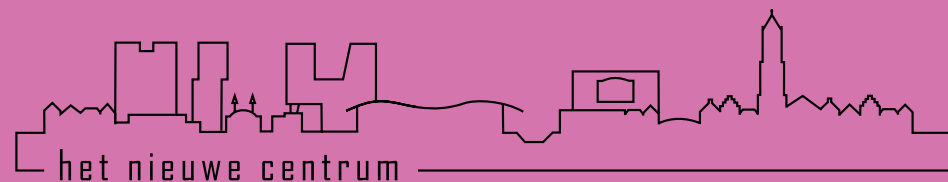
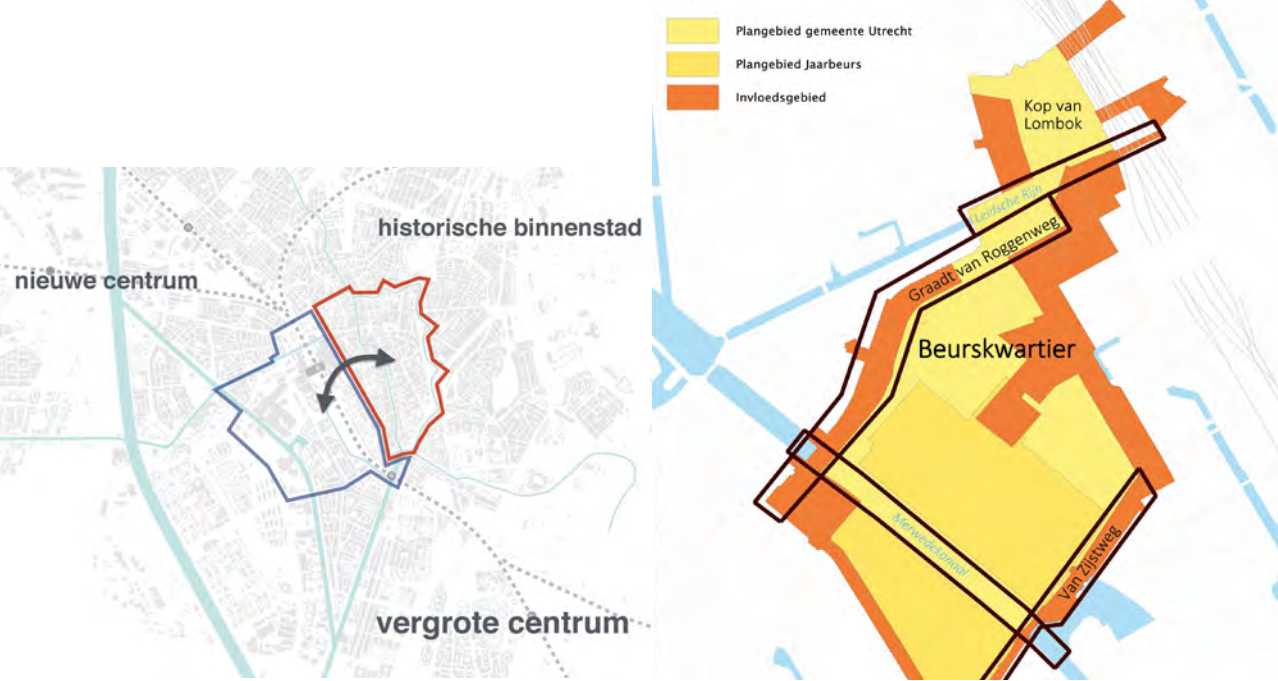




Structuur

➔ **Het Nieuwe Centrum, a Healthy Urban Boost - een kwestie van kiezen...**





Het centrum wordt groter

Plangebied Nieuwe Centrum



Luchtfoto plangebied

De eerste schetsen voor het 'nieuwe centrum' – de westelijke tegenhanger van de historische binnenstad – tonen een levendig gebied, ingebed in de omgeving en aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers. De vraag is welke stedenbouwkundige structuur geschikt is. Hoe sluit het 'nieuwe centrum' aan op de omgeving? Welke routes verbinden het gebied met de stad en het buitengebied? Wat is de dichtheid? Hoeveel woningen, hoeveel kantoren? Hoe is de sfeer van de openbare ruimte?

De stedenbouwkundige structuur is van invloed op de ruimtelijke mogelijkheden per deelgebied. Op de Kop van Lombok gaat het om de transformatie van het Westplein naar een straat met woningbouw aan weerszijden. De Graadt van Roggenweg krijgt een duidelijkere structuur met een nieuwe stadsentree met bebouwingsmogelijkheden. En binnen het Beurskwartier gaat het om de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied van circa 8 hectare.

De Jaarbeurs zelf heeft een masterplan opgesteld naar een groener, duurzamer, en transparanter gebouwcomplex. In dialoog tussen Jaarbeurs en gemeente worden de plannen verder doorgewerkt en optimaal afgestemd zodat een samenhangend stuk stad ontstaat van het Beurskwartier en Jaarbeurs.

1. Verbindingen

Het 'nieuwe centrum' vormt de westelijke contramal van de historische binnenstad: samen vormen zij het vergrote centrum van de stad. Een belangrijk uitgangspunt van het oorspronkelijke masterplan voor het Stationsgebied was de verbetering van voet- en fietsverbindingen in oostwestelijke richting, dwars over het spoor. Deze routes naderen hun de voltooiing – en lopen door naar de wijken aan de randen en naar het buitengebied. Daardoor is het 'nieuwe centrum' straks zowel goed verbonden met de binnenstad als met het buitengebied via heldere routes. Het gebied wordt hiermee logisch ingebed in bestaande en nieuwe netwerken en routes, die waar nodig en mogelijk worden geoptimaliseerd en verbeterd.

Het 'nieuwe centrum' ligt pal naast Utrecht Centraal en is per spoor verbonden met alle grote Nederlandse steden en met omliggende gemeentes. De sneltram zorgt voor een goede verbinding met wijken en buurten – dat wordt nog beter als de Uithoflijn in gebruik wordt genomen. Voor auto's is het nieuwe centrumgebied vanaf de snelwegring op twee manieren bereikbaar: via de Europalaan en via de Laan der Verenigde Naties en de Graadt van Roggenweg. Ter hoogte van het Merwedekanaal krijgen de beide wegen het karakter van een stadsweg met een maximum snelheid van 30 km/u.



Gronee verbindings met het buitengebied



Verbindingen autoverkeer



Haarzuilens



Amelisweerd



Noorderpark



Laaggravense plas



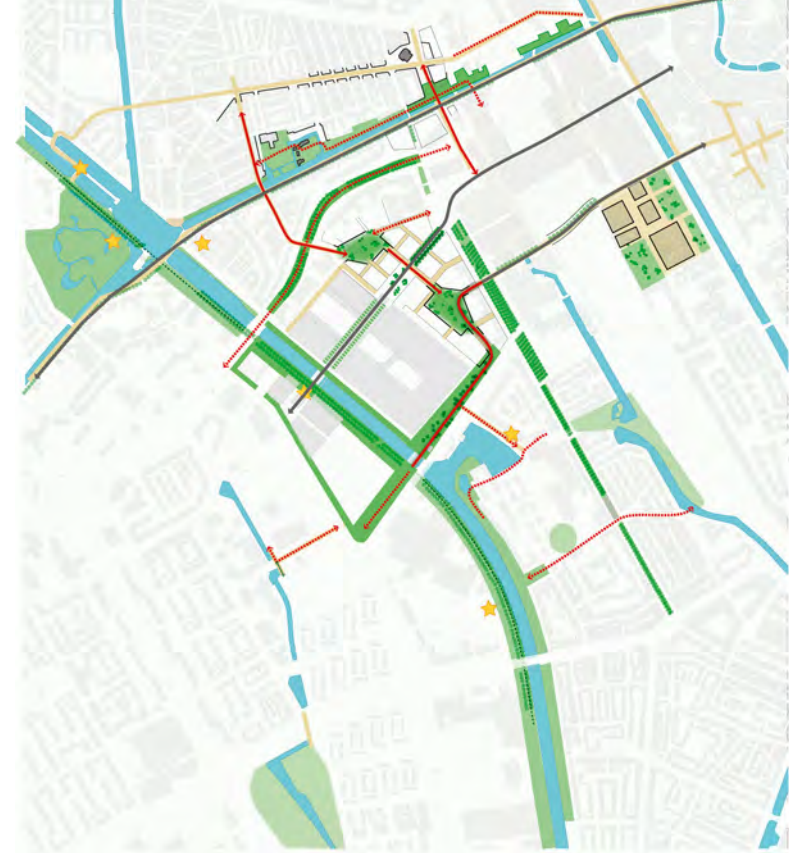
Voet- en fietsverbindingen

De nieuwe en verbeterde langzaamverkeerverbindingen zorgen dat het 'nieuwe centrum' onderdeel wordt van het routenetwerk in oost-west-richting:

- De Leidseveertunnel in het verlengde van de Kanaalstraat verbindt Lombok en het vernieuwde Westplein met het Smakkelaarsveld en de historische binnenstad.
- De 'stadscorridor' – de route langs de Leidse Rijn – verbindt het gebied met Leidse Rijn, de Uithof en het buitengebied.
- De Centrumboulevard is de centrale as die Jaarbeurs, Jaarbeursplein, stationsknoop, Hoog Catharijne en Vredenburg op een aantrekkelijke wijze aaneen rijgt.
- De Moreelsebrug tenslotte is een nieuwe verbinding zuidelijk van het station en verbindt de Mariaplaats en Moreelsepark aan de binnenstadzijde met het Beurskwartier aan de westzijde van het spoor.

Nieuwe en verbeterde routes voor voetgangers en fietsers in noord-zuidrichting zorgen voor prettige verbindingen tussen Lombok, het station, het 'nieuwe centrum' en de Dichterswijk.

- De Croeselaan wordt voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker: geen doorgaand autoverkeer meer, maar een brede groene laan met grandeur die via de Damstraat voor voetgangers en fietsers verbonden is met Lombok.
- Westelijker door het nieuwe Beurskwartier komt een nieuwe groene route die Lombok (Koningsbergenstraat, Jan Pieterszoon Coenstraat) via het Beurskwartier verbindt met de Veilinghaven en de Dichterswijk.



Structuur-netwerk

Op buurniveau wordt ingezet op informele routes en netwerken, zoals ommetjes, hardloopondjes, lunchwandelingen en routes naar winkels in Lombok of de restaurants aan de Veilinghaven.

2. De structuur van de deelgebieden

Voor de deelgebieden – Kop van Lombok, Graadt van Roggenweg, Beurskwartier – zijn nieuwe stedenbouwkundige structuren geschetst. Vanwege de relatie in de verkeersstructuur, hangen de modellen voor de Kop van Lombok en de Stadsentree (het gebied rond het NH Hotel aan de Graadt van Roggenweg) nauw met elkaar samen en worden samen besproken. Het Beurskwartier heeft een eigen opzet, waarin vooral vragen liggen over dichtheid. Voor beide geldt dat er geen sprake is van tabula rasa: bestaande structuren zijn meegenomen, evenals de relatie met de omgeving en eerder ingebrachte ideeën.



Sfeerbeelden Beurskwartier

Beurskwartier

Het Beurskwartier is het gebied tussen de Croeselaan en de vernieuwde Jaarbeurs. Door de grondruil met Jaarbeurs ontstaat ruimte voor nieuwe ontwikkeling aan weerszijden van de Centumboulevard, de voetgangeras tussen Jaarbeurs en station met publieke functies zoals de nieuwe megabioscoop. Het Beurskwartier is een belangrijk sleutelstuk om de omliggende gebieden te verbinden:

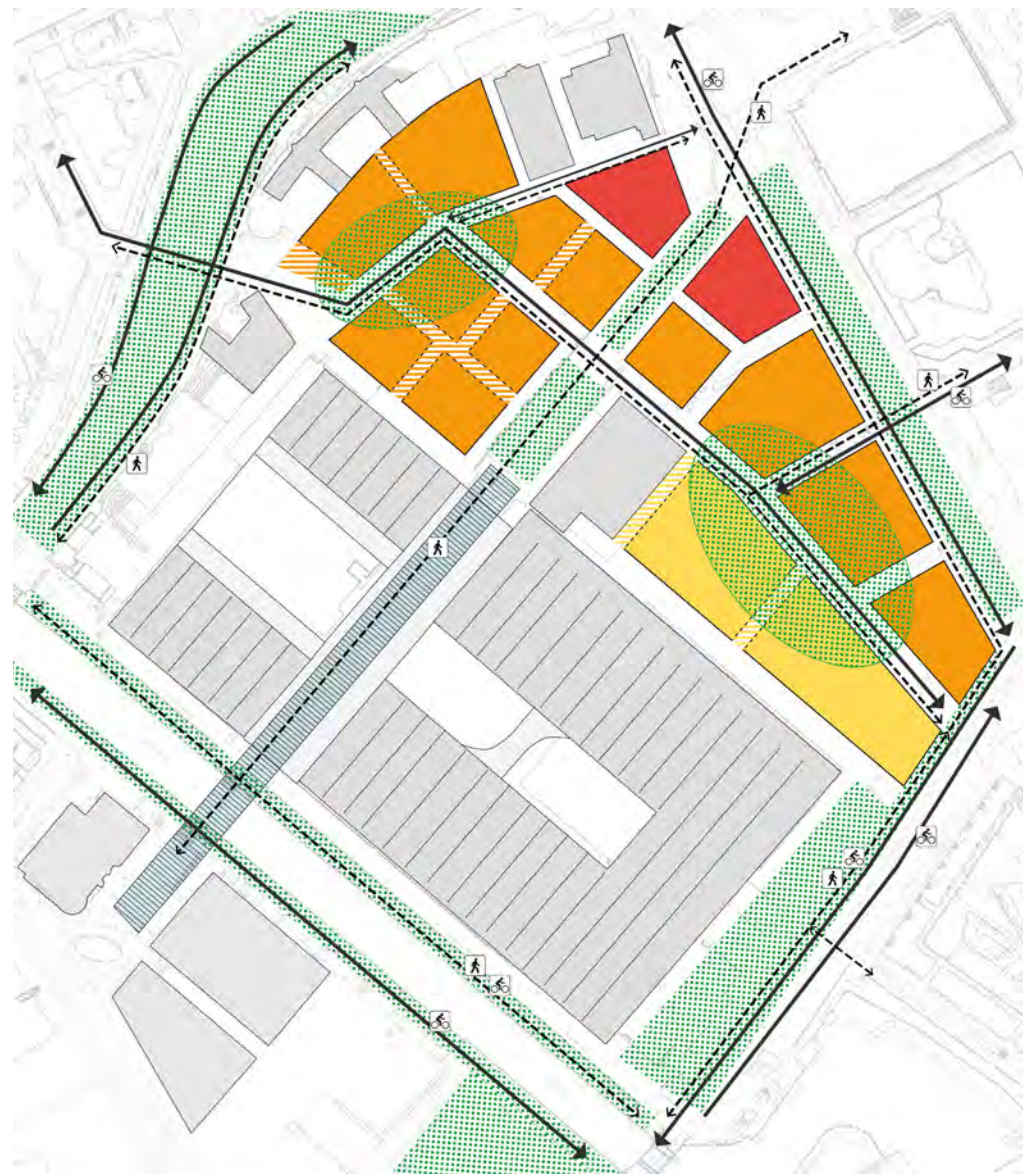
- aan de oostkant het hoogstedelijke gebied rondom het Jaarbeursplein en Stadsplateau met het stadskantoor en station;
- aan de westkant het te vernieuwen Jaarbeurscomplex met de Centumboulevard als hoofdroute;
- aan de zuidzijde het nieuwe woongebied rondom de Veilinghaven, een gebied met een sterke identiteit en woonkwaliteit;
- aan de noordzijde de (afschermende) kantoorbebouwing aan de Graadt van Roggweg met een nieuwe route richting Lombok.

De opgave is een duurzaam, hoogstedelijk en autoluw centrumgebied te ontwikkelen met een mix aan functies. Aandachtspunten zijn de balans tussen grootschaligheid en de menselijke maat (XL en XS) en de zoektocht naar de juiste combinatie van leisure voorzieningen voor een groot publiek en cultureel georiënteerde functies voor een kleiner publiek. In fase 1 van het stationsgebied is al de ontwikkeling langs de Centumboulevard opgenomen van een groot hotel met appartementen en een gemengd complex voor wonen en werken met een publiekstrekker in de plint (cultuur, leisure, entertainment).

Het gebied noordelijk van de Centrumboulevard (huidige Oranjehal en parkeerterrein P1) is interessant voor de ontwikkeling van een vernieuwend woon- en werkgebied: innovatieve kantoorconcepten of flexibele ruimtes waar zowel gewoond als gewerkt kan worden. Voor het gebied ten zuiden van de Centrumboulevard (huidige parkeerterrein P3) lijkt vooral de ontwikkeling van een nieuw woonmilieu kansrijk. De ligging in het verlengde van de nieuwe Moreelsebrug is aantrekkelijk, evenals de nabijheid van de Veilinghaven. De onderzoeksvraag is welke dichtheden en bebouwingsschaal het meest geschikt zijn. En kunnen de bestaande woningen aan de Croeselaan worden ingepast?

Structuur en ontsluiting

Voor het Beurskwartier is een hoofdstructuur opgesteld die het raamwerk vormt voor de ontwikkeling. Deze structuur wordt gevormd door de bestaande en nieuwe routes langs en door het gebied. De randen worden gevormd door de Croeselaan, de Van Zeijstweg, de Graadt van Roggweg, en het vernieuwde Jaarbeurscomplex. Binnen het gebied wordt de hoofdstructuur bepaald door de Centrumboulevard en de nieuwe noord-zuid-verbinding van Lombok naar Veilinghaven. Ook de aansluiting op de nieuwe verbinding van de Moreelsebrug naar de binnenstad is van belang. Naast de hoofdstructuur is een secundaire structuur van straten voorzien, die voor een deel nog flexibel zijn. Het raamwerk legt daarmee vast wat nodig is, en biedt flexibiliteit voor de verdere uitwerking en invulling. Qua bebouwingshoogtes sluit de structuur aan op wat al bepaald is in het Masterplan stationsgebied.



Structuur Beurskwartier. rood-oranje-geel = bouwhoogte XL-L-M , conform Masterplan



Model laag



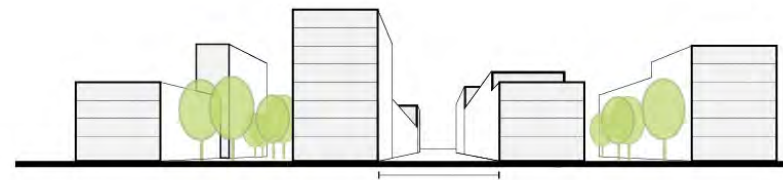
Model laag referenties: Parkhaven Utrecht, Sluseholmen Kopenhagen

Modellen (incl programma)

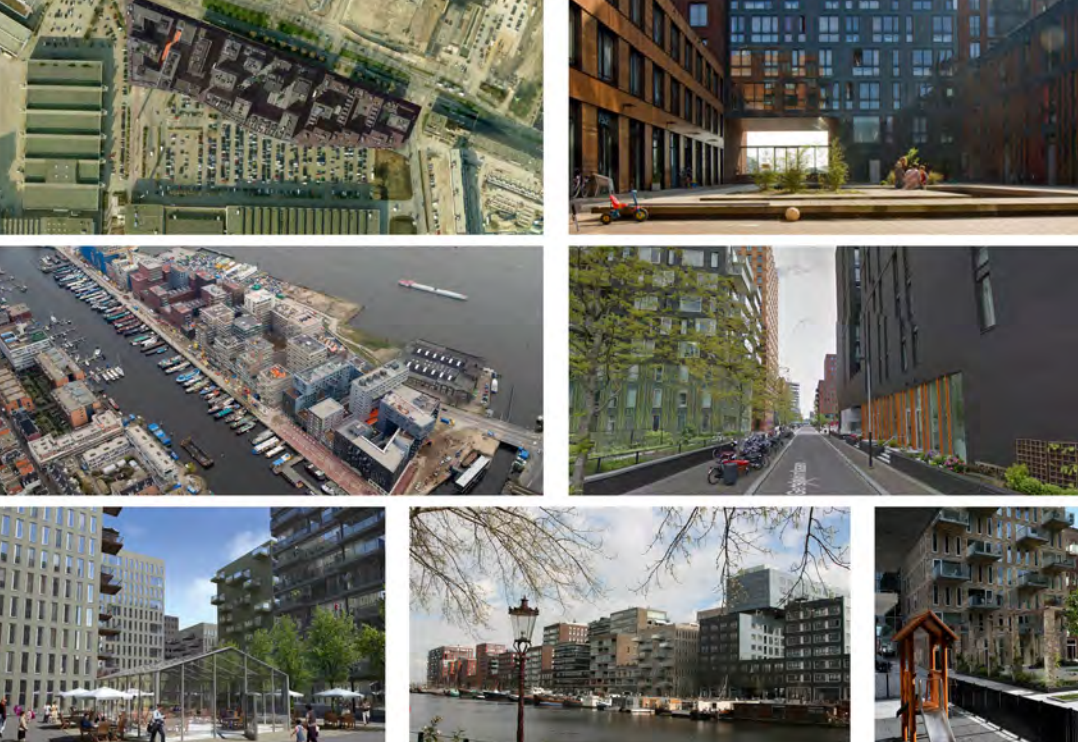
Binnen het raamwerk van de structuur is er flexibiliteit voor verdere invulling in verschillende dichtheden. Ter illustratie zijn drie modellen uitgewerkt.

1. Model Laag is een model in lagere dichtheid dat voortbouwt op de kwaliteiten van Parkhaven, oplopend naar een hogere dichtheid rondom de centruboulevard. In dit model worden gesloten bouwblokken gecreëerd rondom semi-publieke binnenterreinen. De groene kwaliteit bevindt zich dus vooral binnen in de blokken. In dit model kunnen de meeste woningen aan de Croeselaan behouden blijven.

Programma: ca. 750 woningen (P3), 800 woningen en 50.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



Model laag doorsnede



Model medium referenties Westerdokseiland Amsterdam, Paleiskwartier Den Bosch



Model medium



Model medium doorsnede

2. Model Medium is een model met middelhoogbouw dat de overgang vormt tussen het milieu rondom de Veilinghaven naar de hoge dichtheid rondom het station. Verschillende gebouwen vormen samen de bouwblokken, met daarbinnen patio's, groenpockets en terugliggende delen. Een belangrijke rol is voor gestapeld groen: groene dakterrassen en daken, die ook in de derde dimensie het groen voelbaar en beleefbaar maken.

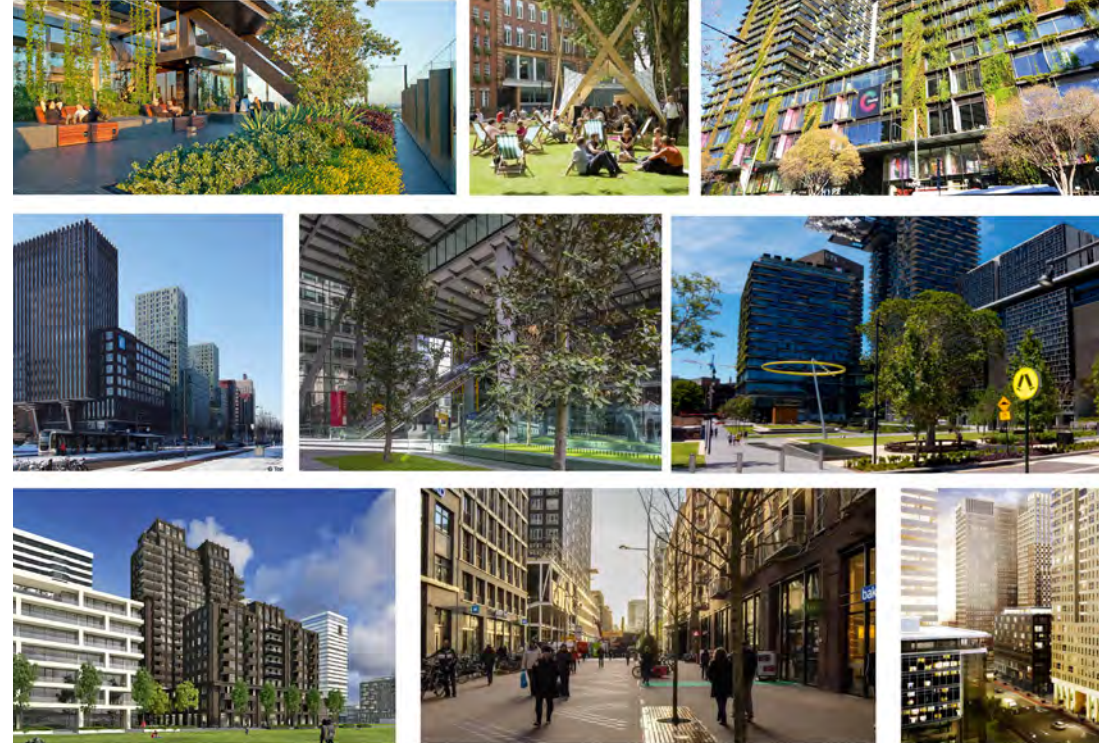
Programma: ca. 1.500 woningen (P3), 1.000 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



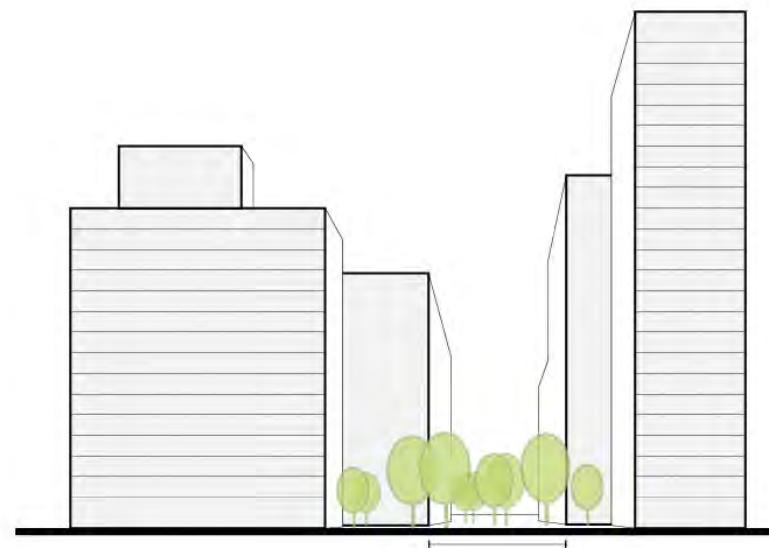
Model hoog

3. Model Hoog, het derde model, gaat uit van hoge dichtheid met hoogbouw rondom een groen tussengebied. Hiermee wordt een nieuw hoogstedelijk gebied aan de stad toegevoegd met ruimte voor een groen en levendig straatleven op de begane grond. De hoge dichtheid zorgt voor extra levendigheid en draagvlak voor voorzieningen in het gebied. Deze dichtheid valt lastiger te combineren met de bestaande laagbouw woningen langs de Croeselaan.

Programma: ca. 2.200 woningen (P3) en 1.200 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1



Model hoog referenties: Zuidas Amsterdam, Wilhelminapier Rotterdam



Model hoog doorsnede

4. Model Combi. Op basis van de voorgaande drie modellen, is een vierde model opgesteld dat elementen uit de drie modellen combineert. Vraagstelling hierbij was in hoeverre behoud van de woningen aan de Croeselaan te combineren lijkt met hoogbouw in het gebied. Dit combinatie model gaat uit van handhaven van het merendeel van de bestaande woningen aan de Croeselaan. Ter plaatse van P3 wordt een gebied ontwikkeld van gesloten bouwblokken met strategisch geplaatst hogere volumes. Het gebied krijgt zowel een groen buitenruimte als groene binnenterreinen. Ter plaatse van P1 wordt het medium-model overgenomen.

Programma: ca. 1.300 woningen (P3) en 1.000 woningen en 100.000 m² bvo overig (P1) *excl ontwikkelingen fase 1

4

Kwestie 4 | Stedelijk, stedelijker, stedelijkst?

Utrecht maakt rond het station een metamorfose door in maat en schaal, met grote gebouwen als het stadskantoor, de OV-terminal, en de Rabobank. Bouwen we door met deze maat en schaal, of is het mogelijk hoogstedelijkheid te realiseren die ook intimiteit heeft op straat. Wat past het meest bij de behoefte en opgave van de stad? Wat past het beste bij Utrecht, het Utrecht van nu en het Utrecht van de toekomst? Wat is de Utrechtse vorm van stedelijkheid?

Sluit het Beurskwartier aan op Parkhaven, met een ontspannen woonmilieu? Of moet dit gebied veel stedelijker worden? En wat betekent de keuze voor het Beurskwartier voor de woningen aan de Croeselaan – moeten die worden behouden of gesloopt? In het geval van behoud: hoe is dan de aantakking van het Beurskwartier met de Moreelsebrug?

Geldt het vraagstuk van mate van stedelijkheid ook voor het gebied rond Kop van Lombok. Zijn hier ook verschillende dichtheden denkbaar? Of moet hier 'zoveel mogelijk aansluiten bij het karakter van Lombok' het uitgangspunt zijn?



Model combi

Programma-tabel totaal fase 2 inclusief Kop van Lombok

wonen	2.030 - 3.590 woningen
wonen of kantoor	400 woningen of 40.000 m ² bvo kantoor
kantoor	50.000 m ² bvo
plint grootschalig	4.000 m ² bvo
plint kleinschalig	2.300 m ² bvo
divers (bv: onderwijs)	20.000 m ² bvo

* excl ontwikkelingen fase 1 (Amrath Hotel en Plot Kop Jaarbeurs)

* De genoemde oppervlakten zijn indicatief, er moet rekening worden gehouden met een marge van 25% omhoog en omlaag.



Referenties Kop van Lombok

Kop van Lombok en Stadsentree (Graadt van Roggenweg)

De Kop van Lombok wordt verder vormgegeven – hier wordt de wijk Lombok afgemaakt. De ‘lege ruimte’ wordt ingevuld en er ontstaat een ‘normaal’ stuk stad. Ondanks de ambitie om het autoverkeer terug te dringen, is op het Westplein ook in de toekomst sprake van relatief drukke, maar goed oversteekbare stadsweg. Er zijn twee, sterk verschillende, modellen (met varianten) opgesteld die de stedenbouwkundige structuur bepalen en daarmee de identiteit van de Kop van Lombok. Zo goed als mogelijk wordt op stedenbouwkundig niveau aansluiting gezocht met de Hagelbuurt, het Smakkelaarsveld en de historische binnenstad. De noord-zuid verbinding met het station, het Beurskwartier en de Dichterswijk wordt verbeterd.

Het programma op de Kop van Lombok is hoofdzakelijk wonen (circa 150 woningen), met in de plint een grand café en andere functies. Dit sluit aan bij het karakter van Lombok en sluit aan bij de bebouwing langs de Leidse Rijn. De plek aan het water is geschikt als plein in de zon, in combinatie met de groene route langs het water.

De Graadt van Roggenweg krijgt een veel groenere inrichting – minder auto's betekent minder asfalt. Ook hier zijn twee modellen opgesteld voor een nieuwe inrichting van de straat die elk verschillen in hun ruimtelijke en verkeerskundige opzet. De tramlijn blijft in beide modellen op dezelfde plek liggen, maar de ligging van de weg (symmetrisch of a-symmetrisch in het profiel) en de wijze waarop parkeren wordt gesignaleerd en de aanliggende gebouwen worden ontsloten (al dan niet via een ventweg of parallelstraat) verschilt. Deze profielen zijn uitgewerkt in het document Mobiliteit.

Door nieuwe bebouwing rondom het bestaande NH Hotel – tussen de kruising met de Croeselaan en de Van Sijpesteijnkade – krijgt de Graadt van Roggenweg hier een eigen karakter als stadsentree. In het ontwikkelgebied tussen de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg is ruimte voor 150 tot 200 woningen. In de plint komen functies die passen bij een stadsentree en stationsomgeving.



Huidige situatie



Model 1a - Stadsstraat voorlangs NH Hotel



Model 1b - Stadsstraat achterlangs NH Hotel

Twee modellen, 4 varianten

Twee verschillende principes, -die van de stadsstraat en die van het gescheiden systeem-, zijn denkbaar om de opgave van het Westplein ruimtelijk en verkeerskundig op te lossen. De oplossingen verschillen fundamenteel van elkaar. De eerste oplossing, -de stadsstraat-, kent daarbij een aantal varianten.

Model 1 – Stadsstraat

De weg wordt omgevormd tot een gewone stadsstraat met fiets- en voetpaden aan weerszijden en met al dan niet een groene middenberm. Aan beide zijden van de stadsstraat komt bebouwing met waar mogelijk functies in de plinten. Ter hoogte van de Graadt van Roggenweg ligt de tram in middenligging. De weg gaat laag over de Leidse Rijn, met net voldoende ruimte voor de passage van een rondvaartboot. (Het doorgaande fietspad langs de Leidse Rijn kruist ofwel gelijkvloers ofwel ongelijkvloers.)

Variant 1a– Stadsstraat voorlangs NH Hotel

De omgeving van het NH Hotel, en het NH Hotel, blijft onveranderd, dus inclusief de huidige wegligging die schuin de Leidse Rijn kruist.

Variant 1b– Stadsstraat achterlangs NH hotel

In deze variant gaat de weg achterlangs het NH Hotel. Dit resulteert in een verkaveling, waarin de stadsstraat de Leidse Rijn haaks in plaats van schuin kruist. De route langs de Leidse Rijn wordt aantrekkelijk voor woningbouw en het hotel krijgt een oriëntatie op het water. Doordat in deze variant de straat tussen het NH Hotel en de tramhalte wordt ingepast, zal het lage deel van het hotel moeten verdwijnen.



Model 1c - Stadsstraat zonder NH Hotel

Variant 1c– Stadsstraat zonder NH hotel

De stadsstraat over de Graadt van Roggenweg wordt geheel recht door getrokken tot het Sijpesteijngebouw en eindigt in een brede, groene, organiserende ruimte (tbv tramhalte, P&R en Taxi). De stadsstraat gaat vervolgens met een haakse bocht over de Leidse Rijn.

Om deze variant te kunnen realiseren dient ook het hoge deel van het NH te worden gesloopt.



Model 2 - Gescheiden verkeer

Model 2 – Gescheiden verkeer

Het verkeer richting de binnenstad wordt in dit model gescheiden van het verkeer naar Lombok. Er ontstaan zo twee verkeerssystemen. Eén doorgaand systeem voor al het parkeren (langs Graadt van Roggenweg en aan de Catharijnesingel), en één lokaal systeem voor wijkontsluiting. Een deel van het autoverkeer wordt 'achterlangs' geleid, hoog over, parallel aan het nieuwe HOV viaduct.

Het Lombokplein krijgt zo minder verkeer, maar de Hagelbuurt en de Sijpesteijnkade komen daarentegen geïsoleerder te liggen. In dit model wordt het lage deel van het NH hotel en het Sijpesteijngebouw gesloopt.

5

Kwestie 5 | Oplossing Lombok/Westplein: Geïntegreerde stadsstraat of gescheiden verkeerssysteem?

Iedereen is het erover eens: het Westplein en de Graadt van Roggenweg zijn over gedimensioneerd. Het is hoog tijd dat het gebied rond de Kop van Lombok een leefbaar en prettig stukje stad wordt, maar wél zo dat de historische binnenstad goed bereikbaar blijft. De vraag is op welke wijze dit het beste vorm kan krijgen. Welke oplossing biedt de beste condities voor de ontwikkeling van een goed en aantrekkelijk stukje stad, waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers. Waar het fijn is om te zijn. Waar het veilig is, en groen. En waar ook de auto voldoende door kan.

Kiezen we voor het principe van een goede, 'normale' stadsstraat met voet- en fietspaden, al dan niet met een groene middenberm en aan weerszijden gebouwen met voordeuren? Of kiezen we voor een meer gescheiden verkeerssysteem waar het doorgaand verkeer een eigen route krijgt, en Lombok een eigen ontsluiting krijgt? Aan alle modellen zitten voor- en nadelen. En wat is binnen de verschillende modellen de beste plek voor het zo lang gekoesterde 'Lombokplein'? Is uitbreiding of betere invulling van het Moskeeplein niet al het gewenste plein, of is het interessanter om een tweede, meer intieme, plek toe te voegen? Misschien wel aan het water? Wat past Lombok?



Infocentrum

Adres Stadspaleau 1 (bovenaan de trappen van het Jaarbeursplein)

Telefoon 030 - 286 96 50

E-mail stationsgebied@utrecht.nl

cu2030.nl

