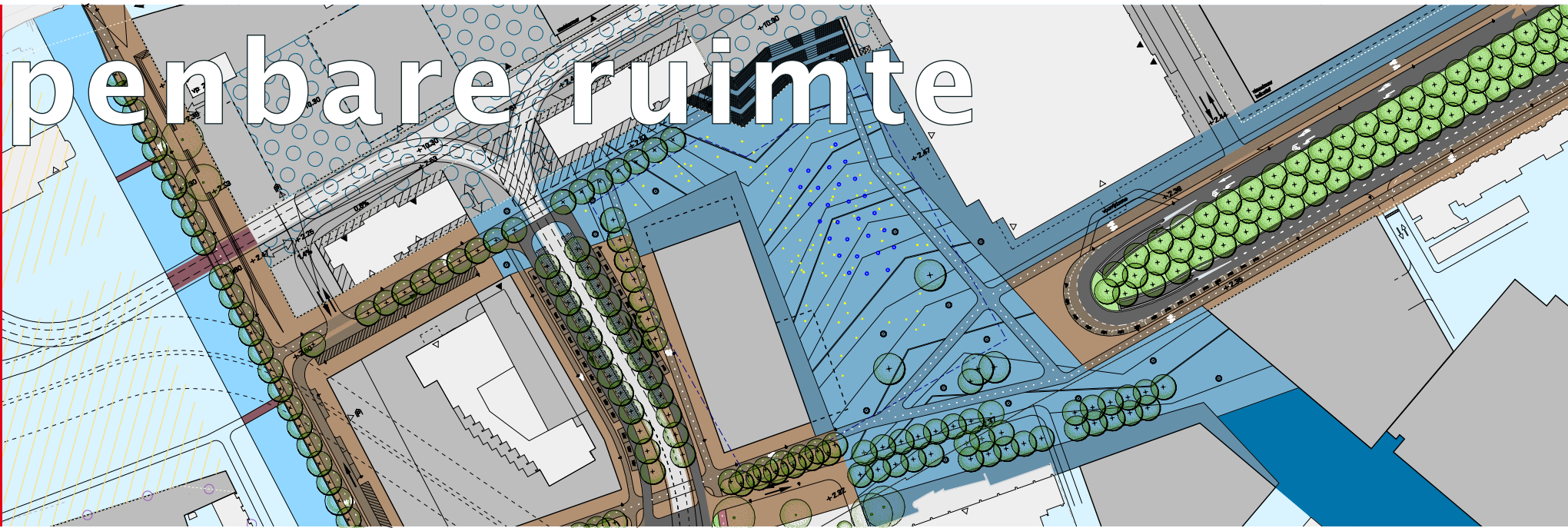


# openbare ruimte



Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp  
**STATIONSGEBIED WEST**

versie 1.0

12 november 2009



Gemeente Utrecht





Beatrixtheater



# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>		
1.1	Algemeen	7
1.2	Doel en status	7
1.3	Leeswijzer	9
1.4	Informatie voor verdere planvorming	9
<b>2. Opgave</b>		
2.1	Bestaande situatie	10
2.2	Uitgangspunten	14
2.3	Plangrenzen	18
<b>3. Toelichting op stedenbouwkundig plan</b>		
3.1	Van ambitie naar openbare ruimte	20
3.2	Structuur	24
<b>4. Randvoorwaarden</b>		
4.1	Ruimtelijke randvoorwaarden en structuren	32
	Ruimtelijke randvoorwaarden	32
	Boomstructuren	38
	Waterstructuren	40
	Verharding	42
	Verlichting	44
	Meubilair	46
4.2	Randvoorwaarden verkeer	48
4.3	Functionele randvoorwaarden	64
4.4	Randvoorwaarden beeldende kunst	66
4.5	Randvoorwaarden cultuurhistorie / archeologie	68
4.6	Randvoorwaarden techniek	70
4.7	Randvoorwaarden milieu	74
4.8	Randvoorwaarden vanuit vastgoed	78
4.9	Beheer en veiligheid	82
	Overzichtlijst randvoorwaarden	86
<b>5. Deelgebieden</b>		
5.1	Jaarbeursplein	92
5.2	Croeselaan	102
5.3	Leidsche Rijn	106
5.4	Verlengde Damstraat	110
5.5	Jaarbeurspleinstraat	114
5.6	Verlengde Graadt van Roggenweg	116
5.7	Leidschepoortstraat	120
5.8	Mineurslaan	122
5.9	HOV-baan Rabobank	126
5.10	Bomenparagraaf	128
5.11	Routes van en naar Utrecht Centraal	130
	Overzichtlijst randvoorwaarden	132
<b>6. Raakvlakken</b>		
6.1	Stationsplein West	137
6.2	Centrumboulevard Jaarbeursterrein	138
6.3	Forum Noord	139
6.4	Forum Zuid en Knoopstraat	140
6.5	Rabobrug	141
6.6	Voorterrein bebouwing	142
6.7	Leeuwensteijngedouw	143
6.8	Parkeergarage Jaarbeursplein	144
	Overzichtlijst aanbevelingen	146
<b>7. Basisgegevens</b>		
7.1	Gebruikte documenten	148
7.2	Colofon	
<b>Bijlagen</b>		
	Verificatiematrix randvoorwaarden	
	Notitie West 24-04-2009	



Situatie 2008

# 1. Inleiding

## 1.1 Algemeen

In het project Stationsgebied werkt de gemeente Utrecht met een aantal partners samen aan de herinrichting van het Stationsgebied. Het project omvat een deel van het huidige centrum ten oosten van het spoor, de OV-Terminal en het Stationsgebied West. Omdat in het laatste plandeel een aantal vastgoedontwikkelingen zich in een vergevorderd planstadium bevindt, is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in de inrichting van de openbare ruimte. Dit document bevat daarvoor een Integraal Programma van Eisen en een Functioneel Ontwerp.

Dit integrale programma van eisen en functioneel ontwerp omvat de openbare ruimte van het Stationsgebied ten westen van de sporen. Voor het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn (fase 2 in de grondexploitatie) is nog geen stedenbouwkundige informatie beschikbaar. Daardoor is het nu niet mogelijk een ontwerp voor de openbare ruimte van dit gebiedsdeel te maken. Vanuit het functioneren van het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn worden uitspraken gedaan over de invulling van de openbare ruimte ten noorden van de Leidsche Rijn. Beide gebieden zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden door (ondergrondse) infrastructuur. Belangrijk is, te realiseren dat deze uitspraken worden gedaan vanuit functionaliteit en als zodanig moeten worden beschouwd. In de nadere uitwerking van het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn zal de exacte locatie van (ondergrondse) infrastructuur worden ontworpen.

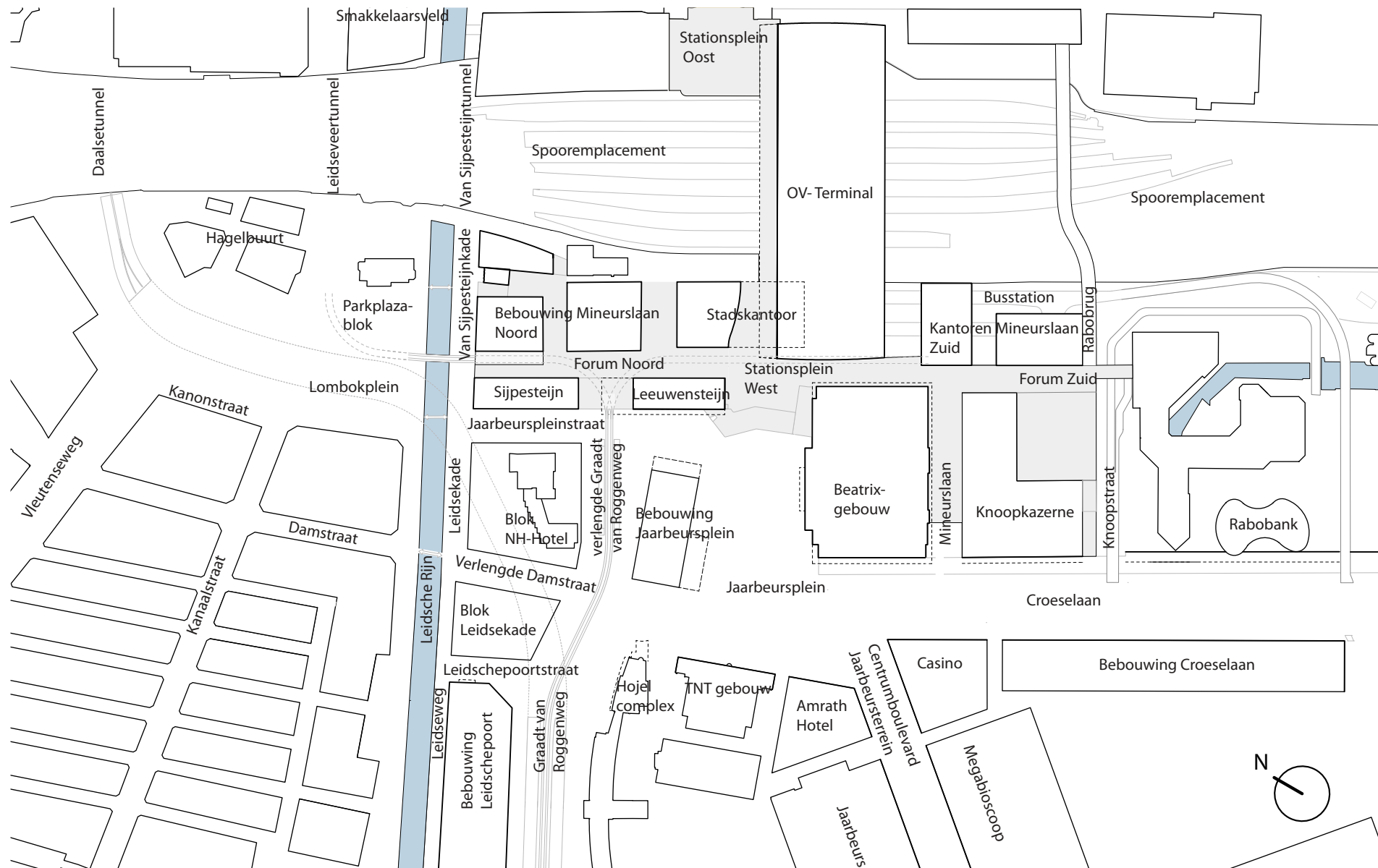
## 1.2 Doel en status

Het IPvE/FO heeft twee onderdelen, namelijk het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO). Het IPvE heeft als doel de uitwerking van het Masterplan en Structuurplan Stationsgebied in uitgangspunten, eisen en randvoorwaarden voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte in het plangebied.

Het Functioneel Ontwerp 'test' deze aspecten op realiseerbaarheid en geeft een totaalbeeld van het functioneren van het gebied. Daarom zal alleen het IPvE worden vastgesteld.

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

Het IPvE is een (toetsings)kader voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Het is gebaseerd op de informatie zoals we die nu, anno 2009, kennen. Indien er wijzigingen optreden (bijvoorbeeld eventuele aanpassing van de plannen voor Van Sijpesteijnkade) kan dit leiden tot aanpassing van het IPvE.



*Straatnamen en voornaamste gebouwen*



## 1.3 Leeswijzer

Het IPvE/FO Stationsgebied West heeft betrekking op een vrij groot plangebied en is dan ook een omvangrijk document. Om de omvang te beperken wordt op tal van plaatsen verwezen naar eerdere documenten die belangrijk zijn voor het planproces. Met name het Masterplan Stationsgebied en het Structuurplan Stationsgebied zijn een welkome aanvulling voor wie zich een compleet beeld wil vormen van de ontwikkelingen tot nu toe.

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de opgave. Hier wordt ingegaan op de bestaande situatie, op eerder vastgesteld beleid en belangrijke wijzigingen daarop. Het hoofdstuk sluit af met een beschrijving van de plangrenzen. Voor een goed begrip van het document is het belangrijk om te weten dat steeds als sprake is van 'Leidsche Rijn' (dus zonder enige toevoeging) hiermee de vaart wordt bedoeld die parallel loopt aan de Leidseweg; overal waar sprake is van de gelijknamige stadsuitbreiding wordt 'stadsdeel Leidsche Rijn' gebruikt.

In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan de herinrichting van het Stationsgebied West.

In hoofdstuk 4 staan de randvoorwaarden beschreven waaraan de herinrichting van het Stationsgebied West moet voldoen. Deze randvoorwaarden vloeien deels voort uit reeds vastgesteld beleid dat onder meer is opgetekend in het Structuurplan. In een aantal gevallen zijn er aanpassingen en uitbreidingen opgenomen die het gevolg zijn van voortschrijdend inzicht.

Hoofdstuk 5 beschrijft het Functioneel Ontwerp dat per deelgebied de vorm heeft van een uitwerking op functioneel niveau, waarmee de randvoorwaarden voor het ontwerp worden getoetst op hun werking in het totale openbare ruimtestelsel.

In hoofdstuk 6 komen wensen en randvoorwaarden aan de orde voor openbare ruimte die niet binnen het plangebied valt, maar wel daarop aansluit (raakvlakken).

Hoofdstuk 7 beschrijft de veranderingen van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dit document ten opzichte van het reeds vastgestelde beleid.

Hoofdstuk 8 geeft tot slot een overzicht van de brondocumenten en basisgegevens. Dit hoofdstuk sluit af met het colofon.

## 1.4 Informatie voor verder planvorming

In dit document zijn alleen locatiespecifieke eisen opgenomen die van belang zijn voor het ontwerp van de openbare ruimte zijn. Deze zijn duidelijk herkenbaar aan een nummer (vermeld in de tekst). Algemeen geldende kaders (zoals te hanteren geluidsc contouren of aan te houden NEN-normen) zijn niet opgenomen. Uiteraard is in het functioneel ontwerp rekening gehouden met deze kaders. Ook voor verdere planontwikkeling dient hiermee rekening te worden gehouden. Indien IPvE afwijkt van specifieke of generieke kaders is dit expliciet vermeld.

# 2

## 2. Opgave

In het plangebied gaat de komende jaren veel veranderen. Er zullen grote fysieke veranderingen plaatsvinden door toename van gebouwd en ongebouwd programma, herdefinitie van bestaande openbare ruimte functies (onder meer verkeers- en verblijfsfuncties) en (her)inrichting van de openbare ruimte op grote schaal. De opgave bestaat uit het in beeld brengen van de in dit gebied noodzakelijke functionaliteit op gebied van bijvoorbeeld verkeer (alle modaliteiten), ondergrondse infrastructuur en verblijfsplekken. Het gaat ook om bijvoorbeeld de eisen en wensen die uit nieuwe bebouwing worden gesteld aan de openbare ruimte. En – last but not least – om de beplanting en verdere inrichtingselementen die het gebied leefbaar maken. Uiteindelijk moet dit leiden tot een openbaar gebied waar de gebruiker zich prettig voelt, waarmee hij zich kan identificeren en waarin hij begrijpt waar hij zich op dat moment bevindt. Het vervolg van dit hoofdstuk gaat kort in op de bestaande situatie, schetst de uitgangspunten voor aanpak van de openbare ruimte in het gebied en definieert tot slot de grenzen van het plangebied.

## 2.1 Bestaande situatie

Het Utrechtse Stationsgebied West verdient uit stedenbouwkundig oogpunt geen schoonheidsprijs. Het uiterlijk en de structuur van het gebied zijn ontstaan door een reeks ingrepen met een incidenteel karakter die door de jaren heen hebben plaatsgevonden. Met name de grootschalige infrastructuur vormt barrières voor voetgangers en fietsers in het gebied. De samenhang ontbreekt in de openbare ruimte en zijn er relatief veel ‘restgebieden’.

De westelijke helft van het gebied wordt gevormd door het Jaarbeursterrein met de Jaarbeurshallen, het Hojel-complex en het ernaast gelegen kantoorgebouw. Dit is het enige bouwwerk in het gebied waarvan de gevel zich oriënteert op het stratenplan van de aangrenzende wijk Lombok. Het gebied is in het noorden begrensd door de Vleutenseweg. Dit is de belangrijkste ontsluitingsweg voor de binnenstad, die zich met een slinger in de richting van het centrum baant. In het oosten vormt de Croeselaan de begrenzing. De Graadt van Roggenweg en de Croeselaan komen samen op het zeer drukke Westplein, met in de flank van het plein een sneltramhalte. Hoewel het Westplein en de kop van de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg vanuit de lucht een groene indruk maken, is het snelverkeer ter plekke zeer overheersend aanwezig. Daarnaast is er in het gebied veel ruimte gereserveerd voor parkeren: overdekt in het parkeergebouw aan het Jaarbeursplein en in de open lucht langs het spoor en op het Jaarbeursterrein. Centraal in het Stationsgebied West ligt het Jaarbeursplein. Dit plein heeft zich ontwikkeld tot een combinatie van een voetgangerscorridor en een halteplaats voor bussen. Zoals in het hele gebied is ook hier de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte zeer gering.



*TNT gebouw*



*Croeselaan*



*Jaarbeursterrein*



*Leidsche Rijn*



*Graadt van Roggenweg*



*Busstation op het Jaarbeursplein*



*Mineurslaan*



*Graadt van Roggenweg*



*Jaarbeursplein met entree naar het station*



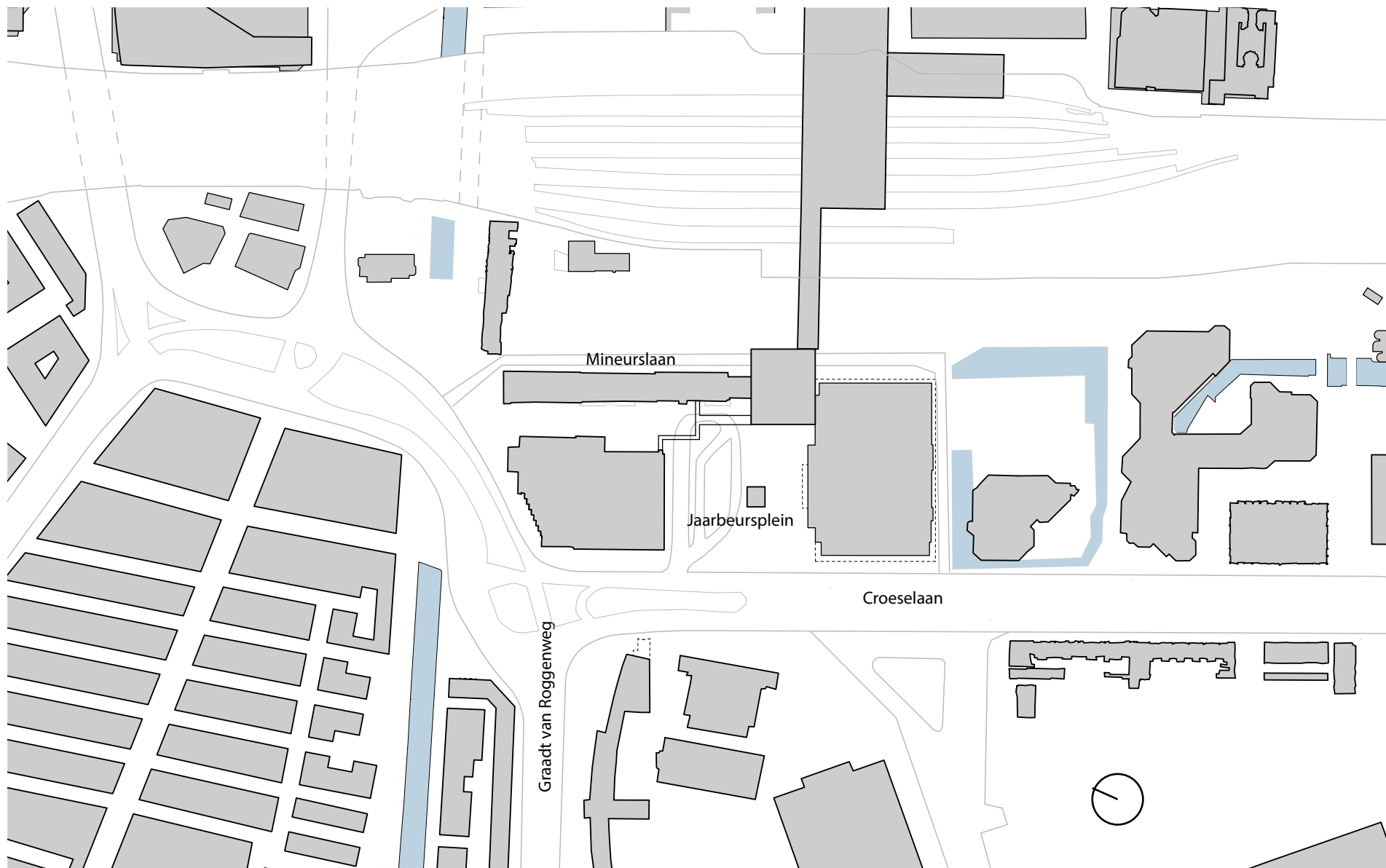
*Verkeersknooppunt Westplein*



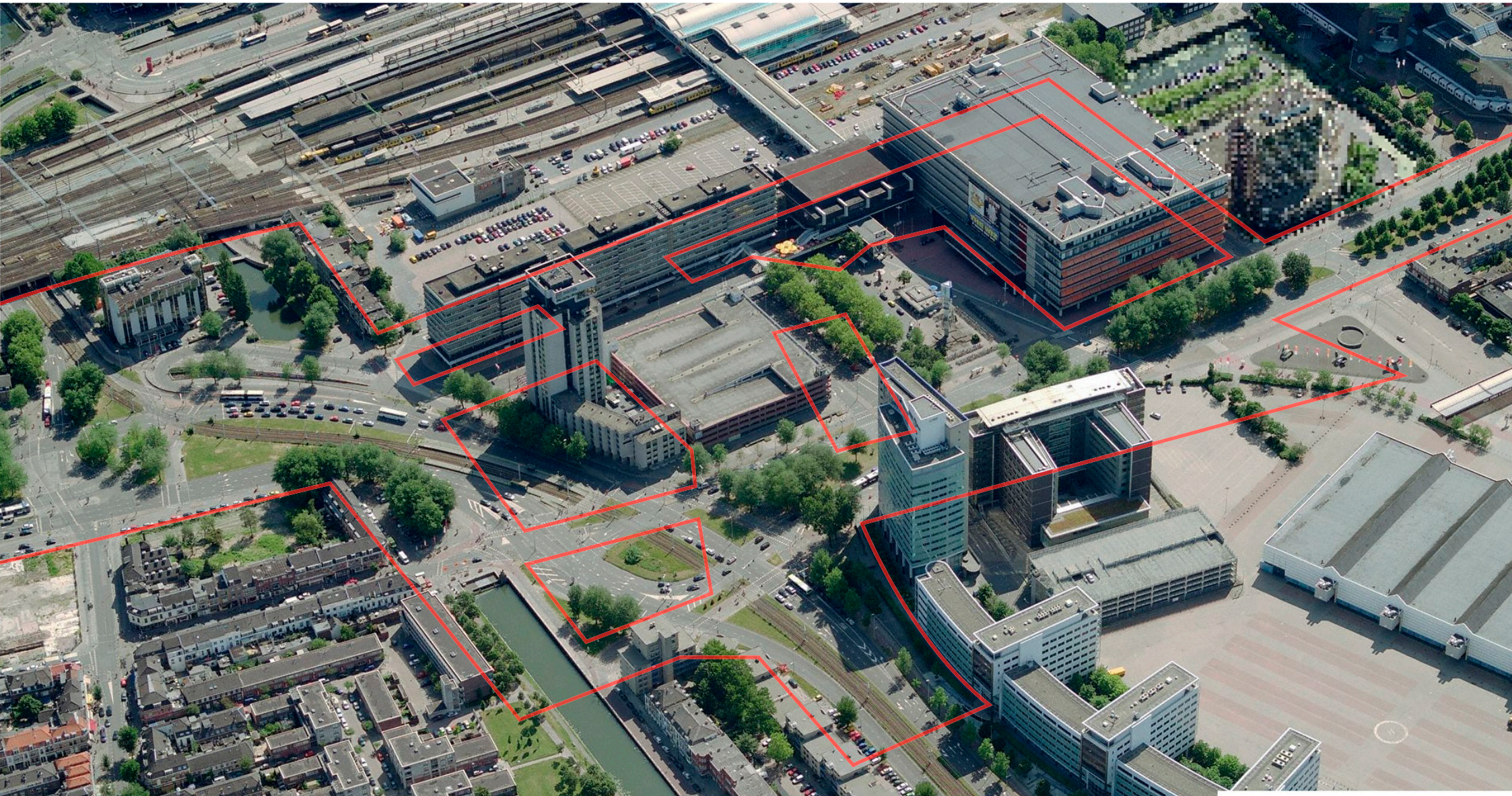
*Jaarbeurspleinstraat*



*Leidsche Rijn*



*Situatie westzijde stationsgebied 2008*



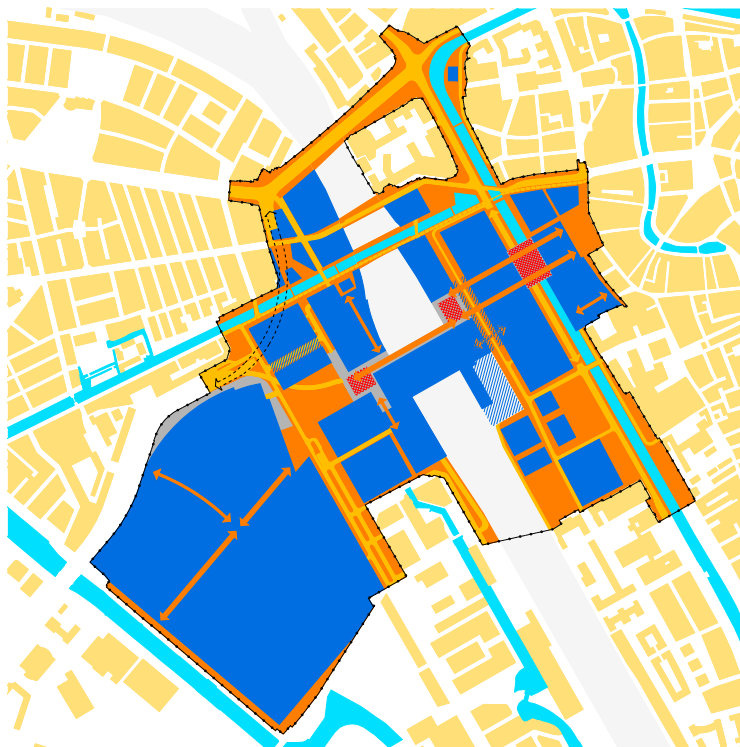
Bestaande situatie 2008 (Bron: Microsoft Virtual Earth). In het rood wordt het plangebied aangegeven

## 2.2 Uitgangspunten

Het IPvE/FO Stationsgebied West geeft richtlijnen voor de vormgeving van de openbare ruimte in het gebied. Deze richtlijnen zijn grotendeels een gevolg van eerder vastgesteld beleid. In sommige gevallen zijn daarop nog niet vastgestelde wijzigingsvoorstellen gekomen die van belang zijn voor de openbare ruimte in het gebied. In dat geval is uitgegaan van zogenaamde werkhypothesen, die verderop worden toegelicht.

Op basis van het vastgesteld beleid en de werkhypothesen is een stedenbouwkundige uitwerking van het gebied gemaakt in de vorm van een plankaart. Deze plankaart is het uitgangspunt voor de scheiding van de private en de openbare ruimte.

De herinrichting van het Stationsgebied heeft inmiddels al een flinke voorgeschiedenis. Een aantal van de vastgoedplannen in het gebied is inmiddels in uitvoering of in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Hier wordt kort ingegaan op een aantal mijlpalen in de vorm van documenten met een officiële status. Vervolgens wordt een aantal afwijkingen toegelicht op het in deze documenten vastgelegde beleid.



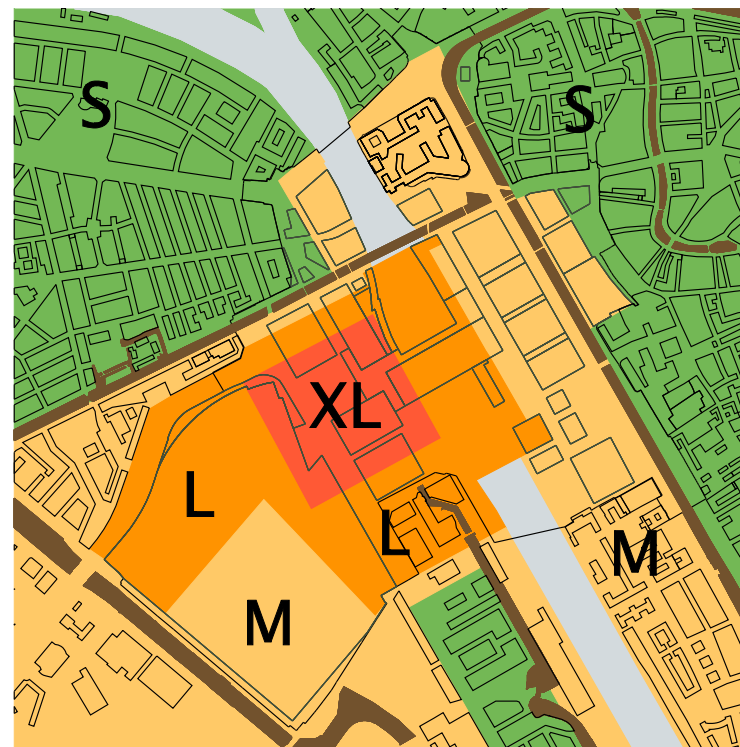
Masterplan 2003

### Masterplan Stationsgebied Utrecht

Op 15 mei 2002 sprak de bevolking van Utrecht zich uit over de toekomst van het Stationsgebied. De Utrechters kozen voor Visie A: Stadshart verruimd. De uitwerking van deze visie vormt het Masterplan Stationsgebied. Het geactualiseerde Masterplan is op 4 november 2004 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document is de basis van de verdere planvorming.

### Structuurvisie Utrecht

In de Structuurvisie Utrecht ontvouwt het stadsbestuur zijn ideeën over het aanzien van de stad in 2030. De visie is op 1 juli 2004 door de Raad vastgesteld. In de structuurvisie is het Stationsgebied met het stadscentrum aangeduid als belangrijke ontwikkelingskern. Het gebied heeft een belangrijke podiumfunctie voor stedelijke activiteiten. Met name de westzijde van het spoor heeft ruimte voor intensief programma.



Schalenkaart stationsgebied

### Structuurplan Stationsgebied

Op 14 december 2006 is het Structuurplan Stationsgebied Utrecht vastgesteld. Dit document is de juridisch-planologische vertaling van het Masterplan voor het Stationsgebied uit 2004. Daarmee vormt het Structuurplan het kader voor toekomstige ruimtelijke orderingsprocedures. In het Structuurplan zijn de geaccordeerde plannen vastgelegd om de openbare ruimte duidelijk herkenbaar vorm te geven en in te richten, zodanig dat:

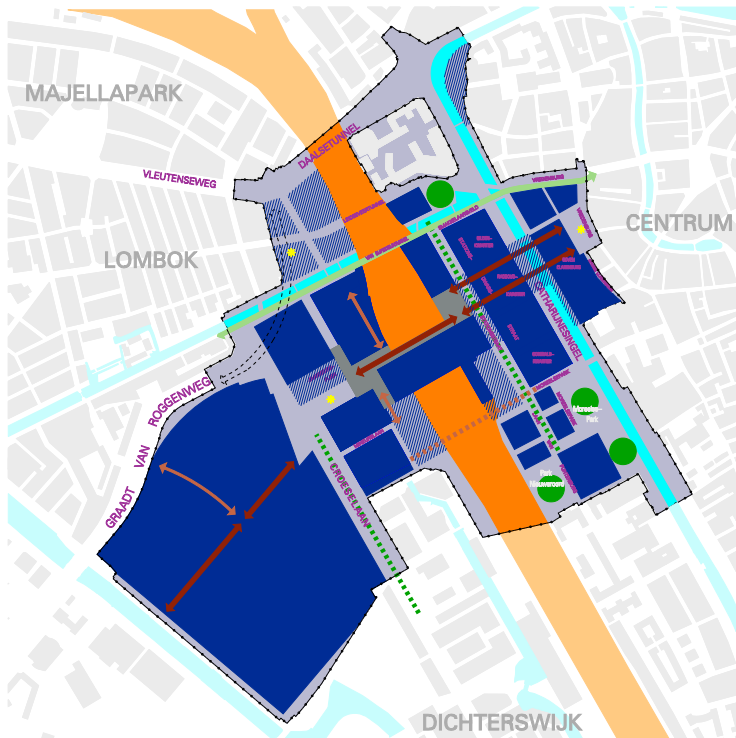
- overgangen tussen gebieden en hoogteniveaus worden verbeterd;
- begrijpelijke situaties ontstaan;
- een betere verhouding ontstaat tussen vervoer en verblijf;
- de kwaliteit van de publieke ruimte verbetert.

### Referentiekader Openbare Ruimte

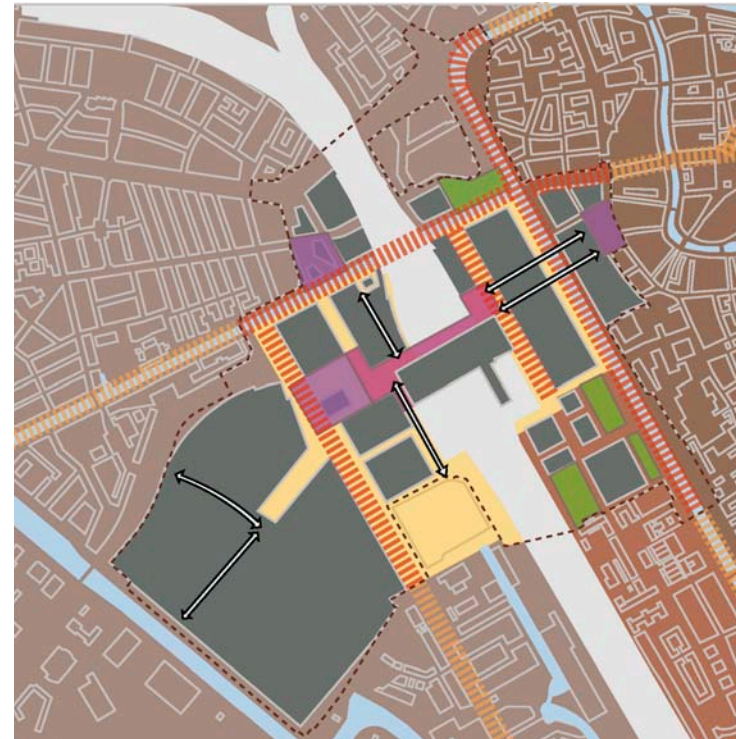
Het Referentiekader Openbare Ruimte is een nadere uitwerking van het Masterplan Stationsgebied Utrecht. In het Referentiekader Openbare Ruimte geeft de gemeente haar visie op de inrichting van de openbare ruimte in het Stationsgebied aan de hand van de aspecten 'beeld', 'gebruik' en 'bebouwing'. Vervolgens is deze visie vertaald in randvoorwaarden voor de materialisering van het gebied.

### Randvoorwaardenboeken vastgoed

Voor afzonderlijke gebieden binnen het Stationsgebied zijn zogenaamde Randvoorwaardenboeken vastgoed gemaakt. In een aantal gevallen maken zij deel uit van inmiddels vastgestelde contracten met private partijen. In de Randvoorwaardenboeken zijn uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen voor de vastgoedontwikkeling van het betreffende gebied. Deze omvatten o.a. de Knoopkazerne, Westflank Noord, Jaarbeurspleinbebouwing en de Kop Jaarbeurs (Hotel, Casino en Megabioscoop).



Structuurplan stationsgebied



Materialisatie stationsgebied (Referentiekader Openbare Ruimte)

### Tramtracé door Verlengde Graadt van Roggenweg

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

- Het voorgestelde tramtracé loopt vanaf de Graadt van Roggenweg, zuidelijk langs het bestaande NH-hotel, door het bestaande Cranenborch-gebouw en vervolgens aansluitend op de daar geprojecteerde HOV-baan. De tram gaat dus niet meer over het Jaarbeursplein. Het tramtracé kan ter hoogte van de Mineurslaan-HOV-baan zowel noord- als zuidwaarts afbuigen, zodat de tram kan worden doorgetrokken naar de Uithof via de oostzijde of westzijde van het spoor.
- De compositie van de blokopbouw rondom het bestaande hotelcomplex zoals in het Masterplan is weergegeven, verandert omdat het tracé dichterbij het bestaande hotelcomplex is geprojecteerd.
- Er staat een separaat bebouwingsblok gepland op het Jaarbeursplein.
- Het gebouw Cranenborch wordt gesloopt om het tramtracé door te voeren.
- Er komt een extra woonblok, begrensd door de Leidschepoortstraat, Verlengde Graadt van Roggenweg, Verlengde Damstraat en Leidsche Rijn.

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

- De tunnelmonden van de Westpleintunnel; de werkhypothese voor het opgestelde IPvE/FO is de Westpleintunnel-variant '0+ alternatief';
- de hoek van de laagbouw van het bestaande NH-hotel;
- de beide hoekpunten van het huidige Cranenborchgebouw;
- de ingang van de Leidseveertunnel.

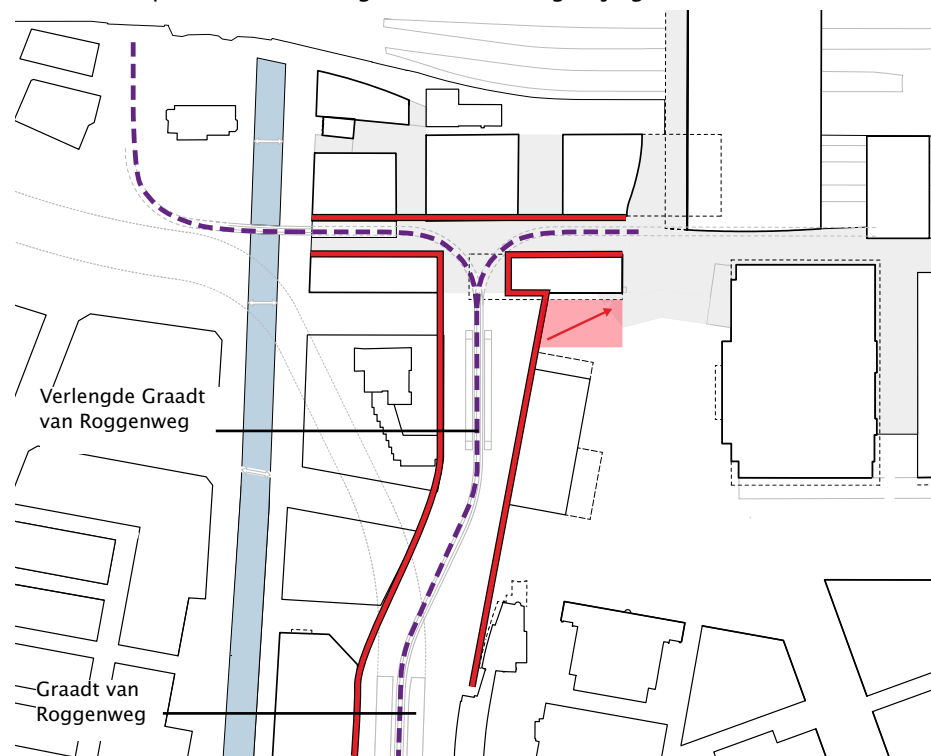
Daarnaast is een aantal peilhoogten als dwangpunten gehanteerd (zie lengteprofiel tram in hoofdstuk 5, Verlengde Graadt van Roggenweg en Mineurslaan). De belangrijkste dwangpunten hiervan zijn:

- De profilering van de tram valt samen met het peil van het huidige maaiveld.
- De benodigde hoogte ten behoeve van de brandweer ter plekke van de Van Sijpesteijnkade. Daar is een minimale vrije hoogte van 4.25 meter nodig. Vanaf het verlaagde maaiveld van 1.30 +NAP resulteert

dit in een hoogte van 6.55 ter plekke van de overgang naar verlaagd niveau en huidige maaiveld (daarbij wordt rekening gehouden met 1 meter constructiedikte).

- Het tracé sluit ter plekke van de Kanaalstraat aan op de huidige maaiveldhoogte.
- Ter plekke van de Leidseveertunnel moet voldoende hoogte zijn voor de tram met ophanging tramdraden en dergelijke.

B&W heeft op 3 maart 2009 ingestemd met dit gewijzigde tracé.



Contour bebouwing volgend uit tramtracé



Tramtracé



Ruimte t.b.v. verbinding tramhalte - OVT

Tramtracé via Verlengde Graadt van Roggenweg



## Werkhypothesen

### 1. Knip Croeselaan

Het Actieplan Luchtkwaliteit (2008) gaat uit van een zogenaamde 'knip' in de Croeselaan. Dit betekent dat de Croeselaan bij het Jaarbeursplein wordt afgesloten voor doorgaand snelverkeer. Deze knip is een van de uitgangspunten in het IPvE/FO voor de Verkeersstructuur Stationsgebied.

### 2. Gebruik van Westpleintunnel-variant

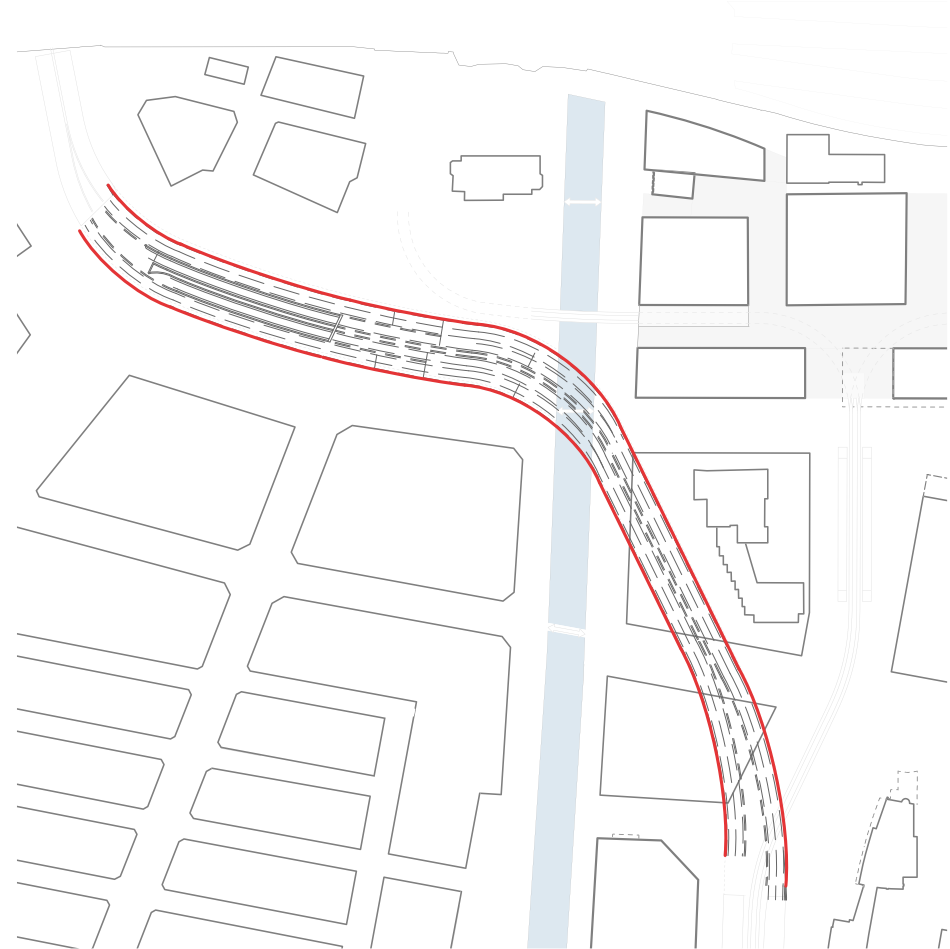
Voor de Westpleintunnel zijn meerdere verkeerskundige varianten opgesteld. De ruimtelijke inpassing van die varianten ontbreekt vooralsnog, waardoor de gevolgen van de keuze voor een bepaalde variant niet geheel inzichtelijk zijn. In dit document gaan we uit van variant '0+ alternatief'. Deze variant houdt in dat ter hoogte van het bestaande Reaalgebouw aan de Graadt van Roggenweg een toegang ligt die twee aparte tunnelbuizen ontsluit. Vervolgens loopt de tunnel onder de Leidsche Rijn door, waarna de beide tunnelbuizen een 'afsplitsing' hebben die op maaiveld aansluit op de kruising richting Vleutenseweg. De twee aparte tunnelbuizen vervolgen tussen de twee afsplitsingen hun weg naar de entree van de bestaande Daalsetunnel.

Variant 0+ heeft de volgende dwangpunten:

- bestaande wegalignment Graadt van Roggenweg (horizontaal en verticaal) in verband met aansluiting tunneltracé;
- nieuwe ongelijkvloerse kruising met de tram ter hoogte van de Croeselaan (horizontaal, verticaal en lengterichting);
- doorvaartdiepte Leidsche Rijn (verticaal);
- bestaande wegalignment Vleutenseweg (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé;
- bestaande wegalignment Daalsetunnel (horizontaal, verticaal en lengterichting) in verband met aansluiting op tunneltracé.

### 3. Parkeergarages

Onder het Jaarbeursplein is een parkeergarage voorzien. De ontsluiting van deze garage is als werkhypothese voorzien in de middenberm van de Croeselaan, ter hoogte van de kop Croeselaan. De ingang en de uitgang hebben elk een aparte toegang in de middenberm. Indien de expeditie van het Jaarbeurspleingebouw via de parkeergarage jaarbeursplein gaat plaatsvinden, heeft dat consequenties voor de toegangen. In dat geval moet de toegangen langer en breder vormgegeven worden waardoor opnieuw gekeken moet worden naar de beste oplossing. De ingetekende oplossing is niet gecheckt met bestaande en nieuwe kabels en leidingen en de ondergrondse afwikkeling is niet uitgewerkt.



Westpleintunnel variant 0+ alternatief

#### 4. Stedenbouwkundige uitwerking

De basis voor dit IPvE/FO vormt de stedenbouwkundige uitwerking die gemaakt is op de eerder genoemde plannen en de voorgestelde wijzigingen daarop (werkhypothesen). Dit heeft geleid tot een nieuw vertrekpunt die als uitgangspunt dient voor de inrichting van de openbare ruimte. In hoofdstuk 3 wordt dieper ingegaan op de totstandkoming van dit stedenbouwkundig plan. Ook wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de belangrijkste ambities uit het Masterplan zijn vertaald naar randvoorwaarden voor de inrichting van het plangebied.

#### 5. Forum

De voorgestelde configuratie van het Forum is een werkhypothese. Het is een schema van de werking. De uiteindelijk configuratie is nog onderhevig aan ontwerp.

#### 6. Situatie doorsteek Rabobank op Croeselaan

Rabobank en gemeente hebben afgesproken dat, alvorens er een definitief besluit wordt genomen omtrent het verwijderen van de doorsteek ter plekke van de Rabobank, aangetoond wordt dat het éénrichtingscircuit qua doorstroming en verkeersveiligheid minstens gelijkwaardig is aan de situatie zoals die momenteel gerealiseerd wordt. Daarom is de door de Rabobank gewenste doorsteek als alternatief in het FO opgenomen.

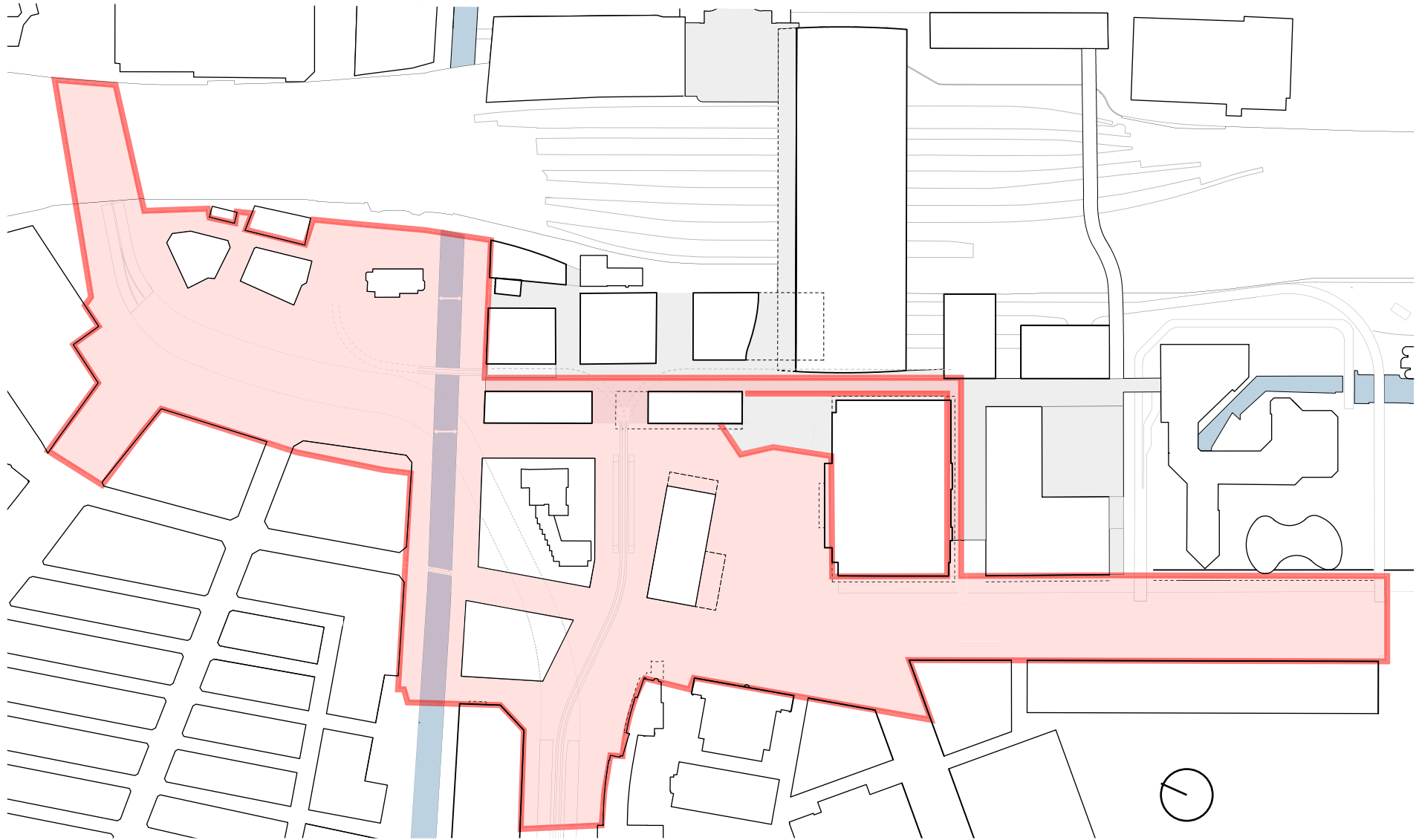
## 2.3 Plangrenzen

### Plangrens

De plangrens voor het IPvE/FO is de buitengrens. Deze bestaat uit:

- aan de oostzijde de grens met het spooreplacement en de OV-Terminal, inclusief de Daalsetunnel (maar exclusief de Van Sijpesteijntunnel en Leidseveertunnel);
- aan de westzijde de grens van de Croeselaan, Jaarbeursplein en de Leidschepoortstraat.

De herinrichting van de openbare ruimte is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Voor deze herinrichting is het IPvE opgesteld. Binnen en aangrenzend aan de plangrens van het IPvE liggen gebieden die raakvlakken hebben met de openbare ruimte van Stationsgebied West, maar in eigendom zijn van derden c.q. door derden worden ontwikkeld en/of gerealiseerd. Vanuit de directe relatie en gewenste interactie tussen de openbare ruimte en deze raakvlakken doet het IPvE/FO uitspraken over deze gebieden. In dat geval zijn het geen eisen, maar voorstellen aan derden voor de inrichting van het betreffende gebied. In het Functioneel Ontwerp is aangegeven wat de grens is van het door de gemeente respectievelijk door derden te herinrichten gebied.



Plangrens

### 3. Toelichting op stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan is als het ware een samenstel van eerder vastgestelde plannen en een aantal nieuwe inzichten. Voor een goed begrip van het stedenbouwkundig plan is het van belang inzicht te krijgen in enerzijds de ambities voor het Stationsgebied en de vertaling daarvan naar ruimtelijke ingrepen en anderzijds de stedenbouwkundige principes die ten grondslag liggen aan de nieuwe structuur van het gebied. Voor meer informatie over de visie op de ontwikkeling van het Stationsgebied en de rol binnen de stad wordt verwezen naar eerdere documenten, zoals het Masterplan (2004), de Structuurvisie Utrecht (2004) en het Structuurplan (2006).

#### 3.1 Van ambitie naar openbare ruimte

Drie ambities liggen ten grondslag aan de plannen in het Stationsgebied: '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 van de ambities wordt aan een aantal noodzakelijke voorwaarden voldaan voor het bereiken van de in het Structuurplan genoemde doelen: versterken van de centrumfunctie, verhogen van leefbaarheid en veiligheid, vergroten van toegankelijkheid en bereikbaarheid, en versterken van de positie van Railport van Nederland. Voor Stationsgebied West wordt hier per ambitie kort uiteengezet hoe deze vertaald is naar ruimtelijke ingrepen en inrichtingsprincipes.

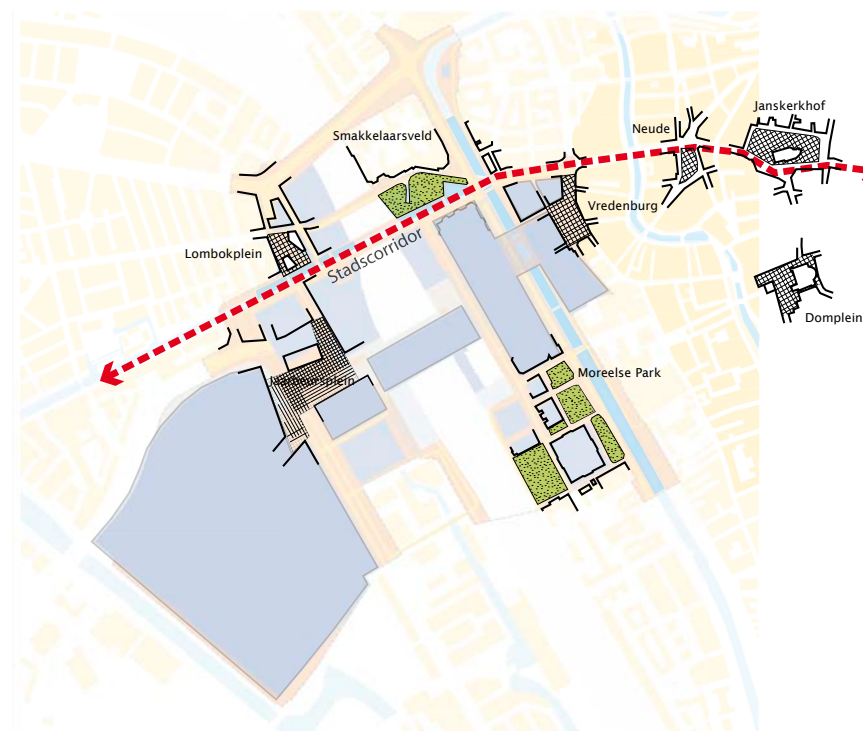
##### Verbinden

De ambitie 'verbinden' heeft vooral betrekking op het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum vanuit het westen. Het spoor, het Westplein en de Catharijnebaan vormen nu met name voor fietsers en voetgangers een grote barrière tussen het centrum en de wijken ten westen van het spoor. Door het creëren van aantrekkelijke routes wordt de afstand tot het centrum gevoelsmatig bekort. Uiteraard is het ook van belang dat er goede verbindingen komen tussen de verschillende deelgebieden in het Stationsgebied en met omliggende wijken. De verbinding van het centrum met de wijken ten westen van het spoor wordt voor langzaam verkeer tot stand gebracht langs twee nieuwe hoofdassen: de Stadscorridor en de Centruboulevard.

De Stadscorridor verbindt het historische centrum van Utrecht met het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn. Het is de voornaamste fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en het centrum. De Stadscorridor heeft het karakter van een hoofdverbinding en zal dus ook als zodanig herkenbaar moeten zijn. Daarnaast verbindt het culturele voorzieningen zoals de bibliotheek, Muziekpaleis, markt

en schouwburg. De verkeersbundel die nu over het Westplein loopt, wordt deels verplaatst (tram), deels ondergronds gebracht (doorgaand autoverkeer) en deels gehandhaafd en geoptimaliseerd (langzaam en bestemmingsverkeer). Daarmee wordt een belangrijke barrière voor een hoogwaardige langzaam-verkeersverbinding weggenomen.

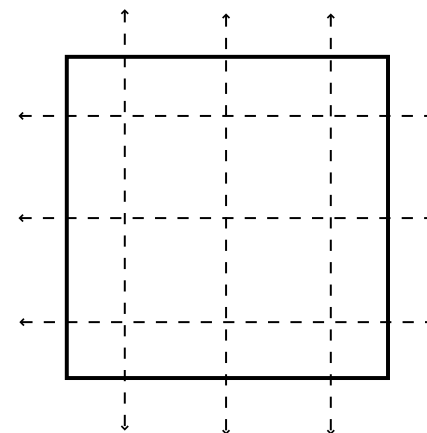
De Centruboulevard is een voetgangersverbinding die vanaf de voetgangersbrug over het Merwedekanaal via het Jaarbeursterrein over het Jaarbeursplein en door de OV-Terminal en Hoog Catharijne naar het Vredenburgplein loopt. De Centruboulevard verbindt belangrijke grootstedelijke voorzieningen zoals het oude winkelhart, winkelcentrum Hoog Catharijne, de OV-Terminal, het Beatrixtheater en de nieuwe publieksfuncties op het Jaarbeursterrein. Door zijn centrale ligging fungeert hij als hoofdslagader van het Stationsgebied West. Transparantie (zicht, relatie met plinten en gevels) is voor de vormgeving van de Centruboulevard het leidende principe.



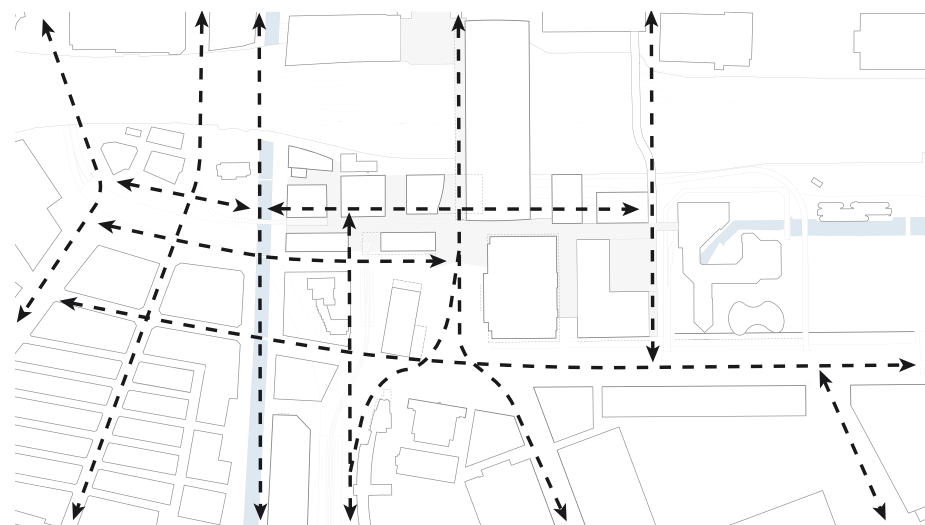
Stadscorridor

Tussen de Rabobank en de Knoopkazerne is een derde langzaam-verkeersverbinding met het historische centrum gepland in de vorm van een brug voor voetgangers en fietsers. Daarmee komt er voor voetgangers en fietsers zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het Stationsgebied een directe en veilige verbinding met het centrum.

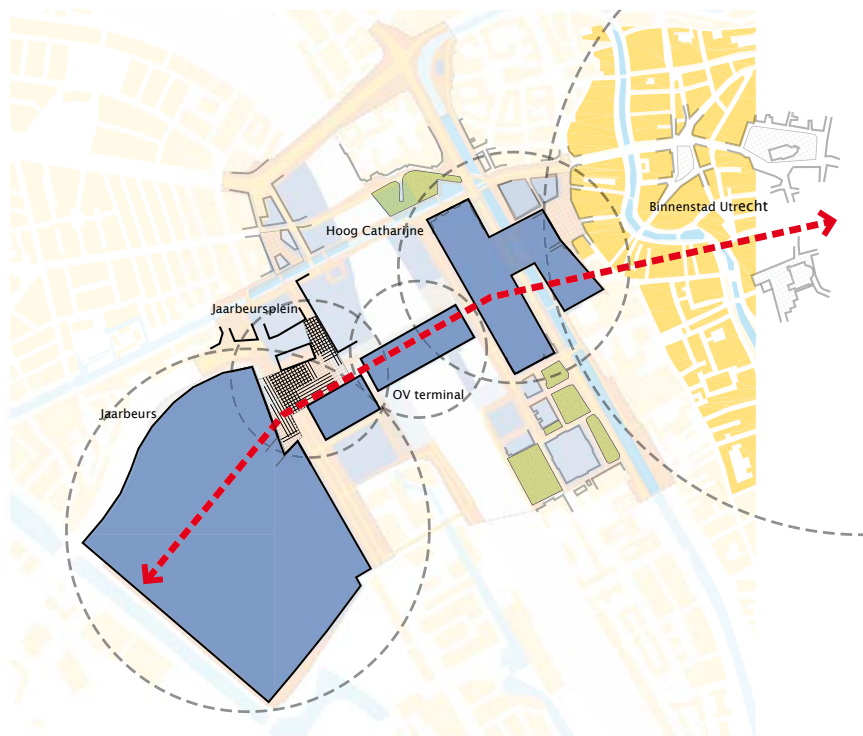
De verkeersstromen in het Stationsgebied West zijn zo goed mogelijk van elkaar gescheiden. Het Jaarbeursplein komt als autovrije ruimte tussen de Graadt van Roggenweg en de Croeselaan te liggen en het doorgaand verkeer op de Graadt van Roggenweg wordt via een tunnel onder het Westplein geleid. In het gehele Stationsgebied West komt een fijnmazig net van snelle en veilige verbindingen voor langzaam verkeer. Daarnaast wordt het gebied vanuit alle richtingen goed ontsloten met behulp van hoogwaardig openbaar vervoer. Ook voor bestemmingsverkeer en expeditieverkeer moet het gebied goed toegankelijk zijn.



*Principe stedelijk raster*



*Verbinden door middel van stedelijk raster*



*Centrumboulevard*

### Herstellen

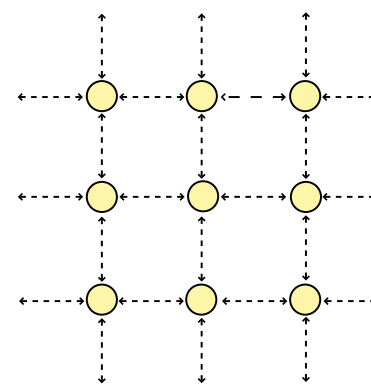
De ambitie 'herstellen' heeft betrekking op het terugbrengen van oude structuren, maar ook op het terugbrengen van sociale veiligheid en leefbaarheid. Wat het terugbrengen van oude structuren betreft, gaat het in het Stationsgebied West vooral om het weer zichtbaar maken van de Leidsche Rijn tussen de Damstraat en de Van Sijpesteijnkade, zodat deze aan de oostzijde aansluit op de Catharijnesingel.

Het terugbrengen van sociale veiligheid en leefbaarheid geldt voor het gehele plangebied. Het gaat daarbij met name om de inrichting van de publieke ruimte en de wisselwerking met de omliggende bebouwing. Op dit moment zijn de gebouwen vaak naar binnen gekeerd, met een blinde gevel op de begane grond. Herstellen betekent dat deze gevels weer een 'gezicht' krijgen aan de straat. Uiteraard geldt dit ook voor nieuwe bebouwing. Verder is een heldere begrenzing gewenst tussen publiek en privaat gebied, met duidelijke overgangen tussen beide. Wanneer privaat gebied echter een openbaar karakter heeft, kan voor een minder heldere scheiding worden gekozen.

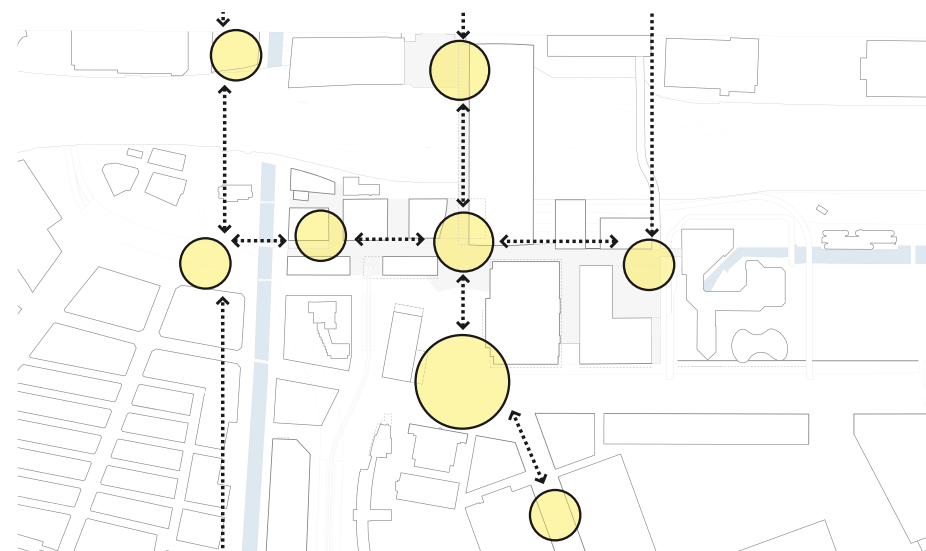
### Betekenis geven

Begrenzingsen tussen gebieden, functies en ruimtes in het Stationsgebied zijn nu niet helder. Daardoor begrijpt de gebruiker niet altijd waar hij zich bevindt. In het Stationsgebied West gaat het met name om plekken als het Jaarbeursplein, het Westplein, en het Jaarbeursterrein.

Door deelgebieden te creëren met een duidelijk herkenbare identiteit en die met elkaar te verbinden, ontstaat een samenhangend stedelijk weefsel. Centraal daarin staat het Jaarbeursplein, waaraan onder andere de entree van de OV-Terminal is gelegen. Andere deelgebieden zijn Forum (niveau van de OV-Terminalhal), Stadscorridor, Croeselaan en Graadt van Roggenweg. Elk deelgebied heeft een eigen identiteit, maar er zijn ook gemeenschappelijke karakteristieken voor het gehele gebied. Daardoor overheerst het gevoel van een samenhangend geheel. Toevoegen van voorzieningen en beeldbepalende gebouwen in combinatie met (her)inrichting van de openbare ruimte zorgt voor een duidelijke positionering van de diverse deelgebieden. Daarbij wordt rekening gehouden met de schaal van het gebied, dat rondom de OV-Terminal een hoogstedelijk karakter kent maar aan de randen aansluit op de bestaande, kleinschalige bebouwing. In het Masterplan is deze indeling van de verschillende deelgebieden naar schaalniveaus (S t/m XL) een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van zowel de private als de openbare ruimte van het plangebied. Door van het Stationsgebied West een levendig centrumgebied te maken met gemengde functies is er sprake van een duidelijk positieve invloed op leefbaarheid en (sociale) veiligheid.



Principe netwerkmodel



Een netwerk van plekken

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

<b>L</b>	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
<b>XL</b>	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



Schalen stationsgebied

## 3.2 Structuur

In het Structuurplan Stationsgebied is op basis van drie ambities “herstellen, verbinden en betekenis” geven een aantal grote ruimtelijke ingrepen vastgelegd. Hieronder staan enkele voor het plangebied IPvE/FO belangrijke ingrepen opgesomd:

- Ondertunneling van het Westplein en herstel van de Leidsche Rijn als open, bevaarbare waterverbinding;
- Herinrichting van de Kop van Lombok;
- Bouw van een nieuwe OV-Terminal;
- Nieuw tracé voor de tram door het Stationsgebied West en aankomst ervan aan de westzijde van de OV-Terminal;
- Aanleg van een verhoogd maaiveld aan de westzijde van de OV-Terminal als nieuw maaiveld voor daar geprojecteerde bebouwing (dit gebied wordt aangeduid als Forum);
- Aanleg van een Esplanade aan de oostzijde van de Croeselaan (binnen het stationsgebied).

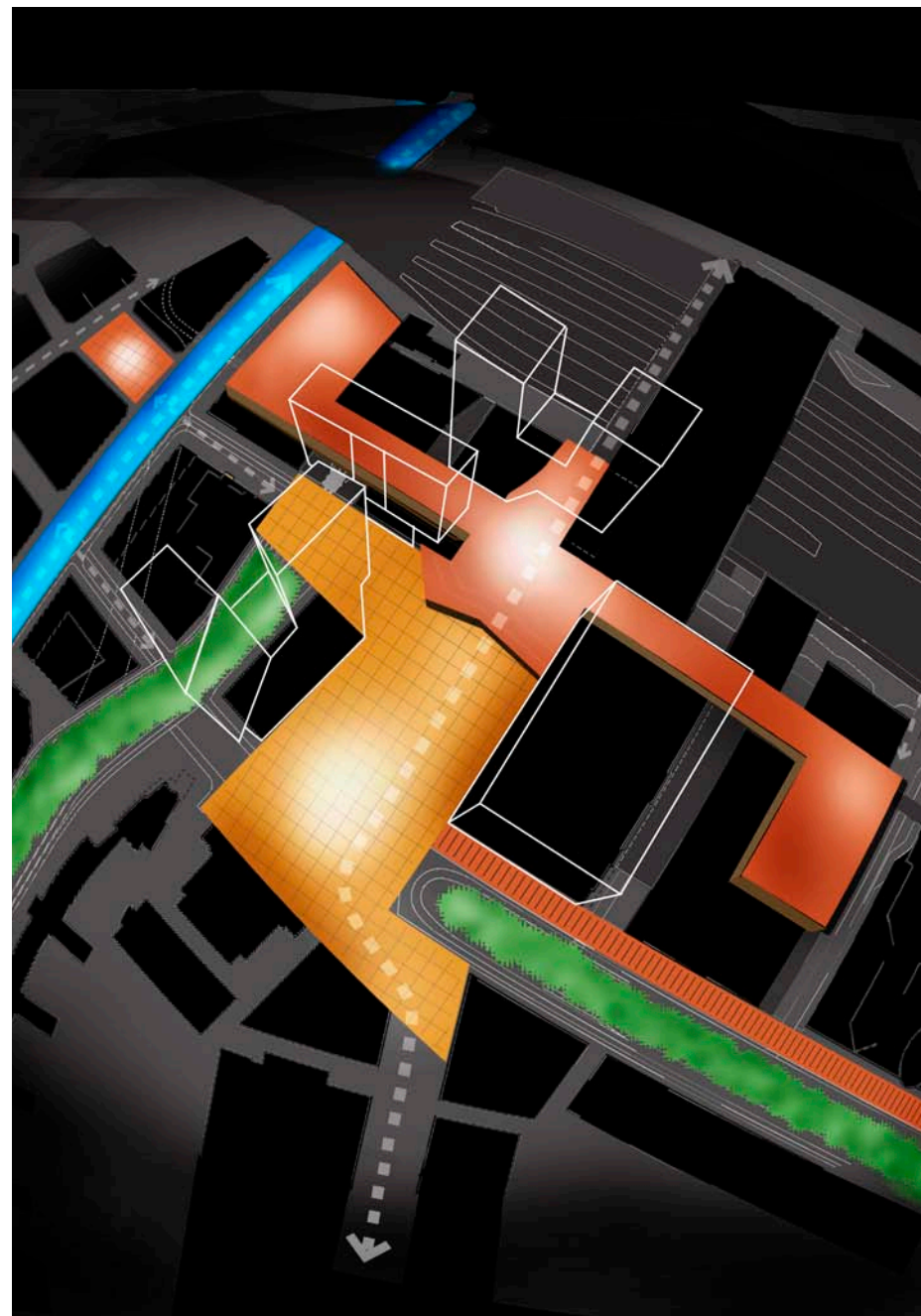
Ontwikkelingen op het vlak van verkeer hebben geleid tot een tweetal veranderingen/aanvullingen in het plangebied van dit IPvE/FO:

- De zogenaamde ‘Knip Croeselaan’ en het nieuwe tramtracé. Deze zaken en de status ervan zijn in hoofdstuk 2.2 reeds vermeld.

Deze ingrepen (inclusief de veranderingen/aanvullingen) hebben geleid tot een nieuwe ruimtelijke structuur welke hiernaast is afgebeeld. De belangrijke structurerende elementen daarin zijn het Jaarbeursplein, de Leidsche Rijn en de stadstraten Croeselaan en Graadt van Roggenweg. Het Forum (opgetilde maaiveld langs de sporen) is ook in de opbouw van de ruimtelijke structuur betrokken, maar deze vormt geen onderwerp van dit IPvE/FO (het is (deels) een private ontwikkeling).

### Stedelijk raster

De grote ruimtelijke ingrepen zijn bepalend voor de hoofdstructuur van het stedenbouwkundig plan. Deze hoofdstructuur is verder verfijnd door de verbindingen in het gebied te structureren volgens een raster. Het raster zorgt voor een fijnmazig stedelijk weefsel dat zich kenmerkt door goede verbindingen tussen de verschillende onderdelen. Op de knooppunten – waar twee lijnen van het raster elkaar kruisen – liggen de belangrijkste bestemmingen in het plangebied. Daardoor fungeren de knooppunten als herkenbare, betekenisvolle plekken binnen de stedelijke structuur, die de meest aangewezen plaatsen zijn voor openbare ruimten en prominente gebouwen.



Systeem openbare ruimte



Om het Stationsgebied West goed in te bedden in zijn omgeving is het noodzakelijk dat het raster aansluit op de omliggende gebieden. In het huidige Stationsgebied West is de onderliggende structuur niet altijd even duidelijk. De historische ontwikkeling van het gebied biedt houvast voor de ontwikkeling van een nieuwe, logische structuur voor het gebied. Hieronder wordt stap voor stap uitgelegd hoe de structuur van het stedenbouwkundig plan is afgeleid uit de stedenbouwkundige historie van het plangebied.

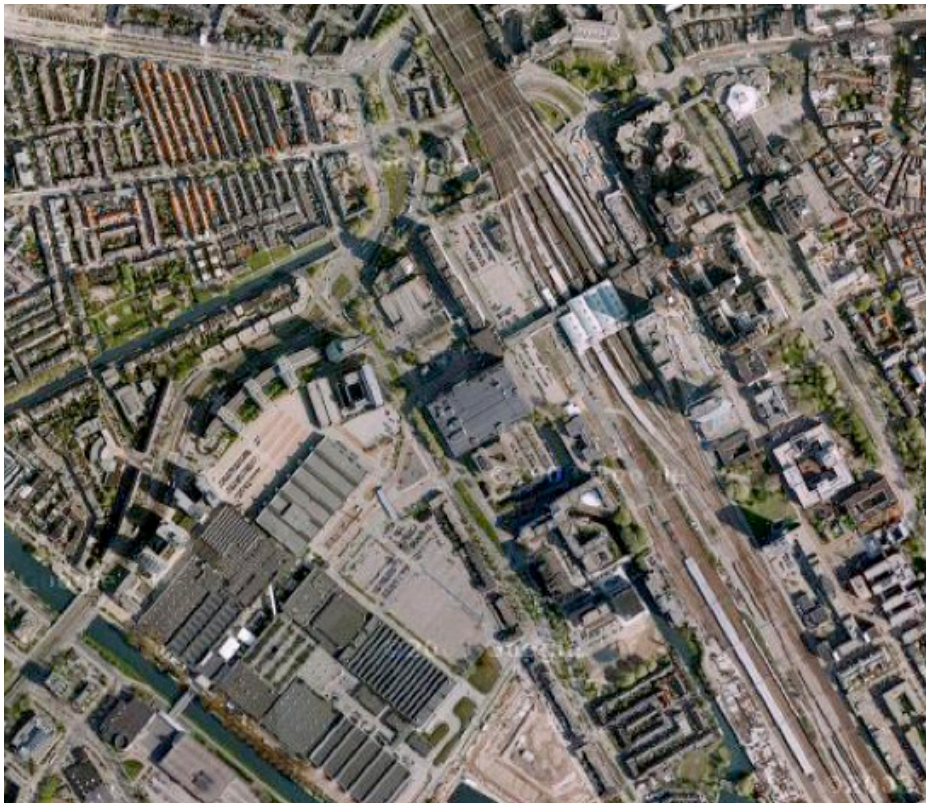
### 1. Plan Moreelse

Het eerste stedenbouwkundige plan voor de westkant van de stad is in 1664 gemaakt door burgermeester Moreelse. Evenwijdig aan de Catharijnesingel werd een grachtenstelsel aan de stad toegevoegd. Daardoor kwam deze handelsroute centraal in de stad te liggen. Door economische stagnatie zijn echter alleen de

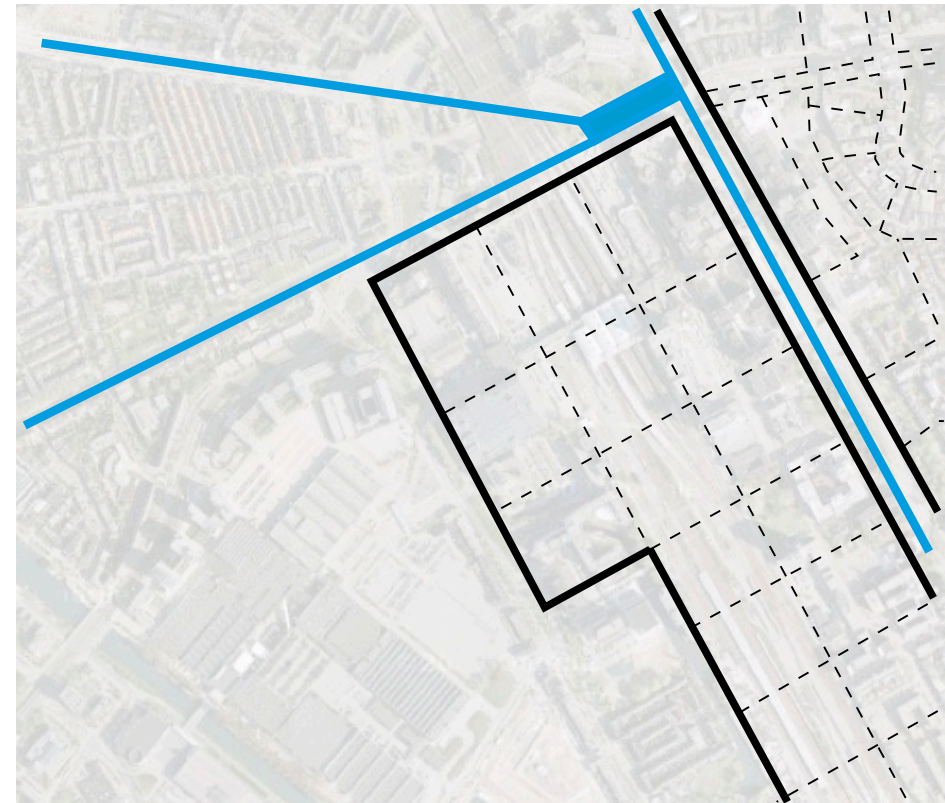
grachten en niet de bebouwing uit het plan gerealiseerd.

Ten westen van Catharijnesingel lag tot ver in de 19e eeuw nog voornamelijk boerenland. Na aanleg van het spoor ontstond aan de westzijde industrie en kleine woningen. In de zone tussen spoorlijn en Catharijnesingel vond langzaam verdichting plaats nadat de verbinding met de bestaande stad was verbeterd met bruggen bij de Mariaplaats en de Leidseweg. De stationswijk die zo ontstond, is later geheel verdwenen door de bouw van Hoog Catharijne.

In het plan Moreelse loopt het patroon van straten en waterlopen evenwijdig met en haaks op de Catharijnesingel. Hoewel het plan nooit voltooid is, volgden de ontwikkelingen tot in het begin van de 20ste eeuw (spoorlijn, kazernes, veemarkt) wel het patroon ervan. Ook voor Hoog Catharijne was dat patroon dominant. De blokkenverkaveling en het grachtenstelsel van Moreelse zijn dan ook intact gebleven.



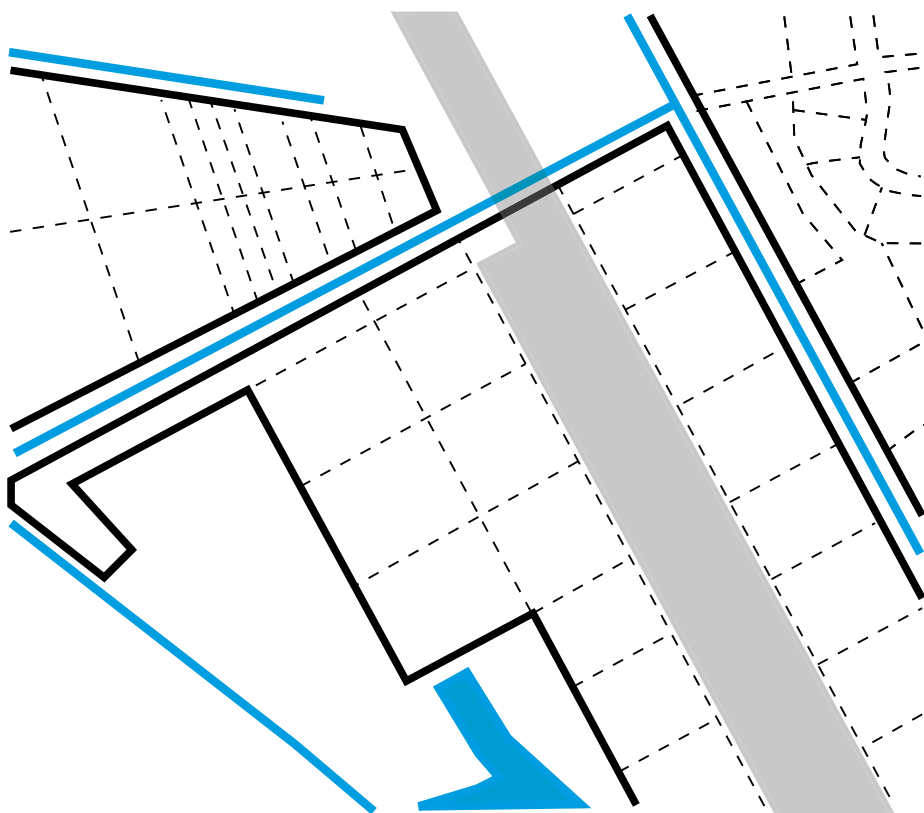
Bestaande situatie



Stedelijke structuur 1720

## 2. Ontwikkeling Lombok

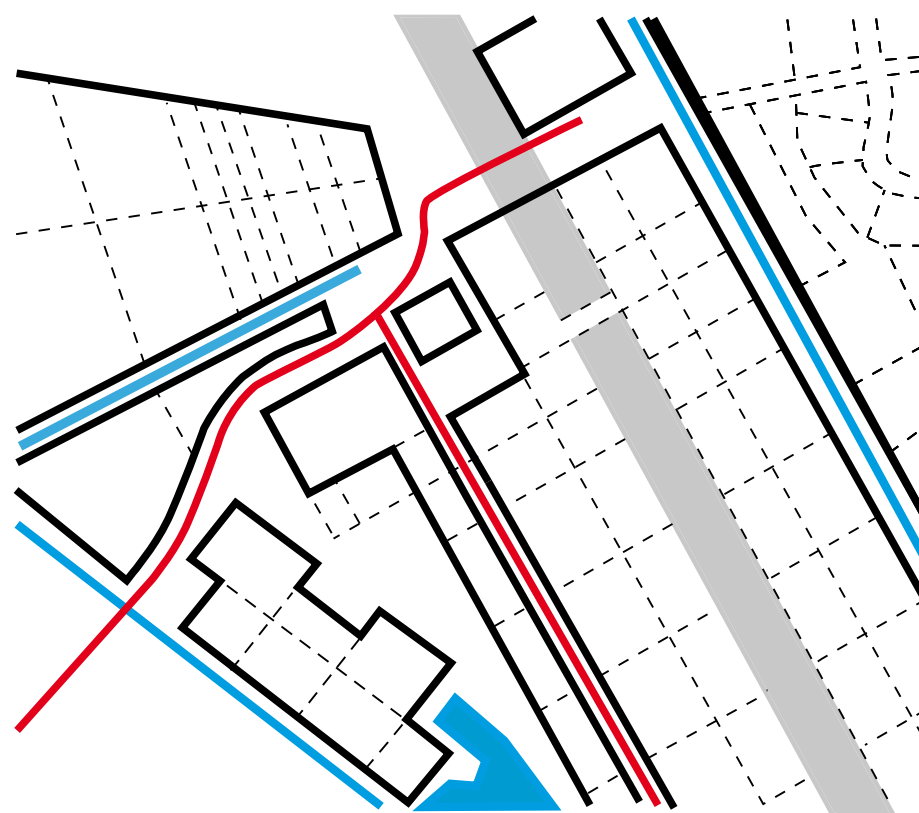
Pas na 1890 vond in Utrecht uitbreiding aan de westzijde van het spoor in sterkere mate plaats. Vanaf het eind van de negentiende eeuw is bijvoorbeeld Lombok gebouwd. De vorm van Lombok is bepaald door de loop van de Leidsche Rijn (voorheen Leidsche Vaart, een oude trekvaart tussen Utrecht en Leiden) en de Vleutensevaart op de plaats van de huidige Vleutenseweg. Beide vaarten kwamen samen in een haven voor de Catharijnepoort, het huidige Smakkelaarsveld. Schepen van en naar West-Nederland mochten de stad niet in, waardoor laden en lossen buiten de stad gebeurde. De straten in Lombok volgen een eigen patroon, dat enigszins gedraaid ligt ten opzichte van de lijnen van het Plan Moreelse. Tussen beide structuren vormde tot ver in de 20ste eeuw de Leidsche Rijn een natuurlijke barrière.



Stedelijke structuur 1930

## 3. Ontwikkeling Jaarbeursterrein en Graadt van Roggenweg

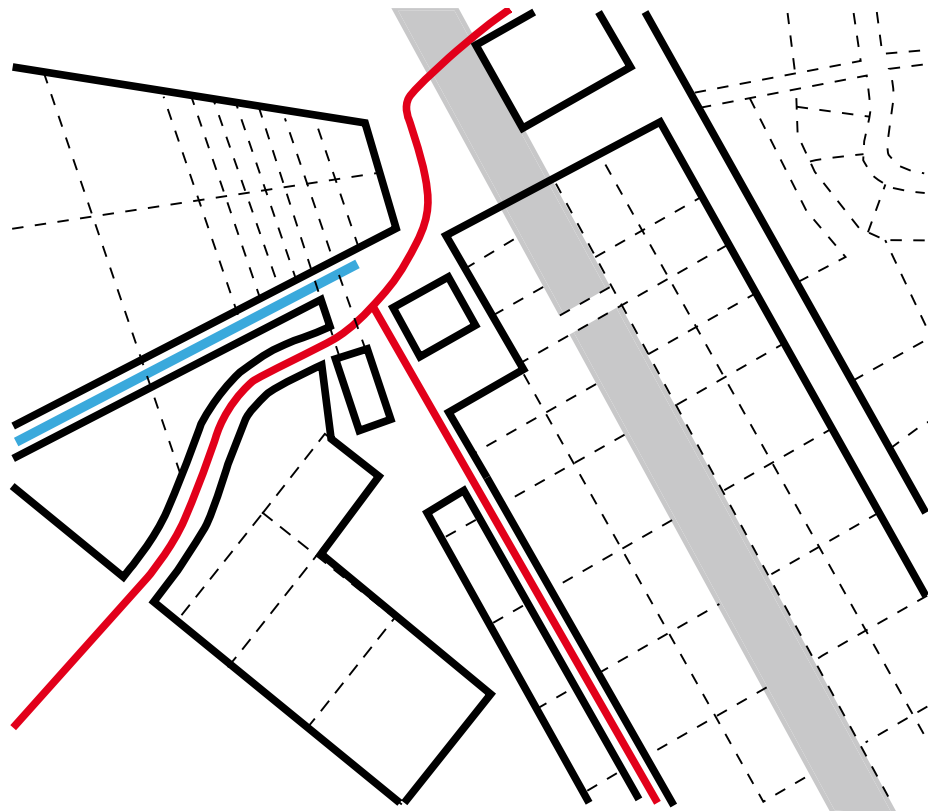
De Jaarbeurs maakte pas na de tweede wereldoorlog de sprong van het Vredenburg naar het terrein aan de Croeselaan. Bij de ontwikkeling van dit terrein was het Merwedekanaal bepalend voor de richting, dit in verband met de ontsluiting voor goederen over het water. Aan de noordzijde wordt het Jaarbeursterrein begrensd door de Graadt van Roggenweg, die in de jaren 1952-1953 is aangelegd als verbinding tussen de binnenstad en de doorgaande wegen aan de westkant van de stad. De typische slingervorm is ontstaan doordat de Graadt van Roggenweg aan beide zijden aansluit op bestaande infrastructuur: in het westen de brug over het Merwedekanaal en in het oosten de Leidseveertunnel.



Stedelijke structuur 1973

#### 4. Huidige stedelijke structuur

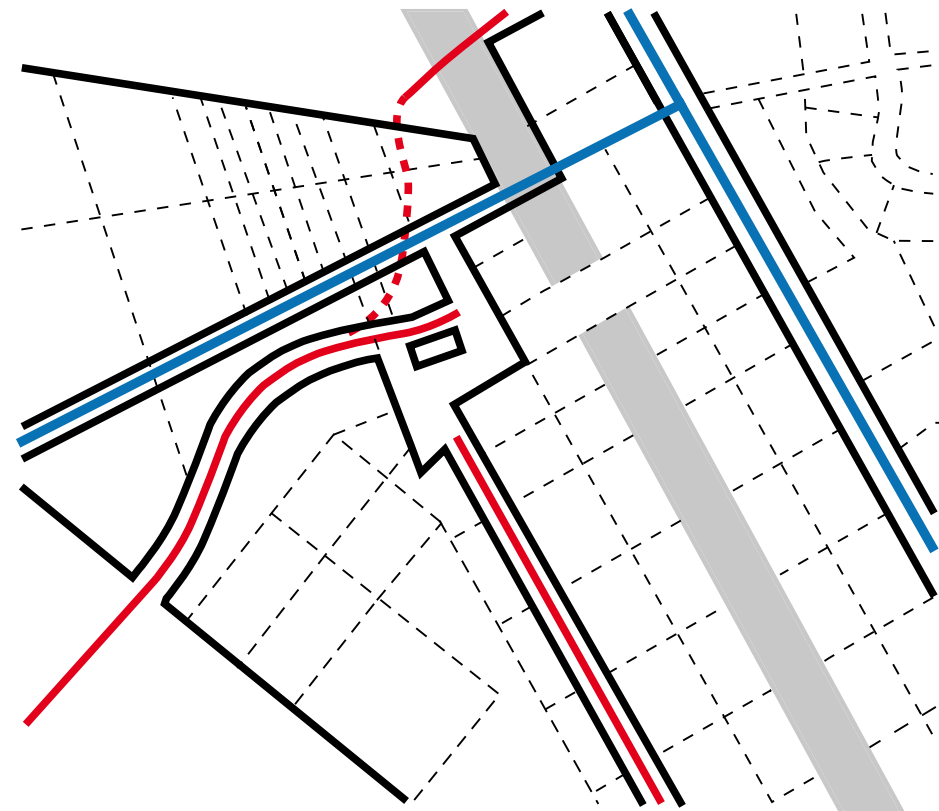
In de loop der tijd hebben allerlei ontwikkelingen het regelmatige patroon van het Stationsgebied West doorbroken. Stedenbouwkundige richtingen zijn bovendien niet altijd consequent gevolgd, waardoor bijvoorbeeld de ligging van het TNT-gebouw aan de Croeselaan zich richt naar het stratenpatroon van Lombok. Door deze ontwikkelingen is de totale stedenbouwkundige compositie verdeeld en rommelig.



Huidige stedelijke structuur

#### 5. Toekomstige situatie

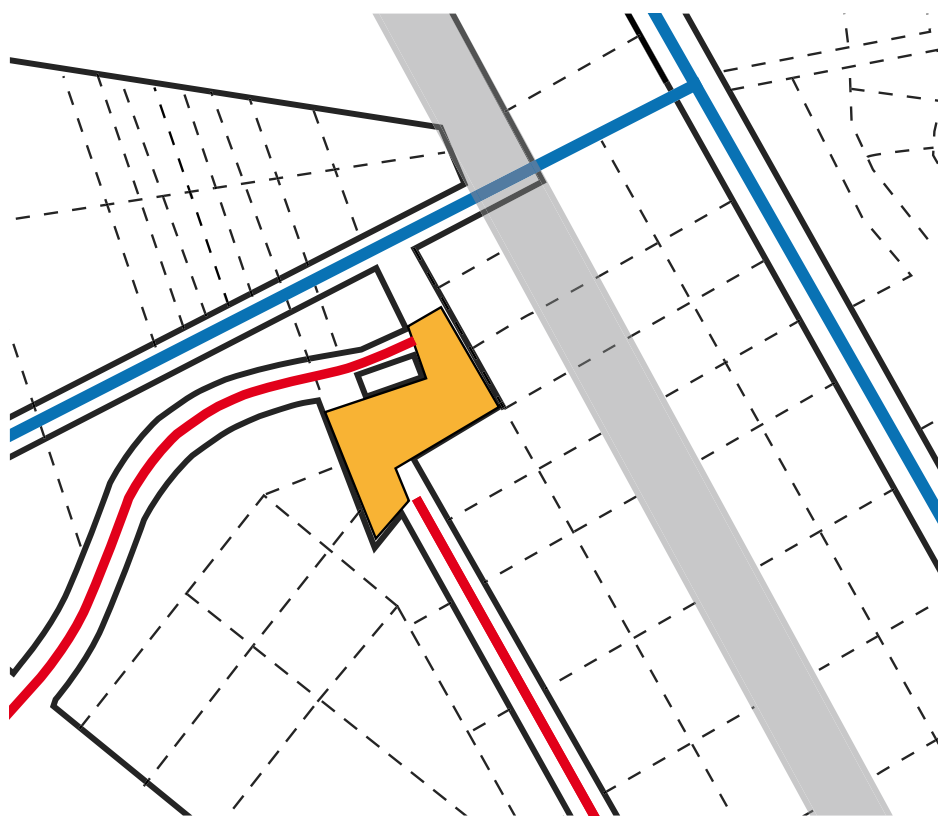
In het nieuwe Stationsgebied West is de Leidsche Rijn hersteld als 'natuurlijke barrière' tussen Lombok en het Stationsgebied. De Stadscorridor en de Centruboulevard zijn de hoofdassen van het Stationsgebied. De Graadt van Roggenweg en de Croeselaan ontsluiten het gebied aan weerszijden voor het autoverkeer, maar zijn ook belangrijke verbindingen voor langzaam verkeer. De Graadt van Roggenweg is bovendien voor het autoverkeer een belangrijke ontsluitingsroute naar de oude binnenstad.



Toekomstige stedelijke structuur

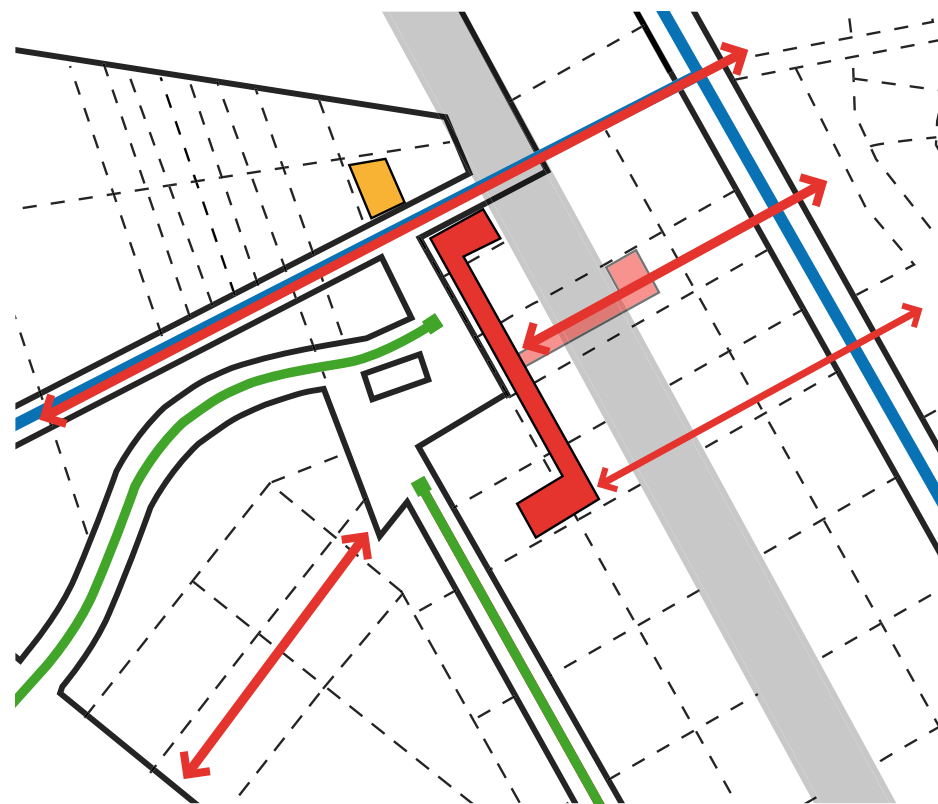
In Lombok en het gebied tussen Croeselaan/Jaarbeursplein en de Catharijnesingel worden de historische patronen hersteld. Het gebied tussen de Graadt van Roggenweg en de Leidsche Rijn sluit aan op het patroon van Lombok, terwijl het Jaarbeursterrein grotendeels een patroon blijft volgen dat evenwijdig loopt aan het Merwedekanaal. Het bestaande kantoorgebouw, het nieuwe hotel en casino en de Graadt van Roggenweg zijn bepalend voor de noordoostelijke begrenzing van het Jaarbeursterrein.

Boven de huidige Mineurslaan komt tot slot een verhoogd maaiveld, waar de hoofdingangen van de omliggende gebouwen op aansluiten: het Forum. Op het nieuwe Jaarbeursplein komen de structuren van Lombok, het plan Moreelse en het Jaarbeursterrein samen. Het plein vormt daarmee een soort sluitsteen van het gebied.

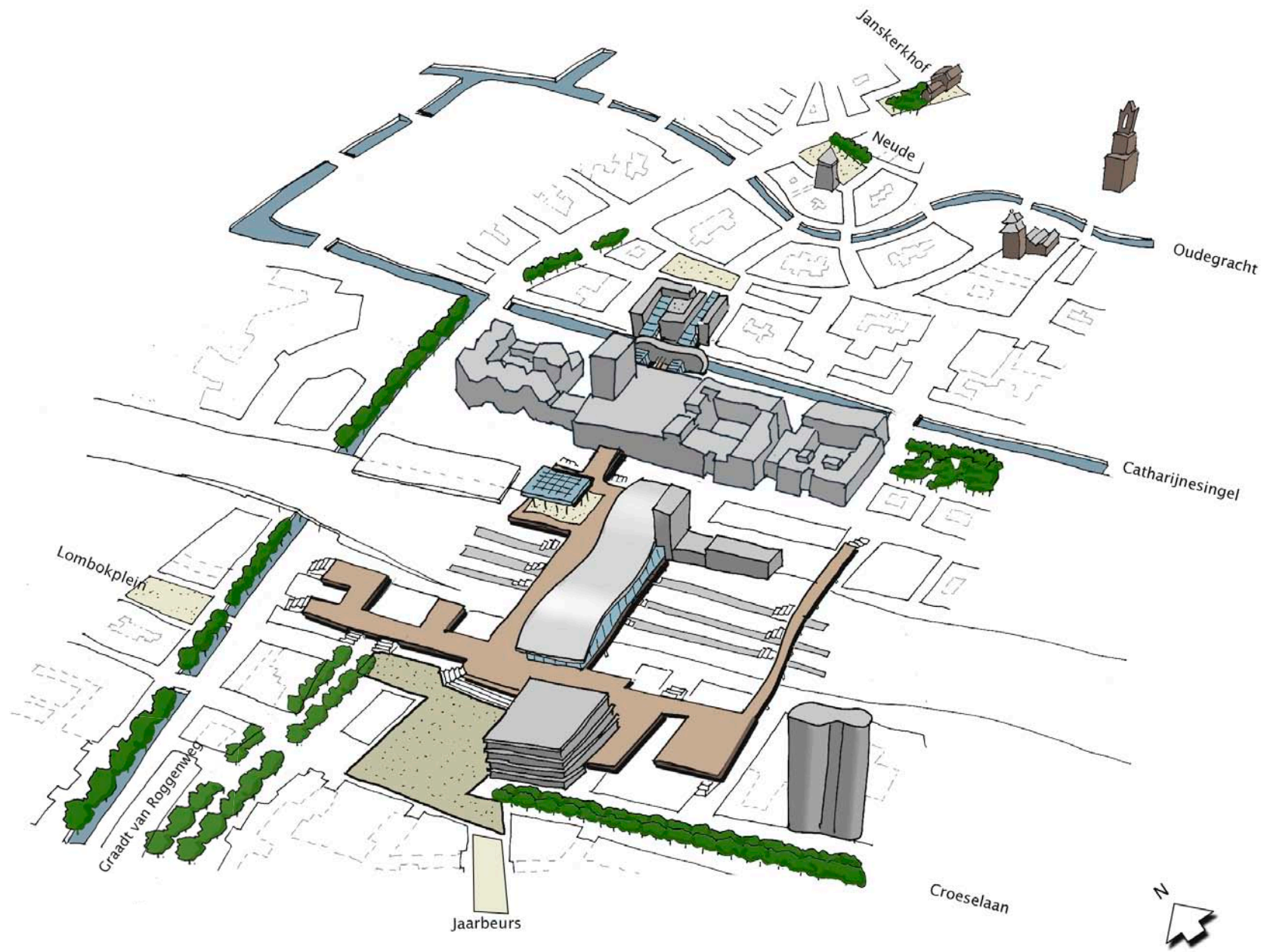


Ligging van plein in nieuwe structuur

Zonder verdere ingrepen zou het plein echter niet overeenkomen met de wens uit het Masterplan om publieke ruimtes niet te groot te maken en een goede verhouding te creëren tussen verkeers- en verblijfsruimtes, met duidelijke ruimtelijke begrenzingen en overgangen. Daarom is een nieuw gebouw opgenomen als scheiding tussen de verlengde Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein. Zo ontstaat een Z-vormig, autovrij plein, waarvan de omvang zich goed verhoudt tot de omliggende bebouwing en dat groot genoeg is om ruimte te bieden aan forse evenementen (podiumfunctie). Het plein is onderdeel van een van de hoofdassen van het Stationsgebied (de Centrumboulevard) en takt aan alle zijden aan op het raster van de omliggende deelgebieden.



Ligging van overige structuren



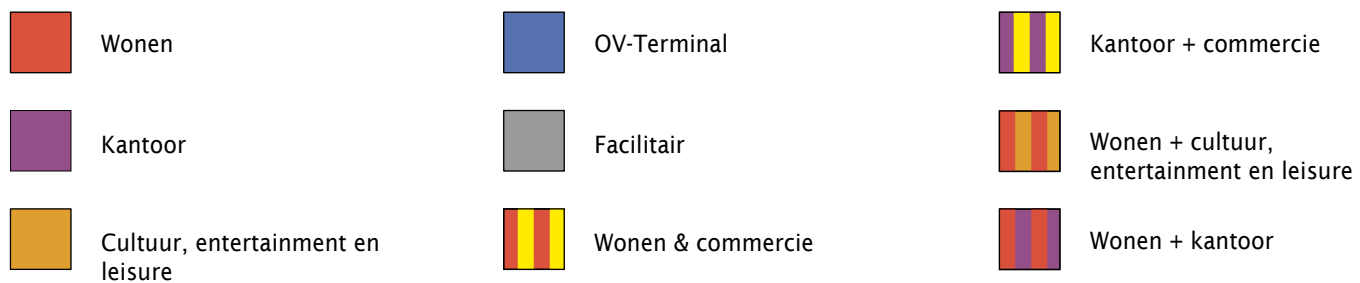


- |   |                     |   |                           |
|---|---------------------|---|---------------------------|
|  | Nieuwe bebouwing    |  | Mogelijk nieuwe bebouwing |
|  | Bestaande bebouwing |   |                           |

Bestaande bebouwing en indicatie nieuwe ontwikkelingen d.d. 2009



Typering van de verschillende soorten van gebruik in het toekomstige Stationsgebied West.



Indicatief programma d.d. 2009

# 4

## 4. Randvoorwaarden

Als vervolg op het functionele ontwerp wordt voor de inrichting van de openbare ruimte in het Stationsgebied West per deelgebied een ontwerp gemaakt. Dit hoofdstuk bevat de randvoorwaarden waaraan die ontwerpen moeten voldoen. De randvoorwaarden zijn ondergebracht in negen categorieën, die de basis vormen voor de indeling van dit hoofdstuk. Elke categorie begint met een beschrijving van en een toelichting op de randvoorwaarden. In de tekst een verwijzing opgenomen naar de randvoorwaarden in de vorm van het paragraafnummer + het nummer van de randvoorwaarde (bijvoorbeeld 4.1.1a is randvoorwaarde 1a van paragraaf 4.1). Op het eind van elke paragraaf staat een lijst met de bijbehorende randvoorwaarden.

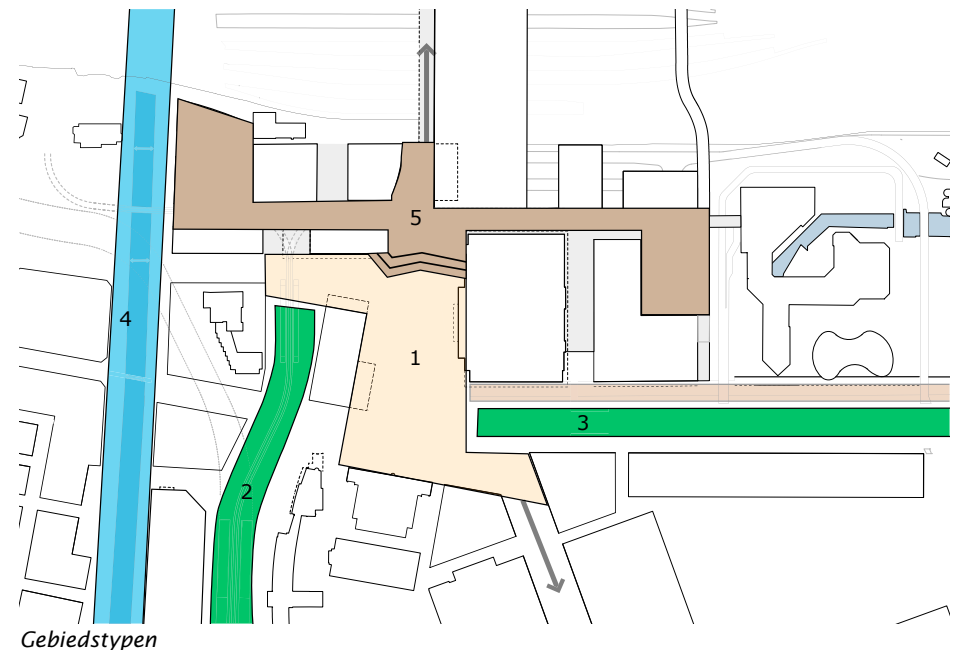
Daar waar materialen worden omschreven dan wel afgebeeld aan de hand van 'merken', gaat het slechts om een voorbeeld. Materialen van andere leveranciers die gelijkwaardig zijn, kunnen ook worden toegepast.

## 4.1 Ruimtelijke randvoorwaarden en structuren

### Ruimtelijke randvoorwaarden

Voor een aantal gebiedsdelen gelden gezamenlijke randvoorwaarden op ruimtelijk gebied. De gebiedsdelen komen overeen met de indeling van structurerende elementen uit het vorige hoofdstuk. Daarnaast zijn ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen voor een aantal kleinere wegen in het gebied.

1. Jaarbeursplein
2. Graadt van Roggenweg
3. Croeselaan
4. Stadscorridor / Leidsche Rijn
5. Expeditiestraat (met er boven het Forum)



Gebiedstypen



## Jaarbeursplein

Het Jaarbeursplein moet obstakelvrij zijn. (4.1.1a)

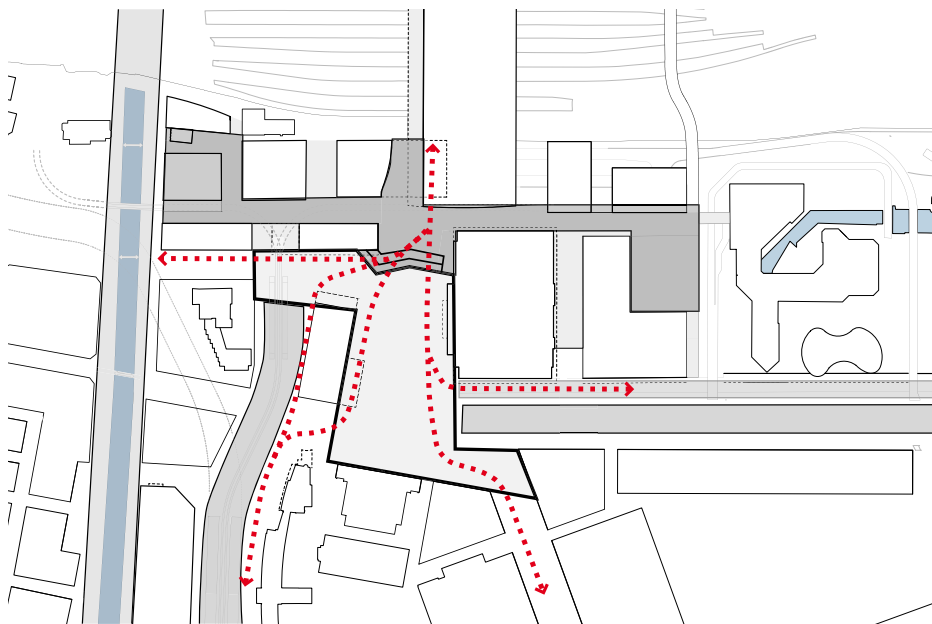
Binnen het Stationsgebied West neemt het Jaarbeursplein een centrale positie in. Op het plein komen voetgangers- en fietsstromen uit alle richtingen samen. Daarom moet het vrij blijven van gemotoriseerd verkeer en wordt de inrichting afgestemd op de voetgangers, zodat het plein uitnodigt tot verblijf.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

De inrichting van het plein krijgt een open en flexibel karakter, zodat het plein geschikt is voor de huisvesting van diverse evenementen.

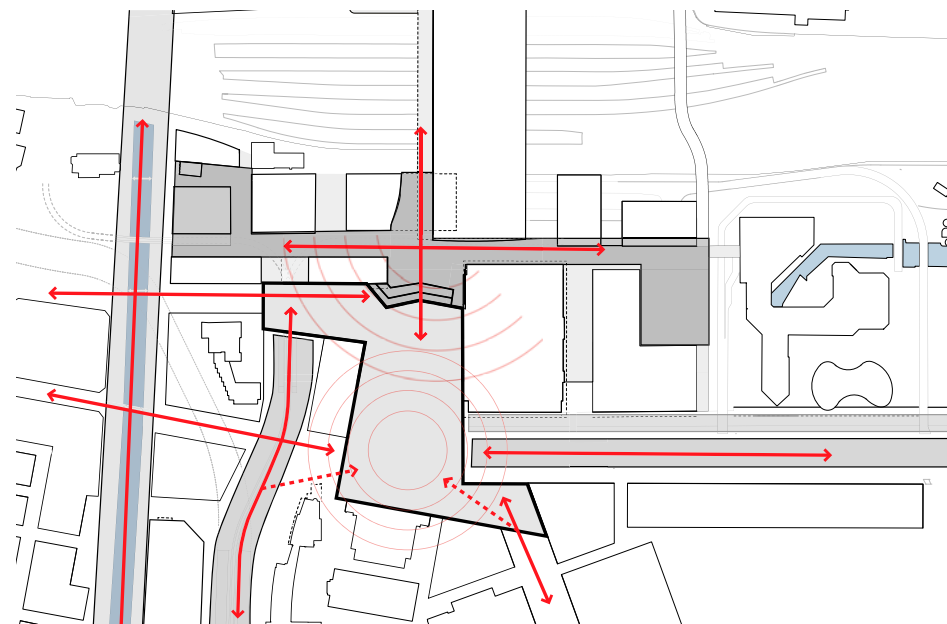
Het Jaarbeursplein moet als oriëntatiepunt vanuit de omgeving goed zichtbaar en vindbaar zijn. (4.1.1b)

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

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



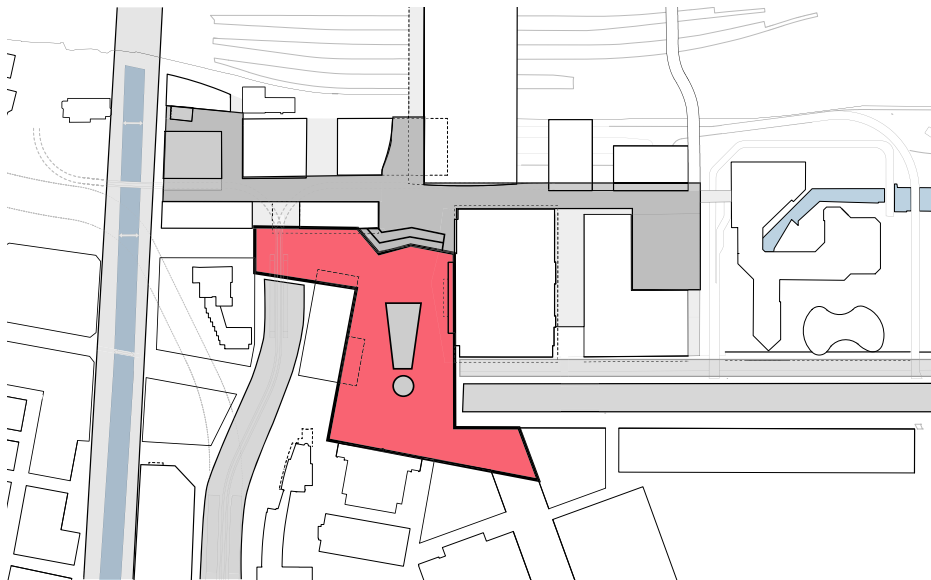
Looproutes in relatie tot obstakelvrije Jaarbeursplein



Zichtlijnen in relatie tot routes van en naar Jaarbeursplein

Het Jaarbeursplein moet een duidelijke identiteit krijgen. (4.1.1c)

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

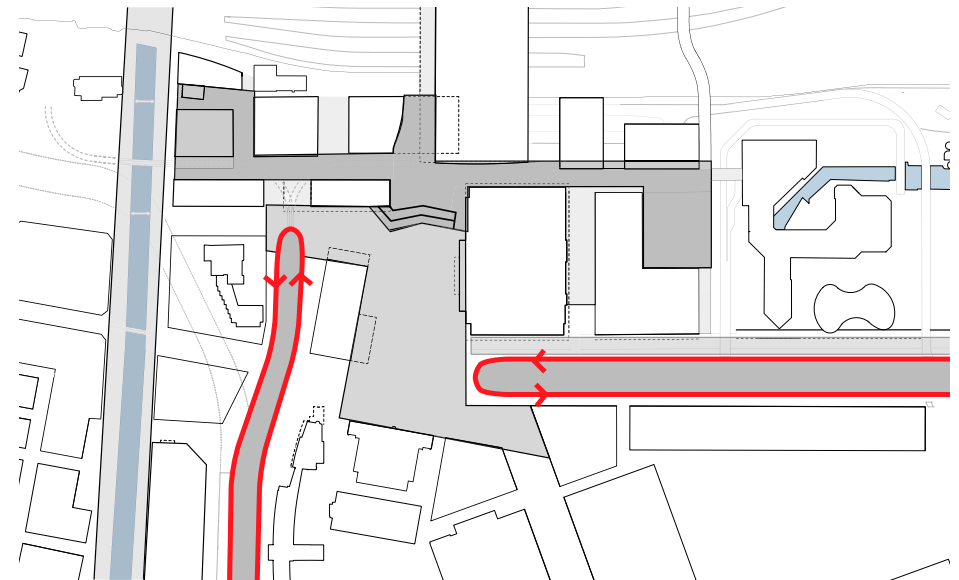


*Jaarbeursplein moet een duidelijke identiteit krijgen*

**Croeselaan en Graadt van Roggenweg**

De Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg hebben als bestemming het Jaarbeursplein. (4.1.1d)

De Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg hebben een belangrijke functie voor het halen en brengen van reizigers (taxizone, kiss-and-ride) met bestemming Jaarbeursplein of OV-Terminal (en verder). De Croeselaan landt aan op het autovrije Jaarbeursplein en heeft daar haar eindpunt. De Verlengde Graadt van Roggenweg krijgt zijn eindpunten ter hoogte van de Jaarbeurspleinstraat. Beide eindpunten moeten ook duidelijk als zodanig worden vormgegeven, met daarin ruimte voor taxistandplaatsen en een kiss-and-ride-zone.



*Croeselaan en Graadt van Roggenweg*

De kop van de Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg hebben een duidelijke relatie met respectievelijk de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg. (4.1.1e)

De huidige Croeselaan en de Graadt van Roggenweg zijn brede straten met een groen karakter, respectievelijk met een middenberm en met bomen langs het wegprofiel. Dat karakter moet zichtbaar zijn in respectievelijk de nieuw ingerichte Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg. De boomstructuur, het principe van de middenberm en deels de materialisering worden doorgezet tot aan het punt waar de wegen eindigen, zodat continuïteit ontstaat in de profielen binnen en buiten het plangebied.

Er moet een goede verhouding ontstaan tussen verkeers- en verblijfsruimte. (4.1.1f)

Op de Croeselaan en de (Verlengde) Graadt van Roggenweg worden de belangrijkste verkeersstromen gescheiden afgehandeld (gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers). In het profiel van beide wegen moet hiervoor een duidelijke, hiërarchische indeling komen.

In het plangebied is aan de oostzijde van de Croeselaan een esplanade opgenomen tussen de weg en de bebouwing. De esplanade moet een mooi vormgegeven openbare ruimte zijn die een representatieve entree biedt aan de omliggende bebouwing en zich kenmerkt door een eenduidige materialisering.

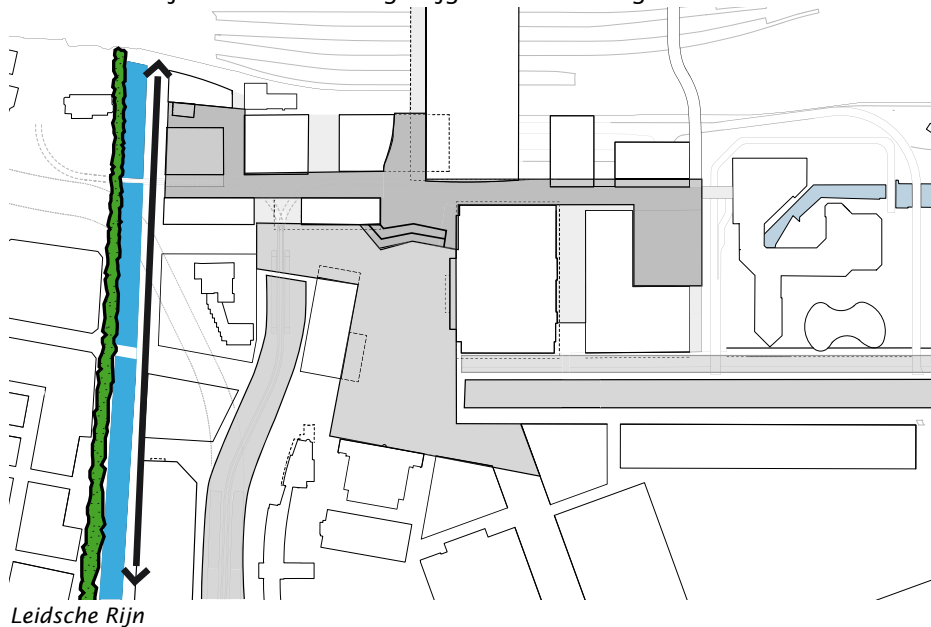
### Stadscorridor (Leidsche Rijn)

Er is continuïteit in het karakter van de openbare ruimte langs de Leidsche Rijn. (4.1.1g)

De Stadscorridor loopt langs de Leidsche Rijn en vormt de belangrijkste fietsverbinding tussen het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn en het centrum van Utrecht. Het moet een verbinding worden met een groen karakter en een dominante bomenstructuur. Daarnaast moet de ligging van de Stadscorridor langs het water goed worden benut. Door te kiezen voor een kenmerkende materialisering moet de Stadscorridor over het gehele traject een herkenbaar profiel krijgen, dat aansluit op de schaal van de omliggende bebouwing (small tot medium).

De inrichting van de Stadscorridor moet de verbindende functie voor fietsverkeer ondersteunen. (4.1.1h)

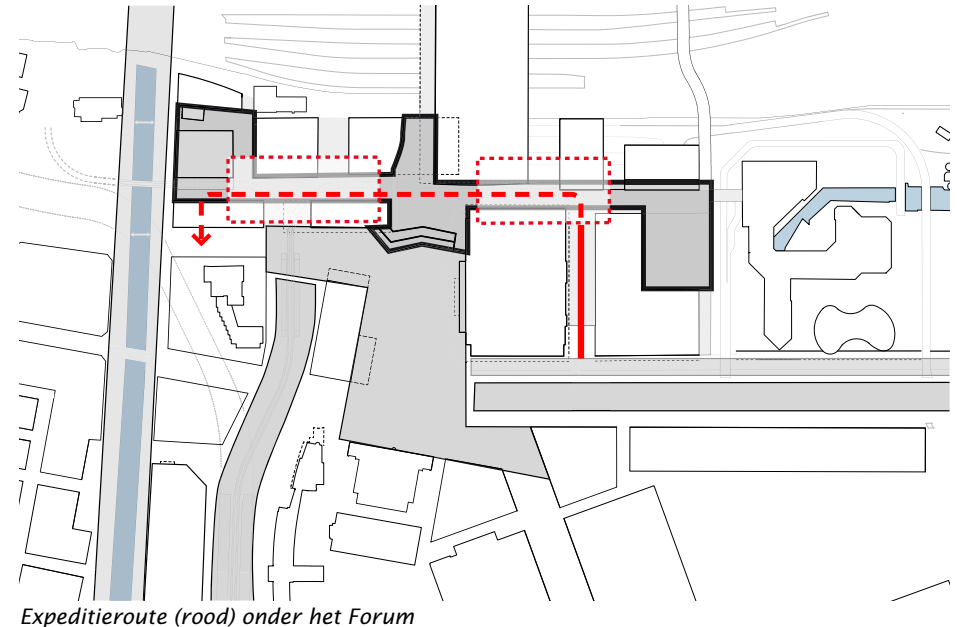
De Stadscorridor wordt een hoofdfietsverbinding, die weinig hinder moet ondervinden van het overige verkeer. Dat betekent onder meer dat fietsers prioriteit hebben boven het kruisende gemotoriseerd verkeer en dat de vormgeving van de Stadscorridor ook prioriteit heeft over de vormgeving van kruisende paden en wegen. Ter ondersteuning van de functie van hoofdfietsverbinding moet de Stadscorridor (inclusief Van Sijpesteijntunnel) een 'vriendelijke' materialisering krijgen met een hoge kwaliteit.



### Expeditiestraat

De expeditiestraat onder het Forum krijgt licht en lucht via het bovenliggende Forum-niveau. (4.1.1i)

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



### Verbindingsstraten

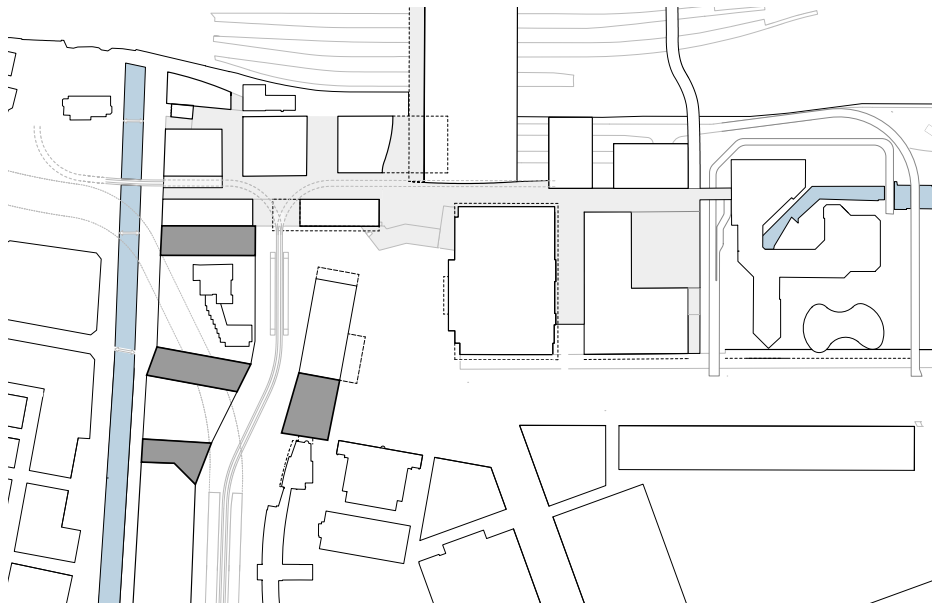
Tussen de Leidsche Rijn en de (Verlengde) Graadt van Roggenweg ligt een aantal kleinere straten met voornamelijk de functie van lokale ontsluitingsweg met parkeren op straat. Het gaat om de Leidschepoortstraat, de Verlengde Damstraat en de Jaarbeurspleinstraat. Het betreft stadsstraten waaraan bebouwing ligt met de schaalniveaus Medium en Large. De entrees van gebouwen zijn gelegen aan de openbare ruimte.

De verbindingsstraten zijn vormgegeven als lokale ontsluitingswegen met voorzieningen voor parkeren op straat. (4.1.1j)

De straten ontsluiten de parkeergarages onder de bouwblokken met een aansluiting op maaiveld. Daarnaast bieden ze beperkt ruimte voor parkeren op straat. De straten moeten worden gedimensioneerd op autoverkeer in één richting en langzaam verkeer in twee richtingen.

In de Verlengde Damstraat en de Jaarbeurspleinstraat worden vrij liggende fietspaden opgenomen. (4.1.1k)

De Verlengde Damstraat en de Jaarbeurspleinstraat ontsluiten het Jaarbeursplein en de OV-Terminal voor fietsverkeer van en naar de Stadscorridor. Vrij liggende fietspaden garanderen een veilige fietsroute. Dat sluit aan op de eis op van het Stationsgebied West een gebied te maken dat goed en veilig toegankelijk is voor langzaam verkeer.



De Verbindingsstraten

## Boomstructuren

In een hoogstedelijke, stenige omgeving als het Stationsgebied zijn bomen van cruciaal belang voor het behoud van de zogenaamde menselijke maat. Bomen zorgen voor een aangenaam klimaat. Bomenrijen begeleiden belangrijke structuren en versterken ruimtelijke verbindingen, zodat men zich kan oriënteren. Het groen in het Stationsgebied bestaat met name uit straatbomen van de eerste grootte. (4.1.2a) Bestaande gezonde bomen worden, waar mogelijk, ingepast in de nieuwe inrichting. Indien bestaande bomen toch moeten worden verwijderd, moet worden onderzocht of verplanten van deze bomen een verstandige keuze is. (4.1.2b)

Belangrijke boomstructuren in het stedelijke weefsel worden gevormd door de grotere toegangswegen als de Croeselaan, de Van Zijstweg, de Graadt van Roggenweg en de Vleutenseweg. Deze ruim opgezette wegen worden beplant met laanbomen en waar mogelijk voorzien van een robuuste groenstructuur. (4.1.2c) In de Croeselaan is dit, vanwege de brede middenberm, goed te realiseren. Langs de hele Graadt van Roggenweg wordt een laanbeplanting opgenomen in het profiel. (4.1.1d) De boomstructuren van de Vleutenseweg, de Kanaalstraat en langs de Leidsche Rijn worden doorgezet tot aan de sporenbundel. (4.1.2e) Dit is van belang om de verbinding tussen oost en west te versterken. In de Jaarbeurspleinstraat en de Verlengde Damstraat worden boomstructuren toegevoegd. (4.1.2f) Daardoor worden het Jaarbeursplein en de Centrumboulevard ruimtelijk verbonden met de Leidsche Rijn en de fietsroute worden begeleid met boombeplanting.

De boomstructuren aan de Westzijde van het Jaarbeursplein zorgen niet alleen voor geleiding van zuid naar noord maar ook voor een ruimtelijk kader van het plein. (4.1.2g) Op het Jaarbeursplein worden op strategische plekken grote volwassen bomen geplant, de ondergrondse parkeergarage dient daar rekening mee te houden. (4.1.2h) In de Leidschepoortstraat en op het voorterrein van het Hojel complex wordt een losse boombeplanting toegepast. (4.1.2i)

De definitieve plaatsing, soortkeuze en grootte van bomen wordt gemaakt in de ontwerpfase. Vanwege de continuïteit van bestaande profielen kan echter al gezegd worden dat voor de Croeselaan en de Vleutenseweg de voorkeur wordt gegeven aan lindebomen.



*Boomstructuur als voorplint bebouwing*



*Bomen opgenomen in perron tram*



*Laantje in voetgangersgebied*



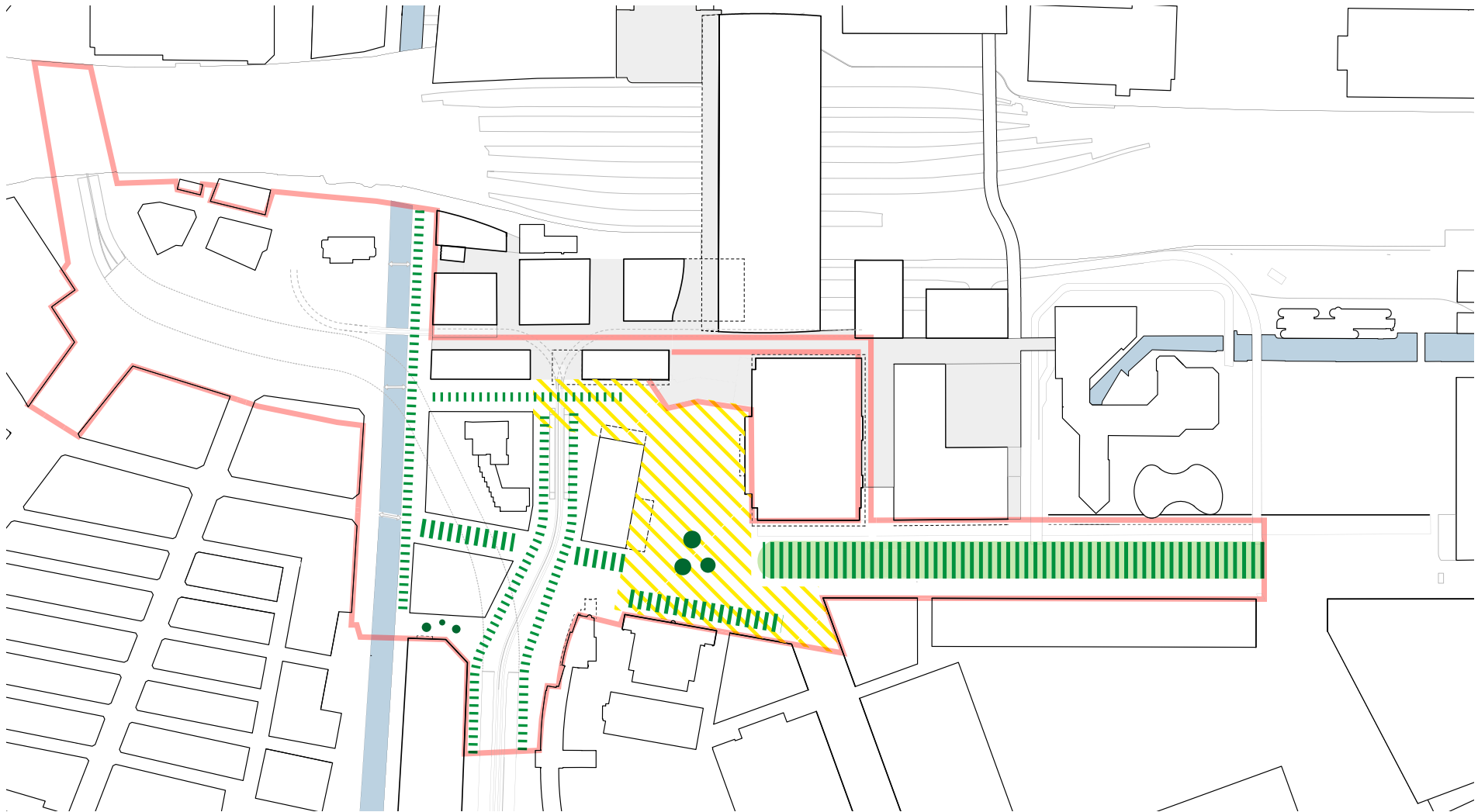
*Boomstructuren in lange lijnen*



*Laanbeplanting langs grote wegen*



*Bomenlaan als begeleiding looproute*



Robuuste boomstructuur



Laanbeplanting



Incidentele plaatsing bomen



Los geplaatste bomen



Gras



Plangrens

## Waterstructuren

De Leidsche Rijn wordt, zoals in het Masterplan Stationsgebied is vastgelegd, weer verbonden met de Catharijnesingel en bevaarbaar. Het oude netwerk van waterwegen wordt hersteld en een rondje Singel of een rondje via het Merwedekanaal behoort weer tot de mogelijkheden. Dit levert niet alleen een nieuw gebruik van waterwegen in Utrecht op, maar geeft ook een nieuwe kans voor ontwikkelingen in oude industriegebieden aan het Merwedekanaal en bijvoorbeeld de Vaartsche Rijn. De Leidsche Rijn verbindt oost en west, niet alleen door middel van het water, maar ook met de kaden en oevers, routes en groen. De Leidseweg is bijvoorbeeld de belangrijkste fietsverbinding van de stad naar het stadsdeel Leidsche Rijn.

Een andere waterstructuur in het plangebied is de Kruisvaart, tussen de Vaartsche Rijn en de Leidsche Rijn. Het open water van de Kruisvaart houdt op ter hoogte van het Knoopkazerneterrein. Een duiker verbindt in de huidige situatie beide waterstructuren en die situatie wordt gehandhaafd.

De bruggen over de Leidsche Rijn zorgen voor een bijzondere beleving van het water. In het plangebied zijn vijf nieuwe bruggen opgenomen:

- een viaduct in de HOV-baan over de Leidsche Rijn;
- een HOV-brug over de Kruisvaart ter plekke van het Rabobankcomplex;
- een brug voor voetgangers dichtbij de Van Sijpesteijntunnel ter hoogte van het stijgpunt naar het +1 niveau van het Forum Noord;
- een brug voor voetgangers en fietsers gekoppeld aan het Lombokplein;
- een brug bij de Damstraat voor alle verkeer.

Voor nieuwe bruggen geldt dat een zekere terughoudendheid in vormgeving en kleurgebruik gewenst is. (4.1.3a) Vanzelfsprekend dienen de nieuwe bruggen functioneel, veilig en goed beheerbaar te zijn. (4.1.3b) De waterwegen worden bevaarbaar voor onder andere rondvaartboten. Dat brengt bepaalde eisen aan de doorvaarhoogte met zich mee. (4.1.3c)

Het Referentiekader Openbare Ruimte (2005) stelt dat bruggen bij uitstek elementen in de openbare ruimte zijn die de herkenbaarheid vergroten. Het is daarom wenselijk dat de bruggen over de Leidsche Rijn een eigen gezicht krijgen. Typierend voor de bestaande bruggen langs de Leidsche Rijn ter hoogte van Lombok zijn de historische ophaalbruggen. Binnen het plangebied wordt daarom gedacht aan een familie van (hedendaagse) ophaalbruggen voor de Leidsche Rijn. Er moet gezocht worden (ondanks de verschillende verkeersklassen) naar een herkenbare 'Leidsche Rijnbrug'. De vormgeving en materialisering van de verschillende bruggen zijn over de hele lengte van de Leidsche Rijn, dus ook bij

het Smakkelaarsveld verwant. (4.1.3d) De randvoorwaarden en richtlijnen voor de vormgeving van de bruggen zullen in de bruggenvisie Leidsche Rijn worden bepaald.

De brug voor voetgangers direct ten oosten van het HOV-viaduct moet nader worden uitgewerkt. In verband met maaiveldverlagingen ter plekke van de Van Sijpesteijnkade, de bereikbaarheid voor brandweer en hulpdiensten en de te waarborgen doorvaarhoogte, moet worden gekeken waar en hoe deze brug te realiseren is.

In de openbare ruimte komen zo min mogelijk constructieve elementen. (4.1.3e) Voor het HOV/tram-viaduct betekent dit dat beide landhoofden achter de gevellijn van de gebouwen moeten worden opgelost. Eventueel worden twee steunpunten ingepast op het maaiveld. Deze steunpunten staan in het verlengde van de bomenrij aan weerszijde van het water. Het viaduct wordt voorzien van een visuele geleiding, bijvoorbeeld in de vorm van een leuning.

De locatie van de langzaam-verkeersbrug voor voetgangers en fietsers dient nader te worden bepaald in relatie tot de routes voor voetgangers en fietsers van het Lombokplein naar het fietspad langs de Leidseweg. De overfietsbaarheid, de toegankelijkheid voor invaliden, de benodigde doorvaarhoogte en de aansluitingen op het maaiveldhoogten van de kaden spelen hierbij een belangrijke rol.

De brug in het verlengde van de Damstraat wordt als éénrichtingbrug uitgevoerd. (4.1.3f) Vanuit de Verlengde Graadt van Roggenweg kan in één richting via de Damstraat naar de Kanaalstraat/Vleutenseweg worden gereden.

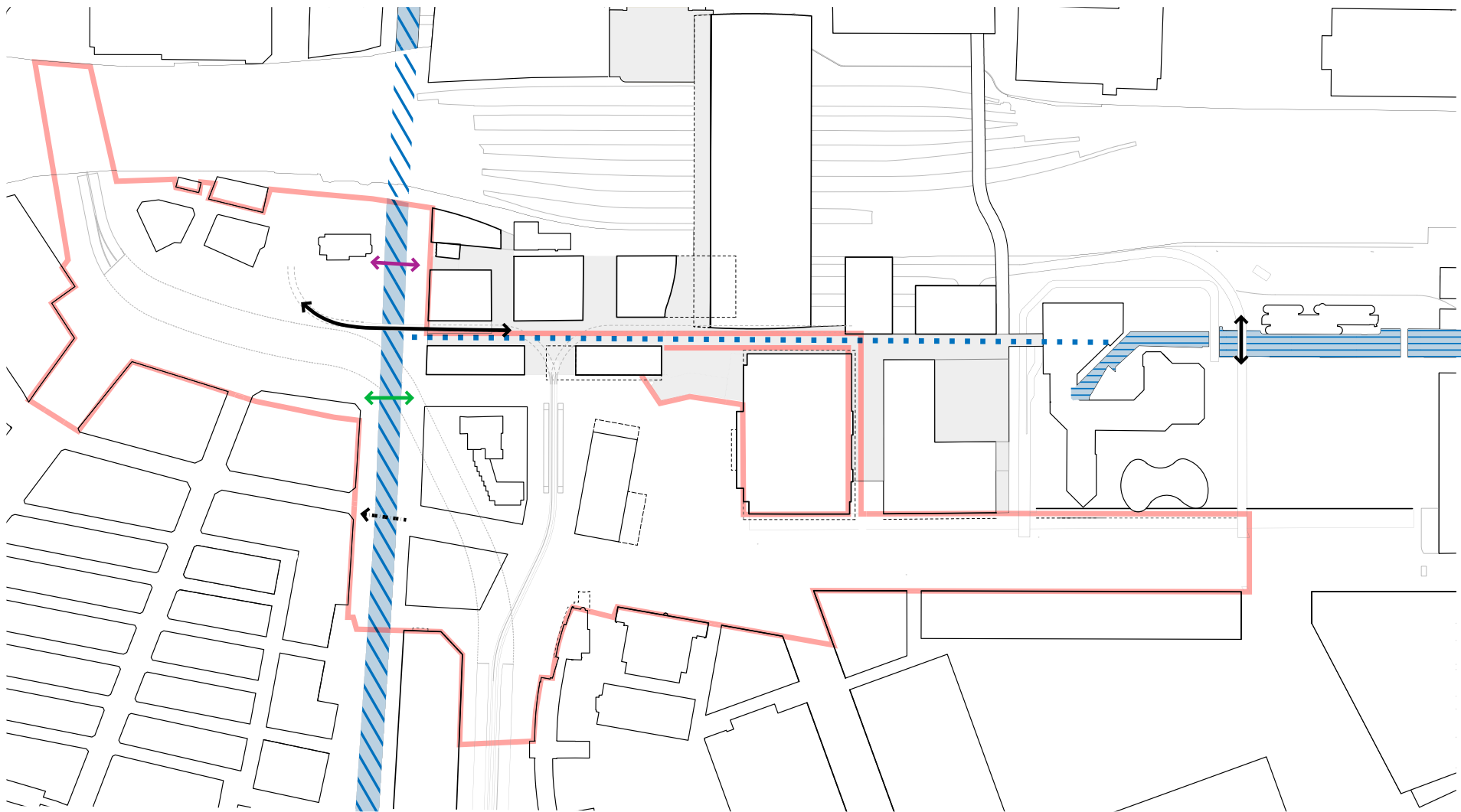










Bestaande Pieterszoon Coen ophaalbrug



Bestaande Abel Tasman ophaalbrug





- |   |  |  |   |
|---|--|--|---|
|  Leidsche Rijn |  Spuikoker Kruisvaart - Leidse Rijn |  Auto/fiets/voetgangersbrug |  Voetgangersbrug |
|  Kruisvaart    |  brug/viaduct HOV/ trambaan         |  Fiets/voetgangersbrug      |  Plangrens       |

Waterstructuren Stationsgebied West

## Verharding

In het Referentiekader Openbare Ruimte wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de kern Stationsgebied en de gebieden eromheen. Gebieden die buiten de plangrens van het Stationsgebied West vallen, vallen binnen het gebied dat oude buurten wordt genoemd. In de legenda worden deze gebieden aangegeven met verharding oude buurten.

In het Stationsgebied worden twee soorten verhardingprincipes toegepast. Het eerste kent een basis van gebakken klinkers in combinatie met banden van natuursteen. Daarnaast worden plaatselijk accenten met natuursteenverharding toegepast. Deze klinkerverharding wordt toegepast op de trottoirs, rijwegen, parkeervakken en fietspaden. (4.1.4a) Verschillen tussen de functies worden subtiel aangegeven door het gebruik van verschillende formaten en verbanden. (4.1.4b)

Het tweede principe gebruikt als basismateriaal natuursteen. De Centruboulevard, het Jaarbeursplein, de esplanade van de Croeselaan en het Forum krijgen een basis van natuursteen. (4.1.4c) Dit voorstel moet nog worden uitgewerkt in overleg met de private partners.

De hoofdwegen als rijbaan van de Croeselaan, de Graadt van Roggenweg en de expeditiestraat onder het Forum worden uitgevoerd in zwart asfalt. (4.1.4d)

De banden die de overgangen aangeven tussen verschillende materialen en verschillende soorten gebruik zijn in het hele Stationsgebied van natuursteen. (4.1.4e)

Binnen het plangebied vindt er op verschillende prominente plekken een overgang plaats van overwegend natuursteenverharding ter plaatse van de Centruboulevard naar verharding van overwegend klinkers in de omgeving. Het vormgeven van deze overgangen is een belangrijk ontwerpthema.



*Basis van gebakken klinkers*



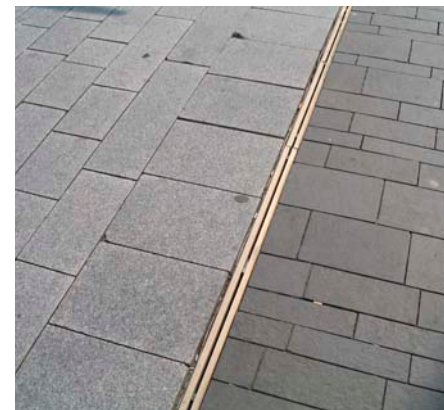
*Verbijzondering met natuursteen*



*Natuursteen*



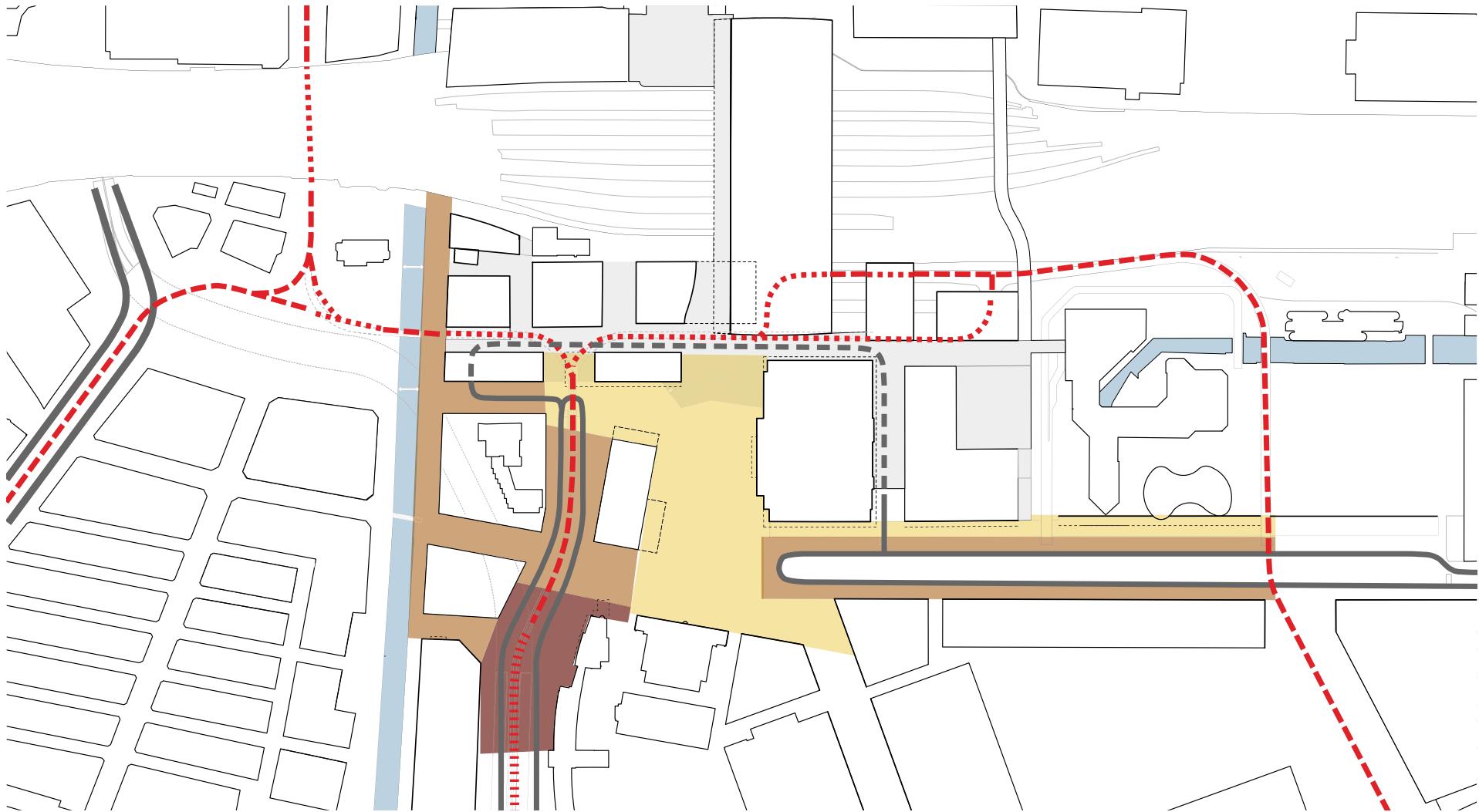
*Combinatie van klinkers en natuursteen*



*Natuursteen in verschillende formaten*



*Natuursteen*



Asfalt rijbaan



Asfalt rijbaan onder maaiveld



Standaard kern stationsgebied  
(klinkers)



HOV, HOV/ trambaan



Uniek stationsgebied  
(natuursteen)



Verharding oude buurten

## Verlichting

De verlichtingskeuze betreft zowel de mast en het armatuur als de lichtbron. De basis hiervoor vormt het Referentiekader Openbare Ruimte. Op de ontsluitingswegen en HOV-routes is een hogere lichtopbrengst essentieel en een minder goede kleurweergave acceptabel. In de overige gebieden daarentegen is een zachter lichtniveau wenselijk en een goede kleurweergave van groot belang.

Voor de Kern van het Stationsgebied wordt een nieuwe, eenduidige verlichting voorgesteld. (4.1.5a) Hier wordt gedacht aan een rechte lichtkolom in de kleur antracietgrijs (RAL7016) met een lichtarmatuur van Selux, de Discera, uitgevoerd in dezelfde coating.

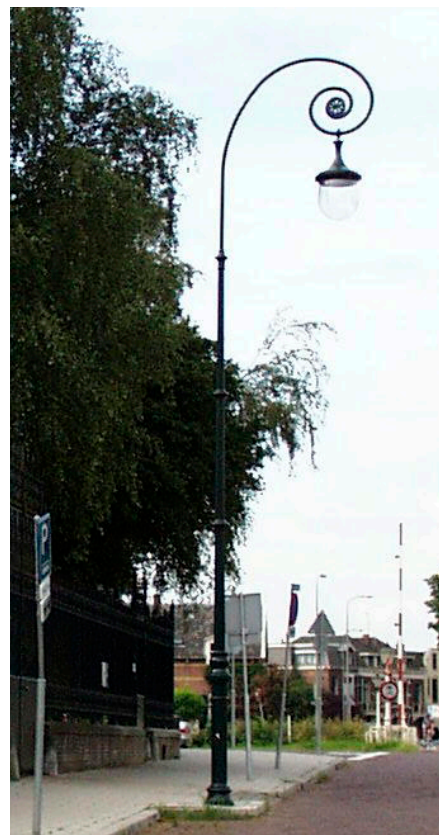
Langs de HOV-baan die langs het Rabobankgebouw loopt, wordt dezelfde lichtmast toegepast als langs HOV-baan over de Van Zijstweg. (4.1.5b) Hoogstwaarschijnlijk is dat de zogenaamde Leidsche Rijn-mast. De overgang van het gebruik van de Singelmast naar de Stationsgebiedmast is de plek waar het vrijliggend fietspad op de Leidseweg begint. (4.1.5c) Onderzocht moet worden waar de overgang is van de 'Standaard verlichting stationsgebied' naar de reguliere masten langs de Graadt van Roggenweg. Dit zal in ieder geval plaats vinden in het 'Overgangsgebied'. Het op subtiele wijze aanlichten van bijvoorbeeld bijzondere gebouwen, bruggen, sculpturen of bomen draagt bij aan de kwaliteit en herkenbaarheid van de openbare ruimte. Het Stationsgebied leent zich voor bijzondere vormen van verlichting. (4.1.5d) Het hoger gelegen stationsplateau heeft een directe koppeling met het Jaarbeursplein, waardoor dit op een bijzondere manier wordt beleefd. Dit zicht van boven zou aanleiding kunnen zijn voor een bijzonder lichtconcept. Voor het tramtracé geldt dat een koppeling van een lichtmast met de ophanging van tramdraden het onderzoeken waard is.



*Bijzondere verlichting esplanade*



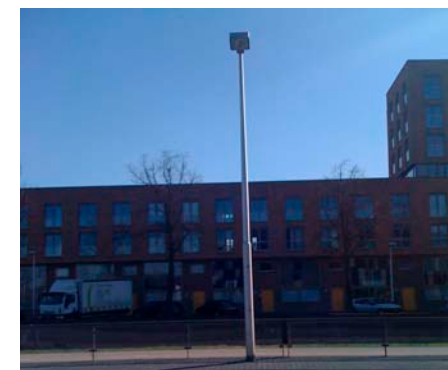
*Opvallende lichtmasten op het Jaarbeursplein*



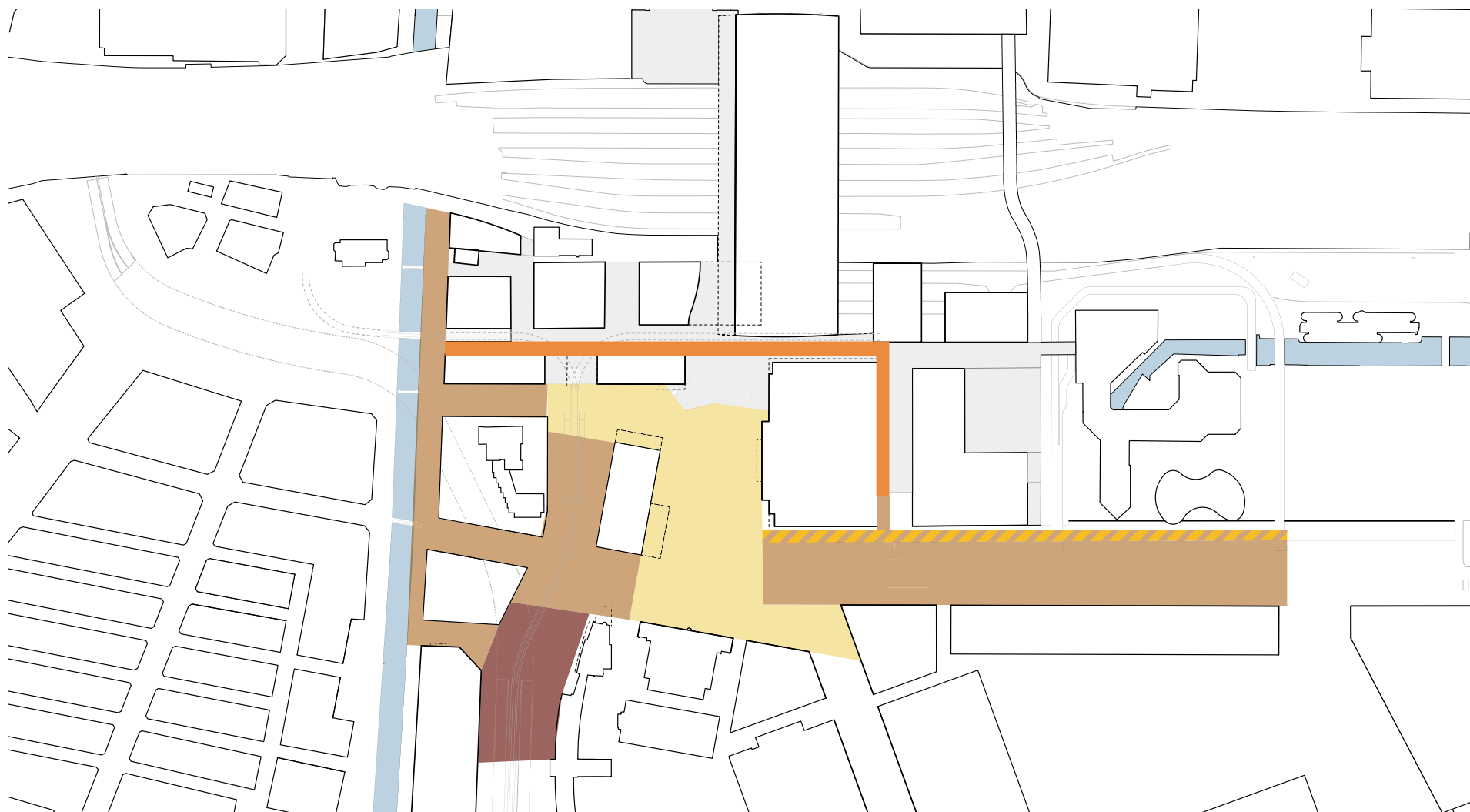
*Singelmast langs smalle gedeelte kade Leidsche Rijn*








*Armatuur Discera van Selux als basis Stationsgebied*



*Mast Leidsche Rijn langs Graadt van Roggenweg*



- |   |                                      |   |                         |   |                 |
|---|--------------------------------------|---|-------------------------|---|-----------------|
|  | Unieke pleinverlichting              |  | Verlichting esplanade   |  | Overgangsgebied |
|  | Standaard verlichting station gebied |  | Verlichting Mineurslaan |   |                 |

## Meubilair

In het Referentiekader Openbare Ruimte is voor de Kern van het Stationsgebied een eigen standaardbank gekozen, de Koro-bank. Op de pleinen, maar bijvoorbeeld ook op de esplanade van de Croeselaan, worden unieke zitobjecten gekozen of ontworpen. (4.1.6a)

De enorme hoeveelheid fietsen die een plek moet krijgen rondom de nieuwe OV-Terminal, wordt in gebouwde voorzieningen opgelost. Het gaat er om de openbare ruimte zoveel mogelijk vrij te houden van geparkeerde fietsen. Voldoende, goed bereikbare, veilige en comfortabele inpandige stallingsplaatsen en een gericht handhavingsbeleid in de fietsenstallingsvrije openbare ruimte zijn voor het slagen essentieel. Voor het stallen van fietsen op maaiveldniveau wordt uitgegaan van één standaard type: het zogenaamde nietje, in RVS uitvoering met een dwarsbeugel. (4.1.6b) Op strategische plekken, zoals de entrees van gebouwen, worden fietsnietjes geplaatst. (4.1.6c) Op het Jaarbeursplein en ter plekke van de OV halte in de Verlengde Graadt van Roggenweg worden geen stallingsvoorzieningen getroffen. (4.1.6d)

Waar mogelijk wordt de toegankelijkheid niet gereguleerd met nadrukkelijk aanwezige anti-parkeervoorzieningen zoals paaltjes, maar met fysieke hindernissen die geïntegreerd zijn in het ontwerp, zoals verhoogde banden of traptreden. (4.1.6e) Voor het hele Stationsgebied is de antracietgrijze Utrechter de standaard afzetpaal. (4.1.6f) Waar nodig, bijvoorbeeld vanwege venstertijden, worden verwijderbare of verzinkbare antiparkeervoorzieningen geplaatst, passend bij het bovengenoemde standaardtype.

Wat betreft de boomspiegels wordt langs bijzondere lijnen en eventueel andere intensief gebruikte loopgebieden, een boomrooster toegepast. Hiervoor is een sober gietijzeren boomrooster in vierkante (Dommel) en ronde (Liede) uitvoering uitgekozen. Indien daar in het ontwerp een aanleiding voor is kunnen unieke boomspiegels kunnen worden toegepast. (4.1.6g)

Voor het Stationsgebied is in het Referentiekader Openbare Ruimte één standaard afvalbak gekozen, in verschillende uitvoeringen. Het betreft hier de Capitole in de kleur antracietgrijs (RAL7016), bevestigd aan een RVS beugel. Waar grote publieksstromen samenkomen, wordt de capaciteit vergroot door twee bakken ruggelings te bevestigen. Een goede oplossing voor een afvalbak met een grotere capaciteit, bijvoorbeeld een grotere bak of met ondergrondse opslag, moet nog worden uitgewerkt. (4.1.6h) Op specifieke plekken als het Jaarbeursplein, de esplanade Croeselaan, het Stationsplateau en het Lombokplein, zijn afwijkende of speciaal vormgegeven afvalbakken

op zijn plaats. (4.1.6i) Afvalvoorzieningen voor woningen zullen daar waar noodzakelijk worden opgelost met ondergrondse afvalbakken. (4.1.6j) Over het halte-meubilair en de ophanging van de tramdraden langs het tramtracé is momenteel nog niets bekend.



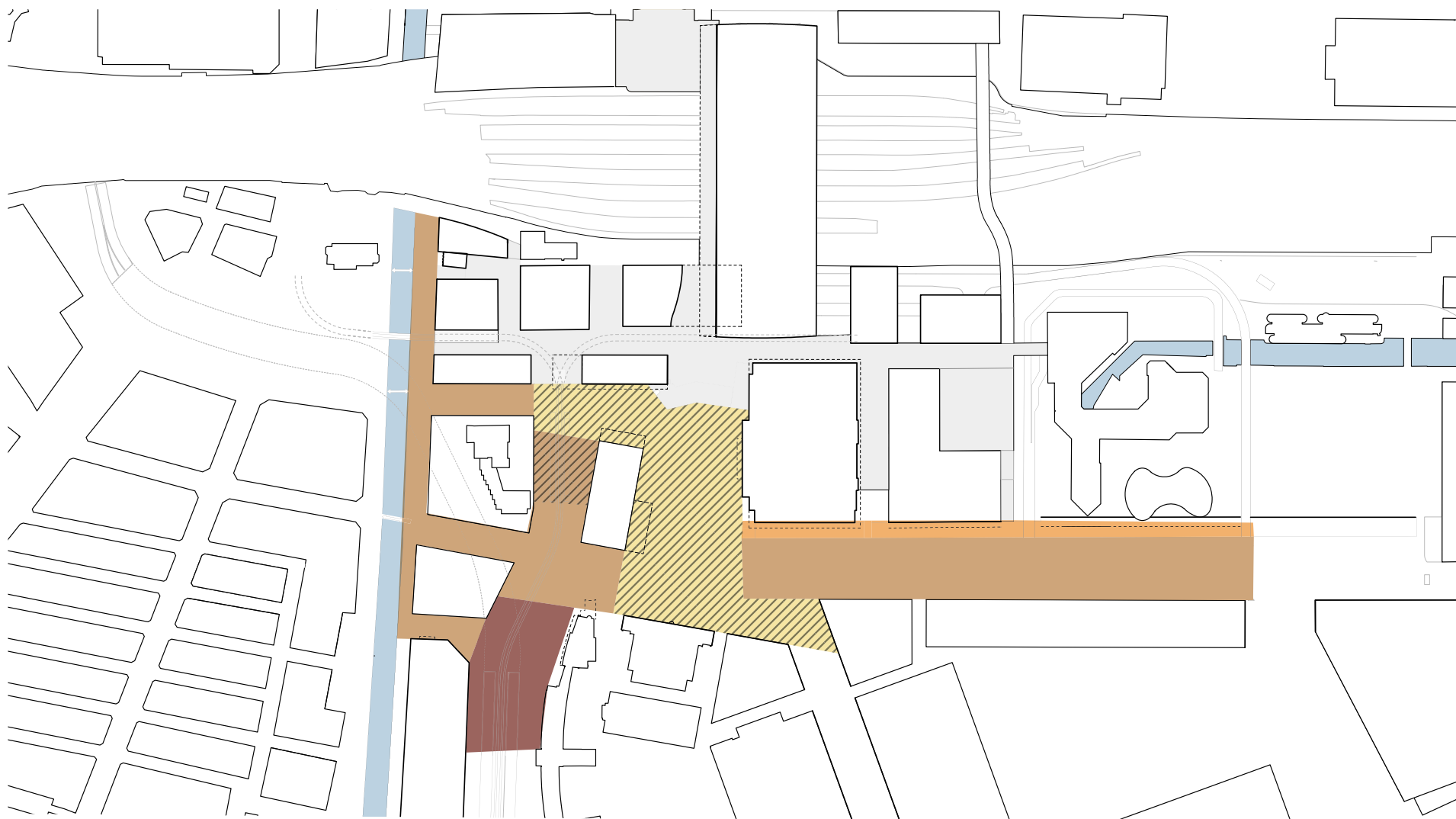
Bank Koro








Fietsklem rvs o.a. in Croeselaan



Boomrooster Liede langs Leidsche Rijn



- |   |                                    |   |  |   |                                |
|---|------------------------------------|---|--|---|--------------------------------|
|  | Uniek pleinmeubilair               |  | Bijzonder meubilair esplanade Croeselaan |  | Zonering vrij van fietsklemmen |
|  | Standaard meubilair stationsgebied |  | Meubilair oude buurten                   |   |                                |

## Auto

In vergelijking met het structuurplan is een aantal wijzigingen opgetreden in de verkeersstructuur voor het autoverkeer. Belangrijkste wijziging is de knip in de Croeselaan. Hierdoor vervalt de verbinding tussen Croeselaan en Graadt van Roggenweg. (4.2.1a)

De functies aan de Croeselaan blijven bereikbaar via de route Overste den Oudenlaan - Van Zijstweg - Croeselaan. Daarom wordt de capaciteit van de Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg uitgebreid. De Overste den Oudenlaan krijgt 2x2 rijstroken en op de Van Zijstweg/ Van Tellingenaan wordt eveneens 2x2 rijstroken aangelegd, inclusief een HOV-baan. Tevens wordt op de kruising Weg der Verenigde Naties – Overste den Oudenlaan voor het autoverkeer dat de stad uitgaat een gelijkvloerse linksaf-mogelijkheid gerealiseerd van de Overste den Oudenlaan naar de Weg der Verenigde Naties.

Via de Graadt van Roggenweg blijven de kantoren op het Hojel/Reaal-terrein en TPG post bereikbaar, evenals de nieuwe ontwikkelingen tussen de Mineurslaan en de sporen. Ook de parkeergarage van het Amrath hotel zal bereikbaar zijn via de Graadt van Roggenweg. Hiermee wordt voorkomen dat het verkeer naar de parkeergarage de centrumboulevard dient te kruisen. Bekeken wordt of het uitgaande verkeer van deze parkeergarage ontsloten kan worden op de Graadt van Roggenweg via P1. (4.2.1b)

Aan de Jaarbeurspleinzijde van de Croeselaan is de in- en uitgang van de voorziene Jaarbeurspleingarage geprojecteerd. (4.2.1c) Het is op dit moment nog niet duidelijk in hoeverre de andere garages (Holland Casino) ook van deze ingang gebruik zal maken.

Ten westen van de nieuwe OV-Terminal zal de Mineurslaan vanaf de westzijde van het Beatrixgebouw alleen toegankelijk zijn voor expeditieverkeer. (4.2.1d) Deze straat wordt een eenrichtingstraat voor expeditieverkeer (zie 'expeditie').

De Verlengde Graadt van Roggenweg heeft de bestemming Jaarbeursplein en eindigt daarom op de grens met het plein in een keerlus. In de Verlengde Graadt van Roggenweg komt voornamelijk verkeer met als herkomst/bestemming OV-Terminal (taxi/Kiss&Ride). De uitgaande richting van de Verlengde Graadt van Roggenweg is tevens de ontsluitingsroute voor autoverkeer dat komt van achterliggende bebouwing zoals het Stads kantoor.

De Verlengde Graadt van Roggenweg is onderdeel van het eenrichtingscircuit dat wordt gevormd door de Verlengde Damstraat - Verlengde Leidseweg, Jaarbeurspleinstraat en Verlengde Graadt van Roggenweg. Op deze wijze worden de functies ter plaatse ontsloten. (4.2.1e)

Via de Verlengde Damstraat en de brug over de Leidsche Rijn is ook Lombok bereikbaar (via de Damstraat, alleen ingaand verkeer) vanaf de Graadt van Roggenweg. (4.2.1f)

Er wordt een aansluiting gerealiseerd van de Leidschepoortstraat op de Graadt van Roggenweg (alleen uitgaand verkeer). Zodoende ontstaat er een rechtstreekse aansluiting vanaf de Leidseweg (Muntkwartier) op de Graadt van Roggenweg. (4.2.1g)

Het Jaarbeursplein wordt in principe autovrij. Voor speciale doelgroepen zal het plein wel per auto bereikbaar zijn. Hier kunnen ontheffingen voor worden verleent. Het is overigens niet de bedoeling dat er auto's parkeren op het Jaarbeursplein.

Voor de volgende straten geldt een maximum snelheidsregime van 50 km/uur: Croeselaan, Graadt van Roggenweg (inclusief trambaan), Westpleintunnel, Daalsetunnel, Kanaalstraat, Vleutenseweg, alle HOV-banen (behalve ter plekke van de Verlengde Graadt van Roggenweg). De overige straten hebben een snelheidsregime van 30 km/uur. (4.2.1h)

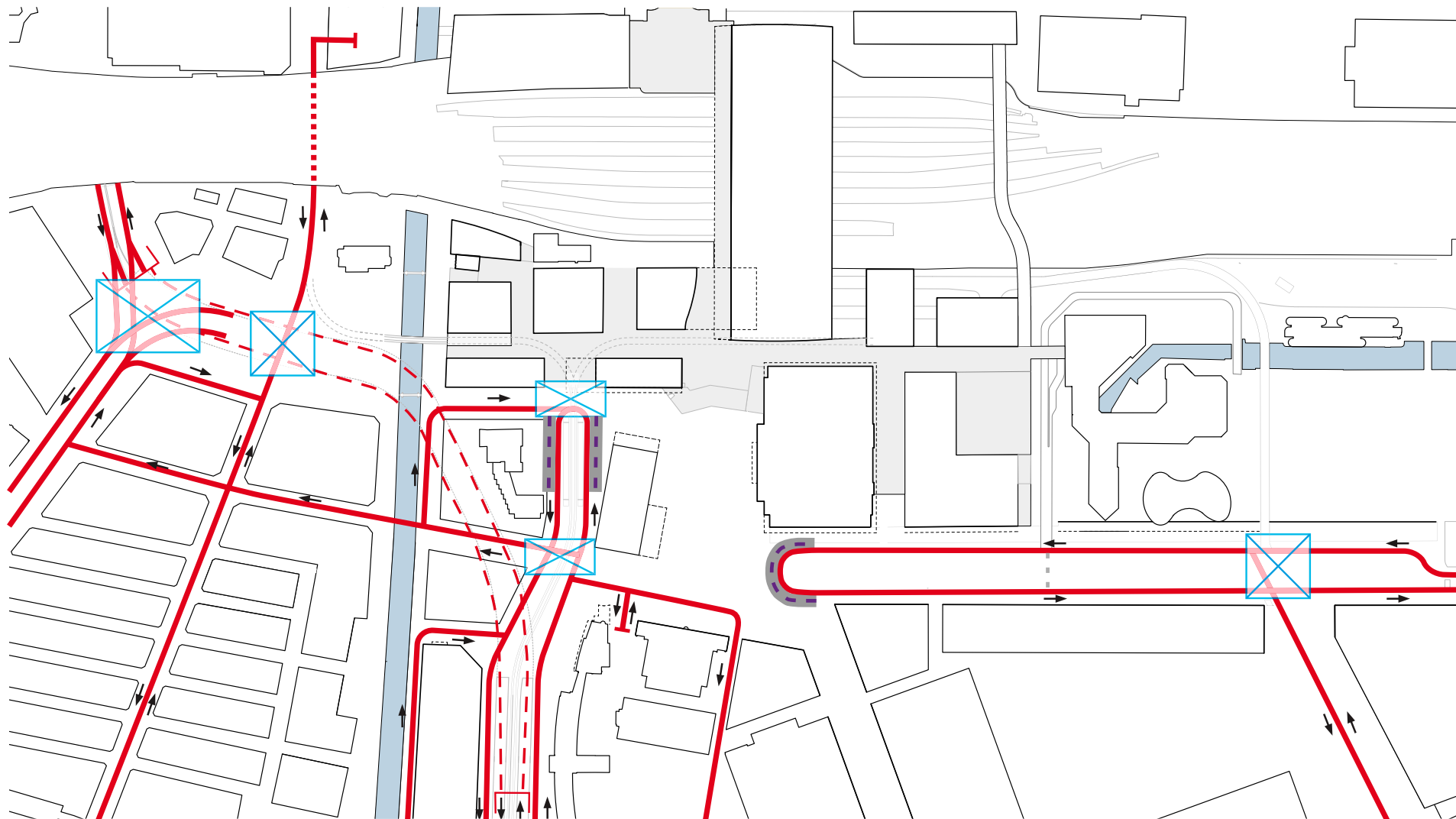
De volgende kruisingen worden geregeld met verkeerslichten:








- (Verlengde) Graadt van Roggenweg – Verlengde Damstraat;
- Van Zijstweg – Croeselaan – HOV-baan RabobankVerlengde Graadt van Roggenweg – Jaarbeurspleinstraat;
- kruising trambaan – HOV-baan (in Mineurslaan);
- Vleutenseweg – aansluiting Westpleintunnel/Daalsetunnel;
- HOV-baan – Lombokplein; (4.2.1i)

Deze VRI's zijn nodig om de grote hoeveelheden verkeer (langzaam en snelverkeer) die met elkaar conflicteren op de verschillende kruisingen te verwerken. Tevens zijn de VRI's een middel om het (H)OV prioriteit te geven op de kruisingen.

De verkeersstructuur Stationsgebied West is in het kader van ALU+ doorgerekend met het verkeersmodel VRU 2.0 Utr. 1.0.





- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  Rijbaan         |  VerkeersRegelInstallatie |  Taxi/ kiss&ride |  Mogelijke doorsteek auto |
|  Westpleintunnel |  Rijrichting              |  Doodlopende weg |  |

Autoverkeer

# 4

## Parkeren

Het parkeren van voertuigen wordt in Stationsgebied West hoofdzakelijk gefaciliteerd in gebouwde parkeervoorzieningen. De huidige parkeergarage Jaarbeursplein wordt gesloopt en vervangen door een nieuw te bouwen parkeergarage onder het Jaarbeursplein. Deze vervangt tevens de vervallen parkeervoorziening op maaiveld langs de sporen en een deel van de extra parkeerbehoefte als gevolg van de toename van het vastgoedprogramma. Daarnaast voorzien diverse vastgoedontwikkelingen, zoals het Stads kantoor, hotel Amrath en Holland Casino in een eigen gebouwde parkeervoorziening. Onderzocht wordt of de nieuwe bouwblokken in het Van Sijpesteijnkwartier kunnen voorzien in hun eigen parkeervoorziening (inclusief bezoekersparkeren) of gebruik moeten maken van de nieuwe parkeergarage Jaarbeursplein. (4.2.2a)

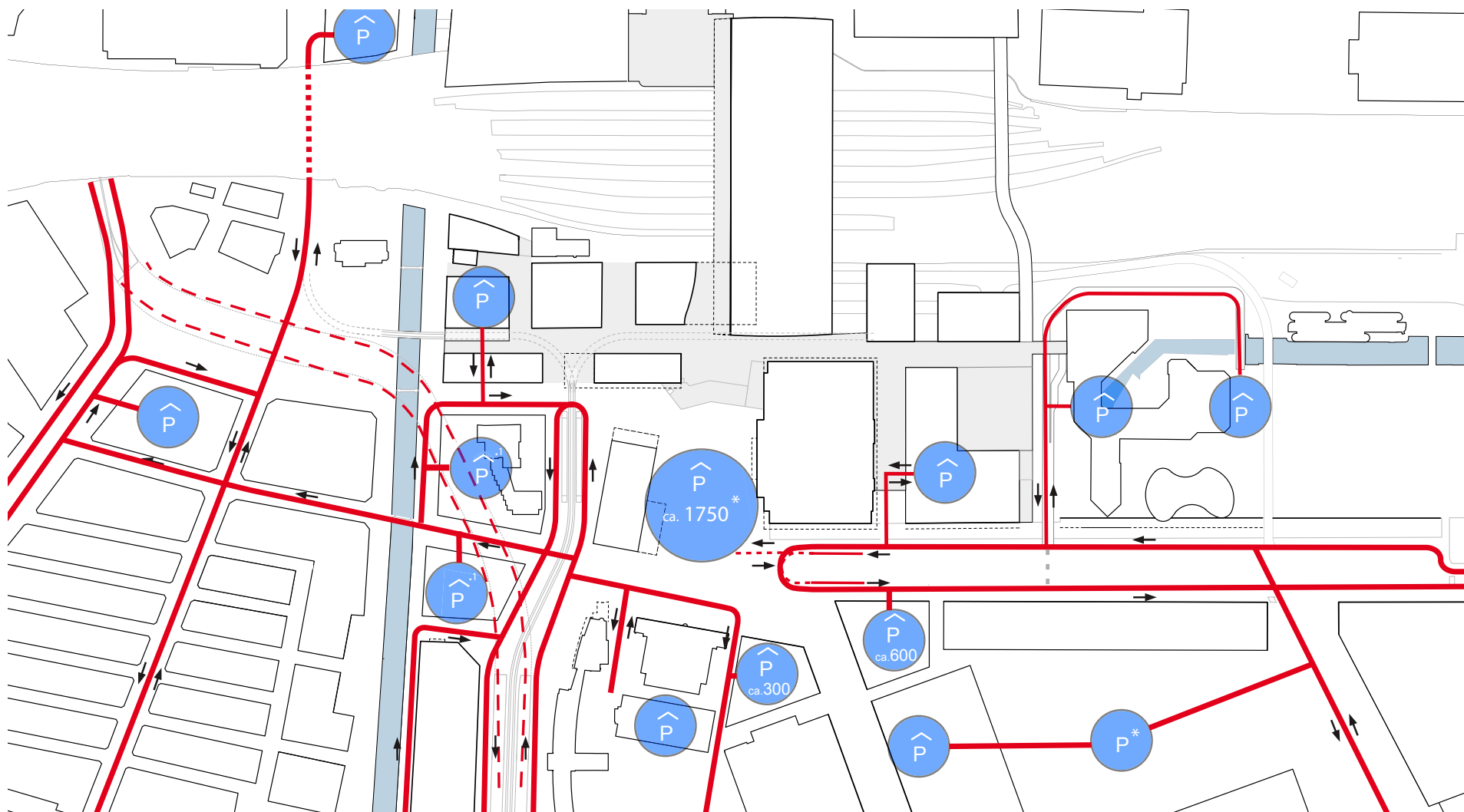
De parkeervoorzieningen aan de westkant van het Stationsgebied zijn voor automobilisten bereikbaar via de Croeselaan. Aan het eind van de Croeselaan is de in- en uitgang van de verschillende ondergrondse parkeergarages (Holland Casino, en Jaarbeurspleingarage) geprojecteerd. De parkeergarage van de Knoopkazerne is bereikbaar vanaf de Croeselaan via de Mineurslaan. (4.2.2b)


Een aantal parkeervoorzieningen is bereikbaar via de Graadt van Roggenweg: de bestaande parkeervoorziening van de Hojel-kantoren (Verlengde Damstraat), parkeervoorziening westflank-noord (Leidsekade), het Amrath hotel (4.2.2c), en parkeervoorzieningen bij de nieuwe bouwblokken in het Van Sijpesteijnkwartier (Verlengde Damstraat). (4.2.2e) De Westpleintunnel is gepland onder het maaiveld van de nieuwe bouwblokken in het van Sijpesteijnkwartier. Daarom zullen parkeervoorzieningen hier waarschijnlijk bovengronds, maar bij voorkeur niet zichtbaar, in de openbare ruimte moeten worden opgenomen.

De parkeervoorziening onder de bibliotheek, aan de oostzijde van het spoor, is voor automobilisten alleen bereikbaar vanuit het westen, dus vanaf de nieuw te realiseren infrastructuur die ook Lombok ontsluit. De route loopt via de zuidelijke buis van de Leidseveertunnel. Deze garage is overigens niet alleen bestemd voor bezoekers van de bibliotheek, maar ook voor de bezoekers van de voorzieningen die erboven worden gerealiseerd, zoals woningen.

In een aantal straten is sprake van parkeerplaatsen op maaiveld zoals in de Leidsepoortstraat (ca. 15 parkeerplaatsen), de Verlengde Damstraat (ca. 20), de Leidsekade (ca. 10), de Verlengde Graadt van Roggenweg (ca. 10 kortparkeren, naast de 15 taxistandplaatsen) en de Croeselaan (binnen plangrens, totaal ca. 60 waarvan 8 taxistandplaatsen en 7 kortparkeren). (4.2.2f)

Speciale doelgroepen zoals deelauto's en invaliden parkeren krijgen nog enkele eigen plaatsen toegewezen. Er dienen minimaal twee mindervalidenparkeerplaatsen nabij de entree van de OV-Terminal te komen. Deze twee plaatsen kunnen eventueel in de Jaarbeurspleingarage worden gerealiseerd.



- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
|  Rijbaan     |  Parkeergarage          |  * Publieke parkeergarage |  Mogelijke doorsteek auto |
|  Rijrichting |  Rijbaan onder maaiveld |  .1 Waarschijnlijk        |  |

Parkeren

### Expeditiveverkeer

Voor het expeditieverkeer is een exclusieve expeditieroute (in één richting) door het Stationsgebied West opgenomen. (4.2.3a) Deze route begint ter hoogte van de aansluiting Mineurslaan op de Croeselaan (ten zuiden van het Beatrixgebouw) en sluit aan de andere zijde van het Stationsgebied West aan op de Jaarbeurspleinstraat. Deze expeditiestraat biedt toegang tot de expeditievoorzieningen van o.a. het Beatrixgebouw, de Knoopkazerne, de kantoren Mineurslaan Zuid, de OV-Terminal west, Leeuwensteijn/Sijpensteijn, het Stadskantoor en de kantoren van Westflank Noord. Een uitzondering hierop betreft de woonbebouwing van Forum Noord, direct gelegen aan de Van Sijpensteijnkade en de VL-post ter hoogte van de Noordertunnel. Deze bebouwing wordt bevoorrad via de Van Sijpensteijnkade. (4.2.3b)

De expeditiestraat is alleen toegankelijk voor expeditieverkeer (en eventueel hulpdiensten). Onderzocht dient te worden hoe gewaarborgd wordt dat alléén expeditieverkeer gebruikmaakt van de expeditiestraat. Vanuit beheersbaarheid van de expeditiestraat heeft het de voorkeur om deze af te sluiten. In het verleden is onder Hoog Catharijne de expeditie afgesloten vanwege overlast. Afsluiting maakt het bovendien mogelijk om andere weggebruikers, zoals langzaam verkeer en niet-expeditieverkeer, te weren uit de expeditiestraat. Dit vergroot de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Langs de expeditieroute liggen ter hoogte van de gebouwen of aan één zijde of aan beide zijden expeditiestroken voor het laden en lossen. De expeditiestroken dienen 3 meter breed te zijn. Het verdient de voorkeur om de expeditiestrook van enige lengte te maken, zodat er meerdere voertuigen kunnen laden en lossen. De minimale lengte is 18 m in verband met het laden en lossen door één trekker-opleggercombinatie. De rijweg dient 6,50 m breed te zijn voor het achteruit in- en uit manoeuvreren. In de expeditiestraat wordt een VRI geplaatst bij de entree van het expeditiehof van het Stadskantoor (en toekomstige ontwikkelingen).

Expeditie voor de Rabobank vindt plaats op eigen terrein en is bereikbaar via de Croeselaan.

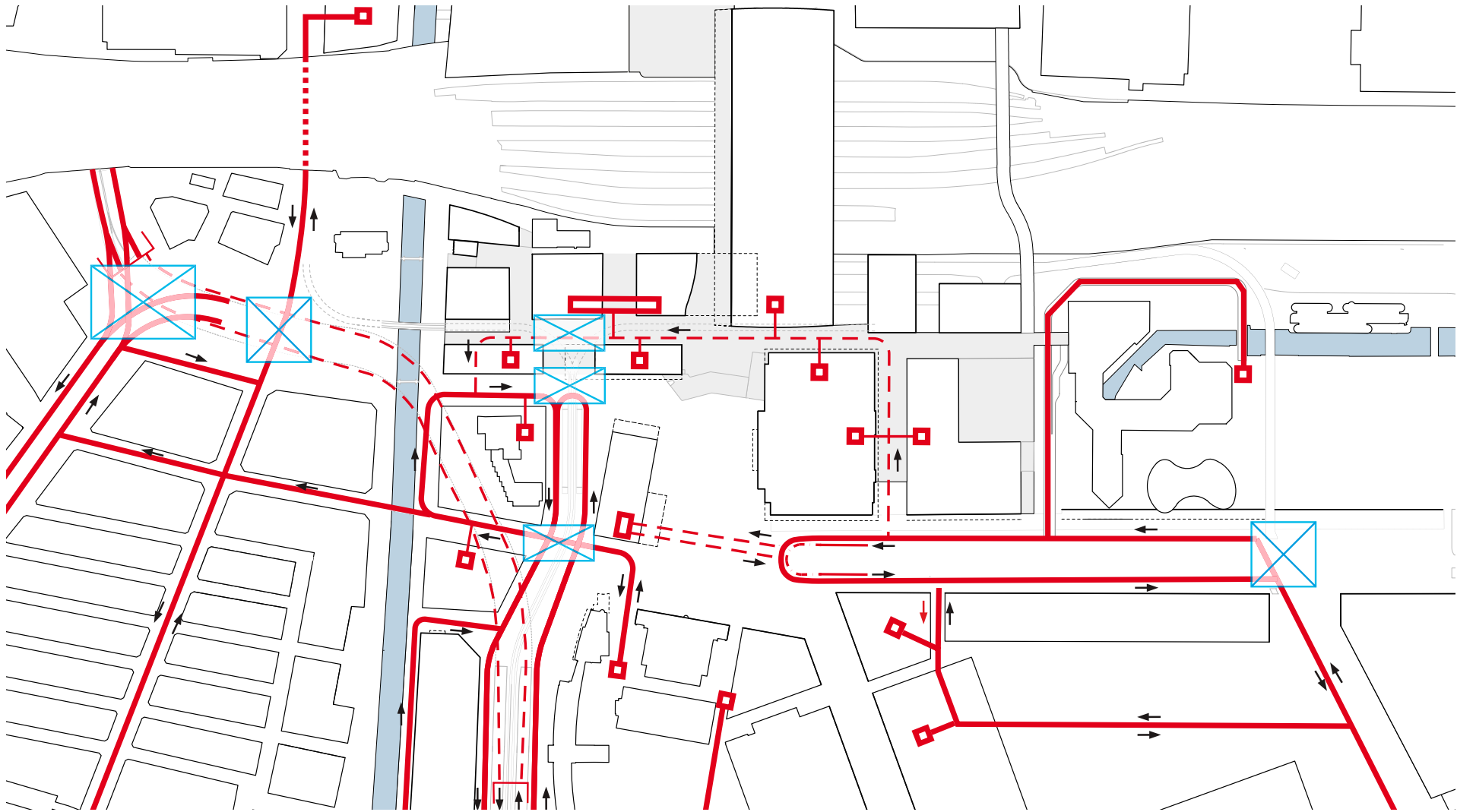
De expeditie van het Jaarbeurspleingebouw dient via een inpandig laad- en loshof te worden georganiseerd. Dit is bereikbaar (ondergronds) via de Croeselaan - nieuwe parkeergarage Jaarbeursplein en/of via de Graadt van Roggenweg. (4.2.3c)

In de openbare ruimte is slechts beperkt laden en lossen mogelijk. Aan de Jaarbeurspleinstraat ter hoogte van het blok NH-hotel is sprake van een expeditie-entree. Het laden en lossen van het NH-hotel gebeurt inpandig. (4.2.3d)

Expeditiveverkeer voor de bibliotheek rijdt vanaf de Vleutenseweg of Daalsetunnel via de zuidelijke buis van de Leidseveertunnel.

Expeditie voor de Jaarbeurs vindt via diverse routes plaats, onder meer via de Croeselaan ter hoogte van het geplande Holland Casino. De bestaande expeditie ontsluiting dient gehandhaafd te blijven voor 'lichte voertuigen'. (4.2.3e)

Expeditiveverkeer met bestemming Amrath hotel vindt plaats via de Graadt van Roggenweg. Ook voor het expeditieverkeer wordt bekeken of het uitgaande expeditieverkeer ontsloten kan worden op de Graadt van Roggenweg via P1. (4.2.3f)



### Openbaar Vervoer

In het Stationsgebied West komt een tramhalte op de Verlengde Graadt van Roggenweg. (4.2.4a) De bestaande tram wordt hoogstwaarschijnlijk via de OV-Terminal doorgetrokken naar de Uithof. Een besluit hierover moet nog worden genomen. Dan zal ook bepaald worden of de tram via de oost- of westzijde van de OV-Terminal richting de Uithof gaat.

De bussen van en naar de Graadt van Roggenweg maken in het Stationsgebied West (mede) gebruik van de trambaan. (4.2.4b) Voor de kruising Graadt van Roggenweg - Verlengde Damstraat dienen de bussen in- dan wel uit te voegen op de trambaan. Hiervoor is er een aantal mogelijkheden: de bussen voegen vóór dit kruispunt in en uit of op het kruispunt Graadt van Roggenweg - Koningsbergerstraat. Laatstgenoemde kruising heeft inhoudelijk de voorkeur. De tram zal de Jaarbeurspleinstraat kruisen. Deze straat gaat ook intensief gebruikt worden door langzaam verkeer. De kruising zal dan ook worden voorzien van verkeerslichten.

Alleen trams halteren in de Verlengde Graadt van Roggenweg. Bussen rijden over de gecombineerde trambusbaan door de Verlengde Graadt van Roggenweg, maar halteren alleen in de OV-Terminal. Het komt daardoor voor dat een bus soms even achter een halterende tram moet wachten.

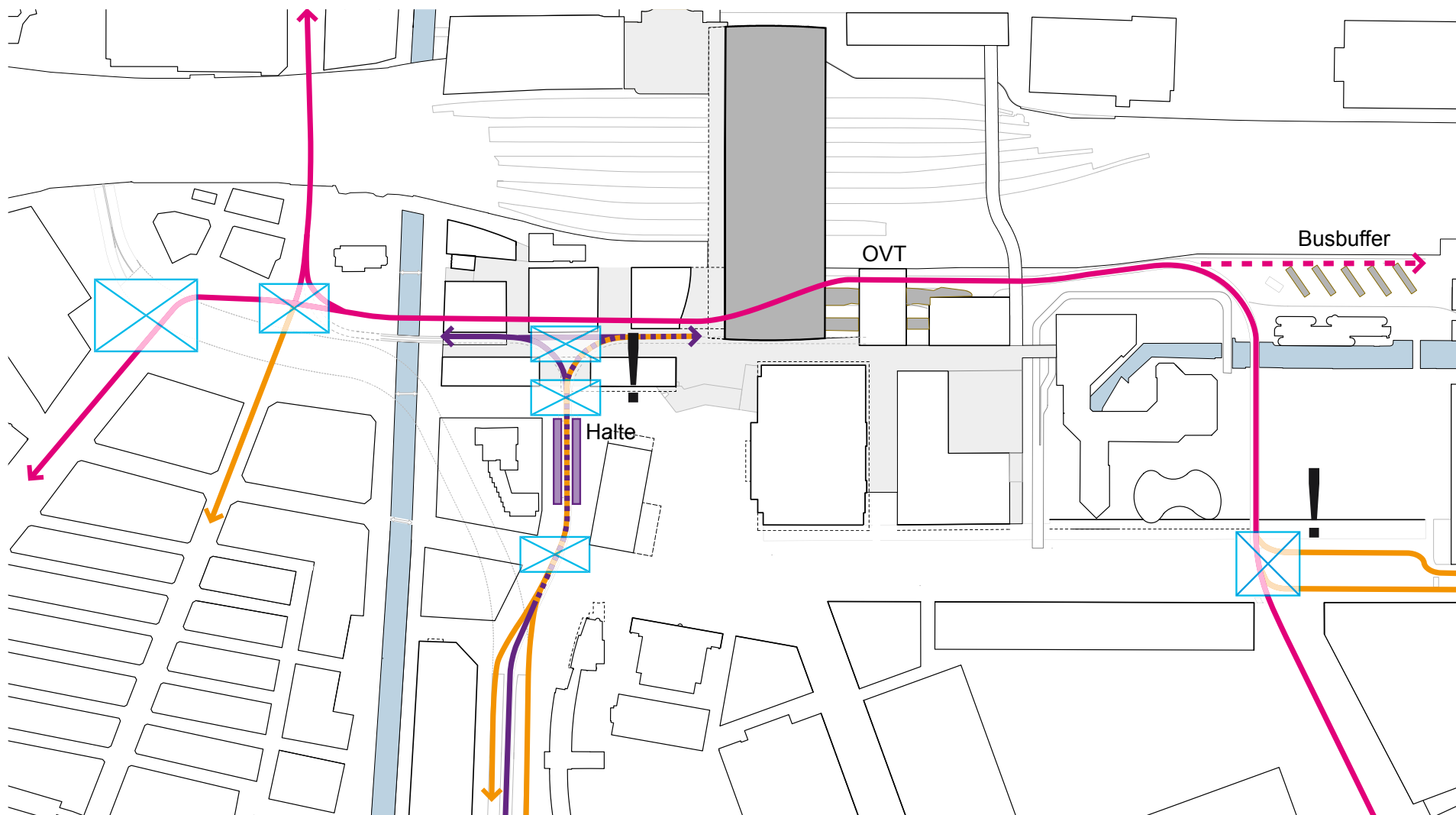
Het HOV heeft zijn eigen infrastructuur binnen het Stationsgebied West. De HOV- zuidradiaal bereikt via de HOV-baan Rabobank de OV-Terminal-West. Aan de noordzijde heeft het HOV verbindingen met de OV-Terminal-oostzijde (via de Leidseveertunnel) en de Vleutenseweg. Er is een reservering opgenomen voor een HOV-verbinding naar de oostzijde van de stad via het Kruisvaartkwartier.

### Bijzonder busvervoer

In de Jaarbeurspleinstraat worden vier halteplekken voor bussen opgenomen. (4.2.4c) Het betreft hier een halteplaats voor een bus ten behoeve van het NH hotel, een halteplaats voor euroliners en twee halteplaatsen voor treinvervangend vervoer. Wat betreft gepland treinvervangend busvervoer is echter behoefte aan minimaal vier en eventueel tien halteplaatsen (conform het Programma van eisen OV-Terminal).

Langs de Leidseweg worden tevens twee halte/bufferplaatsen voor treinvervangend busvervoer voorzien, de resterende plaatsen zullen buiten het plangebied gebufferd moeten worden.

Ongepland treinvervangend busvervoer (bijv. bij calamiteiten) zal bij voorkeur worden georganiseerd op het Jaarbeursplein. Deze locatie ligt meer in het zicht voor reizigers die de OV-Terminal aan de westzijde verlaten.



Trambaan

Reservering HOV

VRI

Bus

Knelpunten i.r.t. voetgangers

Halte

## Fiets

Aan de westzijde van het Stationsgebied is een aantal hoofdfietsroutes, die deel uitmaken van de top 5 van drukste fietsroutes in Utrecht. Het betreft de volgende fietsroutes in Stationsgebied West:

- Route 1: Vleuten-Leidseveertunnel-Centrum-Uithof ;
- Route 2: De Meern-Van Sijpesteijntunnel-Centrum-Uithof;
- Route 4: Overvecht-Van Sijpesteijntunnel-Croeselaan-Kanaleneiland.

De hoofdfietsroute langs de oostzijde van de Croeselaan is als tweerichtingsfietspad vier meter breed en sluit via het Jaarbeursplein aan op de fietsroute van de stadscorridor langs de Leidsche Rijn. Aan de westzijde van de Croeselaan wordt ook een tweerichtingsfietspad gemaakt met een breedte van drie meter. Langs de Graadt van Roggenweg worden aan weerszijden fietspaden aangelegd. Vanwege het krappe profiel wordt hier aan de zuidzijde een tweerichtingsfietspad aangelegd van drie meter breed (in plaats van de gewenste vier meter). Aan de noordzijde wordt een eenrichtingsfietspad van twee meter gemaakt. Een van de hoofdfietsroutes komt vanuit de stadsuitbreiding Leidsche Rijn parallel aan de Leidsche Rijn. Vanaf de Leidschepoortstraat wordt een tweerichtingsfietspad gerealiseerd. (4.2.5a)

Aan de zuidzijde van het Stationsgebied West wordt over het spooreplacement een langzaamverkeersverbinding gerealiseerd: de Rabobrug. (4.2.5b) Hierdoor ontstaat een korte fiets/voetverbinding tussen Croeselaan en Moreelsepark/ Binnenstad.

## Bromfiets

Bromfietzers dienen in principe op de rijbaan te rijden. Bij de introductie van deze landelijke maatregel is voor de stad Utrecht een aantal uitzonderingen vastgelegd. De bromfietzers rijden in de huidige situatie op de fietspaden langs de Graadt van Roggenweg. In de toekomstige situatie wordt dit gehandhaafd, bromfietzers kunnen in de toekomst geen gebruik maken van de Westpleintunnel en de rijbanen van de Daalsetunnel. (4.2.5c) In de Daalsetunnel rijden bromfietzers op het fietspad.

In het Stationsgebied West is sprake van een aantal solitaire fietspaden. Hier dienen bromfietzers ook gebruik van te maken, omdat er geen parallelle alternatieven zijn (4.2.5d). Hierbij gaat het om bijvoorbeeld de Jaarbeurspleinstraat, het Jaarbeursplein en de Van Sijpensteijnkade. Dit fietsnetwerk wordt op delen 'gecombineerd' met een parallel gelegen autonetwerk, regelmatig ligt de fietsvoorziening aan één zijde van de straat. Om te voorkomen dat er een onrustig en onduidelijk verkeersbeeld ontstaat dienen de bromfietzers hier ook op de fietspaden te rijden.

Het voorstel is om de bromfietzers op de Croeselaan tussen de Van Zijstweg en het Jaarbeursplein ook op het fietspad te laten rijden. (4.2.5e) Ook hier speelt dat er een eenduidig verkeersbeeld ontstaat.

Op de Vleutenseweg rijden bromfietzers op de rijbaan. (4.2.5f)

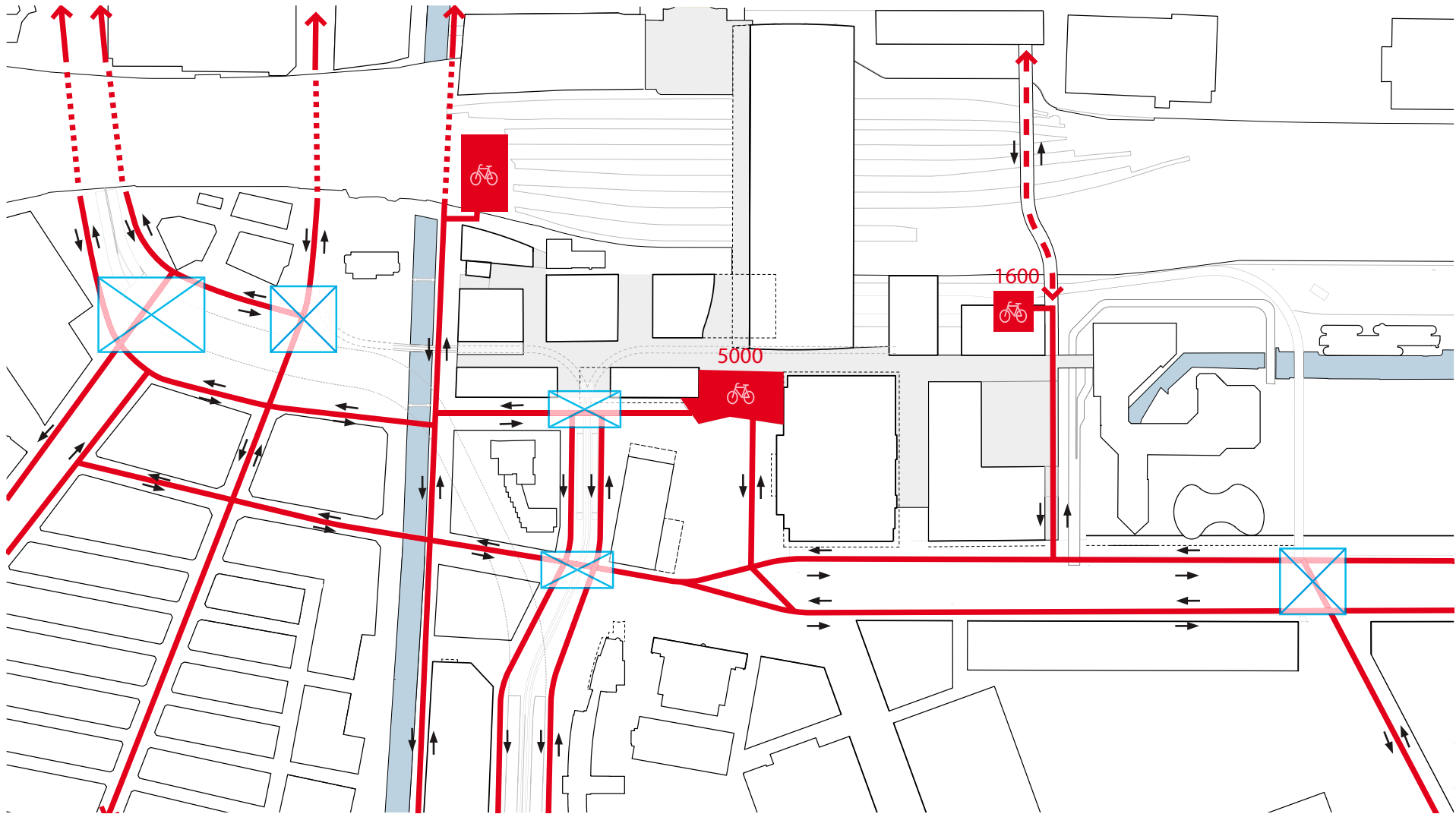
## Fietsenstallingen

De randvoorwaarde binnen het Stationsgebied is de fietsen te stallen in de speciaal daarvoor gebouwde fietsenstallingen (4.2.5g). Dit betekent dat in de openbare ruimte van het Jaarbeursplein geen fietsklemmen geplaatst worden. (4.2.5h)


Aan de noordzijde kan vanaf de fietsroute langs de Leidsche Rijn via de Jaarbeurspleinstraat de fietsenstalling onder de trappen van het Stationsplein West bereikt worden. Deze stalling beschikt straks over circa 5.000 plaatsen. Vanaf de Croeselaan kan via de fietsroute over het Jaarbeursplein de fietsenstalling worden bereikt.

Ter plekke van de Noordertunnel/Van Sijpesteijntunnel wordt de huidige fietsenstalling gehandhaafd. Waarschijnlijk komt er ter hoogte van de Rabobrug een stalling van ongeveer 1.600 plaatsen. Grote nieuwe functies, zoals het Stadskantoor, krijgen een eigen stalling voor personeel. (4.2.5i)






 Fietspad

 Rijrichting

 Fietsenstalling

 Rabobrug (afstappen)

 VRI

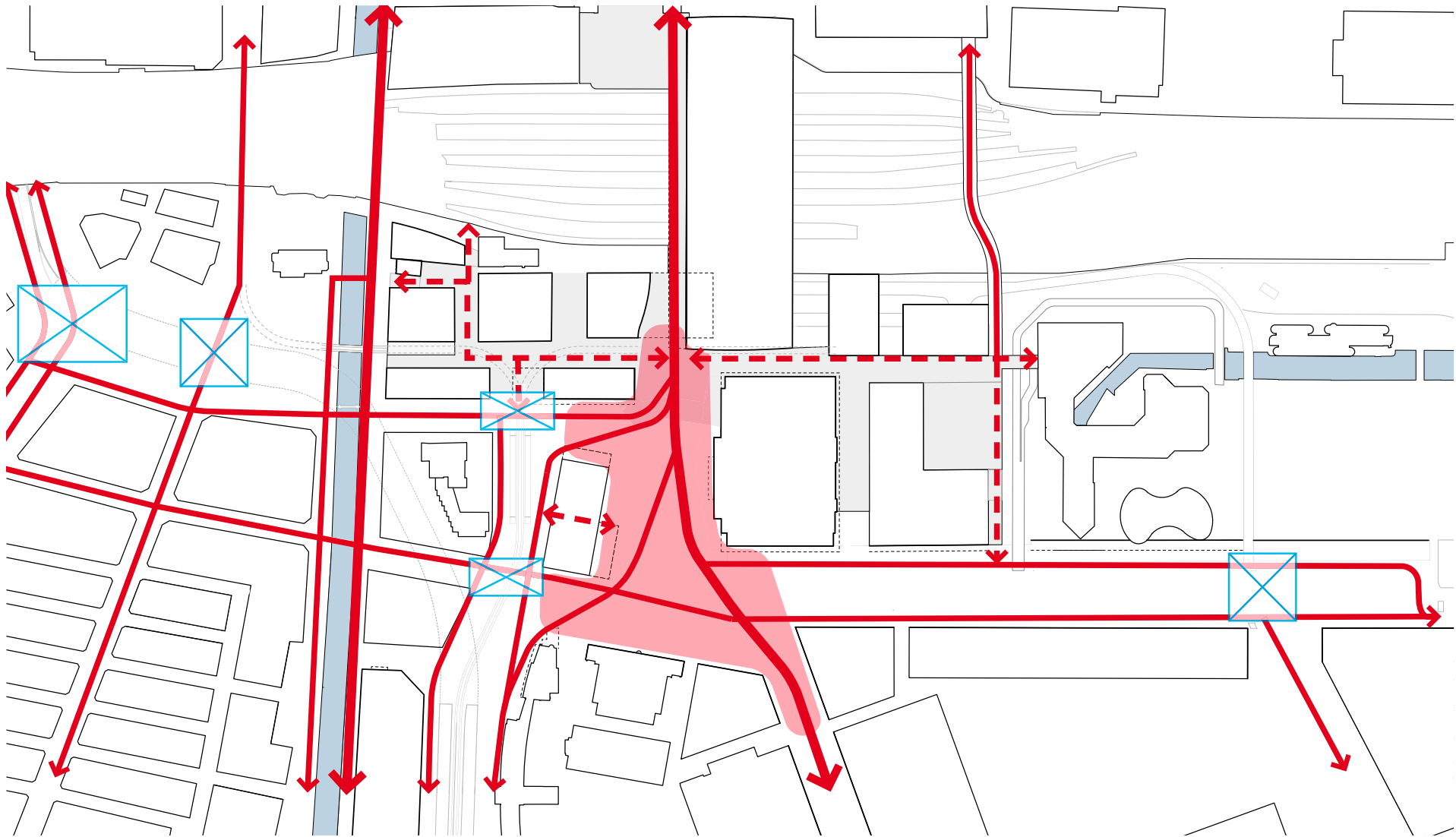
# 4






## Voetgangers

In het Stationsgebied West is sprake van twee hoofdroutes voor langzaam verkeer. De belangrijkste voetgangersroute in het Stationsgebied West is de Centruboulevard die de OV-Terminal verbindt met de Jaarbeurs, het casino en de megabioscoop. Deze Centruboulevard mag niet worden gekruist door auto's. (4.2.6a) Langs alle doorgaande auto- en fietsroutes zijn trottoirs voorzien. (4.2.6b)

De tweede hoofdroute is de Stadscorridor. Deze verbindt de Uithof met het nieuwe stadsdeel Leidsche Rijn voor langzaam verkeer. In het Stationsgebied West loopt de Stadscorridor via de Van Sijpensteijnkade, Leidsekade en Leidseweg.

Aan de zuidzijde van het Stationsgebied West wordt een langzaam-verkeersverbinding gerealiseerd: de Rabobrug. Hierdoor ontstaat een snelle voetverbinding tussen Croeselaan en Moreelsepark/binnenstad.



- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Hoofdstructuur voetgangers |  Hoofdroutes door particulier bezit op +1 |  Verkeerslicht bij HOV kruising |
|  Voetpad                    |  Verblijfsgebied voetgangers              |  |

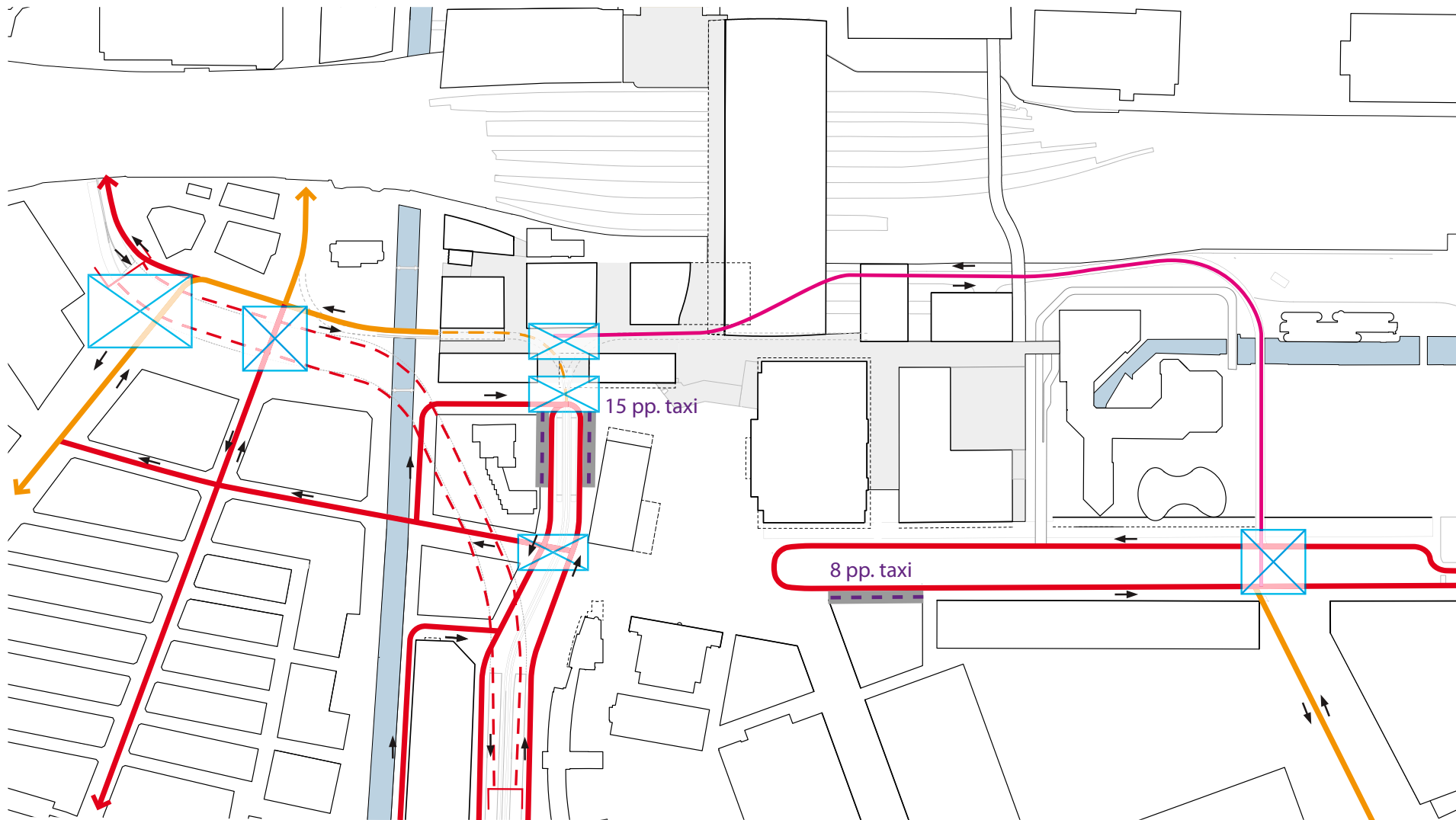
# 4


## Taxi's


De taxi's mogen behalve van het autonetwerk ook gebruikmaken van de HOV-banen met uitzondering van de tracédelen die eindigen in de OV-Terminal. Dit betekent dat taxi's onder andere gebruik mogen maken van de HOV-route via de Leidseveertunnel om van het Stationsgebied West naar Stationsgebied Oost te komen.

Taxistandplaatsen zijn opgenomen in de Verlengde Graadt van Roggenweg en op de kop van de Croeselaan, ter hoogte van casino en bioscoop. In de Verlengde Graadt van Roggenweg gaat het om 15 plaatsen, waarvan 10 wachtplaatsen en 5 wegrijdplaatsen, en in de Croeselaan om 8 plaatsen. (4.2.7a)


Belangrijk uitgangspunt bij de locatie voor de taxistandplaatsen in de Verlengde Graadt van Roggenweg is de zichtbaarheid vanaf het Stationsplein West. Potentiële taxipassagiers moeten de taxistandplaatsen bij het verlaten van het Stationsplein West zien liggen. (4.2.7b)





 Taxi op HOV-baan

 Rijrichting

 VRI

 Taxi op rijbaan

 HOV-baan zonder taxi

 Taxistandplaats

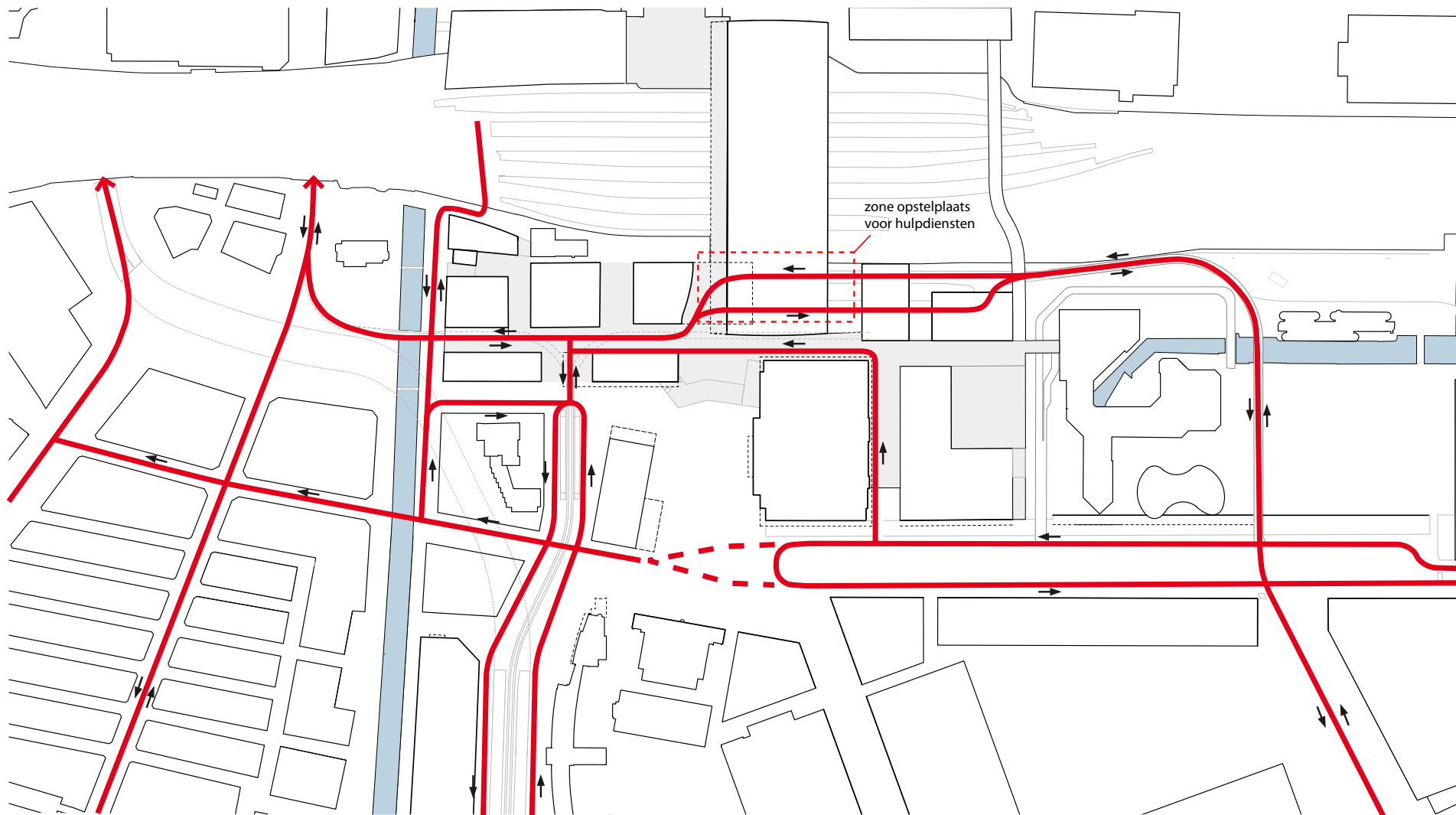
# 4

## Hulpdiensten


De hulpdiensten mogen in geval van nood gebruikmaken van alle routes binnen het Stationsgebied. Hieronder vallen, conform het gemeentelijk beleid, ook de HOV-banen. (4.2.8a) Om de gebouwen achter het HOV-viaduct bereikbaar te houden voor nooddiensten is ter plaatse van de kruising van het viaduct met de Van Sijpesteijnkade een fysieke doorrijhoogte van 4,25 gegarandeerd. (4.2.8b) Ter plekke van het viaduct moet het maaiveld daarvoor 1 meter zakken ten opzichte van het huidige maaiveld, uitgaande van een constructiedikte van het viaduct van 1 meter. Deze maaiveldverlaging wordt vormgegeven als onderdeel van de fietsroute naar de Van Sijpesteijntunnel. Hierdoor wordt het totale hoogteverschil van ca. 2,20 meter verdeeld over twee stappen.


Het Jaarbeursplein dient in geval van calamiteiten bereikbaar te zijn voor hulpdiensten. Hiervoor dient de fietsroute vanaf de Croeselaan (ter hoogte van het Beatrixgebouw) over het Jaarbeursplein richting het Stationsplein West geschikt te zijn voor een asbelasting van brandweervoertuigen. (4.2.8c) Hulpdiensten dienen, als de route via de HOV-banen en OV-Terminal niet beschikbaar is, ook gebruik te kunnen maken van het tracé waarin de 'knip' op de Croeselaan is voorzien (4.2.8d).

De randvoorwaarden "calamiteiten, aanrijroutes en opstelplaatsen" uit hoofdstuk 4.10 Beheer en veiligheid gelden als aanvulling op de hierboven geformuleerde randvoorwaarden.



zone opstelplaats voor hulpdiensten

 Aanvalsroutes brandweer

 Secundaire route (in geval niet beschikbaar zijn route via OVT)

 Rijrichting

### 4.3 Functionele randvoorwaarden

Het Jaarbeursplein moet geschikt zijn voor grote evenementen. Het ontbreekt Utrecht namelijk op dit moment aan een plein dat die functie kan vervullen. In de loop van 2009 zal studie worden verricht naar de precieze evenementen die op het Jaarbeursplein plaats kunnen vinden. Hierbij valt te denken aan:

- muziekevenementen voor 1 of 2 dagen;
- theater (Festival a/d werf, tweetakt);
- Nederlands Filmfestival;
- festiviteiten gekoppeld aan aanliggende functies zoals Beatrixtheater, megabioscoop en Jaarbeurs.

Op het plein moeten ook middelgrote en kleinere evenementen georganiseerd kunnen worden.

Aan en op het plein zijn ook andere functies (retail/horeca) voorzien die ertoe bij moeten dragen dat het Jaarbeursplein op elk moment een attractief plein wordt. De evenementen zullen hierop moeten worden afgestemd (omvang en frequentie, tijdstippen). Tijdens grote evenementen zal het hele plein volstromen met publiek, waardoor er mogelijk geen ruimte is voor terrassen. Tijdens kleinere evenementen moeten deze terrassen juist een aanvulling zijn op de evenementen. Het ontwerp (inrichting en techniek) van het Jaarbeursplein dient hierop in te spelen.

Het aantal bezoekers zal per evenement sterk wisselen. Enkele keren per jaar zal het plein volstromen met mensen. Het plein kan dan maximaal zo'n 20.000 tot 25.000 bezoekers herbergen (2 personen/m<sup>2</sup>).

De studie naar de invulling van het Jaarbeursplein tijdens evenementen zal nog resulteren in een aantal specifieke eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Het functioneren van de OV-Terminal (en de bijbehorende loopstromen), van de omliggende bebouwing en het parkeren dient gewaarborgd te blijven. Zowel in het pleinontwerp als in de vergunningverlening zal hier aandacht voor zijn.



*Jaarbeursplein tijdens normaal gebruik*



*Jaarbeursplein tijdens evenementen*



### Randvoorwaarden pleininrichting bij evenementen

- De normale, dagelijkse routing van bezoekersstromen, openbaar vervoer en parkeren dient bij evenementen goed te kunnen blijven functioneren. (4.3.1)
- Het evenementenpubliek en de dagelijkse bezoekersstromen dienen zoveel mogelijk te worden gescheiden. (4.3.2)
- Het aan- en afvoeren van materiaal dient gescheiden van publieke en de dagelijkse bezoekersstromen te kunnen worden uitgevoerd. (4.3.3)
- Het blijven functioneren van OV en parkeren wordt bij evenementen geregeld. (4.3.4)
- Het functioneren van de aanliggende bebouwing dient bij evenementen te worden gewaarborgd. (4.3.5)
- De pleinvloer en het onderliggend garagedak dienen geschikt te zijn voor puntlasten (zware voertuigen, eventueel aslastbeperking vastleggen). (4.3.6)
- De pleinondergrond dient bij voorkeur zo vlak mogelijk te zijn en bestand te zijn tegen zwaar gebruik (opbouw podia, aan en afvoer en grote groepen publiek). (4.3.7)
- Loopstromen naar station moeten gegarandeerd blijven, ook bij evenementen. (4.3.8)
- Voorzieningen voor water, stroom, riool, verlichting dienen in voldoende mate aanwezig te zijn. (4.3.9)
- Toiletvoorzieningen dienen, ook in de directe omgeving in voldoende mate aanwezig te zijn. (4.3.10)
- Er dienen bevestigingsmogelijkheden te zijn waar bouwsels (tenten, podia, tribunes etc) aan verankerd kunnen worden. (4.3.11)



*Demonstraties op het jaarbeursplein*



*Concert op het Jaarbeursplein*



*Terrassen op Jaarbeursplein*

## 4.4 Randvoorwaarden beeldende kunst

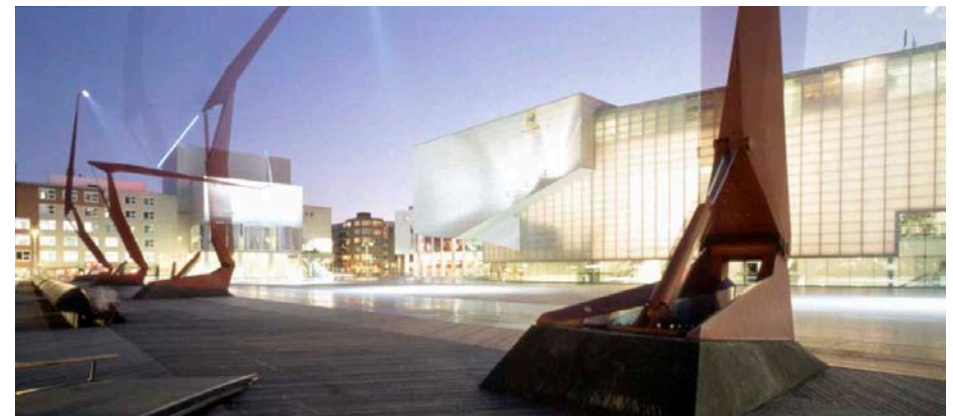
Het Jaarbeursplein krijgt een functie als openbare entree van de OV-Terminal en van de bebouwing die direct aan het plein grenst. Dat vraagt om een zorgvuldige herinrichting met veel aandacht voor kwaliteit en om een duidelijke identiteit, met een attractief element dat de verschillende functies aan het plein bindt en betekenis geeft. Een kunsttoepassing verleent het plein een culturele meerwaarde en draagt bij aan het creëren van een aangename stedelijke ruimte. Het streven is om vormgeving van het plein en kunsttoepassing integraal te benaderen, met het doel een attractief Jaarbeursplein te creëren, een plein met allure. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat de gekozen kunsttoepassing het plein een kenmerkende identiteit verleent, betekenis geeft, de beleving ervan stimuleert, de uitstraling verhoogt en dat het zowel de toevallige passant als de Utrechter kan blijven boeien.

### Randvoorwaarden:

- Er komt kunst op het Jaarbeursplein. (4.4a)
- Kunst wordt bij voorkeur integraal in het pleinontwerp toegepast. (4.4b)



*Spin-sculptuur in Londen*



*Lichtmasten uitgevoerd als kunstobject*



*Lichtkunstwerk opgenomen in het stationsplein te Apeldoorn*



*Spiegelend sculptuur*



*Bestaande kunst in Jaarbeurspleinstraat*



*Kunstwerk in de vorm van een fontein*



*Bloemsculptuur in Bilbao*



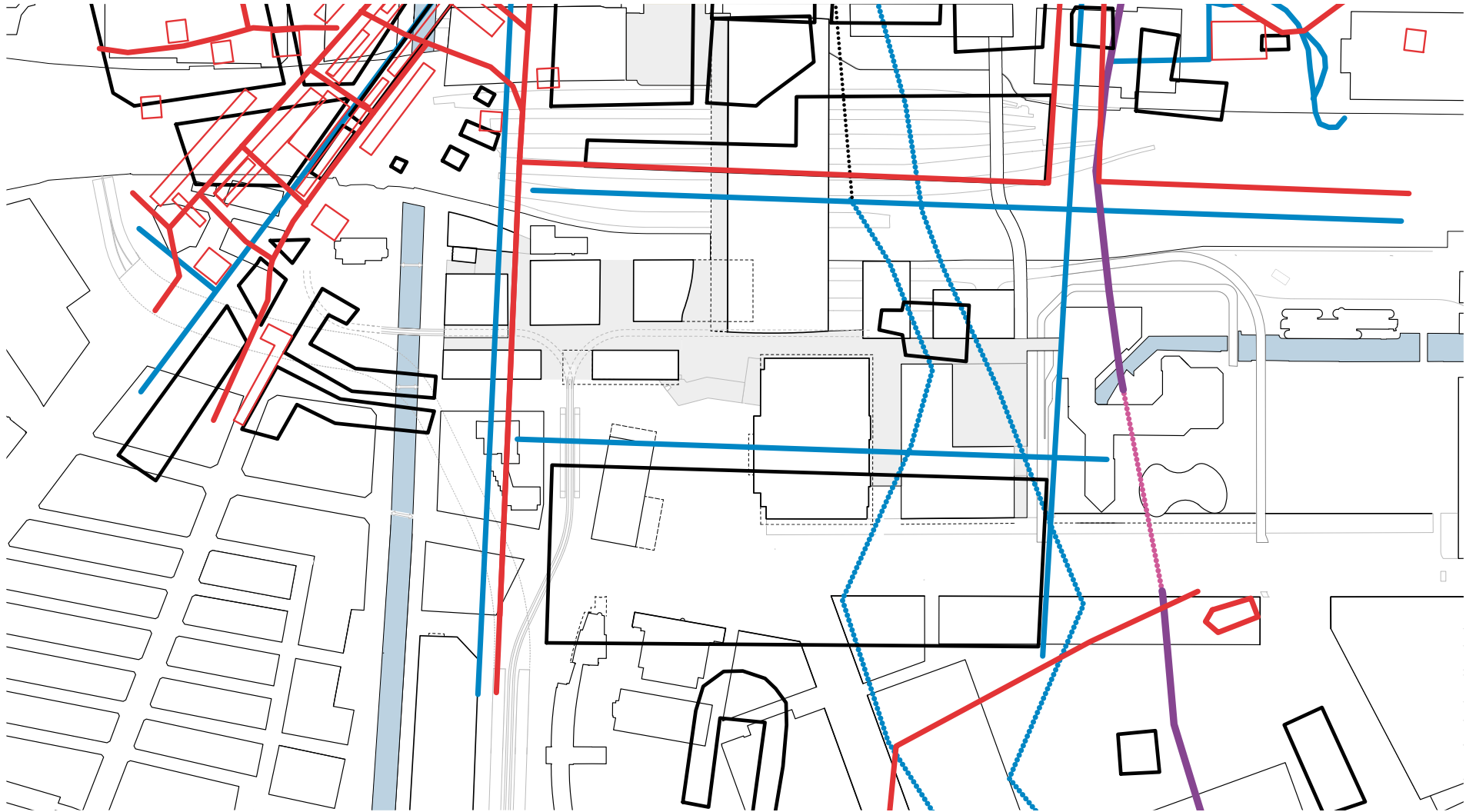
*Kunstobject in water*

## 4.5 Randvoorwaarden cultuurhistorie/ archeologie

Volgens de bepalingen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) 2007 dienen alle bodemversturende activiteiten te worden voorafgegaan door archeologisch onderzoek. Voor het Stationsgebied heeft de eerste fase van het archeologische onderzoek, namelijk een bureauonderzoek naar de bekende en verwachte archeologische waarden in het Stationsgebied, reeds plaatsgevonden (Bruning 2008, afb. 1 t/m 4). In het bureauonderzoek is vastgesteld dat voor een aantal locaties in Stationsgebied West een hoge archeologische verwachting geldt. De oorzaak hiervan is dat Stationsgebied West wordt doorsneden door enkele cruciale verbindingswegen uit de Romeinse Tijd, Middeleeuwen en Nieuwe Tijd (o.a. Romeinse Rijn, Vleutenschevaart / Vleutenscheweg en Leidschevaart / Leidscheweg / Leidscheveer). Voor locaties met een (hoge) archeologische verwachting geldt dat de bevindingen van het bureauonderzoek dienen te worden gecontroleerd en aangevuld met een Inventariserend Veldonderzoek (IVO). Op basis van de resultaten van het IVO beslist het bevoegd gezag (Team Cultuurhistorie, afdeling Stedenbouw & Monumenten, gemeente Utrecht) of nader archeologisch onderzoek en maatregelen tot behoud noodzakelijk zijn.

Concreet betekent dit dat alle bodemingrepen dieper dan 50 cm beneden maaiveld aan de conditieleider archeologie van POS moeten worden gemeld. De conditieleider archeologie overlegt vervolgens met het bevoegd gezag over het te verrichten archeologische onderzoek. De uitvoering van het archeologische onderzoek geschiedt conform de bepalingen in de WAMZ 2007, de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) versie 3.1 en door het bevoegd gezag goedgekeurde Programma's van Eisen.

Op de verwachtingskaarten in de bijlagen zijn de bekende en verwachte archeologische waarden per deelgebied in rood, blauw en lila aangegeven. N.B.: deze verwachtingskaarten zijn gemaakt op basis van historisch kaartmateriaal. De werkelijke ligging van de afgebeelde archeologische waarden kan daarom (sterk) afwijken van die zoals geprojecteerd op de verwachtingskaarten.



Archeologische verwachtingskaart

## 4.6 Randvoorwaarden techniek

### Randvoorwaarden ondergrondse kabels- en leidingeninfrastructuur

Uitgangspunt voor het functioneel ontwerp is het Masterplan ondergrondse infrastructuur d.d. 7-11-2005 en de notitie Conditionering Stationsgebied West d.d. 23 maart 2009.

- Ondergrondse infrastructuur dient bij te dragen aan een duurzame en hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Ideeën hierover zijn beschreven in de brochure 'Jaarbeursplein XL boven en onder de grond'. (4.6.1a)
- De ondergrondse infrastructuur dient de uitgangspunten in de catalogus "Het Utrechtse Stationsgebied geeft duurzame energie" mei 2009 te faciliteren. (4.6.1b)
- Ondergrondse infrastructuur dient zodanig te worden gesitueerd dat functies van de openbare ruimte en vastgoed zo min mogelijk worden gehinderd in geval van onderhoud aan de ondergrondse infrastructuur.(4.6.1c)
- Ondergrondse infrastructuur dient te worden gesitueerd in de tracés zoals aangegeven op de tekening hiernaast: "Tracé kabels en leidingen en riolering" (4.6.1d)
- Ondergrondse infrastructuur dient zodanig te zijn gesitueerd dat het aantal verleggingen zoveel mogelijk wordt beperkt (4.6.1e)
- In de openbare ruimte hoeft geen rekening te worden gehouden met een 50kV-station. Dit wordt, indien noodzakelijk, gerealiseerd op het Jaarbeursterrein(4.6.1f)
- Netstations en schakelstations ten behoeve van vastgoedontwikkelingen dienen te worden opgenomen in het betreffende te ontwikkelen vastgoedcomplex. (4.6.1g)
- Overige netstations en schakelstations dienen zoveel mogelijk te worden opgenomen in te ontwikkelen vastgoed.
- Bestaande ondergrondse verbindingen dienen zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven. (4.6.1h)
- De bestaande spuikoker in de Mineurslaan dient gehandhaafd te blijven. (4.6.1i)
- In de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met pompputten van circa 2x2x2 meter voor het warmte/koude-opslagsysteem op de zoeklocaties zoals weergegeven op tekening 34020.Ontwerp.020.001. De warmte/koude-opslagpunten dienen zoveel mogelijk gerealiseerd te worden nabij de tracés voor ondergrondse infrastructuur en het vastgoed dat gebruik maakt van

het systeem. De putten dienen voor aanleg en beheer bereikbaar te zijn voor onderhoudsvoertuigen (werkhoogte 10 meter). Momenteel wordt een convenant opgesteld waarin afspraken zijn vastgelegd over de toepassing van warmte/koude-opslag in het Stationsgebied. Het convenant zal worden ondertekend door NS Poort, Corio, Jaarbeurs, gemeente Utrecht en de provincie Utrecht. (4.6.1j)

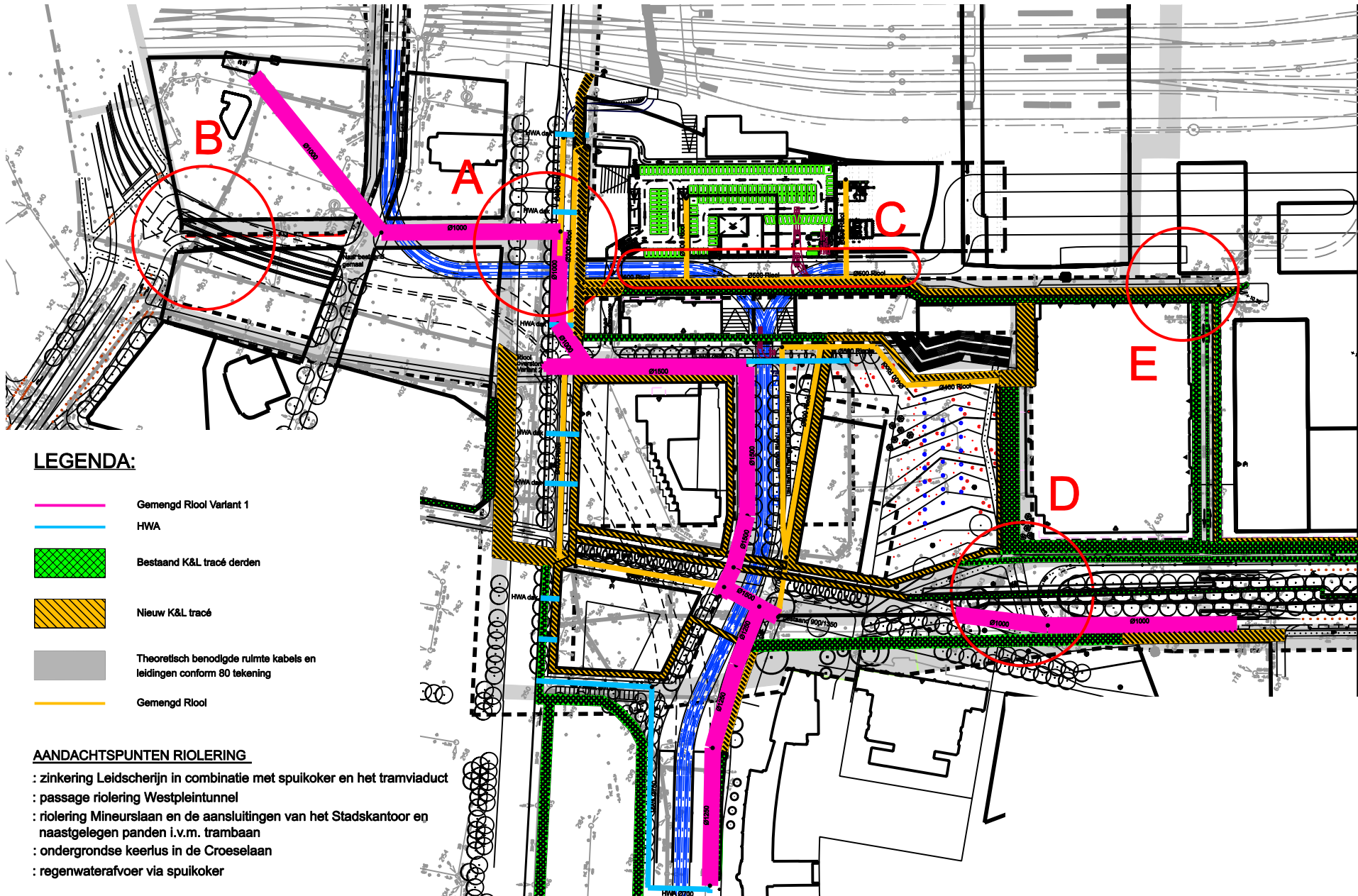
- De putten ten behoeve van warmte/koude-opslagsysteem worden zo subtiel mogelijk opgenomen in het maaiveld, waarbij de verharding wordt doorgezet op de deksel. (4.6.1k)
- De functionaliteit van het bestaande transportriool dat van de Vleutenseweg naar het rioolgemaal in de Hagelbuurt en de Graadt van Roggweg gaat, dient gewaarborgd te blijven.Ter toelichting: Aanpassing van het tracé en/of verplaatsing van het gemaal zijn noodzakelijk als gevolg van de aanleg van de Westpleintunnel. Meerdere oplossingen zijn mogelijk en in te passen in de openbare ruimte. Een nadere uitwerking van de tunnel is essentieel om een keuze voor een definitieve oplossing te maken. (4.6.1l)

### Randvoorwaarden riolering

Uitgangspunt voor het functioneel ontwerp is het Structuurplan Riolering en Waterhuishouding d.d. november 2007.

- Hemelwater van nieuw te ontwikkelen vastgoed en openbare ruimte dient te worden afgevoerd via een nieuw te realiseren riool. Daarbij geldt dat er een gescheiden systeem moet worden toegepast voor afvoer van respectievelijk hemelwater en vuilwater. (4.6.2a)
- Hemelwater vanaf daken van nieuw te ontwikkelen vastgoed dient rechtstreeks te worden geloosd op de Leidsche Rijn via de bestaande spuikoker of het nieuw te realiseren infiltratieriool op het Jaarbeursplein. Idem hemelwater op het Jaarbeursplein. (4.6.2b)

Naast deze specifieke randvoorwaarden zijn de randvoorwaarden m.b.t. ondergrondse infra ook van toepassing op de riolering.



### Randvoorwaarden kunstwerken

- Kunstwerk over de Leidsche Rijn ter plaatse van de Damstraat dient geschikt te zijn voor verkeersklasse 60. (4.6.3a)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn ter plaatse van de Verlengde Damstraat dient voorzien te zijn van een rijbaan voor snelverkeer (eenrichting) met aan weerszijden een fietsstrook en voetpad. (4.6.3b)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn ter plaatse van de verlengde Kanonstraat is gesitueerd in het hoofdfietsroutenet en dient geschikt te zijn voor verkeersklasse 30. (4.6.3c)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn ter plaatse van de verlengde Kanonstraat dient voorzien te zijn van een tweerichtingsfietspad met aan beide zijden een voetpad. (4.6.3d)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn direct ten westen van de sporen dient geschikt te zijn voor verkeersklasse 30 in verband met onderhoudsverkeer. (4.6.3e)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn direct ten westen van de sporen dient voorzien te zijn van een voetpad. (4.6.3f)
- Kunstwerk over de Leidsche Rijn in de HOV-/trambaan Mineurslaan dient als separate constructie te worden gerealiseerd. (4.6.3g)
- De HOV-/trambaan in de Mineurslaan dient de toeleidende route naar de parkeergarage Westflank Noord conflictvrij te kruisen. (4.6.3h)
- De HOV-/trambaan in de Mineurslaan dient de Van Sijpesteijnkade conflictvrij te kruisen. (4.6.3i)
- Kunstwerken in de HOV(tram)-baan dienen geschikt te zijn voor verkeersklasse 60. (4.6.3j)
- In kunstwerken moet een voorziening aanwezig zijn voor de voedings-, zekeringen- en schakelkast van de verlichtingsinstallatie (4.6.3k)

### Randvoorwaarden cultuurtechniek

- Bomen dienen gesitueerd te worden in een duurzaam ingerichte groeiplaats. (4.6.4a)
- De gronddekking voor bomen ter plaatse van ondergrondse constructies dient minimaal 1,20 meter te zijn. (4.6.4b)
- De gronddekking voor bomen ter plaatse van de stadsverwarmingsleiding (NUON) dient minimaal 1 meter te zijn. (4.6.4c)
- Voor bomen in een verharde omgeving dienen ondergrondse technische voorzieningen te worden getroffen om de vereiste groeiomstandigheden te waarborgen. Voor het Stationsgebied West geldt dit nagenoeg voor alle bomen met uitzondering van de bomen in de middenberm van de Croeselaan en de groene berm van de Graadt van Roggenweg. (4.6.4d)

### Randvoorwaarden verhardingen

- Daar waar natuursteen en andere elementenverharding wordt bereiden door auto- en vrachtverkeer dienen de afmetingen van de elementen en de ondergrond in overeenstemming te zijn met de te verwachten verkeersbelasting. (4.6.5a)

### Randvoorwaarden verkeersregelininstallatie

- De kast van de verkeersregelininstallatie dient zodanig gesitueerd te zijn dat bij bediening van de kast het gehele kruispunt wordt overzien en alle verkeersstromen goed in beeld zijn. (4.6.7a)

### Randvoorwaarden Afvalinzameling incl. kringloopmaterialen

- Per 650 huishoudens dient een milieupark in de openbare ruimte te zijn gesitueerd. Voor Stationsgebied West resulteert deze eis in één milieupark. (4.6.8a)





## 4.7 Randvoorwaarden milieu

### Randvoorwaarden Milieu, bodemverontreinigingen

In het plangebied is op de volgende vijf locaties bodemverontreinigingen geconstateerd:

1. Croeselaan
2. Jaarbeursplein
3. Mineurslaan
4. Van Sijpensteijnkade
5. Westplein

### Grondkwaliteit:

- Conform (= algemene beschrijving van de grondkwaliteit, van de ca. 2m dikke ophooglaag). Deze laag is gemiddeld licht tot matig verontreinigd met incidenteel een uitschieter tot sterk. Deze grond kan gelet op het Besluit Bodemkwaliteit en de Wet bodembescherming (Wbb), in milieuhygiënische zin, meestal worden hergebruikt.
- Onder een groot gedeelte van het gebied is een laag veen aanwezig. Deze laag is van nature tot sterk verontreinigd met het metaal arseen (onder de ophooglaag). In het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt dit veen als saneringsplichtig beschouwd;
- Ter plaatse van het busstation Jaarbeursplein is de grond sterk verontreinigd met olie, diesel en/of benzine. In het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt deze grond als saneringsplichtig beschouwd en kan deze grond zonder een bepaalde bewerking (reiniging) niet zonder meer worden hergebruikt.

### Grondwater:

- Het grondwater onder een groot gedeelte van de locatie is tot sterk verontreinigd met zogenaamde VOCL's (Vluchtige Organische Chloorkoolwatersoffen). In het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt dit grondwater als saneringsplichtig beschouwd. Voor het onttrekken en lozen van grondwater zijn vergunningen nodig in het kader van de Wbb (saneren), Gww (onttrekken), Wvo (lozen) en Wm (zuivering).
- Ter plaatse van het busstation Jaarbeursplein is het grondwater tevens tot sterk verontreinigd met olie, diesel en/of benzine. In het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) wordt deze grond als saneringsplichtig beschouwd;
- Binnen de invloedssfeer van een mogelijke grondwateronttrekking of -onttrekkingen is, naast de genoemde VOCL-verontreiniging(en), ook nog een aantal olieverontreinigingen aanwezig, onder andere op het Jaarbeursterrein en onder het spoor (aantrekkende werking).

De verontreinigingen zijn overwegend in het verleden ontstaan tijdens het ophogen van het oorspronkelijke maaiveld met puin. Na het treffen van maatregelen zijn er geen beperkingen meer voor het gebruik van deze locaties.



*Verontreinigde grond*



Verontreinigde grond

### Randvoorwaarden ecologie

Voor het Stationsgebied is ecologisch onderzoek verricht. De resultaten zijn beschreven in het rapport 'Ecologisch onderzoek Stationsgebied Utrecht – Vleermuizen, vaatplanten en broedvogels' d.d. 20 januari 2009. Geconstateerd is dat er in Stationsgebied West een vliegrouete van vleermuizen en een foerageergebied voor vleermuizen aanwezig is (Blekerstraat in Hagelbuurt). Vanuit ecologie gelden de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten ter ondersteuning van vleermuizen:

- toepassen van inheemse planten en bomen; (4.7a)
- zoveel mogelijk beperken van vliegafstanden door bomen op korte afstand van elkaar te plaatsen; (4.7b)
- beperken van het verlichtingsniveau door toepassen van naar beneden stralende verlichting; (4.7c)

In het gebied zijn diverse vaatplanten aangetroffen. Zo zijn er op de kademuur van de Leidsche Rijn verschillende karakteristieke varensoorten aanwezig. Hiervoor geldt geen beschermingsregime vanuit overheidsbeleid. Dit is anders voor het 'klein kaasjeskruid', dat is aangetroffen in de middenberm van de Croeselaan. Dit vaatplantje is beschermd en valt in beschermingsregime A.

Vanuit flora geldt het volgende uitgangspunt:

Om kansen voor bijzondere muurplanten te creëren dient kalkrijke specie te worden gebruikt bij de nieuwe kademuren langs de Leidsche Rijn. (4.7d)

### Duurzaamheidsvisie

De gemeente Utrecht heeft in mei 2009 een duurzaamheidscatalogus opgesteld genaamd "Het Utrechtse Stationsgebied geeft duurzame energie". Deze visie geeft richtlijnen met als doel een duurzamer stationsgebied te realiseren. Veel van deze voorstellen zijn nog in ontwikkeling. Verder onderzoek moet uitwijzen hoe de duurzaamheidsvoorstellen concreet kunnen worden ingepast. Een aantal voorbeelden die direct consequentie hebben voor de openbare ruimte zijn:

#### De Biowasmachine:

De Biowasmachine is een project dat integraal grondwatersanering in het stationsgebied combineert met warmte/koude opslag. Het is een proces waarbij vervuilde grond wordt opgeschoond door het gericht in de bodem brengen van voedingsstoffen welke de biologische afbraak bevorderen. Hiervoor wordt regenwater gebruikt dat o.a. in de openbare ruimte moet worden opgevangen.

#### Waterretentie en benutting:

Doel is het voorkomen van wateroverlast en het benutten van regenwater. Het oppervlakte water dient te worden opgevangen om deze te kunnen benutten als "grijs water". De opslag van het water zou gedeeltelijk in of onder de openbare ruimte kunnen en biedt kansen voor integratie met een kunstwerk (bijv. fontein).

#### Energiezuinige lampen:

Vanuit duurzaamheidsoogpunt wordt gestreefd naar het plaatsen van energiezuinige stadsverlichting. Bij de grondige renovatie van het stationsgebied zouden straten en fiets- en voetgangerszones duurzaam verlicht kunnen worden.

#### Materialisering:

Ook in de materialisering liggen er kansen om duurzaamheid in de openbare ruimte te realiseren. Deze omvatten de toepassing van o.a. "zwart gras" asfalt (NOx neutraliserend wegdek), energie leverend asfalt en kinetische drempels (energie leverend). Bij verdere inrichting van de openbare ruimte wordt bekeken of ze worden toegepast.

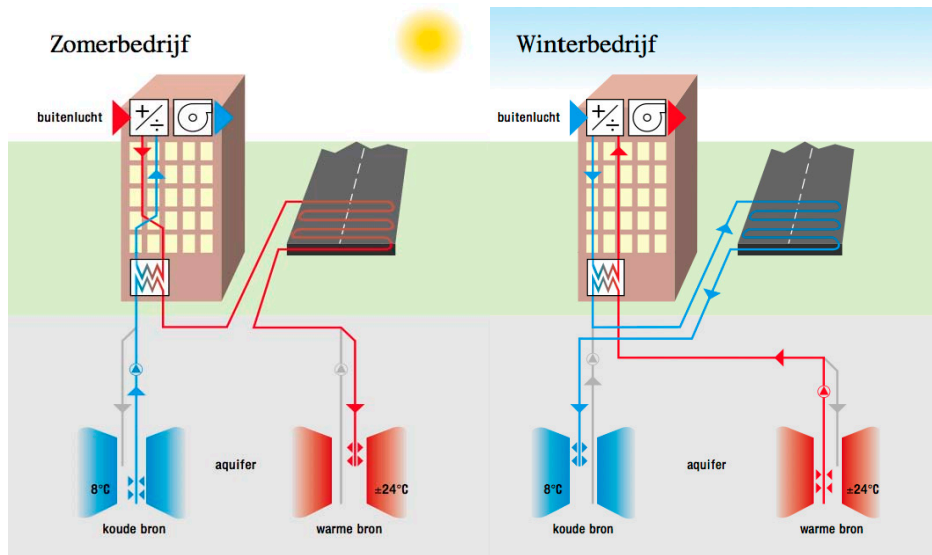
Uitgebreidere informatie is te lezen in de duurzaamheidsvisie.



Energie opwekkende verkeersdrempel



Energie opwekkende verkeersdrempel



Energie opwekkend asfalt

## 4.8 Randvoorwaarden vanuit vastgoed

### Eisen vanuit vastgoed aan openbare ruimte

Om goed te kunnen functioneren stelt de bebouwing eisen aan de aangrenzende openbare ruimte. Deze worden hier kort opgesomd:

De toegankelijkheid van bestaande gebouwen wordt gewaarborgd in de openbare ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen, mits aard en locatie tijdig (in een VO-stadium) worden aangegeven, kan rekening gehouden worden met eventuele aanvullende eisen (4.8.1a)

### Beatrixgebouw:

Aan de zuidzijde wordt het Jaarbeursplein afgebakend door het Beatrixgebouw. Hierin is een druk bezocht theater gevestigd.

De huidige functionaliteit (maart 2009) van het Beatrixgebouw dient gewaarborgd te blijven (4.8.1b). Concreet betekent dit:

- waarborgen functionaliteit bestaande toegangen (publiek, personeel, expeditie en Eneco);
- waarborgen functionaliteit bestaande nooduitgangen;
- waarborgen bereikbaarheid brandweeraansluitingen van het gebouw;
- waarborgen bereikbaarheid gebouw voor expeditie;
- handhaven van een laad- en loszone voor expeditie aan de oost- en zuidzijde van het gebouw;
- in ieder geval dient er ruimte voor de hoofdentree op het Jaarbeursplein te worden vrijgehouden (20 m). (4.8.1c)

### Nieuwe bebouwing grenzend aan het Jaarbeursplein:

Reservering voor toegang tot expeditie van het Jaarbeurspleingebouw in het 'voorplein' (tussen dit gebouw en het Reaal-kantoor). (4.8.1d)

### OV-Terminal:

De OV-Terminal omvat een deel dat op het huidige maaiveld ligt (busstation) en een deel dat op het niveau van de (huidige) stationshal ligt. Het laatste deel grenst indirect aan het openbaar gebied via het zogenaamde Forum en het Stationsplein West. De raakvlakken daarvoor zijn in de volgende paragrafen beschreven.

De Mineurslaan grenst ter hoogte van het Beatrixgebouw aan het westelijke busemplacement. Er dient vanuit veiligheid en overzichtelijkheid van de Mineurslaan een hoogwaardige afscheiding te komen tussen Mineurslaan en busemplacement. (4.8.1e)



Entree Beatrixtheater



Impressie van de vele vastgoed ontwikkelingen rondom het Jaarbeursplein

In de Randvoorwaardenkaart uit oktober 2006 is een expeditieopstelplaats en – lift voorzien in de Mineurslaan ten behoeve van de OV-Terminal. (4.8.1f) De wijze van uitvoering hiervan dient te voldoen aan de kwaliteitseisen die in de hiervoor opgenomen paragraaf 5.8 Mineurslaan zijn aangegeven. De busbuffer tussen spoor en TNT-gebouw (langs de Kruisvaart) maakt deel uit van de OV-Terminal. Dit emplacement heeft geen direct raakvlak met de openbare ruimte.

Verder worden er eisen gesteld aan de openbare ruimte met betrekking tot vervoersmiddelen. Deze moeten gefaciliteerd worden. (4.8.1g)

Treinvervangend vervoer:

- treinvervangend busvervoer bij calamiteiten dient te worden geaccomodeerd in de openbare ruimte Stationsgebied West;
- treinvervangend vervoer dient direct bereikbaar te zijn vanaf de hoofdentree van het station;
- treinvervangend vervoer dient veilig bereikt te kunnen worden (geen gelijkvloerse kruisingen met andere vervoersstromen);
- calamiteitenvervoer (vervangend busvervoer) ten behoeve van het treinvervoer dient de normale afwikkeling van de overige modaliteiten niet te belemmeren;
- 10 busplaatsen voor (trein)vervangend vervoer.

Taxi:

- taxiwegrijdplaatsen;
- 10 taxistandplaatsen;
- afmetingen: minimaal 2 x 5,5m;
- gesitueerd direct nabij entree station;
- in de directe nabijheid van taxistandplaatsen een wachtruimte met minimale afmeting van 8m<sup>2</sup> die beschutting dient te geven tegen wind en regen;
- deeltaxi-standplaats (o.a. gehandicapten en ouderen); deeltaxi's maken gebruik van aparte en herkenbare plaats, aantal is niet gedefinieerd, maar gaat af van 15 taxiplaatsen;
- taxivoorrijstrook direct bij entree station van minimaal 2 m breed.

Kiss & ride:

- een voorrijgelegenheid voor personenauto's direct nabij de entrees van het station; er wordt geen omvang of oppervlakte benoemd;
- medegebruik taxiwachtruimte (eventueel, dit is niet expliciet vernoemd);

Kort parkeren:

- 10 plaatsen, aansluitend op locatie taxi en kiss-and-ride (minimaal in de 2e ring);
- parkeren minder validen / gehandicapten;
- parkeerplaatsen direct nabij hoofdentree station.

Wachtruimte passagiers:

- er dient voldoende goede wachtruimte aanwezig te zijn voor alle modaliteiten.

Touringcars:

- plaatsen voor touringcars.

**Bereikbaarheid Kop Jaarbeurs:**

Op de kop van de Croeselaan worden taxistandplaatsen, kiss&ride plekken en parkeerplaatsen voor invaliden gemaakt. Deze plaatsen voorzien in de bereikbaarheid van zowel het Jaarbeursplein en omgeving als functies aan de centrumboulevard. Autoverkeer over de Centrumboulevard is niet toegestaan. Voor premières en andere evenementen kan daarop een ontheffing worden verleend, zodat tot de rode loper voorgereden kan worden.



Vogelvlucht van kap OV-Terminal

### Schetsontwerp Amrath-hotel op de Kop van Jaarbeurs:

Voorrijdgelegenheid voor touringcars is in principe in de kop van de Croeselaan (de zone met parkeerplaatsen en Kiss&Ride). Hier kunnen ook auto's voorrijden waar passagiers met herkomst/bestemming van het Amrath hotel in- en uitstappen en/of bagage in- of uitladen. (4.8.1h)

### Huidige monument Van Sijpesteijkade:

Het huidige maaiveldniveau van het te behouden monument aan de Van Sijpesteijkade wijkt af van het toekomstig niveau van de Van Sijpesteijkade. Dit verlangt een goede inpassing. (4.8.1i)

### Bestaande NH-hotel

Tussen het Jaarbeursplein en de Leidsche Rijn is het NH-hotel gevestigd. De huidige functionaliteit (maart 2009) van het NH-hotel dient gewaarborgd te blijven (4.8.1j). Concreet betekent dit:

- waarborgen functionaliteit bestaande toegangen (publiek, personeel en expeditie);
- waarborgen functionaliteit bestaande nooduitgangen;
- waarborgen bereikbaarheid gebouw voor expeditie (in- en uitgang aan Jaarbeurspleinstraat);
- handhaven voorrijdmogelijkheid (voor auto's en bussen) bij hoofdentree in de Jaarbeurspleinstraat; (4.8.1k)
- Terrasmogelijkheid horeca in de noordoosthoek van het gebouw.

### Van Sijpesteijngebouw

Tussen de Mineurslaan Noord en de Jaarbeurspleinstraat is het Van Sijpesteijngebouw gesitueerd.

De huidige functionaliteit (maart 2009) van het gebouw (kantoor) dient gewaarborgd te blijven (4.8.1l). Concreet betekent dit:

- waarborgen functionaliteit bestaande toegangen (publiek, personeel en expeditie);
- waarborgen functionaliteit bestaande nooduitgangen;
- waarborgen bereikbaarheid gebouw voor expeditie.

### Leeuwensteijngebouw

De huidige functionaliteit van het Leeuwensteijngebouw dient bij handhaving gewaarborgd te blijven. (4.8.1m)



*Van Sijpesteijkade met het te behouden monument*



*Links het Leeuwensteijngebouw en rechts het Van Sijpesteijngebouw*



### Randvoorwaarden aan vastgoed vanuit openbare ruimte

Om een goede kwaliteit in het Stationsgebied te kunnen waarborgen, dient er blijvend een optimale ruimtelijke en functionele afstemming te zijn tussen de gebouwen en de openbare ruimte. Hier wordt kort opgesomd welke randvoorwaarden er vanuit de openbare ruimte worden gesteld aan vastgoedontwikkelingen.

- De voorwaarden zoals die in het Structuurplan staan onder het begrip 'Schalenkaart' (zie ook pagina 14 uit dit document) zijn van toepassing op alle vastgoedontwikkelingen. (4.8.2a)

#### Small:

Kleine maat van ontwikkeling ( basishoogte 3 lagen, incidenteel tot 25 meter).  
Een of twee eigenaren per kavel, voordeur aan de straat.  
Weinig contrasten in maatvoering.  
Eén functie per gebouw, in de plint soms afwijkende functie.  
Lokale betekenis.

#### Medium:

Forsere maat van ontwikkelingen (basis 25 meter, incidenteel 45 meter).  
Meerdere eigenaren per kavel, gedeelde entreehal aan de straat.  
Geringe contrasten in maatvoering.  
Meerdere functies per gebouw mogelijk.  
Betekenis op wijk- en stedelijk niveau.

#### Large:

Grote maat van ontwikkelingen (basishoogte 45 meter, incidenteel tot 90 meter).  
Meerdere gebruikers per kavel, foyer aan de straat.  
Contrasten in maatvoering.  
Veel verschillende functies.  
Betekenis op stedelijk en regionaal niveau.

#### Extra Large:

Grote maat van ontwikkelingen (basishoogte 45 meter, incidenteel tot 90 meter).  
Veel gebruikers per kavel, atria en overdekte binnenruimte.  
Sterke contrasten in maatvoering.  
Grote diversiteit in functies.  
Grote onderlinge afhankelijkheid in functies.  
Betekenis voor de hele stad en regio.

- Ruimtes voor afvalcontainers, expeditieruimtes en opstelplaatsen voor goederen dienen inpandig dan wel binnen een bouwblok te worden opgenomen. Door vastgoedontwikkelaars moet worden aangetoond dat hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is in het gebouw of op de binnenplaats. (4.8.2b)
- Voorzieningen voor aansluiting op nutsvoorzieningen dienen inpandig te worden opgenomen. Aangetoond moet worden dat hiervoor voldoende ruimte beschikbaar is. (4.8.2c)
- Grenzend aan de openbare ruimte dienen zoveel mogelijk activiteiten te worden geplaatst die zichtbaar zijn van buitenaf en zicht hebben op de openbare ruimte. (4.8.2d)
- Veiligheidsvoorzieningen dienen in het ontwerp van het gebouw te worden betrokken; rolluiken aan de openbare ruimte zijn niet toegestaan. (4.8.2e)

## 4.9 Beheer en veiligheid

De uitgangspunten voor veiligheid en beheer zijn als bijlage van het Masterplan Stationsgebied vastgelegd in de Nota Veiligheid en Beheer juni 2003. Met betrekking tot de aspecten veiligheid en beheer wordt in het kader van het IPvE/FO en de verdere uitwerkingsfases verwezen naar dit document.

Doelstellingen van de nota Nota Veiligheid en Beheer zijn:

- het in vroegtijdig stadium betrekken van veiligheids- en beheerdeskundigen van relevante publieke en private partijen bij de planvorming;
- verbeteren van beleving, veiligheid en leefbaarheid;
- verminderen van overlast en criminaliteit;
- incorporatie van veiligheid en leefbaarheid in het ontwerp;
- opzetten van een goede organisatie voor beheer en toezicht;
- de kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van veiligheid wordt bepaald door een combinatie van ontwerp & inrichting, gebruik en beheer & toezicht.

Om deze doelstellingen te bereiken en risico's te vermijden dient het plangebied te voldoen aan onderstaande criteria. De aanbevelingen hebben zowel betrekking op de kwaliteit van het ontwerp als op de organisatie ten behoeve van handhaving.

### Algemene criteria voor Veiligheid en Beheer:

In de vastgestelde Nota Veiligheid en Beheer is een aantal criteria opgenomen. Ontwerpen worden op basis van deze criteria getoetst:

- **Zichtbaarheid**  
De bezoeker van het Stationsgebied ervaart openheid, doorzicht en een goede daglichttoetreding. 's Avonds en in overdekte ruimten is er goede verlichting aanwezig en toezichthouders kunnen in het gebied goed surveilleren.
- **Toegankelijkheid**  
Enerzijds moeten de gebouwen en de openbare ruimte voor het publiek goed toegankelijk zijn en het liefst een aanzuigende kracht uitoefenen. Anderzijds moeten de gebouwen en de openbare ruimte in zijn toegankelijkheid voor bepaalde groepen beperkt zijn. Hierdoor wordt ongewenst gebruik beperkt of voorkomen.
- **Attractiviteit**  
Een goed beheer (zodat het gebied en de objecten daarin schoon en heel zijn), levendigheid, functies en een prettige beleving door gebruik te maken van bijvoorbeeld plezierige materialen en kleuren, daglichttoetreding, comfortabele verlichting en aantrekkelijke maatverhoudingen.
- **Zonering**  
Duidelijk is of een gebied of ruimte privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar is. Anonieme gebieden en onduidelijke overgangszones dienen vermeden te worden.

### Randvoorwaarden routing openbare ruimte;

De randvoorwaarden zijn terug te voeren op de algemene criteria. Voor de routing in het gehele plangebied geldt:

- de routes in het plangebied zijn overzichtelijk (4.9.1a);
- visuele belemmeringen (zoals kolommen, fietsenrekken in de zichtlijnen) ontbreken in de algemene ruimtes en routes (4.9.1b);
- in de openbare ruimte zijn goede oriëntatiemogelijkheden (4.9.1c);
- het netwerk van routes is voldoende fijnmazig (bijvoorbeeld voldoende zijwegen), zodat mensen in geval van nood een alternatieve route kunnen kiezen; richtlijn is: elke 400 meter een keuzemogelijkheid (4.9.1d);
- doodlopende straten worden vermeden (4.9.1e);
- tunnels worden zoveel mogelijk vermeden (4.9.1f);
- langzaam verkeersstromen worden 's avonds en 's nachts zoveel mogelijk gebundeld op een kleiner aantal (nacht-) routes. (4.9.1g);
- routes die onvoldoende levendig zijn en kwetsbaar zijn voor onbedoeld gebruik, worden 's avonds afgesloten; in hoeverre dit wenselijk is, wordt beoordeeld aan de hand van een gedetailleerder ontwerp en inzicht in de loopstromen (4.9.1h);
- voor onveilige routes is 's avonds en 's nachts ten minste één alternatieve en veilige route beschikbaar (die niet meer dan 1,5 keer langer is dan de kortste route) (4.9.1i);
- langzaam-verkeerroutes die s'avonds en s'nachts veel gebruikt worden dienen zoveel mogelijk te worden gecombineerd met routes voor snelverkeer, zeker wanneer de intensiteit van het langzame verkeer gering is (4.9.1j);
- de entrees van fietsenstallingen liggen direct aan de routes en zijn goed zichtbaar vanuit de omgeving (4.9.1k).

### Toetsingscriteria en randvoorwaarden bij calamiteiten

- De bereikbaarheid van het Stationsgebied dient vanuit alle 'windhoeken' te voldoen aan de zorgnorm (4.9.2a). De infrastructuur rond het gebied maakt dit mogelijk. De brandweer kan, indien noodzakelijk, hier nadere eisen voor definiëren; Maak de risico's en effecten inzichtelijk door middel van een scenarioanalyse;

Ongeacht de omvang van de calamiteit(en) zijn de aanbevelingen ter voorkoming van calamiteiten en voor adequaat optreden te rangschikken naar de volgende criteria:

- Bereikbaarheid: hulpdiensten kunnen (zonder gehinderd te worden door vluchtende mensen of andere obstakels) snel ter plekke zijn en zo dicht mogelijk bij de plaats van een incident komen.
- Vluchtmogelijkheden: mensen kunnen snel vluchten (zonder de aan- en afvoerroutes van de hulpverleningsdiensten te kruisen); dit stelt eisen aan de capaciteit van stijgpunten en van de ruimten in de gebouwen en in de openbare ruimte.
- Bluswater en branddetectie: de brandweer kan over voldoende bluswater beschikken binnen voldoende kleine afstand van het te blussen object en over middelen om de brand snel te kunnen detecteren en de brand veilig te kunnen benaderen.
- Communicatie: de hulpverleningsdiensten kunnen op elke plaats binnen het gebied met elkaar communiceren;

### Randvoorwaarden aanrijroutes

Gelet op het risico van tijdelijke blokkering van een weg moeten gebouwen vanuit ten minste twee richtingen te benaderen zijn:

- de aanrijroutes moeten obstakelvrij zijn, dat wil zeggen dat zij in ieder geval niet conflicteren met eventuele ontruimingsroutes, vluchtwegen, looproutes en fietsroutes (4.9.3a);
- de aanrijroutes en aanrijplaatsen moeten uniform aangeduid en benoemd zijn en dienen bij alle hulpverleningsdiensten bekend te zijn (4.9.3b);
- de aanrijroutes en aanrijplaatsen moeten overzichtelijk zijn (4.9.3c);
- er mogen geen conflicterende routes zijn waarbij de aankomende hulpverleningsdiensten het vertrekkend hulpverleningsvoertuig tegenkomen; dit betekent dat er sprake moet zijn van doorgaande routes van en naar de locaties die bereikbaar en berijdbaar moeten zijn voor hulpverleningsvoertuigen (4.9.3d);
- de hoofdtoegangswegen dienen voor brandweervoertuigen met een maximale asbelasting van 100 KN tot aan het gebouw berijdbaar te zijn en een breedte te bezitten van minimaal 3,5 meter en een vrije doorrijhoogte van ten minste 4,20 meter (4.9.3e).

### Randvoorwaarden opstelplaatsen

- Opstelplaatsen voor brandweervoertuigen dienen dusdanig te zijn geprojecteerd dat de maximale afstand tussen een opstelplaats voor brandweervoertuig en een brandkraan niet meer bedraagt dan 15 meter (4.9.4a);
- opstelplaatsen voor ambulancevoertuigen dienen dusdanig te zijn geprojecteerd dat de loopafstand tot de plaats van een incident niet meer dan 50 meter bedraagt (bij een enkelvoudig incident) en de afstand tot locaties van gewonden minimaal is (in geval van een grootschalig incident) (4.9.4b);
- opstelplaatsen voor politievoertuigen dienen dusdanig te zijn geprojecteerd dat de loopafstand tot de plaats van een incident maximaal 100 meter bedraagt (4.9.4c);

### Randvoorwaarden Beheer en Onderhoud

Met betrekking tot Beheer en Onderhoud staan de thema's 'schoon en heel' en 'gezamenlijk beheer' centraal. Bij besluitvorming over de planuitwerkingen zullen de aspecten 'ontwerp', 'gebruik' en 'beheer' gelijktijdig worden beoordeeld en afgewogen. De plannen worden getoetst op de kwaliteit van het ontwerp en de organisatie van beheer en onderhoud.

De eisen van de beheerder staan vermeld in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). De planuitwerking dient aan dit handboek te voldoen (4.9.5a). Belangrijke toetsingscriteria bij het thema 'Schoon' zijn:

- keuze en toegankelijkheid van reinigingsmachines bij inrichtingselementen;
- materiaalkwaliteit en belastbaarheid van gekozen materiaal voor reguliere reinigingsdiensten;
- de locatie van plekken voor afvalinzameling en het vermijden van obstakels en losse inrichtingselementen.

Met betrekking tot het aspect 'Heel' worden de inrichtingsmaterialen getoetst op gewicht, sterkte en criminaliteit- en vandalismebestendigheid. De te gebruiken inrichtingselementen dienen blijvend vervangbaar te zijn (langdurige garanties leverancier), daarnaast dient te worden gezorgd voor kwaliteitsborging (gelijkwaardigheid) bij vervanging en reparaties.

Op basis van inrichtingskwaliteiten, gebruiks- (en onderhouds-)ambitieniveaus zullen in de volgende ontwerpfases (VO/ DO) de beheerkosten en beheerconsequenties in een extra paragraaf inzichtelijk worden gemaakt.

### Beheer

- De eisen van de beheerder staan vermeld in het handboek inrichting openbare ruimte. (HIOR)
- De beheerder toetst het ontwerp op beheer en onderhoud.
- De toegankelijkheid van nooddiensten wordt met betrokken partijen afgestemd.
- Door de verschillende vakafdelingen zijn randvoorwaarden aangeleverd waaraan het ontwerp dient te voldoen; dit betreft wegen, groen, water, K&L, bodem, milieu en kunstwerken.
- De kosten voor beheer en onderhoud worden te zijner tijd in areaalmutaties verwerkt

## Veiligheid

- Door de opdrachtgever wordt een Veiligheid- & Gezondheidsdossier bijgehouden met als doel alle beargumenteerde veiligheidsbeslissingen gedurende de levensduur van het project bij te houden.
- De ontwerpende partij dient een Veiligheid- & Gezondheidsplan op te stellen.
- De aannemer dient op basis van het V&G-plan voor de ontwerpfase een V&G-plan op te stellen voor de uitvoeringsfase.

### Ruimtelijke randvoorwaarden

- 4.1.1a Het Jaarbeursplein moet obstakelvrij zijn.
- 4.1.1b Het Jaarbeursplein moet als oriëntatiepunt vanuit de omgeving goed zichtbaar en vindbaar zijn.
- 4.1.1c Het Jaarbeursplein moet een duidelijke identiteit krijgen.
- 4.1.1d De Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg hebben als bestemming het Jaarbeursplein.
- 4.1.1e De kop van de Croeselaan en de Verlengde Graadt van Roggenweg hebben een duidelijke relatie met respectievelijk de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg.
- 4.1.1f Er moet een goede verhouding ontstaan tussen verkeer en verblijfsruimte.
- 4.1.1g Er is continuïteit in het karakter van de openbare ruimte langs de Leidsche Rijn.
- 4.1.1h De inrichting van de Stadscorridor moet de verbindende functie voor fietsverkeer ondersteunen.
- 4.1.1i De expeditiestraat onder het Forum krijgt licht en lucht via het bovenliggende Forum-niveau.
- 4.1.1j De straten zijn vormgegeven als lokale ontsluitingswegen met voorzieningen voor parkeren op straat.
- 4.1.1k In de Verlengde Damstraat en de Jaarbeurspleinstraat worden vrijliggende fietspaden opgenomen.

### Randvoorwaarden boomstructuren

- 4.1.2a Gebruik straatbomen van de eerste orde.
- 4.1.2b Bestaande bomen moeten zo mogelijk worden ingepast.
- 4.1.2c In de Croeselaan, Vleutenseweg, Van Zijstweg en Graadt van Roggenweg worden laanbomen toegepast.
- 4.1.2d De Graadt van Roggenweg krijgt een profiel met laanbeplanting.
- 4.1.2e Boomstructuren van de Kanaalstraat, Vleutenseweg en Leidsche Rijn worden doorgezet tot aan de sporenbundel, tenzij een andere logische beëindiging beter resultaat geeft.
- 4.1.2f In de Jaarbeurspleinstraat en Verlengde Damstraat komen boomstructuren.
- 4.1.2g Er komen bomen aan de westzijde van het Jaarbeursplein.
- 4.1.2h Op het Jaarbeursplein worden op strategische plekken grote volwassen bomen geplant, de ondergrondse parkeergarage dient daar rekening mee te houden.
- 4.1.2h In Leidschepoortstraat en op voorterrein Hojel komt losse boombeplanting.

### Randvoorwaarden waterstructuren

- 4.1.3a Voor alle nieuwe bruggen geldt terughoudendheid in vormgeving en kleurgebruik.
- 4.1.3b De nieuwe bruggen dienen functioneel, veilig en goed beheerbaar te zijn.
- 4.1.3c De nieuwe bruggen moeten voldoen aan de eisen voor doorvaarbaarheid van de Leidsche Rijn.
- 4.1.3d Over de hele lengte van de Leidsche Rijn dient er verwantschap te zijn in de vormgeving en materialisering van de bruggen.
- 4.1.3e In de openbare ruimte komen zo min mogelijk constructieve elementen.
- 4.1.3f De brug in het verlengde van de Damstraat wordt uitgevoerd voor autoverkeer in één richting.

### Randvoorwaarden verharding

- 4.1.4a Klinkerverharding wordt toegepast op de trottoirs, rijwegen, parkeervakken en fietspaden.
- 4.1.4b Verschillend gebruik van paden en wegen wordt aangeduid met een verschil in formaat en verband.
- 4.1.4c De Centruboulevard, het Jaarbeursplein, de esplanade van de Croeselaan en het Forum krijgen een basis van natuursteen.
- 4.1.4d De rijbanen van de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg worden uitgevoerd in zwart asfalt.
- 4.1.4e Alle overgangsbanden in het Stationsgebied zijn van natuursteen.

### Randvoorwaarden verlichting

- 4.1.5a Het hele Stationsgebied krijgt een nieuwe, eenduidige verlichting.
- 4.1.5b Op de HOV-baan langs het Rabobank-gebouw wordt dezelfde lichtmast toegepast als langs de Utrechtse HOV-baan.
- 4.1.5c Het vrijliggend fietspad op de Leidseweg markeert de overgang van het gebruik van de Singelmast naar de Stationsgebiedmast.
- 4.1.5d In het Stationsgebied mag bijzondere verlichting worden toegepast (die afwijkt van de Utrechtse standaard).

### Randvoorwaarden meubilair

- 4.1.6a Voor de pleinen en de esplanade van de Croeselaan worden unieke zitobjecten gekozen of ontworpen. Anders wordt gebruik gemaakt van de Koro-bank.
- 4.1.6b Het RVS dwarsbeugelfietsnietje is de standaard in het Stationsgebied.
- 4.1.6c Op plekken waar naar verwachting veel fietsen kortdurend worden gestald en geen parkeerverbod voor fietsen geldt, worden fietsnietjes geplaatst.
- 4.1.6d Op het Jaarbeursplein en ter plekke van de OV-halte in de Verlengde Graadt van Roggenweg worden geen extra stallingsvoorzieningen getroffen.
- 4.1.6e Verkeers- en parkeerwerende middelen worden in de openbare ruimte geïntegreerd (bijvoorbeeld verhoogde banden in plaats van paaltjes).
- 4.1.6f Voor het hele Stationsgebied is de antracietgrijze Utrechter de standaard afzetpaal.
- 4.1.6g Unieke boomspiegels worden toegepast als daar in het ontwerp een aanleiding voor is.
- 4.1.6h Er moet onderzoek plaatsvinden naar een goede oplossing voor een afvalbak met een grotere capaciteit, bijvoorbeeld een grotere bak of een ondergrondse opslag.
- 4.1.6i Op specifieke plekken als het Jaarbeursplein, de esplanade Croeselaan en het stationsplateau worden afwijkende of speciaal vormgegeven afvalbakken toegepast.
- 4.1.6j Er komen afvalvoorzieningen voor woningen in de vorm van ondergrondse of inpandige afvalbakken.

## Randvoorwaarden Verkeer

- 4.2.1a De Croeselaan wordt ter hoogte van de Centruboulevard geknipt voor motorvoertuigen. Hierdoor vervalt de verbinding voor motorvoertuigen tussen Croeselaan en Graadt van Roggenweg.
- 4.2.1b De Hojel/Reaal-kantoren en het Amrath hotel zijn via de Graadt van Roggenweg bereikbaar.
- 4.2.1c De ontsluiting voor de parkeergarages Jaarbeursplein en Holland Casino ligt op de kop van de Croeselaan.
- 4.2.1d Ten westen van de nieuwe OV-Terminal zal de Mineurslaan vanaf de westzijde van het Beatrixgebouw alleen toegankelijk zijn voor expeditieverkeer.
- 4.2.1e De Verlengde Damstraat-Verlengde Leidseweg, Jaarbeurspleinstraat en de Verlengde Graadt van Roggenweg vormen een eenrichtingscircuit met de klok mee.
- 4.2.1f De Verlengde Damstraat verzorgt de ontsluiting van Lombok vanaf de Graadt van Roggenweg voor alleen ingaand autoverkeer.
- 4.2.1g Het Muntkwartier krijgt via de Leidsschepoortstraat een aansluiting op de Graadt van Roggenweg voor alleen uitgaand autoverkeer.
- 4.2.1h Voor de volgende straten geldt een maximum snelheidsregime van 50 km/uur: Croeselaan, Graadt van Roggenweg (incl. trambaan), Westpleintunnel, Daalsetunnel, Kanaalstraat, Vleutenseweg, alle HOV-banen (behalve ter plekke van de Verlengde Graadt van Roggenweg). De overige straten hebben een snelheidsregime van 30 km/uur.
- 4.2.1i De volgende kruisingen worden geregeld met Verkeerslichten:
- o Croeselaan – Graadt van Roggenweg – Verlengde Graadt van Roggenweg,
  - o Van Zijstweg – Croeselaan – HOV-baan – Rabobank,
  - o Verlengde Graadt van Roggenweg – Jaarbeurspleinstraat,
  - o kruising trambaan – HOV-baan,
  - o Vleutenseweg – aansluiting Westpleintunnel/Daalsetunnel
  - o HOV-baan – Lombokplein.
- 4.2.2a De blokken NH-hotel en Leidsekade zorgen voor hun eigen parkeerplaatsen op eigen terrein (ook voor bezoek).
- 4.2.2b De parkeergarage van de Knoopkazerne is bereikbaar vanaf de Croeselaan – Mineurslaan.
- 4.2.2c Parkeervoorzieningen onder de Bebouwing Noordflank en Stads kantoor, Hojellkantoren, Amrath hotel en blok Leidsekade worden ontsloten via de Graadt van Roggenweg.
- 4.2.2d Het bouwblok Leidseweg is bereikbaar via de Verlengde Damstraat
- 4.2.2e In een aantal straten is sprake van parkeerplaatsen op maaiveld zoals de Leidschepoortstraat (ca. 15 parkeerplaatsen), Verlengde Damstraat (ca. 20), Leidsekade (ca. 10), Verlengde Graadt van Roggenweg (ca. 10, naast de 15 taxistandplaatsen) en de Croeselaan (binnen plangrens, totaal ca. 60 waarvan 8 taxistandplaatsen).
- 4.2.3a De Mineurslaan wordt een exclusieve expeditieroute in één richting voor de aanliggende gebouwen zoals het Beatrixgebouw, Knoopkazerne, Kantoren Mineurslaan Zuid, OV-Terminal, Bebouwing Noordflank, Stads kantoor.
- 4.2.3b De bebouwing van de Noordflank, direct gelegen aan de Van Sijpensteijnkade en de VL-post wordt bevoorrad via de Van Sijpensteijnkade.
- 4.2.3c De expeditie van het Jaarbeurspleingebouw dient via een inpandig laad- en loshof te worden georganiseerd. Dit is bereikbaar via de Verlengde Damstraat en/of indien mogelijk via de parkeergarage onder het Jaarbeursplein.
- 4.2.3d Aan de Jaarbeurspleinstraat ter hoogte van het blok NH-hotel is sprake van een expeditie-entree.
- 4.2.3e De bestaande expeditie ontsluiting van de Jaarbeurs op de Croeselaan dient gehandhaafd te blijven voor 'lichte voertuigen'.
- 4.2.3f Expeditieverkeer met bestemming Amrath hotel vindt plaats via de Graadt van Roggenweg. Ook voor het expeditieverkeer wordt bekeken of het uitgaande expeditieverkeer ontsloten kan worden op de Graadt van Roggenweg via P1.
- 4.2.4a De halte voor de tram ligt in de Verlengde Graadt van Roggenweg.
- 4.2.4b De bussen maken in het Stationsgebied West gebruik van de trambaan.
- 4.2.4c In de Jaarbeurspleinstraat worden vier halteplekken voor bussen opgenomen.
- 4.2.5a Langs alle doorgaande autoroutes liggen fietspaden in één of twee richtingen.
- 4.2.5b Aan de zuidzijde van het Stationsgebied komt een langzaam verkeersverbinding over het spoor; de Rabobrug.
- 4.2.5c Geen bromfietzers in de Westplein- en Daalsetunnel.
- 4.2.5d In het Stationsgebied rijden bromfietzers op de solitaire fietspaden.
- 4.2.5e Op de Croeselaan tussen de Van Zijstweg en het Jaarbeursplein, maken bromfietzers gebruik van het fietspad.
- 4.2.5f Op de Vleutenseweg rijden bromfietzers op de rijbaan.
- 4.2.5g Binnen het Stationsgebied worden de fietsen voornamelijk in de speciaal daarvoor gebouwde fietsenstallingen gestald.
- 4.2.5h In de openbare ruimte van het Jaarbeursplein blijft vrij van fietsenklemmen.
- 4.2.5i Nieuwe functies zorgen voor eigen stallingen voor personeel (o.a. Stads kantoor).



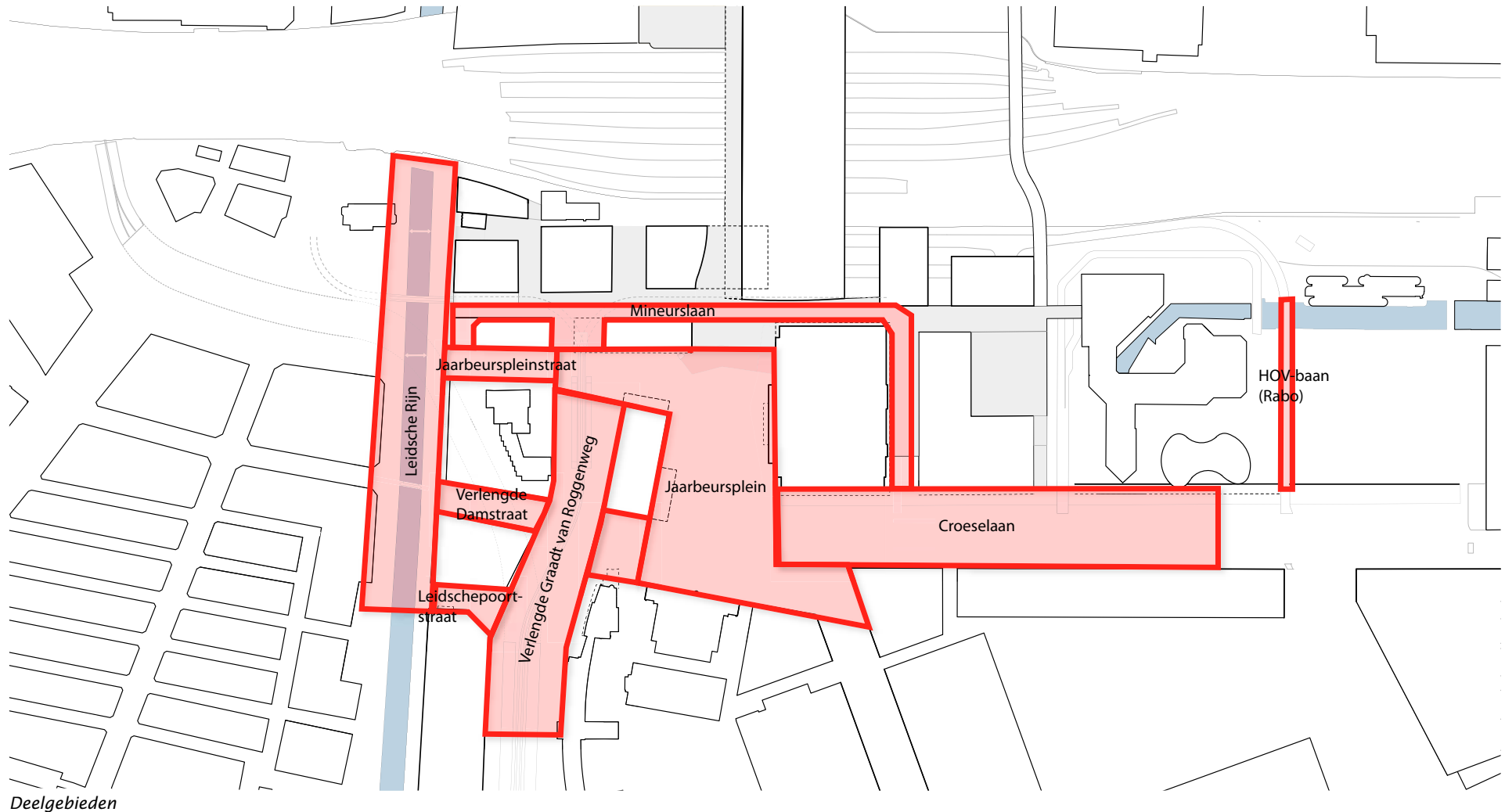
- 4.2.6a De Centrumboulevard mag niet worden gekruist door auto's.
- 4.2.6b Langs alle doorgaande auto- en fietsroutes liggen trottoirs.
- 4.2.7a In de Verlengde Graadt van Roggenweg komen 15 taxistandplaatsen, op de kop van de Croeselaan 8.
- 4.2.7b Potentiële taxipassagiers moeten de taxistandplaatsen bij het verlaten van het Stationsplein West zien liggen.
- 4.2.8a Hulpdiensten moeten in geval van calamiteiten gebruik kunnen maken van alle routes.
- 4.2.8b Om de Westflank voor hulpdiensten bereikbaar te maken vanaf de Sijpenstijnkade dient de doorrijhoogte onder de HOV-baan van 4,25 te zijn gegarandeerd. Het betreft een uitzondering op de algemeen geldende eisen voor doorrijhoogtes
- 4.2.8c Voertuigen van hulpdiensten dienen via het Jaarbeursplein onder aan de trappen van het Stationsplein West te kunnen komen.
- 4.2.8d De 'knip' Croeselaan vormt geen barrière voor hulpdiensten.

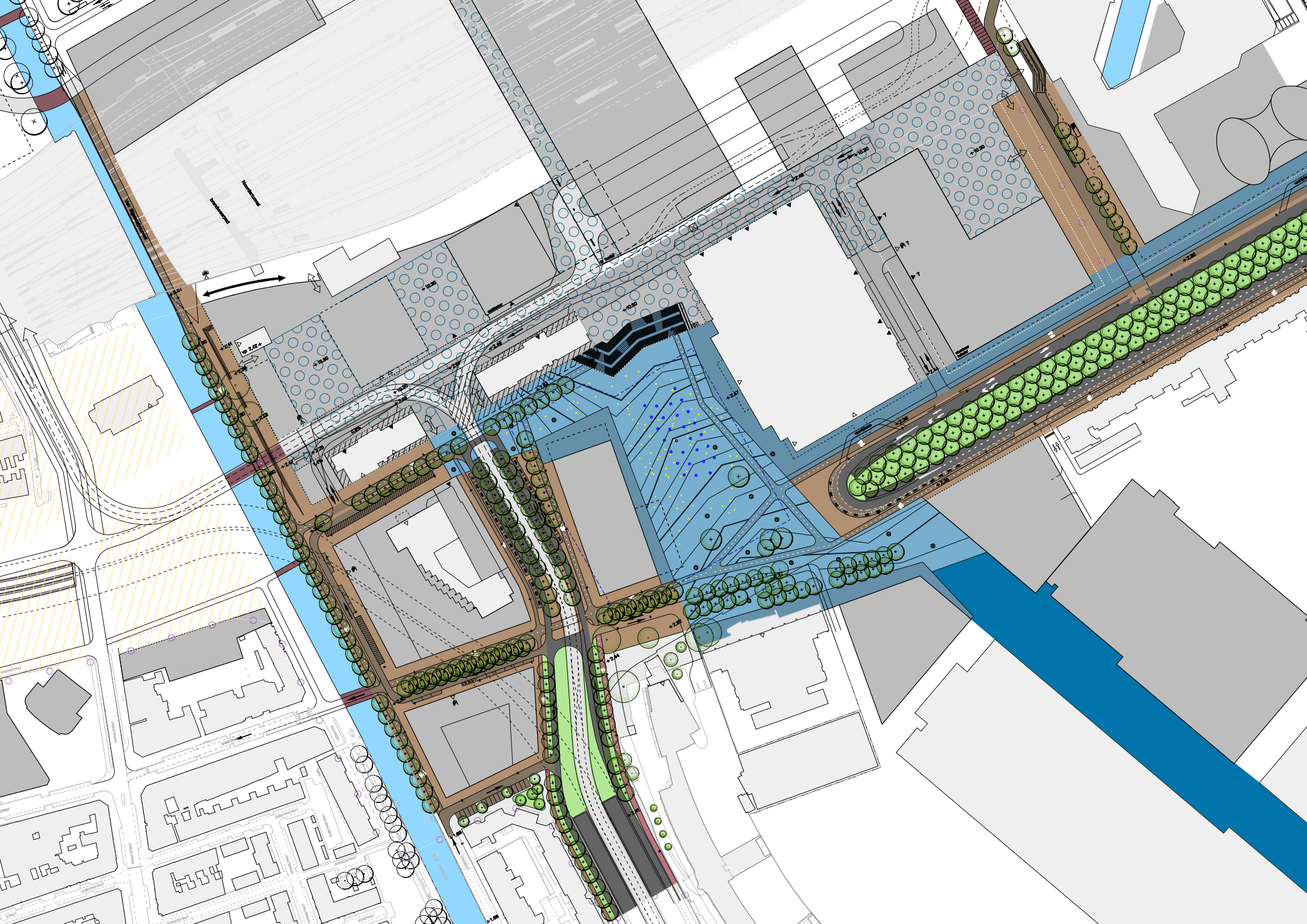
### Randvoorwaarden pleininrichting bij evenementen

- 4.3.1 De normale, dagelijkse routing van bezoekersstromen, openbaar vervoer en parkeren dient bij evenementen goed te kunnen blijven functioneren.
- 4.3.2 Het evenementenpubliek en de dagelijkse bezoekersstromen dienen zoveel mogelijk te worden gescheiden.
- 4.3.3 Het aan- en afvoeren van materiaal dient gescheiden van publieke en de dagelijkse bezoekersstromen te kunnen worden uitgevoerd.
- 4.3.4 Het blijven functioneren van OV en parkeren wordt bij evenementen geregeld.
- 4.3.5 Het functioneren van de aanliggende bebouwing dient bij evenementen te worden gewaarborgd.
- 4.3.6 De pleinvloer en het onderliggend garagedak dienen geschikt te zijn voor puntlasten (zware voertuigen, eventueel aslastbeperking vastleggen).
- 4.3.7 De pleinondergrond dient bij voorkeur zo vlak mogelijk te zijn en bestand te zijn tegen zwaar gebruik (opbouw podia, aan en afvoer en grote groepen publiek).
- 4.3.8 Loopstromen naar station moeten gegarandeerd blijven, ook bij evenementen.
- 4.3.9 Voorzieningen voor water, stroom, riool, verlichting dienen in voldoende mate aanwezig te zijn;
- 4.3.10 Toiletvoorzieningen dienen, ook in de directe omgeving in voldoende mate aanwezig te zijn ;
- 4.3.11 Er dienen bevestigingsmogelijkheden te zijn waar bouwsels (tenten, podia, tribunes etc) aan verankerd kunnen worden.

## 5. Deelgebieden

In dit hoofdstuk worden aanvullende randvoorwaarden gesteld en per deelgebied met een inrichtingsvoorstel gekeken of de beoogde functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit behaald kan worden. Naast de randvoorwaarden op een groter schaalniveau worden specifieke randvoorwaarden beschreven. Ieder afzonderlijk hoofdstuk wordt ingeleid met een korte beschrijving van het deelgebied, waarna het deelgebied verder wordt uitgediept door een beschrijving van sfeer en karakter, inrichting en planbeschrijving.



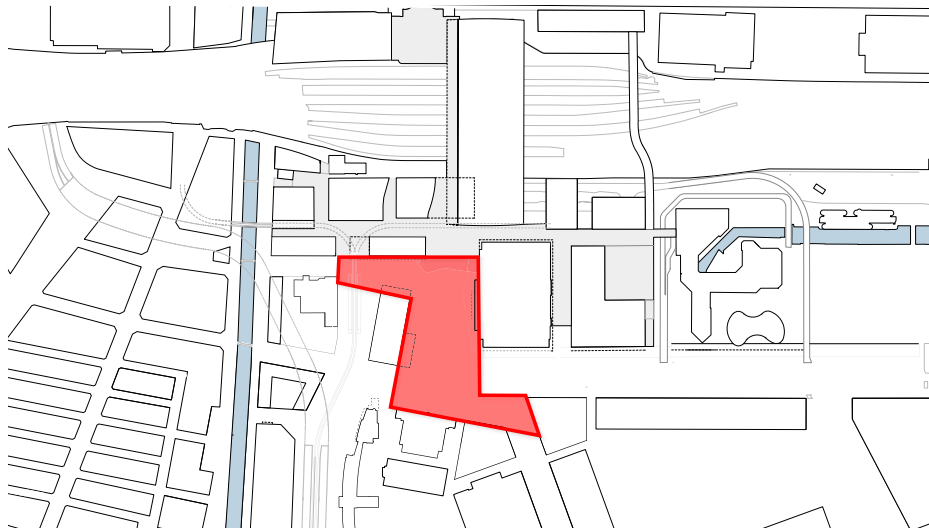


## 5.1 Jaarbeursplein

Het Jaarbeursplein krijgt een nieuwe betekenis voor de stad. Het nieuwe Jaarbeurspleingegebouw vormt met de zuid- en de westwand de belangrijkste wand van de pleinruimte. De trappartij aan de oostzijde van het plein is een zachtere begrenzing, die de overgang vormt van het hoge Forum-niveau naar het plein. Het vormt een sterke ruimtelijke eenheid met een unieke identiteit. (5.1a) Naast een duidelijke functie als westelijke entree van de OV-Terminal en koppeling van verschillende vervoersstromen krijgt het Jaarbeursplein ook betekenis als verblijfsplek. (5.1b) Het is een schakel in de Centruboulevard en wordt, naast het Vredenburgplein, een van de twee grote stedelijke ruimtes in het Stationsgebied. De belangrijke invalsroutes Croeselaan en Graadt van Roggenweg komen aan op het plein. (5.1c)

### Sfeer en karakter

Het Jaarbeursplein wordt een bijzondere plek in de stad, een groot binnenstedelijk plein waar mensen elkaar ontmoeten. Een plek voor grootschalige en kleinschalige evenementen die complementair is aan de kleinschaligheid van ruimtes in de Utrechtse binnenstad. De ruimtelijkheid en relatieve leegte van het plein is de belangrijkste karakteristiek van het Jaarbeursplein. (5.1d) Ruimtevrage functies hebben een duidelijke plek gekregen rondom het plein. De fietsenstalling onder de trap, de openbaar-vervoerbewegingen door de Verlengde Graadt van Roggenweg en de knip Croeselaan – Graadt van Roggenweg zorgen voor een autovrij en nagenoeg obstakelvrij plein. Autobewegingen buigen af ter plekke van het plein of leiden naar ondergrondse parkeergarages. (5.1e) Wat

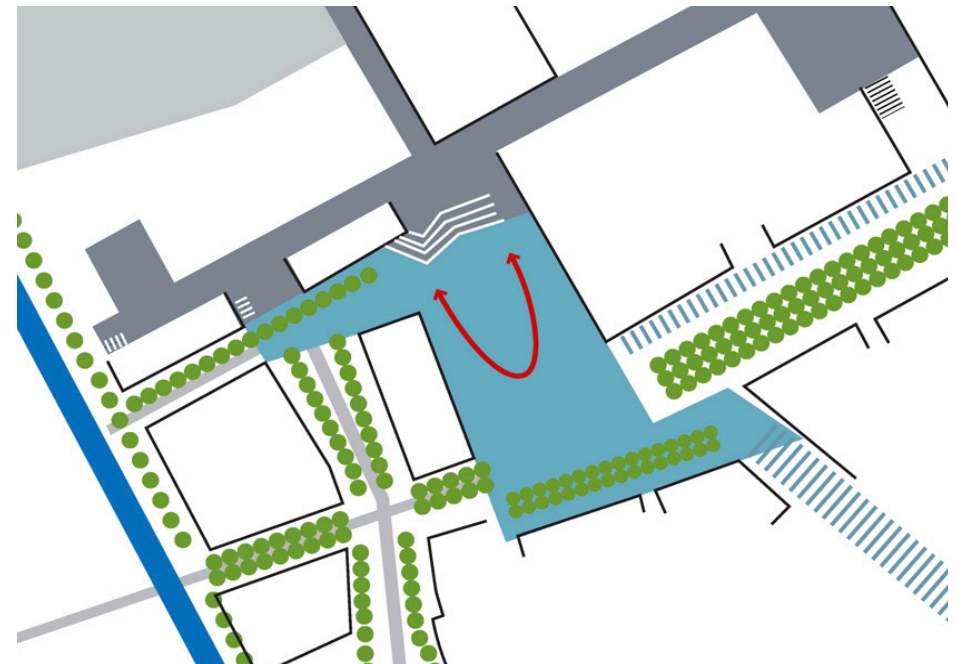


Ligging deelgebied Jaarbeursplein in Stationsgebied West

overblijft, is een groot plein dat het domein is van voornamelijk voetgangers en gedeeltelijk fietsers. (5.1f) Het plein leent zich bij uitstek voor grote manifestaties en evenementen, maar ook voor dagelijks gebruik in de vorm van transfer en verblijf. Gekoppeld aan grote vrijetijdsfuncties als het theater, het casino en de bioscoop wordt het Jaarbeursplein meer dan een transferruimte en entree van de OV-Terminal, een bestemming in de stad, een aanvulling op de binnenstad. (5.1g) De verschillende koppelingen van het pleinniveau en het bijna acht meter hoger liggende stationsniveau geeft de beleving een extra dimensie. Er ontstaat een levendig netwerk van aan elkaar gekoppelde openbare ruimten op verschillende niveaus.

### Duidelijke stedelijke ruimte: de Z vorm

Het plein kent een heldere grondvorm, als een grote Z zoekt het plein verbinding met zijn omgeving. (5.1h) De hoofdruimte is gelieerd aan de trappen, de twee annexruimten zoeken contact met de Centruboulevard aan de zijde van het Jaarbeursterrein en de pleinruimte met tramhalte ter plaatse van de Verlengde Graadt van Roggenweg. De Croeselaan en de Graadt van Roggenweg eindigen dus letterlijk en figuurlijk op het plein.



Toneel en tribune

### Concept: toneel en tribune

De trap als tribune en het plein als podium voor de stad is het concept voor het plein. (5.1i) Het plein wordt de grootste autovrije openbare ruimte in het binnenstedelijk weefsel en vormt daarmee bij uitstek een plek om grote festiviteiten te organiseren. De enorme trap overbrugt het hoogteverschil van het +1 niveau (10,30 +NAP) van het Stationsgebied naar het maaiveldniveau van het Jaarbeursplein (2,50 +NAP). Het spectaculaire hoogteverschil van 7,80 meter wordt overbrugd door liften, roltrappen en vooral door een langgerekte trappartij, die tevens de gigantische tribune vormt. De trappen liggen goed georiënteerd op de zon en nodigen door de vormgeving uit tot verblijf. Niet alleen tijdens een evenement, maar ook als plek voor lunch, lounge en meeting point. Het Jaarbeursplein moet zo zijn ingericht dat een veelheid aan evenementen en festiviteiten juist daar plaats kan vinden, daarnaast moet het plein alle dagen in de week aangenaam zijn, blijven intrigeren en verrassen. (5.1j) De vormgeving is uitgesproken en ingetogen tegelijk, en moet veelsoortig thematisch gebruik mogelijk maken.



Vrijmarkt op Koninginnedag



Openluchtbioscoop



Dansevenement in de open lucht



Openluchtbioscoop



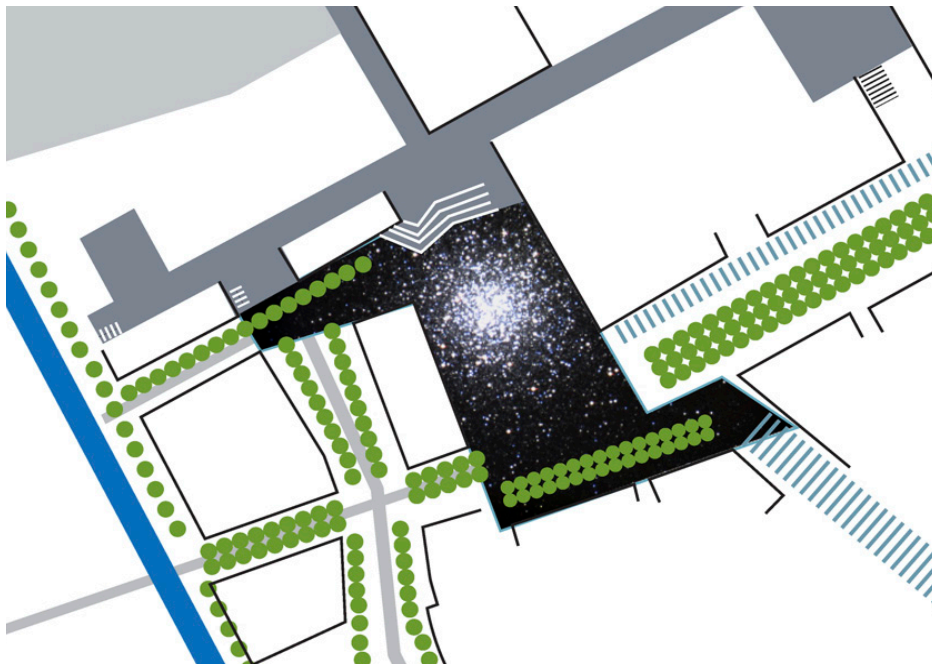
Openluchtpodium



Stedelijk toneel

### Synergie trappen en plein

Het plein organiseert zich rondom de trappen van Stationsplein West, de trappen overbruggen een hoogteverschil van bijna acht meter en vormen het hoogtepunt van het plein. De enorme lengte van de pleinruimte (190 meter van bovenkant trap tot bebouwing overzijde) en het grote hoogteverschil ter plekke van de trap versterken de ruimtelijke beleving van het Jaarbeursplein. De trap vormt een essentieel en identiteitsbepalend onderdeel van het plein. Sterker nog, het plein begint gevoelsmatig bovenaan de trappen van Stationsplein West. In de vormgeving van het Jaarbeursplein wordt een link gezocht met de vormgeving en uitstraling van de trappen. (5.1k) Kleuren, materialen of texturen die in de vormgeving van de trap gebruikt worden zullen op een subtiel manier in het plein verwerkt worden. Door de speelse, knikkende vormgeving van de trap op te pakken wordt het plein verbijzonderd in het platte vlak. Het zicht van bovenaf maakt het Jaarbeursplein uniek, de inrichting moet hierop inspelen. (5.1l) Op maaiveld kunnen in het patroon functionele aspecten als afwatering en bijvoorbeeld plaatsing van afvalbakken een logische plek in het pleinvlak krijgen. (5.1m)



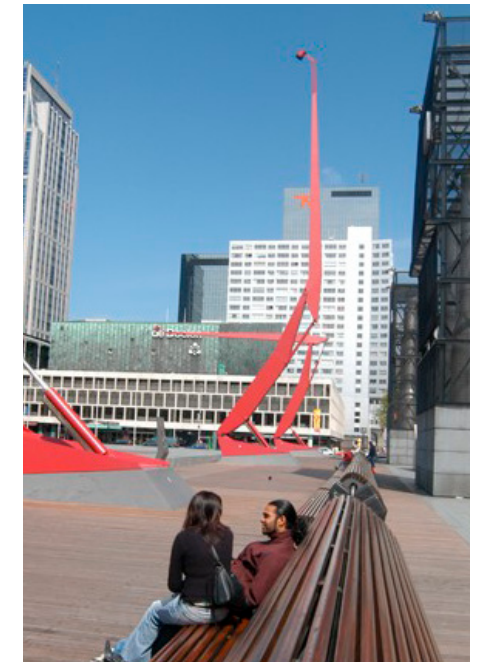
Continu schouwspel

### Evenementenplein

Het plein moet geschikt zijn om naast het dagelijkse gebruik grote manifestaties en festivals te herbergen, en daar dus ook, in relatie tot de onderliggende parkeergarage, qua draagkracht en uitrusting op berekend zijn. (5.1n) Voor bijvoorbeeld de Jaarbeurs en het Beatrixtheater kan het plein als tijdelijk presentatieplein dienen. Tijdens het Nederlands Filmfestival kan de Megabioscoop een buitenbioscoop optuigen en op Koningsdag vindt er bijvoorbeeld een grote kermis plaats. Het Jaarbeursplein is een aanwinst naast bestaande pleinen zoals de Neude. Utrecht krijgt met het nieuwe Jaarbeursplein een eigen icoon, vergelijkbaar met het Museumplein in Amsterdam of het Schouwburgplein in Rotterdam. Daar waar de Stationspleinen Oost en West als transferpleinen functioneren, is het Jaarbeursplein de enige echte pleinruimte die direct gekoppeld is aan de OV-Terminal. Hiermee is het niet alleen een belangrijke bestemming voor bewoners uit het westen van Utrecht, maar is het plein landelijk bereikbaar door de ligging midden in Nederland en de koppeling aan Utrecht Centraal Station.



Terassen in de plint



Specifiek vormgegeven lichtmasten



### Interactie bebouwing & plein

De gebouwen aan het Jaarbeursplein vormen de wanden van het plein en dragen daarmee voor een belangrijk deel bij aan de identiteit. Deze wanden zijn zeer divers, zowel qua bouwperiode, bouwstijl, kleur, hoogte, gevelbekleding en textuur. Het plein verbindt deze gebouwen. Om de gebouwen letterlijk en figuurlijk te verbinden met het plein moet ieder gebouw een plint krijgen. (5.1o) Een overgangszone naar het plein die weliswaar onlosmakelijk deel uitmaakt van het plein, maar subtiel afwijkt door bijvoorbeeld een ander straatverband of formaat, een andere kleur, textuur of afwerking. Deze zones vóór de gebouwen spelen zowel in op de vormgeving van het plein als de vormgeving van de gebouwen. (5.1p)

### Verblijf en transfer

De pleininrichting moet zodanig zijn dat een flexibel gebruik mogelijk is. Het voornaamste dagelijks gebruik is van en naar de OV-Terminal, van mensen die in de omgeving werken, reizigers, bewoners en mensen die zich hier komen vermaken in theater, casino of bioscoop. Daarnaast zijn er drukke Jaarbeursdagen waarop circa 100.000 mensen over het plein van de OV-Terminal naar de Jaarbeurs bewegen. In alle gevallen moet het plein een aangenaam verblijfsklimaat hebben: om op het terras te zitten, snel van A naar B te komen en een grote manifestatie bij te wonen. Het plein heeft een belangrijke stroomfunctie voor voetgangers en fietsers doordat het deel uitmaakt van de Centrumboulevard, waaraan grote publiekstrekkingen als Hoog Catharijne, de Jaarbeurs en NS-station Utrecht Centraal zijn gelegen. Deze Centrumboulevard wordt niet gekruist door autoverkeer. (5.1q) Ook door de ligging van de tramhalte en andere stationsgerelateerde voorzieningen aan de rand van het Jaarbeursplein, zoals taxi, kiss-and-ride en parkeren, heeft het plein een transferfunctie.

### Inrichting en planbeschrijving

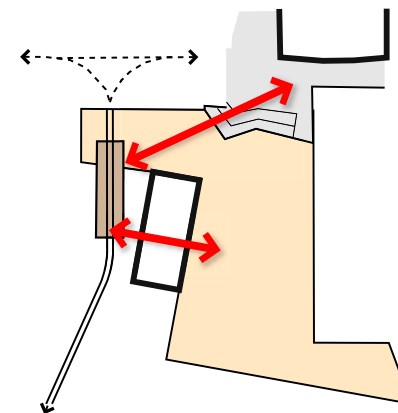
Het Jaarbeursplein wordt gevormd door een grote langwerpige ruimte die zowel aan het begin als het eind contact zoekt met haar omgeving, zo ontstaat de Z-vorm van het plein. De ruimte kent een duidelijk hoogtepunt bij de trappen van Stationsplein West. Het zicht op het plein vanuit het bijna acht meter hoger gelegen stationsniveau en het multifunctionele gebruik zijn uitgangspunten voor het pleinontwerp. Een verharde pleinvloer, die door het patroon van verharding, verlichting en water blijft boeien, is zo vormgegeven dat hij zich aanpast aan verschillend gebruik. Een stedelijk toneel met een groen decor, met bomenrijen die de ruimtelijkheid en richtingen van het plein benadrukken.

Het plein kent een groot open gedeelte, gekoppeld aan de trap, waar alle inrichtingselementen zijn opgenomen in de pleinvloer. Daarnaast is er een gedeelte, op afstand van de trap, waar juist verticale inrichtingselementen de boventoon voeren.

Vanuit de omgeving van het Jaarbeursplein, dus ook vanuit routes als de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg zorgen hoge lichtmasten voor een spectaculair beeld. Met de grote bomen vormen de masten de achtergrond voor het plein, waardoor het plein optisch wordt verkleind. De grote bomen die als solitair op het plein staan worden als volgroeid exemplaar aangeplant. (5.1r) In verband met de onderliggende parkeergarage moet goed gelet worden op de groeiomstandigheden en haalbaarheid van deze bomen. Door middel van technische constructies kunnen goede groeiomstandigheden van deze bomen gewaarborgd worden.



De Centrumboulevard wordt niet gekruist door auto's

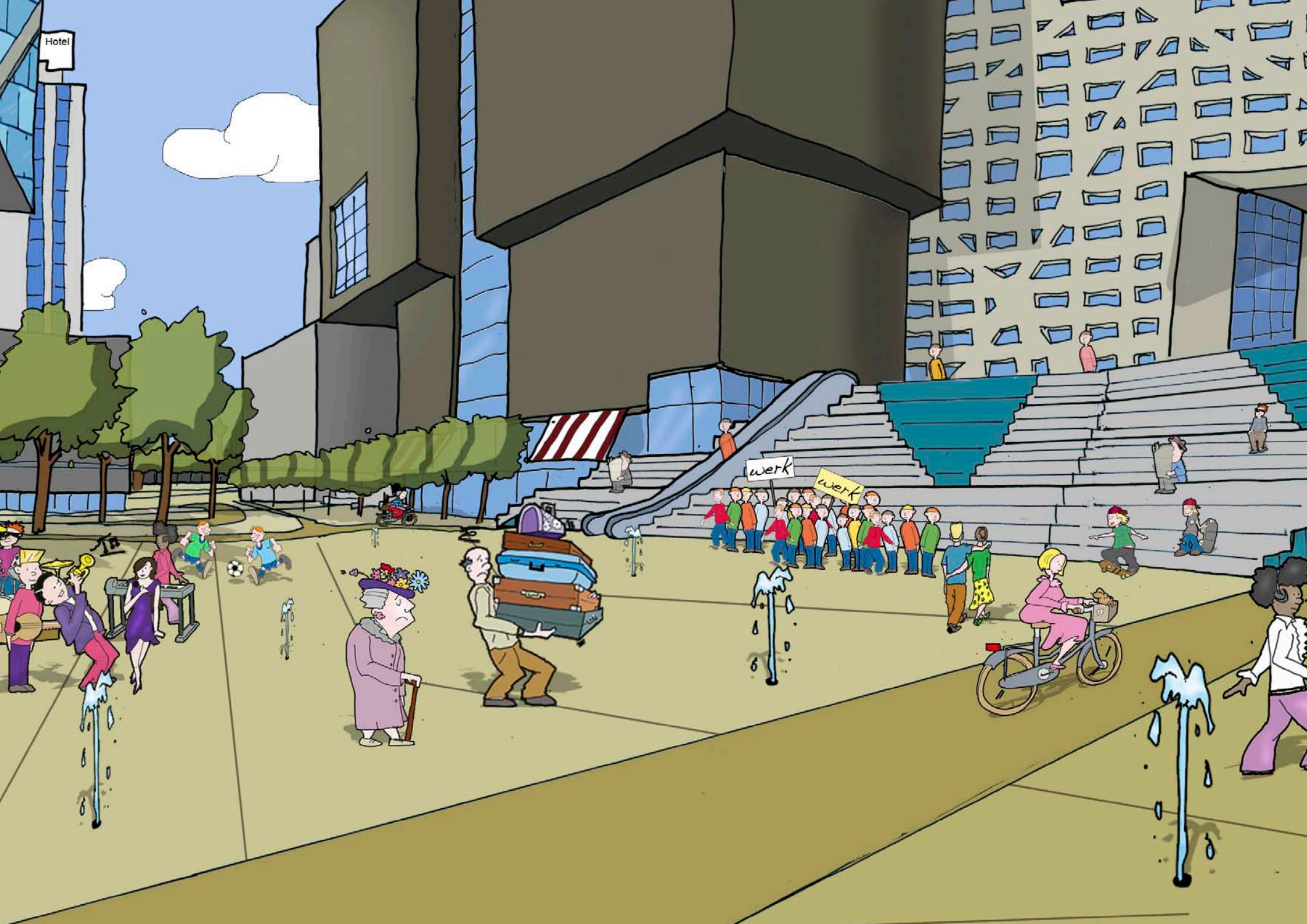


Relatie Stationsplein West-tramhalte



Speciale verlichting





Hotel

werk

werk

De gebouwen aan het Jaarbeursplein krijgen een 'stoep', die een subtiele overgang creëert van gebouw naar plein. De zone is, net als het plein zelf, van natuursteen, het verschil met de verharding van het plein is de textuur, de maat en de uniformiteit in afwerking. Deze zones hebben een sobere uitstraling en vormen een rustig kader voor het plein. Ze begeleiden en vormen looproutes, zoals de route van trap naar Jaarbeursterrein. Daarnaast nemen ze als vanzelfsprekend bestaande inrichtingselementen rondom bestaande gebouwen in zich op.

De zichtlijnen vanuit de openbare route over de sporen (de interwijkverbinding), Stationsplein West en de Croeselaan ontmoeten elkaar op het plein. Dit punt vormt een zwaartepunt op het plein voor een groot object. Zoals het monument zijn positie op de Dam in Amsterdam heeft, kan op het Jaarbeursplein deze plek een bijzonder punt worden. (5.1s) Dit pleinobject kan eventueel worden ontworpen als kunstobject, in samenhang met een parkeergarage-uitgang of met het patroon op het pleinvlak. De zichtbaarheid van het object vanuit de openbare verbindingroute op het stationsniveau en Stationsplein West heeft een sterke aantrekkingskracht.

De pleinvloer wordt uitgevoerd in natuursteen. Door te werken met verschillende formaten, verbanden en afwerkingen ontstaan subtiele verschillen. (5.1t) Verschillen die worden opgemerkt als je eroverheen loopt en die een pleinbreed patroon vormen op het moment dat van bovenaf het plein overzien kan worden.

Zeker voor grote pleinoppervlakten als het Jaarbeursplein is het van belang goed na te denken over functionele aspecten als de afwatering. Bij grote aaneengesloten verhardingvlakken is goed te zien hoe de afwatering is opgelost. De manier van afwateren is opgevat als een belangrijk ontwerpthema van het plein. (5.1u) De wijze van afwatering dient zo te zijn dat grote vlakken ontstaan waarbij een subtiele opdeling van afwateringsvlakken met het patroon van verharding met het plein meebewegen.

Voorgesteld wordt het patroon van verharding en afwateringslijnen te verbijzonderen door een patroon van kleine lichtpuntjes. Van bovenaf het Forum-niveau of vanuit de omringende gebouwen zijn in de tekening aan kleine lichtjes sterrenbeelden te ontdekken. Samen met de verlichting vanuit de trappen zorgt het tapijt aan lichtpuntjes voor een aangename sfeer. Om het juiste verlichtingsniveau te bereiken kan gekeken worden in hoeverre bijvoorbeeld aanlichting vanuit of van de gevels nog aanvullend kan zijn.

Het plein moet ook overdag een zekere aantrekkingskracht en levendigheid uitstralen. In het ontwerpvoorstel spelen reeksen in de vloer verwerkte fontein overdag een grote rol bij de beleving van het plein. De waterstraaltjes worden ingesteld en spelen, doordat ze met verschillende snelheden en

waterhoeveelheden geprogrammeerd zijn, een eigen muziekstuk. De fontein sputten water op dat weer kletterend neerkomt op de natuurstenen vloer. Tijdens evenementen kunnen de fontein uitgeschakeld worden.

#### Interactie ondergrond en bovengrond

Onder het Jaarbeursplein wordt een parkeergarage gerealiseerd met circa 1.750 parkeerplaatsen. De definitieve contouren van de parkeergarage zijn nog niet bekend. Voorgesteld wordt, indien noodzakelijk, de ondergrondse infrastructuur te integreren in de parkeergarage. Hierdoor kan onderhoud aan de ondergrondse infrastructuur plaatsvinden zonder hinder voor (de gebruikers van) de openbare ruimte. (5.1v)



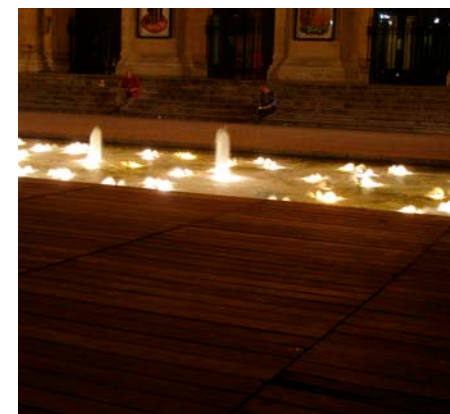
Lichtspel in de pleinvloer



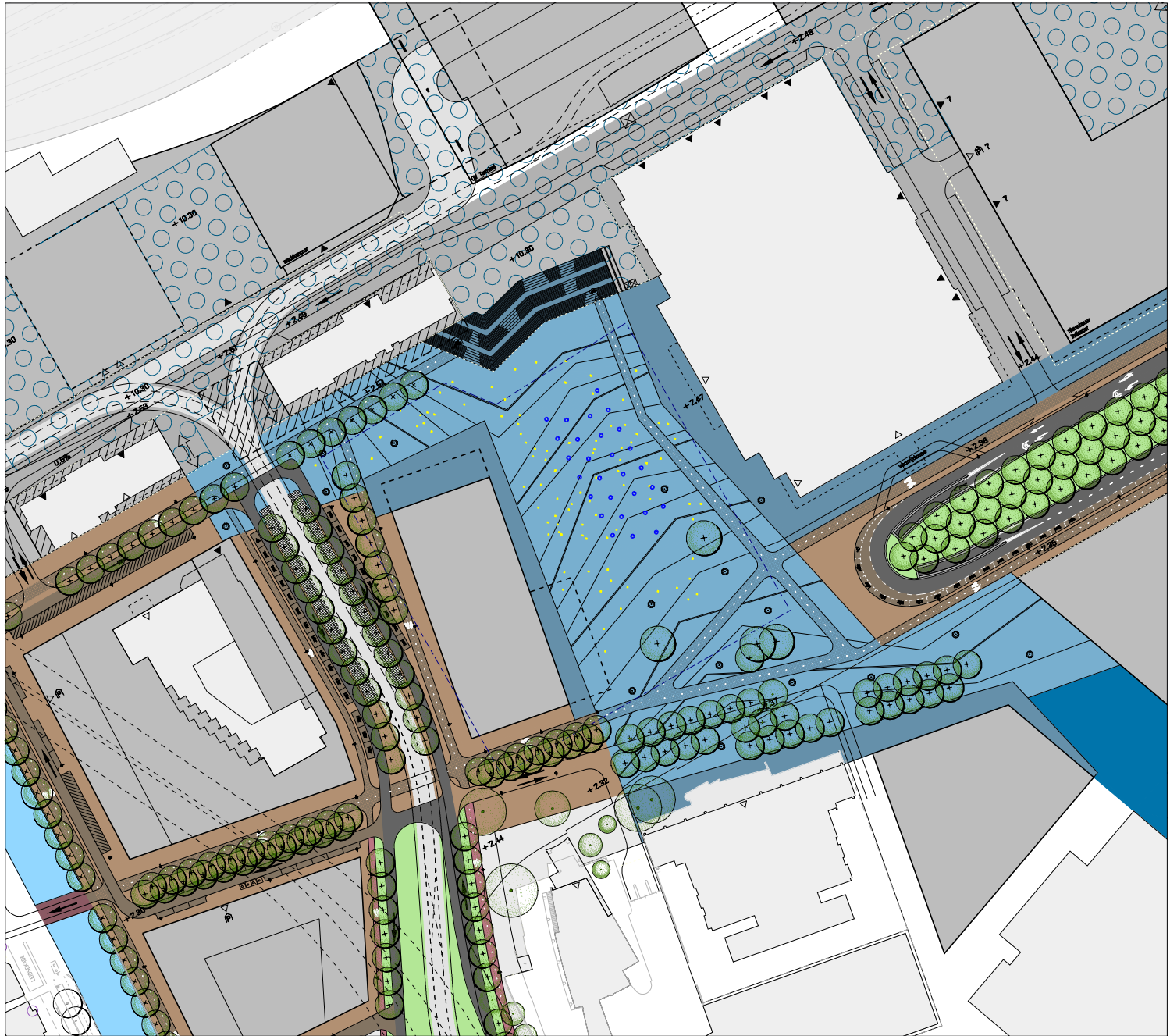
Plein met fonteintjes



Spiegelend wateroppervlak

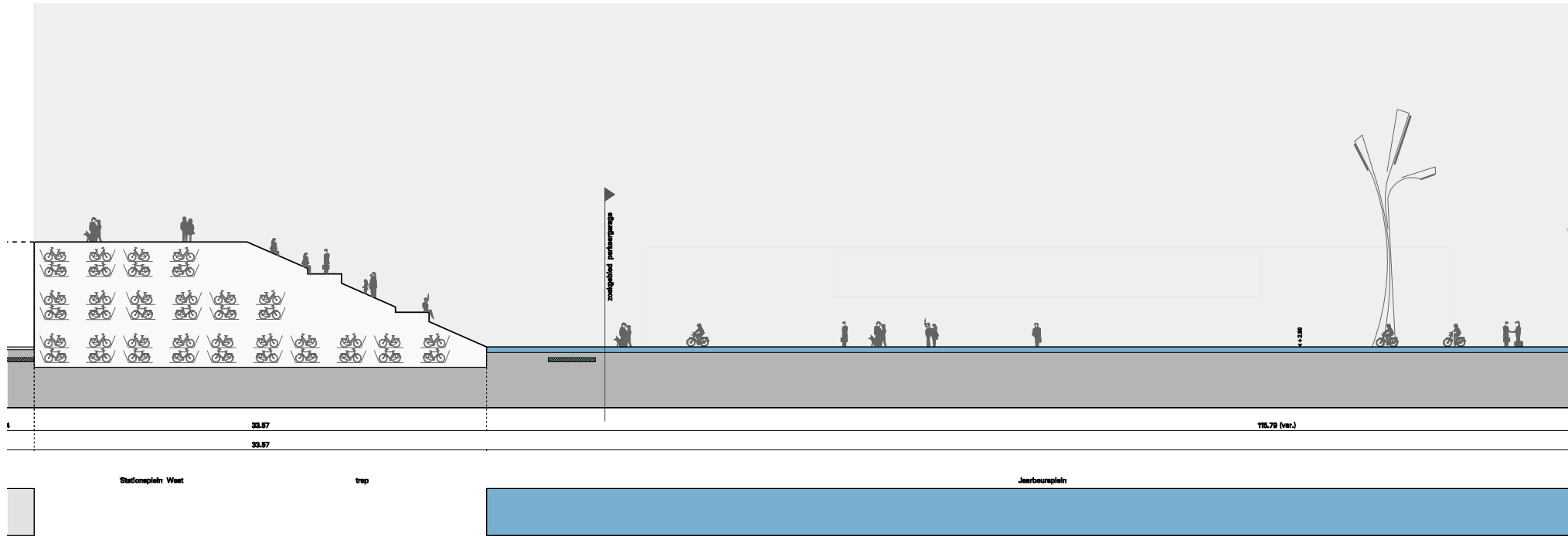


Water en licht

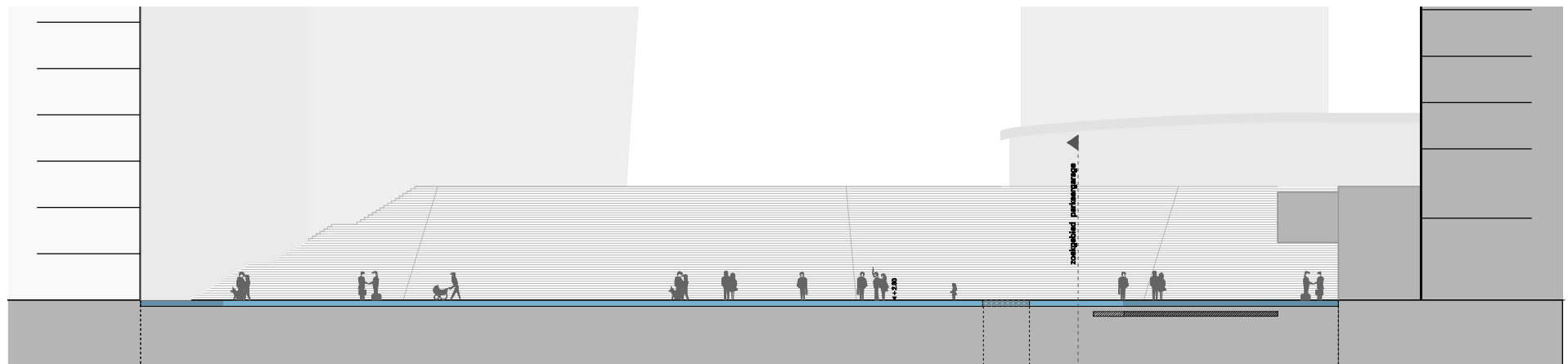


- LEGENDA**
- bebouwing bestaand
  - bebouwing nieuw
  - overkraging bestaand
  - overkraging nieuw
  - Stijptegels/laauwensteingebouw  
mogelijke uitbreiding
  - rijweg, gebakken klinkers
  - rijweg, asfalt
  - fietspad, gebakken klinkers
  - fietspad, natuursteen
  - fietspad, asfalt
  - trottoir, gebakken klinkers
  - trottoir, betontegels
  - HOV-trambaan
  - tramhalte
  - trottoirplint natuursteen
  - Jaarbeursplein, natuursteen
  - Forum, natuursteen  
indicatief
  - markering
  - band Crosselaan, natuursteen
  - parkeerstrook
  - parkeerstrook tauringcar
  - hellingbaan
  - expeditiestraat betonstraatsteen  
met natuursteenbeslag
  - Centrumboulevard
  - Zoekgebied  
parkeergarage Jaarbeursplein
  - ruimtesbeslag toegang  
brandweer tot sporen
  - boom bestaand
  - boom nieuw - 1e orde
  - gras
  - water
  - lichtmast, uniek
  - lichtmast, selux 8m
  - entrees
  - entrees - expeditie
  - parkeergarage auto/fiets
  - brug
  - rijrichting
  - stijgpunt tot forumniveau  
indicatief
  - gewenste verbinding  
langzaam verkeer
  - ondergronds afvalstation
  - rioalgemaal, bestaand
  - zoekruimte koudewarmteopslag  
resp. openbaarvervoer
  - +2.4  
+1.50  
bestaand/nieuw maaiveld
  - +10.30  
peil forum in m+NAP
  - lambok - Structuurplan
  - grens derden
  - plangrens FO Westzijde
  - plangrens Stationsgebied

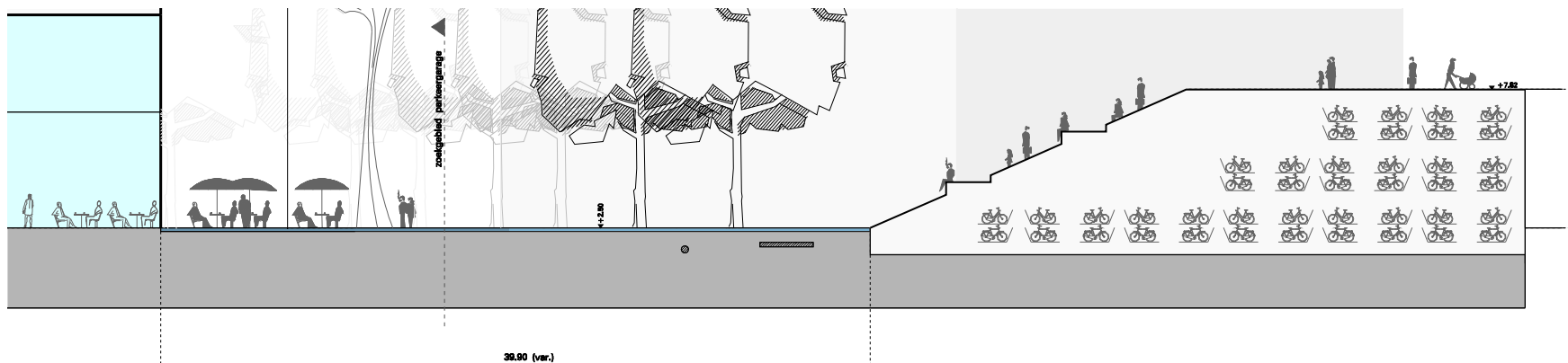
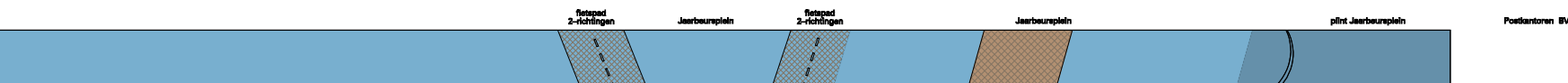
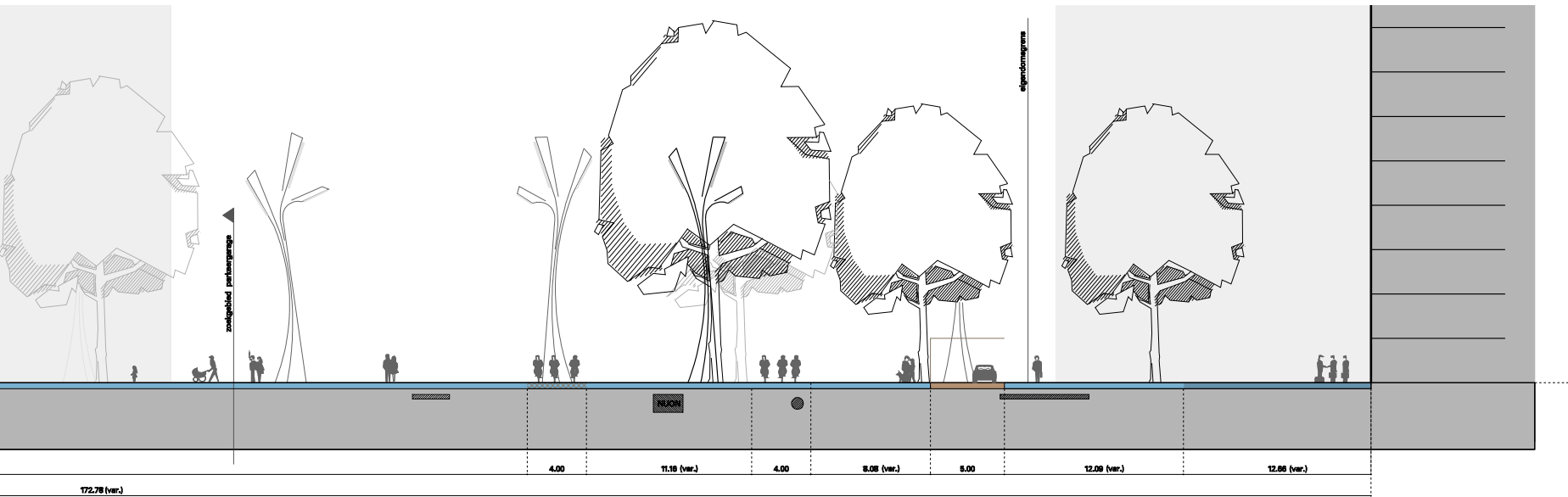
Deelgebied Jaarbeursplein van plankaart FO Stationsgebied West



Lengteprofiel Jaarbeursplein van trappartij Stationsplein West tot gebouw Postkantoren BV



Dwarsprofiel Jaarbeursplein van Beatrixgebouw tot Jaarbeurspleingebouw



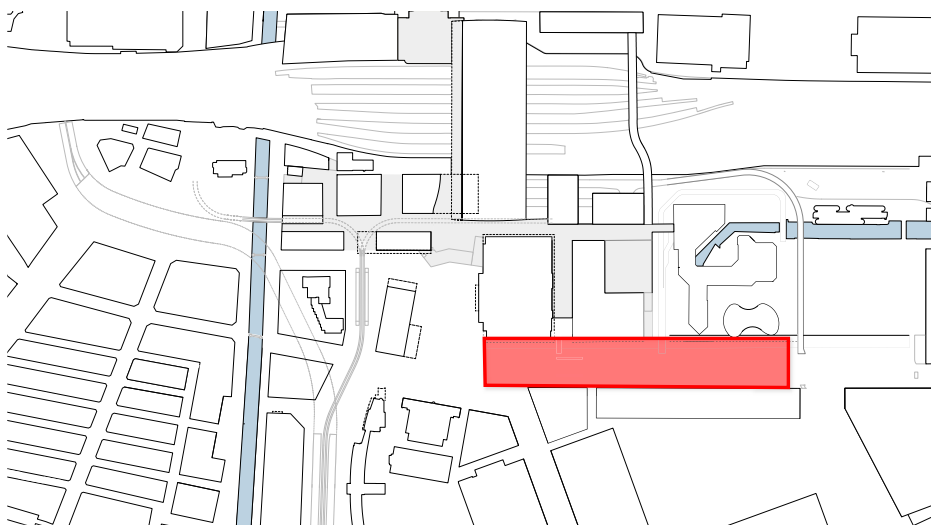
Profiel Jaarbeursplein ter plekke van trappen en Jaarbeurspleingebouw

## 5.2 Croeselaan

De bestaande Croeselaan is met haar middenberm met twee rijen lindebomen een beeldbepalende lijn in de stad. In het Masterplan is deze laan als een van de ruimtelijke hoofdstructuren van het Stationsgebied aangemerkt. In het Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied Utrecht (gemeente Utrecht, 2005), staat de Croeselaan dan ook aangeduid als 'bijzondere lijn'. Het belangrijkste uitgangspunt voor de herprofilering is continuïteit van het statige groene profiel, met een duidelijke identiteit en een representatief beeld. In de toekomstige situatie bestaat de Croeselaan uit twee delen met elk hun eigen ruimtelijke kenmerken. Enerzijds is er het smalle zuidelijke deel van de Croeselaan, tussen de Asselijnstraat en de Vondellaan. Anderzijds is er het brede noordelijke deel dat tussen de Asselijnstraat en het Jaarbeursplein ligt. Het bestaande zuidelijke profiel heeft een breedte van circa 30 meter, het nieuwe noordelijke deel wordt circa 65 meter breed. In de nieuwe ruimtelijke situatie stopt de Croeselaan ter hoogte van het vernieuwde Jaarbeursplein. Uitgangspunt voor dit IPvE/FO Stationsgebied West is het IPvE/FO Croeselaan(2007). De meeste randvoorwaarden die in het IPvE/FO Croeselaan zijn gesteld, zijn nog steeds van kracht. (5.2a) De belangrijkste wijzigingen hebben betrekking op de middenberm, de materialisatie van de esplanade en de uitvoering van de fietspaden. Deze wijzigingen worden hierna toegelicht.

### Sfeer en karakter

Het karakter van het profiel van de Croeselaan wordt in belangrijke mate bepaald door de kenmerkende middenberm met voornamelijk lindebomen over de gehele lengte, van Beatrixgebouw tot Vondellaan. Momenteel is deze middenberm



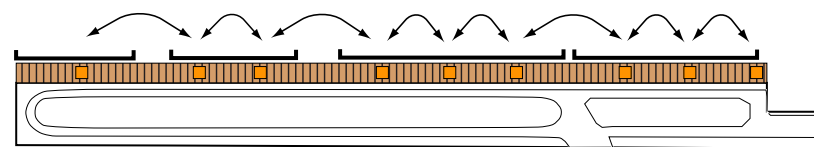
Ligging deelgebied Croeselaan in Stationsgebied West

gefragmenteerd, zowel qua belijning als qua boombeplanting. Uitgangspunt bij de herinrichting van het brede deel is het sterk vormgeven van deze middenberm met een driedubbele rij lindebomen. (5.2b) Deze ambitie vraagt een duidelijke keuze te maken. De huidige bomen staan verspreid en wisselen qua soort. Een geheel nieuwe aanplant in strakke rijen, van één soort en met een eenduidige leeftijd, levert een toekomstbestendig beeld op. De Croeselaan wordt weer een van de beeldbepalende groene lanen van Utrecht. (5.2c)

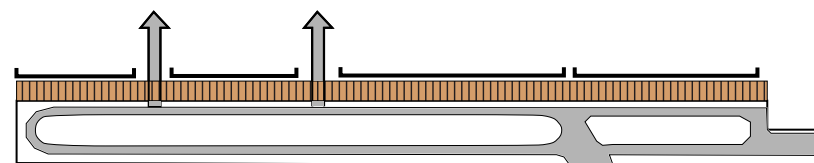
De noordelijke kop van de Croeselaan ligt ter hoogte van het Jaarbeursplein en de Centrumboulevard. De zuidelijke kop van het brede profiel ligt ter hoogte van de Asselijnstraat, waar het brede deel aansluit op de bestaande laan. De vormgeving van de noordkop van de Croeselaan laat een duidelijke beëindiging zien van de laan, gekoppeld aan het Jaarbeursplein.

### Inrichting en planbeschrijving

Aanvullend op het FO Croeselaan zal de middenberm van gras iets bollend worden aangelegd om zo het groene beeld te versterken. (5.2d) De huidige warmteleiding van Nuon zou in dat geval kunnen blijven liggen, gecombineerd met de driedubbele rij bomen. Seizoensgebonden beplanting – zoals bollen – verlevendigt de berm. Het profiel van de Croeselaan wordt aan de oostzijde verbijzonderd door de esplanade, een brede natuurstenen voorzone voor de nieuwe en bestaande gebouwen langs de Croeselaan. (5.2e) Door een groot formaat natuursteen toe te passen ontstaat tegenwicht tegen de nieuwe, grote schaal van bebouwing. De natuurstenen plint van de esplanade is breder dan in het FO van 2007 was voorgesteld. Uitgegaan wordt van een smalle strook gebakken klinkers aan de zijde van het fietspad en een brede strook natuursteen gekoppeld aan de gebouwen. (5.2f) Deze brede plint sluit aan bij de natuurstenen voorplint van het Beatrixgebouw aan het Jaarbeursplein. Langs de Croeselaan worden over de hele lengte, gekoppeld aan de entrees van gebouwen, fietsnietjes toegepast. Verder wordt gedacht aan verlichtingsmasten en natuurstenen



Over Croeselaan dezelfde toepassing van meubilair



Esplanade loopt door. Afslagen voegen zich naar de esplanade

objecten. Deze objecten kunnen vorm krijgen als zitelementen of de omlijsting zijn van grootschalige bloembedden of sculpturen. Daarnaast worden in het gehele profiel natuursteenbanden toegepast. De trottoirs (m.u.v. de esplanade), fietspaden en parkeervakken worden uitgevoerd met gebakken klinkers als basismateriaal. (5.2g) Dit waarborgt een vanzelfsprekende aansluiting op de oude wijken. Afwijkend van het FO Croeselaan zal naast het fietspad aan de noordzijde ook het fietspad aan de zuidzijde van de Croeselaan voor fietsverkeer in twee richtingen worden uitgevoerd. Zo zijn beide zijden van de Croeselaan goed bereikbaar. Aan de noordzijde ligt het hoofdfietspad van vier meter breed en aan de zuidzijde een tweerichtingsfietspad van drie meter.

De oversteek voor voornamelijk voetgangers ter plekke van de HOV-baan is een andere opgave. Hier moet in de taal van de architectuur of de HOV-baan gezocht worden naar goed functionerende oplossingen om het kruispunt voor alle verkeersmodaliteiten overzichtelijk te maken. (5.2h) Een andere vraag die opgelost moet worden zijn de invalidenparkeerplaatsen. In het FO Croeselaan van 2007 zijn aan de westelijke zijde parkeerplaatsen opgenomen, bezoekers parkeren in de parkeergarages. Voor invaliden moet worden gekeken of dit in de buurt van de entree op maaiveld kan worden voorzien.

De Croeselaan zal zodanig worden ingericht dat voertuigen van hulpdiensten het Jaarbeursplein kunnen oversteken als de route via de OV-Terminal niet beschikbaar is.

### Interactie ondergrond en bovengrond

De hoofdleiding van de stadsverwarming is gesitueerd in de middenberm van de Croeselaan. Voor de ontsluiting van de toekomstige parkeergarage onder het Jaarbeursplein op de kop van de Croeselaan moet de leiding wellicht worden verlegd. Inpassing is op meerdere manieren mogelijk. Een definitieve tracékeuze moet gemaakt worden op basis van de ontwerpen van de parkeergarages.



Beeldbepalende boomstructuur



Bollend gazon



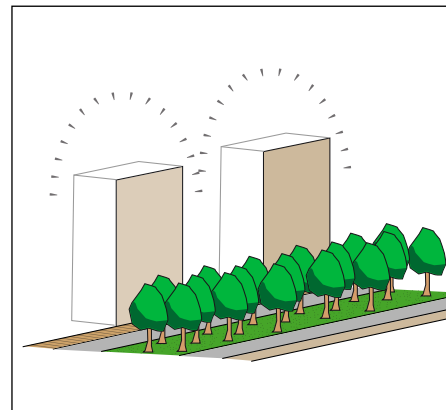
Gebakken klinker met natuursteenaccenten



Gebakken klinkers als basis



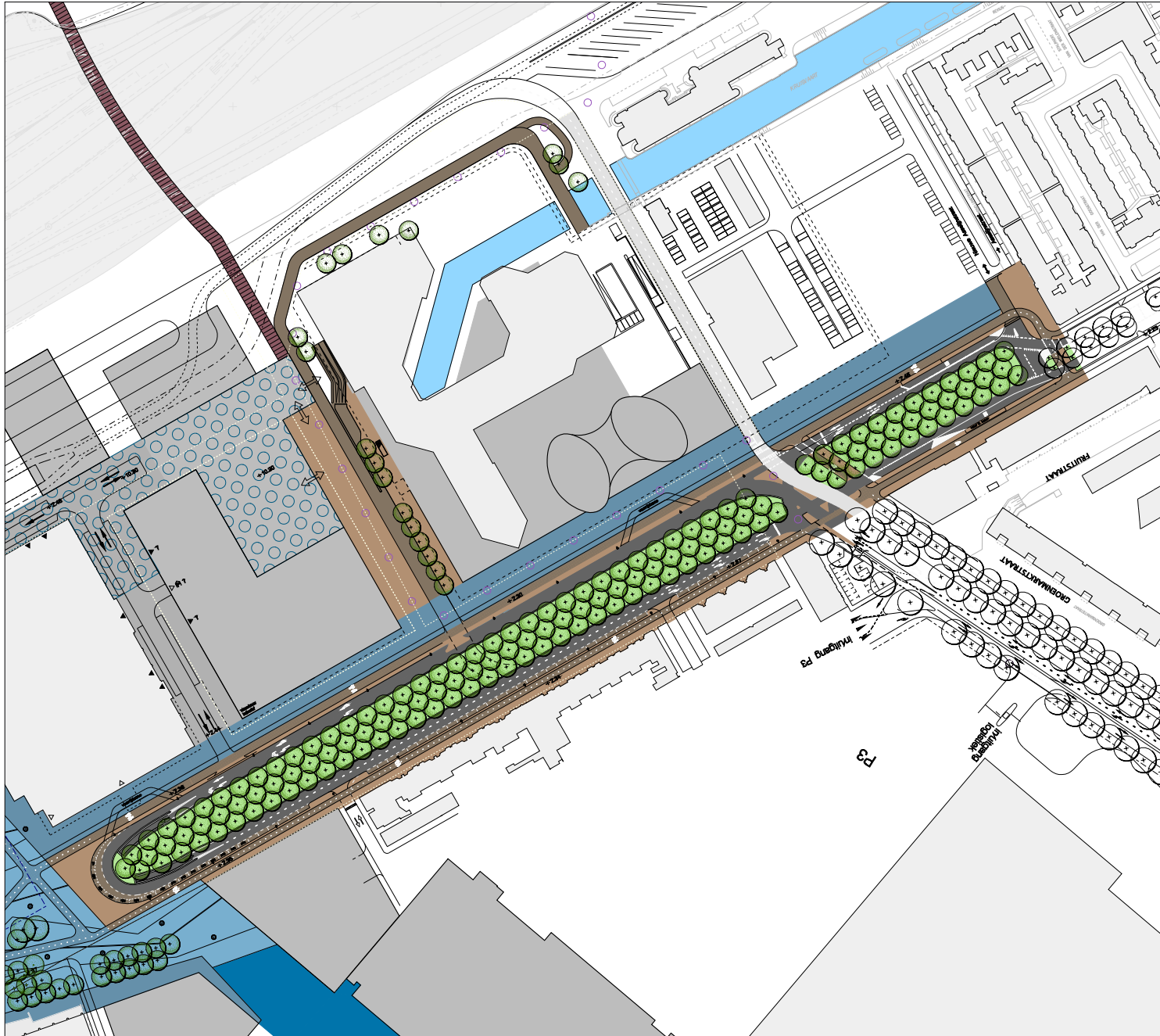
Suggestie Croeselaan



Croeselaan



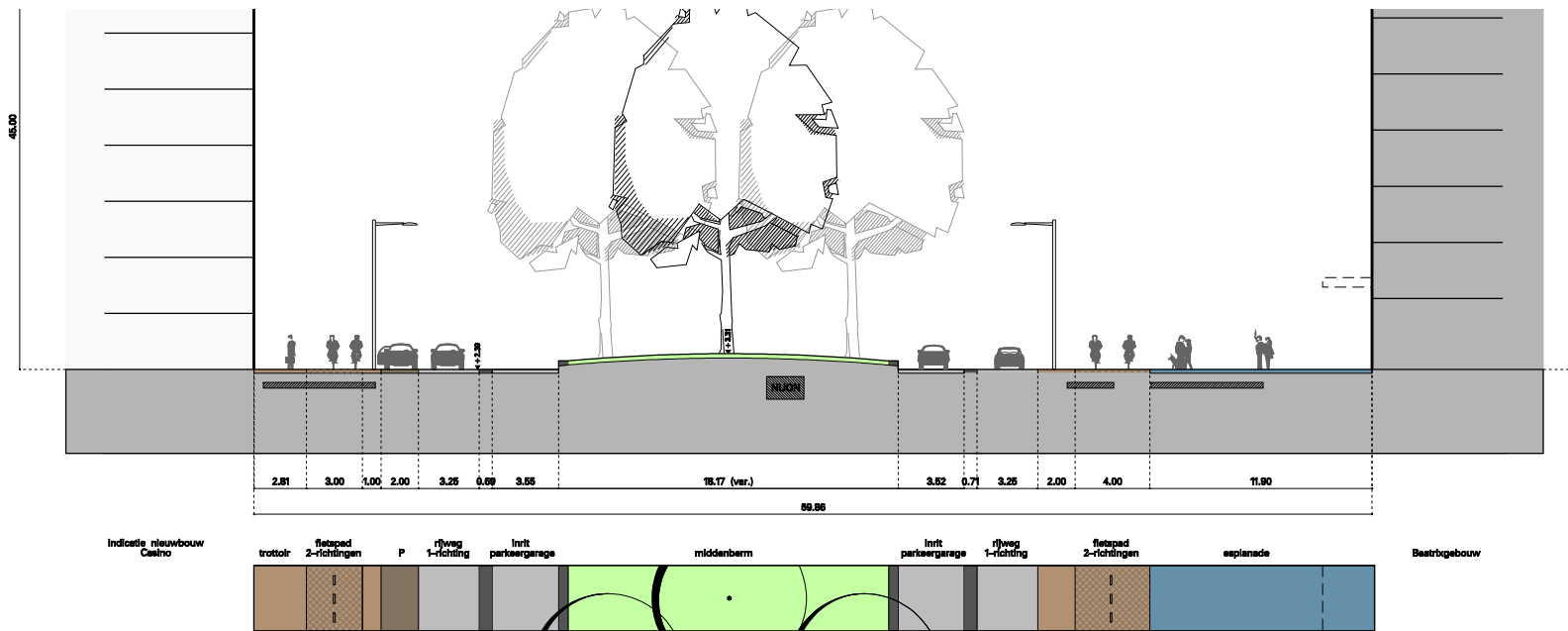
Seizoensgebonden bollen



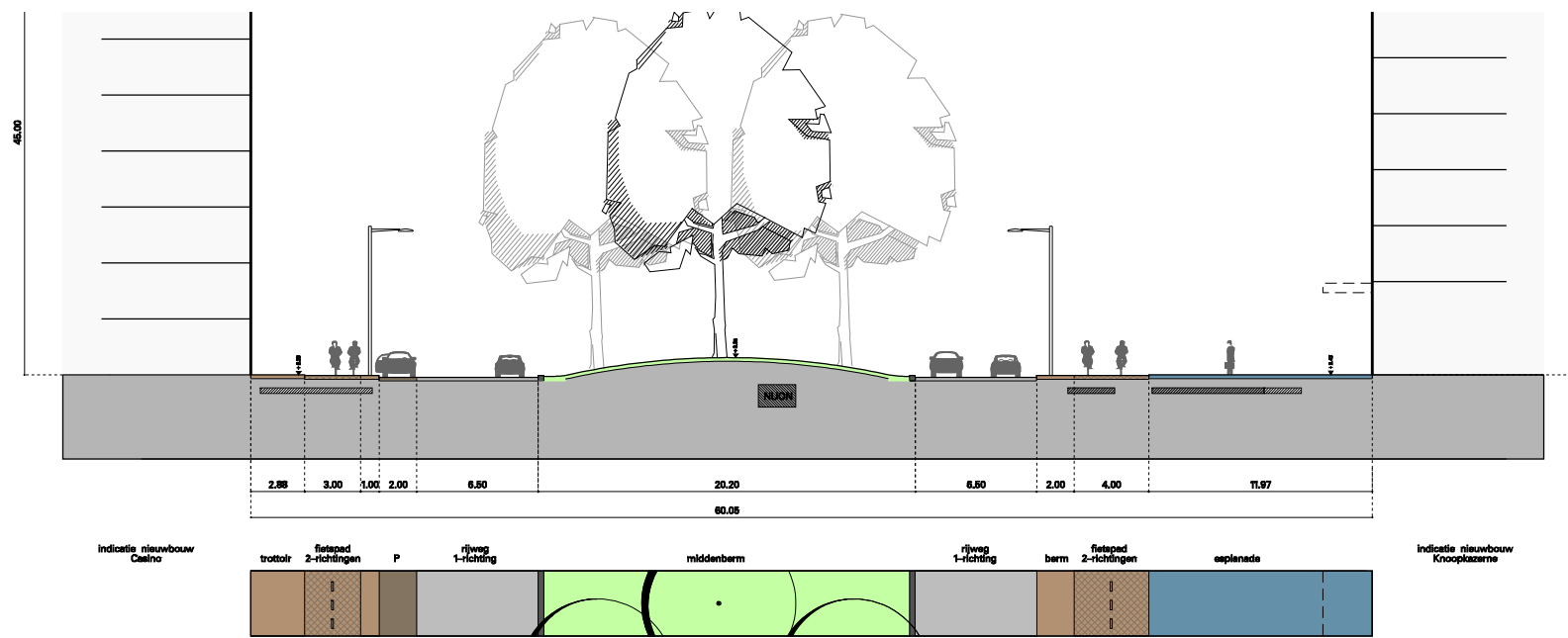
- LEGENDA**
- bebouwing bestaand
  - bebouwing nieuw
  - overkraging bestaand
  - overkraging nieuw
  - Sijpestijl/Laauwensteijgebouw  
mogelijke uitbreiding
  - rijweg, gebakken klinkers
  - rijweg, asfalt
  - fietspad, gebakken klinkers
  - fietspad, natuursteen
  - fietspad, asfalt
  - trottoir, gebakken klinkers
  - trottoir, betegels
  - HOV-trambaan
  - tramhalte
  - trottoir/plint natuursteen
  - Jaarbeursplein, natuursteen
  - Forum, natuursteen  
indicatief
  - markering
  - band Croeselaan, natuursteen
  - parkeerstrook
  - parkeerstrook touringcar
  - hellingbaan
  - expeditiestraat betonstraatsteen  
met natuursteentegel
  - Centrumboulevard
  - Zoekgebied  
parkeergarage Jaarbeursplein  
ruimtebeslag toegang  
brandweer fat sporen
  - boom bestaand
  - boom nieuw - 1e orde
  - gras
  - water
  - lichtmast, uniek
  - lichtmast, selux 8m
  - entrees
  - entrees - expeditie
  - parkeergarage auto/fiets
  - brug
  - rijrichting
  - stijgpunt tot forumniveau  
indicatief
  - gewenste verbinding  
langzaam verkeer
  - ondergronds afvalstalen
  - rioolgemaal, bestaand
  - zoekruimte, koudewarmteopslag  
resp. openbaarprive
  - peil in m+NAP  
bestaand/nieuw maaiveld
  - peil forum in m+NAP
  - lambok - Structuurplan
  - grens derden
  - plangrens FO Westzijde
  - plangrens Stationsgebied

Deelgebied Croeselaan van plankaart FO Stationsgebied West





Profiel Croeselaan ter hoogte van het Beatrixgebouw



Profiel Croeselaan ter plaatse van de entree parkeergarage Jaarbeursplein

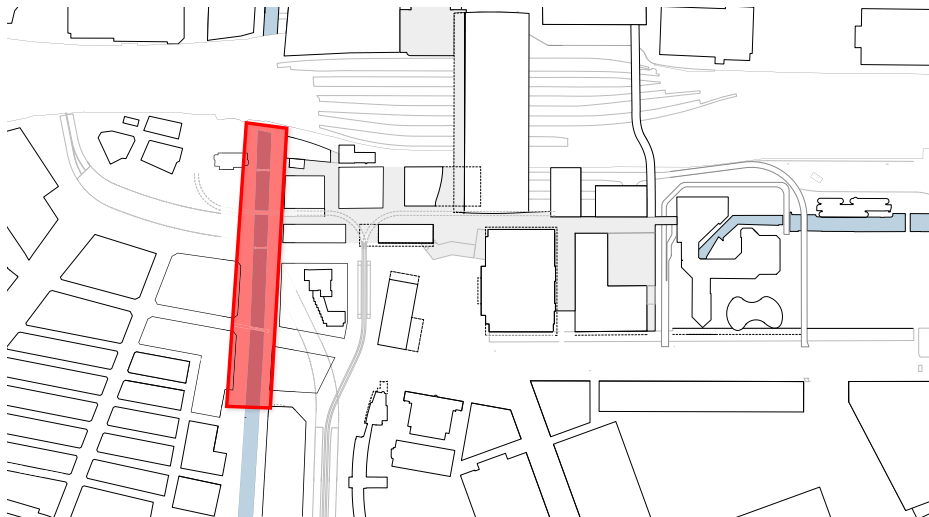
### 5.3 Leidsche Rijn

De Leidsche Rijn wordt bevaarbaar en doorgetrokken tot de kruising met de gereconstrueerde Catharijnesingel bij het Smakkelaarsveld. Het water wordt, voorlopig met uitzondering van de onderdoorgang Van Sijpesteijntunnel, over de volledige breedte van ca. 16,80 meter doorgetrokken, de Leidsche Rijn krijgt dus weer aan beide zijden oevers en kaden.

#### Sfeer en karakter

De oever aan de zuidzijde heeft een stenig karakter en kent een functioneel ingericht profiel met een kadeconstructie met hekwerk. (5.3a) Langs deze zuidoever loopt een van de belangrijkste fietsverbindingen, die deel uitmaakt van de top 5 van fietsroutes van Utrecht-West naar het centrum. Deze verbinding loopt in de nieuwe situatie, grotendeels ongehinderd door autoverkeer, door tot het Smakkelaarsveld.

De oever aan de Lombokzijde is erg divers van opzet: van kade met woonboten tot parkachtig opgezette oevers. Opvallende plekken als Molenerf De Ster en het toekomstige Lombokplein geven Lombok en de Leidsche Rijn mede hun identiteit. Deze karakteristiek van groene oevers met bomen wordt doorgezet tot de sporenbundel en vindt haar vervolg ter plekke van het Smakkelaarsveld. (5.3b) Het contrast tussen de functionele, harde kade aan de zuidzijde en de zachte, groenere oever met bijzondere plekken aan de noordzijde is een uitgangspunt voor de inrichting. (5.3c) De zuidzijde hoort bij het grootschalige, hoogstedelijke Stationsgebied en de noordzijde bij het kleinschalige buurtgevoel dat Lombok oproept. De inrichting van de openbare ruimte sluit daarbij aan. (5.3d) Langs de zuidelijke kade van de Leidsche Rijn worden, waar ruimtelijk mogelijk, 1,20 meter uit de oever bomenrijen toegepast. (5.3e)



Ligging deelgebied Leidsche Rijn in Stationsgebied West

Hoogstwaarschijnlijk moet gebruik worden gemaakt van technische constructies om goede groeimogelijkheden van deze bomen te waarborgen.

De verharding van de Leidseweg bestaat uit klinkers, net zoals de huidige inrichting van de kade. De overgang tussen de oude inrichting en de nieuwe inrichting van het Stationsgebied, met bijbehorende verhardingskeuzes betreffende formaat, kleur en verband ligt ter hoogte van de Leidschepoortstraat. (5.3f)

#### Inrichting en planbeschrijving

Het smalle profiel van de Leidseweg van ca. 10,60 meter gaat ter plekke van het blok Leidseweg over in een breed profiel van 18,60 meter. Deze breedte is afgeleid van de nieuwe gevellijn en wordt minimaal doorgezet tot nabij de Van Sijpesteijntunnel. (5.3g) Deze gevellijn loopt evenwijdig aan de doorgetrokken Leidsche Rijn en wijkt daarmee af van het structuurplan.

Ter hoogte van de Leidschepoortstraat buigt het eenrichtingsverkeer af en verandert de functionele inrichting van het fietspad. Van een 'fietspad' in één richting langs de kade en meerijden in de rijrichting wordt het een vrijliggend tweerichtingsfietspad. Vanaf de Jaarbeurspleinstraat is de kade ingericht voor langzaam verkeer. (5.3h) Vanwege de bereikbaarheid (van het noordelijke pad over de sporen) voor nooddiensten (brandweer) wordt vanaf dit punt het maaiveld verlaagd om met materieel onder het HOV-viaduct door te kunnen, de vrije fysieke doorrijhoogte bedraagt 4,25 meter. (5.3i) Het huidige maaiveld van ca. 2,30 +NAP komt onder het viaduct 1 meter lager te liggen. Vanaf dit nieuwe maaiveld van 1,30 +NAP zakt het maaiveld verder naar het peil van de onderdoorgang Van Sijpesteijntunnel (0,07 +NAP). (5.3j) Verhuishagens en andere incidenteel verkeer moet via het trottoir de aanliggende bebouwing kunnen bereiken. (5.3k) Fietsers moeten ergens langs de Van Sijpesteijkade en het spoor van en naar de fietsenstalling van het Stadskantoor kunnen rijden. Ook het spooreplacement en de Verkeersleidingpost van ProRail zullen bereikbaar moeten zijn. (5.3l) De nieuwe bebouwing aan de Van Sijpesteijkade moet aansluiten bij peilhoogten van het aanliggende maaiveld. (5.3m) Ter plekke van het monument Van Sijpesteijkade 25 moet worden aangesloten op het huidige vloerpeil van ca. 2,30 +NAP. (5.3n) Langs de Van Sijpesteijkade staan twee grote lindebomen op de grens van het hoogteverschil. In een volgende planfase moet gekeken worden of deze bomen gehandhaafd kunnen worden. (5.3o)

#### Interactie ondergrond en bovengrond

Voor de nieuwe bebouwingsgrens in de Van Sijpesteijkade (Structuurplan), die in noordelijke richting is verschoven ten opzichte van de bestaande gevellijn, wordt een nieuw tracé voor ondergrondse infrastructuur voorgesteld. De bestaande ondergrondse infrastructuur zal worden verlegd naar het nieuwe tracé.

Langs de Leidsche Rijn worden bomen geplaatst. Om bomen te plaatsen langs de kade tussen de Verlengde Damstraat en de Leidschepoortstraat wordt de bestaande ondergrondse infrastructuur verlegd.



Zicht over Leidsche Rijn richting Oog en Al



Abel Tasmanbrug over de Leidsche Rijn



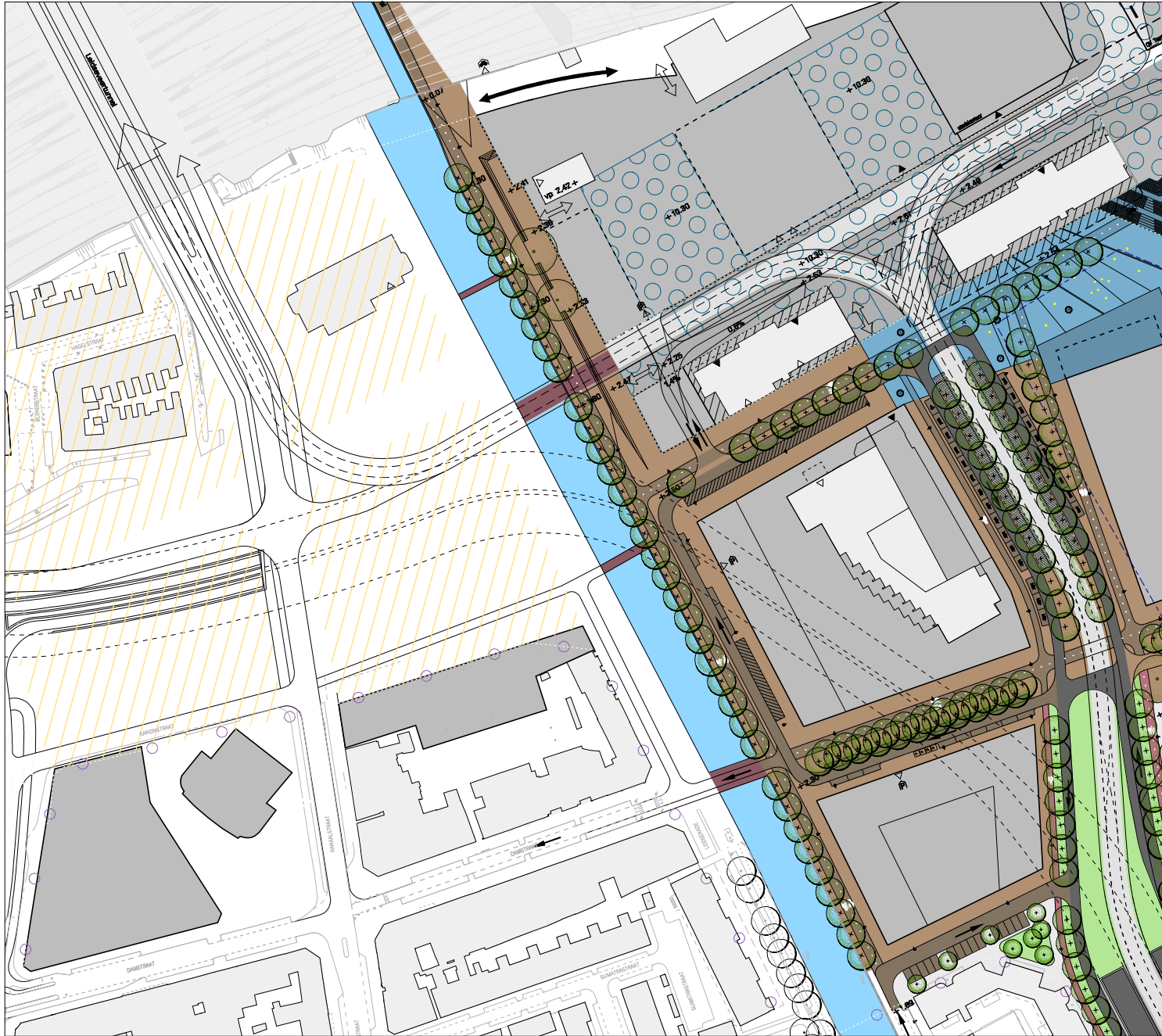
Zicht over nieuwe Leidsche Rijn richting spoor



Woonboten langs de Leidsche Rijn

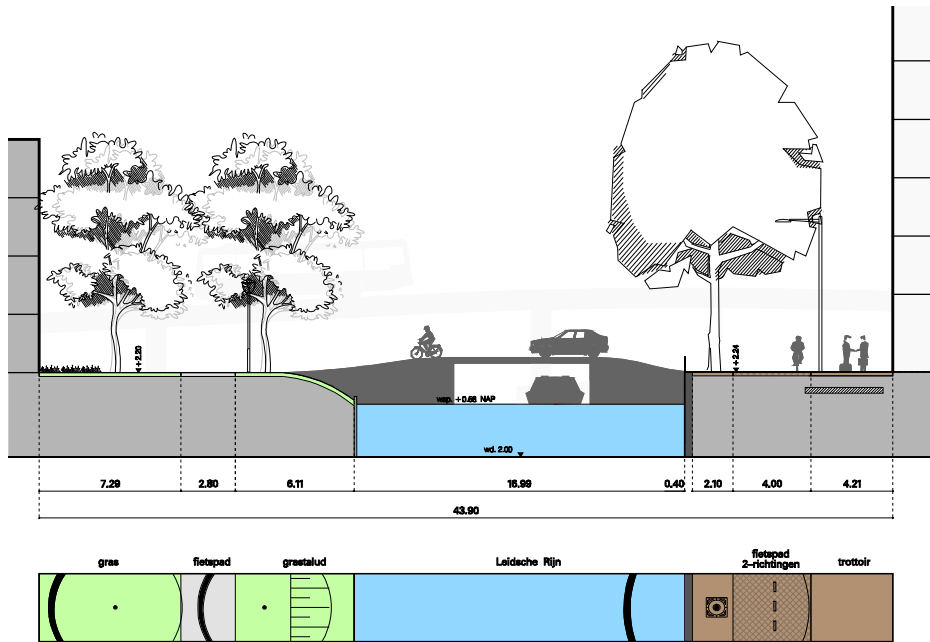


Monument aan de Van Sijpesteijnkade

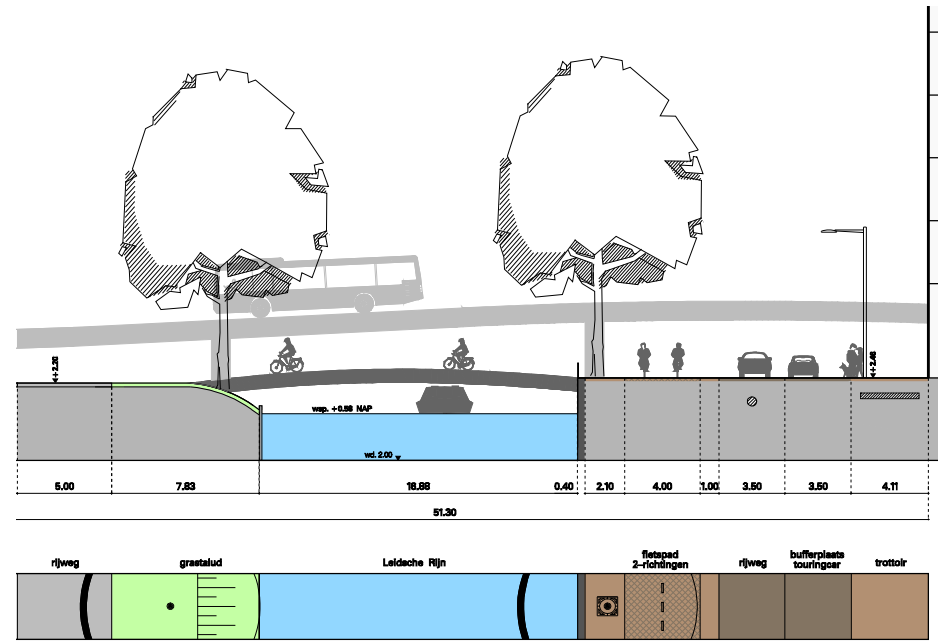


- LEGENDA**
- bebouwing bestaand
  - bebouwing nieuw
  - overkraging bestaand
  - overkraging nieuw
  - Sijpestijn/Laauwensteijengebouw  
mogelijke uitbreiding
  - rijweg, gebakken klinkers
  - rijweg, asfalt
  - fietspad, gebakken klinkers
  - fietspad, natuursteen
  - fietspad, asfalt
  - trottoir, gebakken klinkers
  - trottoir, betegels
  - HOV-trambaan
  - tramhalte
  - trottoirplint natuursteen
  - Jaarbeursplein, natuursteen
  - Forum, natuursteen  
indicatief
  - markering
  - band Crosselaan, natuursteen
  - parkeerstrook
  - parkeerstrook touringcar
  - hellingbaan
  - expeditiestraat betonstraatsteen  
met natuursteentegel
  - Centrumboulevard
  - Zoekgebied  
parkeergarage Jaarbeursplein
  - ruimtesbeslag toegang  
brandweer tot sporen
  - boom bestaand
  - boom nieuw - 1e orde
  - gras
  - water
  - lichtmaat, uniek
  - lichtmaat, selux 8m
  - entrees
  - entrees - expeditie
  - parkeergarage autofiets
  - brug
  - rijrichting
  - stijgpunt tot forumniveau  
indicatief
  - gewenste verbinding  
langzaam verkeer
  - ondergronds afvalstroom
  - rioolgemaal, bestaand
  - zoekruimte, koudewarmteopslag  
resp. openbaarprive
  - peil in m+NAP  
bestaand/nieuw maaiveld
  - peil forum in m+NAP
  - lambok - Structuurplan
  - grens derden
  - plangrens FO Westzijde
  - plangrens Stationsgebied

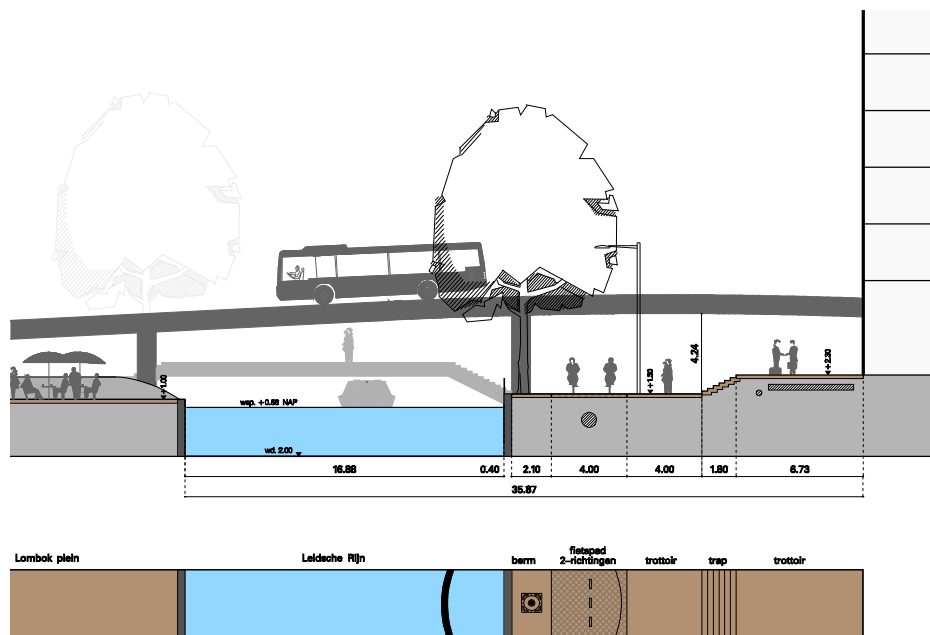
Deelgebied Leidsche Rijn van plankaart FO Stationsgebied West



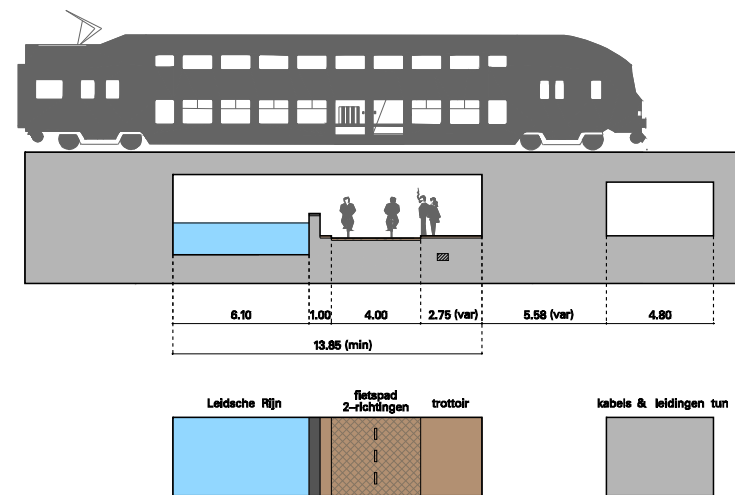
Profiel Leidsche Rijn ter hoogte van bebouwing blok-Leidseweg



Profiel Leidsche Rijn ter hoogte van bebouwing blok-NH-hotel



Profiel Leidsche Rijn ter hoogte van HOV baan Mineurslaan en bebouwing Westflank Noord



Profiel Leidsche Rijn ter hoogte van de Van Sijpesteijntunnel

## 5.4 Verlengde Damstraat

De Verlengde Damstraat loopt van het Jaarbeursplein tot de Leidse Rijn. Het gedeelte tussen blok Leidseweg en blok NH-hotel heeft de uitstraling van een straat. Het gedeelte tussen de Verlengde Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein, ter hoogte van het Hojel-complex, heeft meer het karakter van een voorplein: een entreeruimte voor enerzijds het Hojel-complex en anderzijds het nieuwe Jaarbeurspleinblok. (5.4a) De huidige situatie ter plekke van het Hojel-complex verandert vanwege de herprofilering van de Graadt van Roggenweg. De Croeselaan eindigt door de knip in de verkeersstructuur van de stad op het Jaarbeursplein. Hierdoor ontstaat op de kop van het Hojel-complex een pleinachtige voorruimte.

### Sfeer en karakter

De beide delen van de Verlengde Damstraat horen bij elkaar. De dubbele bomenrij wordt doorgezet (5.4b) en het tweerichtingsfietspad vanaf de Croeselaan loopt in één lijn richting Leidse Rijn/Stadscorridor. (5.4c)

De Verlengde Damstraat is tussen de bouwblokken aan de Leidse Rijn 25 meter breed. (5.4d) Vanuit de Graadt van Roggenweg kan gemotoriseerd verkeer linksaf de Verlengde Damstraat inrijden. Aan beide zijden van deze eenrichtingsweg zijn langspaarkeerplekken gesitueerd. (5.4e) De parkeergarage van het nieuwe bouwblok aan de Leidseweg moet worden ontsloten via de Verlengde Damstraat. (5.4f)



Ligging deelgebied Verlengde Damstraat in Stationsgebied West

Verkeer kan via de brug Lombok bereiken of de Leidseweg volgen richting Jaarbeurspleinstraat en de parkeergarage voor onder meer het Stads kantoor. De kruising tussen autoverkeer en de twee fietsroutes is een punt dat in een latere planfase verder uitgewerkt moet worden. De voorkeur gaat uit naar een ongeregelde kruising.

De dubbele bomenrij in het midden van de straat geeft het profiel samenhang en identiteit. De verharding van de Verlengde Damstraat bestaat hoofdzakelijk uit klinkers. (5.4g) Het formaat, de kleur en het verband is in het hele Stationsgebied uniform, maar door subtiele verschillen in steenformaat en verband zijn de diverse functies goed te onderscheiden. Wat betreft de voorruimte van het Hojel-complex wordt, in overleg met de eigenaren, qua materialisatie aansluiting gezocht bij de rest van het private voorterrein langs de Graadt van Roggenweg. (5.4h)

### Inrichting en planbeschrijving

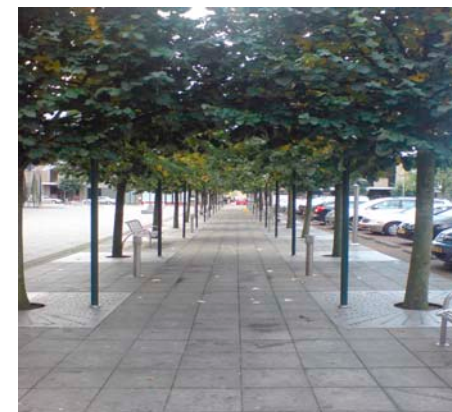
Via het voorpleingedeelte van de Verlengde Damstraat moeten de parkeergarage van het Hojel-complex en het Amrath hotel ontsloten worden. Vanaf de Graadt van Roggenweg kan zowel ingaand als uitgaand verkeer van en naar de garage van het Hojel-complex rijden. Voor het Amrath hotel is de Verlengde Damstraat alleen voor ingaand verkeer. Bekeken wordt of het uitgaande verkeer van deze parkeergarage ontsloten kan worden op de Graadt van Roggenweg via P1. Het voorterrein van het Hojel-complex is rondom ingericht met hoogteverschillen en representatieve beplanting. Vooral langs de Graadt van Roggenweg is dit duidelijk zichtbaar. Deze semi-openbare uitstraling kan op de kop van het Hojel-complex doorgezet worden. De hoge bebouwingschijf van het Hojel-complex kan zich met haar entree presenteren aan de pleinruimte die is ontstaan. Bestaande bomen moeten worden ingepast in een eventueel nieuw ontwerp. (5.4i) Wat betreft inrichtingselementen als verlichting en meubilair zou aansluiting kunnen worden gezocht bij de reeds bestaande inrichting van het voorterrein langs de Graadt van Roggenweg.

### Interactie ondergrond en bovengrond

Voor de komst van onder andere de Westpleintunnel en een nieuw bouwblok moet de bestaande hoofdleiding van de stadsverwarming worden verlegd. Voorgesteld wordt de leiding te verleggen naar de Verlengde Damstraat en in een rechte lijn, onder het fietspad, in zuidelijke richting door te trekken naar de huidige ligging in de middenberm van de Croeselaan. De haalbaarheid van dit tracé wordt mede bepaald door het alignement van de Westpleintunnel. Nadere uitwerking van de tunnel is essentieel om een definitieve tracékeuze te maken. Meer informatie over de mogelijke tracés van de stadsverwarmingsleiding is te vinden in de bijlagen.



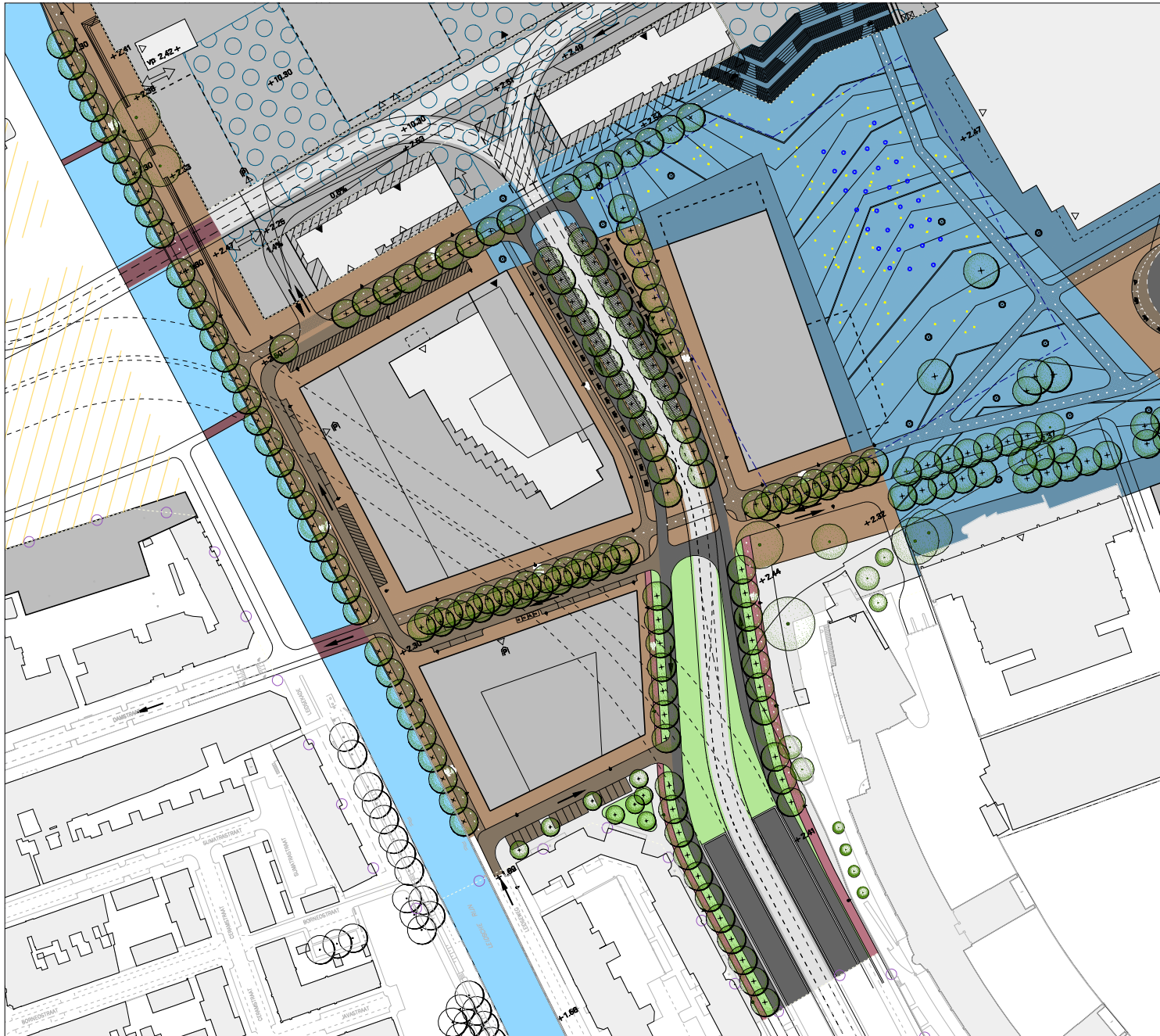
*Bestaande inrichting voorterrein Hojel*



*Dubbele bomenrij*



*Inrichting met semi openbare uitstraling*

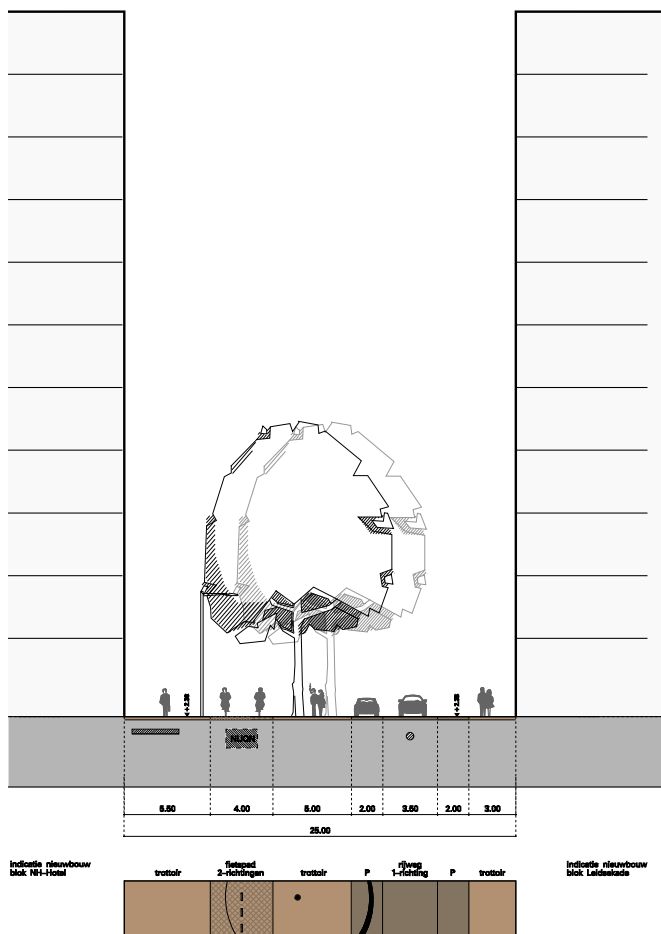


**LEGENDA**

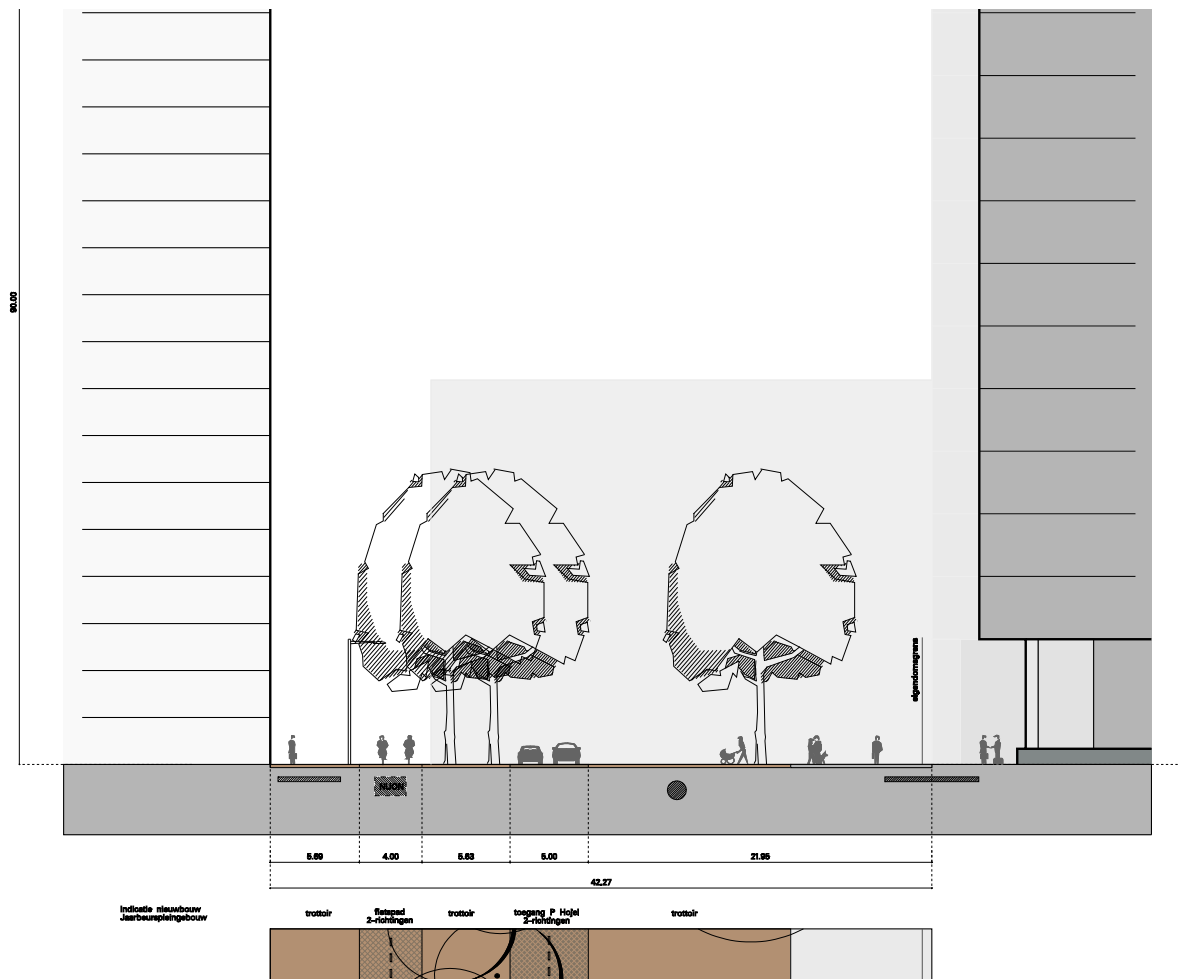
- bebouwing bestaand
- bebouwing nieuw
- overkraging bestaand
- overkraging nieuw
- Sijpestijl/Laauwensteijgebouw mogelijke uitbreiding
- rijweg, gebakken klinkers
- rijweg, asfalt
- fietspad, gebakken klinkers
- fietspad, natuursteen
- fietspad, asfalt
- trottoir, gebakken klinkers
- trottoir, betegels
- HOV-tramlaan
- tramhalte
- trottoir/plint natuursteen
- Jaarbeursplein, natuursteen
- Forum, natuursteen indicatief
- markering
- band Croeselaan, natuursteen
- parkeerstrook
- parkeerstrook touringcar
- hellingbaan
- expeditiestraat betonstraatsteen met natuursteentegel
- Centrumboulevard
- Zoekgebied parkeergarage Jaarbeursplein
- ruimtesbeslag toegang brandweer fat sporen
- boom bestaand
- boom nieuw - 1e orde
- gras
- water
- lichtmaat, uniek
- lichtmaat, selux 8m
- entrees
- entrees - expeditie
- parkeergarage auto/fiets
- brug
- rijrichting
- stijgpunt tot forumniveau indicatief
- gewenste verbinding langzaam verkeer
- ondergronds afvalstasjon
- rioolgemaal, bestaand
- zoekruimte, koudewarmteopslag resp. openbaarprive
- peil in m+NAP bestaand/nieuw maaiveld
- peil forum in m+NAP
- lambok - Structuurplan
- grens derden
- plangrens FO Westzijde
- plangrens Stationsgebied

Deelgebied Verlengde Damstraat van plankaart FO Stationsgebied West





Profiel Verlengde Damstraat tussen de gebouwen blok Leidse-  
weg en blok NH hotel



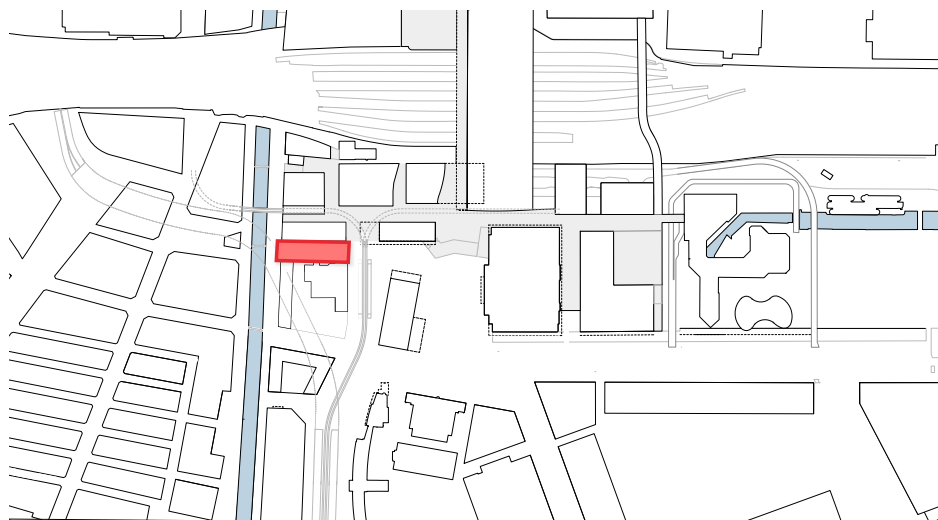
Profiel Verlengde Damstraat ter hoogte van het Hojel complex

## 5.5 Jaarbeurspleinstraat

De Jaarbeurspleinstraat ligt tussen de Leidse Rijn, de Stadscorridor en het Jaarbeursplein. In het verlengde van de straat, aan de overkant van de Leidse Rijn, ligt het Lombokplein. Over het water van de Leidse Rijn komt een brug voor fietsers en voetgangers. De begrenzing aan de oostzijde van de straat wordt gevormd door een langgerekte gevelwand (huidige Sijpesteijngedebouw, nieuwbouw op de plaats van het huidige Leeuwensteijngedebouw). Daar waar de HOV-baan door deze wand gaat, ter plekke van het huidige Cranenborchgebouw, wordt de gevel onderbroken. Hier ontstaat de mogelijkheid een verbinding naar het hoger gelegen Forum te maken met een trappartij. (5.5a) Aan de overzijde van de Jaarbeurspleinstraat wordt een groot deel van de gevellijn bepaald door het bestaande NH-hotel.

### Sfeer en karakter

De Jaarbeurspleinstraat is net als de Verlengde Damstraat 25 meter breed en ruim van opzet. (5.5b) Aan beide zijden van de straat is gekozen voor brede trottoirs om het de voetganger zo comfortabel mogelijk te maken en tegenwicht te bieden aan de schaal van de omliggende bebouwing. In de berm tussen het fietspad en de rijbaan wordt een rij bomen opgenomen. (5.5c) Deze bomenrij verzacht het stenige profiel en zorgt voor een ruimtelijke verbinding. De verharding van de Jaarbeurspleinstraat bestaat uit klinkers. Het formaat, de kleur en het verband is in het hele Stationsgebied uniform. (5.5d) Door subtiele verschillen in steenformaat en verband ontstaan duidelijke verschillen tussen functies. Ondanks de uniformiteit in kleur ontstaat hierdoor toch een verschil in beleving en sfeer.



Ligging deelgebied Jaarbeurspleinstraat in Stationsgebied West

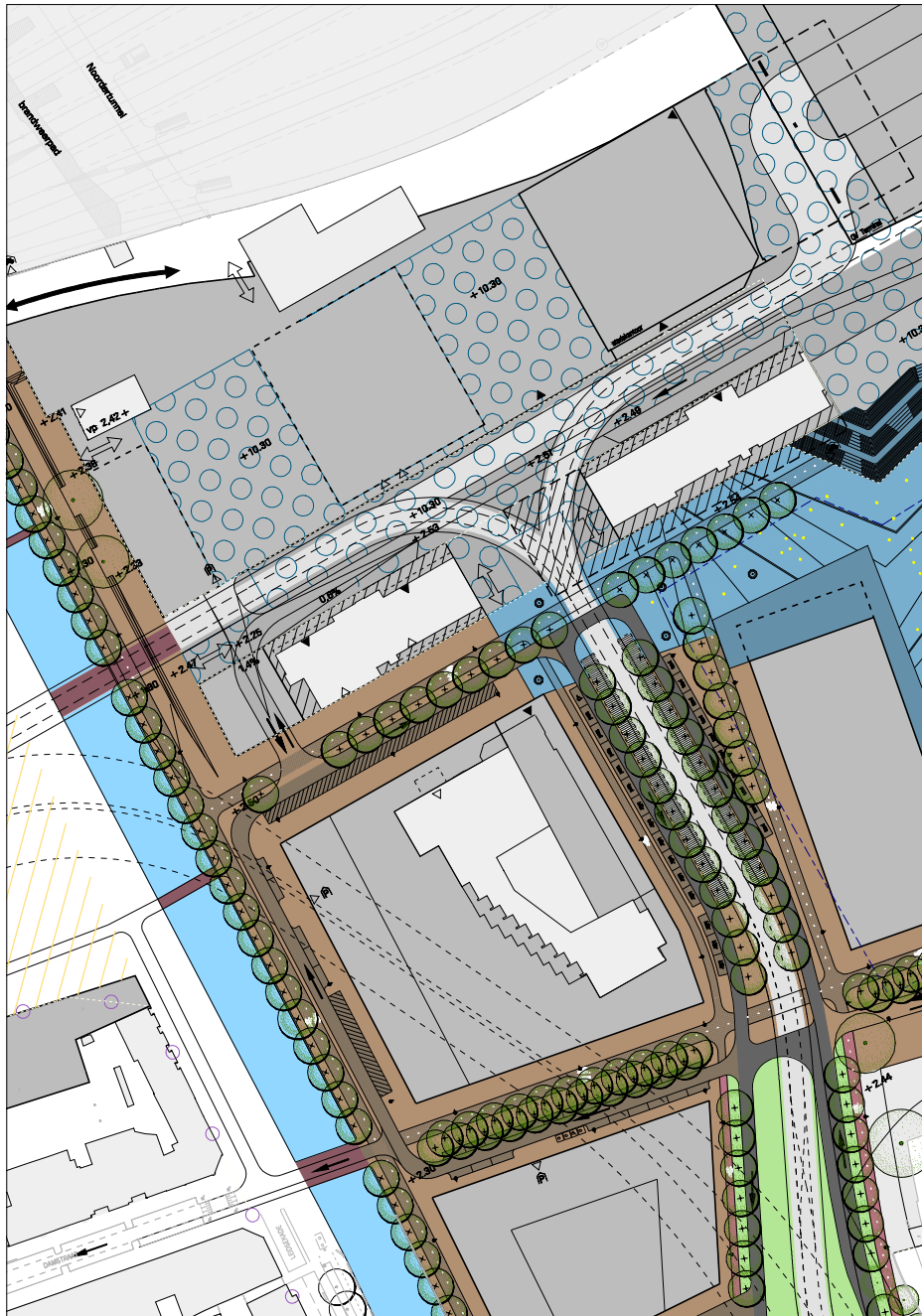
### Inrichting en planbeschrijving

Het autoverkeer wordt in één richting door de straat vanaf de Leidseweg richting de Verlengde Graadt van Roggenweg geleid. (5.5e) Touringcars, bussen en autoverkeer voor de parkeergarage Stadskantoor rijden via de Leidseweg. Verkeer komend uit de parkeergarage rijdt via Jaarbeurspleinstraat en Verlengde Graadt van Roggenweg de stad uit. Ook expeditieverkeer dat uit de Mineurslaan komt, rijdt via deze route de stad uit. (5.5f) Aan de zijde van het NH-hotel kunnen touringcars stoppen. Het gaat hier om bussen met het hotel als bestemming, twee halteplaatsen voor internationale lijndiensten en bussen voor kleinschalig treinvervangend vervoer. (5.5g) Deze locatie is niet bedoeld voor grootschalig treinvervangend busvervoer, bijvoorbeeld in geval van groot onderhoud aan de sporen. De brug voor langzaam verkeer is gekoppeld aan het fietspad ter plekke van het Lombokplein. In het plan ligt de brug niet in het verlengde van de Jaarbeurspleinstraat. De bajonet die daardoor ontstaat, zorgt voor een overzichtelijke aansluiting van beide fietsroutes.

De confrontatie van de HOV-/trambaan en langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) is een ontwerpogave, waarbij veiligheid een belangrijk issue is. (5.5h) In de Jaarbeurspleinstraat wordt aan de zijde van het Leeuwensteijngedebouw een breed trottoir gemaakt zodat hier ter plaatse van de in- en uitrit van de HOV-/trambaan voldoende afstand ten opzichte van de gevel gecreëerd kan worden. (5.5i) In dit brede trottoir wordt door middel van ruimtelijke of in de architectuur opgenomen ontwerpmethoden een bepaalde looproute afgedwongen. Een belangrijk inrichtingselement hierin zijn de trappen naar het Forum. Door deze trappartijen bijvoorbeeld te laten uitsteken ten opzichte van het trottoir, kan de afstand van de wandelaar tot de gevel worden vergroot.



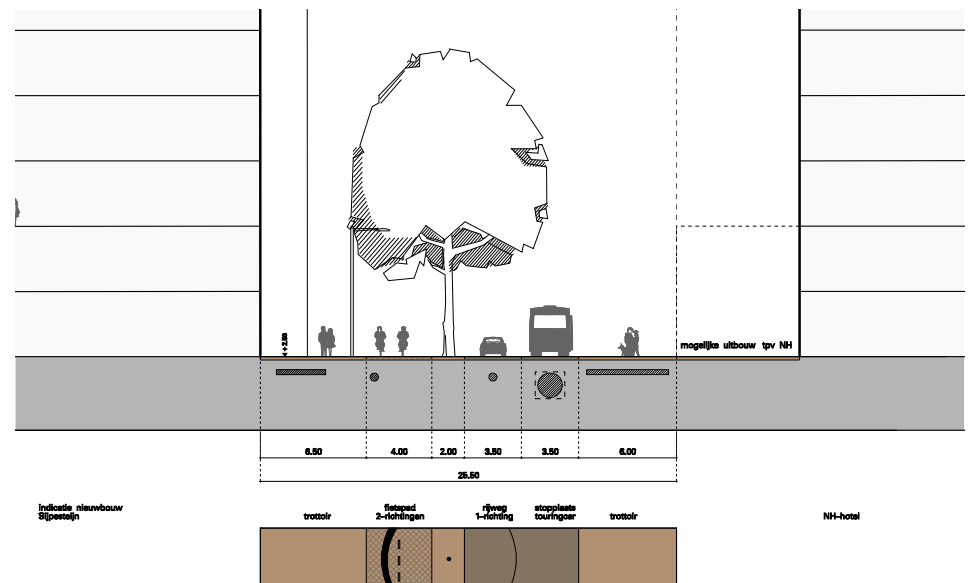
Enkele bomenrij



Deelgebied jaarbeurspleinstraat van plankaart FO Stationsgebied West

LEGENDA

- |  |  |
|--|--|
| bebouwing bestaand                                     | ruimtebeslag toegang brandweer tot sporen      |
| bebouwing nieuw  | boom bestaand                                  |
| overkraging bestaand                                   | boom nieuw - 1e orde                           |
| overkraging nieuw                                      | gras   |
| Sijpsteen/leeuwensteingebouw mogelijke uitbreiding     | water  |
| rijweg, gebakken klinkers                              | lichtmast, uniek                               |
| rijweg, asfalt   | lichtmast, selux 8m                            |
| fietspad, gebakken klinkers                            | entrees  |
| fietspad, natuursteen                                  | entrees - expeditie                            |
| fietspad, asfalt                                       | parkeergarage auto/fiets                       |
| trottoir, gebakken klinkers                            | brug   |
| trottoir, betontegels                                  | rijrichting                                    |
| HOV-trambaan   | stijgpunt tot forumniveau indicatief           |
| tramhalte  | gewenste verbinding langzaam verkeer           |
| trottoir/plint natuursteen                             | ondergrands afvalstation                       |
| Jaarbeursplein, natuursteen                            | rioolgemaal, bestaand                          |
| Forum, natuursteen indicatief                          | zoekruimte koudwarmeopslag resp. openbaarprive |
| markering  | pellen 1e, m+NAP                               |
| band Crosseleaan, natuursteen                          | bestaand/nieuw maaiveld                        |
| parkeerstrook  | pellen forum in m+NAP                          |
| parkeerstrook touringcar                               | lombak - Structuurplan                         |
| hellingbaan  | grens darden                                   |
| expeditiestraat betonstraatsteen met natuursteenoeslag | plangrens FO Westzijde                         |
| Centrumboulevard                                       | plangrens Stationsgebied                       |
| Zoekgebied parkeergarage Jaarbeursplein                |  |



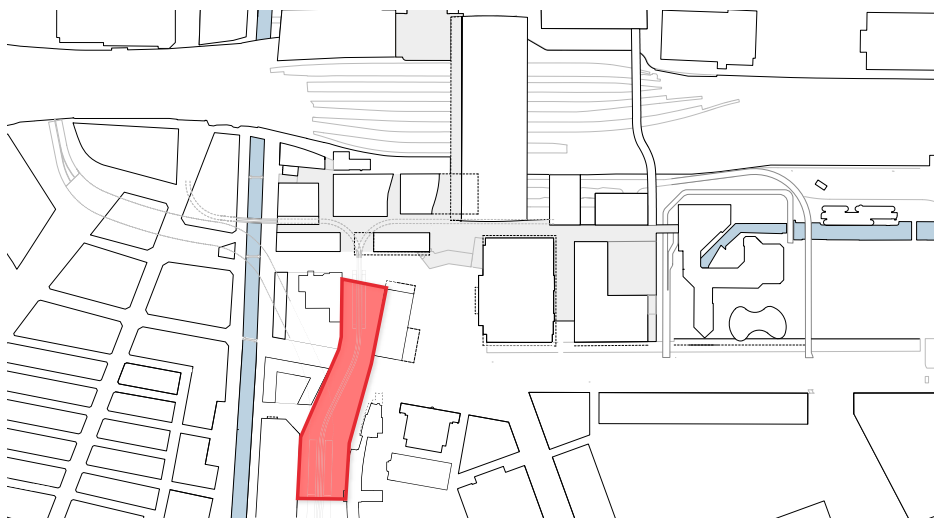
Profiel Jaarbeurspleinstraat

## 5.6 Verlengde Graadt van Roggenweg

De Verlengde Graadt van Roggenweg begint bij de tunnelmonden van de Westpleintunnel in het 0+ alternatief en eindigt daar waar de HOV-/trambaan in de gevellijn van het Leeuwensteijngedebouw verdwijnt. Het functioneel ingerichte profiel van de straat wordt begeleid door de veelal nieuwe bouwblokken en bomenrijen. De inrichting van de Verlengde Graadt van Roggenweg is gestoeld op twee werkhypothese, de Westpleintunnel en het tramtracé. Een aantal stedenbouwkundig vaste punten en ruimtelijke uitgangspunten bepaalt het verloop van het tramtracé en daarmee de indeling van het profiel. Een uitgebreide uitleg is te vinden in het document 'Van Sijpesteijnkwartier en verder' (februari 2009). Het doel is een evenwichtig en levendig profiel te realiseren met functies en entreeruimten in de plinten (5.6a) en een functionele en aangename tramhalte. (5.6b)

### Sfeer en karakter

De Graadt van Roggenweg is een van de belangrijkste routes van en naar het Stationsgebied. De inpassing van de tunnelmonden heeft een grote invloed op de inrichting. Het streven is een evenwichtig en groen profiel dat ruimtelijk en functioneel eindigt op het Jaarbeursplein. (5.6c) Uitgangspunt bij het ontwerp van de kop van de Verlengde Graadt van Roggenweg is de directe relatie met het Jaarbeursplein. (5.6d) Ter plaatse van de kop van de tramhalte is het Jaarbeursplein visueel en functioneel bereikbaar door het nieuwe Jaarbeurspleingebouw heen. (5.6e) Deze route is overdag openbaar toegankelijk maar eventueel 's nachts afgesloten.



Ligging deelgebied Verlengde Graadt van Roggenweg in Stationsgebied West

### Inrichting en planbeschrijving

Vanaf de tunnelmonden loopt een rijlus voor gemotoriseerd verkeer richting station. Langsparkeerplaatsen bedoeld voor taxi, kiss-and-ride, kortparkeren en parkeren voor invaliden, zijn aan beide zijden van deze rijlus opgenomen. (5.6f) Waar eventuele parkeerplaatsen voor Greenwheels een plek krijgen is nog niet duidelijk. De parkeergarage Jaarbeursplein lijkt hiervoor een aannemelijke plek. De gecombineerde tram- en busbaan ligt tussen de rijbanen in en krijgt een halte in de Verlengde Graadt van Roggenweg. De halte heeft ruimtelijk en functioneel, onder andere door een goede zichtbaarheid, een sterke relatie met de trappen en het hoger gelegen stationsniveau. (5.6g) De 27 meter hoge overstek van het Jaarbeurspleingebouw zorgt voor direct zicht vanaf het Forum naar de tramhalte. De halte heeft een afmeting van 75 bij 4 meter en is beplant met bomen. (5.6h) De straat moet vanaf de koppen van de halte comfortabel en veilig overgestoken kunnen worden. (5.6i)

Ter plekke van de Westpleintunnel wordt een gronddek gerealiseerd van minimaal 1,20 meter, maar optimaal is een gronddekking van 1,50 meter boven het betonnen dek. Bij de plaatsing van bomen moeten goede groeimogelijkheden gewaarborgd worden. (5.6j) De bomenrijen worden voortgezet op de tramperrons. Daar waar het profiel wijkt, wordt een extra bomenrij geplant om de ontstane pleinruimte te benadrukken. Door de verwijding van het profiel eindigt de straat in een pleinruimte, de functionele beëindiging van het profiel wordt op deze manier ruimtelijk versterkt. De HOV-/tramlijn verdwijnt in de trap naar het Forumniveau. De trap creëert een functionele verbinding met het hoger gelegen stationsniveau en zorgt voor lucht en ruimte in het profiel. (5.6k) Het hoge Forum-niveau krijgt een relatie met het maaiveldniveau en daarmee een directe koppeling met het Jaarbeursplein. De doorgang voor de trams en bussen wordt zo smal mogelijk gedimensioneerd en zo vormgegeven dat het duidelijk is dat het hier geen openbare route betreft. (5.6l)

De rijbanen zijn van zwart asfalt, identiek aan de Croeselaan. De trottoirs, fietspaden en parkeerplaatsen van klinkers volgens de standaard kern Stationsgebied. (5.6m) Het HOV-/tramtracé wordt bij dubbelgebruik verhard, met beton of asfalt. Indien de expeditie van het Jaarbeurspleingebouw wordt ontsloten via de Verlengde Graadt van Roggenweg, zal het geheel inpandig plaats moeten vinden. (5.6n) In dat geval moet goed gekeken worden naar gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de kruisingen met fietsroutes.

Wat betreft de exacte opbouw van het profiel van de Graadt van Roggenweg dient een aantal zaken nader te worden onderzocht betreffende de profilering en de tunnelmonden van de Westpleintunnel. (5.6o) De tunnelmonden van de Westpleintunnel hebben een grote invloed op het profiel van de Graadt van Roggenweg. Bij de herprofilering van de Graadt van Roggenweg in een volgende planfase, in combinatie met een verder uitgewerkte Westpleintunnel-variant, moet een aantal punten verder onderzocht worden.

Langs het hele blok Leidsche Poort liggen in de huidige situatie op de Graadt van Roggenweg vijf parkeerhavens met in totaal ca. 45 haaksparkerplaatsen. Hoewel de parkeerplaatsen die binnen de plangrens vallen volledig gecompenseerd kunnen worden in de Leidschepoortstraat, is het de vraag hoe het verdere profiel vorm krijgt. Wanneer, in een volgende planfase, zicht is op de hoeveelheid te compenseren parkeerplaatsen kan in Leidschepoortstraat en langs de Graadt van Roggenweg ruimte gevonden worden om extra parkeerplaatsen te maken.

De vijftien dwarsparkerplaatsen die in de huidige situatie binnen de plangrens langs de ventweg liggen, worden gecompenseerd in de Leidschepoortstraat. (5.6p) Een ander punt dat nog onderzocht moet worden is de precieze positie waar bussen in- en uitvoegen. (5.6q) Nu wordt ervan uitgegaan dat de OV-bussen invoegen en uitvoegen op de trambaan na de tunnelmonden van de Westpleintunnel. Een andere mogelijkheid voor het invoegen en uitvoegen van bussen bestaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat. In een volgende planfase zou die mogelijkheid verder onderzocht moeten worden.

De opbouw van het huidige tramtracé zal bij dubbelgebruik gewijzigd moeten worden. Momenteel wordt op het tracé gebruikgemaakt van middenmasten. Als bus en tram van hetzelfde tracé gebruik gaan maken zal overgestapt moeten worden naar zijmasten. (5.6r) Indien in een vervolgfase het tramtracé over de Graadt van Roggenweg onder de loep genomen wordt, is het zinvol te bekijken waar de dimensionering van de trambaan, vooral de zijbermen, smaller kan. (5.6s) Met name ter hoogte van de tunnelmonden van de Westpleintunnel zit het totale profiel van de Graadt van Roggenweg krap in zijn jas.

Wat ook in een later stadium onderzocht kan worden, is of de tunnelmonden van de Westpleintunnel smaller gedimensioneerd kunnen worden. (5.6t) Als aan weerszijden van de tunnelmonden meer ruimte komt, kan ook aan de zuidkant van de tunnel een bomenrij gerealiseerd worden, waardoor een evenwichtig profiel ontstaat.



*Halte vormgegeven als opvallend element*



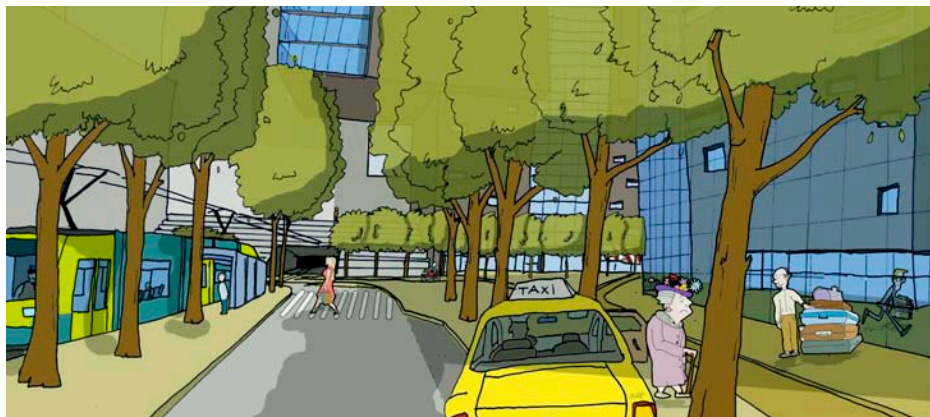
*Bomen op de perrons*



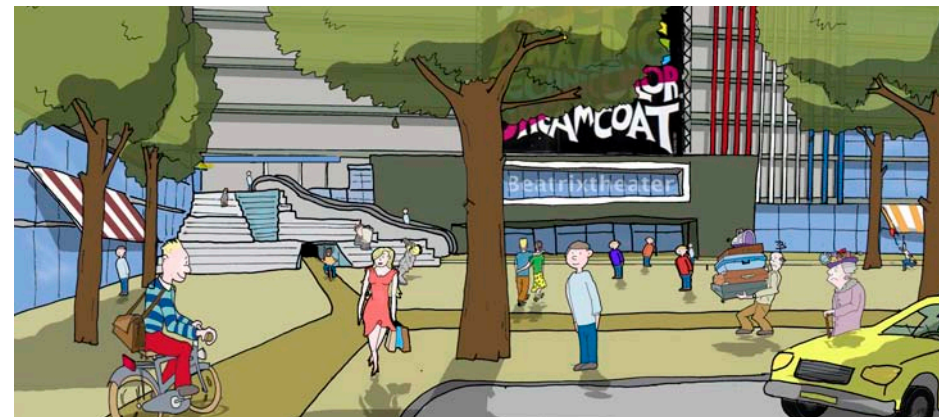
*Verhoging tramperron door hoge band*



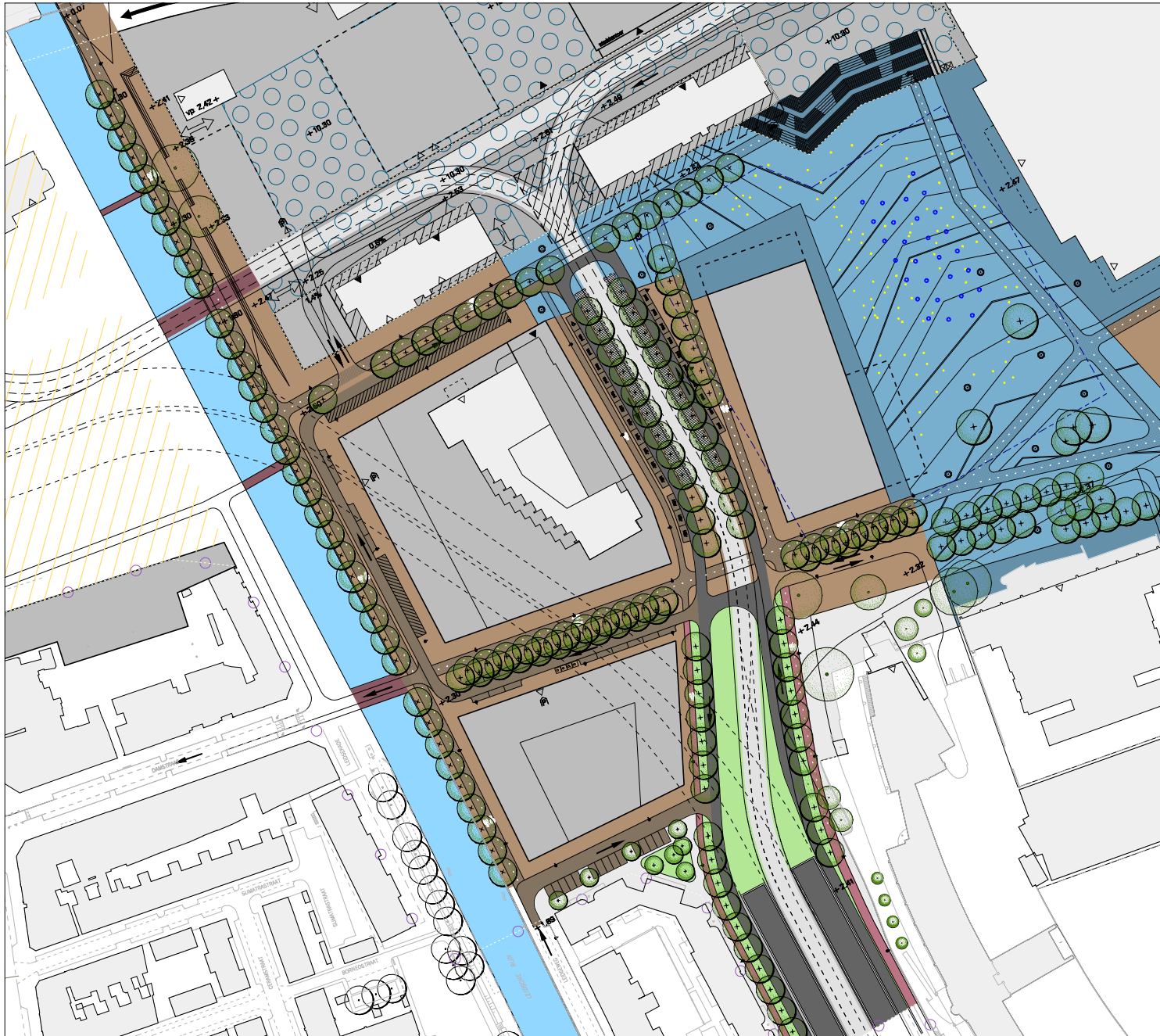
*Klinkerbasis met accenten van natuursteen*



*Zicht op Verlengde Graadt van Roggenweg*



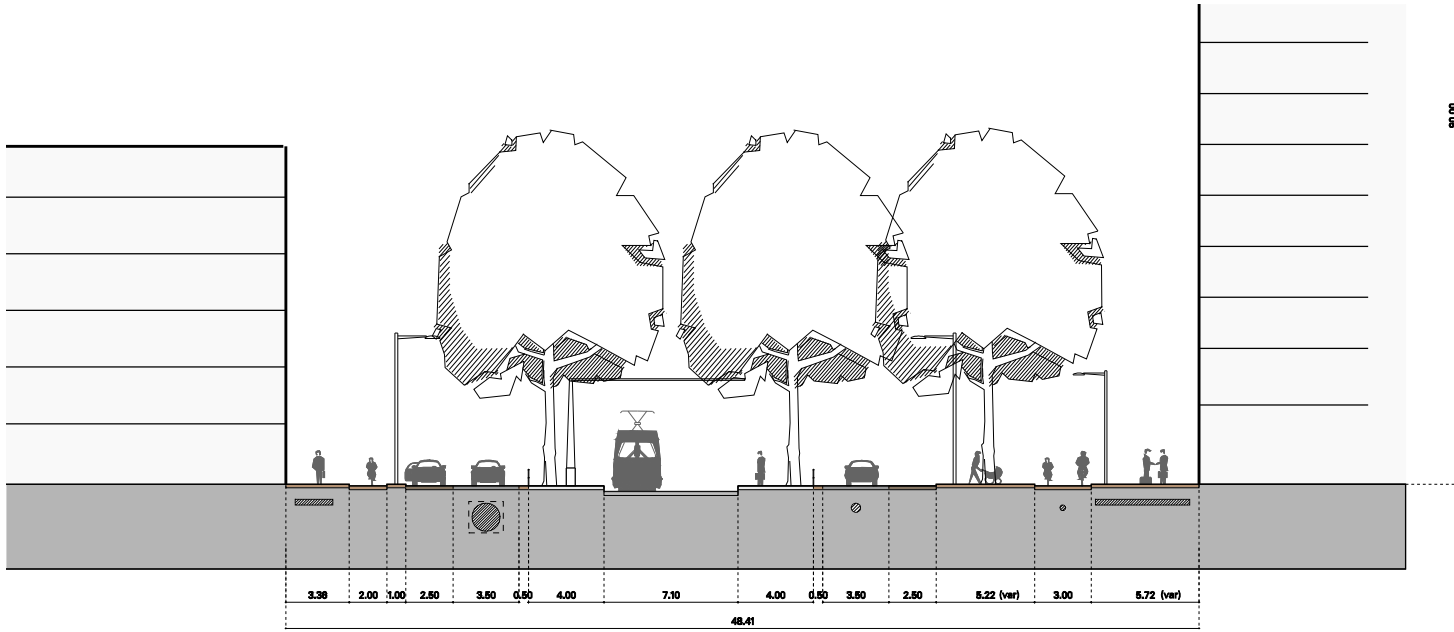
*Kiss & Ride zone aan het Jaarbeursplein*



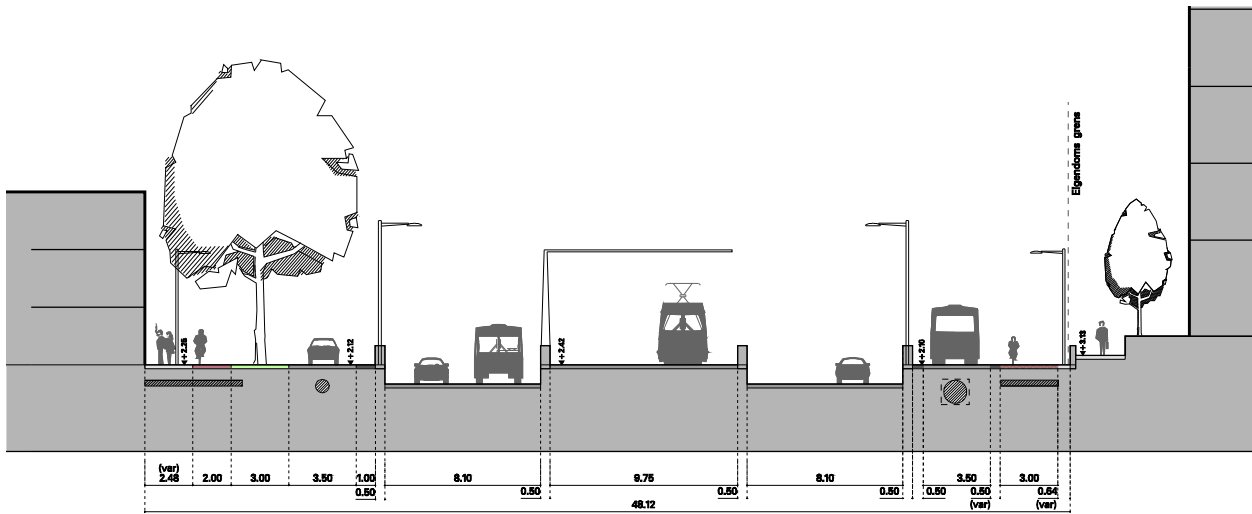
**LEGENDA**

- bebouwing bestaand
- bebouwing nieuw
- overkraging bestaand
- overkraging nieuw
- Sijpesteijn/Laauwensteijgebouw mogelijke uitbreiding
- rijweg, gebakken klinkers
- rijweg, asfalt
- fietspad, gebakken klinkers
- fietspad, natuursteen
- fietspad, asfalt
- trottoir, gebakken klinkers
- trottoir, betongegels
- HOV-tramlaan
- tramhalte
- trottoir/plint natuursteen
- Jaarbeursplein, natuursteen
- Forum, natuursteen
- indicatief
- markering
- band Crosselaan, natuursteen
- parkeerstrook
- parkeerstrook touringcar
- hellingbaan
- expeditiestraat betonstraatsteen met natuursteenoelag
- Centrumboulevard
- Zoekgebied parkeergarage Jaarbeursplein
- ruimtesbeslag toegang
- brandweer fat sporen
- boom bestaand
- boom nieuw - 1e orde
- gras
- water
- lichtmaat, uniek
- lichtmaat, selux 8m
- entrees
- entrees - expeditie
- parkeergarage autofiets
- brug
- rijrichting
- stijgpunt tot forumniveau indicatief
- gewenste verbinding langzaam verkeer
- ondergronds afvalstation
- rioolgemaal, bestaand
- zoekruimte, koudewarmteopslag resp. openbaarparkeergelegte
- peil in m+NAP
- bestaand/nieuw maaiveld
- peil forum in m+NAP
- lambok - Structuurplan
- grens derden
- plangrens FO Westzijde
- plangrens Stationsgebied

Deelgebied Verlengde Graadt van Roggenweg van plankaart FO Stationsgebied West



Profiel Verlengde Graadt van Roggenweg ter hoogte van de tramhalte



Profiel Graadt van Roggenweg ter hoogte van de tunnelmonden Westpleintunnel

## 5.7 Leidschepoortstraat

De Leidschepoortstraat loopt tussen het bestaande woonblok 'De Leidsche Poort' en het nieuwe bouwblok aan de Leidseweg.

### Sfeer en karakter

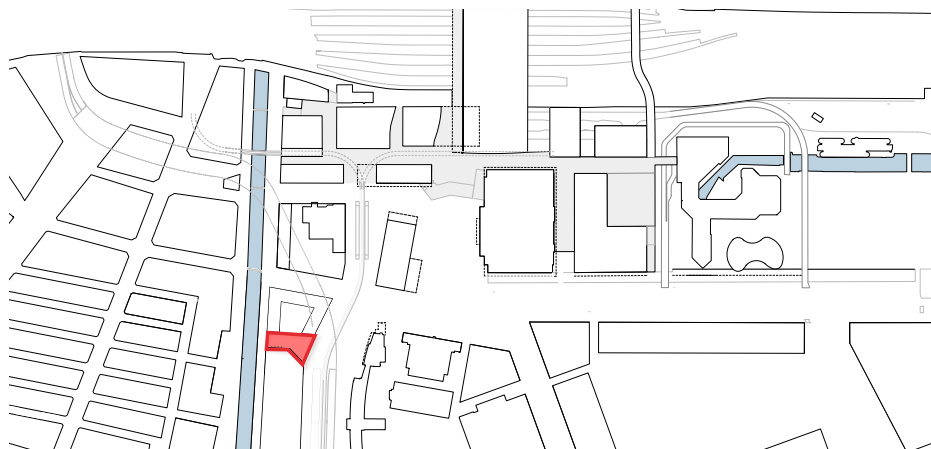
De Leidschepoortstraat is in één richting te bereiken, vanuit de Leidseweg richting Graadt van Roggenweg. (5.7a) Bomen worden op een losse manier in het profiel opgenomen, wat het straatje een informeel karakter geeft. (5.7b)

### Inrichting en planbeschrijving

Door de inpassing van de Westpleintunnel komt een aantal parkeerplaatsen te vervallen. Om dit verlies gedeeltelijk te compenseren, worden in de Leidschepoortstraat ca. 15 dwarsparkeerplaatsen gerealiseerd. (5.7c) Tussen de parkeerplaatsen zijn zones uitgespaard om bomen planten. (5.7d)

### Verkeer

De Leidschepoortstraat krijgt een halve aansluiting op de Graadt van Roggenweg voor autoverkeer. Een halve aansluiting betekent dat bestuurders alleen rechtsaf mogen richting 24 Oktoberplein. In de huidige situatie kunnen automobilisten, komende van de bestaande Leidseweg, ook nog rechtdoor richting de Croeselaan. Echter, met de vaststelling van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) - waarin een knip Croeselaan ter hoogte van het Jaarbeursplein is opgenomen - is dit niet meer mogelijk. Hiermee wordt het ook onmogelijk om van de Leidseweg naar Lombok (Damstraat) te komen. Voorheen kon namelijk gebruik worden gemaakt van de keermogelijkheid ter hoogte van het Jaarbeursplein. Bij een knip Croeselaan is dit niet meer mogelijk.



Ligging deelgebied Leidschepoortstraat in Stationsgebied West



Bomen tussen de parkeervakken

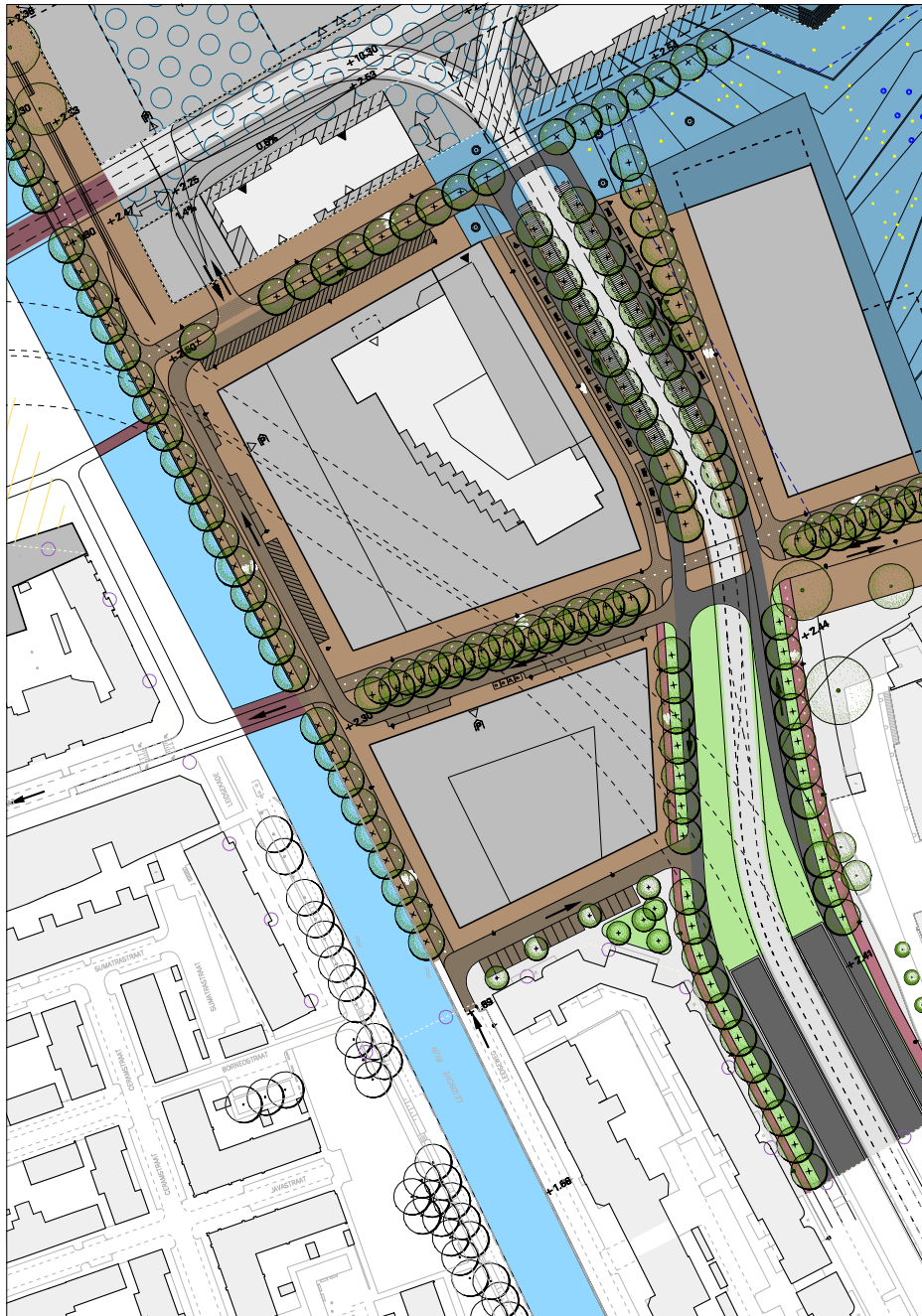


Basis van gebakken klinkers



Haaksparkeren

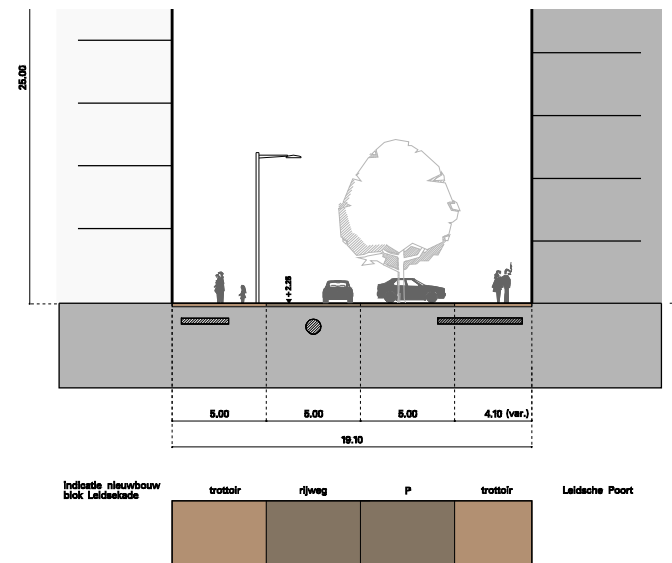




Deelgebied Leidschepoortstraat van plankaart FO Stationsgebied West

LEGENDA

bebouwing bestaand	ruimtebeslag toegang brandweer tot sporen
bebouwing nieuw	boom bestaand
overkraging bestaand	boom nieuw - 1e orde
overkraging nieuw	gras
Sijpesteen/leeuwensteingebouw mogelijke uitbreiding	water
rijweg, gebakken klinkers	lichtmast, uniek
rijweg, asfalt	lichtmast, selux 8m
fietspad, gebakken klinkers	entrees
fietspad, natuursteen	entrees - expeditie
fietspad, asfalt	parkeergarage auto/fiets
trottoir, gebakken klinkers	brug
trottoir, betontegels	rijrichting
HOV-trambaan	stijgpunt tot forumniveau indicatief
tramhalte	gewenste verbinding langzaam verkeer
trottoir/plint natuursteen	ondergrands afvalstation
Jaarbeursplein, natuursteen	rioolgemaal, bestaand
Forum, natuursteen indicatief	zoekruimte koudewarmteopslag resp. openbaarprive
markering	paalen 10, m+NAP bestaand/nieuw maaiveld
band Crosseleen, natuursteen	paal forum in m+NAP
parkeerstrook	lombak - Structuurplan
parkeerstrook toringcar	grens derden
hellingbaan	plangrens FO Westzijde
expeditiestraat betonstraatsteen met natuursteenoeslag	plangrens Stationsgebied
Centrumboulevard	
Zoekgebied parkeergarage Jaarbeursplein	



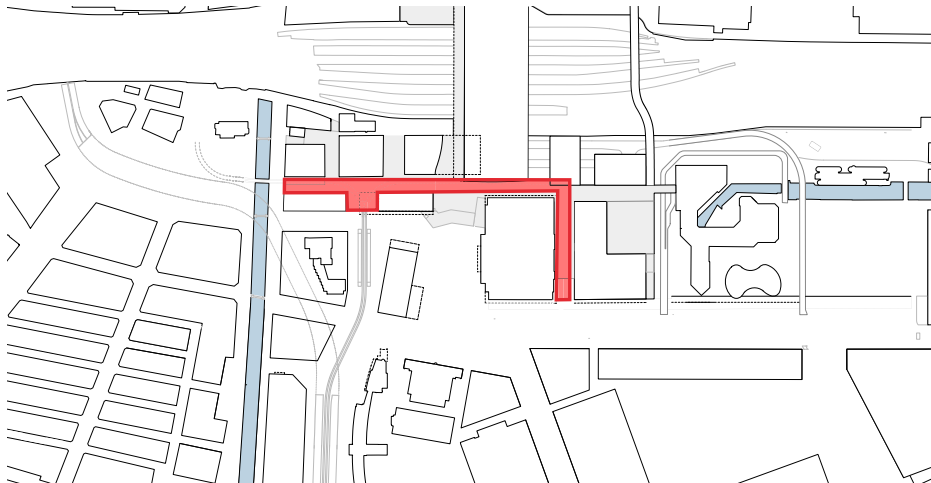
Profiel Leidschepoortstraat tussen de gebouwen blok Leidseweg en Leidsche poort

## 5.8 Mineurslaan

De Mineurslaan loopt vanaf de Croeselaan rondom het Beatrixgebouw richting de Leidsche Rijn. Vanaf de Croeselaan kan expeditieverkeer de Mineurslaan inrijden om er vervolgens weer ten noorden van het huidige Sijpesteijngebouw uit te rijden. (5.8a) Direct na de bestaande gevel van het Sijpesteijngebouw buigt de expeditieroute af naar de Jaarbeurspleinstraat. (5.8b) Over een groot gedeelte van de Mineurslaan liggen een gecombineerde tram-busbaan en de expeditieroute naast elkaar.

### Sfeer en karakter

Het gedeelte van de Mineurslaan ten zuiden van het Beatrixgebouw is een tweerichtingsweg. Verkeer voor de parkeergarage Knoopkazerne kan op deze manier vanaf de Croeselaan in- en uitrijden. (5.8c) De rest van de Mineurslaan is eenrichtingsverkeer. (5.8d) Laden en lossen geschiedt via aan de weg gekoppelde laad- en loszones en interne expeditiehoven in gebouwen. (5.8e) Het expeditieverkeer wordt via de Jaarbeurspleinstraat en de Verlengde Graadt van Roggenweg de stad uit geleid. (5.8f) De Mineurslaan is alleen toegankelijk voor expeditieverkeer en moet een daarbij passende kwaliteit krijgen. (5.8g) Gebruikers van het openbaar vervoer en bestuurders begeven zich namelijk wel degelijk door dit afgescheiden gebied. Het Forum-niveau ligt als een gatenkaas over het maaiveld van de Mineurslaan. Afwerking van de wanden, zichtbare relaties met het +1 niveau, de afscherming voor publiek, (5.8h) daglichttoetreding en luchtkwaliteit zijn zeker items die zorgvuldig moeten worden onderzocht. (5.8i)



Ligging deelgebied Mineurslaan in Stationsgebied West

### Inrichting en planbeschrijving

Om opstopping in de expeditiestraat te voorkomen moet nagedacht worden over expeditie volgens een strak rooster. (5.8j) Door een goede verdeling in tijd kan worden ingespeeld op grote evenementen zoals beursdagen. Voorkomen moet worden dat de laad- en loshavens als parkeerplaatsen gebruikt gaan worden. (5.8k)

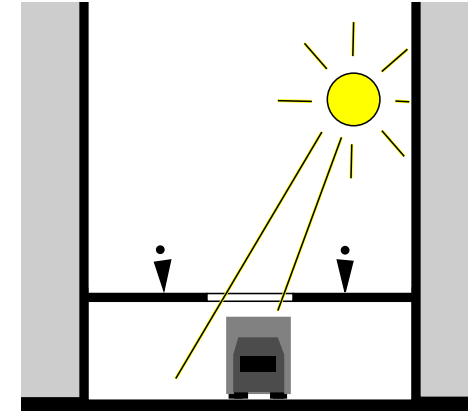
Ter plekke van de OV-Terminal moet een goederenlift een plek krijgen. (5.8l) Overall waar de Mineurslaan contact maakt met de omgeving moet gekeken worden naar afsluitbaarheid, zodat oneigenlijk gebruik wordt tegengegaan. Hierbij moet rekening worden gehouden met de ontsluiting van de parkeergarage voor de kantoren van de ontwikkeling ter plaatse van de Knoopkazerne. De HOV-baan begint in de bocht vanuit de Verlengde Graadt van Roggenweg te stijgen om ter plekke van de Sijpesteijnkade op een peil van 6,55 +NAP te zijn, rekening houdend met 1 meter constructiedikte. (5.8m) Dit in verband met de benodigde vrije hoogte aan de kade om de onderdoorgang voor de brandweer te kunnen garanderen. De HOV-baan kan in zijn geheel of deels als viaduct worden uitgevoerd of als talud. (5.8n) De ruimte die overblijft tussen de gevel van het Stadskantoor en de trambaan is 1,47 m tot de zijkant van de reservering trambaan. (5.8o) Voor de HOV-baan wordt een breedte van 9,10 meter opgenomen. Dit is de basisbreedte van de baan (7,10) met aan elke zijde een meter voor masten ten behoeve van bovenleidingen of een schouwpad. (5.8p) Afhankelijk van de situatie en de materialisatie en uitvoering van de trambaan (ophanging tramraden, schouwpad) moet gekeken worden naar een optimale oplossing. (5.8q)

### Interactie ondergrond en bovengrond

De bestaande en nieuwe ondergrondse infrastructuur in de Mineurslaan vraagt meer ruimte dan beschikbaar is onder de expeditiestraat. Constructieve voorzieningen, deels onder de HOV-baan, bieden hiervoor een oplossing. De bestaande spuikoker in de Mineurslaan, die de Kruisvaart met de Leidsche Rijn verbindt, wordt gehandhaafd. Wel zal de spuikoker ter hoogte van de Van Sijpesteijnkade worden aangepast (verlaagd) om de voor nood- en hulpdiensten benodigde doorrijhoogte op de Van Sijpesteijnkade te kunnen realiseren. Deze aanpassing heeft ook gevolgen voor de ondergrondse infrastructuur in de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade.



*HOV busverkeer*



*Lichttoetredingsprincipe in de Mineurslaan*



*Voorbeeld mooie ruimte onder maaiveld*



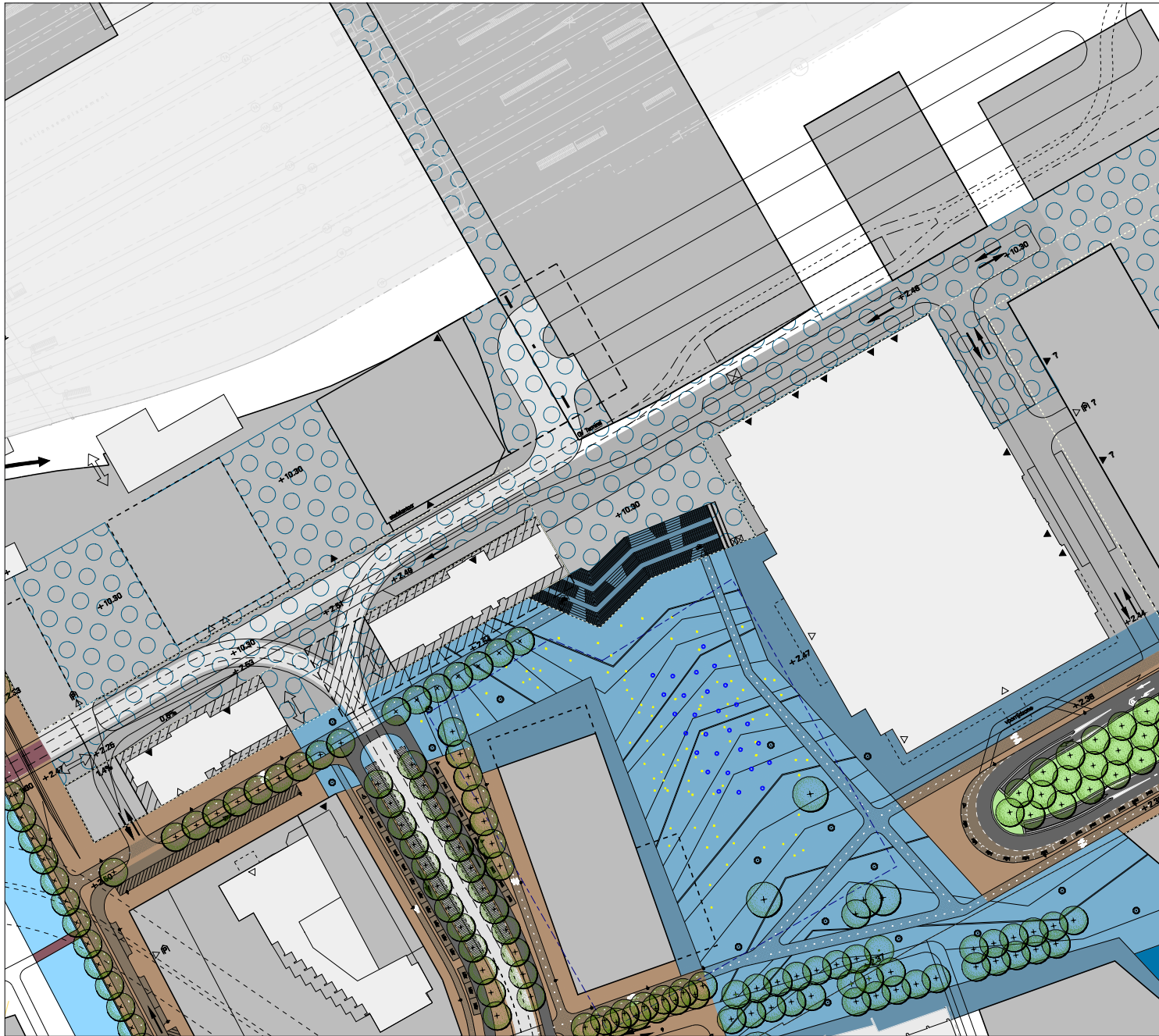
*Wanden*



*Expeditie*

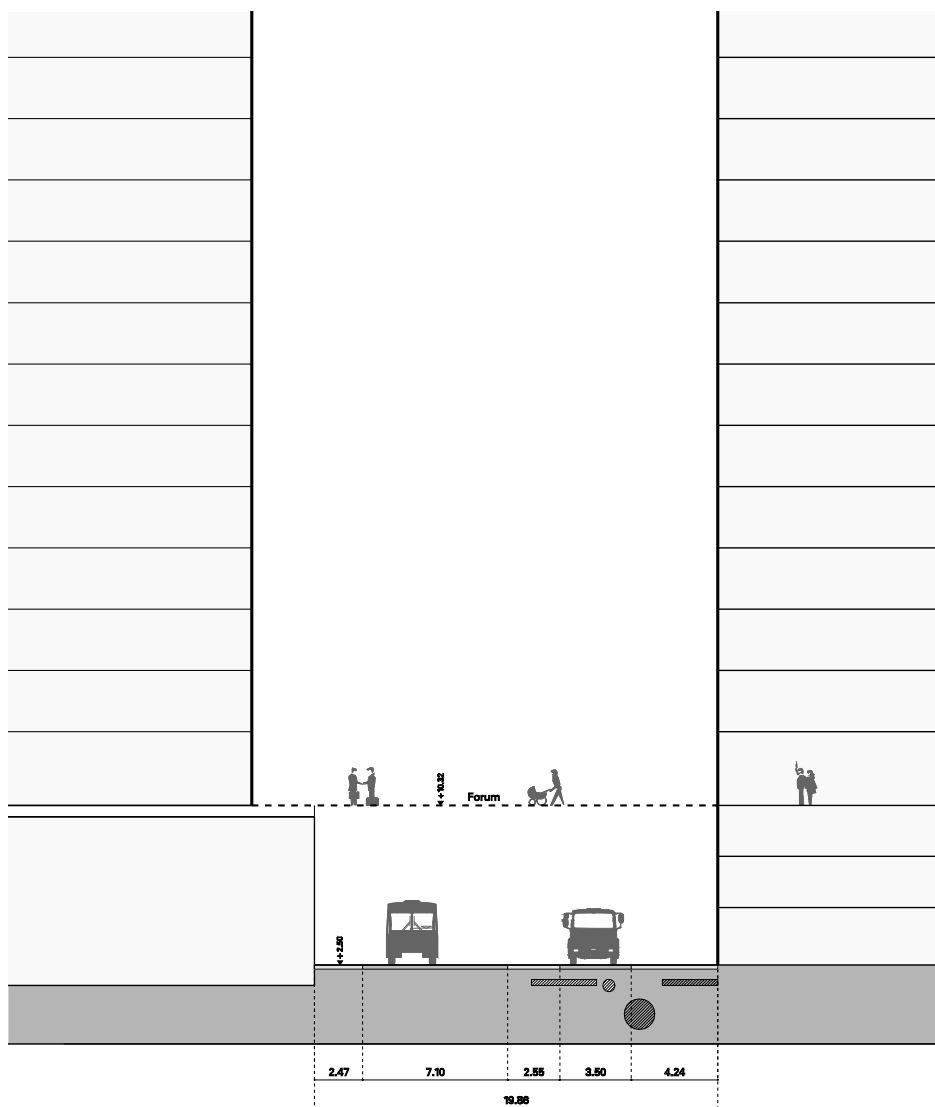


*Tram*



- LEGENDA**
- bebouwing bestaand
  - bebouwing nieuw
  - overkraging bestaand
  - overkraging nieuw
  - Sijpestijn/Laauwensteijengebouw  
mogelijke uitbreiding
  - rijweg, gebakken klinkers
  - rijweg, asfalt
  - fietspad, gebakken klinkers
  - fietspad, natuursteen
  - fietspad, asfalt
  - trottoir, gebakken klinkers
  - trottoir, betegels
  - HOV-tramlaan
  - tramhalte
  - trottoir/plint natuursteen
  - Jaarbeursplein, natuursteen
  - Forum, natuursteen  
indicatief
  - markering
  - band Crosselaan, natuursteen
  - parkeerstrook
  - parkeerstrook touringcar
  - hellingbaan
  - expeditiestraat betonstraatsteen  
met natuursteenoelag
  - Centrumboulevard
  - Zoekgebied  
parkeergarage Jaarbeursplein
  - ruimtebeslag toegang  
brandweer fat sporen
  - boom bestaand
  - boom nieuw - te orde
  - gras
  - water
  - lichtmaat, uniek
  - lichtmaat, selux 8m
  - entrees
  - entrees - expeditie
  - parkeergarage autofiets
  - brug
  - rijrichting
  - stijgpunt tot forumniveau  
indicatief
  - gewenste verbinding  
langzaam verkeer
  - ondergronds afvalstation
  - rioolgemaal, bestaand
  - zoekruimte, koudewarmteopslag  
resp. openbaarprive
  - peil in m+NAP  
bestaand/nieuw maaiveld
  - peil forum in m+NAP
  - lambok - Structuurplan
  - grens derden
  - plangrens FO Westzijde
  - plangrens Stationsgebied

Deelgebied Mineurslaan van plankaart FO Stationsgebied West

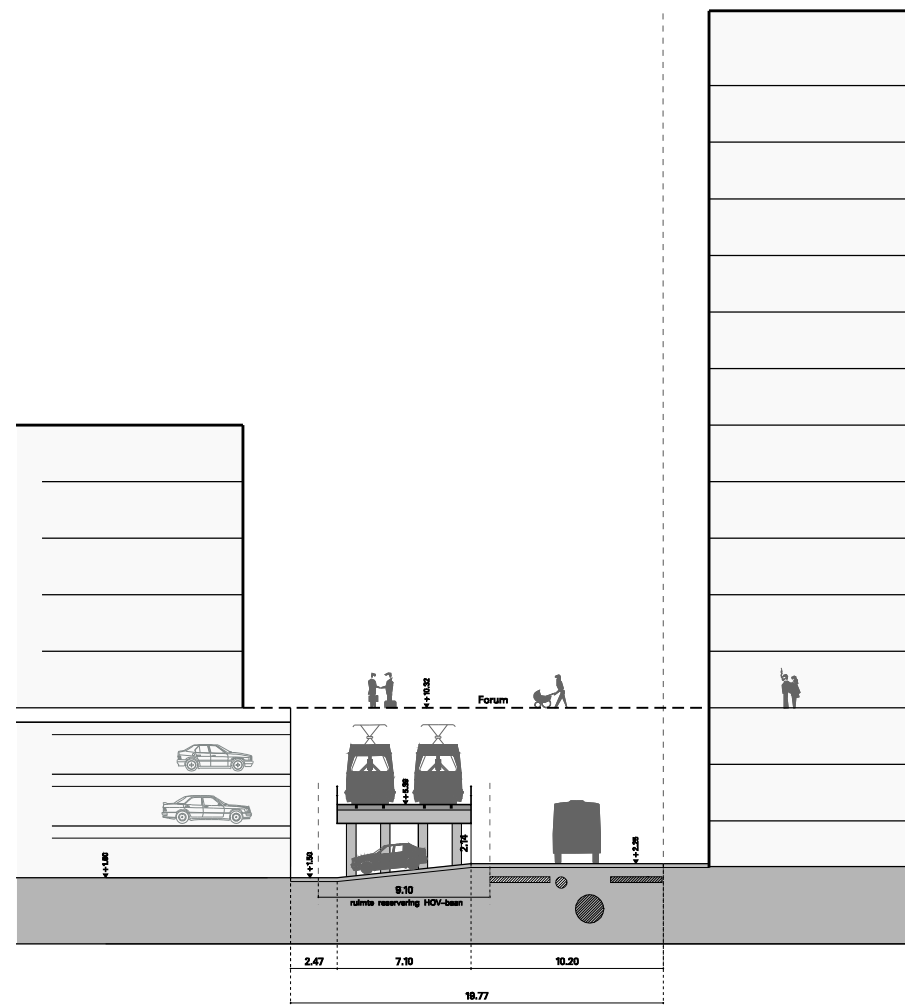
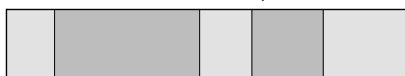


parkeergarage Stadskantoor +  
Indicatie nieuwbouw

HOV-baan

expeditestraat

Indicatie nieuwbouw  
Leeuwenstajl



parkeergarage Stadskantoor +  
Indicatie nieuwbouw

HOV-baan

expeditestraat

Indicatie nieuwbouw  
Stijpestajl



Profiel Mineurslaan ter hoogte van het Jaarbeursgebouw

Profiel Mineurslaan ter hoogte van ingang parkeergarage het Stadskantoor

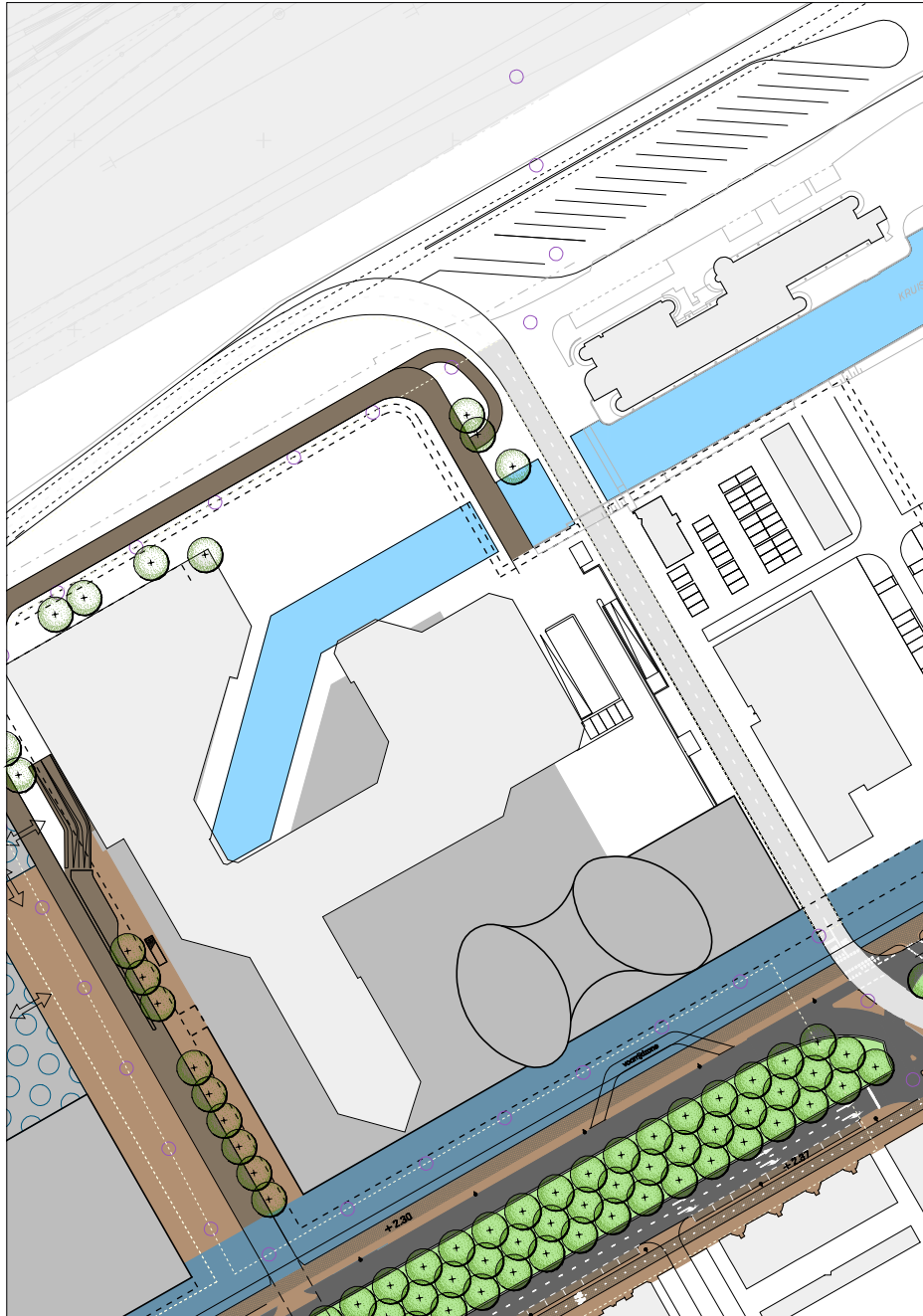
## 5.9 HOV-baan Rabobank

Vanaf de Van Zijstweg loopt een HOV-baan (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) over het Rabobank-complex. In het verlengde van de Van Zijstweg kruist de HOV-baan de Croeselaan. Dit levert een complexe verkeerssituatie op, waarbij met name de confrontatie van voetgangers en fietsers met bussen ter hoogte van de gevel van de Rabobank problemen op kan leveren. Om meer fysieke afstand te creëren tussen de HOV-baan en de voetgangers op de esplanade van de Croeselaan, moet gezocht worden naar ruimtelijke oplossingen in de vorm van fysieke afscheiding. (5.9a) Hiervoor is een aantal oplossingsrichtingen mogelijk: een architectonische oplossing gekoppeld aan de luifel van het Rabobank-gebouw, het toepassen van inrichtingselementen op de esplanade of het doorzetten van het hekwerk langs de HOV-baan. Een ander punt van aandacht is hoe kan worden voorkomen dat andere verkeersdeelnemers oneigenlijk gebruik maken van de busbaan. (5.9b) Een duidelijke uitstraling en eenduidige vormgeving van de HOV-baan helpt daarbij.

De HOV-baan wordt uitgevoerd volgens de standaardmaterialisatie HOV-banen. (5.9c) De verlichting sluit aan bij de verlichting die langs de HOV-baan in de Van Zijstweg wordt toegepast. (5.9d) Voor een deel van het tracé moet bekeken worden of de verlichting ter plekke van de Rabobank een lichtniveau oplevert dat voldoende is.



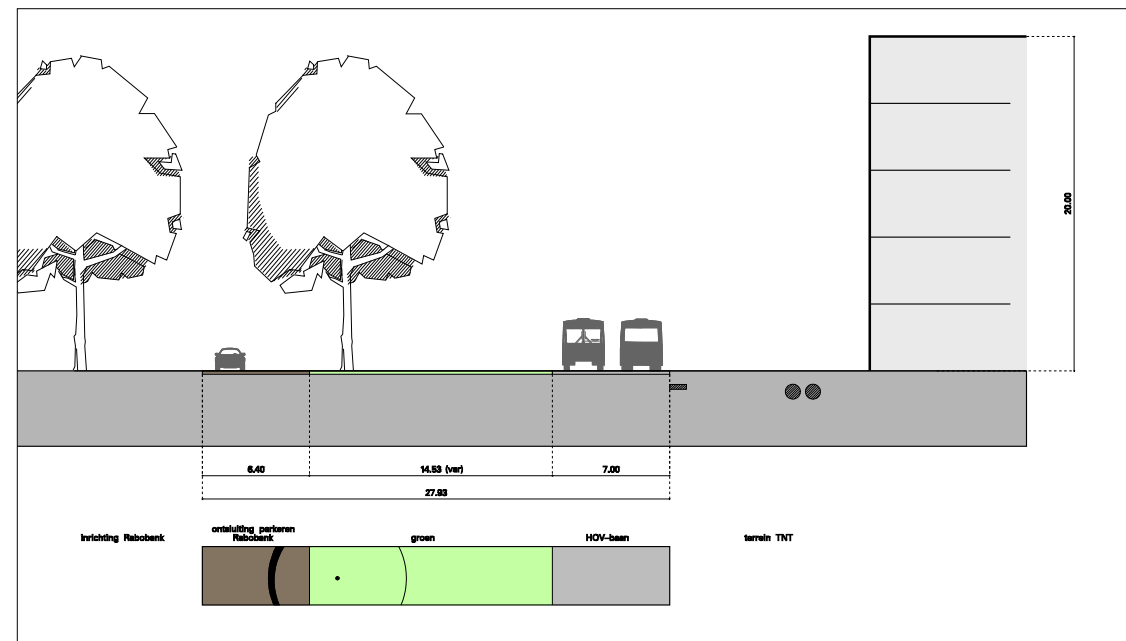
Ligging deelgebied HOV baan Rabobank in Stationsgebied West



Deelgebied HOV-baan Rabobank van plankaart FO Stationsgebied West

LEGENDA

- |   |   |
|---|---|
| bebouwing bestaand                                      | ruimtebeslag toegang brandweer tot sporen         |
| bebouwing nieuw   | boom bestaand                                     |
| overkraging bestaand                                    | boom nieuw - 1e orde                              |
| overkraging nieuw                                       | gras  |
| Stijptegel/Leeuwstele/gebouw mogelijke uitbreiding      | water   |
| rijweg, gebakken klinkers                               | lichtmast, uniek                                  |
| rijweg, asfalt  | lichtmast, selux 8m                               |
| fietspad, gebakken klinkers                             | entree  |
| fietspad, natuursteen                                   | entree - expeditie                                |
| fietspad, asfalt  | parkeergarage autofiets                           |
| trottoir, gebakken klinkers                             | brug  |
| trottoir, betegels                                      | rijrichting                                       |
| HOV-trambaan  | stijgpunt tot forumniveau indicatief              |
| tramhalte   | gewenste verbinding langzaam verkeer              |
| trottoir/plint natuursteen                              | ondergronds afvalstation                          |
| Jaarbeursplein, natuursteen                             | rioolgemaal, bestaand                             |
| Forum, natuursteen indicatief                           | zoekruimte koudewarmteopslag resp. openbaar/privé |
| markering   | pellen in m+NAP bestaand/nieuw maaiveld           |
| band Crosselaan, natuursteen                            | pellen forum in m+NAP                             |
| parkeerstrook   | lombak - Structuurplan                            |
| parkeerstrook touringcar                                | grens darden                                      |
| hellingbaan   | plangrens FO Westzijde                            |
| expeditiestraat betonstraatsteen met natuursteentoeslag | plangrens Stationsgebied                          |
| Centrumboulevard  |   |
| Zoekgebied parkeergarage Jaarbeursplein                 |   |



Profiel HOV baan ter plekke van het Rabobank gebouw

## 5.10 Bomenparagraaf

### Bestaande situatie

Deze bomenparagraaf is gebaseerd op de gegevens uit de bomeninventarisatie die september 2007 in het Utrechts Stationsgebied is uitgevoerd. Het plangebied omvat het Jaarbeursplein en omgeving. De Kop van Lombok (aan de overzijde van de Leidsche Rijn) valt binnen de plangrens, maar is geen onderdeel van het IPvE/FO en daarom niet van deze bomenparagraaf. Bomen die op dit moment geen eigendom zijn van de gemeente vallen buiten de bomenparagraaf.

In het plangebied staan momenteel circa 170 bomen. Dit zijn voornamelijk iep, linde, es en plataan. De bomen hebben een wisselende stamdiameter, waarvan de grootste circa 0,80 m bedraagt. Van de bomen in het plangebied komen circa 53 bomen voor verplanting in aanmerking. Dit betreft voornamelijk iepen, lindes en essen. Deze verplantbaarheid is beoordeeld op bovengrondse waarneming. Hierbij is gelet op voldoende kwaliteit van de bomen en of de bomen vanuit boomtechnisch oogpunt met succes kunnen worden verplant, met duurzaam behoud van minimaal de huidige kwaliteit. De huidige beoordeling is een eerste selectie van de bomen die voor verplanting in aanmerking zouden komen. Voor meer informatie zie 'Bomenvisie Stationsgebied Utrecht' d.d. februari 2009.

### Nieuwe situatie

In het plangebied vinden forse ingrepen plaats, waarbij weinig bestaande bomen te handhaven zijn. Onder andere door nieuwe gebouwen, infrastructuur, de Westpleintunnel, de ondergrondse parkeergarage en de HOV(tram)-baan. Mogelijk is een aantal bomen langs de toekomstige Leidsche Rijn inpasbaar. Dat hangt af van de toekomstige maaiveldhoogte op deze plek. Boomtechnisch gezien zouden meer bomen gehandhaafd kunnen worden. Zoals de bomenrij van zes iepen op de kop van het Jaarbeursplein. Echter, vanuit de gewenste ruimtelijke structuur en kwaliteit op het Jaarbeursplein is een nieuwe bomenrij parallel aan het gebouw gesitueerd. Hetzelfde geldt voor de bomen op de Croeselaan. Het is de wens is om hier drie rijen lindebomen aan te planten om zo een eenduidig beeld te krijgen over de hele Croeselaan. Dit betekent dat de bestaande bomen zullen moeten wijken. Deze bomen hebben een redelijke tot goede kwaliteit.

Voor bomen die ingepast worden is het belangrijk ervoor te zorgen dat bij de bouwwerkzaamheden passende boombeschermende maatregelen worden genomen, zoals stambescherming of bescherming van de totale wortelzone (zie hieronder bij technische randvoorwaarden). Indien bronnering (het tijdelijk verlagen van de grondwaterstand tijdens grondwerkzaamheden) wordt toegepast, zal moeten worden onderzocht wat het effect daarvan is op de te behouden boom. Dit geldt ook voor de bomen die buiten de projectgrens staan, maar binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden in het plangebied.

Het ontwerp gaat uit van circa 303 nieuwe bomen. De soort is grotendeels nog nader te bepalen. Bij de definitieve boomsoortkeuze zal rekening moeten worden

gehouden met de directe omgeving en de beschikbare ruimte ondergronds en bovengronds.

Extra aandacht vraagt de groeiplaatsinrichting van onder andere de bomen op de tunnelbak en bomen op of in de nabijheid van de ondergrondse parkeergarage. Hier zijn wellicht boomtechnische constructies noodzakelijk.

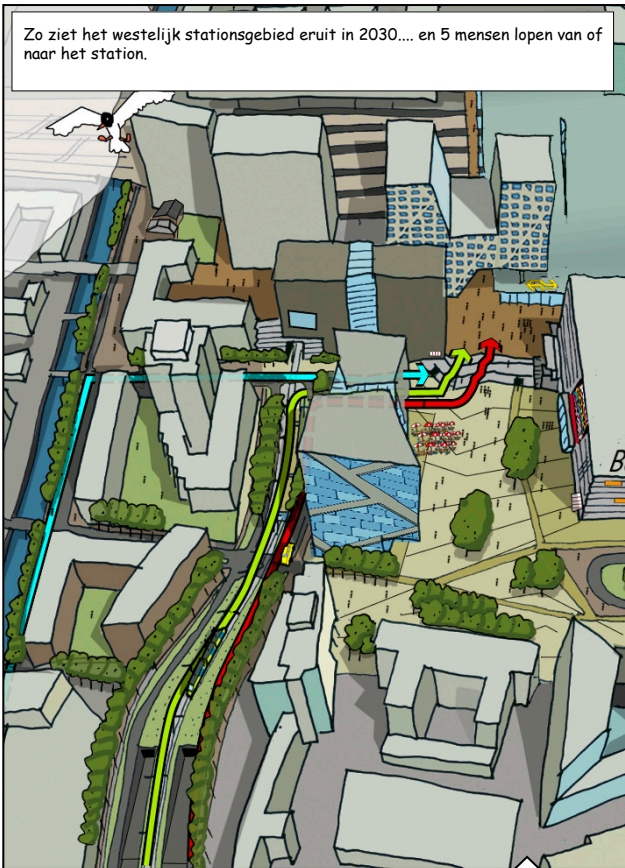
### Conclusie

Binnen het plangebied (dus exclusief de Kop van Lombok) zou met de nu bekende gegevens voor circa 170 bomen een velvergunning moeten worden aangevraagd. Hiervan komen circa 53 bomen voor verplanting in aanmerking. Of dit daadwerkelijk mogelijk is moet nog nader worden onderzocht. Er zijn ca. 303 bomen gepland in de nieuwe situatie, waarbij wellicht voor een aantal bomen boomtechnische constructies noodzakelijk zijn. Een en ander zal in een volgende planfase verder worden uitgewerkt.



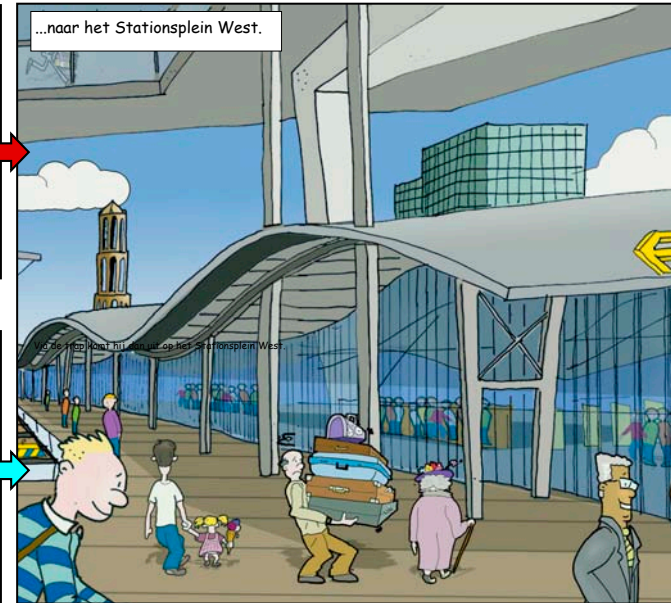


# De routes van en naar Utrecht Centraal



## De taxi reizigers

Erik wacht op oma bij de K+R op de Verlengde Graadt van Roggenweg.



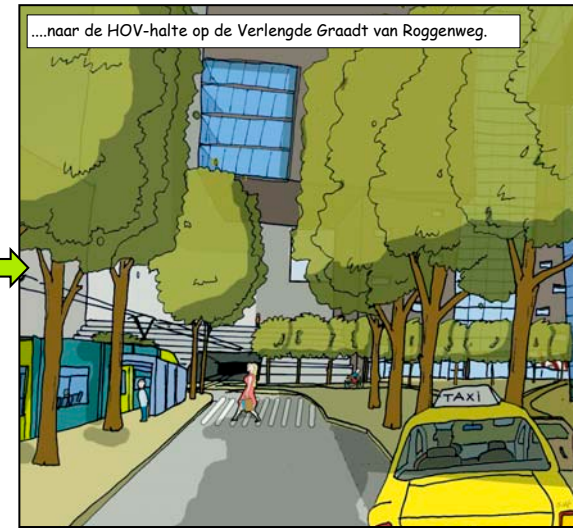
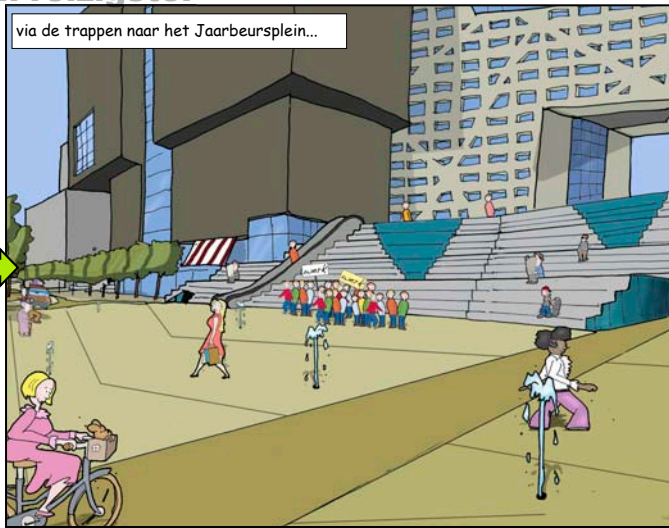
## De fietser

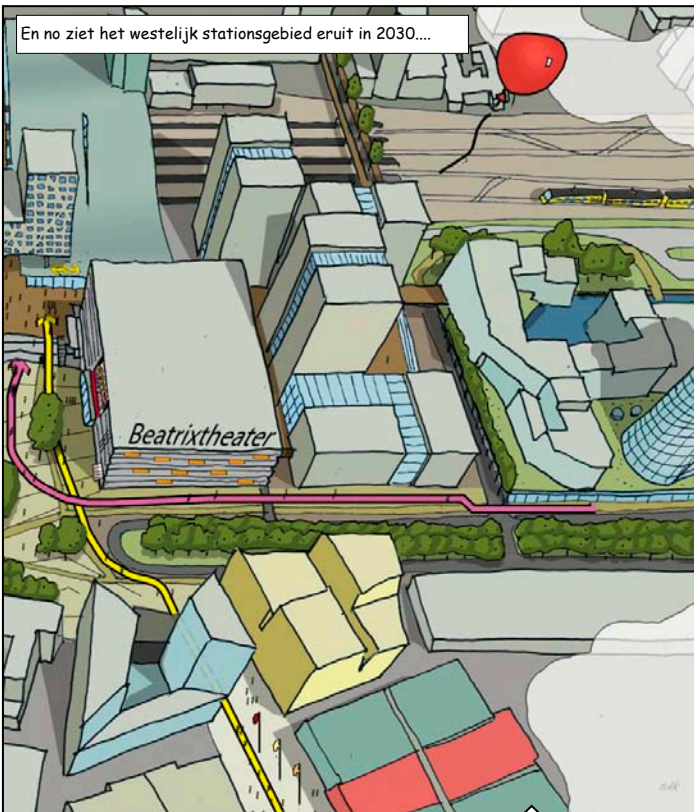
Jan-Thonie fietst via langs de Leidsche Rijn naar het station.



## De tram reizigerster

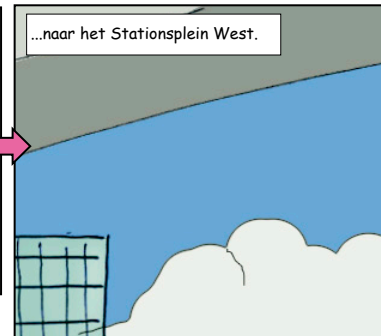
Annemiek loopt na het winkelen..





### De inspecteur van de Nederlandse Bank

Ronald is klaar met zijn bezoek aan de Rabobank en loopt via de Croeselaan naar het station.



### De Jaarbeursbezoekers

Sander en Wietske lopen via de Centrumboulevard terug.



...naar het ijswinkeltje op het Stationsplein West.



### Randvoorwaarden Jaarbeursplein

- 5.1a Het Jaarbeursplein wordt een sterke ruimtelijke eenheid met een unieke identiteit.
- 5.1b Het Jaarbeursplein combineert meerdere functies: het is de westelijke entree van de OV-Terminal, het faciliteert grote voetgangersstromen, het is locatie voor grote manifestaties en evenementen en ook verblijfsplek.
- 5.1c Het Jaarbeursplein verbindt op directe wijze de Centruboulevard, Graadt van Roggweg, Croeselaan en Stadscorridor.
- 5.1d Vanwege het veelsoortig gebruik moet het Jaarbeursplein ruimtelijk en relatief leeg blijven.
- 5.1e Autobewegingen buigen af juist voor het plein of leiden naar ondergrondse parkeergarages; het plein zelf is autovrij.
- 5.1f In het pleinontwerp moet verband worden gelegd tussen de menselijke maat, de omvang van het plein en de omliggende (grootschalige) bebouwing.
- 5.1g Het plein is een aanvulling op de huidige pleinen in de binnenstad.
- 5.1h De Z als grondvorm van het plein is in de materialisatie uitgangspunt voor afbakening van het plein.
- 5.1i Het nieuwe Jaarbeursplein kan fungeren als podium, met de trap naar Stationsplein West als tribune.
- 5.1j Het plein moet ook een aantrekkelijke verblijfsruimte zijn als er geen evenement plaatsvindt.
- 5.1k Het Jaarbeursplein en de trappen naar de OV-Terminal dienen qua vormgeving op elkaar te worden afgestemd.
- 5.1l Bij de inrichting van het Jaarbeursplein spelen zichtlijnen van het hoger gelegen Stationsplein West naar het Jaarbeursplein en belangrijke bestemmingen rondom een belangrijke rol.
- 5.1m Op maaiveld krijgen functionele aspecten als afwatering en plaatsing van afvalbakken een logische plek in het pleinvlak.
- 5.1n Het plein moet, in relatie tot de onderliggende parkeergarage, qua draagkracht en uitrusting berekend zijn op grote manifestaties en evenementen.
- 5.1o Alle aan het plein grenzende bebouwing krijgt een 'stoep' die qua materialisatie een verbijzondering is van de materialisatie van de centrale ruimte.
- 5.1p Deze 'stoepen' reageren qua vormgeving op het aangrenzende gebouw maar zijn wel familie van elkaar.
- 5.1q Deze Centruboulevard wordt niet gekruist door autoverkeer.
- 5.1r De grote bomen die solitair op het plein staan, worden als volgroeid (eventueel verplant) exemplaar aangeplant.
- 5.1s Op het zwaartepunt van het plein is een pleinobject met grote aantrekkingskracht op zijn plek.
- 5.1t De pleinvloer wordt uitgevoerd in natuursteen. Met verschillende

formaten, verbanden en afwerkingen worden subtiele verschillen gecreëerd.

- 5.1u De afwatering van het plein geschiedt in grote aflopende vlakken (dus niet met kolken).
- 5.1v Vanwege het onderliggende parkeerdek dient in de vloer van het Jaarbeursplein rekening te worden gehouden met bomen.

### Randvoorwaarden Croeselaan

- 5.2a De randvoorwaarden van het document IPvE/FO Croeselaan (2007) blijven van kracht indien er in dit document niet van wordt afgeweken.
- 5.2b De middenberm in het brede deel wordt voorzien van een driedubbele rij lindebomen.
- 5.2c De Croeselaan dient van Vondellaan tot Jaarbeursplein herkenbaar te zijn als één laan (door onder meer de toepassing van de bomenrij in de middenberm).
- 5.2d De middenberm van gras wordt iets bollend aangelegd.
- 5.2e Het profiel van de Croeselaan wordt aan de oostzijde verbijzonderd door de esplanade: een brede natuurstenen voorzone voor de nieuwe en bestaande gebouwen langs de Croeselaan.
- 5.2f Er wordt uitgegaan van een smalle strook gebakken klinkers aan de zijde van het fietspad en gekoppeld aan de gebouwen een brede strook natuursteen.
- 5.2g De trottoirs (m.u.v. de esplanade), fietspaden en parkeervakken worden uitgevoerd met gebakken klinkers als basismateriaal.
- 5.2h Bij de kruisingen met de HOV-baan moet in het ontwerp gezocht worden naar een goed functionerende en voor het verkeer overzichtelijke oplossing.

### Randvoorwaarden Leidsche Rijn

- 5.3a De oever aan de zuidzijde heeft een stenig karakter en kent een functioneel ingericht profiel met een kadeconstructie met hekwerk.
- 5.3b De noordoever van de Leidsche Rijn wordt uitgevoerd met bomen.
- 5.3c In de inrichting van de Leidsche Rijn is het contrast zichtbaar tussen de functionele, harde kade aan de zuidzijde en de zachte, groenere oever met bijzondere plekken aan de noordzijde.
- 5.3d De inrichting van de openbare ruimte sluit aan de zuidzijde aan bij het grootschalige, hoogstedelijke Stationsgebied en aan de noordzijde bij het kleinschalige buurtgevoel dat Lombok oproept.
- 5.3e Langs de zuidelijke kade van de Leidsche Rijn worden, waar ruimtelijk mogelijk, 1,20 meter uit de oever bomenrijen toegepast.
- 5.3f De Leidschepoortstraat markeert de overgang tussen de oude inrichting en de nieuwe inrichting van het Stationsgebied, met bijbehorende verhardingskeuzes betreffende formaat, kleur en verband.
- 5.3g Het Leidseweg-profiel van 18,60 meter is afgeleid van de nieuwe gevellijn en wordt minimaal doorgezet tot nabij de Van Sijpesteijntunnel.
- 5.3h Vanaf de Jaarbeurspleinstraat tot en met de Van Sijpesteijntunnel is de kade ingericht voor langzaam verkeer.
- 5.3i De brandweer moet onder het HOV-viaduct door kunnen (vrije fysieke doorrijhoogte van 4,25 meter).
- 5.3j Het huidige maaiveld van ca. 2,30 +NAP zakt via een tussenniveau van ca. 1,30 +NAP naar het peil van de onderdoorgang Van Sijpesteijntunnel (0,07 +NAP).
- 5.3k Verhuiswagens en ander incidenteel verkeer moet via het trottoir de aanliggende bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade kunnen bereiken.
- 5.3l Het spooreplacement en de Verkeersleidingspost van ProRail moeten bereikbaar zijn.
- 5.3m De nieuwe bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade moet aansluiten bij peilhoogten van het aanliggende maaiveld.
- 5.3n Ter plekke van het monument Van Sijpesteijnkade 25 moet worden aangesloten op het huidige vloerpeil van ca. 2,30 +NAP.
- 5.3o Getracht moet worden om de twee grote lindebomen langs de Van Sijpesteijnkade te handhaven.

### Randvoorwaarden Verlengde Damstraat

- 5.4a Het gedeelte tussen blok Leidseweg en blok NH-hotel heeft de uitstraling van een straat.
- 5.4b De dubbele bomenrij wordt doorgezet.
- 5.4c In de Verlengde Damstraat ligt een fietspad dat de Croeselaan met de Leidsche Rijn verbindt.
- 5.4d De Verlengde Damstraat is tussen de bouwblokken aan de Leidsche Rijn 25 meter breed.
- 5.4e Aan beide zijden van deze eenrichtingsweg zijn langsparkeerplekken gesitueerd.
- 5.4f De parkeergarage van het nieuwe bouwblok aan de Leidseweg wordt ontsloten via de Verlengde Damstraat.
- 5.4g De verharding van de Verlengde Damstraat bestaat hoofdzakelijk uit klinkers.
- 5.4h Wat betreft de voorruimte van het Hojel-complex wordt, in overleg met de eigenaren, qua materialisatie aansluiting gezocht bij de rest van het private voorterrein langs de Graadt van Roggenweg.
- 5.4i Bestaande bomen moeten worden ingepast in een eventueel nieuw ontwerp.

### Randvoorwaarden Jaarbeurspleinstraat

- 5.5a Ter hoogte van het Cranenborch-kavel wordt een voetgangersdoorsteek gemaakt naar het verhoogde Forum.
- 5.5b De Jaarbeurspleinstraat is net als de Verlengde Damstraat 25 meter breed en ruim van opzet.
- 5.5c In de berm tussen het fietspad en de rijbaan wordt een rij bomen opgenomen.
- 5.5d De verharding van de Jaarbeurspleinstraat bestaat uit klinkers. Het formaat, de kleur en het verband is in het hele Stationsgebied uniform.
- 5.5e Het autoverkeer wordt in één richting door de straat geleid vanaf de Leidseweg richting de Verlengde Graadt van Roggenweg.
- 5.5f Verkeer uit de parkeergarage en expeditieverkeer uit de Mineurslaan rijdt via de Jaarbeurspleinstraat en Verlengde Graadt van Roggenweg de stad uit.
- 5.5g Aan de zijde van het NH-hotel zijn twee halteplaatsen voor internationale lijndiensten en moeten bussen kunnen stoppen voor kleinschalig treinvervangend vervoer of hotelbestemming.
- 5.5h De kruising van de HOV-/trambaan en langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) moet veilig zijn.
- 5.5i De breedte van het trottoir moet ter plaatse van de in- en uitrit van de HOV-/trambaan voor voldoende afstand ten opzichte van de gevel zorgen.

### Randvoorwaarden Verlengde Graadt van Roggenweg

- 5.6a Er dienen functies en entreeruimten in de plinten gerealiseerd te worden.
- 5.6b De tramhalte is functioneel en aangenaam.
- 5.6c De Verlengde Graadt van Roggenweg heeft een evenwichtig, levendig en groen profiel dat ruimtelijk en functioneel eindigt op het Jaarbeursplein.
- 5.6d De tramhalte heeft een visuele en fysieke verbinding met het Jaarbeursplein.
- 5.6e De nieuwe Jaarbeurspleinbebouwing faciliteert een openbaar toegankelijke route tussen tramhalte en plein.
- 5.6f Vanaf de tunnelmonden loopt een rijlus voor gemotoriseerd verkeer richting station. Langsparkeerplaatsen bedoeld voor taxi, kiss-and-ride, kortparkeren en parkeren voor invaliden zijn aan beide zijden van deze rijlus opgenomen.
- 5.6g De tramhalte heeft aan een obstakelvrije zichtrelatie met het Jaarbeursplein en het hoger gelegen Stationsplein West.
- 5.6h De halte heeft een afmeting van 75 bij 4 meter, is beplant met bomen en is aan beide uiteinden comfortabel en veilig te betreden.
- 5.6i Tussen de tramhalte en het trottoir is er een veilige en comfortabele oversteek.
- 5.6j Ter plekke van de Westpleintunnel wordt een gronddek gerealiseerd van minimaal 1,20 meter (optimaal 1,50 meter), om goede groeimogelijkheden van planten te waarborgen.
- 5.6k Er dient een voetgangersverbinding te komen tussen het straatniveau en het hoger gelegen Forum-niveau.
- 5.6l De doorgang voor de trams en bussen naar het dek onder het Forum wordt zo smal mogelijk gedimensioneerd en zo vormgegeven dat het duidelijk is dat het hier geen openbare route betreft.
- 5.6m De rijbanen zijn van zwart asfalt, identiek aan de Croeselaan. De trottoirs, fietspaden en parkeerplaatsen van klinkers volgens de standaard Kern Stationsgebied.
- 5.6n Indien de expeditie van het Jaarbeurspleingebouw wordt ontsloten via de Verlengde Graadt van Roggenweg, zal zij geheel inpandig moeten plaatsvinden.
- 5.6o Er komt nader onderzoek naar een aantal zaken betreffende de profilering en de tunnelmonden van de Westpleintunnel.
- 5.6p De huidige dwarsparkeerplaatsen langs de ventweg dienen elders te worden gecompenseerd.
- 5.6q De precieze positie waar bussen in- en uitvoegen op de trambaan moet nader onderzocht.
- 5.6r De opbouw van het huidige tramtracé wordt bij dubbelgebruik gewijzigd.
- 5.6s In de vervolgfase moet worden onderzocht of de dimensionering van de trambaan smaller kan.
- 5.6t In een later stadium moet worden onderzocht of de tunnelmonden van

de Westpleintunnel smaller gedimensioneerd kunnen worden.

- 5.6u De Verlengde Graadt van Roggenweg is een begrijpelijk onderdeel in de reeks Graadt van Roggenweg – Weg der Verenigde Naties qua dimensionering, vormgeving en materialisering.

### Randvoorwaarden Leidschepoortstraat

- 5.7a De Leidschepoortstraat is vanuit één richting te bereiken: via de Leidseweg richting Graadt van Roggenweg.
- 5.7b Bomen worden op een losse manier in het profiel opgenomen
- 5.7c In de Leidschepoortstraat worden ca. 15 dwarsparkeerplaatsen gerealiseerd.
- 5.7d Tussen de parkeerplaatsen zijn zones uitgespaard om bomen te planten.

### Randvoorwaarden Mineurslaan

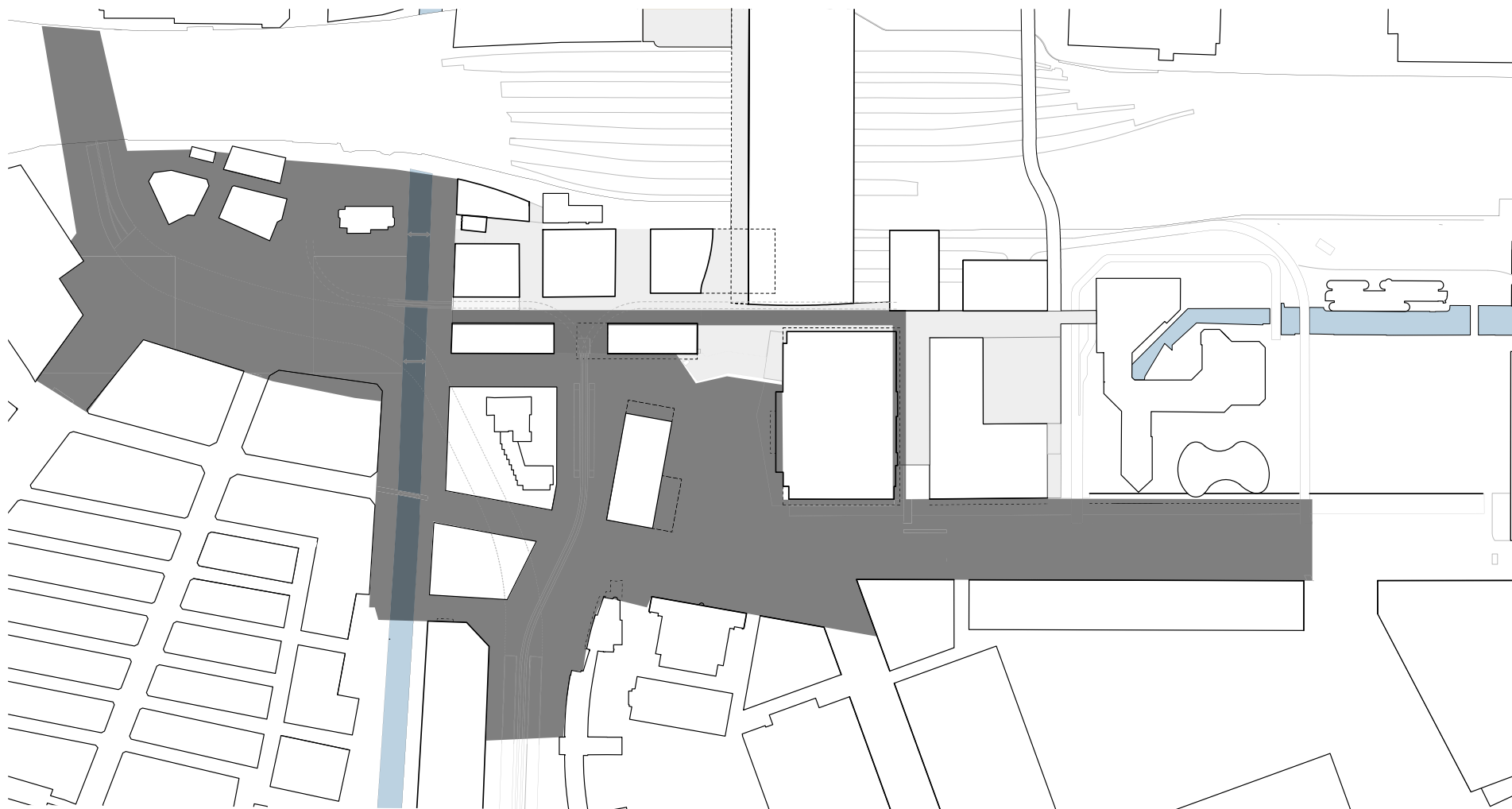
- 5.8a Vanaf de Croeselaan kan expeditieverkeer de Mineurslaan inrijden om er vervolgens weer ten noorden van het huidige Sijpesteijngebouw uit te rijden.
- 5.8b Direct na de bestaande gevel van het Sijpesteijngebouw buigt de expeditieroute af richting de Jaarbeurspleinstraat.
- 5.8c De Mineurslaan is, over het gedeelte ten zuiden van het Beatrixgebouw, als tweerichtingsweg te gebruiken zodat verkeer van en naar de parkeergarage Knoopkazerne via de Croeselaan in- en uit kan rijden
- 5.8d De rest van de Mineurslaan is eenrichtingsverkeer.
- 5.8e Laden en lossen geschiedt via aan de weg gekoppelde laad- en loszones en interne expeditiehoven in gebouwen.
- 5.8f Het expeditieverkeer wordt via de Jaarbeurspleinstraat en de Verlengde Graadt van Roggenweg de stad uit geleid.
- 5.8g De Mineurslaan is alleen toegankelijk voor expeditieverkeer
- 5.8h De Mineurslaan moet overzichtelijk zijn en functioneel en goed vormgegeven.
- 5.8i Er komt onderzoek naar afwerking van de wanden, zichtbare relaties met het +1 niveau en afscherming voor publiek.
- 5.8j De Mineurslaan dient een goede verkeersafwikkeling te waarborgen en dient goed beheerbaar te zijn.
- 5.8k De laad- en loshavens mogen niet als parkeerplaatsen gebruikt worden.
- 5.8l Ter plekke van de OV-Terminal komt een goederenlift.
- 5.8m De HOV-baan begint in de bocht vanuit de Verlengde Graadt van Roggenweg te stijgen om ter plekke van de Sijpesteijnkade op een peil van 6,55 +NAP te zijn, rekening houdend met 1 meter constructiedikte.
- 5.8n De HOV-baan wordt in zijn geheel of deels als viaduct of talud uitgevoerd.
- 5.8p De ruimte die overblijft tussen de gevel Stadskantoor en de trambaan is 1,47 meter tot de zijkant van de reservering trambaan.
- 5.8p Voor de HOV-baan wordt een breedte van 9,10 meter opgenomen: de basisbreedte van de baan (7,10) met aan elke zijde een meter voor masten ten behoeve van bovenleidingen of een schouwpad.
- 5.8q Afhankelijk van de situatie en de materialisatie en uitvoering van de trambaan (ophanging tramdraden, schouwpad) moet gekeken worden naar een optimale oplossing.
- 5.8s Voor het gebruik en beheer van de expeditiestraat dient een regeling te worden opgesteld

### Randvoorwaarden HOV-baan Rabobank

- 5.9a Om meer fysieke afstand te creëren tussen de HOV-baan en de voetgangers op de esplanade van de Croeselaan, moet gezocht worden naar ruimtelijke oplossingen in de vorm van fysieke afscheiding.
- 5.9b Oneigenlijk gebruik door andere verkeersdeelnemers moet mede door inrichtingselementen worden voorkomen.
- 5.9c De HOV-baan wordt uitgevoerd volgens de standaardmaterialisatie HOV-banen.
- 5.9d Verlichting sluit aan bij de standaardverlichting HOV-baan.

## 6. Raakvlakken

De in de voorgaande hoofdstukken beschreven randvoorwaarden en inrichtingssuggesties hebben betrekking op een duidelijk afgebakend gebied (zie voor de exacte begrenzing pag. 19). De openbare ruimte ligt uiteraard niet geïsoleerd in dat gebied, in veel gevallen is er sprake van raakvlakken met aangrenzende gebieden (die in sommige gevallen ook in ontwikkeling zijn). In dit hoofdstuk worden deze raakvlakken beschreven en aanbevelingen daarvoor gedaan.



*Raakvlakken*



## 6.1 Stationsplein West

Stationsplein West is de schakel tussen enerzijds het Jaarbeursplein en anderzijds de OV-Terminal en omliggende kantoren. Daarnaast sluit de interwijkverbinding langs de OV-Terminalhal op het Stationsplein West aan. Alle zijn onderdeel van de Centrumboulevard.

De trappen die het Jaarbeursplein verbinden met de hoger gelegen OV-Terminal, vormen – zoals eerder beschreven – een zeer belangrijke begrenzing van het Jaarbeursplein, maar horen feitelijk bij het Stationsplein West, beide als ‘dak’ van de eronder geprojecteerde fietsenstalling.

Raakvlak is de materialisering van trappen en pleinvlak, die in het kader van de Centrumboulevard uitgevoerd dient te worden in overwegend natuursteen.

Vanaf de trappen moet er onbelemmerd zicht zijn op het Jaarbeursplein en de zich daar bevindende stationsfunctionaliteiten (taxi, kiss-and-ride, etc). (6.1a)

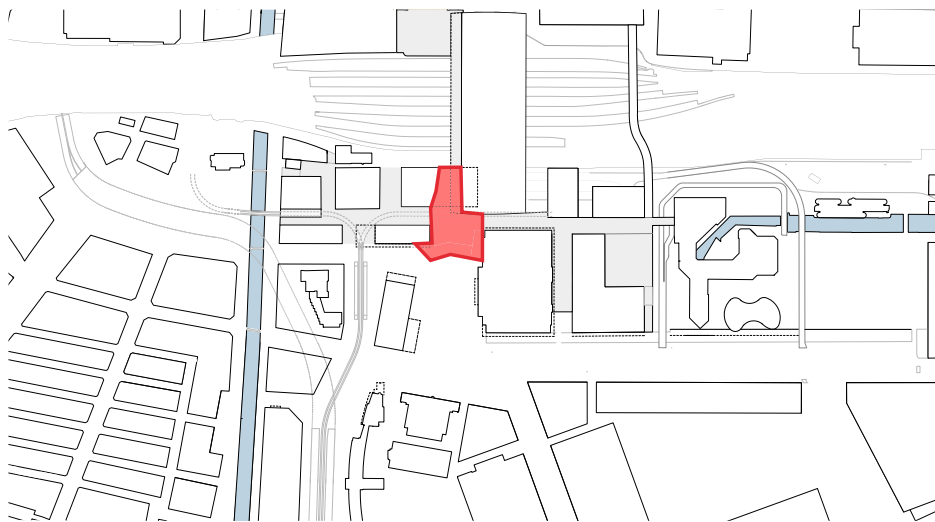
Roltrappen en liften grenzen direct aan het Jaarbeursplein en dienen in ligging, uitvoering (bijvoorbeeld de techniek onder aan de roltrappen) en materialisering te worden afgestemd met het ontwerp van het Jaarbeursplein.

De afwatering van het trapvlak en het pleinvlak van het Stationsplein West dient binnen de projectgrens te worden opgelost.

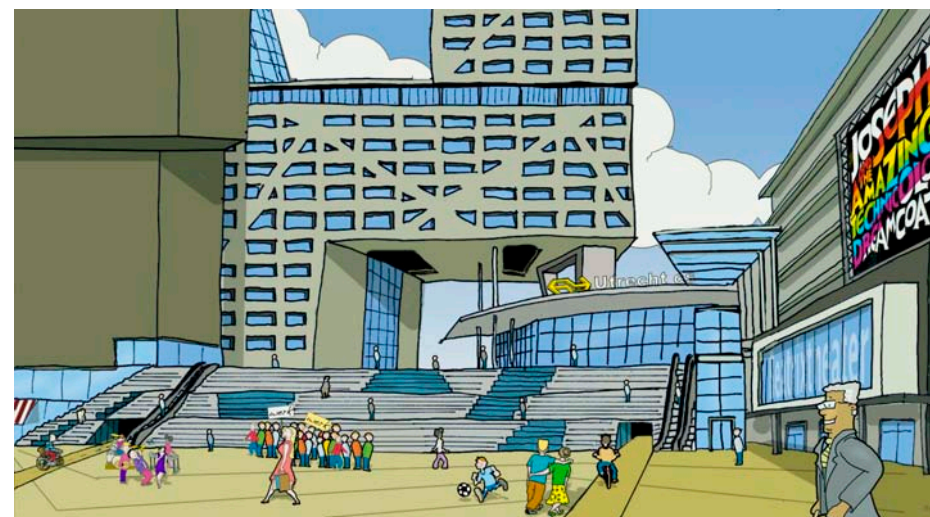
De onderzijde van het pleinvlak van het Stationsplein West vormt het plafond van de Mineurslaan. Uitvoering, materialisering en verlichting dienen te worden afgestemd met het ontwerp van de Mineurslaan eronder. (6.1b)

Onder het Stationsplein West bevindt zich de fietsenstalling. De toegangen moeten in materialisering, opstelruimte en overgang in materialisering worden afgestemd met het ontwerp van het Jaarbeursplein. Om de fietsstromen op te vangen wordt momenteel met de optie van twee toegangen naar de fietsenstalling gewerkt: één zuidelijk op het Jaarbeursplein georiënteerd en één noordwestelijk naar de Verlengde Graadt van Roggenweg gericht. Deze laatste wordt de hoofdingang.

Het Stationsplein West vormt de schakel tussen de nooduitgangen aan de noordoostzijde van het Beatrixgebouw en het Jaarbeursplein. De locatie en eventuele techniek en ‘spoelruimte’ voor de nooduitgang dient te worden afgestemd met het ontwerp Jaarbeursplein.



Ligging aangrenzend gebied Stationsplein West



De trappen van Stationsplein West

## 6.2 Centruboulevard Jaarbeursterrein

De in het Masterplan en Structuurplan genoemde Centruboulevard loopt onder andere tussen de Croeselaan - Jaarbeursplein en het Merwedekanaal. Het concrete raakvlak bevindt zich daar waar de 'Z-vorm' van het Jaarbeursplein overgaat in de Centruboulevard binnen het Jaarbeursterrein.

In het Referentiekader Openbare Ruimte is gesteld dat de materialisering van de Centruboulevard in principe bestaat uit overwegend natuursteen.

Uitwerking van dit deel van de Centruboulevard dient in samenhang te geschieden met materialisering en inrichting van het Jaarbeursplein. (6.2a)

Zowel binnen als buiten wordt een antracietkleurige granieten verharding voorgesteld in verschillende formaten, uitvoeringen en afwerkingen.

Deze natuursteenverharding wordt op straatniveau gecombineerd met klinkerverharding om overgangen van de Centruboulevard naar de omliggende ruimten vorm te geven.



Artist impression Jaarbeursterrein met megabioscoop



Ligging aangrenzend gebied Centruboulevard Jaarbeursterrein in Stationsgebied West



Indruk Centruboulevard Jaarbeursterrein

## 6.3 Forum Noord

Het Forum Noord is het verhoogde niveau dat aansluit op de OV-Terminalhal en adres is voor diverse kantoorontwikkelingen.

Het Structuurplan stelt dat het Forum in een voetgangersverbinding dient te voorzien tussen het Stationsplein West en de Van Sijpesteijnkade. De route is te allen tijde openbaar toegankelijk. Deze route dient open en met vrij zicht op de toegangen van de aangrenzende gebouwen te worden uitgevoerd, zodanig dat het een veilige verbindingroute is. (6.3a)

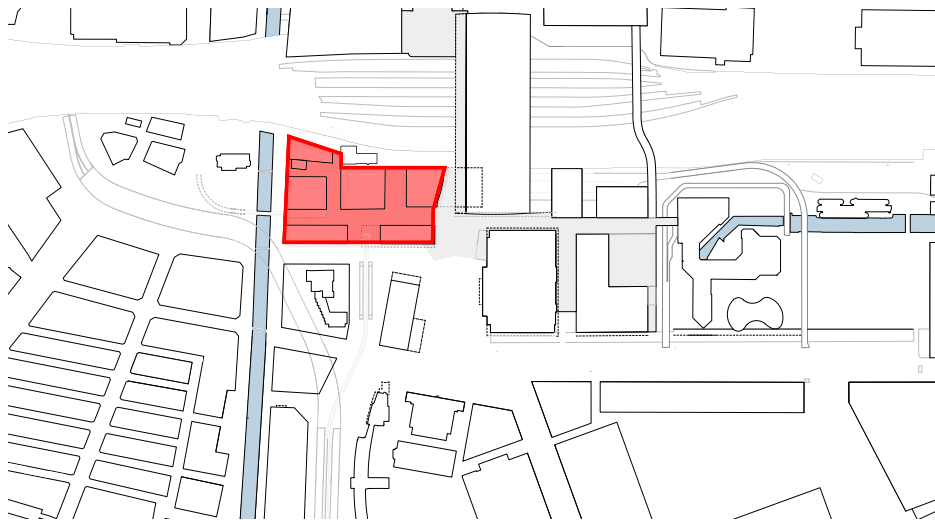
Deze route sluit aan op het openbaar gebied via het Stationsplein West, ter hoogte van de plek waar het tramtracé door het Cranenborchgebouw wordt geleid en ter hoogte van het monument aan de Van Sijpesteijnkade. (6.3b) Voor de eerste locatie zijn de raakvlakken reeds genoemd in paragraaf 5.3.

Voor beide andere locaties geldt dat de wijze van 'aanlanden' in het openbaar gebied in uitvoering, materialisering en ruimte dient te worden afgestemd met de daar geldende ontwerpuitgangspunten. (6.3c) Vanaf de (rol)trappen dient vrij zicht te zijn op de omgeving in het openbaar gebied vanwege veiligheid en oriëntatie. (6.3d)

Voor materialisering van het loopvlak is in het Referentiekader Openbare Ruimte gesteld dat het moet aansluiten op de natuurstenen afwerking van de Centrumboulevard en het Stationsplein West.

Aan de Mineurslaan zal sprake zijn van gevels en 'plafonds' onder het verhoogde Forumniveau en van een zichtbare constructie. De wijze van afwerking moet een veilige, overzichtelijke en aangename omgevingskwaliteit in dit gebied ondersteunen.

Door uitsneden in het Forum valt licht op de Mineurslaan (6.3e). Op het +1 niveau dienen de vides zo te worden vormgegeven dat fysieke uitwisseling naar de Mineurslaan onmogelijk is (6.3f). Het waarborgen van daglichttoetreding en de luchtkwaliteit van de onderliggende Mineurslaan moet zorgvuldig worden onderzocht.



Ligging aangrenzend gebied Forum Noord in Stationsgebied West

## 6.4 Forum Zuid en Knoopstraat

Het Forum Zuid is het gedeelte van het verhoogde maaiveld dat van Stationsplein West naar de ontwikkeling rondom de Knoopkazerne gaat. Van hieruit is ook een verbinding op Forumniveau geprojecteerd naar de noordgevel van het Rabobankgebouw. De 'Knoopstraat' is de straat tussen de Knoopontwikkeling en de Rabobank. Het gebied is het adres voor kantoorontwikkelingen en een mogelijke route voor passanten vanaf de Croeselaan naar de OV-Terminalhal. Voor het Forum Zuid gelden dezelfde raakvlakken als voor het Forum Noord. De route is te allen tijde openbaar toegankelijk.

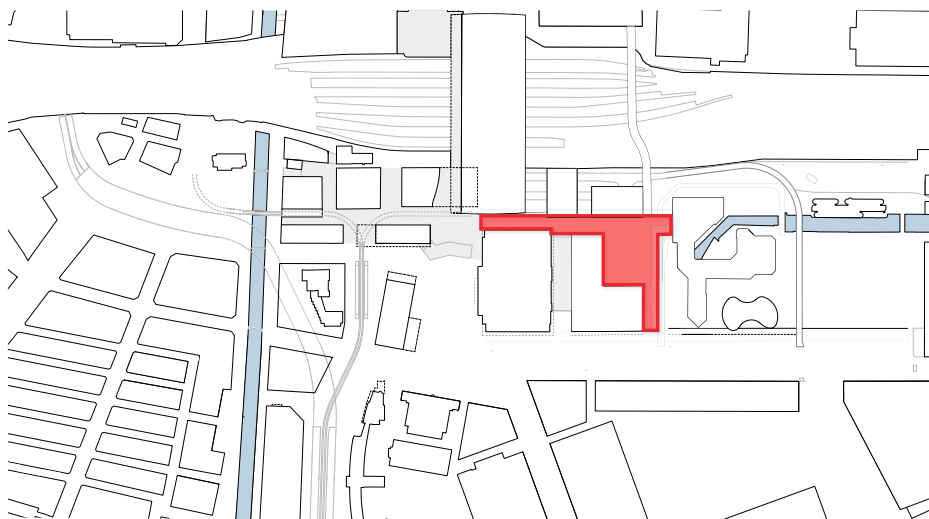
De aanlandingen op het maaiveld van de Croeselaan zijn voorzien aan de Knoopstraat.

De aanlanding van de zogenaamde Rabobrug dient geïntegreerd te worden in het ontwerp en de uitvoering van de aanlanding van het Forum Zuid op maaiveldniveau. (6.4a) In deze aanlanding is voorzien dat voetgangers de fiets aan de hand kunnen meenemen naar het brug/Forumniveau. Ook is een lift voorzien op een nader te bepalen plaats.

De wijze van overgang van het hooggelegen Forumniveau naar het maaiveld mag geen blinde gevels opleveren die de veiligheid en overzichtelijkheid van de openbaar toegankelijke ruimte nadelig beïnvloeden. (6.4b)

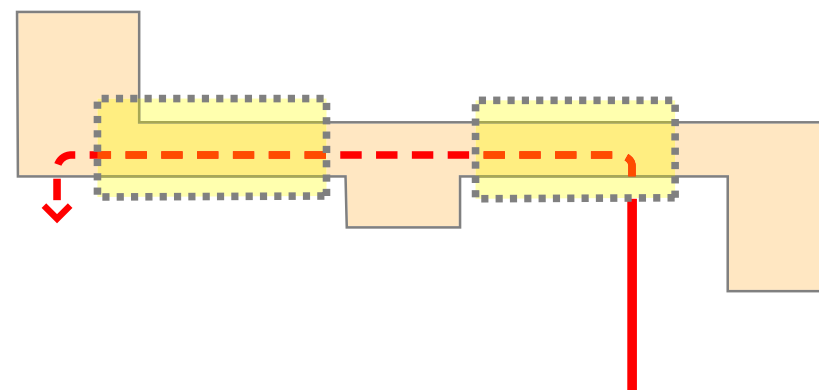
Vanaf het maaiveld in de Croeselaan - Knoopstraat dienen alle ingangen van de omliggende gebouwen waarneembaar te zijn.

In de straat dient in ieder geval de functionaliteit van een voetgangers- en fietsroute te worden opgenomen die aansluiten op de Rabobrug en een mogelijke fietsenstalling. (6.4c)

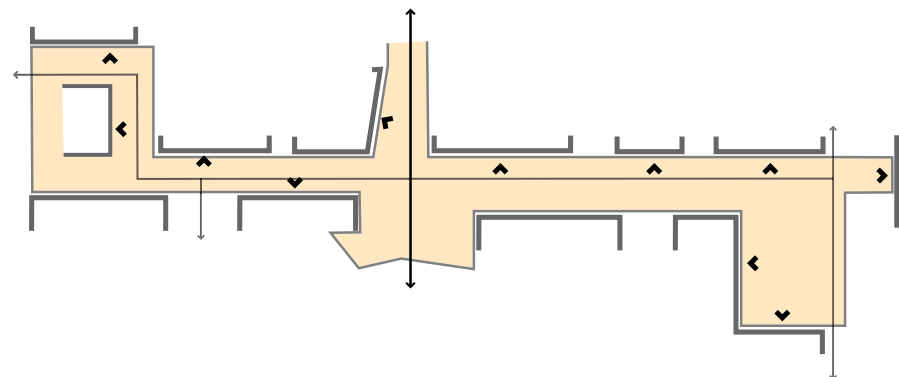


Ligging aangrenzend gebied Forum Zuid in Stationsgebied West

Het ontwerp en de uitvoering en materialisering van de Knoopstraat dient één logisch straatbeeld op te leveren voor zowel het Rabobank- als het Knoopkazerne-deel. (6.4d) Dit betekent de toepassing van gelijke of verwante inrichtingsmiddelen, zoals verhardingen en verlichting. Zo ontstaat ook een rustig en krachtig totaalbeeld. Het belangrijkste is de aansluiting op de verhardingsmaterialen van de Croeselaan, namelijk de gebakken klinkers van het fietspad en de tussenbermen en eventueel het natuursteen van de esplanade.



Suggestie voor snedes in Forum t.b.v. lichttoetreding in Mineurslaan



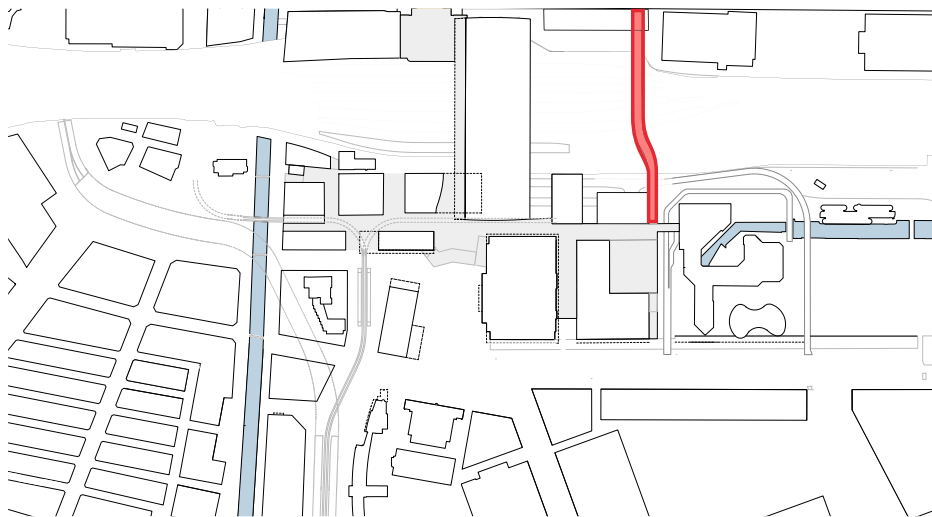
Mogelijke route over het Forum

## 6.5 Rabobrug

De zogenaamde Rabobrug (werktitel) is een nieuwe brug voor voetgangers (met eventueel fiets aan de hand) over de sporen. De brug landt aan de westzijde van de sporen aan ter hoogte van de hiervoor beschreven Knoopstraat, via het Forumniveau. Aan de oostzijde landt de brug aan ter hoogte van Hoofdgebouw 4 van de Nederlandse Spoorwegen aan de Nieuwe Stationsstraat en het Moreelsepark. De aanlanding van de brug aan de westzijde van het spoor dient te worden geïntegreerd in de ontwikkeling van het Forum Zuid en de Knoopstraat.

(6.5a)

Vanaf het westelijke einde van de brug is zicht op de Croeselaan vereist. De brug sluit via het Forum Zuid aan op de personeelsingang van de Rabobank (noordgevel).



Ligging aangrenzend gebied Rabobrug in Stationsgebied West



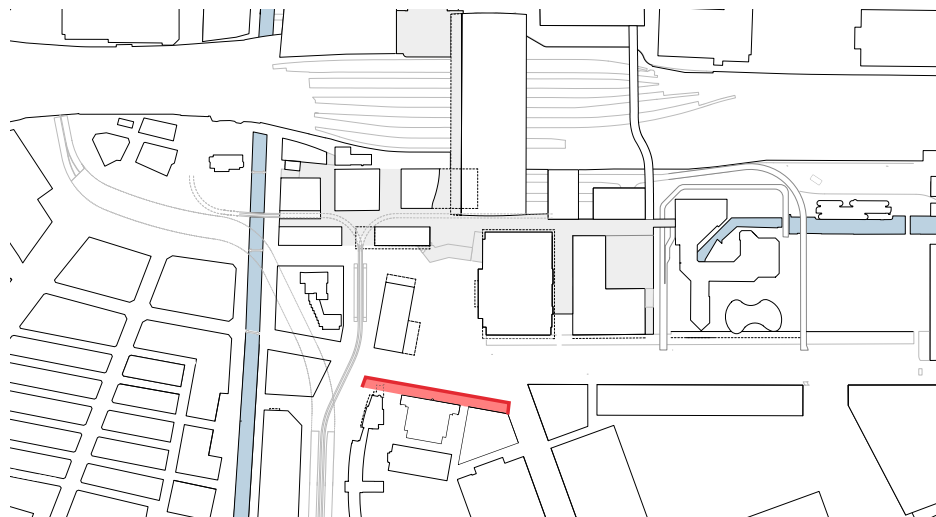
Winnend prijsvraagontwerp Rabobrug

## 6.6 Voorterreinen bebouwing

Langs de Graadt van Roggenweg en aan de noordelijke kop van de huidige Croeselaan ligt de bebouwing van het Hojel-complex en TNT-post. De daadwerkelijke rooilijn van de bebouwing ligt in beide gevallen een stuk verder dan de eigendomsgrens. Dit levert grote voorterreinen op, die zijn ingericht. De ontwerpen van de aangrenzende openbare ruimten dienen te worden afgestemd met dit gegeven.



*Konijn bij TNT-post gebouw*



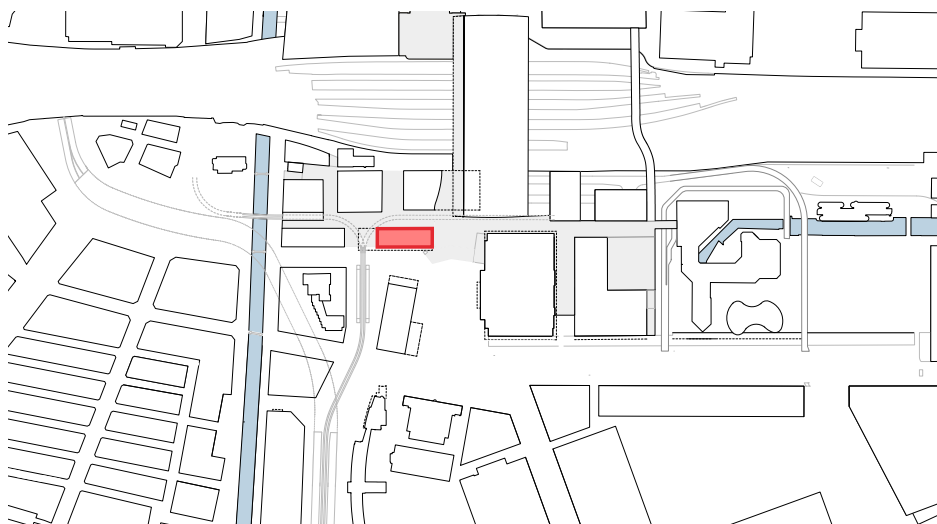
*Ligging aangrenzend gebied voorterreinen bebouwing in Stationsgebied West*



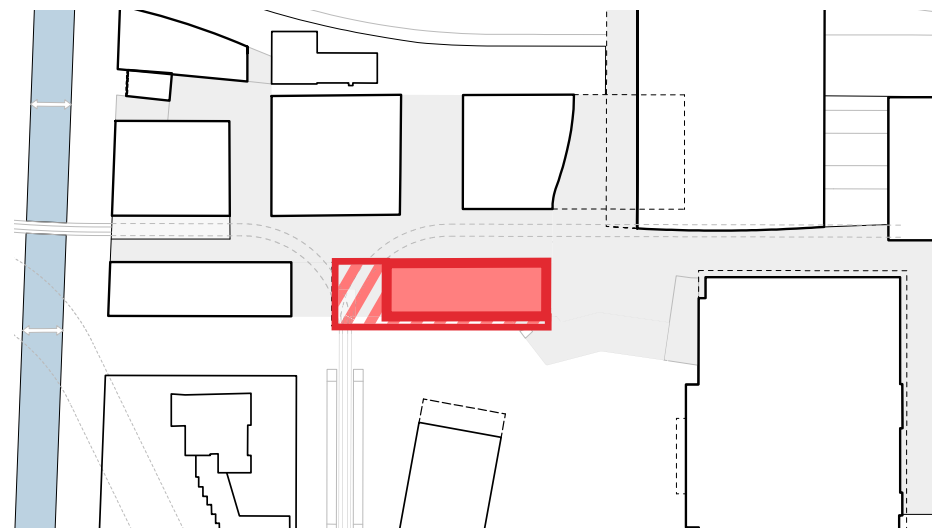
*Aansluiten bij huidige inrichting van het voorterrein*

## 6.7 Leeuwensteijngebouw

Het huidige Leeuwensteijngebouw wordt in de toekomst mogelijk herontwikkeld. De kavel voor ontwikkeling van het nieuw kantorenprogramma is verruimd ten opzichte van de huidige 'footprint' van het Leeuwensteijngebouw. De verruiming bevindt zich aan de Jaarbeurspleinzijde en aan de noordzijde. Aan de zijde van het geprojecteerde Stadskantoor is voorzien dat daar geen ruimte is voor uitbreiding in verband met te verwachten windhinder. Aan de zijde van het Stationsplein West is geen verruiming wenselijk vanwege zichtrelaties tussen het plein (voorgebied van de OV-Terminal), de kiss-and-ride faciliteiten en de taxistandplaatsen in de Verlengde Graadt van Roggenweg. Het gehanteerde kavel is gebaseerd op de concept Werkboeken Randvoorwaarden voor de betreffende kavels (oktober 2008). Wanneer de plannen voor het Leeuwensteijngebouw verder zijn uitgewerkt, volgen na afstemming met de eigenaar en/of ontwikkelaar wellicht nog aanpassingen die in de ontwerpfase voor het Jaarbeursplein als uitgangspunt zouden kunnen gelden.



Ligging Leeuwensteijngebouw



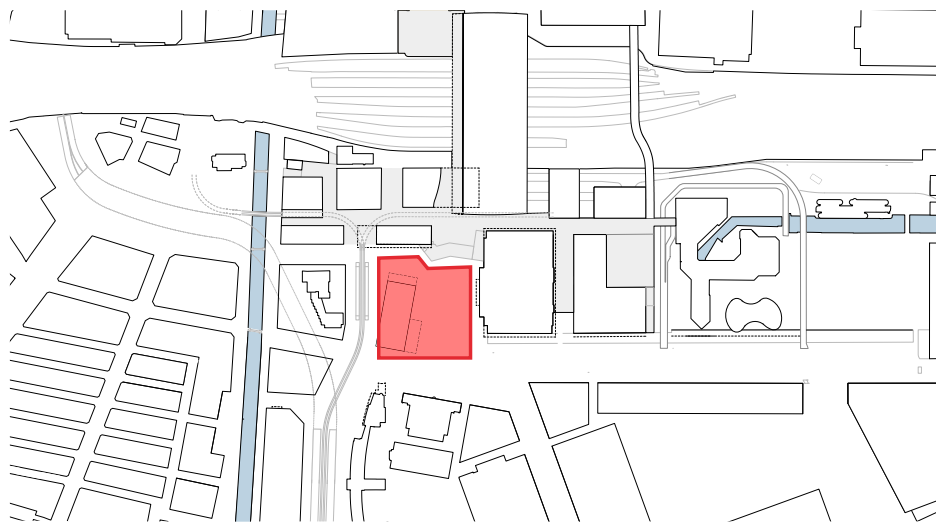
Huidig Leeuwensteijnkavel met mogelijke uitbreiding

## 6.8 Parkeergarage Jaarbeursplein

Onder het Jaarbeursplein wordt een nieuwe parkeergarage gerealiseerd. Deze zal plaats bieden aan zo'n 1750 parkeerplaatsen. Op de pagina hiernaast is de contour van de nog te ontwerpen parkeergarage te zien. De ontsluiting van de parkeergarage is voorzien vanuit de middenberm van de Croeselaan ter hoogte van de Mineurslaan (werkhypothese). De entree en uitgang kennen elk een aparte toegang in de middenberm. Vooral nog wordt de expeditie naar de bebouwing centraal op het Jaarbeursplein ook via de parkeergarage voorgesteld.

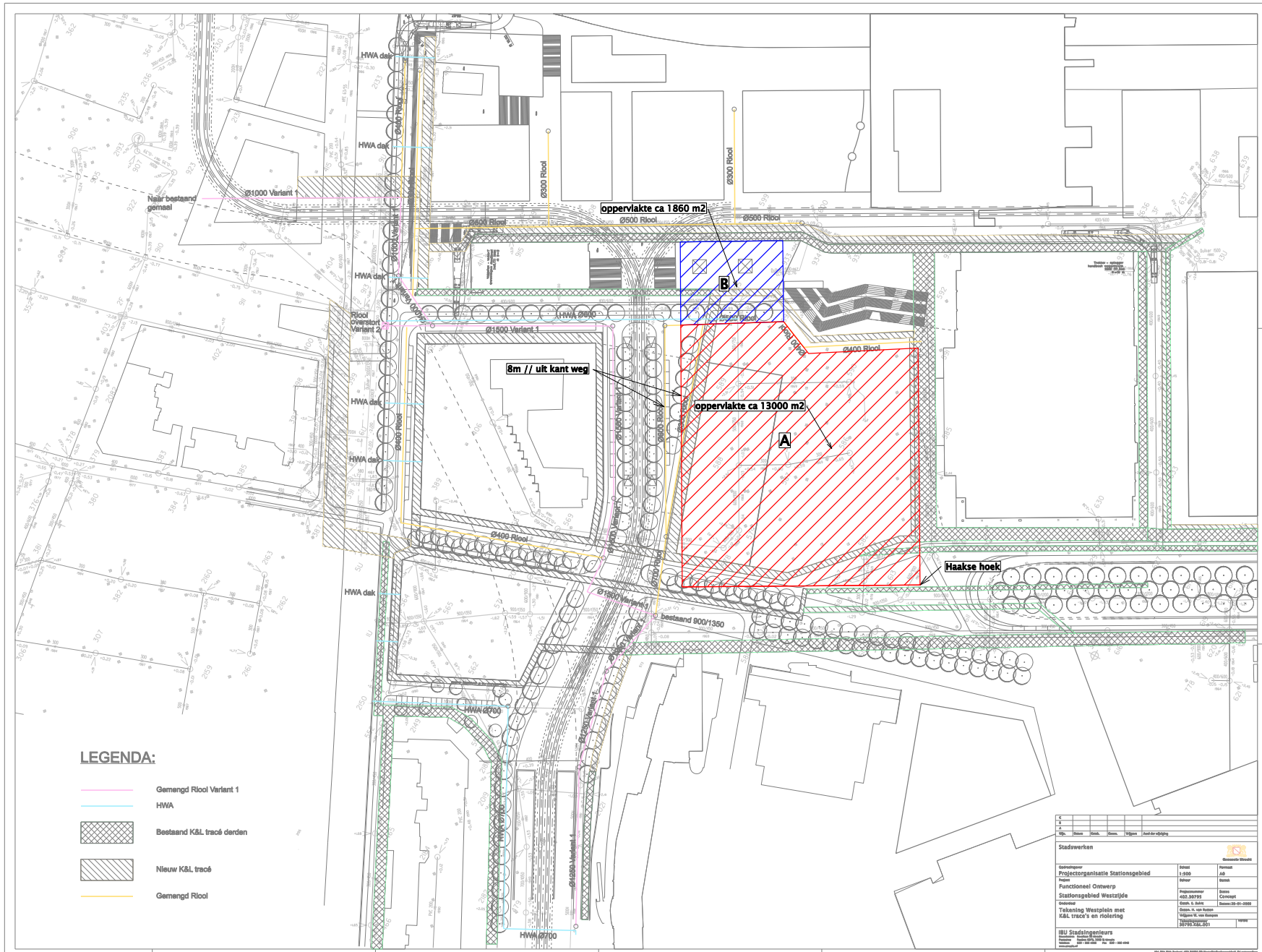
De parkeergarage zal diverse bronpunten naar het Jaarbeursplein hebben.

Deze dienen integraal in het pleinontwerp te worden opgelost. (6.8a) Ook moet er rekening worden gehouden met bomen op het Jaarbeurs waarvan het wortelpakket ruimte in de garage zal vragen. (6.8b)



Ligging te ontwikkelen Jaarbeurspleingarage





Parkeergarage Jaarbeursplein in relatie tot kabels en leidingen.

### Aanbevelingen Stationsplein West

- 6.1a Vanaf de trappen moet er onbelemmerd zicht zijn op het Jaarbeursplein en de zich daar bevindende stationsfunctionaliteiten (taxi, K+R, etc).
- 6.1b Vormgeving, materialisering en inrichting van het Stationsplein West dient zorgvuldig te worden afgestemd met het Jaarbeursplein, de onderliggende Mineurslaan en het Beatrixgebouw.

### Aanbevelingen Centruboulevard Jaarbeursterrein

- 6.2a Er wordt in de Centruboulevard Jaarbeursterrein conform het Referentiekader Openbare Ruimte 2008 hoofdzakelijk natuursteenverharding toegepast.

### Aanbevelingen Forum Noord

- 6.3a Op het Forum moet een goede wandelroute gewaarborgd zijn.
- 6.3b Ter plekke van het monument sluit de openbare ruimte aan op diens (ten opzichte van de omgeving afwijkende) maaiveldhoogte.
- 6.3c In de straat dient in ieder geval de functionaliteit van een voetgangers- en fietsroute te worden opgenomen, welke aansluiten op de Rabobrug en een mogelijke fietsenstalling.
- 6.3d de stijgpunten en balustrades op het Forumplateau zijn qua vormgeving familie van de omliggende gebouwen en de OV-Terminal.
- 6.3e De Mineurslaan moet zoveel mogelijk daglicht krijgen, bijvoorbeeld door de toepassing van grote open vides.
- 6.3f Op het +1 niveau dienen de vides zo te worden vormgegeven dat fysieke uitwisseling naar de Mineurslaan onmogelijk is.

### Aanbevelingen Forum Zuid en Knoopstraat

- 6.4a De aanlanding van de zogenaamde Rabobrug dient geïntegreerd te worden in het ontwerp en de uitvoering van de aanlanding van het Forum Zuid op maaiveldniveau ter plaatse.
- 6.4b De wijze van overgang van het hooggelegen Forumniveau naar het maaiveld mag geen blinde gevels opleveren die de veiligheid en overzichtelijkheid van de openbaar toegankelijke ruimte nadelig beïnvloedt.
- 6.4c In de knoopstraat dient in ieder geval de functionaliteit van een voetgangers- en fietsroute te worden opgenomen, welke aansluiten op de Rabobrug en een mogelijke fietsenstalling.
- 6.4d Het ontwerp en de uitvoering en materialisering van de Knoopstraat dient één logisch straatbeeld op te leveren voor zowel het Rabobank-deel als het Knoopkazerne-deel.

### Aanbevelingen Rabobrug

- 6.5a De aanlanding van de brug aan de westzijde van het spoor dient te worden geïntegreerd in de ontwikkeling van het Forumniveau Zuid en de Knoopstraat.

### Aanbevelingen Parkeergarage Jaarbeursplein

- 6.8a Bronpunten vanuit de parkeergarage dienen integraal met het Jaarbeursplein te worden opgelost.
- 6.8b In de parkeergarage moet rekening worden gehouden met de wortelpakket van bomen in het Jaarbeursplein.



## 7

## 7. Basisgegevens

## 7.1 Overzicht gebruikte documenten

Titel	Documentnummer	Versie	Status	Datum	Auteur
<b>Algemene (stationsgebied) documenten</b>					
Masterplan Stationsgebied Utrecht				jun-03	POS
Raadsvoorstel en raadsbesluit Masterplan stationsgebied			definitief	11-dec-03	Gemeente Utrecht
Raadsvoorstel en raadsbesluit Actualisatie Masterplan stationsgebied			definitief	4-nov-04	Gemeente Utrecht
Structuurplan Stationsgebied				dec-06	POS
Algemene Planning Stationsgebied		3.2			POS
Studie naar de verkeersstructuur Stationsgebied Utrecht		1.0	concept	30-mrt-07	POS
Stationsgebied Utrecht, Referentiekader Openbare ruimte				15-09-2005	DSB, IBU
Rapport Plan Openbare ruimte stationsgebied Utrecht, inclusief tekening				18-mrt-08	Gemeente Utrecht
Referentiekader Beheer, herontwikkeling stationsgebied Utrecht				27-mei-05	Ingenieursbureau Oranjewoud
Referentiekader Bouwputmanagement				jun-05	DHV
Bouwreglement herontwikkeling stationsgebied			definitief	sep-06	POS
Rapport Fysieke Veiligheid stationsgebied Utrecht 2020				apr-04	NIBRA
Veiligheids- en beheerrapportage herontwikkeling stationsgebied Utrecht (bijlage van masterplan)				jun-03	POS
Nota Beheer en Veiligheid, Borging van veiligheid en leefbaarheid herontwikkeling stationsgebied			definitief	dec-04	Gemeente Utrecht
Leidraad Beheer en Veiligheidsparagraaf, procesinstrument voor de realisatie van een veilig en leefbaar Stationsgebied			definitief	jun-05	Gemeente Utrecht
Masterplan ondergrondse infra stationsgebied (verkenningfase)		3		07-nov-05	DSB, IBU
Masterplan ondergrondse infrastructuur stationsgebied, Situatie huidige ligging kabels en leidingen				01-11-2005	POS
Tekening 'Masterplan ondergrondse infrastructuur stationsgebied, Voorstel nieuw kabel- en leidingtracé'		G		16-10-2007	POS
Structuurplan Riolering en Waterhuishouding	40.230.093.020	2	definitief	9-nov-07	IBU
Tekening Riolering en Water, Bestaande situatie	300.93RIO.010-01	2	definitief	9-nov-07	Gemeente Utrecht
Tekening Riolering en Water, Schetsplan	300.93RIO.020-04		definitief	9-nov-07	Gemeente Utrecht
Richtlijnen werkafstanden NUON warmteleidingen stationsgebied Utrecht	190951	0	definitief	13-mrt-06	Tebodin
TEK prefab kanalen tbv 600mm leiding Pegus-verw. leiding	4797		definitief		Remu
TEK ligging NUON warmteleiding	?	?	definitief	?	?
Warmte-/koude opslag Stationsgebied Utrecht (m.n. tekening 15): vaststellingsovereenkomst warmte koude opslag Stationsgebied				31-10-2006	TAUW
Agenda 22, integraal en inclusief beleid voor mensen met een functiebeperking. Beleidsplan 2007 - 2011				apr-07	Gemeente Utrecht
Agenda 22, uitvoeringsplan '07-'08				okt-07	Gemeente Utrecht

Titel	Documentnummer	Versie	Status	Datum	Auteur
Bureauonderzoek Archeologische Waarden Stationsgebied Utrecht			concept	28-02-2008	Gemeente Utrecht
KuS, Kunst in het Stationsgebied 2008-2018					Adviescommissie
Quickscan stationsgebied Utrecht, Onderzoek naar de natuurwaarden in en rondom het stationsgebied te Utrecht				10-03-2008	TAUW
TEK peilmaten					
Ecologisch onderzoek Stationsgebied Utrecht, vleermuizen, vaatplanten en broedvogels	R001-4570833RJR-kmi-V01-NL	1	definitief	20-01-2009	TAUW
Parkeeronderzoek Stationsgebied Utrecht ("eerste benutten dan bouwen")			definitief	nov-03	
Bereikbaarheidsvisie			definitief	11-12-2003	
Aanvullend investeringsprogramma autobereikbaarheid Stationsgebied inclusief tekeningen			definitief	05-11-2003	
Lucht voor Ambitie, Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (VRU 2.0 gehanteerd)			definitief	sep-08	
Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht (VRU 1.31 gehanteerd)			definitief	18-06-2007	Arcadis
<b>OVT documenten</b>					
Programma van eisen OVT		6.3	definitief	20-dec-05	Holland Railconsult
Definitief ontwerp OVT DO addendum				20-dec-05	Benthem&Crouwel
OVT DO addendum					Benthem&Crouwel
Integraal Veiligheidsplan Utrecht Centraal		2	definitief	19-dec-07	ProRail
<b>Werkboeken Randvoorwaarden</b>					
Werkboek Randvoorwaarden Centruboulevard, Fase 1 jaarbeurskwartier, bijlage in BOO Jaarbeurs			definitief	26-02-2006	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Casino Kop jaarbeurs, bijlage BOO Jaarbeurs			definitief	26-02-2006	POS (HKB)
Jaarbeursterrein (cluster E), ruimtelijke visie en uitwerking deelgebied Kop jaarbeurs, bijlage BOO Jaarbeurs			definitief	03-mrt-06	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Megabioscoop Kop jaarbeurs, bijlage BOO Jaarbeurs			definitief	03-mrt-06	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Hotel Kop jaarbeurs, bijlage BOO Jaarbeurs			definitief	03-mrt-06	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Westflank-Noord, cluster Ae			definitief	01-apr-05	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Stationsplein-west, cluster Ae		2	concept	01-jul-07	POS (HKB)
Werkboek Randvoorwaarden Bebouwing jaarbeursplein			concept	dec-08	POS (HKB)

Titel	Documentnummer	Versie	Status	Datum	Auteur
<b>Randvoorwaardenkaarten</b>					
Randvoorwaardenkaart Westzijde Kelder			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
Randvoorwaardenkaart Westzijde Maaiveld-niveau			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
Randvoorwaardenkaart Westzijde Maaiveld (busbuffer)			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
Randvoorwaardenkaart Westzijde Niveau 1			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
Randvoorwaardenkaart Westzijde Niveau 2			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
Randvoorwaardenkaart Westzijde Dak			definitief	02-okt-06	POS (HKB)
<b>Vastgoed projecten</b>					
Schetsontwerp Amrath hotel					
Voorontwerp Holland Casino					
DO parkeergarage kop Jaarbeurs (31 tekeningen)			concept	1-jun-08	Corsmit
VO Fietsenstalling en stationsplein West			definitief	apr-08	Kraaijvanger-Urbis
Werkboek noord westzijde, Utrecht Centraal			?	jan-07	Urbis
DO stadskantoor (52 tekeningen)			definitief	29-mei-08	Kraaijvanger Urbus
Werkboek Knoopkazerne en Westentree Zuid, Utrecht Centraal			definitief	26-jun-07	Urbis
Stedenbouwkundig plan Zuidwest strook + Knoopkazerne Utrecht Centraal			?	nov-07	Urbis
Rapport Van Sijpesteijkwartier en veder, Uitgangspunten, Randvoorwaarden en Consequenties van het nieuwe tramtracé			definitief	01-feb-09	POS (HKB)
TEK Studiemogelijkheden garagecontour	00332-00610		definitief	06-mei-09	POS
<b>Openbare ruimte</b>					
Tekening 'Stand van zaken vastgoedontwikkelingen'			concept		POS
Ontwerp collegebesluit: resultaten inspraak IPvE Rabobrug: inspraakdocument IPvE Rabobrug				dec-07	SO, Programmamanagement
IPvE Rabobrug, langzaamverkeersverbinding Croeselaan - Mariaplaats			definitief	10-jul-07	HKB
TEK Inrichtingsplan Terrein Rabobank			concept	17-jun-08	Urbis
Tekening 'Integraal ontwerp stationsgebied west, plangrenzen'	pos20080319_int_or	D	concept	21-05-2008	POS
Technisch programma van eisen Hoogwaardig openbaar vervoer Gemeente Utrecht		2.0		17-sep-07	ADTS consultancy
Tramstudie Utrecht, Visie voor het bestaande sneltramsysteem in Utrecht met koppeling naar de Uithof (deelspecificatie B)			definitief	sep-07	HTM Consultancy
IPVE / FO Croeselaan			concept	dec-07	Gemeente Utrecht
IPVE / FO+ HOV Toeleidende routes			concept	aug-07	Gemeente Utrecht
IPVE Westpleintunnel			concept	05-12-2007	Gemeente Utrecht
Tekening 'Westplein, inpassing tunnel en gebogen HOV baan Variant 0+ (alternatief)'			concept	feb-07	Gemeente Utrecht
Interne mededeling 'Loopstromen stationsplein west'			definitief	15-apr-08	Gemeente Utrecht, afd.Verkeer

Titel	Documentnummer	Versie	Status	Datum	Auteur
Schetsen vertramingsvarianten			definitief		
Tekening principe vertramming model 2					
Eisen vanuit OVT voor Openbare Ruimte			definitief		
TEK tramtracé en halte			definitief	dec-08	Gemeent Utrecht
Memo vormgeving kruispunten stationsgebied west			definitief	dec-08	Gemeent Utrecht
Eisen hulpdiensten ten aanzien van openbare ruimte		1	definitief	27-aug-08	Gemeent Utrecht

Aangrenzende projecten					
Matenplan Kop van lombok		1	concept		Gemeente Utrecht
TEK schetsontwerp plan Lombok (2 stuks)			concept		Architectenbureau Marlies Rohmer
Schets Laden en lossen, oplossing met ventweg			concept	20-10-07	
RAP Advies klankbordgroep plannen kop Lombok			definitief	15-mei-07	Klankbordgroep Lombok
IPVE Reconstructie tracé Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan			definitief	01-nov-05	Gemeente Utrecht
Inspraaknota Reconstructie tracé Van Zijstweg – Koningin Wilhelminalaan			definitief	1-nov-06	Gemeente Utrecht
HOV Zuidradiaal, functioneel ontwerp gedeelte rond terrein jaarbeurs incl. aansluitend plan Overste den Oudenlaan			concept	11-dec-08	Gemeente Utrecht

## 7.2 Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Utrecht, Projectorganisatie Stationsgebied

Projectleider: Bert Coenen (POS)  
Jaqueline van Gils (POS)

HKB Stedenbouwkundigen

Westblaak 51

3012 KD Rotterdam

Telefoon: (010) 436 62 60

Fax: (010) 436 69 89

E-mail: rotterdam@hkbs.nl

IBU Stadsingenieurs

Ravellalaan 96

3533 JR Utrecht

Postadres:

Postbus 8375

3503 RJ Utrecht

Telefoon: (030) 286 43 23

Fax: (030) 286 43 48

E-mail: sw.ibu@utrecht.nl

Stadsontwikkeling, gemeente Utrecht

Afdeling Verkeer en Vervoer,

Ravellaan 96

Postbus 8406

3503 RK Utrecht

Telefoon: (030) 286 49 37

Fax: (030) 286 48 15



**HKB**  
stedenbouwkundigen



**Gemeente Utrecht**







## Bijlagen

