

Van Sijpesteijnkwartier en verder

Uitgangspunten, randvoorwaarden en
consequenties van het nieuwe tramtracé

Februari 2009



Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht
Februari 2009
Henk Bouwman, Dominic Tegelbeckers, Mintske Sijsma, Bert
Coenen

Inhoudsopgave

1 Aanleiding en doel

2 Plangebied

3 Uitgangspunten en werkhypothese

4 Planresultaat

5.1 Randvoorwaarden bebouwing
Van Sijpesteijnkwartier fase 1

5.2 Randvoorwaarden Leeuwensteijn

5.3 Randvoorwaarden bebouwing
Van Sijpesteijnkwartier fase 2

5.4 Omgeving

5.5 Structuurplan – Van Sijpesteijnkwartier
Tramtracé

1 Aanleiding en doel

Aanleiding In december 2006 is het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld door de Utrechtse gemeenteraad. Hierin is voor het gebied rond het bestaande NH-hotel een ontwikkelingsvlek opgenomen. In deze vlek 'Van Sijpesteijnkwartier' is een hoeveelheid gebouwd programma voorzien evenals de locatie voor de afwikkeling van stationsgerelateerde verkeer (Taxi's, K+R-functies etc).

In het Structuurplan Stationsgebied is de bestaande SUNIJ-lijn (tram) over het Jaarbeursplein geprojecteerd en eindigt in de OV-terminal, ongeveer achter het huidige Beatrixgebouw.

In september 2007 is besloten door B&W om alternatieven te onderzoeken voor tramtracés die de bestaande SUNIJ-lijn verbinden met de oostzijde van de stad. Voor de doorkoppeling van de tramlijn zijn twee tracévarianten benoemd waarvan de consequenties momenteel onderzocht worden, namelijk:

- via het oostelijk openbaar-vervoerplatform van het station, om bij de Adama van Scheltemabaan aan te sluiten op de HOV om de Zuid;
- via het westelijke openbaar-vervoerplatform van het station, om bij de Bleekstraat aan te sluiten op de HOV om de Zuid.

Het niet aanwezig zijn van een definitief besluit komt de ontwikkeling van het Stationsgebied niet ten goede. Voorkomen moet worden dat onder druk van de noodzakelijke voortgang in de ontwikkeling van het Stationsgebied er in een te vroeg stadium een niet definitief besluit wordt genomen over de doorkoppeling van de tram. Daarvoor is aanzienlijk meer tijd nodig.

Daarom is, vooruitlopend op de besluitvorming over de wijze van doorkoppeling, een tramtracé uitgewerkt. Dit tracé "bundelt" beide varianten in het Van Sijpesteijnkwartier, waardoor beide varianten zoals hierboven genoemd mogelijk zijn. Voordeel van deze bundeling is dat de definitieve keuze omtrent de doorkoppeling niet meer onder tijdsdruk staat. Daarnaast biedt deze wijziging van het tramtracé de noodzakelijke duidelijkheid voor de ontwikkeling van het stationsgebied.

In deze alternatieven is onder andere een tracé voorgesteld welke loopt vanaf de Graadt van Roggenweg, zuidelijk langs het bestaande NH-hotel-complex, door het bestaande Cranenborch gebouw en vervolgens aansluitend op de daar reeds geprojecteerde HOV-baan.

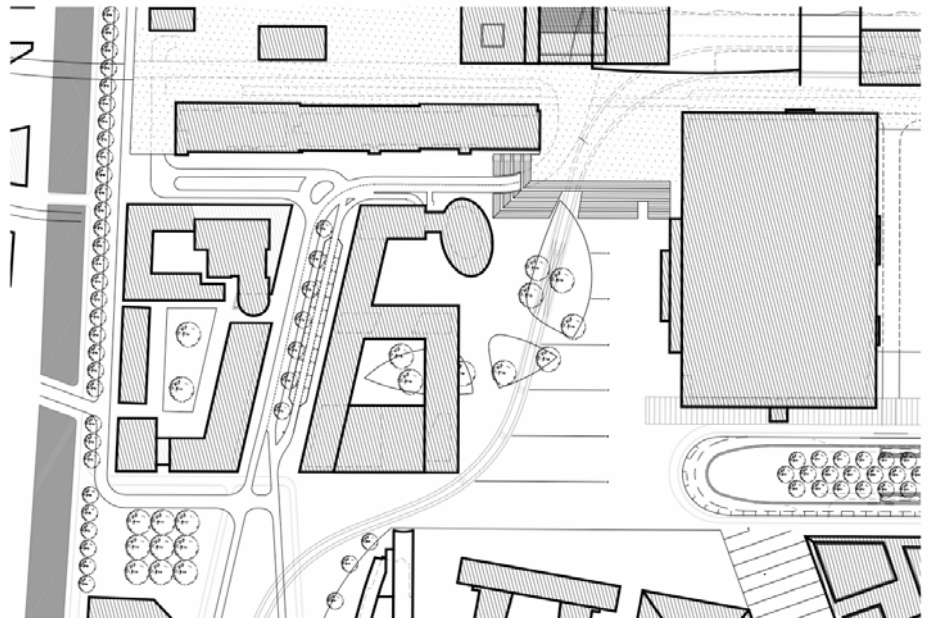
In dit rapport worden de uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van een dergelijk tracé beschouwd in relatie tot de in het Structuurplan genoemde ontwikkeling voor het Van Sijpesteijnkwartier.

Doel Het doel is om de in het Structuurplan genoemde ontwikkelingen te realiseren. Daarbij dienen het programma, de bereikbaarheid van de OV-terminal en minimaal de beoogde kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte als uitgangspunten. De opzet van deze rapportage is inzicht te geven in wat de consequenties zijn van deze uitgangspunten en doelen op het

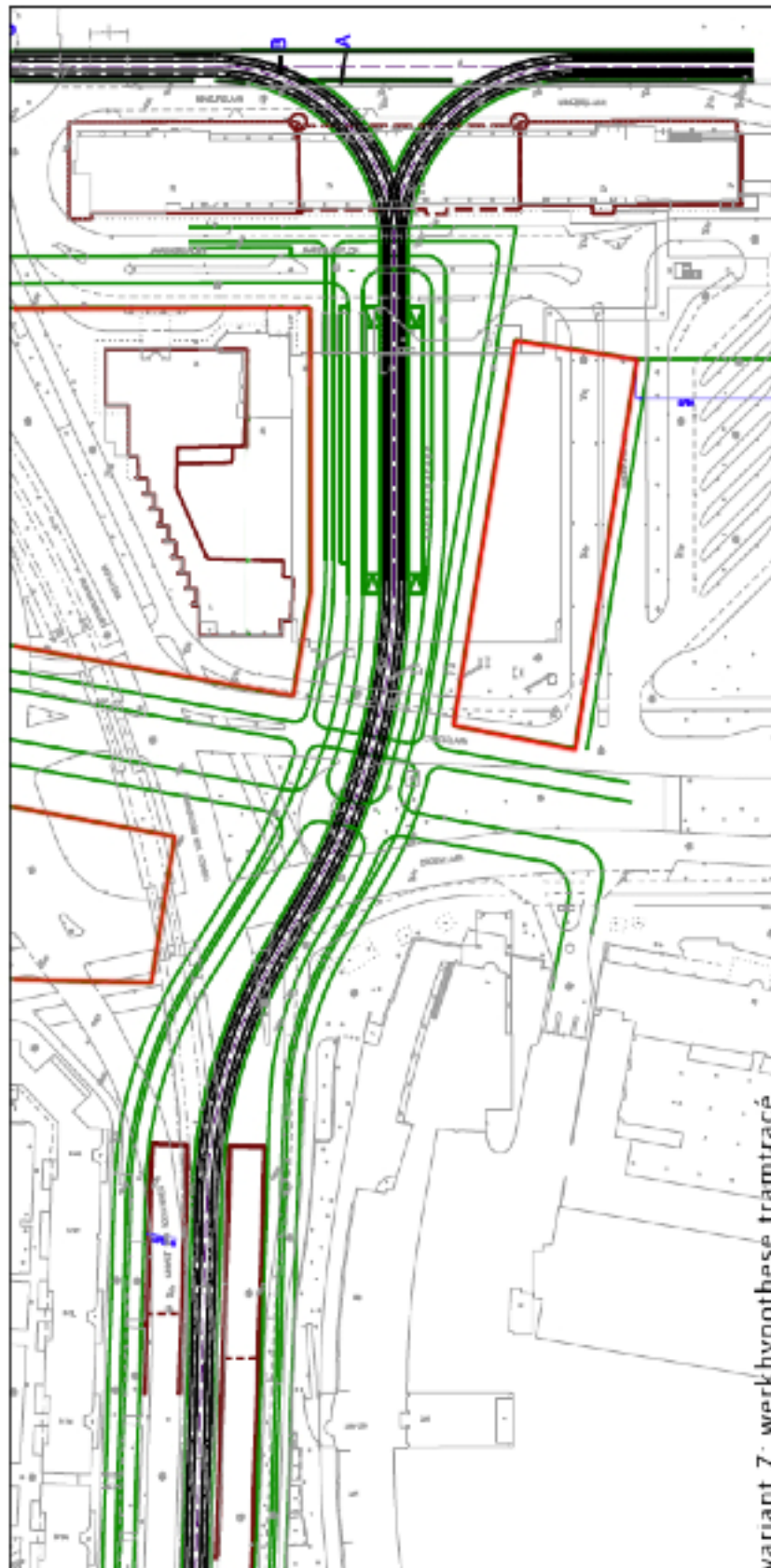
moment dat bovengenoemde tracé-wijziging voor de tram in dit gebied wordt doorgevoerd en de randvoorwaarden waaronder dit mogelijk is.



Uitsnede Structuurplan Stationsgebied 2006



Voormalig plan Van Sijpesteijnkwartier, 2006 (toen was werktitel nog NH-kwartier)



Bouwkavel

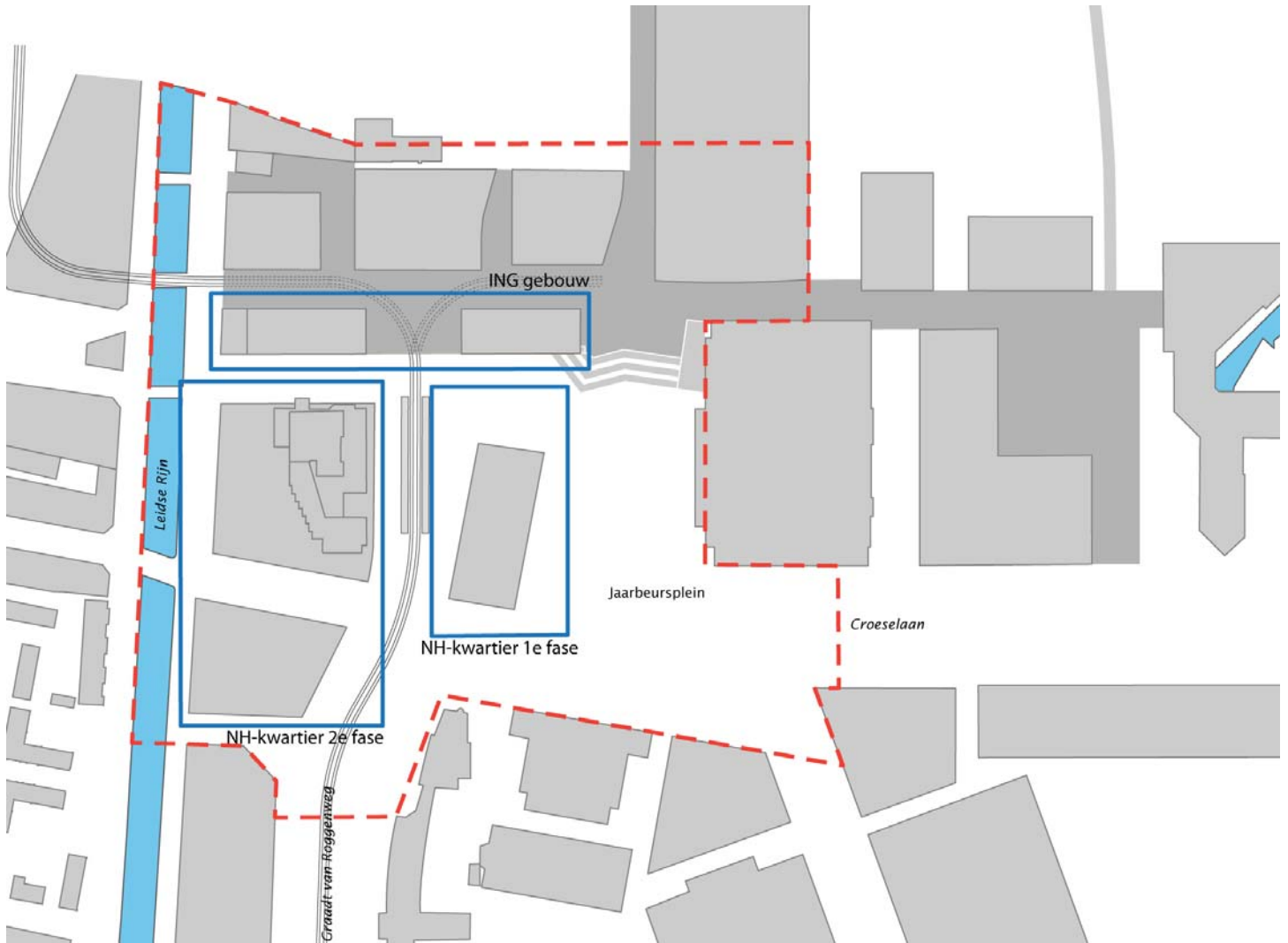
Werkhypothese Tramtracé

Tramtracé

Overig infra

2. Plangebied

Het onderzoek naar de impact van de tracéwijziging vraagt om een groter studiegebied. Het studiegebied loopt van de kop Graadt van Roggenweg tot het spoor en van het Beatrixgebouw tot de Leidse Rijn. Voorts is aangegeven het tramtracé voor dit deel. Tot slot zijn de 2 fasegebieden van het Van Sijpesteijnkwartier en de gebouwenreeks Leeuwensteijn, Cranenborch en Van Sijpesteijn (eigendom ING) aangegeven.

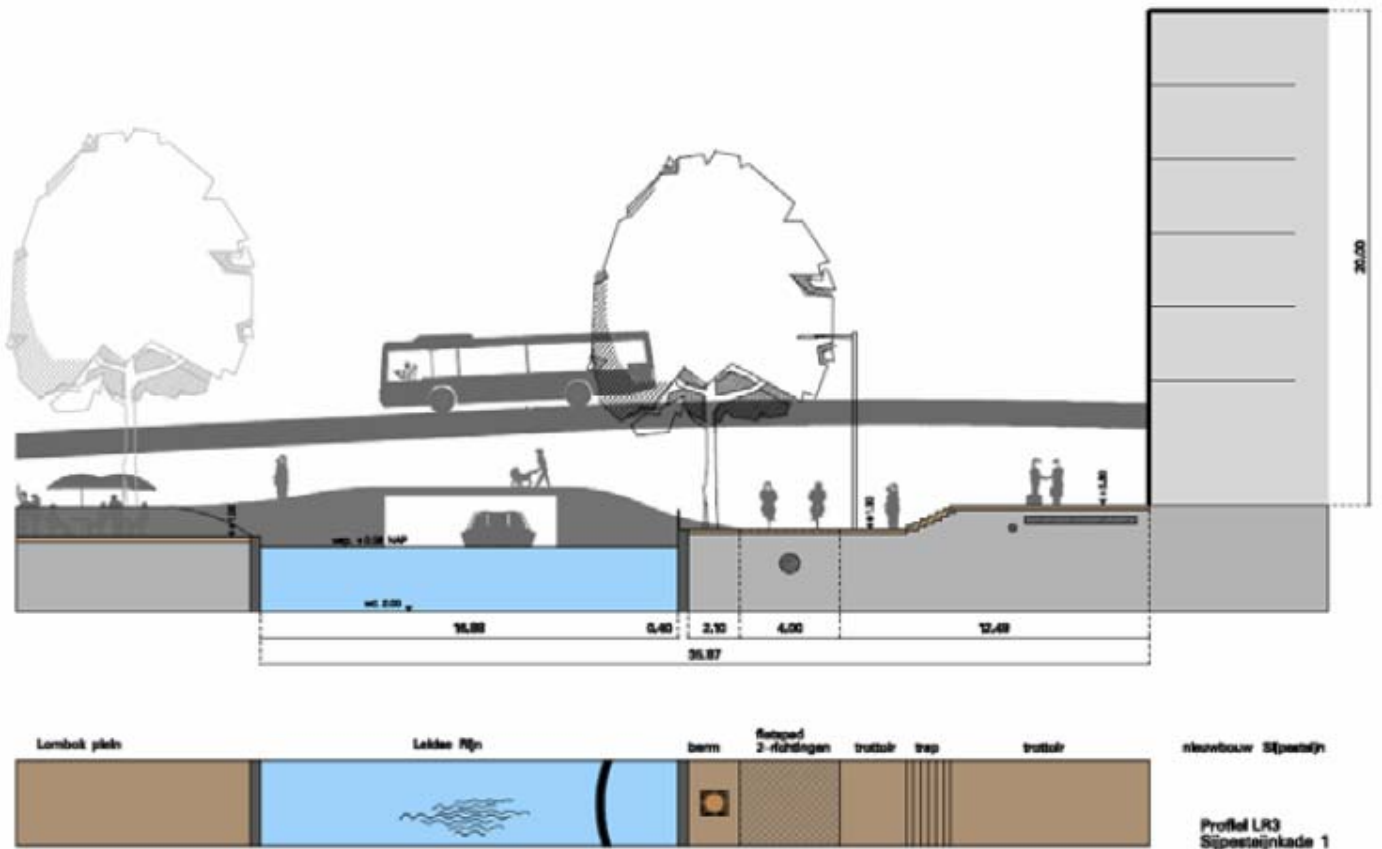


Plangebied met ontwikkelgebieden

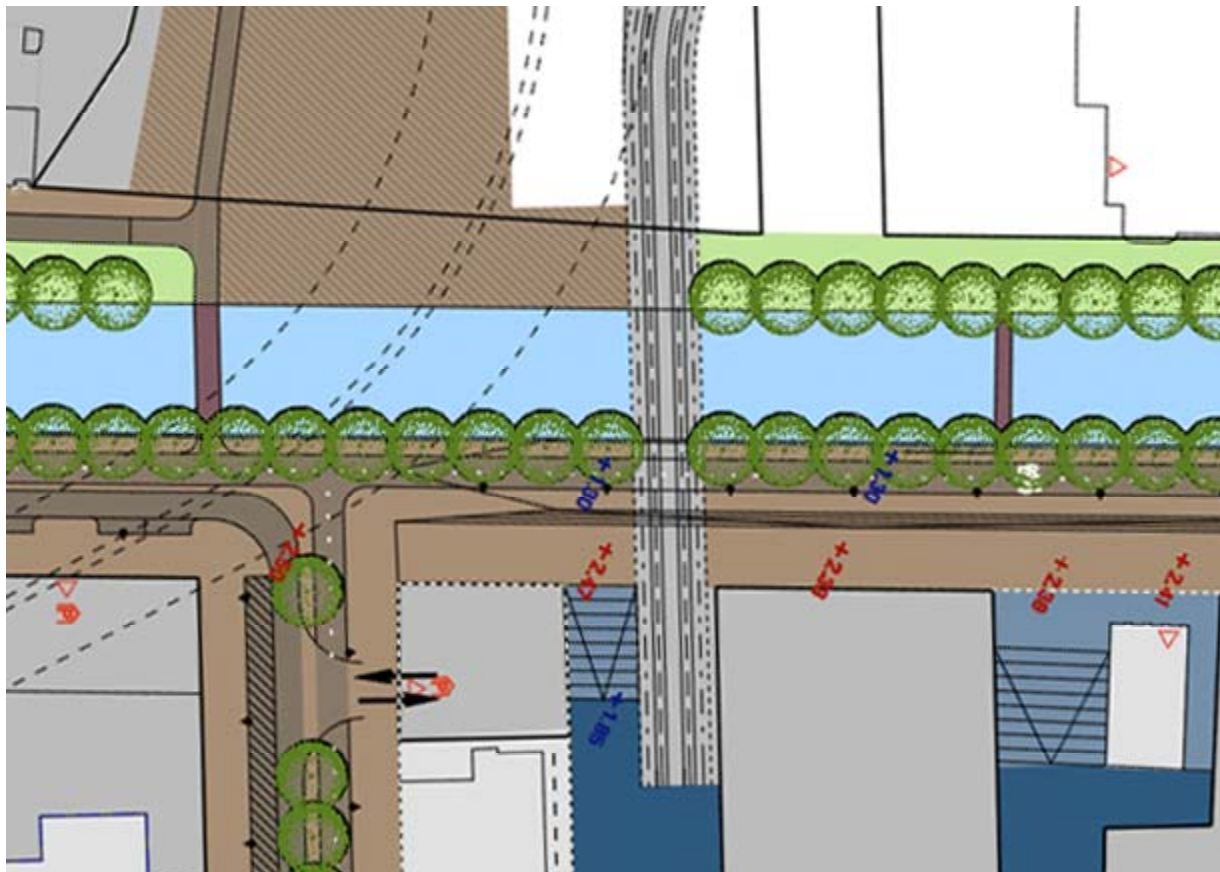
3 Uitgangspunten en werkhypothese

3.1 De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de verdere uitwerking van het tracé en de omgeving ervan:

- a. Huidige programma van gebouwenreeks ING-REIM als volgt;
Leeuwensteijn: 8.925 m². bvo kantoor,
Cranenborch: 10.124 m². bvo kantoor,
Sijpesteijn: 9.909 m². bvo kantoor;
- b. Uitgangspunt is dat het in het Structuurplan aangegeven programma voor het Van Sijpesteijnkwartier blijft gehandhaafd. Aanvullend is gesteld dat zoveel mogelijk de eerder aangenomen fasering in het Van Sijpesteijnkwartier moet worden nagestreefd.
Van Sijpesteijnkwartier 1^e fase: 54.760 m². bvo kantoor, 1.393 m². vvo horeca, 1.896 m². vvo Retail, 54 woningen.
Van Sijpesteijnkwartier 2^e fase: 14.255 m². bvo kantoor, 1.223 m². bvo horeca, 125 woningen;
Aanvullend wordt er circa 390 m². retail programma uit het programma "Stationsplein West" overgeheveld naar het Van Sijpesteijnkwartier danwel de ING-REIMS gebouwenreeks (Leeuwensteijn);
- c. Behoud gebouw NH-hotel en volledig kunnen blijven exploiteren ervan. Hier horen enkele (twee) opstelplaatsen voor touringcars bij;
- d. De tram moet ter hoogte van de Mineurslaan-HOV-baan zowel noord- als zuidwaarts kunnen afbuigen;
- e. Tramtracé moet, in geval van een route door de Leidseveertunnel, de Leidsche Rijn hoog kruisen om de vereiste doorvaarhoogte te kunnen realiseren;
- f. Ter plaatse van de Van Sijpesteijnkade moet het viaduct voldoende hoogte hebben om hulpdiensten door te laten, te weten: 4.25 meter (bovenkant asfalt + onderkant viaduct);
- g. Het tracé moet ten noorden van de Leidsche Rijn weer op maaiveld zijn ter hoogte van de kruising met een doorgetrokken Kanaalstraat;
- h. De in het PvE van de OV-terminal vereiste opstelplaatsen voor taxi's en 'Kiss&Ride'-parkeren moeten dichtbij het entreegebied van de OV-terminal worden gerealiseerd. Tevens moeten opstelplaatsen voor treinvervangend vervoer worden gefaciliteerd;
- i. Breedtemaat tram/busbaan:
Uitgaande van een gecombineerde bus-trambaan moet rekening gehouden worden met een breedtemaat van 7,10 meter gemeten tussen de banden, waarbij (aan weerszijden) rekening moet worden gehouden met het plaatsen van bovenleidingmasten. Daar waar het tracé enkel voor tram wordt gebruikt, kan gebruik worden gemaakt van een middenmast (bron: Technisch programma van eisen ADTS 2007);
- j. Vaste peilmaten omgeving:
 - nieuw maaiveld Sijpesteijnkade ca. 1,30 m + NAP ter plekke van HOV viaduct (huidig maaiveld ca. 2,30 +NAP);
 - zuidzijde Leidsche Rijn: aanlanding as HOV-baan op 2,40+ NAP
 - noordzijde Leidsche Rijn (ter hoogte van Mineurslaan): aanlanding as HOV-baan t.p.v. kruising Lombok (Kanaalstraat) op maaiveld (2,05 +NAP);



Van Sijpesteijkade ter hoogte van het HOV-viaduct



Plattegrond en doorsnede bij HOV viaduct

- op de kruising met de Kanaalstraat is ter plaatse van de HOV-baan een stuk rechtstand en is de busbaan op maaiveld alvorens de draai naar de Leidscheveertunnel wordt gemaakt;
 - om een doorrijhoogte van 4.25 meter op de Van Sijpesteijnkade te bereiken zakt het maaiveld tot 1,30 m. + NAP, is de onderkant constructie 5,55 + NAP en bovenkant constructie (wegdek) 6,55 + NAP; de constructiedikte is dus 1,00 m.;
 - Het hoogteverschil op de Van Sijpesteijnkade van de Jaarbeurspleinzijde naar de tunnel onder het spoor bedraagt ter plaatse van het HOV-viaduct 1,00 meter. Er is voldoende ruimte om dit hoogte verschil tussen de westgevel van het Van Sijpesteijngebouw en het HOV-viaduct op te lossen binnen de richtlijnen voor hellingen in de openbare ruimte.;
 - Aanpassingen aan de bestaande spuikoker zijn i.v.m. het pakket kabels en leidingen wat erboven ligt noodzakelijk. Dit betekent concreet dat of de spuikoker aangepast moet worden (kleinere diameter of lagere ligging) of dat de ligging van, met name de waterleiding, aangepast moet worden (onder de spuikoker door);
- k. Er is een halte voorzien tussen de Graadt van Roggenweg en de Mineurslaan. De halte is 60 meter lang;
- l. Er moet een tijdelijke eindhalte worden voorzien. Deze moet idealiter zo veel mogelijk samenvallen met de beoogde tramhalte in de uiteindelijke situatie. Hierbij moet rekening gehouden worden met de specificaties die gelden voor het oude materieel. Dit geldt voor het stuk tramtracé tussen de kop Graadt van Roggenweg en de Mineurslaan. Voor het verdere tracé gelden de eisen van het nieuwe trammaterieel:
- halte van 60 meter als eindhalte vormgeven;
 - peilhoogte van de halte aanpassen aan oude materieel;
 - (twee) wissels t.b.v. gebruik van de halte als eindhalte;
 - minimale boogstralen van 70 meter in het tracé;
 - opstelspoor, bij voorkeur aan de zijde van het NH-hotel;
- m. Ontsluiting van de parkeergarage in de noordflank NS-Poortgebied (Stadskantoor e.o.) moet plaatsvinden ter hoogte van de kopgevel Van Sijpesteijngebouw en aansluiten op de straat tussen dit gebouw en het NH-hotel;
- n. Het dwarsprofiel voor de Van Sijpesteijnkade hanteert de bebouwingsvlekken uit het Structuurplan. Binnen deze bebouwingsvlekken dienen de landhoofden van het beoogde HOV-tramviaduct over de Leidsche Rijn te worden aangelegd. Het tramtracé begint reeds in de bocht ter hoogte van het Cranenborch gebouw te stijgen. Hierin zijn de eisen van de tram maatgevend;
- o. De gehanteerde topboog, voetboog, boogstraal van de HOV-baan zijn conform de vereisten Technisch programma van eisen ADTS 2007;
- p. Uitgangspunt voor de locatie van de Westpleintunnel is de variant "0+ alternatief" zoals in een onderzoek in voorjaar 2006, POS, "onderzoek varianten Westpleintunnel", is aangegeven. De locatie van westelijke tunnelmond is uitgangspunt;

3.2 De volgende werkhypothese voor het tramtracé is gehanteerd:

- a. Het Bestuur Regio Utrecht –bevoegd gezag voor de lijnvoering van het openbaar vervoer- heeft gesteld dat de bussen die momenteel over de Graadt van Roggenweg rijden verplaatst zouden moeten worden naar de Zuidradiaal. Daarbij is wel als voorwaarde gesteld dat de infrastructuur van de Zuidradiaal geschikt moet zijn voor de afwikkeling van het grotere aantal bussen. Dit wordt momenteel door de gemeente onderzocht (Stadsontwikkeling Programma Bereikbaarheid).
In het Stationsgebied worden de tram en bus gecombineerd op één baan. Uitgangspunt is dat de tram wel de halte in het Van Sijpesteijnkwartier bedient, maar de bussen niet. Ter plekke van de halte mogen de bussen de tram niet passeren. Hierdoor is er een gereede kans dat –zeker bij een groot aantal bussen- de bussen vertraging zullen gaan ondervinden. Dit zou weer tot gevolg kunnen hebben dat de afwikkeling op de kruisingen nabij de halte stagneert. Mede daarom heeft het BRU gesteld dat (een groot deel van) de bussen verplaatst moeten worden naar de Zuidradiaal.
Omdat hieromtrent nog geen definitief besluit is genomen, wordt als werkhypothese gehanteerd dat het aantal bussen dat gebruik maakt van de trambaan in het Van Sijpesteijnkwartier beperkt zal zijn (maximaal 10 per uur in de spits);
- b. De keuze vanaf waar deze combinatie begint op de Graadt van Roggenweg hangt af van de inrichting van deze weg. De combinatie moet minimaal plaatsvinden vanaf een punt tussen de geprojecteerde tunnelmond en de huidige kruising met de Croeselaan. Ter hoogte van de Mineurslaan vindt sowieso een combinatie plaats. Voor de combinatie en het invoegen van bus op trambaan zijn enkele principe-varianten uitgewerkt;
- c. Ten aanzien van de halte in het Van Sijpesteijnkwartier is, mede gelet op het dubbelgebruik tram - bus, als werkhypothese gehanteerd dat er sprake zal zijn van een gecombineerde tram annex busbaan met aan weerszijden perrons. De vereisten aan de perrons zoals gegeven in het Technisch programma van eisen ADTS 2007 worden daarbij gehanteerd;

4. Planresultaat

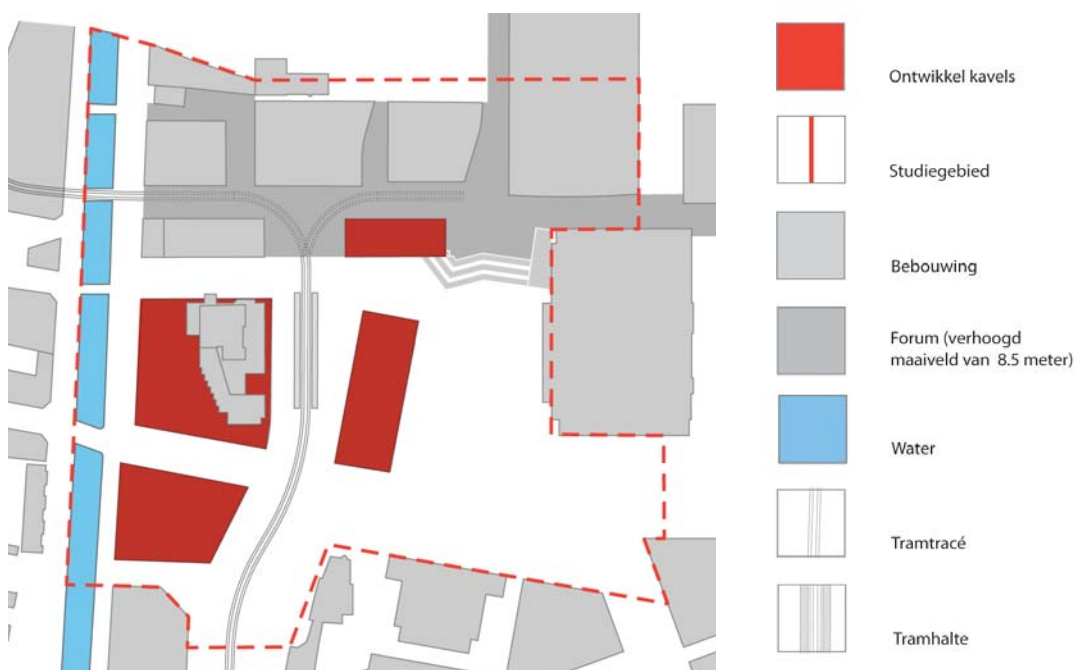
In de uitwerking voor inpassing van het voorgestelde tramtracé zijn de volgende leidende principes ingezet:

1. De Graadt van Roggenweg wordt 'doorgetrokken' tot aan de voorzijde van het Cranenborch-gebouw. Weliswaar zal een relatief groot deel van het autoverkeer vanuit de Graadt van Roggenweg de Westpleintunnel ingaan met als bestemming Catharijnesingel e.o.,
2. Het wegprofiel wordt doorgezet met een tram in de middenberm met aan weerszijden autorijstroken en fietspaden. De doorgetrokken straat is vergelijkbaar met de eerder voorgestelde Verlengde Graadt van Roggenweg (zie pag. 15) met dien verstande dat er een tramtracé ingevoegd is. De straat komt 'haaks' aan op het Cranenborch-gebouw zodat eenvoudig de bocht kan worden ingezet, links- of rechtsom.

Langs de Leidsche Rijn kunnen een tweetal extra bouwblokken ontstaan die bebouwing tussen de Leidsche Rijn en de huidige Graadt van Roggenweg voortzetten tot en met het bestaande NH-hotel.

In deze bouwblokken is een woonprogramma langs de Leidsche Rijn opgenomen, conform het Masterplan/Structuurplan. Langs de 'verlengde' Graadt van Roggenweg kan een bouwvolume worden geplaatst. Het bestaande NH-hotel wordt dan opgenomen in een nieuw te vormen bouwblok.

Tussen de 'verlengde' Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein is een bouwvolume mogelijk waar voornamelijk kantoor/horeca-retailprogramma in geplaatst kan worden. Dit bouwblok begrenst de noordzijde van het Jaarbeursplein. Door deze bebouwing haaks op de bestaande bebouwing aan Jaarbeurszijde (TPG-gebouw) te zetten, wordt deze laatste meer op de pleinruimte betrokken. De hier met het bestaande TPG gebouw geïntroduceerde richting maakt een ruimtelijke verbinding met de Croeselaan en de Damstraat.

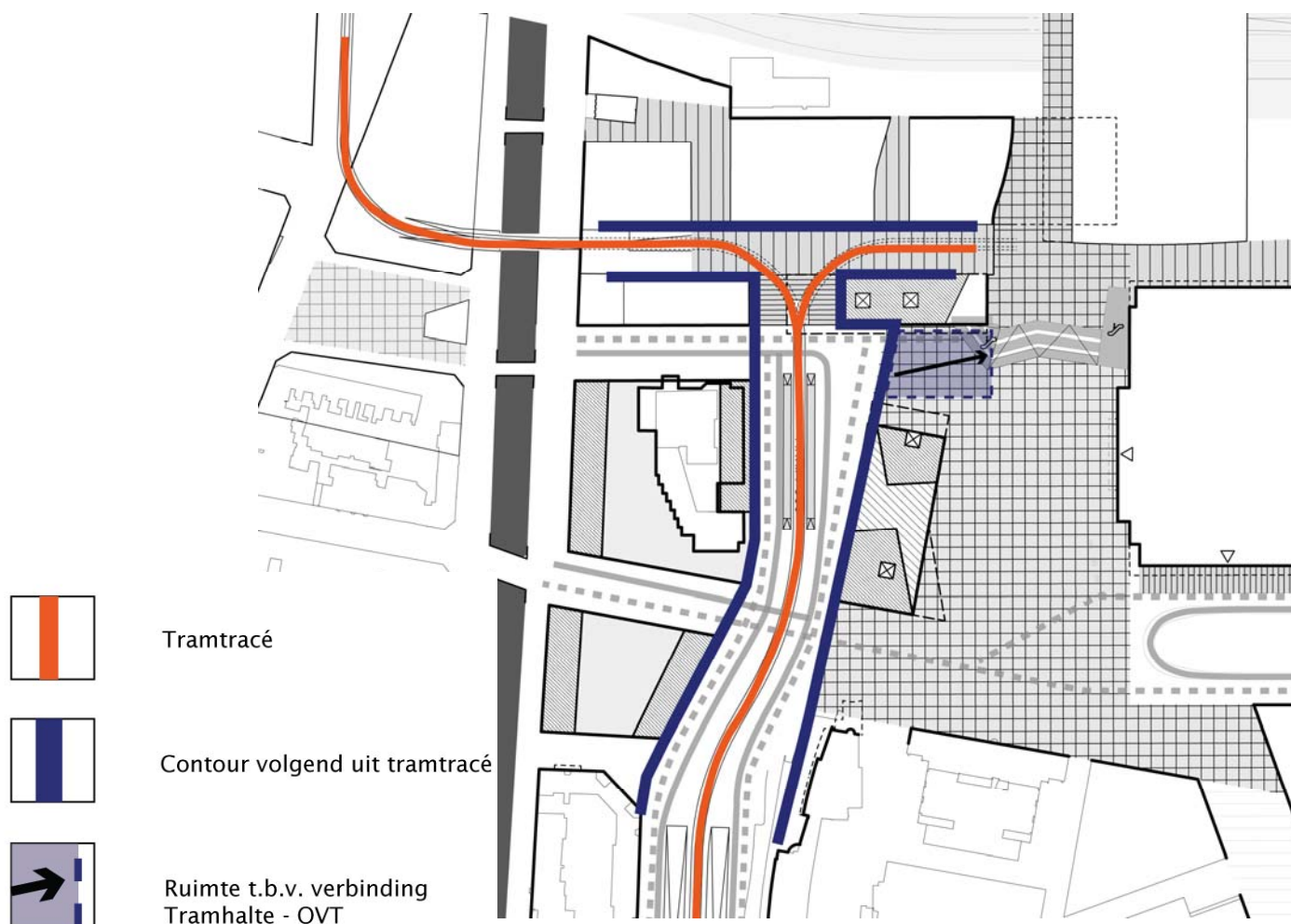


Plankaart met indicatieve bouwblokken en tramtracé

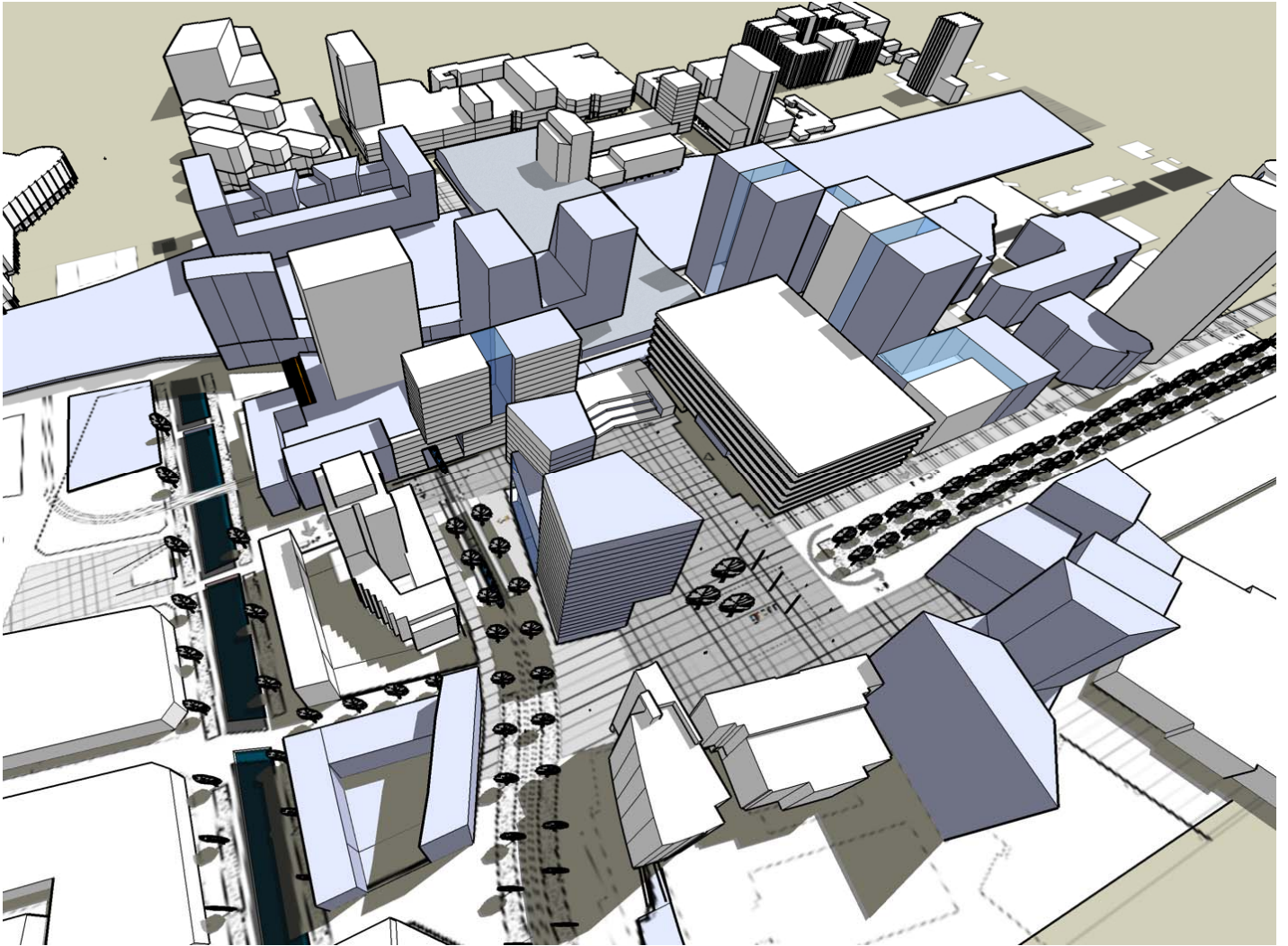
Uiteindelijk wordt daarmee ter plaatse van het Jaarbeursplein een verknoping van richtingen opgelost, de richting die teruggaat naar het Plan Moreelse (bijv. Croeselaan) en de verkavelingsrichting in Lombok.

De herontwikkeling van het Leeuwensteijngedebouw vindt plaats binnen de in het Structuurplan gestelde ruimtelijke kaders die voor de gehele 'Noordflank' (NS-Poortgebied) gegeven zijn. Van belang is dat de herontwikkeling betere verbindingen mogelijk maakt tussen het bestaande maaiveld aan de Jaarbeurspleinzijde en het hoger gelegen Forum. Aan dit Forum staat onder meer het Stads kantoor geprojecteerd. Het niveau sluit aan op het niveau van de OV-terminal. Het vastgoedprogramma dat achter de lijn van het Sijpesteijn-Cranenborch-Leeuwensteijncomplex ligt, krijgt zo een relatie met het Jaarbeursplein en de Verlengde Graadt van Roggenweg.

Het Cranenborchgebouw moet worden geamoveerd om het tramtracé door te voeren. Bij deze doorvoer kunnen eventueel in een later stadium ook stijgpunten worden gerealiseerd voor voetgangers vanaf maaiveld naar Forum.



Plankaart met tramtracé met harde contour



Impressie van gebied met op de voorgrond de 'verlengde' Graadt van Roggenweg met daarin het tramtracé.

Het uiteindelijke beeld levert een nieuw samenhangend stadscentrum op waarin een groot Jaarbeursplein als podium voor de gehele stad kan functioneren. Het plein organiseert de voetgangersstromen van en naar de OV-terminal, de Jaarbeurs en de vele werkbestemmingen in het gebied. Het plein is volledig autovrij en wordt slechts doorkruist door fietsers. De pleinruimte met de trappen aan de OV-terminalzijde kan voor manifestaties en culturele evenementen gebruikt worden, terwijl de bereikbaarheid van de OV-Terminal te allen tijde volledig gegarandeerd blijft. In de aangrenzende ruimte van de 'verlengde' Graadt van Roggenweg zijn tramhalte, taxistandplaatsen en K+R-functie geplaatst.

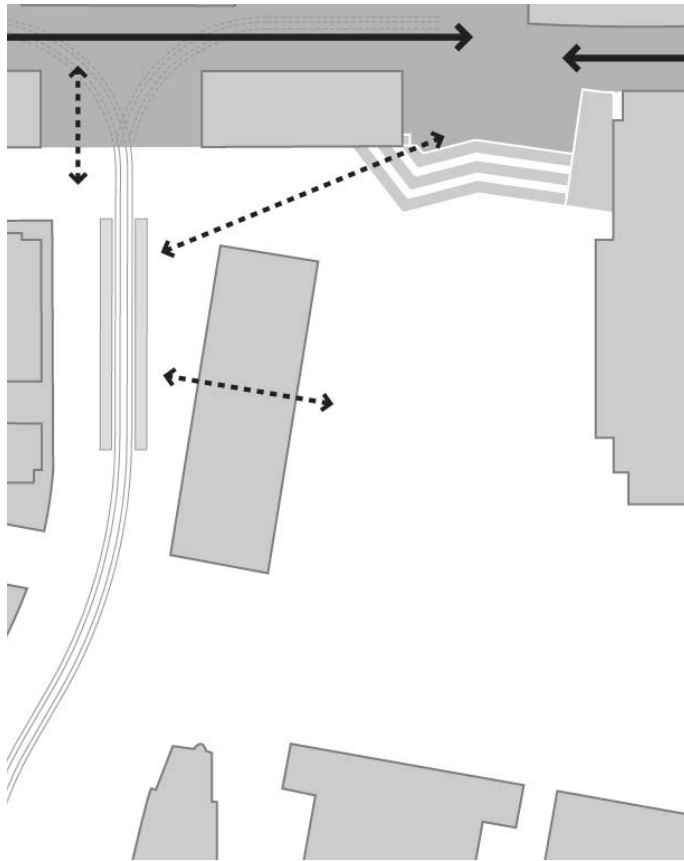
5.1 Randvoorwaarden bebouwing Van Sijpesteijnkwartier, fase 1

Voor bebouwing worden in de volgende planfase uitgebreide randvoorwaarden geformuleerd in een Werkboek Randvoorwaarden zoals dat gebruikelijk is bij de vastgoedprojecten binnen het Stationsgebied. Hier zijn alleen randvoorwaarden opgesomd die voortvloeien uit de voorgestelde ligging van het tramtracé.

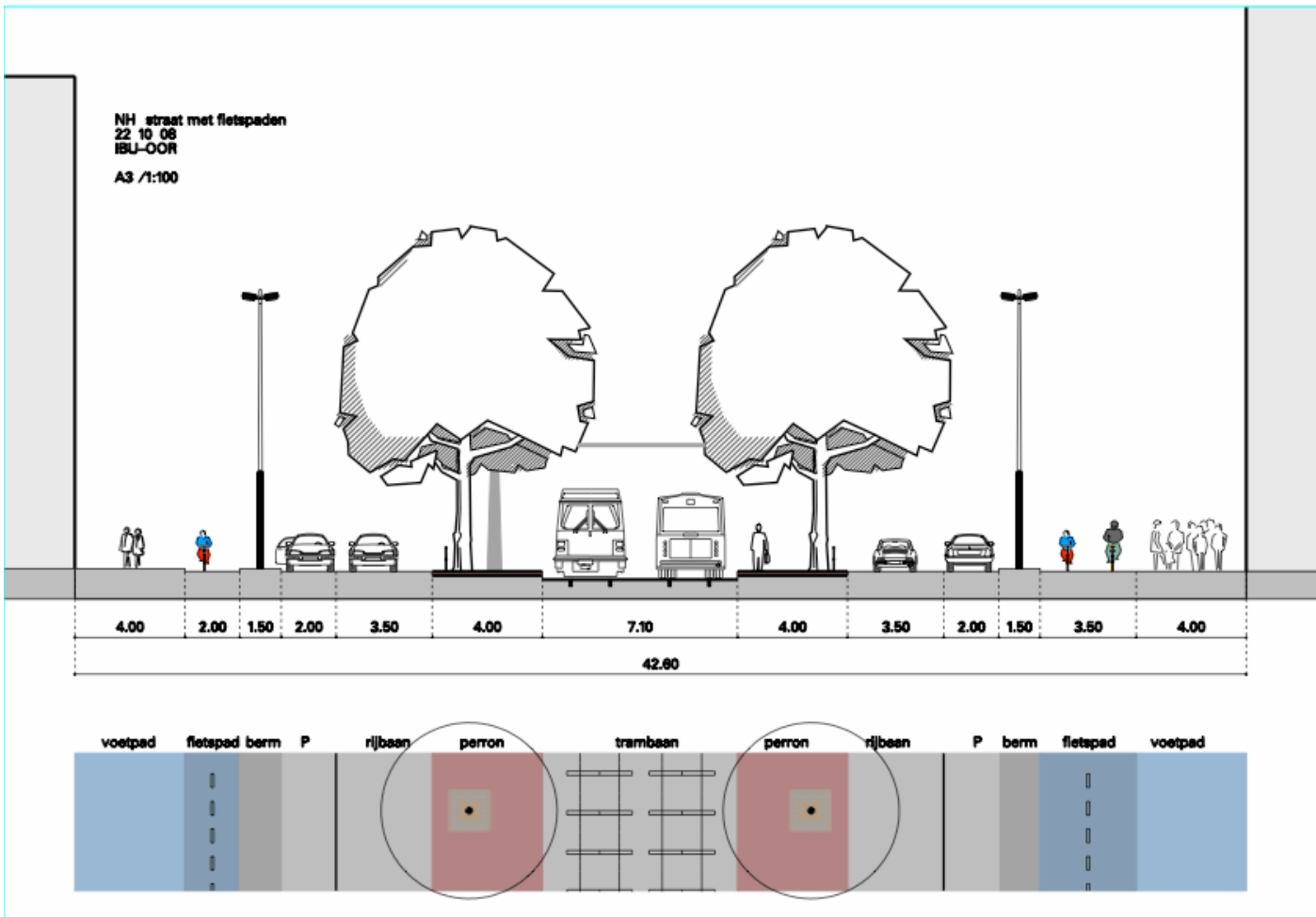
Voor het Van Sijpesteijnkwartier wordt uitgegaan van een afstand tussen Beatrixgebouw (gevel foyer Beatrixtheater) en rand trambaan (trambaan = 7,10 meter tussen de perrons) van circa 140 meter. De trambaan loopt ter hoogte van de halte parallel aan het Beatrixgebouw. Ten opzichte van de trambaan is een profiel uitgezet dat uiteindelijk de maximale mogelijke bebouwingsgrenzen in de aangrenzende kavel definieert. Aan de zijde van het NH-hotel is een maximale grens van 20,55 meter ten opzichte van hart trambaan, aan de Jaarbeurspleinzijde is een maat van maximaal 22,05 meter ten opzichte van hart trambaan. In dit profiel is ruimte opgenomen voor taxi's en Kiss & Ride functies, autorijstroken, fiets- en voetpaden.

Deze maatvoering maakt het mogelijk een zinvol volume te plaatsen voor het bestaande NH-hotel van ca. 15 meter diep. Dit volume bedekt de gevel van het bestaande hotel over het vlak waar nu de parkeergarage staat.

De kavel aan de Jaarbeurspleinzijde wijkt ten opzichte van de trambaan. De richting refereert aan de gevel van het bestaande TPG-postgebouw. Het staat haaks op diens voorgevel. De ruimte tussen trambaan en bouwkavel dient om reizigers naar, en hun zicht op, het entreegebied van de OV-terminal te richten.



Zichtrelatie vanuit entreegebied OVT



Kritisch dwarsprofiel 'Verlengde Graadt van Roggenweg'

Programma Bebouwing Van Sijpesteijnkwartier fase 1

Het gestelde programma vanuit de Grondexploitatie Stationsgebied is haalbaar. Uitgangssituatie is dat hier 47.200 m² kantooroppervlakte wordt gerealiseerd. Aanvullend is het dan niet mogelijk de 54 woningen op deze locatie te realiseren. Daarvoor zou teveel pleinruimte moeten worden opgeofferd. Hiervoor is echter een passende locatie in de 2^e fase Van Sijpesteijnkwartier gevonden, namelijk aan de Leidsche Rijn.

Bouwoppervlakte Bebouwing Jaarbeursplein

In het rekenmodel voor de oppervlakte van het kantoorcomplex gaan we uit van 2 volumes (kantoordeel 1 en 2) welke worden verbonden via een atrium. Alle oppervlaktes zijn B.V.O.

Kantoordeel 1

15 vloeren a 1650 m ² =	24.750 m ²
4 vloeren a 970 m ²	3.880 m ²
	-----+
Totaal:	28.630 m ²

Kantoordeel 2

10 vloeren a 940 m ² =	9.400 m ²
4 vloeren a 610 m ² =	2.440 m ²
	-----+
Totaal:	11.840 m ²

Plint

2 vloeren a 1580 m ² =	3.160 m ²
-----------------------------------	----------------------

Atrium:

6 kantoor vloeren a 1122 m ²	6.730 m ²
---	----------------------

Totaal kantooroppervlakte in torens: 47.200 m²

Plint: 3.250 m²

In het volume is rekening gehouden met het slechts gedeeltelijk uitnutten van de ruimte tussen de twee kantoordeelen om een architectonische uitwerking voldoende kans op kwaliteit en vloerflexibiliteit te bieden.

Ten aanzien van de expeditie voor dit complex is een oplossing noodzakelijk waarbij de HOV-banen gevrijwaard blijven van expeditieverkeer ter hoogte van de halte tussen kop Graadt van Roggenweg en Cranenborch gebouw. In onderzoek is een ondergrondse oplossing, gecombineerd met de parkeergarage, ontsloten via de Croeselaan - Van Zijstweg.

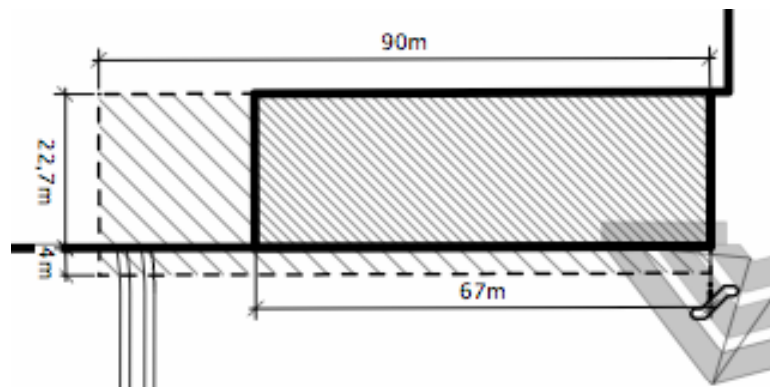
5.2 Randvoorwaarden Leeuwensteijn

De doorvoer van de tram moet passen binnen de contour van het Cranenborch-complex. Het hier gemoveerde vloeroppervlak wordt gecompenseerd in de herontwikkeling van het Leeuwensteijn-gebouw. Deze herontwikkeling kan plaatsvinden binnen de kavel van het huidige Leeuwensteijn-gebouw.

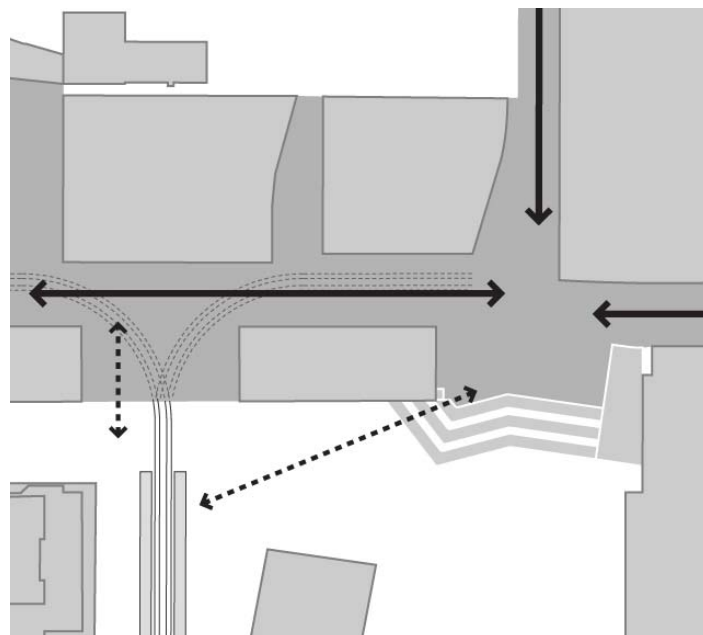
Er wordt een mogelijkheid gegeven om het gebouw vanaf 27 meter boven maaiveld te laten uitkragen aan de Jaarbeurspleinzijde. De uitdraging mag maximaal 4 meter bedragen.

In de randvoorwaarden wordt de mogelijkheid gegeven om met een afstand van 23 meter binnen de contour van het Cranenborch-gebouw te bouwen, met dien verstande dat de doorvoer van de tram/HOVbaan hiervan geen hinder ondervindt in termen van fysieke maatvoering, techniek (bijv. bovenleidingen), zichtlijnen ten behoeve van veiligheid en overige tracé gerelateerde noodzakelijkheden.

Met de doorvoer van het tracé is het wenselijk in een opgang te voorzien tussen maaiveld en Forum tegen de zijde van het Van Sijpesteijngebouw.



Contour maaiveld en uitkravingszones



Zichtrelaties

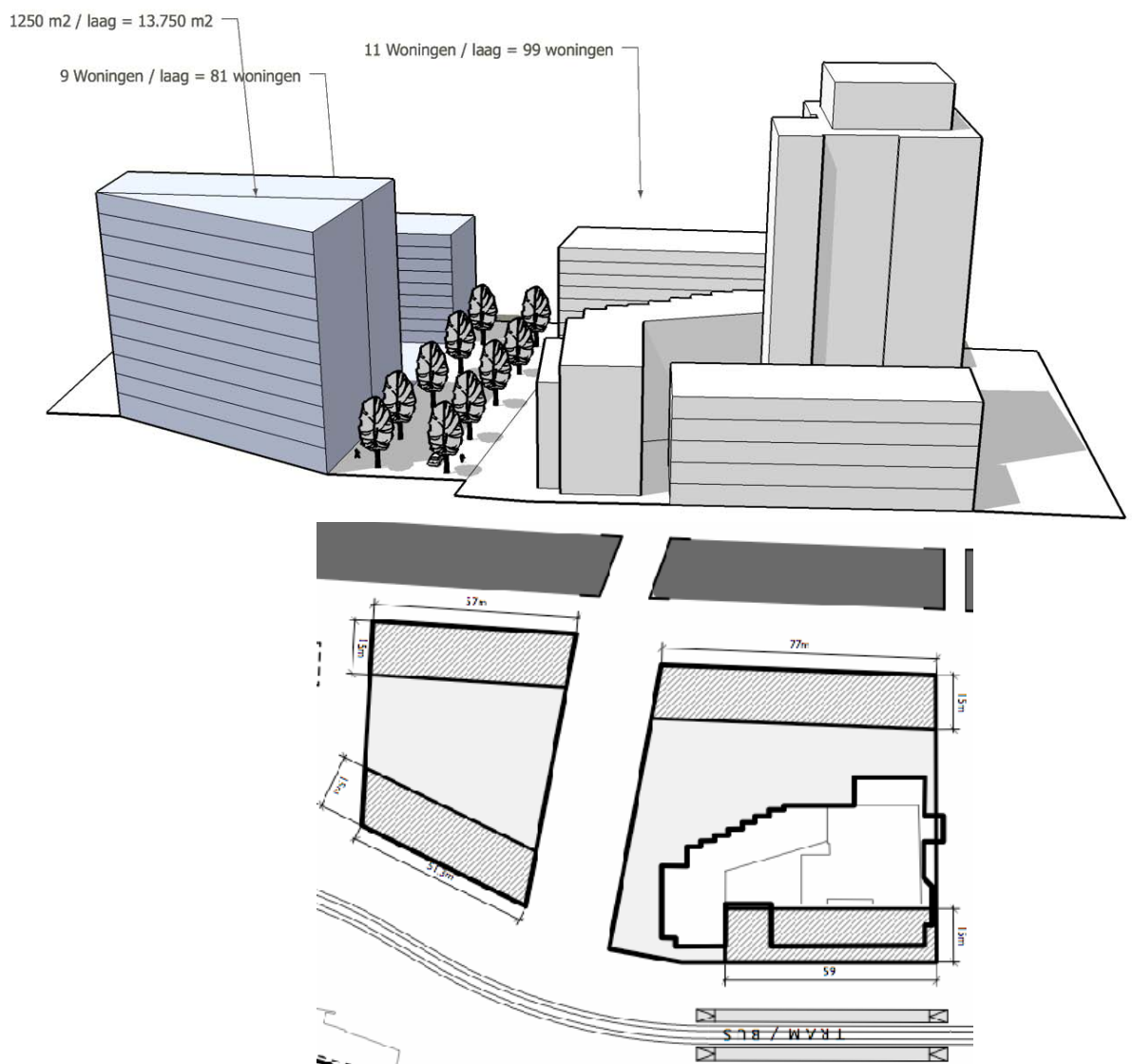
Programma Leeuwensteijn

In totaal zal 26.000 m² aan kantoren in het Leeuwensteijn-gebouw gerealiseerd kunnen worden. Voorts is nog 4.000 m² aan expeditie en plintfuncties voorzien.

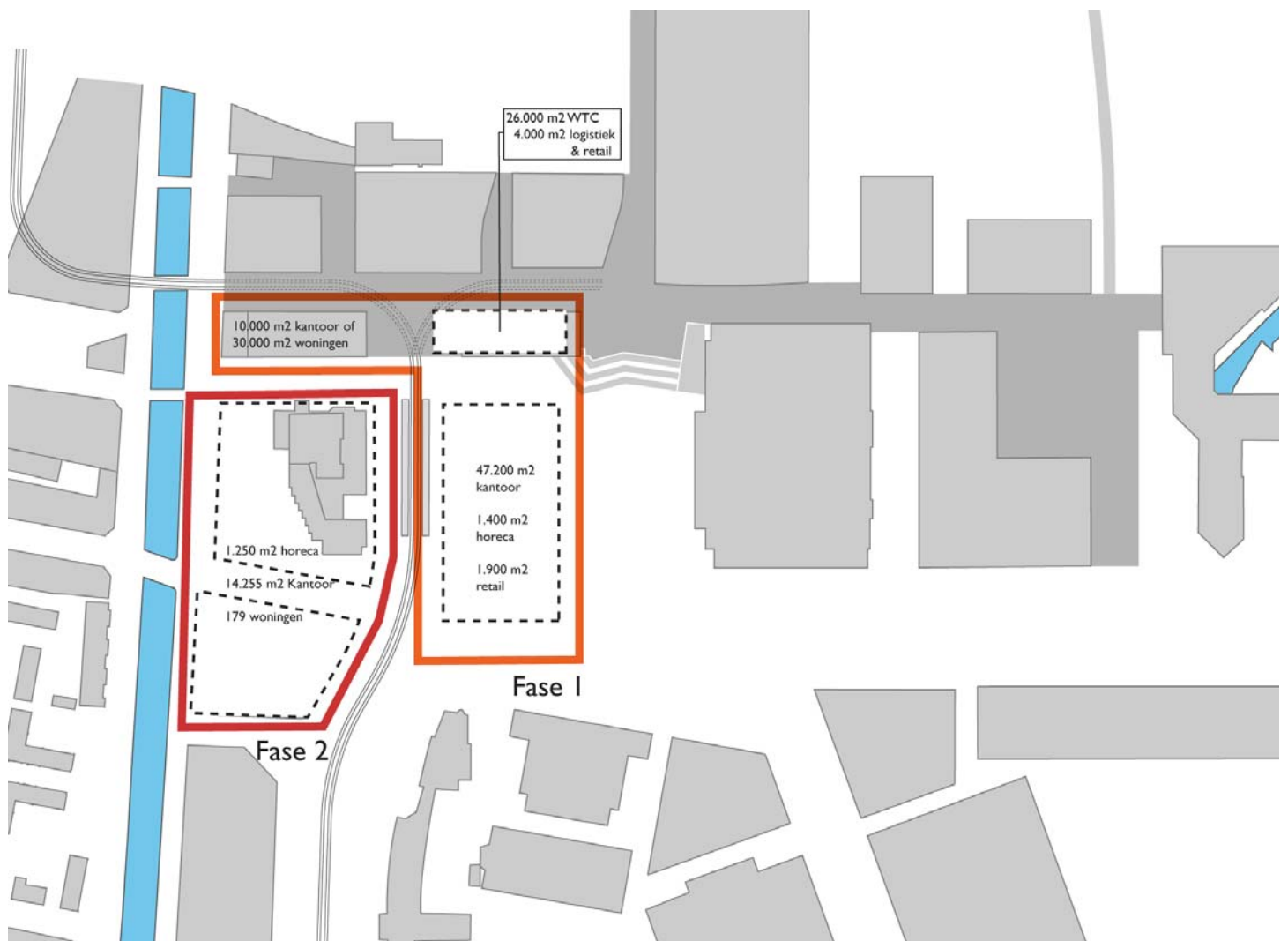
De expeditie maakt gebruik van de expeditiestraat die is voorzien onder het Forum en is vastgelegd in de Randvoorwaardenkaart Gemeente Utrecht, NS Poort en ProRail, oktober 2006.

5.3 Randvoorwaarden bebouwing Van Sijpesteijnkwartier fase 2

Programma Het voorziene programma is mogelijk. Echter zijn er 54 woningen uit de oorspronkelijke 1^e fase toe te voegen. Hiertoe is een extra kavel gecreëerd en ruimtelijk wenselijk geacht. Dit kavel creëert een goede woonomgeving aan de Leidsche Rijn. Indicatief is een bebouwing geplaatst aan de zuid-gevel van het NH-hotel. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn wanneer het NH-hotel in zijn huidige vorm blijft bestaan.



Indicatie mogelijke bouwvolumes (rechts NH-hotel)



Totaal programma overzicht

5.4. Omgeving

In dit deel worden de relevante aspecten van de bebouwing Van Sijpesteijnkwartier en Forum beschreven die vanuit de omgeving op het bouwblok inwerken.

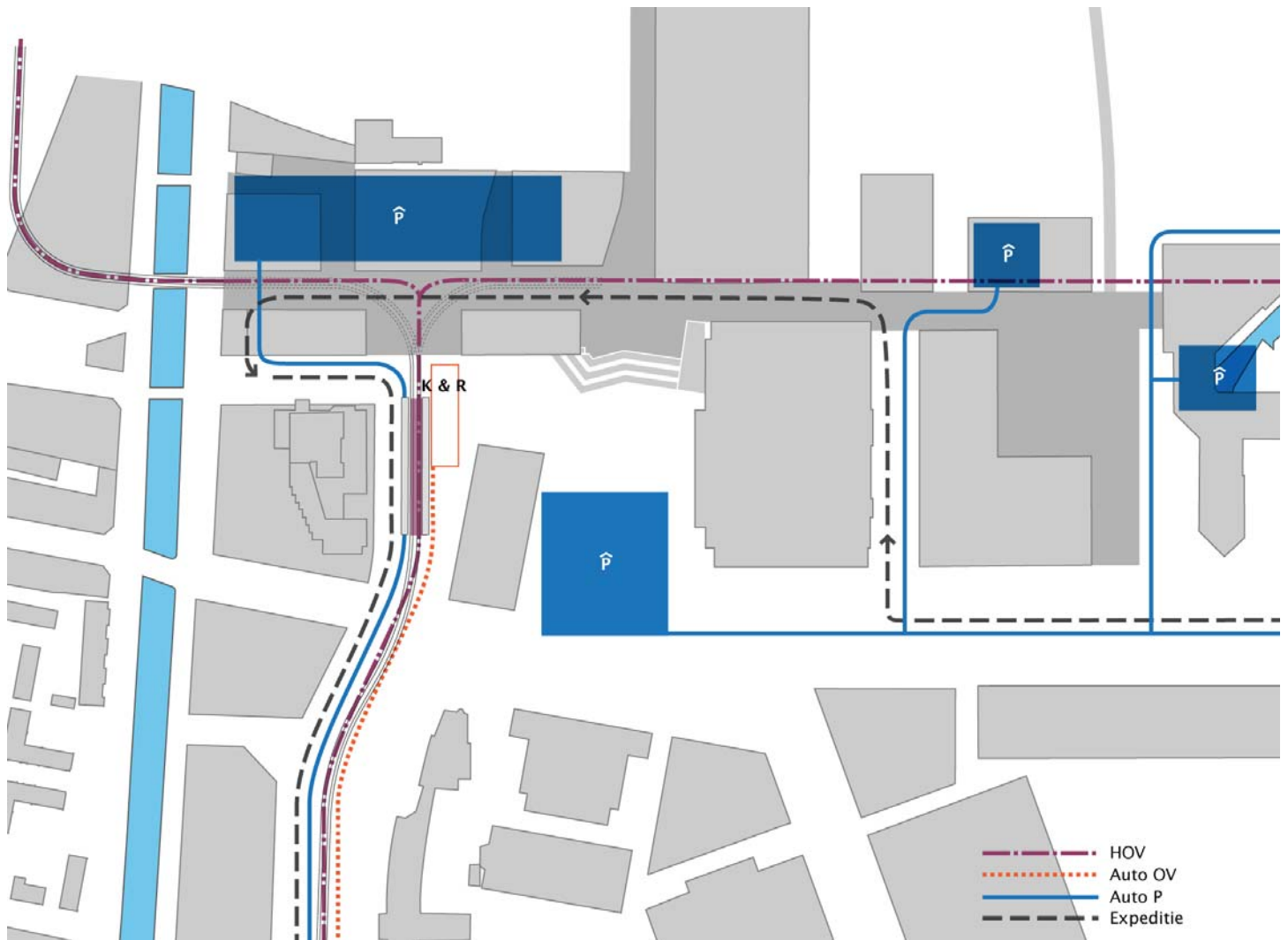
Bereikbaarheid

Auto en HOV

Het gebied is bereikbaar vanuit de Graadt van Roggenweg via een openbare route door het Van Sijpesteijnkwartier. Naast het bestemmingsverkeer van de Westflank-noord dient deze route vooral de als Kiss&Ride-route voor OVT. Tevens kunnen hier voorrijplaatsen voor de kantoor- en hotelfuncties worden voorzien.

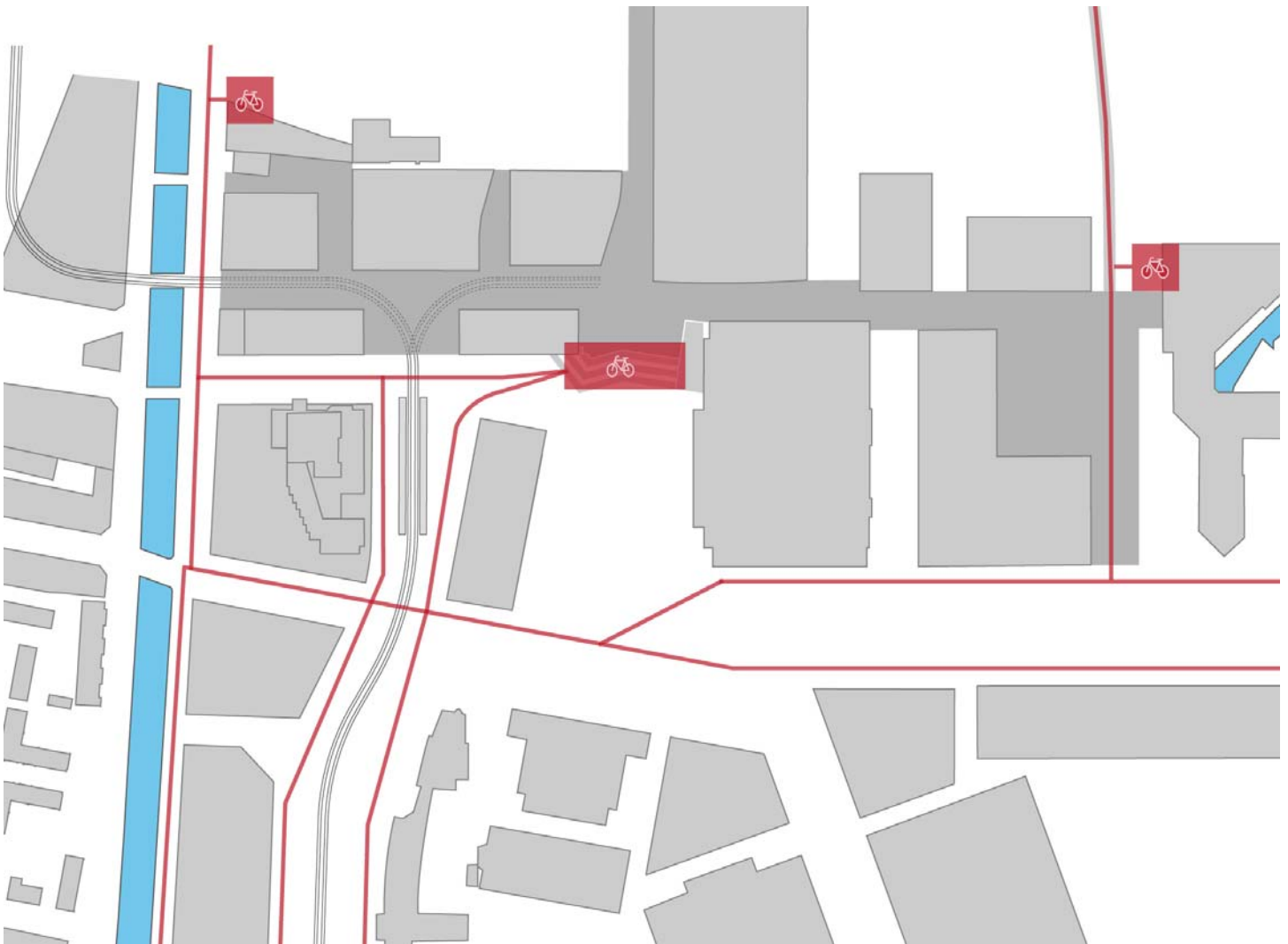
Gebouwde parkeervoorzieningen zijn bereikbaar vanuit Croeselaan-zuidzijde (conform Structuurplan), gedeelde inrit met (nieuwe ondergrondse) garage Jaarbeursplein, ter hoogte van Beatrixgebouw.

Gedeelde expeditie Beatrixgebouw en Westflank vanuit Croeselaan achterlangs Beatrix- en Leeuwensteijngedouw, onder het Forum (verhoogd maaiveld).



Verkeerstromen

Fiets Bestaande fietsenstalling bij Sijpesteijntunnel, tevens nieuwe gebouwde stalling bij verhoogd pleindeel Jaarbeursplein. Aanvoerroutes vanuit Graadt van Roggenweg en Van Sijpesteijnkade.



Fietsbereikbaarheid

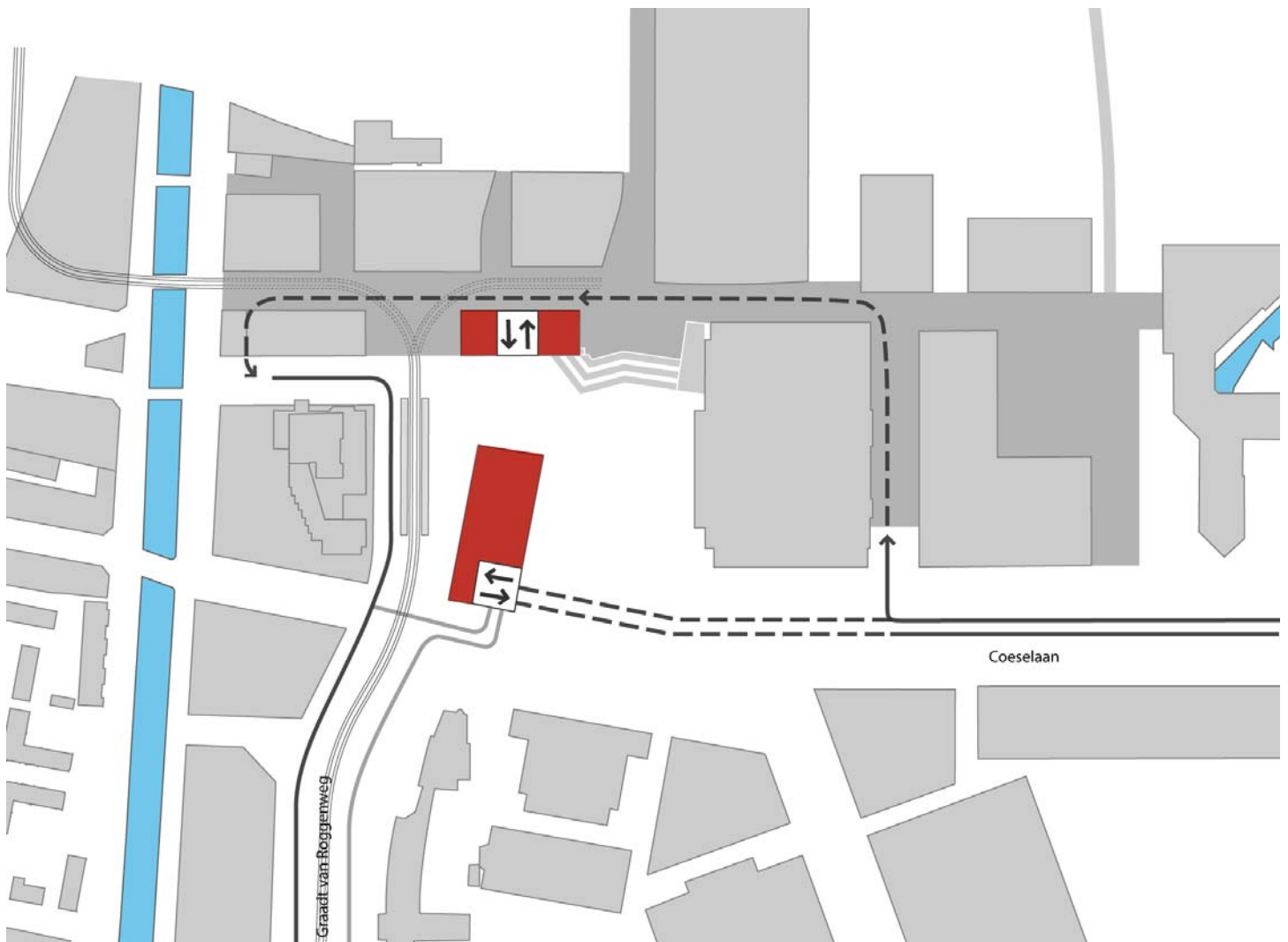
Expeditie

De expeditie van het Leeuwensteijncomplex is voorzien via de expeditiestraat onder het Forum. Hiervan maken ook het stadskantoor, Beatrixgebouw (en -theater), OVT en overige kantoorvoorzieningen gebruik. Deze route is niet openbaar toegankelijk.

Van Sijpesteijnkwartier 1^e Fase

Expeditie over het Jaarbeursplein is ongewenst. Vanwege het voorgestelde nieuw tramtracé kent het gebouw vier representatieve gevels. Expeditie in de plint langs de 'verlengde' Graadt van Roggenweg is mede om die reden ongewenst. Er is een expeditietoegang via de ondergrondse Jaarbeurspleingarage in onderzoek.

Indien de expeditietoegang ondergronds wordt ontsloten verloopt deze via de Croeselaan. Indien bovengronds via de Graadt van Roggenweg

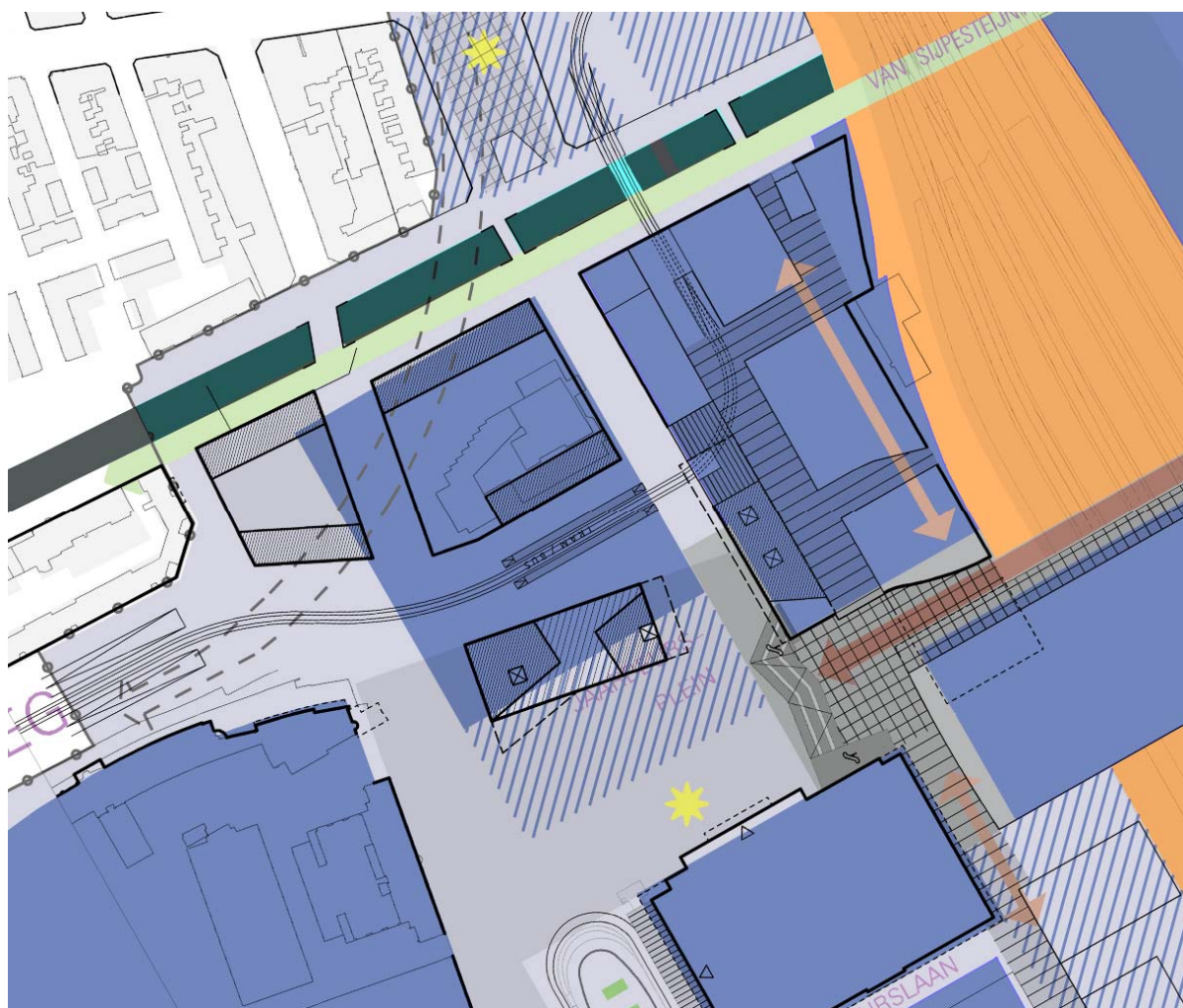


Expeditie van de locaties, met in het zwart de voorkeursvariant

5.5 Structuurplan – Van Sijpesteijnkwartier-tramtracé

In het Structuurplan is een kavel voor bebouwing aangegeven voor het Van Sijpesteijnkwartier. Door invoeging van het tramtracé in de 'Verlengde Graadt van Roggenweg' is meer ruimte voor dit profiel noodzakelijk. Om die reden 'schuift' het bouwblok Van Sijpesteijnkwartier fase 1 meer het Jaarbeursplein op, maar nog wel binnen het in het Structuurplan aangegeven Studiegebied (arcering).

Opvallendste wijziging ten opzichte van het Structuurplan is de invoeging van een nieuw bouwblok aan de Leidsche Rijn tegenover het Leidsepoort gebouw. Dit bouwblok is noodzakelijk om het woonprogramma uit Van Sijpesteijnkwartier fase 1 op te nemen. Daarnaast is in het eerder voorgestelde Van Sijpesteijnkwartier fase 2 niet de hoeveelheid benodigd kantoorprogramma te realiseren. Dit heeft te maken met het feit dat het beoogde tramtracé dichters langs het bestaande NH-hotel komt te liggen. Het bouwblok rondom het NH-hotel wordt daardoor kleiner.



Tramtracé en bebouwing in relatie tot structuurplan

In het Stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Het gebied biedt straks een betere mix tussen werken, wonen en recreëren. Het nieuwe Stationsgebied en de historische binnenstad zullen weer één levendig geheel gaan vormen.

Website

Op cu2030.nl vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

Infocentrum

Hoe ziet het Stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het infocentrum (Gildenkwartier 193). Daar ziet u de toekomst van het stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Adres Infocentrum

Adres Gildenkwartier 193
(ingang naast Media Markt)

Telefoon 030 – 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

Open maandag – vrijdag van 13.00 – 18.00 uur
zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

cu2030.nl

