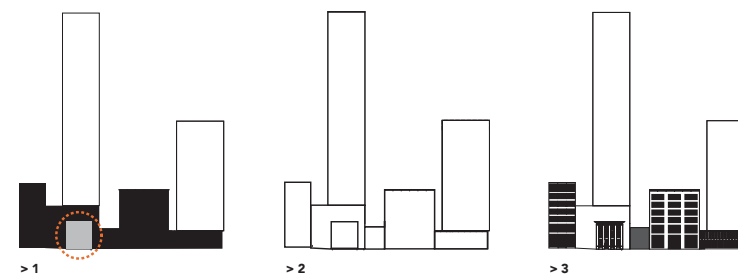
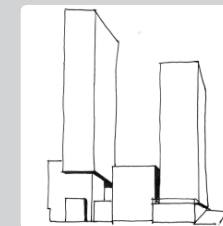
van de oorspronkelijke kadebebouwing. De nieuwe 'individuele' panden verhouden zich in schaal en compositie met het bestaande monumentale pand. Wel is er sprake van een schaalvergroting ten opzichte van de huidige bestaande bebouwing. Hiermee wordt een geleidelijke overgang gecreëerd vanaf de Leidseweg (kade) stroomopwaarts naar de Van Sijpesteijnkade. Het Rijksmonument krijgt zo een betekenisvolle positie in het architectonisch ensemble van de plint.

De lage plintbebouwing vormt de basis voor de twee woontorens die gedeeltelijk terugliggend boven het gebied uitsteken. Beide woontorens lopen in hoogte op in de richting van de binnenstad. Ze zijn van ver zichtbaar over de lange lijn van het water als aankondiging van de stad. Op de Van Sijpesteijnkade zelf zal een plint van individuele panden refereren aan de historische karakteristieken van de oorspronkelijke bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade en de Leidse weg.

Het gemeentelijk Stedenbouwkundig Atelier onderschrijft de conclusies en de strategie van het transitieplan. Ze heeft aangegeven dat het als voorbeeld dient voor de bebouwing die in de verdere toekomst de ontbrekende schakel tussen de Van Sijpesteijnkade en de Leidse weg zal gaan vormen.

### Het 'transitiemodel' wordt als volgt opgebouwd:

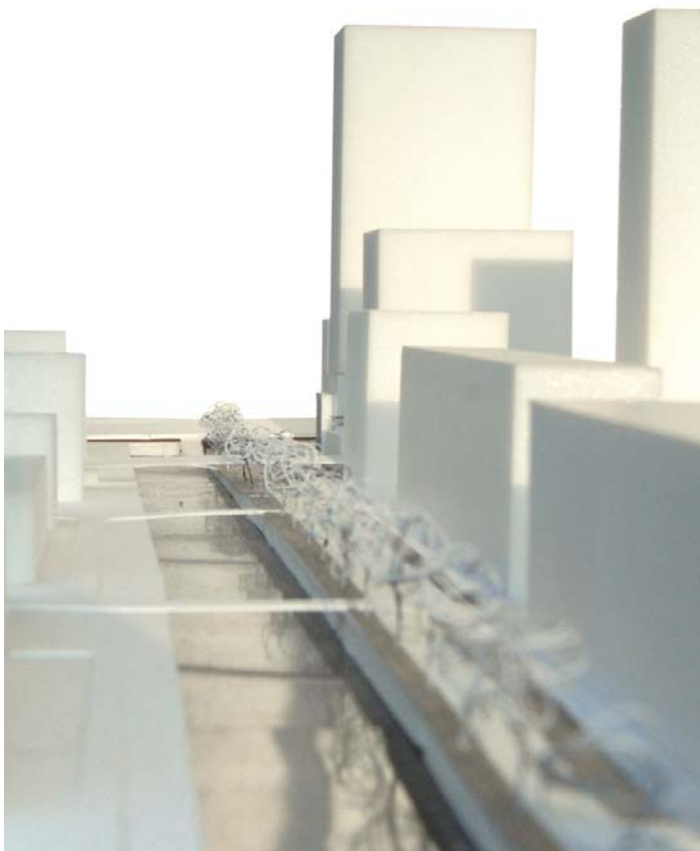
- > 1. dragende plintbebouwing met geïntegreerd monument en 'lichte' bovenbouw
- > 2. deling in herkenbare eenheden
- > 3. eenheden met een eigen geleding in samenhang met het monument



zicht over de bestaande Leidsche Rijn



referentie voor combinatie oud/nieuw



zicht over de doorgetrokken Leidsche Rijn



projectie van historie en toekomst van de Van Sijpesteijkade

# massa-opbouw en compositie

De Westflank Noord maakt onderdeel uit van de ambitie om een centraal stedelijk gebied te creëren aan de westzijde van het station. Met de transformatie van de achterafgelegen spoorzone naar een hoogstedelijk gebied met bijbehorende dichtheden wordt opnieuw **betekenis** gegeven. Met het Stadskantoor Utrecht wordt de toon gezet voor de invulling van het gehele gebied. Dit gebouw heeft een robuust en sculpturaal karakter. In het stedenbouwkundig onderzoek naar de compositie van de nieuwe kantoren en woningen wordt nadrukkelijk gestreefd naar een directe samenhang met het stadskantoor. Daarbij is de hoogtekaart zoals die in het structuurplan is vastgelegd als principe gehanteerd. Deze kaart geeft een hoogte-differentiatie volgens een S,M,L,XL principe met relatief laagbouw in de richting van Lombok en de hoogteaccenten langs het spoor en nabij de OV Terminal.

Aan de spoorzijde worden naast het Stadskantoor twee gebouwen van circa 90 meter gesitueerd: een woontoren en een kantoor-toren. Hiermee ontstaat over de lange zichtlijn vanuit de stad gezien een ritmische reeks van 'schijven'. Aan de westzijde zal een woontoren worden gerealiseerd waarbij een hoogte wordt aangehouden van circa 45 meter. Ook in het kantoorgebouw is de architectonische opzet de 45-meter-lijn. Hiermee wordt de horizontale geleiding van het Stadskantoor Utrecht overgenomen en doorgezet.

De toekomstige ontwikkelingen aan de Van Sijpesteijkade krijgen, met uitzondering van de woontorens, een gedifferentieerde massa-opbouw met een maximale hoogte van 25 meter.

Deze massa-opbouw sluit aan bij die van de overige bebouwing langs de Leidsche Rijn. Het totaal resulteert, gezien langs de Leidsche Rijn, dan in een gelaagde hoogte opbouw van 25 naar 90 meter. Hiermee is een ruimtelijke vertaling gemaakt die beantwoordt aan de gemeentelijke visie op een gestructureerde hoogte opbouw, zoals benoemd in de S,M,L,XL-schalenkaart.

De massa-opbouw en compositie van het kantoorvolume en van het ensemble van woongebouwen worden in dit stedenbouwkundig plan vastgelegd in enveloppen van uiterste bebouwingscontouren. Een belangrijk criterium bij de bepaling van de bouwenvoloppen is onder

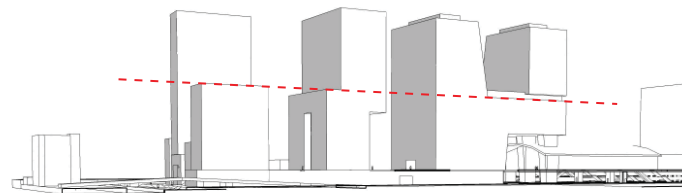
andere de bezonning van zowel naastgelegen bebouwing als van de buitenruimten op het Forum.

## gebouwmassa en wind

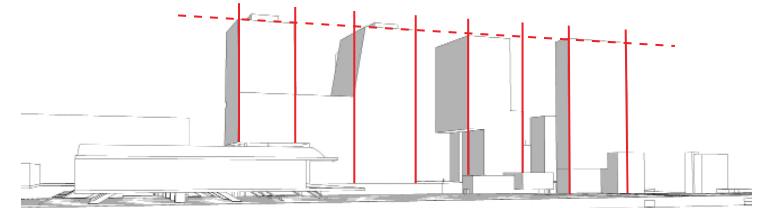
Bij de verdere uitwerking van de gebouwmassa zal specifiek aandacht besteed moeten worden aan inhammen en/of uitbouwen die een positief effect hebben op het windklimaat rondom de gebouwen en in het bijzonder ter plekke van de gebouw-entrees. Uit windhinder-onderzoek is naar voren gekomen dat er maatregelen nodig zullen zijn om het windklimaat op het Forum te verbeteren. Relatief kleine aanpassingen aan de gebouwmassa kunnen een groot effect hebben op de stroming van de wind.

Zo zal een overstek op geringe hoogte het windklimaat eronder verbeteren. Ook een uitbouw direct naast de gebouw-entree heeft een positief effect op het comfort bij de entree. Een andere manier om het windklimaat ter plekke van de entree te verbeteren is door deze juist terugliggend in te passen.

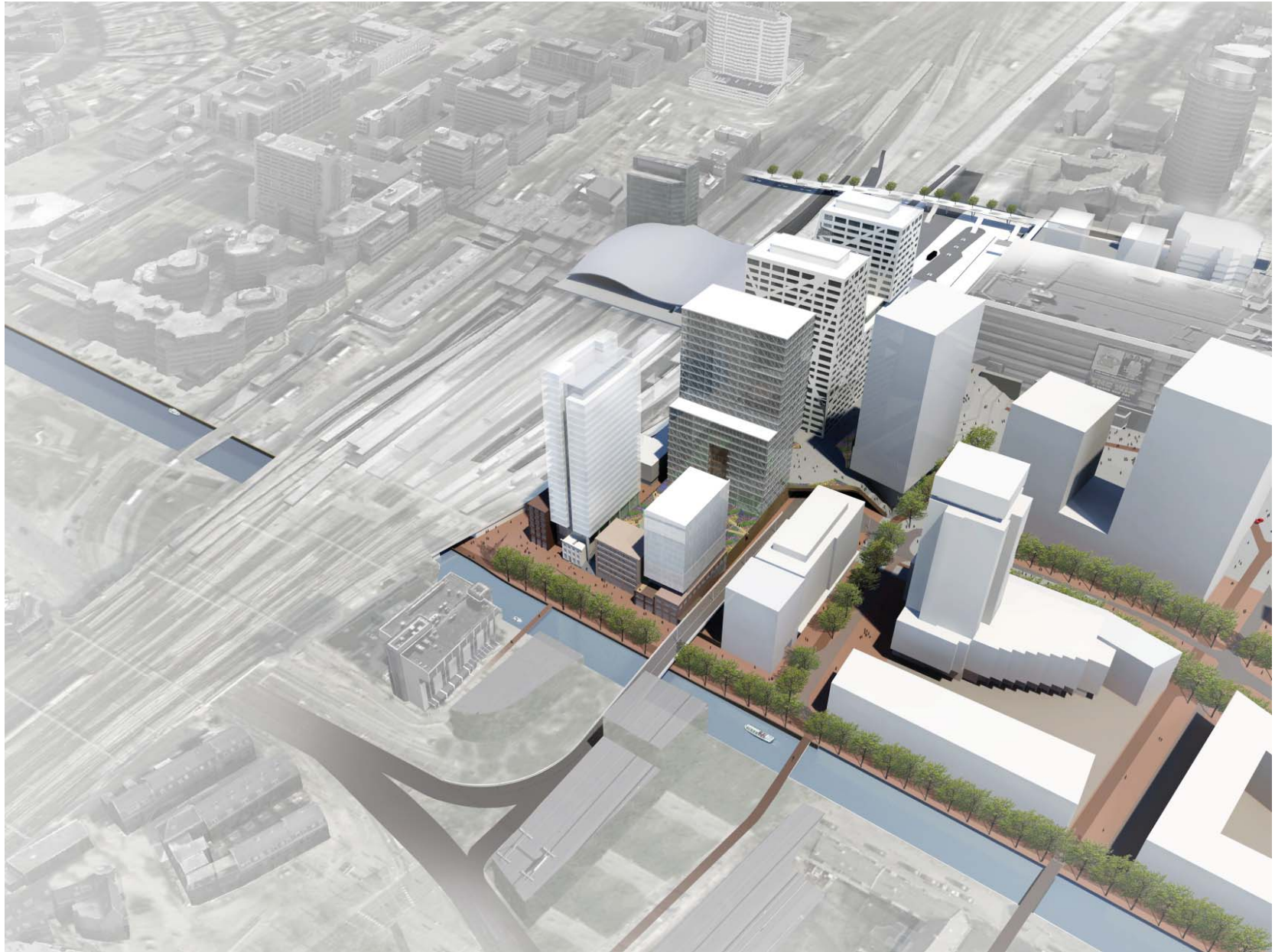
Binnen de uiterste bebouwingscontouren is rekening gehouden met ruimte om dergelijke maatregelen aan de bouwmassa te kunnen treffen die nodig zijn om windklimaat daar waar nodig te verbeteren. Voor meer informatie over het windhinder-onderzoek wordt verwezen naar de rapportage van Peutz in de verkenningen.



45-meter-lijn langs de Mineurslaan



90-meter-lijn langs de spoorzijde





## 3.2 inpassing programma

### Kantoren

De te ontwikkelen kantoren dienen te voldoen aan de eisen die vanuit de markt gesteld worden. Het gaat dan met name om de omvang vloervelden en eenheden per laag, verhoudingen GBO en VVO versus BVO, goede daglichttoetreding en een laag energiegebruik.

Het voorliggende stedenbouwkundige plan biedt ruimte voor de realisatie een kantoorvolume van 25.000 m<sup>2</sup> tot 30.000 m<sup>2</sup> BVO. Daarbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- mogelijkheid voor meerdere volume typologieën
- standaardvloervelden van minimaal 1.000 m<sup>2</sup> BVO
- voorgeschreven minimale afstanden conform veiligheids-voorschriften inzake brandoverslag
- maximale bouwhoogte conform het Structuurplan, tot 90 meter.

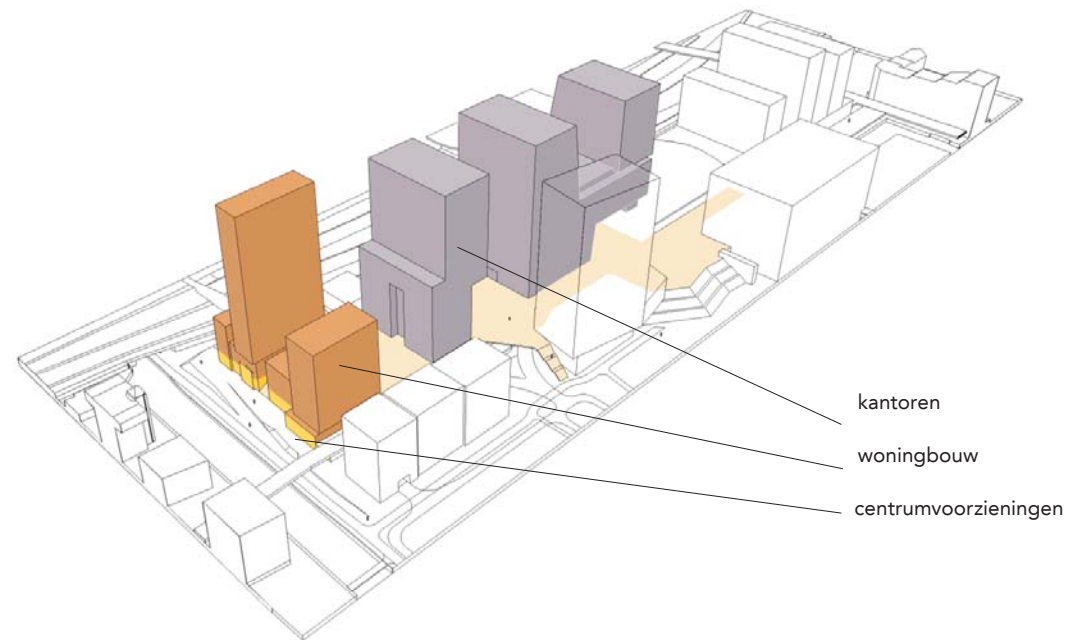
### Woningen

De bestaande woningbouw aan de Van Sijpesteijnkade wordt met uitzondering van het monument gesloopt om plaats te maken voor deze nieuwe woningbouw. In het kader van het stedenbouwkundig plan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheid tot handhaving van (delen van) de bestaande bebouwing. Vanuit zowel ruimtelijke, programmatische, verkeerskundige, faseringstechnische als financiële motieven is sloop de enige realistische optie gebleken. Het maximale laadvermogen op deze plek bedraagt circa 25.000 m<sup>2</sup>, wanneer wordt uitgegaan van de bouwhoogten zoals opgenomen in het Structuurplan van 45 m tot maximaal 90 m. Uitgangspunt voor de twee woningbouwtorens zijn vloervelden van tenminste ca. 600 m<sup>2</sup>. In totaal zal het gaan om ruim 200 appartementen.

### Voorzieningen

Naast woningbouw en kantoren wordt het voor de levendigheid van groot belang geacht dat er in de plint aan de Van Sijpesteijnkade ruimte bestaat voor centrumvoorzieningen. Het gaat hierbij in het bijzonder om voorzieningen die passen bij de positie van deze kade aan een van de belangrijkste fietsroutes binnen Utrecht en als een van de entrees tot het plangebied. Daarnaast zijn publieksgerichte functies, zoals aan de kantoren gelieerde horeca, ook in de plinten aan het Forum voorstelbaar. In totaal zal het gaan om maximaal 1.500 m<sup>2</sup> aan de Van

Sijpesteijnkade en maximaal 500 m<sup>2</sup> op het Forum. Doelstelling daarbij is om aantrekkelijk centrummilieu te realiseren in dit gebied en aan de moderne stadsgracht. Daarbij wordt ruimte geboden aan op de passanten en treinreizigers gerichte detailhandel, zakelijke dienstverlening en creatieve bedrijvigheid. In de plannen voor het stationsgebied is uitsluitend rekening gehouden met voorzieningen in het Rijksmonument. Introductie van meer voorzieningen zal dus inpassing vragen in het kader van de op het DSP volgende planologische procedures.







aanzicht vanaf de Mineurslaan, voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan Westflank Noord

### **Geluidsproblematiek**

Geluidsonderzoek toont aan dat woningbouw alleen mogelijk is door het treffen van kostbare constructieve maatregelen aan de gevels. Mogelijke geluidwerende maatregelen zijn bijvoorbeeld een dove gevel, een geluidsscherm, veranderende geveloriëntatie, galerijschermen, akoestische bekleding of coulissenschermen. Verder dient er sprake te zijn van "rationele" woningbouwplattegronden met een optimale kloppende verhoudingen, en een invulling van onderste lagen en de 'koppen' langs het spoor en de HOV baan met niet-woningfuncties zoals centrum- en service-voorzieningen ( bergingen en fietsenstallingen). Bij de architectonische en functionele uitwerking van de nieuwbouw dient een en ander verder te worden uitgewerkt. Daarbij zal ook gestreefd moeten worden naar geluidswerende maatregelen aan de bron zoals geluidsafscherming vanaf het Westplein (ondertunneling heeft vanuit het perspectief van woningbouw aan de Van Sijpesteijnkade natuurlijk de voorkeur), het toepassen van stil asfalt en geluidschermen. Duidelijk moet zijn dat de gezamenlijke wens vanuit NS Stations en de gemeente om hier woningbouw mogelijk te maken niet alleen een maximale inspanning vraagt van NS Stations. Ook de gemeente Utrecht zal haar bijdrage moeten leveren. Mocht een en ander bij de uitwerking niet mogelijk zijn dan dient teruggevallen te worden op de kantooroptie zoals ook de in BOO is benoemd. Deze flexibiliteit moet worden meegenomen in het kader van de op het DSP volgende planologische procedures.

Als gevolg van de geluidsproblematiek zal de 'kop' van de onderbouw op de hoek Van Sijpesteijnkade/ spoor geen woningen kunnen bevatten. Bij de verdere invulling moet gezocht worden naar

centrumvoorzieningen, woninggerelateerde (collectieve) functies of een spoorgerelateerde functie (bijvoorbeeld fietsenstalling).

Meer informatie over de geluidsproblematiek en de mogelijke oplossingen is te vinden in de verkenning "Geluidaspecten" en de geluidsrapportage van Movares.

### **Inpassing Parkeren**

Een van de meest complexe vraagstukken voor de Westflank Noord is de ontwikkeling van passende parkeervoorzieningen. Het maken van voldoende parkeerplaatsen is vanuit het structuurplan een harde randvoorwaarde voor het ontwikkelen van het voorgestelde programma. Daarnaast is vastgoedprogramma met onvoldoende parkeren ook onafzetbaar. Buiten het parkeren voor het programma bestaat ook de wens om het oorspronkelijke parkeren voor NS reizigers en de VL post in een nieuw te bouwen parkeergarage te integreren. Deze zal in fasen worden gerealiseerd. Daarbij is de in het Structuurplan voorgeschreven en in het Ontwikkelkader Mineurslaan opgenomen locatie voor de definitieve entree aan de Mineurslaan nabij de Van Sijpesteijnkade een vast gegeven.

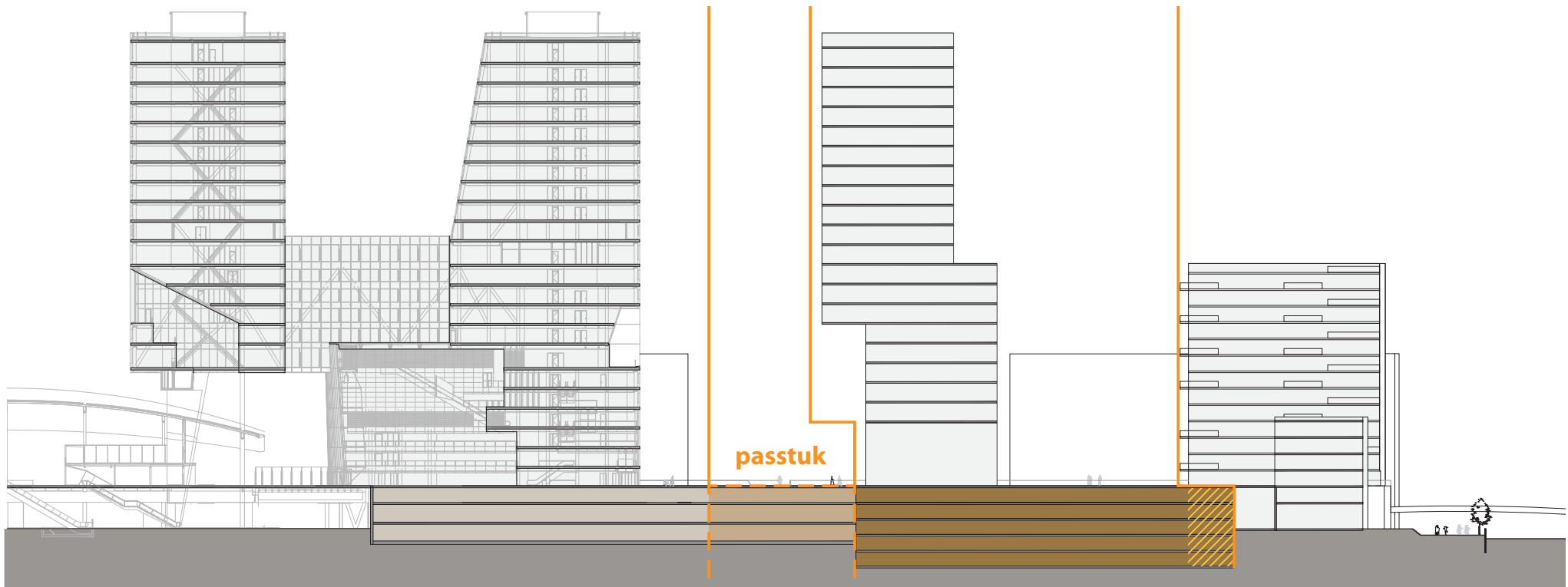
### **Het Passtuk**

Onder het Stadskantoor wordt in Fase 1 een parkeergarage met circa 150 plaatsen gerealiseerd met daarnaast als Fase 1A het Passtuk. Dit Passtuk verzorgt tijdelijk de ontsluiting voor deze parkeergarage Fase 1 en biedt daarnaast ook nog ruimte aan 50 parkeerplaatsen. De op basis van de norm ontbrekende parkeerplaatsen voor het Stadskantoor zullen tijdelijk kunnen worden ingevuld op het Jaarbeursterrein. Na oplevering van de parkeergarage Fase 2 zal ook het parkeren voor Fase 1 via de definitieve entree en bijbehorende

stijgpunten kunnen worden ontsloten, en kunnen in het Passtuk extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

### **Fase 2 en 3**

Ruimtelijk is onder Fase 3 geen efficiënte parkeergarage in te passen. De parkeerbehoefte van de gehele Westflank Noord zal volledig worden ingevuld in de parkeergarage onder Fase 2. Het voorliggende voorstel is om te komen tot de ontwikkeling van een parkeergarage met in totaal 450 parkeerplaatsen in vijf lagen waarvan de drie bovenste lagen boven maaiveld en op ongeveer gelijk niveau als bij het Stadskantoor en twee lagen onder maaiveld. Het Passtuk verzorgt de fysieke koppeling met het Stadskantoor. In totaal ontstaat zo een parkeergarage met 670 parkeerplaatsen. Dit aantal volstaat conform de parkeernorm en biedt bovendien ruimte aan het parkeren voor de VL-post. NS Stations is voornemens deze parkeergarage vooralsnog in eigendom te houden, zodat beschikbaarheid van parkeerplaatsen ook voor Fase 3 gegarandeerd wordt. De hierboven geschetste optimale parkeeroplossing gaat ervan uit Fase 2 en Fase 3 gevolgtijdelijk te kunnen realiseren. Gezien de huidige marktomstandigheden is deze planfasering een wens, maar nog geen zekerheid.



1

1A

FASE 1

FASE 2

FASE 3

passtuk



doorsnede, voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan Westflank Noord

## 3.3 bereikbaarheid

De Westflank Noord vormt onderdeel van de grotere gebiedsgerichte opgave CU 2030. De verbindingen zoals beschreven in paragraaf 3.1 – met hoofd- en secundaire- routes - dragen bij aan een juiste doorbloeding van de diverse deelgebieden en de aanhaking op de omgeving. Op een ander schaalniveau speelt de toekomstige bereikbaarheid van de diverse programma's binnen het plangebied: de parkeergarage, het Stadskantoor Utrecht, de woningen en het kantorenprogramma. Maar ook de Noordertunnel, het spoor en de VL post. Hierbij zijn de gemeentelijke ontwikkelkaders voor de Mineurslaan en de Van Sijpesteijnkade leidend omdat hierin wordt aangegeven waar het plangebied ontsloten wordt op het openbaar gebied. Uit analyse van de bereikbaarheid blijken er zes (kritische) bereikbaarheidspunten te zijn die moeten worden gerespecteerd en geïntegreerd in het plangebied en het omliggende openbare gebied. Navolgend worden deze punten B1 tot en met B6 toegelicht.

### Bereikbaarheid VL post en Emplacement

Via huidige terreinen van NS en ProRail vindt toegang tot de VL post en het spoor (Railinzetplaats, hulpdiensten) plaats. De bereikbaarheid van de VL post en de toegang tot het spoor voor hulpdiensten, zijn randvoorwaardelijk voor het functioneren van de OV Terminal en daarmee van nationaal belang. Binnen enkele jaren zal de bestaande route gewijzigd moeten worden om plaats te maken voor de kruisende HOV baan en om ruimte te maken voor nieuwe ontwikkelingen van Fase 2 en Fase 3. Ook in de toekomst dient echter voldaan te worden aan de eisen vanuit ProRail en Brandweer zoals is verwoord in het IPvE/Functioneel Ontwerp. De toegang tot het emplacement ligt vast (BP1). De route naar het spooreplacement en de VL-post zal in de toekomst dienen te lopen via de Van Sijpesteijnkade. Dit vraagt om sloop van enkele

panden in eigendom van NS Stations en ProRail en aanpassing van de kade. De bereikbaarheid zal verder worden ingeperkt door beperkte doorrijhoogten op de kruising HOV en kade (BP2) en afnemende manoeuvreerruimte. In bijgaand schema is weergegeven hoe het emplacement en de VL post bereikbaar blijven voor leveranciers, logistiek en hulpdiensten. Het parkeren voor de VL post wordt ingepast in de parkeergarage van Fase 2. Het voorstel zoals nu geformuleerd heeft instemming van ProRail. ProRail heeft daarbij aangegeven af te zien van exceptioneel vervoer richting de Railinzetplaats, waardoor de hulpdiensten maatgevend zijn. Bovendien wordt door ProRail gestudeerd op de gehele of gedeeltelijke verplaatsing van de VL post. Verplaatsing is echter te onzeker om daar in het stedenbouwkundig plan nu rekening mee te houden.

### Bereikbaarheid Stations- entree Noordertunnel en fietsenstalling

De Noordertunnel is een nevenuitgang van Utrecht Centraal. In 2010 maakten gemiddeld 25.000 reizigers dagelijks gebruik van deze tunnel. Ook na oplevering van de nieuwe OV Terminal blijft de Noordertunnel een belangrijk alternatief. Deze entree staat dan ook niet ter discussie. In alle plannen en gedurende de bouw zal deze entree moeten worden gewaarborgd, net als het gebruik van de naastgelegen bewaakte fietsenstalling (BP3).

### Bereikbaarheid te voet

De Leidsche Rijn wordt in de plannen van de gemeente doorgetrokken en bevaarbaar gemaakt. Langs de Leidsche Rijn komt langs de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade een voetgangersroute. Deze route geeft ook toegang tot het station via de Noordertunnel en biedt een opgang naar het verhoogd gelegen Forum. Ook vanuit de nieuwe

OV Terminal is het Forum te bereiken. Via het Stationsplein West ontstaat een goede verbinding met het Jaarbeursplein. De plannen voorzien verder in een directe verbinding voor voetgangers tussen het Forum en het Jaarbeurspleinstraat door middel van een trap.

### Bereikbaarheid per fiets

De Van Sijpesteijnkade is nu al een belangrijke verbinding tussen de westzijde van Utrecht en (voorbij) de binnenstad. Met de verbreding van de Van Sijpesteijnkade ontstaat ruimte om deze route beter in te richten. Vanaf de Van Sijpesteijnkade blijft de bewaakte fietsenstalling bij het station bereikbaar en wordt via een (afsluitbare) private route aan de spoorzijde de toekomstige fietsenstallingen voor de kantoren in de Westflank Noord ontsloten. De entree voor de fietsenstalling van het Stadskantoor ligt vast (BP4). Dit is deels dezelfde private route als voor het emplacement en de VL post en tijdens de bouw van Fase 2 ook het autoparkeren voor het Stadskantoor. Dit vraagt om goede afspraken tussen partijen over de toegang en het medegebruik van deze route. Voor deze verbindingen is sociale veiligheid (smalle lange corridor) en fysieke veiligheid (fietsen vlak langs bouwwerk) een belangrijk aandachtspunt die bij het ontwerp van dit gebied zal moeten worden uitgewerkt. In het kader van het Stadskantoor wordt ontworpen aan deze route.

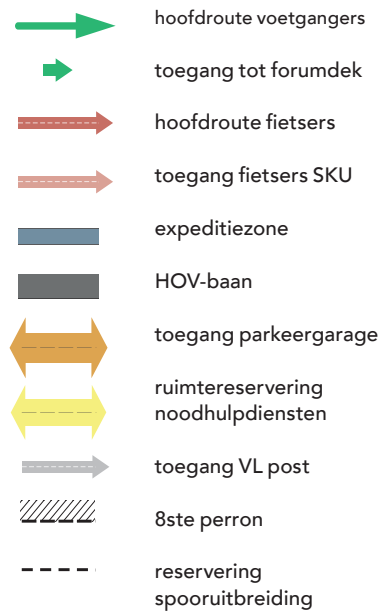
### Bereikbaarheid per auto

Uiteindelijk ontstaat er één grote parkeergarage met één centrale verticale ontsluiting in het Passtuk en één entree voor autoverkeer met een aansluiting op de Mineurslaan voor expeditie-verkeer. Deze locatie van de entree van de parkeergarage is vastgelegd in het Structuurplan en verankerd in het Ontwikkelkader. In de toekomst mag het reguliere autoverkeer de HOV baan niet kruisen en

is de aangewezen locatie de enige plaats aan de Mineurslaan met voldoende doorrijhoogte voor personenauto's onder de HOV (BP5). Tijdens de bouw van Fase 2 maakt het autoverkeer voor het Stadskantoor gebruik van de private route langs de VL-post.

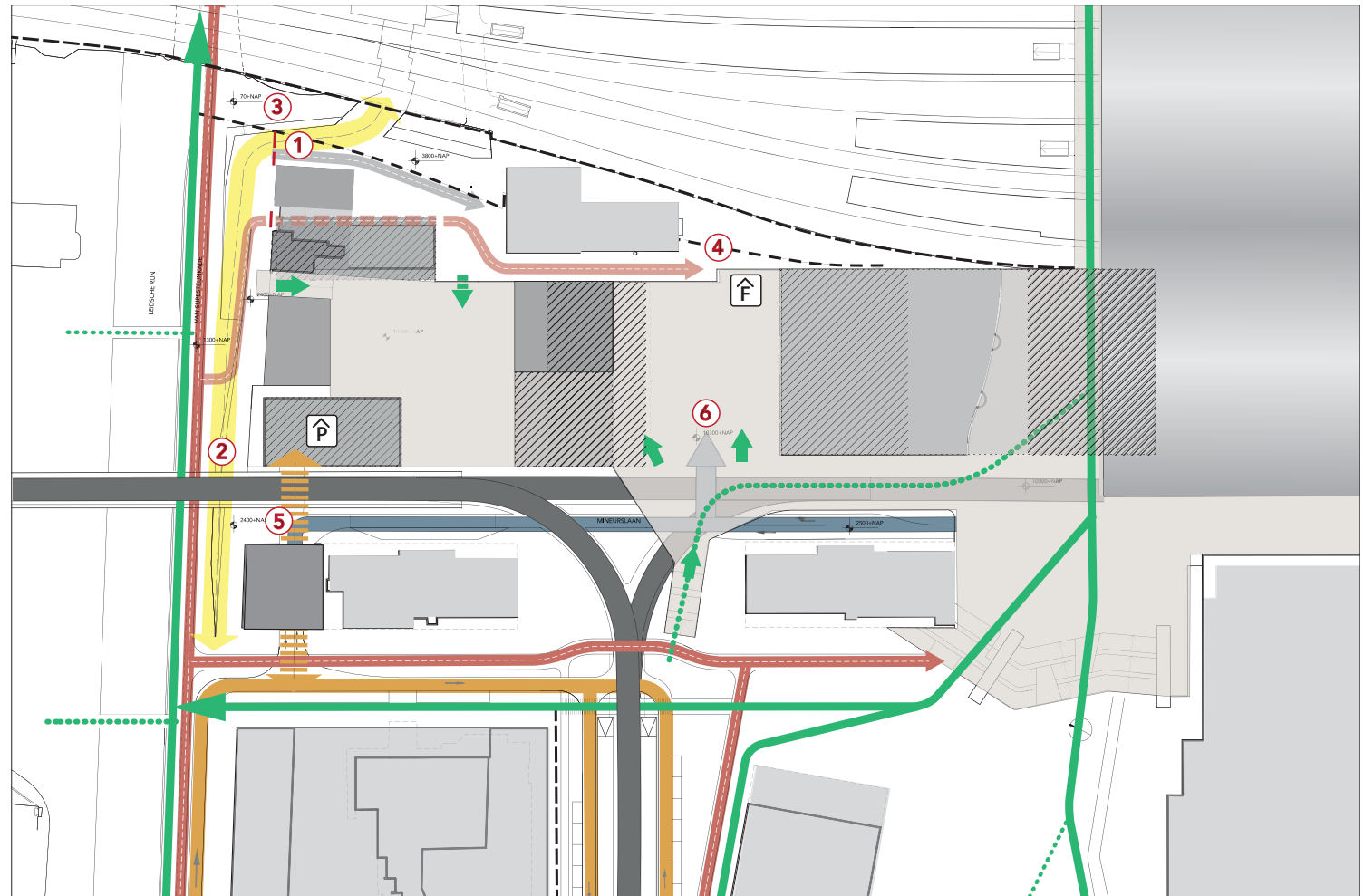
### Bereikbaarheid expeditieverkeer

De toekomstige kantoren in de Westflank-Noord maken gebruik van een gezamenlijk expeditiehof. Dit hof is gerealiseerd bij de oplevering van het Stadskantoor. Het expeditieverkeer zal de HOV baan gelijkvloers gaan kruisen. Deze locatie van de entree van het expeditiehof is vastgelegd in het structuurplan en verankerd in het Ontwikkelkader (BP6). Verhuisverkeer voor de woningen en expeditieverkeer voor de voorgestelde centrumvoorzieningen aan de Van Sijpesteijnkade gaat door laden en lossen op de kade.



Dwangpunten:

1. Toegangspunt hulpdiensten emplacement en VL post
2. Onderdoorgang hulpdiensten HOV
3. Entree Noordertunnel en bewaakte fietsenstalling
4. Entree fietsenstalling Stadskantoor
5. Entree parkeergarage
6. Entree expeditiehof



bereikbaarheid en toegangen in en om het plangebied Westflank Noord



## 3.4 fasering

De ontwikkeling Westflank Noord bestaat uit drie fases:

- Fase 1 en 1A het Stads kantoor Utrecht inclusief het bijbehorende deel van parkeergarage.
- Fase 2 kantoorontwikkeling Mineurslaan-Noord en parkeren.
- Fase 3, woningbouwontwikkeling Van Sijpesteijnkade strook.

Het Stads kantoor Utrecht is in aanbouw en zal in voorjaar 2014 worden opgeleverd. Dit betekent dat het bouwterrein voor Fase 2 vrij komt in 2014. Bij een bouwtijd van een parkeergarage van circa 1,5 jaar betekent dit dat op zijn vroegst in 2015/2016 de bouw van de daarboven gelegen marktkantoren kan starten. Oplevering van de woningbouwontwikkeling aan de Van Sijpesteijnkade is tevens gekoppeld aan het parkeren dat in Fase 2 wordt voorzien. Uitgangspunt daarbij vooralsnog is start bouw van de woningen bij gereedkomen van kantorenvolume van Fase 2 en gereedkomen van ingrepen in de openbare ruimte waaronder de aanleg van de HOV baan. Dat wil zeggen start bouw van de woningbouw in Fase 3 op zijn vroegst vanaf 2017.

1. Stads kantoor Utrecht + 150 pp
- 1a Passtuk 50 pp + expeditie-hof
- 2a Bouw garage + 70 pp op Jaarbeursterrein
- 2b Bouw kantoren + ingebruikname garage + dichtleggen vloervelden Passtuk
- 3a Wonen + commerciële ruimte Van Sijpesteijnkade en fietsenbergingen
- 3b eindsituatie met doorgetrokken Leidsche Rijn, het Westplein ondertunneld, de Kop van Sijpesteijn en het WTC

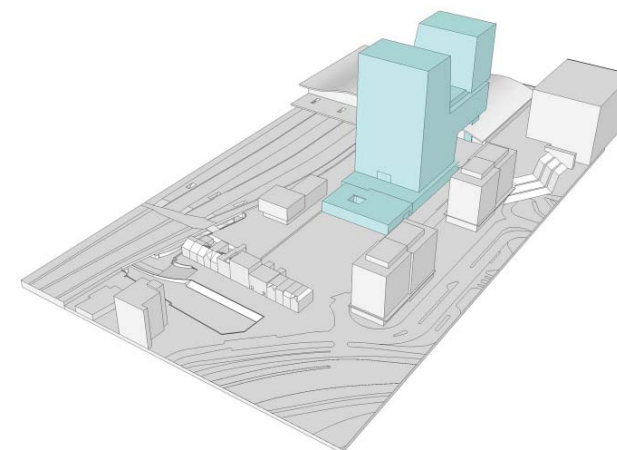
Zowel tussen Fase 1 en 2 als tussen Fase 2 en 3 is sprake van een ruimtelijke overlap. De uiterste bouwgrens van het kantoorvolume uit Fase 2 steekt ruim over die van het Passtuk heen. In Fase 2 moet al een voorinvestering gedaan worden rondom de entree van de parkeergarage om de bovenbouw met woningen uit Fase 3 mogelijk te maken.

De HOV baan moet in 2015 gereed zijn. De HOV baan en het viaduct zullen dus in 2014 in aanbouw zijn, gelijk met de geplande start van Fase 2. De route voor de hulpdiensten naar het emplacement zal voor de aanleg van de HOV én voor de aanleg van Fase 2 verlegd moeten zijn van de huidige route naar de Van Sijpesteijnkade. De huidige Van Sijpesteijnkade kent te weinig doorrijhoogte tijdens en na de aanleg van de HOV baan. Dan zal de route moeten zijn verlegd naar het lager gelegen nieuw aan te leggen gedeelte van de kade.

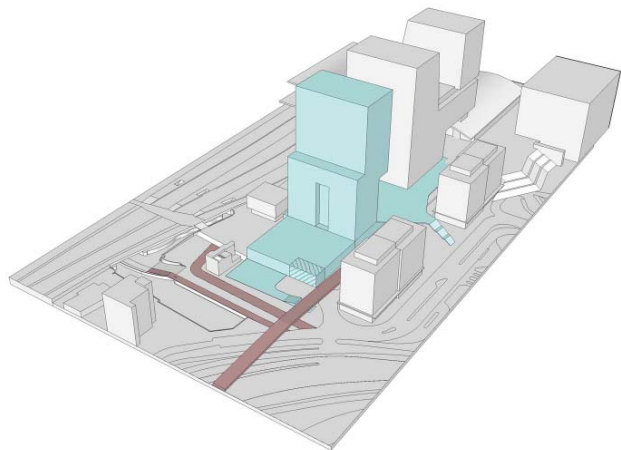
Gedurende de bouw van Fase 2 moet de parkeergarage met 200 plaatsen onder het Stads kantoor (inclusief Passtuk) bereikbaar blijven. Voorstel is om dit verkeer tijdelijk af te handelen via de route naar de VL post. Voor dit medegebruik is in hoofdlijnen draagvlak bij ProRail, mits de VL post afdoende kan worden beveiligd en voor onbevoegden kan wordt afgeschermd. De tijdelijk ontbrekende 70 parkeerplaatsen voor het Stads kantoor kunnen gefaciliteerd worden op het Jaarbeursterrein.

Gedurende de bouw van Fase 2 en 3, en zeker tot aan de verbreding van de Van Sijpesteijnkade, ontstaan mogelijke conflicten tussen het doorgaande fietsverkeer, de reizigers richting de Noordertunnel, het bouwverkeer voor zowel de HOV als Fase 2 en 3, het bestemmingsverkeer voor de VL post, het auto-

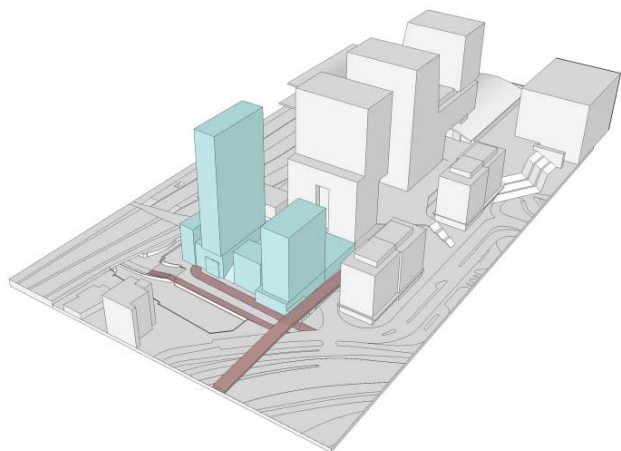
en fietsverkeer voor het Stads kantoor en de route voor de hulpdiensten naar het emplacement. Het oplossen van deze en andere (tijdelijke) conflicten zullen een onderdeel zijn van de planuitwerking. De uitwerkingen zullen worden getoetst bij de omgevingsvergunning ( zie ook de verkenning "faseringsaspecten Westflank Noord").



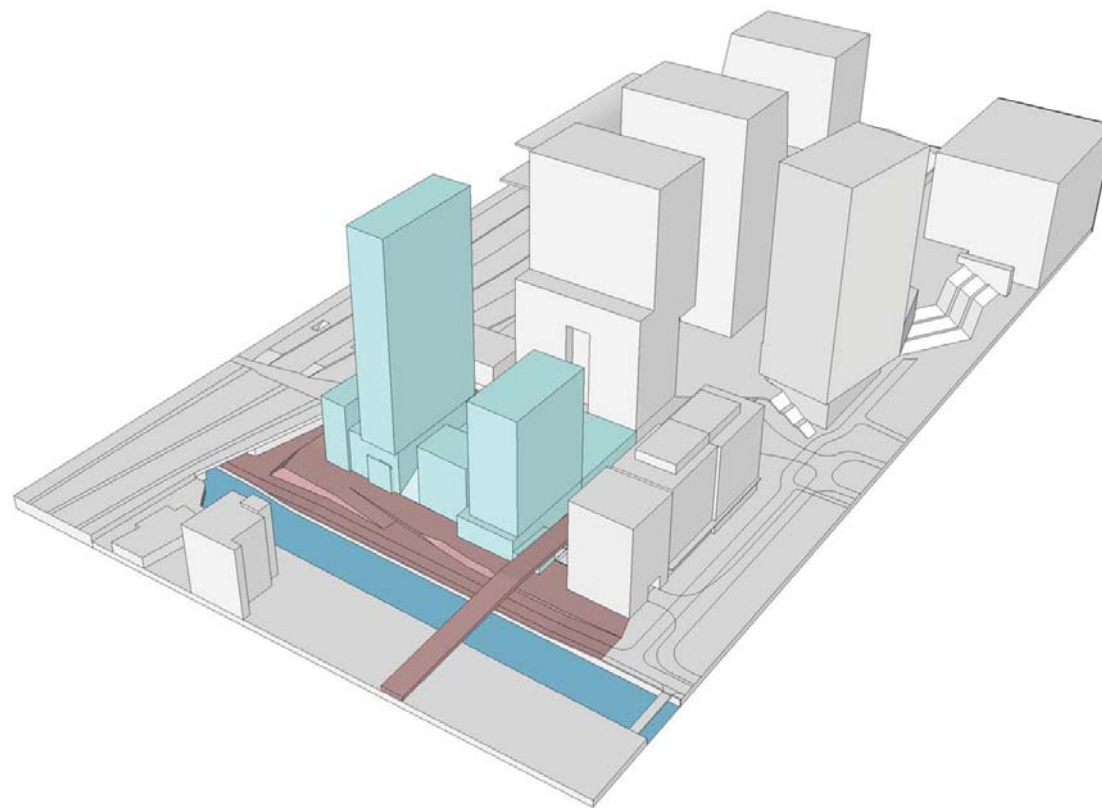
Fase 1



Fase 2



Fase 3A



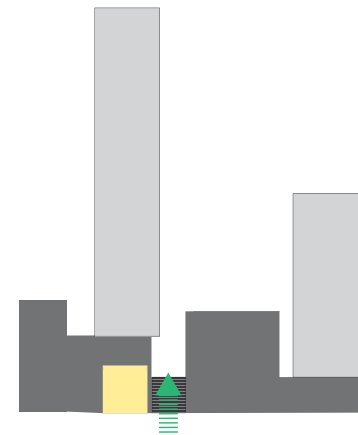
Fase 3B; eindsituatie

# 3.5 bouwenveloppen

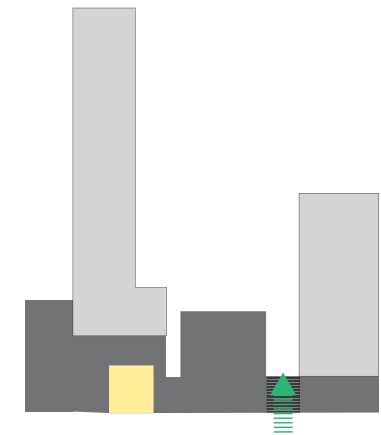
De massaopbouw en compositie van de verschillende bouwvolumen word vastgelegd in een enveloppe van uiterste bebouwingscontouren. Binnen deze bebouwingscontouren bestaat er nog een (geringe) vrijheid in bijvoorbeeld de exacte positionering en afmeting van de woontorens en de precieze typologie van het kantoorgebouw. Binnen de bouwenveloppen zijn er een aantal dwangpunten die bepalend zijn voor de bouwvolumen die uiteindelijk gerealiseerd kunnen worden:

- rondom het monumentale pand moet ruimte gereserveerd worden t.b.v. constructie van de bovengelige woonbebouwing
- er zijn twee mogelijke posities voor één opgang naar het Forum met een minimale breedte van 6 meter
- er moet een doorgang voor het fietspad naar het Stadskantoor ingepast worden
- het ruimtebeslag van de entree naar de parkeergarage is op dit moment nog niet bekend. Er is een optie waarbij de auto na binnenkomst in een rechte lijn direct afdaalt naar ondergronds en er is een optie die gelijkvloers de bocht omgaat naar het volume van de parkeergarage
- ter plekke van de bouwenveloppe van het kantoorgebouw moet de continuïteit van het Forum worden gewaarborgd
- ter plekke van de hoofdentree van het kantoorgebouw moet het mogelijk zijn een overstek en/of een inham te creëren ten behoeve van een prettig windklimaat
- in verband met de parkeersystematiek van de onderliggende parkeergarage is er een beperkte zone waarin kernen zijn toegestaan

- de uitwerking van dit stedenbouwkundig plan mag een eventuele toekomstige verbinding van Forum naar de Noordertunnel niet onmogelijk maken
- door de gemeente is aangegeven dat de aanwezige kabels en leidingen in de Van Sijpesteijkade op de huidige positie blijven liggen. Daar waar de onderbouw of constructie van de bovenbouw de huidige rooilijn overschrijdt, zullen maatoplossingen geboden moeten worden.

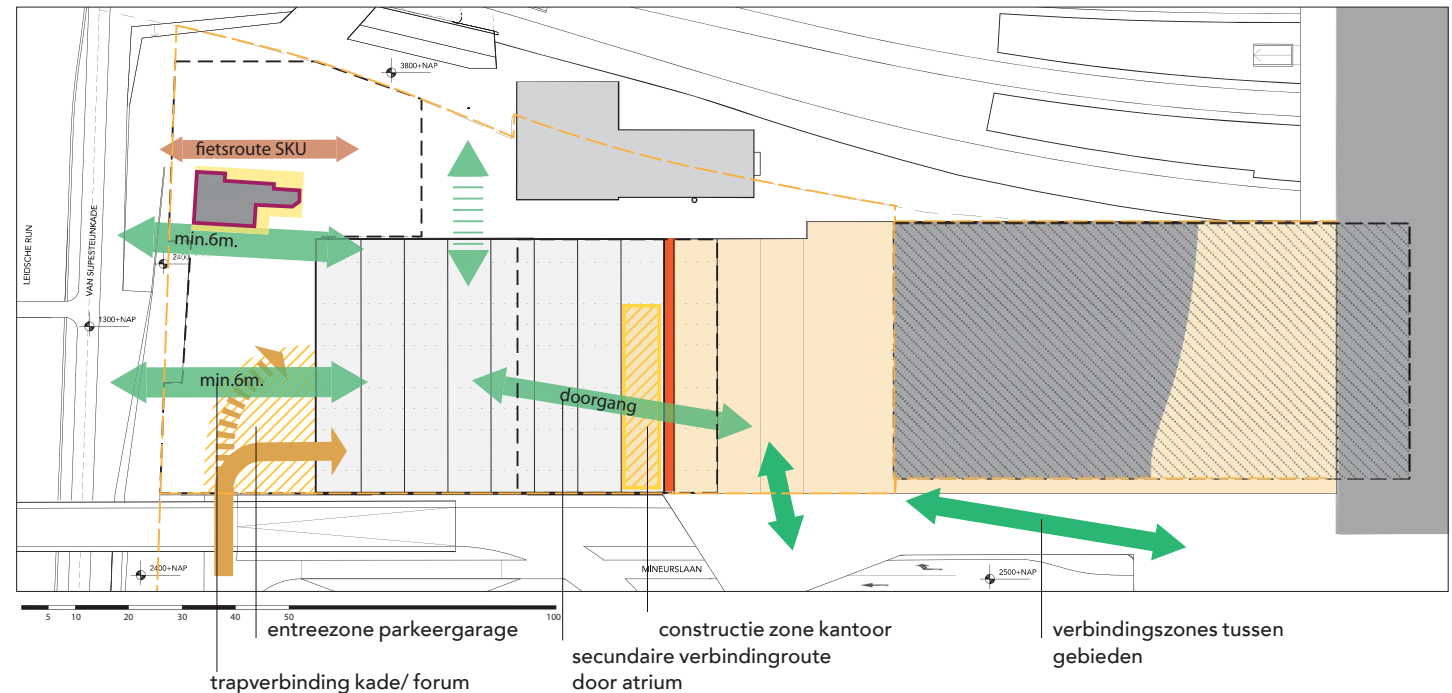


optie met opgang forum direct naast het monument



optie met opgang forum westzijde

dwangpunten voor bebouwing aan en op de geplande parkeergarage

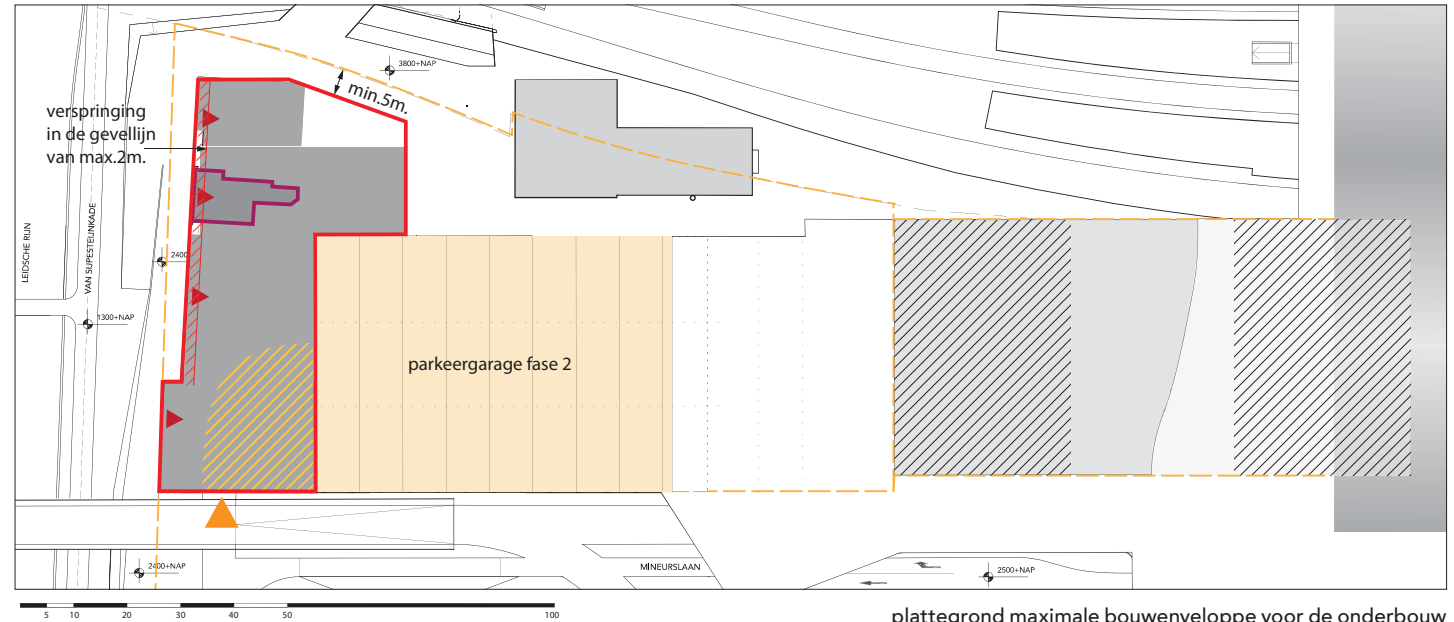




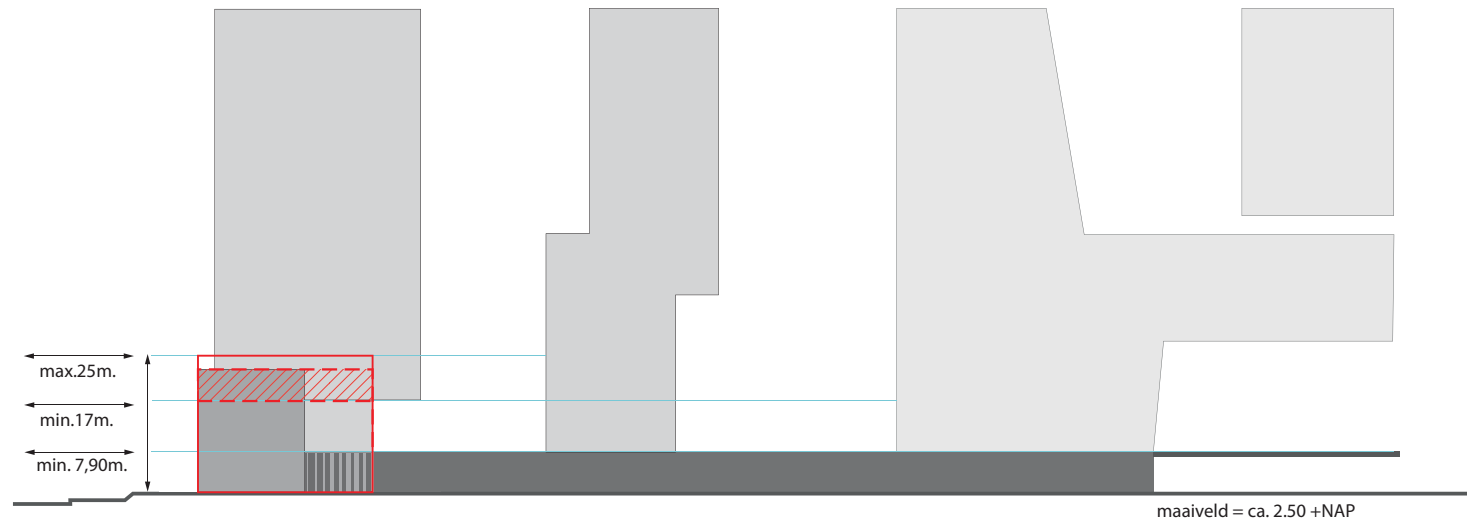
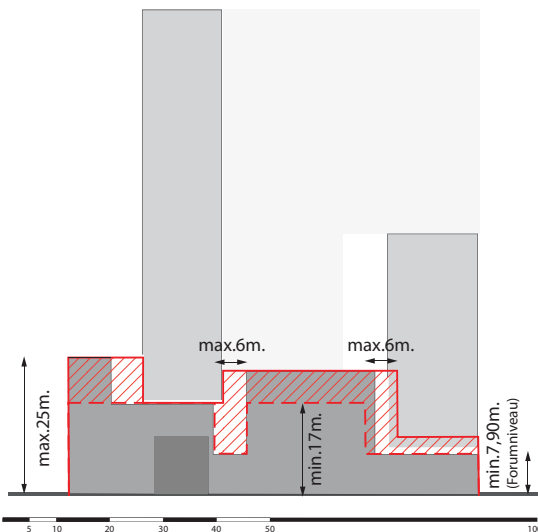
### onderbouw

De bouwenvolppe voor de onderbouw wordt bepaald door de rooilijnen van de parkeergarage, het stedenbouwkundig profiel van de Leidsche Rijn en het monumentale pand. Ter plekke van de geplande entree naar de parkeergarage 'springt' de rooilijn naar voren om ruimte te maken voor ander programma aan de gevel. Aan de spoorzijde wordt de bebouwingscontour bepaald door de ruimte die noodzakelijk is voor een doorgang naar het terrein tussen de toekomstige spooruitbreiding en de parkeergarage.

De maximale bouwhoogte van 25 meter wordt bepaald door de 'schalenkaart' en de gewenste opgaande lijn richting de binnenstad. Er geldt voor de onderbouw ook een minimale hoogte om er voor te zorgen dat er schaalvergroting plaatsvindt ten opzichte van de bestaande panden langs de Leidscheweg en omdat de buitenruimte op het Forum een ruimtelijke begrenzing behoeft. De bouwhoogte loopt in 'sprongen' op vanaf de Mineurslaanzijde richting de sporen.



aanzichten maximale en minmlae bouwenvolppe voor de onderbouw



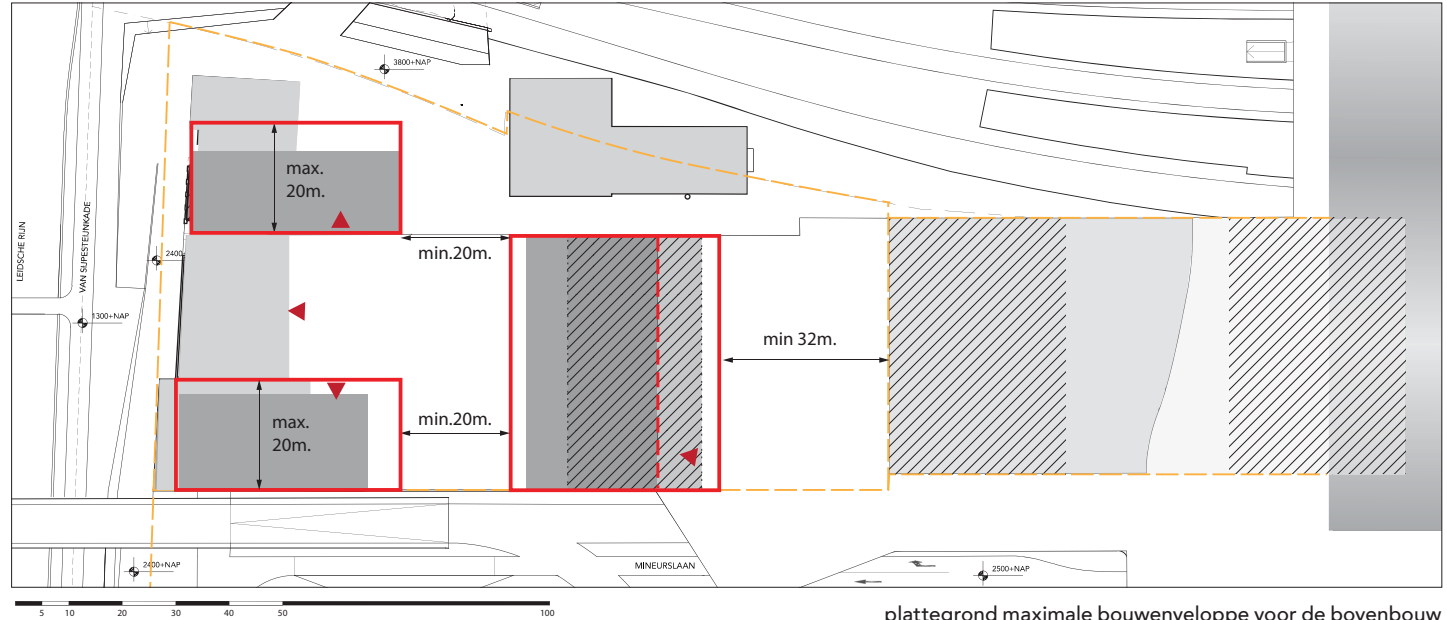


### bovenbouw

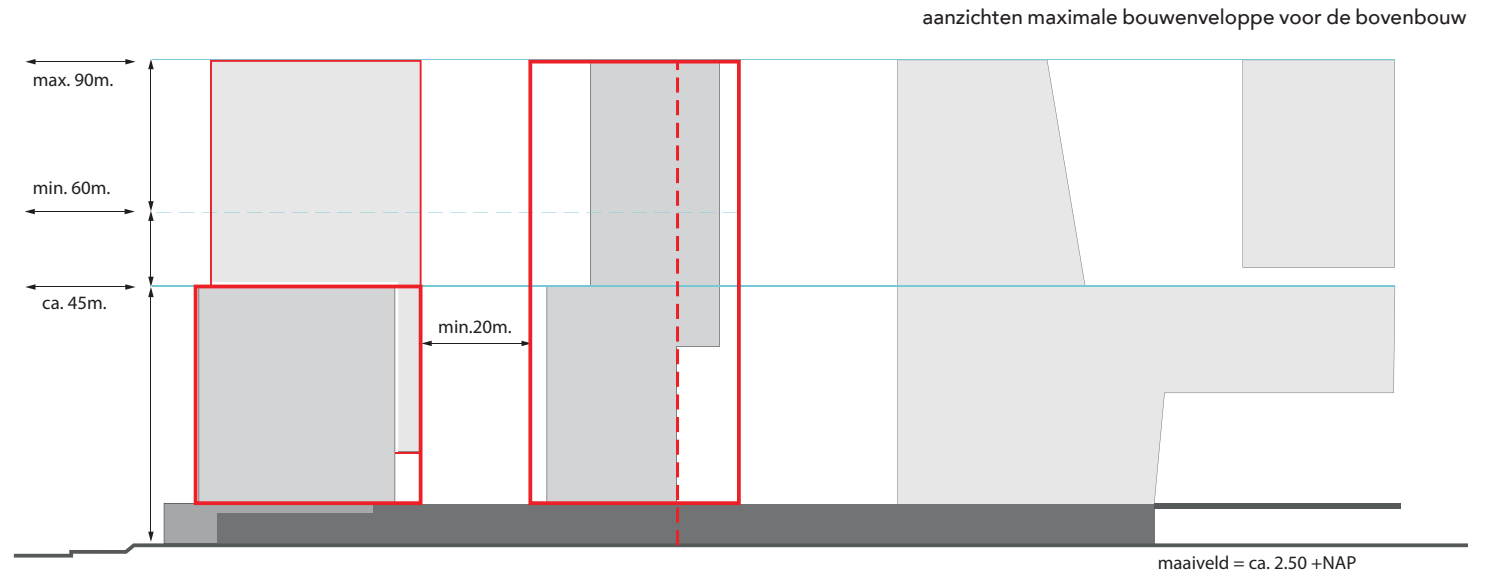
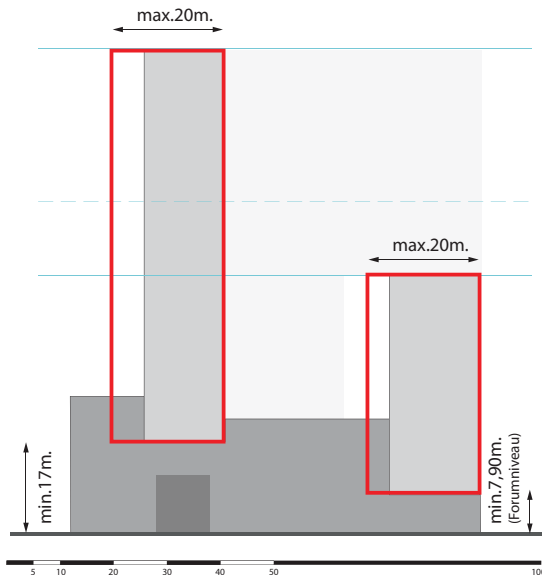
De posities van de beide woongebouwen liggen vast. Er is nog een geringe marge in de maatvoering. De haakse ligging ten opzichte van de onderbouw en de onderlinge afstanden tussen de woongebouwen en het kantoorgebouw zijn daarmee gewaarborgd.

De bouwenvolpde voor het kantoorgebouw wordt bepaald door de brandveiligheidszone van het Stads-kantoor (32 meter), de rooilijnen van de parkeergarage en de afstand tot de woongebouwen. Dit in verband met zicht, licht en bezonning op het Forum.

Voor de woontoren aan de spoorzijde en het kantoorgebouw geldt een maximale hoogte van 90 meter en een minimale hoogte van 60 meter, waarbij het woongebouw niet hoger mag zijn dan het kantoorgebouw. De kadegevel van de woontoren langs het spoor ligt circa 2 meter terug ten opzichte van de gevel van het monument. Voor de woontoren aan de Mineurslaan geldt een verplichte hoogte van ca 45 meter. Deze hoogte sluit aan bij een sterk geaccentueerde lijn binnen de hoogte-opbouw van het SKU. Deze zogenaamde 45-meter-lijn wordt ook geaccentueerd in de sculpturale opbouw van het kantoorgebouw.



plattegrond maximale bouwenvolpde voor de bovenbouw





# 4

# beeldkwaliteitplan

## 4.1 kaders voor beeldkwaliteit

In volgende, reeds vastgestelde, documenten worden randvoorwaarden gesteld aan de beeldkwaliteit van de Westflank Noord.

- Masterplan Stationsgebied 2004
- Structuurplan Stationsgebied 2006
- Referentiekader openbare ruimte 2005 (BOO)
- Werkboek randvoorwaarden Westflank-Noord 2005 (BOO)
- Welstandsnota (2004)

Ook in de beheer -en veiligheidsrapportages van het Stads Kantoor Utrecht en in die van het Stationsplein West zijn randvoorwaarden opgenomen die van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit en de materialisatie in de buitenruimte. Hiervoor wordt verwezen naar de verkenning "beheer -en veiligheidsaspecten" in het verkenningboek. Hieronder volgt een beknopte opsomming van voorwaarden uit bovenstaande documenten die van belang zijn voor de beeldkwaliteit van gebouw en buitenruimte in de Westflank Noord.

In het **Masterplan** en het **Structuurplan Stationsgebied** worden gebouwen en Forum binnen Westflank Noord omschreven als privaat 'Complex' met één publiek toegankelijke doorgaande noord-zuidroute. Deze route verbindt de Van Sijpesteijnkade met de OV Terminal. Als randvoorwaarde wordt gesteld dat de materialisatie van deze route moet worden afgestemd met die van Stationsplein West.

In het **Structuurplan Stationsgebied 2006** zijn ambities met betrekking tot het openbaar gebied vertaald in trefwoorden die aangeven waarop de plankwaliteit zich primair zou moeten richten.

**thema "verbinden"**: de inrichting van de openbare ruimte is samenhangend. Hierbij wordt bijvoorbeeld bedoeld continuïteit in zichtlijnen, bomenrijen en watergangen en een vanzelfsprekend verloop tussen verschillende niveaus (maaiveld – Forum).

**thema "herstellen"**: de inrichting van de openbare ruimte is verfijnd en degelijk. Verfijnd houdt in dat de inrichting van de openbare ruimte zorgvuldigheid uitstraalt door een geraffineerde detaillering. Materiaalaansluitingen worden zo eenvoudig mogelijk gehouden en uitgewerkt tot op 'stoeptegel' niveau. De gelijkheid zit in de toe te passen materialen details en constructies; deze zullen samen een geaccepteerd of beproefd pakket vormen en bovendien duurzaam worden uitgevoerd. Veel materialen en elementen moeten uitneembaar, herplaatsbaar en vervangbaar zijn.

**thema "betekenis geven"**: de inrichting van de openbare ruimte is overwegend ingetogen en soms uitgesproken. Ingetogen wordt gedefinieerd als ruime en rustige inrichting die gelegenheid biedt voor de activiteiten van zowel de grote massa als de eenling. Een subtiele toepassing van materialen en details en een beperkte plaatsing van straatmeubilair past daarbij. Een uitgesproken inrichting hoort bij accenten met een bijzondere betekenis.

**Complexen op het Forumniveau** worden als een kralensnoer met elkaar verbonden. Tussen de 'kralen' zorgen ruime entreepartijen en passages voor de aansluiting op een volgende kraal en op de omliggende stad op maaiveldniveau. Ruime doorzichten en stijgpunten bieden gelegenheid tot uitwisseling. Zo sluiten de twee niveaus op een logische, comfortabele en interessante wijze op elkaar aan, waarbij zoveel mogelijk verbindingen naar maaiveld zijn gelegd.

**Entrees van de gebouwen** worden duidelijk zichtbaar gesitueerd en zijn goed toegankelijk. De manier waarop gebouwen aansluiten op de buitenruimte staat in relatie tot de 'schalenkaart':

- small = elk pand een voordeur
- medium = elk gebouwdeel een gedeelde entreehal aan de straat
- large = elk gebouw een gemeenschappelijke foyer als overgang tussen straat en gebouw

extra large = elk gebouw en gebouwcluster een atrium als tussenruimte tussen straat en gebouw.

In het **Structuurplan Stationsgebied** wordt met betrekking tot beeldkwaliteit nog het volgende bepaald dat:

- heldere begrenzings tussen publiek en privaat terrein belangrijk zijn
- gebouwen en functies een gezicht (voordeur, etalage, levendige gevel) aan de straat moeten



zicht op Stationsplein West en SKU

krijgen ("verbinden" is het begeleiden van routes), en dat interieurs van (plint)gebouwen zoveel mogelijk op de openbare ruimte worden georiënteerd.

- stedelijkheid tot uitdrukking wordt gebracht door begrip van schaal duidelijk in beeld te brengen, met vernieuwende architectuur.
- voor belangrijke publieke ruimte geldt dat de hoogte van de wanden gelijk is, grotere hoogte is alleen toegestaan in een tweede teruggelegen lijn.
- zichtrelaties tussen gebouw en openbare ruimte belangrijk zijn voor een levendig gebied. Vanuit het gebruik van de openbare ruimte worden eisen gesteld aan plinten en entrees van gebouwen. Dit betekent een volledig transparante plint met duidelijk publieksgerichte functies. Met name bij woningen op hoger gelegen verdiepingen (grote ) ramen met lage borstweringen.
- voldoende openbare verlichting nodig is, met bijzondere aandacht voor overgangsgedebieden en kwetsbare elementen zoals poorten, onderdoorgangen, portieken, passages e.d.
- groen en ecologie belangrijke elementen zijn voor de leefkwaliteit van de omgeving. De stimulerende werking van groen op beweging is een factor om mee te wegen in de voor het stationsgebied te maken keuzes. Vooral voor werknemers in het gebied zal de aanwezigheid van groen een stimulans zijn voor lunch wandelen.

Volgens de **Welstandsnota 2004** valt het project Westflank Noord binnen de grenzen van Beleidsniveau A "Open". Alle ontwikkelingsgebieden binnen dit beleidsniveau moeten voldoen aan de

volgende 8 criteria:

1. Er is ongeacht de stijl of de aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake van een vorm en schaal in zijn omgeving passend bouwwerk;
2. Het maakt de stedenbouwkundige structuur herkenbaar;
3. Het versterkt de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte;
4. Het bouwwerk markeert het onderscheid tussen openbaar en privé-gebied duidelijk;
5. Het markante karakter van belangrijke stedenbouwkundige ruimten wordt versterkt;
6. Het bouwwerk keert zich niet van zijn omgeving af; de toegang vanaf het openbaar gebied is duidelijk herkenbaar;
7. Er is ongeacht de bouwstijl of aan het ontwerp ten grondslag liggende architectuuropvatting sprake van een naar zijn verschijningsvorm oogstrelend bouwwerk;
8. Er is sprake van een evenwichtige opzet in maatverhoudingen, die in buitenruimten, bouwvolumes en vlakverdelingen tot uitdrukking komt.



impressies stationsplein West en SKU, Kraaijvanger



## 4.2 algemene kwaliteitscriteria Westflank Noord

Het Forum binnen Westflank Noord is slechts een deelgebied van het gehele Forum dat verder door zal lopen naar het zuiden richting de Rabobank en via de OV Terminal naar de Oostflank van het stationsgebied. Continuïteit en samenhang binnen het gehele Forum is uiterst belangrijk voor toegankelijkheid en doorstroming van het hele stationsgebied. Delen van het Forum binnen de Westflank Noord hebben een meer privaat karakter, maar zijn wel publiek toegankelijk. In de verder uitwerking en vormgeving van het Forum is het belangrijk dat er een geleidelijke overgang wordt gerealiseerd van de meest drukke en publieke delen (Stationsplein West) naar de meer private delen.

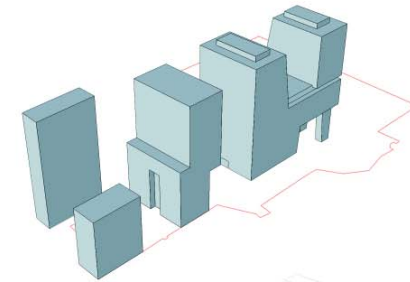
In de massa opbouw en compositie van de gebouwen op het Forum wordt eveneens een overgang nagestreefd. Aan de stationszijde wordt aansluiting gezocht bij de imposante sculptuur van het Stadskantoor en aan de andere zijde is er het stedenbouwkundige profiel van de door te trekken Leidsche Rijn met een veel kleinschaliger en gedifferentieerde structuur. Binnen de stedenbouwkundige opzet van het plangebied vindt een transitie tussen beide uitersten plaats. Bij verdere uitwerking van de gebouwen moeten architectonische uitstraling en materialisering en compositie van de gevels deze transitie versterken.

In de toelichting van de kwaliteitscriteria wordt onderscheid gemaakt in de onderbouw, het Forum en de bovenbouw. Het Forum, als structurele 'drager' van het plan, kent in dit stadium de meest uitgebreide beschrijving van vereiste kwaliteiten. Het belang van een goede aanhechting aan de omgeving is daarbij groot. Ook de verbindingen van maaiveld naar Forumniveau vallen onder beeldkwaliteitscriteria van het Forum.

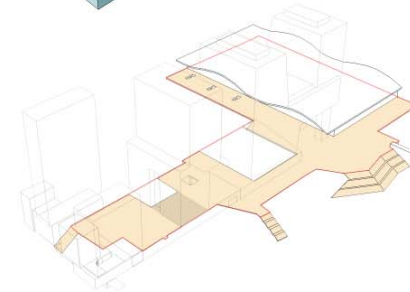
De onderbouw bestaat uit de parkeergarage en de panden aan de Van Sijpesteijnkade. De parkeergarage zelf valt buiten dit stedenbouwkundig plan en de kwaliteitsvoorwaarden beperken zich tot de (zichtbare) gevels en de aansluiting bij de randen van het Forum. Bij de Van Sijpesteijnkade voegt de historische karakteristiek, en het belang hiervan voor de omgeving, een extra dimensie toe aan de toekomstige uitwerking.

De bovenbouw bestaat uit de woon- en kantoor gebouwen op het Forum. De kwaliteitscriteria hiervoor zijn hoofdzakelijk gericht op de overgangen tussen gebouw en omgeving; de gevels en de entreegebieden.

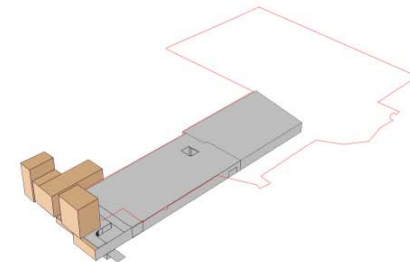
bovenbouw



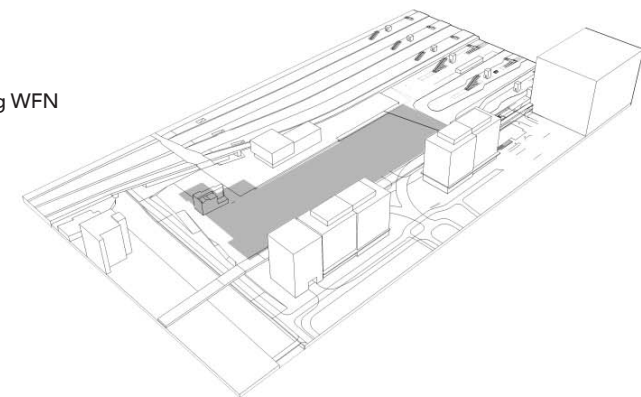
Forum



bebouwing langs de  
Van Sijpesteijnkade met  
parkeergarage



omgeving WFN





impressie van het zicht op de opgang naar het Forum en de nieuwe bebouwing vanaf de Graadt van Roggeweg



## 4.3 kwaliteitscriteria voor het Forum

De plankaart vooraan in hoofdstuk 3 laat een conceptuele voorbeeld invulling zien voor het Forumniveau. In deze paragraaf worden kwaliteitsvoorwaarden benoemd die ten grondslag liggen aan deze voorbeeldinvulling en die de basis vormen voor een inrichtingsplan.

In de toelichting wordt een onderscheid in deelgebieden gemaakt dat hoofdzakelijk bepaald wordt door het gebruik en de mate van toegankelijkheid. De deelgebieden zijn als volgt te benoemen;

- de meest publieke 'doorstroom-zone' boven de Mineurslaan (openbaar gebied)
- het kantorenplein grenzend aan het Stadskantoor (collectief privaat gebied)
- het meer besloten bewonershof achter de Van Sijpesteijnkade (collectief privaat gebied)

Deze deelgebieden hebben elk specifieke karaktereigenschappen. Dat uit zich in type materialisering, straatmeubilair en beplanting. De inrichting van het openbare deel van het Forum komt zoveel mogelijk overeen met die van het Stationsplein West en is gericht op 'doorstroming' van grote aantallen voetgangers van en naar de OV Terminal. De inrichting van de collectief private delen van het Forum is meer gericht op verblijf en kan op verschillende onderdelen afwijken van de inrichting van de openbare omgeving.

### Samenhang en overzicht

Hoewel onderverdeeld in zones met specifieke karaktereigenschappen zijn het de samenhang en de overzichtelijkheid die het Forum haar kracht geven binnen het stationsgebied. De volgende inrichtingselementen zijn voor het gehele Forum gelijk:

- toepassing van de middengrijze granietsteen van het Stationsplein West
- heldere zichtlijnen van het ene 'deelgebied' naar het andere

- de randen (borstweringen) van het Forum zijn overal hetzelfde gematerialiseerd
- inrichtingselementen als verlichting, prullenbakken en erfafscheidingen zullen gelijk zijn of van eenzelfde 'familie' zijn.

### Bestrating

Als basis voor de bestrating van het Forum wordt dezelfde middengrijze natuursteen (chinees graniet) gehanteerd als voor de bestrating van het Stationsplein West. Afhankelijk van het deelgebied zijn er verschillende toevoegingen mogelijk. Alle toegepaste materialen zijn duurzaam en kleurecht. De bestrating van de meest publieke zone sluit naadloos aan bij de bestrating van het Stationsplein West. Er kan wel een tweede natuursteensoort gebruikt worden om bijvoorbeeld de randen van het Forum te benadrukken, een patroon te maken

dat aansluit bij de aangrenzende deelgebieden of de 'aanlanding' aan de Graadt van Roggenweg te verbijzonderen. Dergelijke verbijzonderingen kunnen ook bereikt worden door afwijkende formaten en/of oppervlaktebewerking van dezelfde natuursteensoort.

Tussen de openbare 'doorstroom-zone' en het collectief private kantorenplein zal een fysieke scheiding liggen. Deze wordt volledig geïntegreerd in het inrichtingsplan en bestrating aan weerszijde dient op elkaar aan te sluiten. Voor de bestrating op het kantorenplein mogen naast de granietsteen meerdere natuursteensoorten gebruikt worden om patronen te vormen en onderscheid in gebruik te benadrukken. De toegevoegde natuursteensoort mag een afwijkende kleurtint hebben. De bewonershof heeft een warmer en intiemer karakter en de bestrating bestaat uit







natuursteensoorten in verschillende formaten en hout. De granietsteensoort van het Stationsplein West hoeft hier alleen nog (gecombineerd) toegepast te worden ter plekken van de belangrijkste looplijnen voor publieke doorgang. Patronen in de bestrating kunnen verschillend zijn, maar ter plekke van de overgangen dienen ze op elkaar aan te sluiten. In het bijzonder zal er specifieke aandacht besteed moeten worden aan de overgang van het kantorenplein naar de bewonershof via het nieuwe kantoorgebouw.

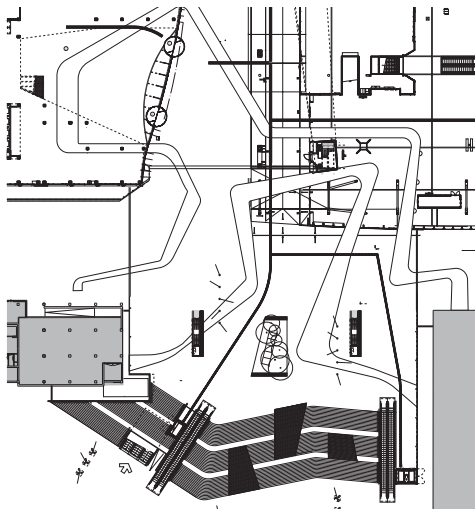
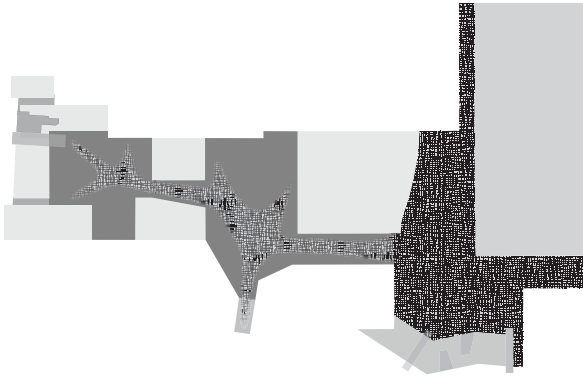
### Hoogteverschillen

Extra niveaueverschillen in de meest publieke en openbare delen van het Forum zijn niet toegestaan. Elders zijn kleine hoogteverschillen toegestaan mist ze het overzicht en de toegankelijkheid niet belemmeren.



materialisering van het Forum

-  chinees graniet / gietasfalt
-  chinees graniet + toevoeging
-  natuursteensoorten incl. chinees graniet/ middengrijs
-  natuursteensoorten naast middengrijs ook andere kleur
-  natuursteensoorten en hout toegestaan
-  naadloze aansluiting



ontwerp voor het Stationsplein West, Kraaijvanger



combinatie natuursteen / hout



chinees granietsteen zoals wordt toegepast op het Stationsplein West





## Groen

Groen speelt een belangrijke rol bij de verblijfskwaliteit van de stationsomgeving. Met name de bewonershof moet zodanig worden ingericht dat de verblijfskwaliteit hoog is. Verschillende soorten planten, struiken, kleine bomen zijn onderdeel van de inrichting. Het kantorenplein moet er hoofdzakelijk erg mooi uitzien, zowel voor de werknemers in de beide kantoorgebouwen als voor de passanten van en naar de OV Terminal. De verdere uitwerking van de inrichting met groenelementen van de collectief private ruimten dient in samenhang met factoren als wind en bezonning nader beschouwd te worden.

## Forumranden

De randen (borstweringen) van het Forum zijn overal hetzelfde gematerialiseerd en worden bovendien voortgezet in de gevel van de parkeergarage. De integrale uitwerking van de Forum-randen samen met de parkeergaragegevels draagt in grote mate bij aan de ruimtelijke inpassing en toegankelijkheid van Westflank Noord. In de voorbeeld uitwerking zijn rand en gevel uitgevoerd in (houten) 'lamellen' die op verschillende onderlinge afstand geplaatst zijn. Er is dus altijd een bepaalde mate van transparantie. Daar waar doorzicht mogelijk en wenselijk is staan de lamellen op een grotere afstand dan elders. Ter plekke van de meest publieke 'doorstroom zone' is het niet wenselijk om rechtstreeks op het HOV verkeer en expeditieverkeer van de Mineurslaan te kijken. De Forumrand kan hier plaatselijk hoger zijn dan borstweringshoogte of er kunnen andere middelen worden ingezet om afstand tot de rand te creëren (groen in de bestrating of een schuine in de forumrand). Bovendien dient de borstwering hier aan te sluiten bij die van het Stationsplein West.

## Verbijzonderingen langs de randen

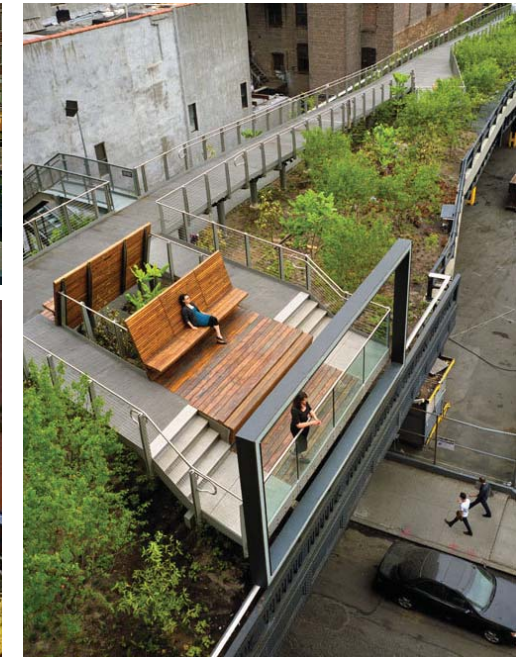
Langs de randen van het Forum is er de mogelijkheid om attractieve verbijzonderingen te creëren. Deze zogenaamde 'balcons' nodigen de bezoeker uit om een blik te werpen over het stationsgebied. Een balkon op de bewonershof, aan de Mineurslaan zijde biedt een doorkijk naar enerzijds het Jaarbeursplein en anderzijds de Leidsche Rijn. Een ander balkon aan het kantorenplein biedt een prachtig overzicht over de treinperrons en de OV Terminal. Trainspotters zouden hier hun hart op kunnen halen. De attractiviteit van deze plek kan

bovendien bijdragen aan het informele toezicht op het fietspad naar het stadskantoor. De uitwerking van dergelijke balcon mag afwijken van die van de Forumranden.

## Straatmeubilair

Binnen de Westflank Noord kan worden afgeweken van het standaard straatmeubilair (zoals banken en prullenbakken) zoals dat benoemd wordt in de het 'referentiekader openbare ruimte'. Voor de inrichting van Forumdelen moet worden gezocht naar meer integrale oplossingen om rust en

overzicht over het geheel te behouden. Zo kunnen zitelementen gecombineerd worden met een hek, met de borstwering van het Forum of met de rand van een groenveld. Het aantal zitelementen en het type kan verschillend zijn voor de verschillende deelgebieden en dient in verhouding te staan tot het bezoekersstromen en het gebruik. Tevens kan blijken dat het noodzakelijk is om windgeleiders te maken. Voetgangers kunnen dan in de luwte van deze geleiders over het Forum lopen. Ook deze elementen moeten integraal worden meentworpen.



Highline Park, New York; referentie voor loopzones, randen en verbijzonderingen van randen

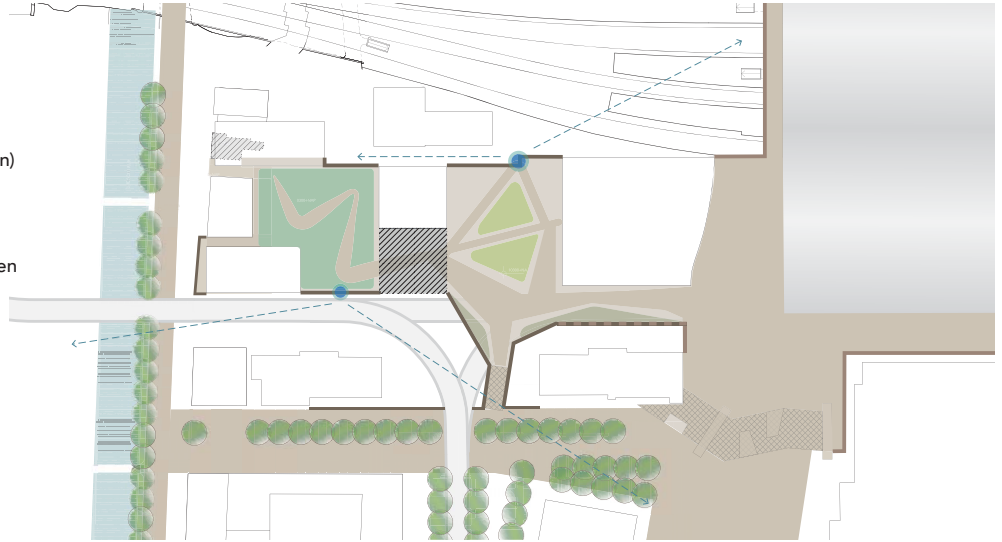


### Verlichting

Westflank Noord is een unieke plek binnen het kern stationsgebied. De verlichtingselementen kunnen daarom afwijken van de standaard verlichting voor het kern stationsgebied. Verlichtingselementen worden hoofdzakelijk ingezet om bij te dragen aan de kwaliteit van de buitenruimte en de herkenbaarheid en unieke sfeer van de plek te vergroten. Bij voorkeur wordt een lichtplan gemaakt voor het gehele westelijk gelegen forumniveau.

### inrichtingszones op het Forum

-  indicatieve loopzones
-  'verzachting' rand (bijv. groen)
-  laag groen/ schaduwrijk
-  laag en opgaand groen/zon en schaduw
-  eenduidige forumrand
-  forumrand sluit aan op Stationsplein West 'balcon'
-   zicht op omgeving



referenties geïntegreerde inrichtingselementen en formele en informele zitelementen

laag groen en opgaand groen

zitelementen, groen en luchtventilatie geïntegreerd

### Grens tussen openbaar en privaat Forumdek

Het grootste deel van het Forum betreft collectief privaat terrein van eigenaren van de aangrenzende kantoren en woningen. Het publiek is er te gast en in de avonden zijn het kantorenplein en de bewonershof afsluitbaar. Ter plekke van de opgang naar het dek vanaf de Van Sijpesteijnkade wordt een hek ingepast in de rooilijn van de onderbouw. Dit hek vormt een geïntegreerd onderdeel van het geveleanzicht van de Van Sijpesteijnkade. Aan de andere zijde, tussen de kantoren van de Westflank Noord zal ook een fysieke scheiding ingepast moeten worden. De uitwerking ervan is bijzonder belangrijk voor de beleving op het Forum. De volgende uitgangspunten zijn kaderstellend:

- geen onnatuurlijke rechte scheiding, maar een spannende lijn die onderdeel is van het inrichtingsplan
- geen gewoon hek, maar een kunstwerk
- geen defensieve uitstraling maar een uitnodigende uitstraling
- een overwegend transparant karakter, waardoor overzicht over het hele plein mogelijk is

Een combinatie met andere vormen van een fysieke scheiding is ook mogelijk; bijv. vides, water mits deze geïntegreerd onderdeel uitmaken van het inrichtingsplan.

### Opgangen naar het Forum

De grootste opgang naar het Forum aan de westzijde van de OV Terminal is uiteraard de omvangrijke trappartij van het Jaarbeursplein naar het Stationsplein West. Deze trap is relatief steil en vormgegeven als een tribune. De twee opgangen naar het Forumniveau binnen de Westflank Noord zijn van een heel andere aard.

De opgang vanaf de Graadt van Roggenweg is onderdeel van de publieke 'doorstroomzone'. Deze opgang is minimaal 8 meter breed en ingericht op

toegankelijkheid en comfort. Bij voorkeur wordt direct aangesloten op de toekomstige nieuwbouw ter plekke van Leeuwensteijn, begeleid door een (semi-) publieke functie in het gebouw. De trap zelf is minimaal 6 meter breed en bij voorkeur minder steil dan de 'tribune'. De uitwerking hiervan dient integraal afgestemd te worden met uitwerking van de Mineurslaan. De minimale doorrijhoogte van 4,65 meter voor de Mineurslaan en een minimale forumhoogte van + 8,50 NAP zijn randvoorwaardestellend. De opgang mag geen op zichzelfstaand element worden, maar moet een geïntegreerde natuurlijke verlenging/ afbuiging van het Forumdek vormen.

De kleinere opgang vanaf de Van Sijpesteijnkade is minder publiek en afsluitbaar maar moet daarom niet minder toegankelijk ogen. De minimale breedte van de doorgang is 6 meter. De trap zelf is minimaal 4 meter breed en verloopt in een rechte lijn. De opgang is maximaal even steil als de trappen naar het Stationsplein West, maar ook hier is enige speelruimte in hoogte en lengte met als doel meer comfort te bereiken. In de voorbeelduitwerking is de trap gepositioneerd naast het monument maar de meer westelijke positie langs de ander woontoren is ook mogelijk. In beide gevallen betreft de uitwerking van de trap een integrale ontwerppoging in samenhang met aangrenzende panden en uitwerking van het Forum.

### de 'Forumroute'

De noord-zuidroute over het collectief private terrein dient gedurende de dag gegarandeerd toegankelijk te zijn voor bewoners, werknemers, bezoekers en passanten. Deze route loopt direct langs de Forumrand of is opgenomen in het atrium van het kantoorgebouw. Het integreren van de route in het atrium heeft de voorkeur.

Voor de aard en omvang van deze verbinding gelden de volgende voorwaarden:

- de doorgang en atrium van het kantoorgebouw grenzen direct aan het openbare deel van het Forum
- bij de inpassing en vormgeving van deze grens moet zoveel mogelijk rekening gehouden worden met gunstige effecten op het windklimaat bij de entree van het atrium
- de ingangen van het atrium zijn vanaf grote afstand zichtbaar en de doorgang is ruim en overzichtelijk
- er is een duidelijke samenhang in de uitwerking

- van de route; buiten én binnen
- de (gecontroleerde) toegang tot de kantoorfunctie ligt terug, in het atrium
- naast de doorgang heeft het atrium een aantrekkelijk verblijfsklimaat, versterkt door één of meer publieksfuncties (horeca)

Het atrium kan hiermee dé centrale ontmoetingsplek op het Forum worden en kan een aantrekkelijke meerwaarde zijn voor de 'Forumroute'. Een dergelijke ontsluiting van het kantoorgebouw, middels een atrium met een collectieve kwaliteit, is in lijn met de ambities van de 'SMLXL- principes'



referentie hek met uitnodigende uitstraling



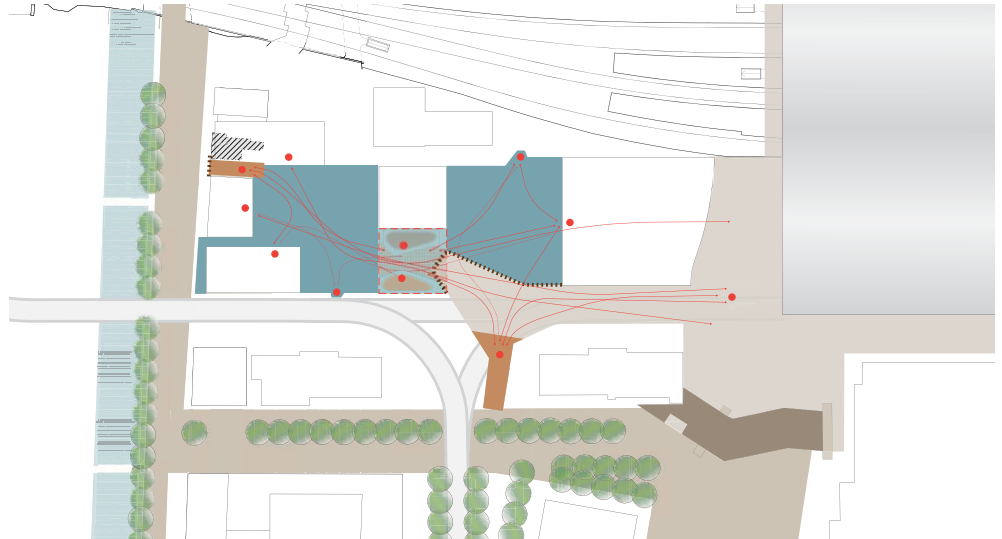
referentie doorgang Forum





verbindingen naar en op het Forum

- ..... afsluitbare overgang
- ▭ collectief privaat atrium
- ▭ doorgang 'Forumroute'
- ▭ entreezone kantoorfunctie
- ▭ verblijfszone met horeca
- ▭ opgang Forum
- ankerpunt
- looplijn



referentie opgang Forum



Towerplace London; gebouw en buitenruimte lopen in elkaar over

### Bewegwijzering

Eventuele bewegwijzering wordt bevestigd aan gevels of geïntegreerd met andere inrichtingselementen. De bewegwijzering heeft een bescheiden vormtaal.

### Windschermende elementen

Een combinatie van verschillende windschermende elementen zal nodig zijn om het windklimaat op het Forum, en in het bijzonder ter plekke van de gebouwtrees, op een goed niveau te krijgen. Met luifels kunnen de valwinden van de beide kantoorgebouwen opgevangen worden. Indien luifels worden toegepast moet het ruimtelijk effect op de beleving op het Forumniveau weloverwogen zijn. Valwinden kunnen ook worden opgevangen met een droogloop die aan de westzijde halfgesloten is. Het betreft dan een extra en losstaand element op het Forum. Indien een droogloop wordt toegepast mag deze uiteraard de doorstroming van publiek op geen enkele wijze belemmeren en dient de uitvoering ervan een integraal onderdeel te zijn van de inrichting van het Forum.

Langs de zuidwestelijke rand van het Forum zijn windschermen nodig die het achterliggende gebied afschermen van wind. Windscherm, Forumrand en gevel onderbouw vormen een integrale opgave. Een windscherm langs de Forumrand is altijd half-transparant of geheel transparant. De hoogte kan variëren; hoog waar nodig en lager waar het kan. De hogere delen zijn bij voorkeur transparanter dan de lagere delen.

Op de beide collectief private pleinen zullen ook windremmende elementen op strategische posities ingepast moeten worden. Mogelijke invullingen daarvoor zijn bladhoudend groen en andere half-openstructuren. De verbetering van het windklimaat dient een integraal onderdeel te vormen de inrichting van de beide pleinen. Zo worden opgaande groenelementen strategisch op de wind

geplaatst en zo kan het hek naar het collectief private gebied een windschermende werking krijgen. De omvang, de exacte positie en de combinatie van windschermende elementen is mede afhankelijk van ontwikkelingen in de directe omgeving.

### Kantorenplein

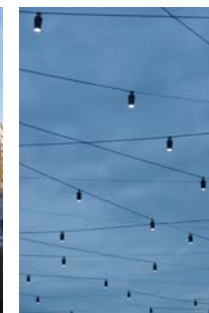
Het kantorenplein heeft een uitgesproken zakelijk karakter. Dit deel van het Forum heeft een omvang van ca. 1900 m<sup>2</sup> en wordt aan beide zijden begrensd door 90 meter hoge kantoorgebouwen. Er zullen middelen nodig zijn om het plein ruimtelijk en visueel 'af te bakenen'. Dit zouden dezelfde

elementen kunnen zijn die toegepast worden om de valwinden van de kantoorgebouwen op te vangen. Andere mogelijke oplossingen hiervoor zijn lichte dakconstructies, hangende verlichtingselementen of een omvangrijk kunstwerk. Een dergelijke ingreep zal grotendeels de identiteit van het plein bepalen. De verdere inrichting is samenhangend en overzichtelijk. Zowel de entrees van aangrenzende kantoorgebouwen als ook de toegangen tot het publiek private terrein zijn in een keer te overzien. Eventuele opgaande elementen op het plein mogen het overzicht over het plein niet belemmeren. De gewenste inrichting met groen-elementen

dient in samenhang met factoren als wind en bezonning nader beschouwd te worden. Opgaand groen en/of andere half-open structuren moeten zodanig worden ingezet dat ze een gunstig effect hebben op het windklimaat op het Forum.

### Bewonershof

Het bewonershof heeft een meer gedifferentieerde inrichting met een intiem karakter. Bewoners van de Westflank Noord moeten zich ermee kunnen identificeren. De inrichting moet uitnodigen tot gebruik.



referenties voor 'afbakening' kantorenplein



kenmerken van het Forum



Hoewel de bezoekers hier duidelijk 'te gast' zijn moet de doorgaande route helder en functioneel ingericht worden. In bestrating en patroon sluit de route aan op het kantorenplein. Verder worden er 'zachtere' materialen gebruikt met een warme uitstraling; verschillende houtsoorten, beton en groen in verschillende vormen. Bij voorkeur wordt ook opgaand groen gebruikt om de ruimte verder te differentiëren. Ook op dit deel van het Forum zal de inrichting met opgaand groen en/of half-open structuren een gunstig effect moeten hebben op het windklimaat.



Kennedy Business Centre; referentie kantorenplein



referenties voor karakter bewonerplein





## 4.4 kwaliteitscriteria voor plint & parkeergarage

### samenhang

De gevels van de parkeergarage worden op dezelfde manier uitgevoerd als de randen van het Forum. Ook de opgang naar het Forum over de Mineurslaan wordt op deze manier uitgevoerd. De continuïteit in de gevels en randen zorgen voor een duidelijke herkenbaarheid van Westflank-Noord als samenhangend complex. Ook de rand tegenover het huidige Leeuwensteijngedouw wordt op dezelfde manier uitgevoerd. De ruimtelijke samenhang wordt nog verder versterkt door het 'opdikken' van de rand langs de opgang naar het Forum. De maximale maat wordt bepaald door de minimale doorrijdhoogte voor HOV verkeer en expeditieverkeer op de Mineurslaan. Een integrale ontwerp-opgave is noodzakelijk om tot een aantrekkelijk totaalbeeld te komen van het gehele entreegebied vanaf de Graadt van Roggenweg.

### transparante gevels

Er wordt gekozen voor een half-open/half-gesloten gevel waardoor daglicht in de parkeergarage kan komen en waardoor visueel contact mogelijk is tussen maaiveldniveau en Forum niveau. In de voorbeelduitwerking is gekozen voor een verticale 'lamellenstructuur'. De lamellen kunnen op wisselende afstanden van elkaar staan zodat verschillende transparantie-niveaus mogelijk zijn met hetzelfde materiaal. De uitwerking van de gevels van de parkeergarage van dit deel van de Westflank Noord moet onderling afgestemd worden met de gevels van de garage van het Stadskantoor en die van het Passtuk.

### materialisering en kleurstelling

In de voorbeelduitwerking van dit stedenbouwkundig plan is voor een uitvoering in hout gekozen omdat dit een warme en natuurlijk uitstraling heeft. Belangrijk is de relatief donkere

kleurstelling omdat die voor een mooi contrast zorgt met de veel lichtere bovenbouw. Bovendien is er een verband met de materialisering en kleurstelling van de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade omdat beide samen de basis vormen voor de bovenbouw.

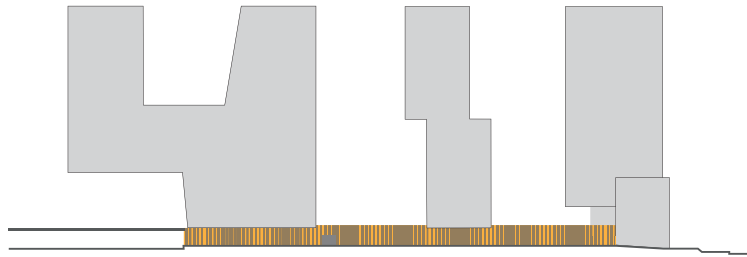
### hoekoplossing

Het Stadskantoor en het nieuwe kantoorgebouw staan duidelijk "op" de plint en de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade staat "ertegen".

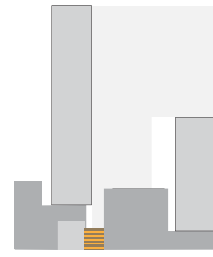
Ter plekke van de hoek Mineurslaan / Van Sijpesteijnkade wordt een specifieke oplossing bedacht waarbij het geveltype van de Van Sijpesteijnkade om de hoek wordt doorgezet. De gevelstructuur van de Mineurslaan loopt door tot aan de entree van de parkeergarage. Aan de spoorzijde loopt de gevelstructuur van de parkeergarage door tot aan het blok dat onderdeel uitmaakt van de onderbouw aan de Van Sijpesteijnkade.



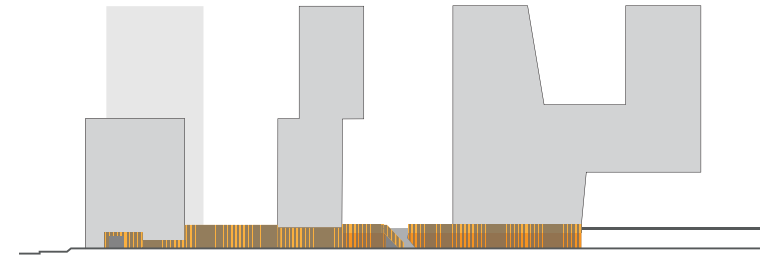
impressie van het zicht op Westflank Noord vanaf de spoorzijde



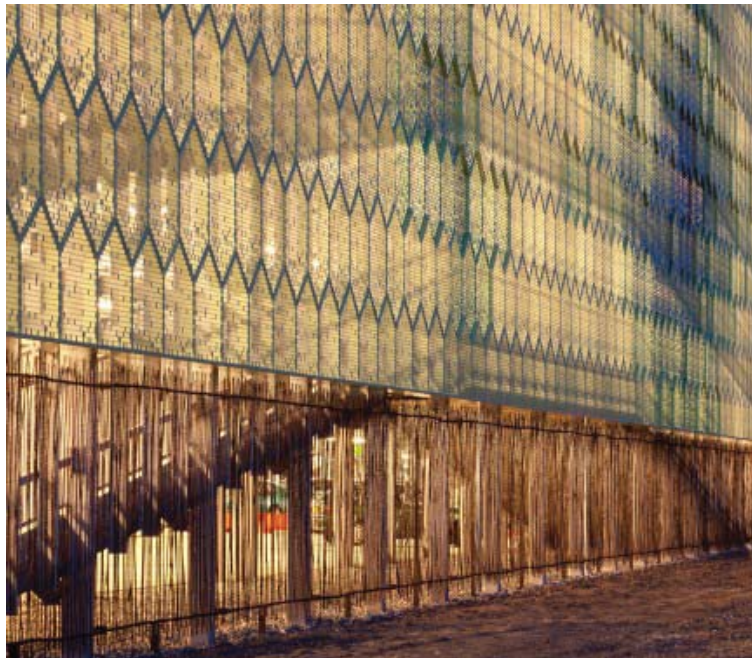
gewenste continuïteit van de parkeergaragegevel



alleen de doorgang is zichtbaar



integraal ontwerp: gevel parkeergarage = rand opgang = rand Forum



referenties voor parkeergarage gevel; transparant met een warme uitstraling





## 4.5 kwaliteitscriteria voor onderbouw & Van Sijpesteijkade

Aan de Van Sijpesteijkade komen meerdere belangrijke ruimtelijke structuren samen. De bovenbouw vormt in maat en verschijningsvorm de rand en 'entree' van het stationsgebied. De onderbouw staat in dienst van de continuïteit en de vormgeving van de "stadscorridor".

### eigentijdse interpretatie van de historie

Het huidige stedenbouwkundig ontwerp biedt voldoende ruimte voor een diversiteit en variatie aan architectonische invullingen. Wat echter als randvoorwaarde vastligt is dat het historische karakter van de bestaande bebouwing het leidend principe zal zijn voor de architectonische uitwerking. Niet vanuit een dogma voor behoud en conserveren alleen, maar bijvoorbeeld met een eigentijdse interpretatie en benadering. Op een subtiele of juist confronterende wijze dient de aanwezigheid van de historie van de plek voelbaar en zichtbaar gemaakt te worden. Hetzij door de letterlijke aanwezigheid van het bestaande (in ieder geval het monument) dan wel door het toepassen van herkenbare verwijzingen en elementen.

### vlakverdeling gevels

Aansluiting van de onderbouw bij de oorspronkelijke 'pandsgewijze' bebouwingstructuur aan de Leidseweg dient ook in de architectonische uitwerking verder onderschreven te worden. De schaalvergroting die plaatsvindt ter plekke van Westflank Noord komt tot uitdrukking in het accentueren van de 'individuele' panden met een eigen specifieke vlakverdeling en kleurtint. De vlakverdeling is in basis rustig en gelijkmatig. Sierlijsten, onderdorpels en 'speklagen' worden alleen toegepast als onderdeel van het benadrukken van de historische karakteristiek. Plasticiteit kan een middel zijn om de gevel verder te differentiëren.

De vlakverdeling van de gevels zal hoofdzakelijk bepaald gaan worden door de manier waarop de 'historische dimensie' voelbaar en zichtbaar gemaakt wordt. Voorbeelden hiervan zijn:

- het behouden (of herbouwen) van (delen van) de bestaande gevel als herkenbare laag in de nieuwbouw
- het behouden, of terugbrengen en interpreteren, van historische details en elementen
- het inpassen van nieuwbouw met een herinterpretatie van historische karakteristieken zoals gevelverdeling, compositie en ritmiek

### materialisering en kleurstelling

Met de materiaalkeus en de kleurkeus moet het contrast tussen onderbouw en bovenbouw worden versterkt. De onderbouw wordt uitgevoerd in baksteen in een schakering van rood-bruine tinten. De differentiatie in de pandsgewijze opbouw wordt versterkt door kleurverschillen tussen aangrenzende panden. Elk pand heeft een eigen steen die in kleurtint (en vorm) iets afwijkt van de naastgelegen panden. De kozijnen zijn in een donkere kleur die per pand verschillend kan zijn.

Van de gehele onderbouw moet de begane grond levendigheid en toegankelijkheid uitstralen.

De begane grond van elk pand gaat een sterke relatie aan met de kade langs de Leidsche Rijn door de gevels van de begane grond overwegend transparant te maken. Het interieur van de gehuisveste voorzieningen is duidelijk zichtbaar vanaf de kade. Entreehallen naar de woningen zijn volledig transparant.

### integratie van het monument

Het monument moet op een dusdanig vernuftige manier worden ingepast dat het contrast in maat en schaal met de nieuwbouw voor nadrukkelijke

meerwaarde in de uitstraling aan de Van Sijpesteijkade zorgt. Voorbeelden hiervan zijn:

- het benadrukken van de confrontatie waarbij het bestaande 'drager' is voor het nieuwe
- het aaneenrijgen van oud en nieuw door interventie van een 'koppelstuk'

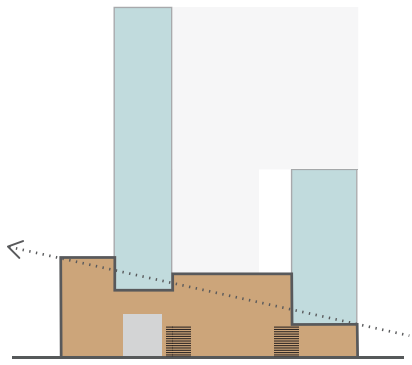
Materialisering en vlakverdeling mogen hier afwijken van de overige panden en moeten recht doen aan het monumentale pand.

### trap naar het Forum

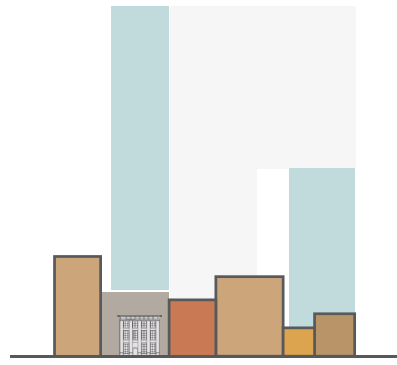
De trap tussen de panden sluit in materialisering en kleurstelling aan bij die van de doorgaande 'forum-route' en kan dus afwijken van de uitstraling/karakteristiek van de panden van de onderbouw. Een hek voor de trap zorgt voor de afsluitbaarheid in de avonduren. Dit hek ligt zoveel mogelijk in de gevellijn van de aangrenzende panden. Verder gelden voor dit hek dezelfde uitgangspunten als voor de fysieke begrenzing ter plekke van het kantorenplein.



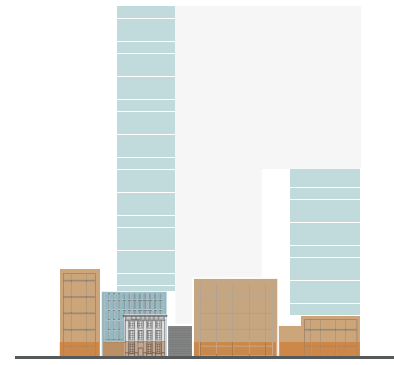
impressie van de bebouwing aan de Van Sijpesteijkade



onderbouw loopt op richting binnenstad



accentueren van individuele panden; kleurtinten



BG is overwegend transparant  
verschillende vlakverdelingen



eigenstijdse interpretatie van de  
historie



Raad van state, Den Haag

aaneenrijgen door interventie van een 'koppelstuk'



Fouquet's Barrière Hotel, Parijs

behoud (of herbouw) van bestaande gevel als herkenbare laag in het nieuwe



de "zwarte parel", Rotterdam



Raad van state, Den Haag



Shoreham Street, Sheffield

confrontatie waarbij het bestaande 'drager' is voor het nieuwe



Architectural Union, Boekarest



Kolumba art museum, Keulen

behoud of herinterpretatie van historische details en elementen



Fouquet's Barrière Hotel, Parijs



Touwterrein, Amsterdam

inpassing van nieuwbouw met een interpretatie van historische karakteristieken



## 4.6 kwaliteitscriteria voor bovenbouw: kantoor- en woonblokken

### relatie met de omgeving

Op de plint van de parkeergarage en de onderbouw rusten de veel transparantere torens van het kantoor en de woningen. De transparantie en kleurstelling van de gevels moeten zorgen voor een lichtere uitstraling. Met name voor de woontorens, en in het bijzonder aan de Van Sijpesteijnkade, is een rustige en enigszins terughoudende uitstraling gewenst. De architectonische uitstraling van de beide torens is gelijk en ze dienen in samenhang ontworpen te worden. Bovendien is de uitwerking ervan onlosmakelijk verbonden met het ontwerp van de onderbouw aan de Van Sijpesteijnkade. Het kantoorgebouw is als een intermediar. Het heeft de lichte uitstraling van de woontorens maar ook het sculpturale van het Stadskantoor.

### vlakverdeling van de gevels

In de gevels van de woontorens wordt de menselijke maat geaccentueerd door met horizontale belijning de verdiepingshoogte afleesbaar te maken. Er worden overwegend verdiepingshoge ramen en/of panelen toegepast. Uitzonderingen hierop zijn alleen toegestaan bij de eerste drie lagen vanaf het forumniveau en met als doel de onderlinge relatie tussen Forum en gebouw te versterken. De gevels gericht naar het openbare gebied zijn verder overwegend vlak. De gevels met een meer gearticuleerde vormgeving en uitstekende delen, zoals balcon, zijn bij voorkeur naar het Forum gericht. Aan de zijden van de Van Sijpesteijnkade, de Mineurslaan en de spoorzijde worden bij voorkeur alleen terugliggende delen, zoals loggia's, toegestaan.

De uitstraling van de woontorens zal voor een niet te onderschatten deel ook bepaald gaan worden door maatregelen aan de gevels die noodzakelijk zijn om het geluid van sporen, HOV en autoverkeer voldoende te weren.

Geluidwerende maatregelen die mogelijk toegepast kunnen worden zijn:

- dove gevel
- geluidsscherm
- veranderende geveloriëntatie
- akoestische bekleding
- coulissenscherm

In aansluiting op het voorgaande dienen de oplossingen met een sterk gearticuleerd gevelbeeld en de te openen delen zoveel mogelijk aan de Forumzijde te worden toegepast.

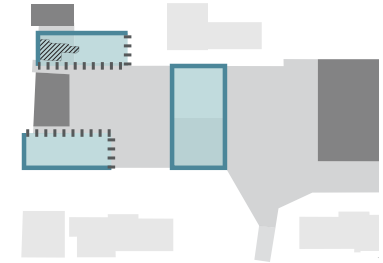
De gevels van het kantoorgebouw zijn overwegend vlak. Er is wel plasticiteit toegestaan in de vorm van een gelaagdheid met een gevelstructuur die het gebouw een bepaald abstractieniveau geeft. Bij het aangrenzende Stadskantoor laten de compositorische elementen in de gevels het gebouw niet in een keer 'lezen'. Ook bij het nieuwe kantoorgebouw worden de gevels beschouwd als een compositie die vooral het sculpturale karakter van de gebouwmassa benadrukt. Het is noodzakelijk om daarbij de relatie met het Forum, het atrium aan de Mineurslaanzijde, nadrukkelijk vorm te geven. Ter plekke van het ruim vormgegeven atrium is een grote mate van transparantie vereist. Gevellijn en vlakverdeling van het atrium mogen afwijken van die van de rest van het gebouw.

### materialisering en kleurstelling

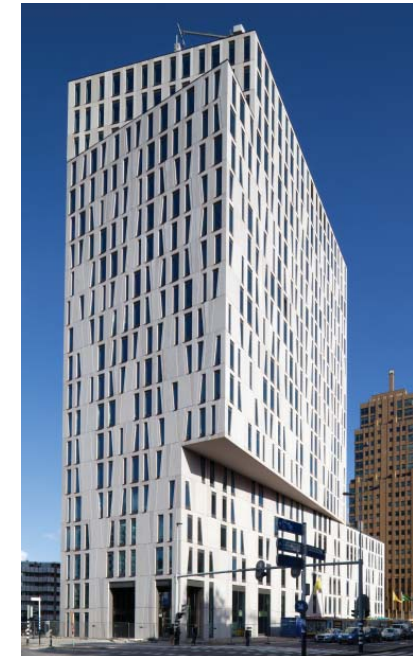
De gevels van de beide woontorens worden in samenhang ontworpen en dezelfde materialen en kleuren worden toegepast. Er worden alleen lichte kleurtinten gebruikt met weinig onderling contrast. Het contrast wordt vooral gezocht in de relatie met de kleuren van de onderbouw. Naast glas zijn diverse materialen mogelijk zolang ze, verdiepingshoog, een glad oppervlak opleveren. De rust in de uitstraling van de beide woontorens moet ook worden gezocht

in het beperken van het aantal verschillende materialen en kleurtinten. Aan de Forumzijde mogen eventueel andere materialen en kleuren toegepast worden, met het doel de relatie met het Forum te versterken.

Materialisering en kleurgebruik voor de gevels van het kantoorgebouw staan 'in dienst van' de gewenste gelaagdheid en compositie.



uitstekende delen aan de forumzijde

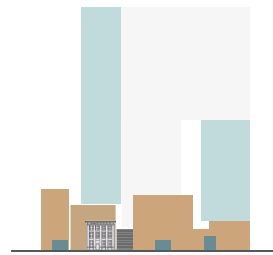


referenties voor het kantoorgebouw

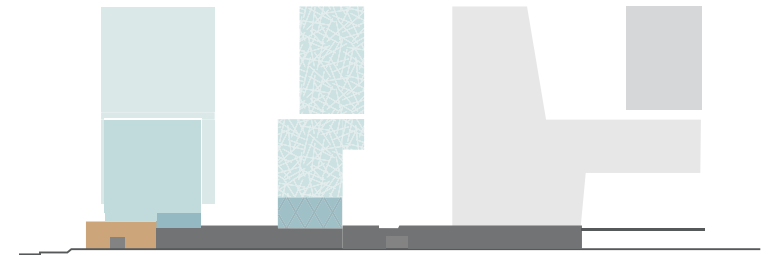




overgang van massief/sculpturaal naar licht met stevige basis



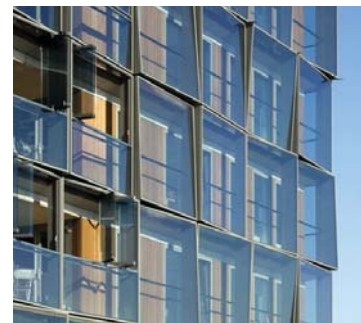
contrast tussen onderbouw en bovenbouw



afleesbare verdiepingshoogte woontorens /compositorische gevelstructuur kantoorgebouw



referenties voor de woontorens



voorbeelden van gevels met geluidwerende maatregelen



## 4.7 kwaliteitscriteria voor gebouwentrees

De entrees voor de verschillende gebouwen binnen Westflank Noord sluiten aan bij de entreetypes die door de gemeente Utrecht bepaald zijn in de zogenaamde schalenkaart (S,M,L,XL).

### Entrees van de onderbouw

De panden van de onderbouw aan de Van Sijpesteijkade vallen binnen zone Medium en hier zijn gedeelde entreehallen aan de straat voorgeschreven. De gevels van de entreehallen aan de Van Sijpesteijkade zijn volledig transparant.

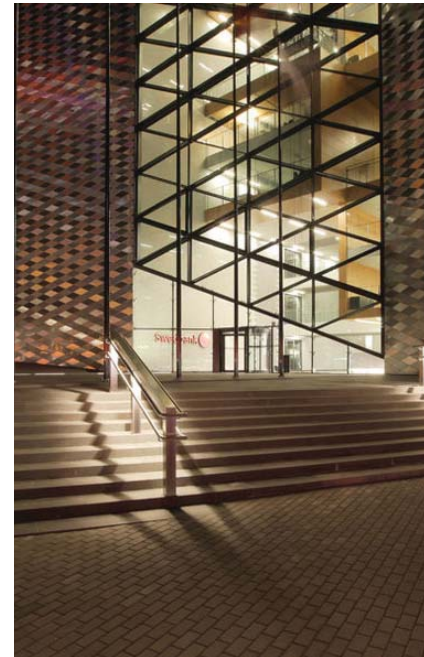
### Entrees van de bovenbouw

De entrees van de woontorens vanaf het bewonershof moeten als foyers worden uitgevoerd. Deze foyers hebben minimaal een dubbele verdiepingshoogte waarbij de ruimtelijke en visuele relatie met het Forum duidelijk vorm krijgt. De beide woontorens zijn uiteraard zowel vanaf het Forumniveau als ook vanaf de kade toegankelijk. Er ligt dus nog een specifieke ontwerpogave om de entreehal aan de kade intern te koppelen aan de foyer op het Forumniveau.

Het kantoorgebouw ligt op de grens tussen zone Large en zone Extra Large. In aansluiting op de 'schalenkaart' moet er een foyer, atrium, of overdekte buitenruimte komen. Voor de gekozen stedenbouwkundige opzet is uitgegaan van een atrium dat aan de Mineurslaanzijde ligt en aansluit op zowel de publieke 'doorstroomzone' als het private deel van het kantorenplein en het bewonershof. Dit atrium moet bovendien de doorgang van de 'Forumroute' in noord-zuidrichting faciliteren. De wijze waarop het atrium aansluit bij het Forum wordt bij de kwaliteitscriteria van de 'Forumroute' omschreven.

Voor het atrium zelf geldt dat het ruim wordt vormgegeven en dat de verschillende functies daarin op een overzichtelijke manier gehuisvest worden. De volgende functionele zones moeten in ieder geval in het atrium worden opgenomen:

- de doorgaande 'Forumroute' (gedurende de dag publiek toegankelijk)
- de entreezone van de kantoorfunctie (de gecontroleerde toegang)
- een verblijfs-/ontmoetingszone (met één of meer publieksfuncties (horeca))

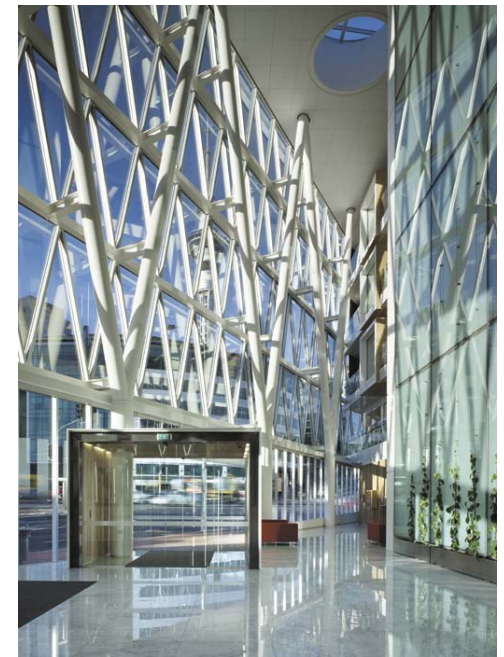




posities en type van entree's conform S, M, L, XL opzet

S	small	basishoogte 3 lagen, soms tot 25 meter, voordeur aan de straat, één dominante functie per gebouw: de oude stad, Lombok, Dichtersbuurt
M	medium	basishoogte 25 meter, soms tot 45 meter, gedeelde entreehal aan de straat, meerdere functies mogelijk: het gebied rond Vredenburg en de Catharijnesingel
L	large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, foyer van meerdere gebruikers aan de straat, veel verschillende functies: aan weerszijden van het spoor en de Croeselaan
XL	extra large	basishoogte 45 meter, soms tot 90 meter, veel gebruikers per kavel, atria en overdekte buitenruimte, grote diversiteit in functies: rondom het huidige Jaarbeursplein

-  atrium, veel gebruikers/functies
-  atrium/overdekte buitenruimte
-  foyer gekoppeld aan...
-  ...entreehal aan de straat
-  toegang tot collectief privaat terrein





# 5 vervolg



# 5.1 realisatieplanning

Doel van het DSP is op zo kort mogelijke termijn invulling te geven aan de stedelijke ambities voor dit gebied. Daartoe is een planning opgesteld. Deze planning is nadrukkelijk een "streefplanning", waarin direct aansluitend op Fase 1 begonnen wordt met de realisatie van de parkeergarage en kantoren in Fase 2, inclusief de collectieve definitieve entree van de parkeergarage ter hoogte van Fase 3. Samen met het kunnen laten functioneren van bestaande en reeds opgeleverde functies en voorzieningen is dit het ordende uitgangspunt.

Het Stads Kantoor zal volgens de huidige inzichten worden opgeleverd en in gebruik genomen in het eerste kwartaal 2014. Dan zal ook de vernieuwde fase 1A, het Passtuk, mee worden opgeleverd. Door de realisatie van het Passtuk kunnen de circa 200 pp ten behoeve van en grotendeels gesitueerd onder, het Stads Kantoor zelfstandig ontsloten worden. Vanaf het eerste kwartaal 2014 zal ook het expeditiehof onder het stadskantoor over de toekomstige HOV baan permanent ontsloten worden. Dit deel van de HOV baan zal dan gereed moeten zijn. De realisatie van de HOV baan en Fase 2 verloopt grotendeels gelijktijdig. De bouwwerkzaamheden beïnvloeden elkaar sterk. Daarbij is de beschikbare speelruimte minimaal. Beide projecten zijn een wezenlijk onderdeel van het Masterplan en verankerd in het Structuurplan en voor beide projecten geldt een gelijkwaardigheid. Ruimte geven, ruimte krijgen is dus het devies. Met de gemeente is overleg gevoerd over de mogelijke bouwplaats voor Fase 2. Daarbij is geconstateerd dat door de werkzaamheden aan de HOV en de kade de locatie Fase 3, dus op de locatie van de huidige woningen aan de Van Sijpesteijnkade, de meest geschikte bouwplaats is. Het ontsluiten van de bouwplaats over de weg is een uitdaging en alternatieven zoals vervoer per spoor moeten zeker onderzocht worden.

De Van Sijpesteijnkade is een zeer belangrijke fietsverbinding met de binnenstad. Het behouden van een geschikte fietsverbinding met de binnenstad verdient nadrukkelijke aandacht, zowel bij de aanpassing van de kade, de aanleg van de HOV en de realisatie en het gebruik van Westflank Noord.

Tijdens de verkenningen is geconstateerd dat zowel voor de aanleg van de HOV baan als voor de realisatie van Fase 2 de route voor hulpdiensten naar het emplacement moet zijn verlegd van de huidige locatie naar de Van Sijpesteijnkade. Voor Fase 2 volstaat de huidige kade, maar voor de aanleg

van het viaduct over de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn moet in verband met doorrijhoogten de kade worden aangepast. De kade is openbaar gebied, ligt buiten het formele plangebied Westflank Noord en het tijdig aanpassen van de kade is dus een verantwoordelijkheid van de gemeente. Wel zal de aansluitende route van de kade naar het emplacement over de Westflank Noord moeten worden ingepast. Om deze route mogelijk te maken zullen een aantal panden aan de Van Sijpesteijnkade moeten worden gesloopt. Hetzelfde geldt voor het tracé van de HOV baan, ook hiervoor zal een pand aan de Van Sijpesteijnkade moeten worden

gesloopt. De sloop maakt het ook mogelijk de VL post voor bestemmingsverkeer en het Stads Kantoor voor fietsers bereikbaar te maken. Gedurende de bouw van Fase 2 zal ook het autoverkeer naar de parkeergarage medegebruik gaan maken van deze fietsroute. De fietsroute zal hier op worden ontworpen. Het ontwerp van deze fietsroute is onderdeel van de omgevingsvergunning voor Fase 1, die nu in procedure is. Tijdens de bouw van Fase 2 zal een oplossing geboden moeten worden aan het tekort aan parkeerplaatsen ten behoeve van het Stads Kantoor. Dit kan op het Jaarbeursterrein.

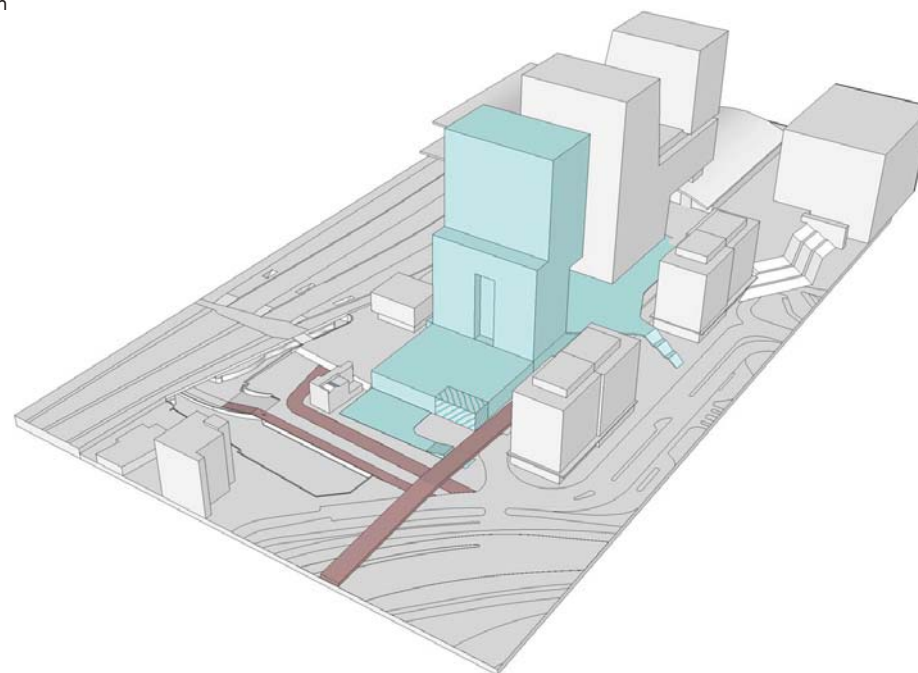
	Begin	Eind	2012				2013				2014				2015				2016				2017				2018			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
<b>Deelfasering Westflank Noord</b>																														
Bouw Stads Kantoor (Fase 1)	Q2 2011	Q1 2014																												
Bouw Passtuk (Fase 1A)	Q2 2013	Q1 2014																												
Sloop Woningen Van Sijpesteijnkade	Q4 2013	Q1 2014																												
Kantoorgebouw (Fase 2) en parkeren	Q2 2014	Q1 2017																												
- Tijdelijke oplossing parkeren SKU	Q2 2014	Q1 2017																												
- Tijdelijk medegebruik fietsroute SKU	Q2 2014	Q1 2017																												
Bouw Van Sijpesteijnkade (Fase 3)	Q2 2017	Q4 2018																												
<b>Indicatieve fasering omgeving</b>																														
Sloop Jaarbeurspleingarage	Q1 2012	Q2 2012																												
Tijdelijk busstation West	Q3 2012	Q1 2013																												
Sloop Cranenborgh	Q4 2012	Q2 2013																												
Aanleg tijdelijke tramhalte	Q4 2012	Q2 2013																												
Aanleg 8e eilandperron	Q3 2012	Q4 2014																												
Definitief busstation West	Q1 2015	Q3 2015																												
Sijpesteijnkade en HOV viaduct	Q2 2014	Q3 2015																												
- Omklap route hulpdiensten emplacement	Q1 2015	Q1 2015																												
Bouw Jaarbeurspleingarage	Q4 2014	Q1 2017																												

Mocht Fase 2 niet starten aansluitend op Fase 1 en Fase 1A dan zal het huidige bouwterrein voor het Stadskantoor tijdelijk kunnen worden ingevuld. Meest waarschijnlijk is het hier oplossen van het tekort aan parkeerplaatsen ten behoeve van het Stadskantoor en/of als bouwterrein voor de HOV baan.

Bij Fase 3 is ook het nadrukkelijke streven om deze aansluitend op Fase 2 te realiseren. Fase 3 is echter minder concreet en de beschikbare ruimte om te kunnen bouwen is dan verder afgenomen. Ook de voorverkoop van woningen zal een belangrijk zijn voor de daadwerkelijke start van deze fase. Voor Fase 3 zal op basis van de dan actuele inzichten in de uitwerking richting het bouwplan een passende planning moeten worden gemaakt. De schaarse ruimte kan betekenen dat deze fase in deelfasen moet worden gerealiseerd. Uitstel van Fase 3 is naast inhoudelijk ook financieel gezien echter onlogisch, omdat reeds in Fase 2 de parkeerplaatsen voor de woningen worden gerealiseerd en mogelijk leeg blijven staan en de rentelasten over de verwervingskosten van de Van Sijpesteijnkade doorlopen. Naar huidige inzichten start de realisatie van Fase 3 in 2017. Vooralsnog wordt uitgegaan dat deze fase in 2020 volledig gereed zal zijn. Daarmee is naar verwachting is het volledige project in 2019 gereed, waarna de Van Sijpesteijnkade primair alleen nog dient voor langzaam verkeer met uitsluitend incidenteel verkeer naar de VL post en het emplacement.

Mocht Fase 2 gereed zijn en onverhoopt de woningbouw van Fase 3 toch nog niet starten, dan zal de ruimte op Fase 3, die tijdens de bouw van Fase 2 als bouwterrein heeft gefungeerd, tijdelijk moeten

worden ingericht. Het invullen van de tijdelijke situatie is een volwaardige ontwerpogave, waarbij aandacht besteed moet worden aan de (kwalitatieve) uitstraling, de (programmatische) wisselwerking met de omgeving en de kwaliteit van het beheer en de (sociale) veiligheid. Dit ontwerpproces zal in nauwe overleg met de gemeente, gebruikers en omwonenden gaan plaatsvinden.



Fase 2

## 5.2 vervolg planproces

Dit DSP is in nauw overleg met de gemeente Utrecht opgesteld in opdracht van NS Stations. Meerdere conceptversies zijn in planteamverband regelmatig besproken en voorgelegd aan het Stedenbouwkundig Atelier. Het DSP zal intern bij NS Stations ter besluitvorming worden voorgelegd en na goedkeuring worden gebruikt als onderlegger voor het maken van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke afspraken met de gemeente Utrecht over de ontwikkeling van dit plangebied. Het document geeft invulling aan de door NS Stations gedane toezeggingen rondom het Stadkantoor Utrecht, het Forum en de woningen aan de Van Sijpesteijnkade.

Het DSP zal ook de gemeente Utrecht worden voorgelegd met als verzoek dit DSP als onderlegger te gebruiken voor het opstellen van de benodigde bestemmingsplannen in dit gebied. Duidelijk is dat voor de aanleg van de HOV baan, de overbouw van de HOV baan met het Forum, de ontwikkeling van Fase 2 en Fase 3 van de Westflank Noord en mogelijk de aanpassing van de Van Sijpesteijnkade bestemmingsplanprocedures vereist zijn. In overleg met de gemeente zal gestreefd worden naar optimalisatie van deze deels aansluitende, deels overlappende, procedures.

De verwachtingen van NS Stations over het succesvol doorlopen van een bestemmingsplanprocedure zijn erg hoog. Het DSP is allereerst een getrouwe en gedegen uitwerking van het Masterplan en het Structuurplan, die beide een mate van flexibiliteit geven. Beargumenteerd is deze flexibiliteit benut en ingevuld. In het kader van het DSP zijn meerdere verkenningen verricht, zoals (voor-) onderzoeken naar milieu, wind en geluid, om de soliditeit van het DSP als onderlegger van de bestemmingsplannen te onderbouwen. Geen van deze verkenningen

geeft onoverkomelijke planologische bezwaren voor uitwerking tot een bestemmingsplan. Wel zijn aandachtspunten geformuleerd die verwerkt worden in de bestemmingsplanprocedure(s) en/of de daaropvolgende omgevingsplanprocedure(s). In het kader van deze procedures zal passend nader (vervolg-) onderzoek worden verricht.

Het DSP is nadrukkelijk een plan en geen architectonische gebouwontwerp. Er zijn nog verschillende vraagstukken die moeten worden opgelost in de ontwerpfase. Het DSP zal daarbij als inhoudelijk kader worden gebruikt. De impressies in het DSP zijn te beschouwen als een eerste mogelijke vertaling van het DSP en hebben geen formele status. Wel onderstrepen deze beelden de ambities vanuit NS Stations met de Westflank Noord. Voor het realiseren van de volledige ambities van NS Stations met de Westflank Noord is zij zeker voor het gedeelte buiten de formele plangrenzen (deels) afhankelijk (van eigendommen en medewerking) van derden.





# Colofon

Dit Definitief Stedenbouwkundig Plan en Beeld Kwaliteit Plan voor het  
deelgebied Westflank Noord, augustus 2012  
is opgemaakt door:

© 2012, NS Stations | GROUP A

Uitgegeven in eigen beheer

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een  
geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of  
op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of  
op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de  
uitgever.

GROUP A heeft ernaar gestreefd de rechten op de illustraties in dit boek te  
regelen volgens de wettelijke bepalingen. Mocht u desondanks menen rechten  
te kunnen doen gelden, dan kunt u zich wenden tot GROUP A.

GROUP A  
Pelgrimsstraat 3  
3029BH Rotterdam  
T. 010-2440193  
[www.groupa.nl](http://www.groupa.nl)



## **in opdracht van**

NS Stations  
Katreinetoren, Stationshal 17  
Postbus 2534,  
3500 GM Utrecht





