

Ector Hoogstad Architecten

BUR
SANT
EN
CO

Stedenbouwkundig Plan Beeldkwaliteitsplan

Stationsplein Oost en omgeving Utrecht

september 2012





Inhoudsopgave

Inleiding	5
Nieuw concept openbare ruimte: Stationsallee	15
Hoog Catharijne	43
Nieuwbouw aan weerszijden van de OVT	52
Colofon	79



Inleiding

Plangebied

Het huidige Stationsplein en omgeving wordt getransformeerd van een onaangenaam gebied omzoomd door achterkanten tot een hoogwaardige publieke ruimte en de entree naar de binnenstad van Utrecht. In eerdere beleidsstukken wordt het gebied geduid als de Nieuwe Stationsstraat. Wij vatten de gehele Stationsstraat echter op als een lommerrijke Stationsallee. De scope van het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan wordt begrensd door de Catharijnesingel aan de oostzijde, de OVT aan de westzijde, het Smakkelaarsveld aan de noordzijde, en het Moreelsepark aan de zuidzijde. Het plangebied is onderdeel van de verbetering van het totale stationsgebied vastgelegd in het Masterplan Stationsgebied Utrecht (augustus 2003).

Het plangebied is sinds jaar en dag het voorgebied van het Utrechtse station en onderdeel van de routes tussen station en de historische binnenstad. De huidige buitenruimte is na de bouw van Hoog Catharijne in de jaren '70 louter nog functioneel ingericht, ongedefinieerd en heeft een gebrek aan verblijfskwaliteit en menselijke maat. Omliggende gebouwen zijn volledig naar binnen gericht en de begane grond wordt voornamelijk gebruikt voor parkeren en opslag. Een oneindige brei aan fietsen bepaalt het straatbeeld. Zelfs de entree naar het station is niet eenvoudig vindbaar.

Doel

Rondom het Stationsplein Oost zijn diverse ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen verschillen van elkaar in fase, functie en ontwikkelaar. Het is dan ook van belang om samenhang tussen deze ontwikkelingen en de nieuwe openbare ruimte te creëren. Het Stedenbouwkundig Plan en het Beeldkwaliteitsplan hebben dan ook als doel om de samenhang van de diverse ontwikkelingen vast te leggen en ze in context te plaatsen. Daarnaast gelden het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan als kader voor de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied Stationsallee. Ze dienen als leidraad en inspiratie voor de architectonische uitwerking van de deelplannen en als instrument bij ontwerptoetsing in het supervisieoverleg en voor de welstand.

Het Stedenbouwkundig Plan geeft met name de ruimtelijke kaders voor de ontwikkelingen, die garanties bieden voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Voor het Noord- en Zuidgebouw is hierin zoveel mogelijk flexibiliteit opgenomen. Het Beeldkwaliteitsplan legt ontwerp-kaders van de diverse ontwikkelingen vast, zodat de ontwerpen van de buitenruimte en de architectuur van de te realiseren gebouwen goed op elkaar kunnen worden afgestemd, en daarmee uiteindelijk een samenhangend geheel vormen dat past in Utrecht. Het Stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan zijn in dit document samengevoegd tot één geheel. Functionele kaders zijn grotendeels vastgelegd in het bestuurlijk goedgekeurde VO Stationsplein Oost en omgeving, onderdelen hiervan worden nog bestudeerd in het DO SPO, integraal met omliggende projecten, binnen de kaders van het voorliggende document.

Plankaders

Als basis voor de planvorming zijn een aantal documenten leidend: Het Masterplan en het bijbehorende Structuurplan, het Referentiekader Openbare Ruimte Stationsgebied en de Randvoorwaardenkaart uit IPvE/ FO Stationsplein Oost.

In het Masterplan Stationsgebied Utrecht worden de ambities omschreven voor het Stationsgebied. De kernwoorden die hierbij gebruikt worden zijn verbinden, herstellen en betekenis geven. Dit betekent:

1. Het versterken van de bereikbaarheid; enerzijds van het station en alle andere functies aan het huidige Stationsplein, en anderzijds het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad over straatniveau.

2. Het creëren van samenhang tussen verschillende gebieden en het betekenis geven aan verschillende gebieden en het versterken van identiteit en karakter.

3. Het herstellen van oude structuren (zoals de Leidsche Rijn) om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren en daarmee de sociale veiligheid te verhogen en de menselijke schaal terug te brengen. Door het Structuurplan zijn de bouwkaders uit het Masterplan juridisch vastgelegd.

Het Referentiekader Openbare Ruimte is de vertaling van het Masterplan in ontwerprandvoorwaarden voor de buitenruimte. In dit stuk wordt het huidige Stationsplein De Nieuwe Stationsstraat genoemd. Deze wordt hierin gezien als een bijzondere lijn, die mag afwijken van de standaard

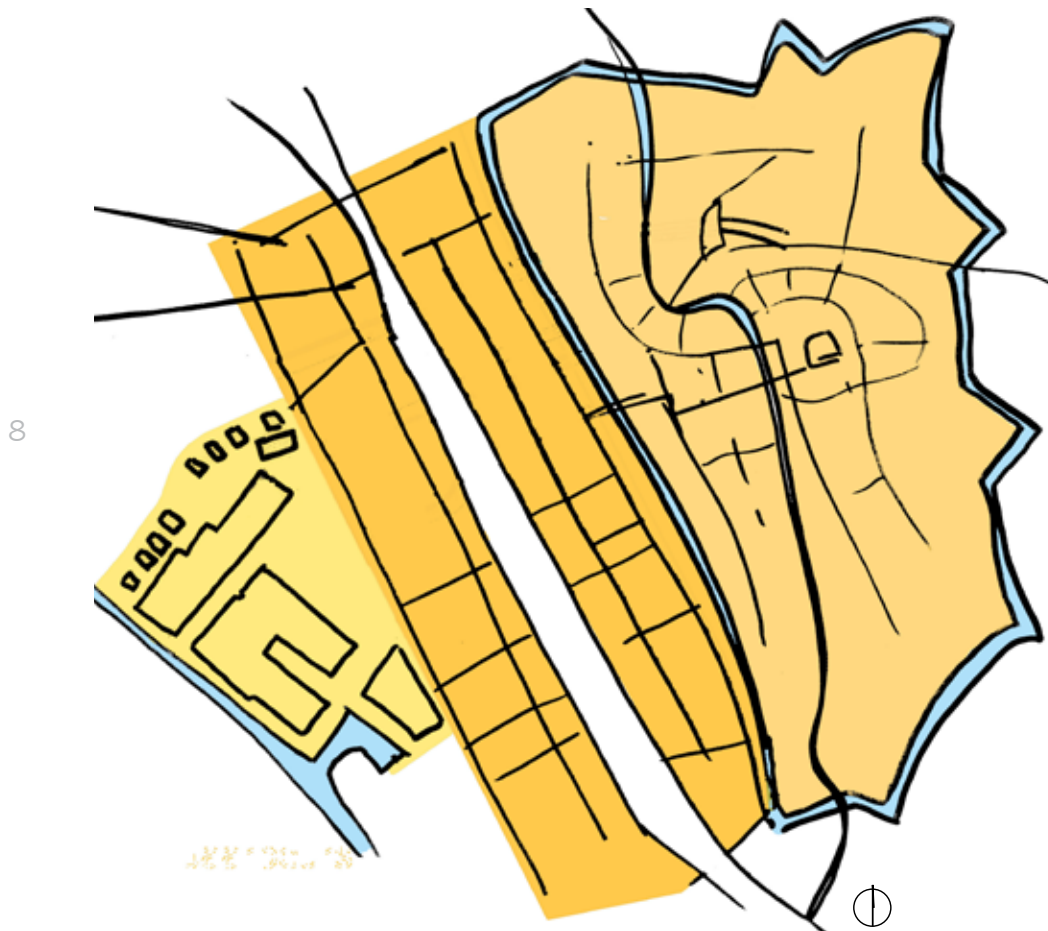
inrichting van de kern van het Stationsgebied. Waarbij er vanuit gegaan werd dat dit ook daadwerkelijk een straat zou worden. Door de planning van de fietsenkelder onder het verhoogde Stationsplein ontstond echter een potentiële tweedeling in de straat. In plaats van een Stationsstraat Noord en een Stationsstraat Zuid aan weerszijden van een verhoogd plein, wordt de openbare ruimte in het voorliggende Stedenbouwkundig plan en Beeldkwaliteitplan opgevat als een eenduidig geheel: een Stationsallee opgespannen tussen Leidsche Rijn en Moreelse park, met een verbijzondering ter plaatse van OV-Terminal en de entree van Nieuw Hoog Catharijne in de vorm van een verhoogd publiek niveau. Met het concept Stationsallee worden noordelijke stationsstraat en zuidelijke stationsstraat weer een eenheid met het stationsplein Oost. Het ontwerp concentreert zich daarom op het herstellen van de continuïteit van de publieke ruimte in de Noord-Zuid richting en zo is het ook uitgewerkt in het VO stationsallee.



Stationsgebied Utrecht

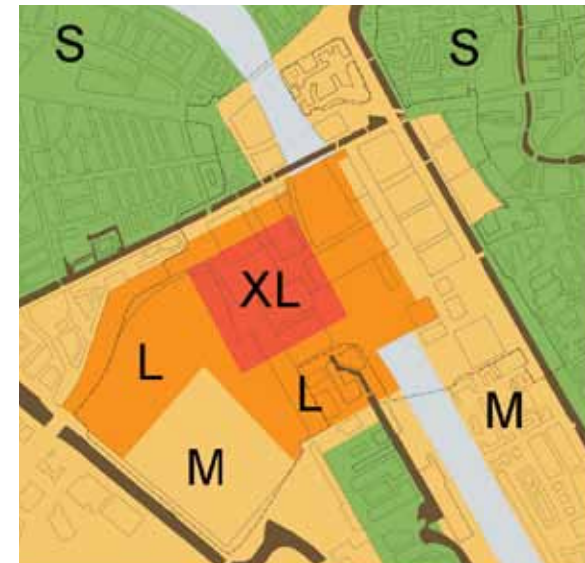


Eén centrum, drie gezichten



Jaarbeursterrein : Stationsgebied : Binnenstad

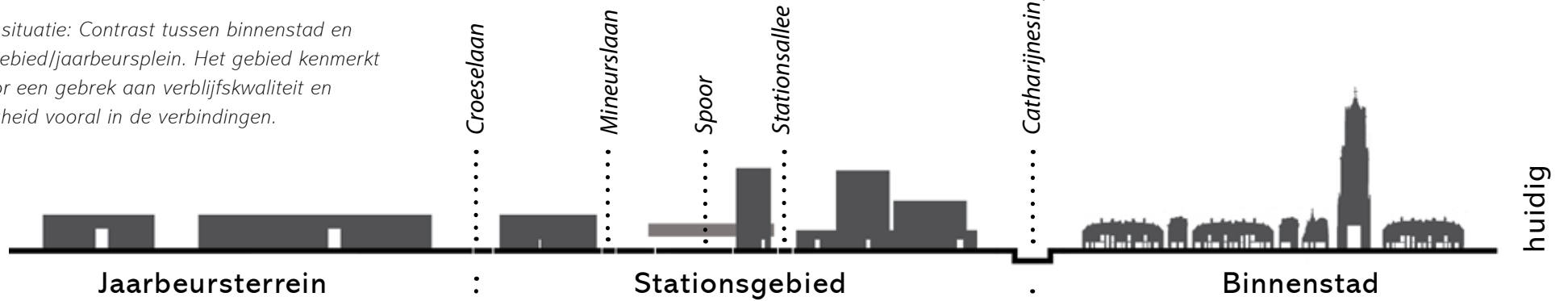
Binnen het stedelijke centrum van Utrecht worden in het masterplan drie gebieden onderscheiden: de kleinschalige en organische binnenstad, het orthogonale en grootstedelijk opgezette stationsgebied en het grootschalige Jaarbeursmilieu. Het doel is integratie en synergie te ontwikkelen tussen de verschillende gebieden en tegelijk het karakter te versterken. De samenhang zit in de uitstraling van de openbare ruimte en het geleidelijk verloop in bebouwingshoogtes vanaf een lage binnenstad naar het hoogbouwmilieu bij de Jaarbeurs (S-M-L-XL).



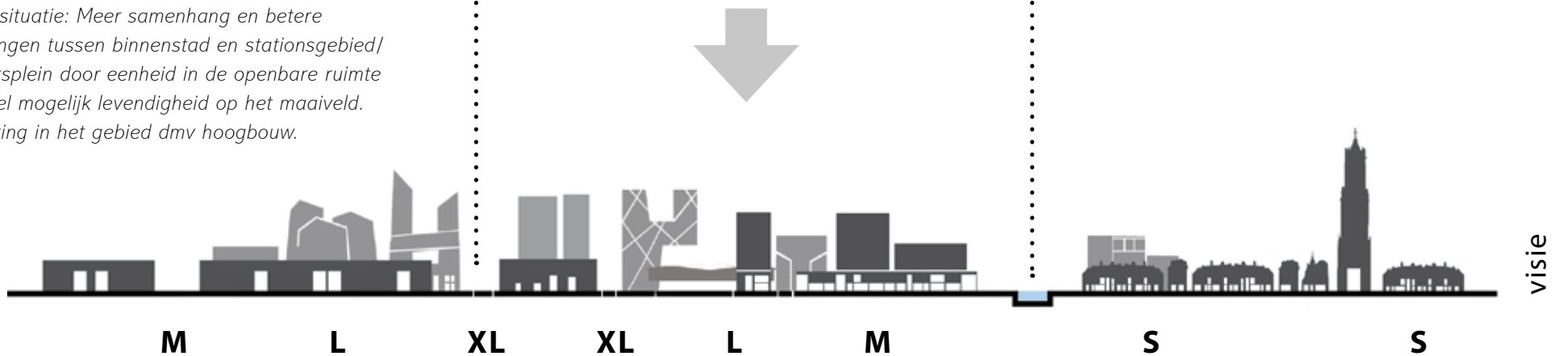
Bouwhoogtekaart Structuurplan (S=binnenstad, M= tot 25m hoogte, L = 45m, XL = 90m)



Huidige situatie: Contrast tussen binnenstad en stationgebied/jaarbeursplein. Het gebied kenmerkt zich door een gebrek aan verblijfskwaliteit en levendigheid vooral in de verbindingen.

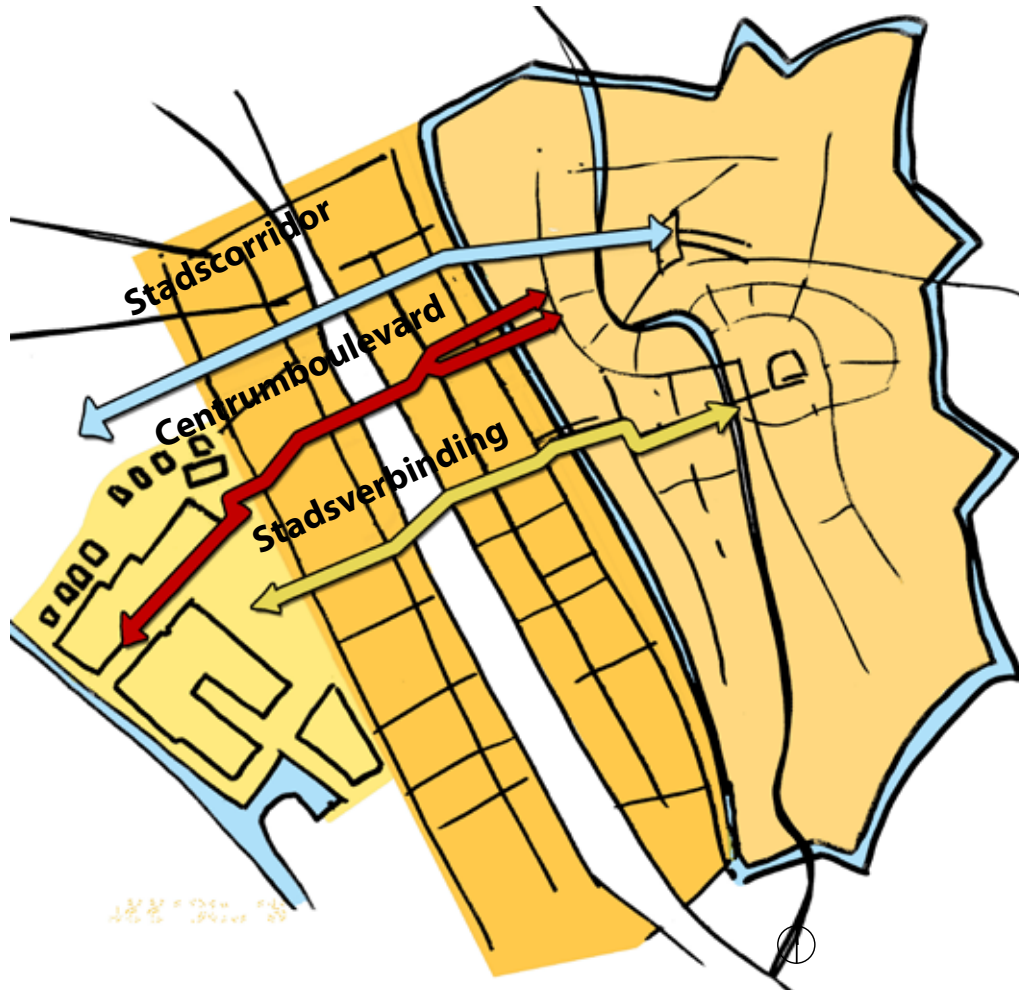


Nieuwe situatie: Meer samenhang en betere verbindingen tussen binnenstad en stationsgebied/jaarbeursplein door eenheid in de openbare ruimte en zoveel mogelijk levendigheid op het maaiveld. Verdichting in het gebied dmv hoogbouw.



Verbindingen

10



Jaarbeursterrein



Stationsgebied



Binnenstad

In ons plangebied zijn drie belangrijke 'lange lijnen' te onderscheiden die een verbinding tussen oost en west over het spoor creëren. Een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte waarbij de betekenis en eigenheid van elke lijn versterkt wordt, zorgt voor een helder en goed openbaar netwerk.

1. Centruboulevard

De Centruboulevard is een ruime promenade over het spoor die gebouwen met bijzondere functies aaneenschakelt. De diverse bestemmingen op de route worden herkenbaar gemaakt met sterke eigen identiteiten. De OVT bijvoorbeeld wordt weer herkenbaar als stationsgebouw. De bestemmingen krijgen goede interacties met de openbare ruimte en heldere onderlinge verbindingen. Het programma is passend bij het grootstedelijke karakter en kenmerkt zich door een mix van functies. De gebouwen hebben een goede relatie met de openbare ruimte en hebben ongeacht de grootte een verbinding op het maaiveld. Het is een levendig, sociaal veilig gebied met dag en nacht bedrijvigheid. (bron: Masterplan Stationsgebied Utrecht)

2. Stadscorridor

De Stadscorridor is de belangrijkste stedelijke oost-west verbinding voor fietsers en voetgangers. De spoorzone rond het Centraal Station, de doorgaande wegen in het gebied en de grootschalige complexen van de Jaarbeurs

en Hoog Catharijne vormen een barrière. De fysieke verbetering en aanleg van doorgaande routes voor fiets en voetgangers langs een Leidsche Vaart die tot in het centrum is doorgetrokken, als wel de begeleiding van die routes met stedelijke functies en woningen is in het Masterplan samengevat in het begrip 'Stadscorridor'. De dominante functies van de Stadscorridor zijn wonen, winkelen en cultuur. Zo wordt een stadse, eenduidige route gecreëerd gericht op de inwoners van Utrecht. Het begeleiden van de route met nieuwe functies zorgt bovendien voor een grotere sociale veiligheid (bron: Masterplan Stationsgebied Utrecht).

3. Stadsverbinding (toevoeging aan het Masterplan)

De Rabobrug realiseert een extra stedelijke verbinding tussen de binnenstad (de Dom) en de westkant van de stad. Naast een goede voetgangersverbinding vormt de brug vooral een belangrijke schakel in het netwerk van hoofdfietsroutes en levert een bijdrage aan het slechten van de barrière die het spoor vormt.



1. Centrumboulevard

- stadspromenade
- grootstedelijk karakter
- wonen, werken, winkels, amusement, vervoer

2. Stadscorridor

- historisch herstel Leidsche Rijn
- fiets, voetgangersverbinding
- culturele en publieksvoorzieningen

3. Stadsverbinding

- functionele verbinding stadsdelen
- fiets, voetgangersverbinding

Ontwikkelingen

Huidige ontwikkelingen

Naast de eerder genoemde beleidsdocumenten zijn er een aantal plannen in ontwikkeling die een directe relatie hebben met de Stationsallee. Enkele van deze plannen worden al ontwikkeld terwijl andere zich in de verkennende fase bevinden. De OV-Terminal wordt op dit moment gerealiseerd en deze wordt daarom in dit document als vaststaand gegeven beschouwd.

Er ligt een definitief ontwerp voor de HOV-baan en een voorlopig ontwerp voor het HOV-station, de Rabobrug, en de Bibliotheek. De Bibliotheek op het Smakkelaarsveld maakt geen onderdeel uit van ons plangebied. De profilering van de Leidsche Rijnkade binnen het plangebied houdt echter rekening met de planontwikkeling aan de overzijde van het kanaal.

De HOV-baan, het HOV station en de Rabobrug hebben wel grote invloed in ons plangebied. Ze bepalen grotendeels de randvoorwaarden voor Noordblok en Zuidblok. De voorliggende ontwerpen worden hierin als uitgangspunt genomen, hier en daar worden suggesties gedaan die de randvoorwaarden voor de nieuwe ontwikkelingen gunstig zouden beïnvloeden.

Er wordt gewerkt aan een voorlopig ontwerp voor de plinten rond het bestaande gebouw van Nieuw Hoog Catharijne en het nieuwe entreegebouw van NHC. De ontwerpen hiervoor zijn in lijn met het voorliggende SP/BKP of worden hier nog mee in lijn gebracht. Binnenkort zal ook een start gemaakt worden met het ontwerp voor het paviljoen. Ook hiervoor biedt het SP/BKP randvoorwaarden.

Er is een bestuurlijk goedgekeurd voorlopig ontwerp Stationsplein Oost en omgeving met een fietsparkeergarage onder het plein. Het SP/BKP gaat niet in detail in op de verschillende onderdelen van dit plan, maar richt zich vooral op uitgangspunten en de samenhang met omliggende projecten. Het ontwerp Stationsplein Oost en omgeving wordt momenteel uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. In dit DO Stationsplein Oost en omgeving zullen ook de functionele onderdelen waarvoor in dit document de kaders worden gesteld tot in detail worden uitgewerkt.

Er vinden verkenningen plaats op de ontwikkelingen voor het Noordblok en het Zuidblok. Dit gebeurt grotendeels op basis van het voorliggende SP/BKP, dat hiervoor randvoorwaarden stelt.

Het structuurplan biedt nog mogelijkheden voor de overbouwing van de buurtsporen tot aan de van Seijpestijnkade in een latere fase. Ook met deze toekomstige ontwikkelingsmogelijkheid houdt dit stedenbouwkundig plan rekening.



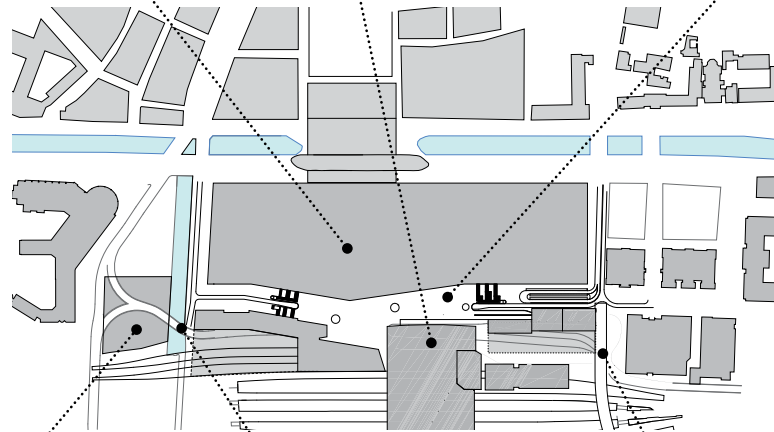
Nieuw Hoog Catharijne



OV-Terminal



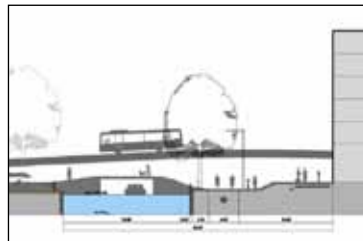
VO Stationsplein Oost



Bibliotheek



HOV - baan



Rabobrug





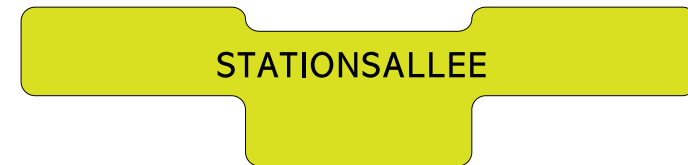
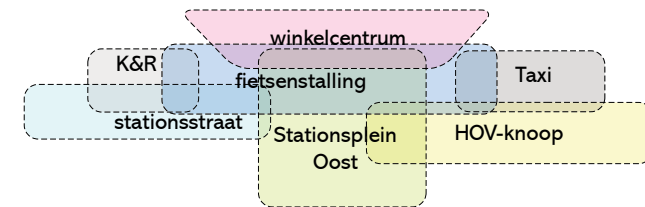
impressie zuidelijke stationsallee

Nieuw concept openbare ruimte: Stationsallee

In het Referentiekader Openbare Ruimte wordt de nieuwe stationsstraat aangeduid als “een unieke, bijzondere lijn” en in het Masterplan als “groene as in het hart van het oostelijke deel van het stationsgebied”. Het Stationsplein Oost overbrugt deze straat op het niveau van de OVT. In het VO Stationsplein Oost en omgeving wordt in plaats hiervan het concept Stationsallee geïntroduceerd dat een hybride zal vormen tussen straat en plein in een samenhangend geheel met zijn omgeving.

De Stationsallee wordt de hoofdentree van de stad Utrecht. Het gebied wordt getransformeerd naar een prettig, levendig en typisch Utrechts voetgangermilieu met een grandeur die past bij deze nieuwe rol. De stationsallee rijgt in noord-zuid richting de stadscorridor, centruboulevard en stadsverbinding aaneen. Het is de manier voor een groot aantal fietsers en voetgangers om het station te bereiken, maar biedt ook ruimte aan taxi's en het brengen en halen met de auto. Het verknoopt op een geleidelijke manier het Utrechtse maaiveld met het verhoogde stationsniveau zodat de continuïteit van het openbaar gebied wordt verduidelijkt. Dit wordt ondersteund door, zoveel mogelijk, continuïteit in gevels en de rooilijnen te brengen. De gebouwen rondom voegen zich naar de schaal die ligt tussen de binnenstad (S) en het westelijke stationsgebied (XL). Medium (25m met accenten tot 45m) is leidend voor de aanpalende bebouwing langs de stationsallee. Enkel op de hoek van stationsallee met het Smakkelaarsveld is volgens het masterplan het regime Large van kracht.

Opzet volgens functioneel ontwerp Stationsplein Oost 2010



Concept Stationsallee VO SPO 2012

Uitgangspunten

De volgende drie uitgangspunten vertalen de randvoorwaarden uit het masterplan en referentiekader openbare ruimte naar de betekenis en gebruik van het plangebied:

1. Kwalitatief hoogwaardig entreegebied voor het station

De opgave voor het entreegebied bij het station is tweeledig: enerzijds moet iedereen die lopend of fietsend vanuit de binnenstad komt op een natuurlijke wijze naar het station worden geleid en bezoekers moeten vanuit het station op een makkelijke manier de binnenstad kunnen vinden. Anderzijds moet het entreegebied zowel ruimtelijk als programmatisch een allure en levendigheid hebben die past bij het grootste passagiersknooppunt van Nederland.

Dit ligt voor een deel in de iconowaarde van het stationsgebouw en het reusachtige dak dat het verhoogde maaiveld overkapt. Voor een deel ook in de ruimtelijke definitie van de straatruimte die ontstaat door de bouw van noordblok en zuidblok in combinatie met plint en voorzetgebouw van Hoog Catharijne. Daarnaast ook in de kwaliteit en programmering van de nieuwe bebouwing. Voor een logische verknoping van het stationsgebied met zijn omgeving is het van belang om te zorgen voor een samenhang in de buitenruimte door het gebruik van een basismateriaal. Er wordt gewerkt aan heldere profilering en definiëring van de straten, continuïteit in materiaal, zichtbaarheid van de belangrijke stedelijke oriëntatiepunten en goede aansluitingen tussen de verschillende doorgaande lijnen.

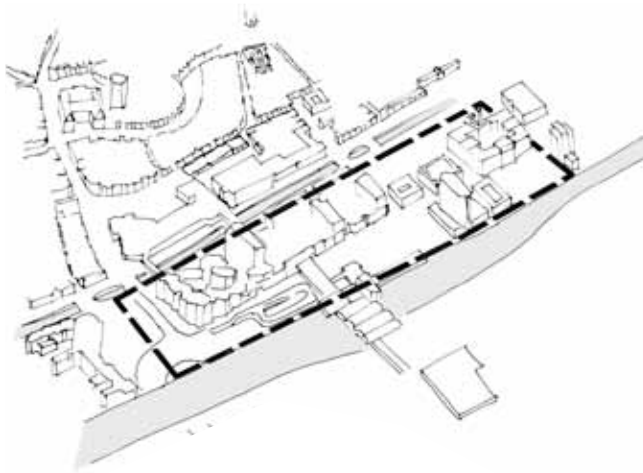
2. Levendige straat:

De opgave is om de levendigheid te vergroten in het plangebied. Middels programma en inrichting worden de routes tussen de binnenstad en het stationsgebied geactiveerd en de kwaliteit verbeterd. Elke verbinding heeft zijn eigen kwaliteit die versterkt kan worden door een thematische

programmering per lijn (cultuur voor de stadscorridor, leisure en retail voor de centrumboulevard en horeca en diensten voor de stadsverbinding). Daarbij is het belangrijk om de verblijfskwaliteit te verbeteren en de activiteit (24u) in het gebied te stimuleren door een gevarieerd en stedelijk programma te introduceren. Het programma is zichtbaar, er wordt gestreefd naar actieve doorlopende plinten met uitnodigend programma en entrees aan de straatzijde. Belangrijk voor de Stationsallee is een royale maat (28m aan de noordzijde en ca 32m aan de zuidzijde) en het ontbreken van doorgaande verkeersstructuur waardoor het een hybride wordt tussen plein en straat.

3. Grootstedelijke kwaliteit:

Het entreegebied van Utrecht Centraal verdient een ruim opgezette grootstedelijke kwaliteit. De gebouwen dragen hier in grote mate aan bij. De actieve doorlopende plinten zorgen voor activiteit in het stationsgebied en een aansluiting bij de menselijke maat. Bovendien zorgen zij ervoor dat de gebouwen op een eenduidige manier op de grond landen. Het stationsgebied heeft zijn eigen kenmerkende korrel, maatvoering en hoogteaccenten. Deze schaal die onder meer in Hoog Catharijne wordt gevonden valt in het masterplan onder bouwhoogte 'Medium', van 25 m als gemiddelde bouwhoogte met accenten tot maximaal 45 m. De zone boven de buurtsporen ligt in 'Large' waar tot maximaal 80m hoogte gebouwd kan worden. Hoogteaccenten vormen een strategisch oriëntatiepunt langs de hoofdroutes. Het station en het voorzetgebouw op het verhoogde maaiveld en de bibliotheek en het prairail-hoofdkantoor aan de oostelijke en westelijke zijde markeren de verschillende verbindingen naar de binnenstad. De overige bebouwing krijgt een geleding die zorgt dat deze ondergeschikt blijft aan deze vier stedelijke bakens.



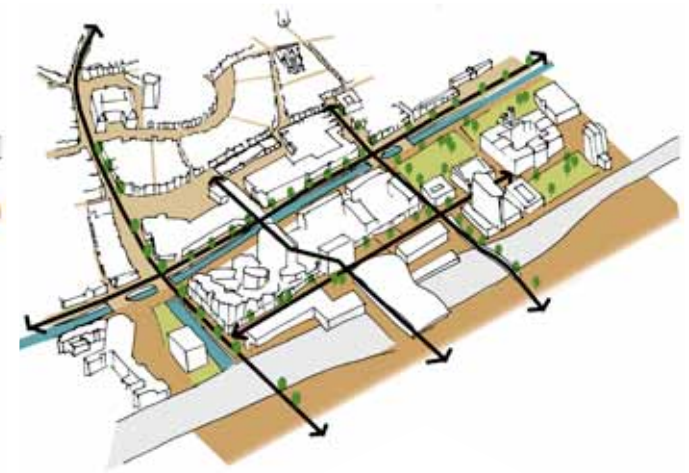
huidig plangebied en omgeving

- ongedefinieerd
- schaalloos
- 'kaal'
- 'functieloos'



samenhang en continuïteit

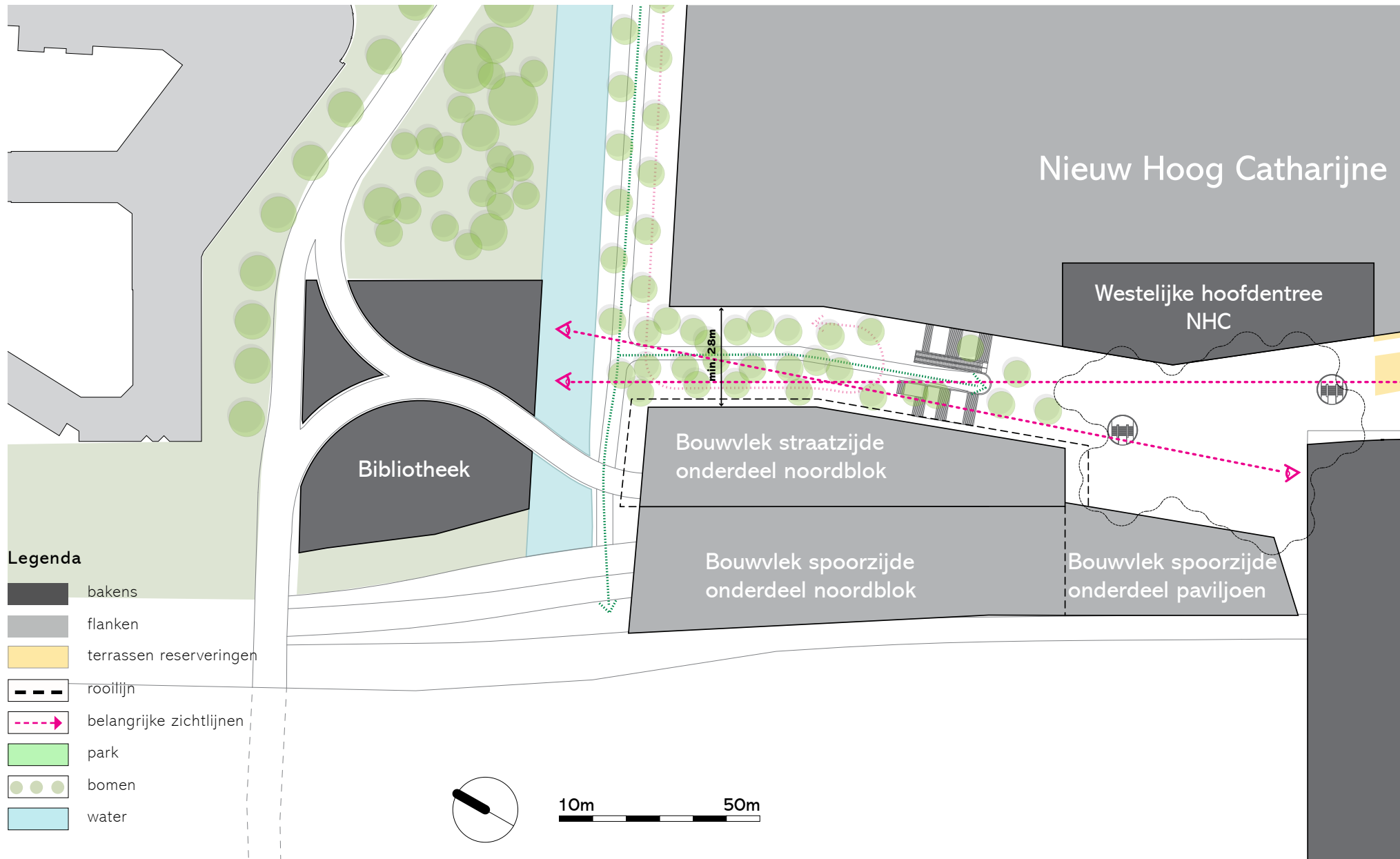
- hoogwaardige entree van en naar het station
- levendige straat
- grootstedelijke kwaliteit

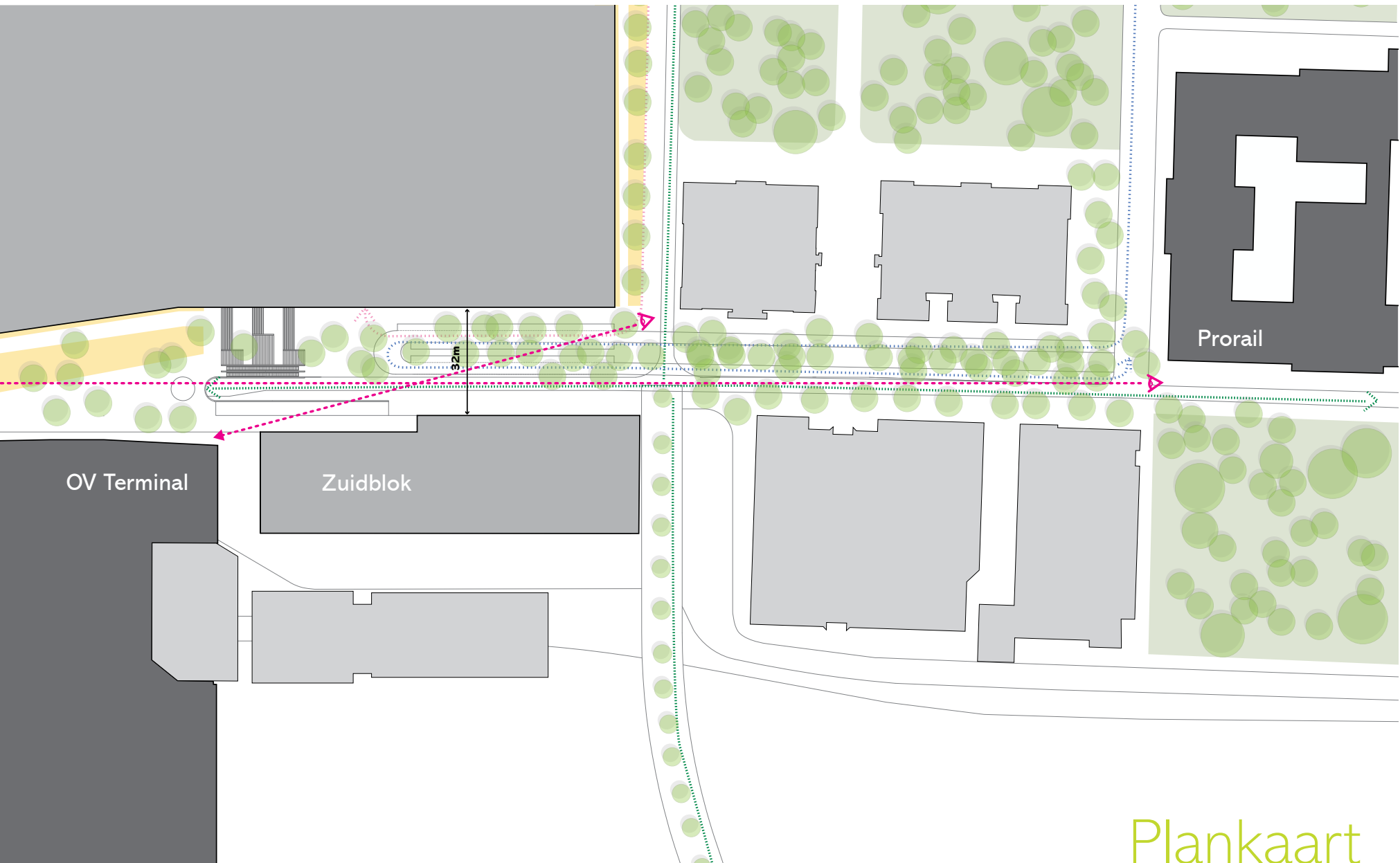


elke verbinding heeft zijn eigen kwaliteit

- herstellen
- verbinden
- betekenis geven







Stedelijke Ruimte

Geknikte gevellijn

Het station is de belangrijkste bestemming in het gebied, daarom moet de OV-terminal goed zichtbaar zijn en worden reizigers zo vanzelfsprekend mogelijk naar de OVT geleid. In het Masterplan lag de terminal in de rooilijn van de Stationsallee. Uiteindelijk is deze echter terugliggend gerealiseerd. Het Stedenbouwkundig Plan reageert op de nieuw ontstane situatie door de rooilijnen ten opzichte van het Structuurplan te verschuiven zodat het gebouw goed en herkenbaar aan de Stationsallee komt te liggen. Anderzijds door de straat een royale breedte mee te geven wat zorgt voor een goede geleiding naar de binnenstad. Door beide ingrepen worden de beeldbepalende gebouwen, de Inktpot, Centraal Station, Entree Nieuw Hoog Catharijne en de Bibliotheek, ruimtelijk sterker met elkaar verbonden en wordt het

hoog gelegen Stationsplein Oost hét centrale oriëntatiepunt in de straat. Vanaf de hoek Smakkelaarsveld en de hoek Moreelse Park is de OVT direct zichtbaar. De bovenbouw van Hoog Catharijne, Noordblok en Zuidblok hebben een ondergeschikte rol met een verticale geleiding, fijnere korrel en een actieve plint.

Voorts heeft de Stationsallee een duidelijk gezicht richting het spoor, de formele voorzijde. Door de context en overmaat kenmerkt de zone langs het spoor zich door een eigen korrel met passend bouwvolume. Hier geldt volgens het masterplan het hoogteregime L. De bebouwing is alzijds georiënteerd en kent geen achterkanten.

20



OVT (impressie)



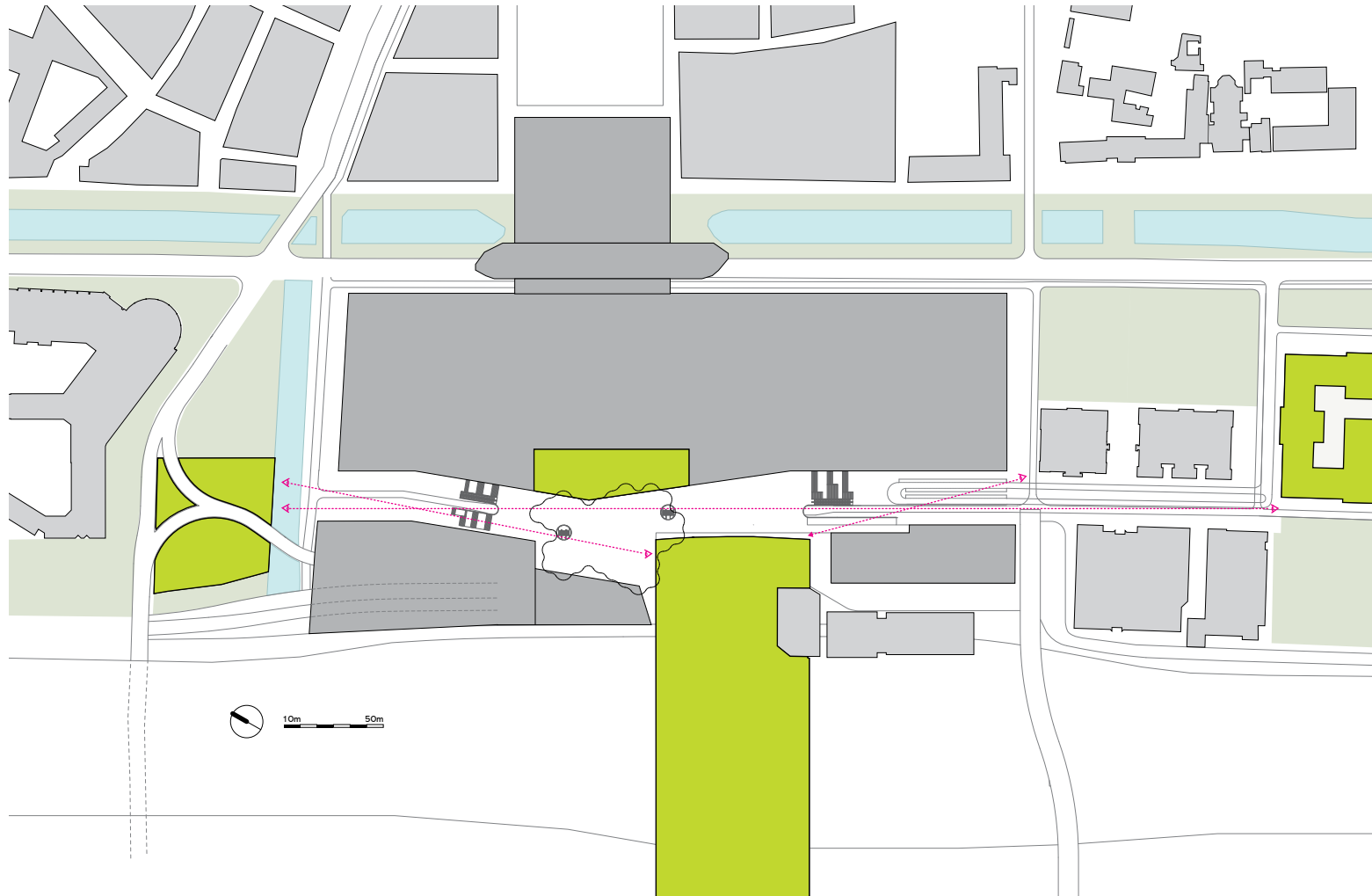
de Inktpot



de Bibliotheek (impressie)



Voorzetgebouw (impressie)



Verschuiving rooilijn stationsallee om OVT weer een centrale positie te geven.

Ruimtelijke definitie

De Stationsallee wordt opgevat als een hybride tussen plein en straat. Belangrijk is een royale maat die een goede geleiding biedt naar het station en die helder is gedefinieerd. Door het creëren van een ruim doch stedelijk straatprofiel van tenminste 28m in het zuidelijke deel en ca 32m in het noordelijke, waar gebouwen de straatwanden vormen ('voeten op de grond'), ontstaat er een gedefinieerde ruimte met een prettige schaal. Deze breedtemaat wordt middels nieuwbouw gerealiseerd. Naast ruimtelijke kwaliteit zijn ook functionele beperkingen van invloed op het gekozen profiel (onder meer draaicirkels van incidenteel vrachtverkeer). Met het gekozen profiel is gegarandeerd dat de plinten voldoende ruimte hebben voor een flexibele en levensvatbare programmering.



gedefinieerde ruimte



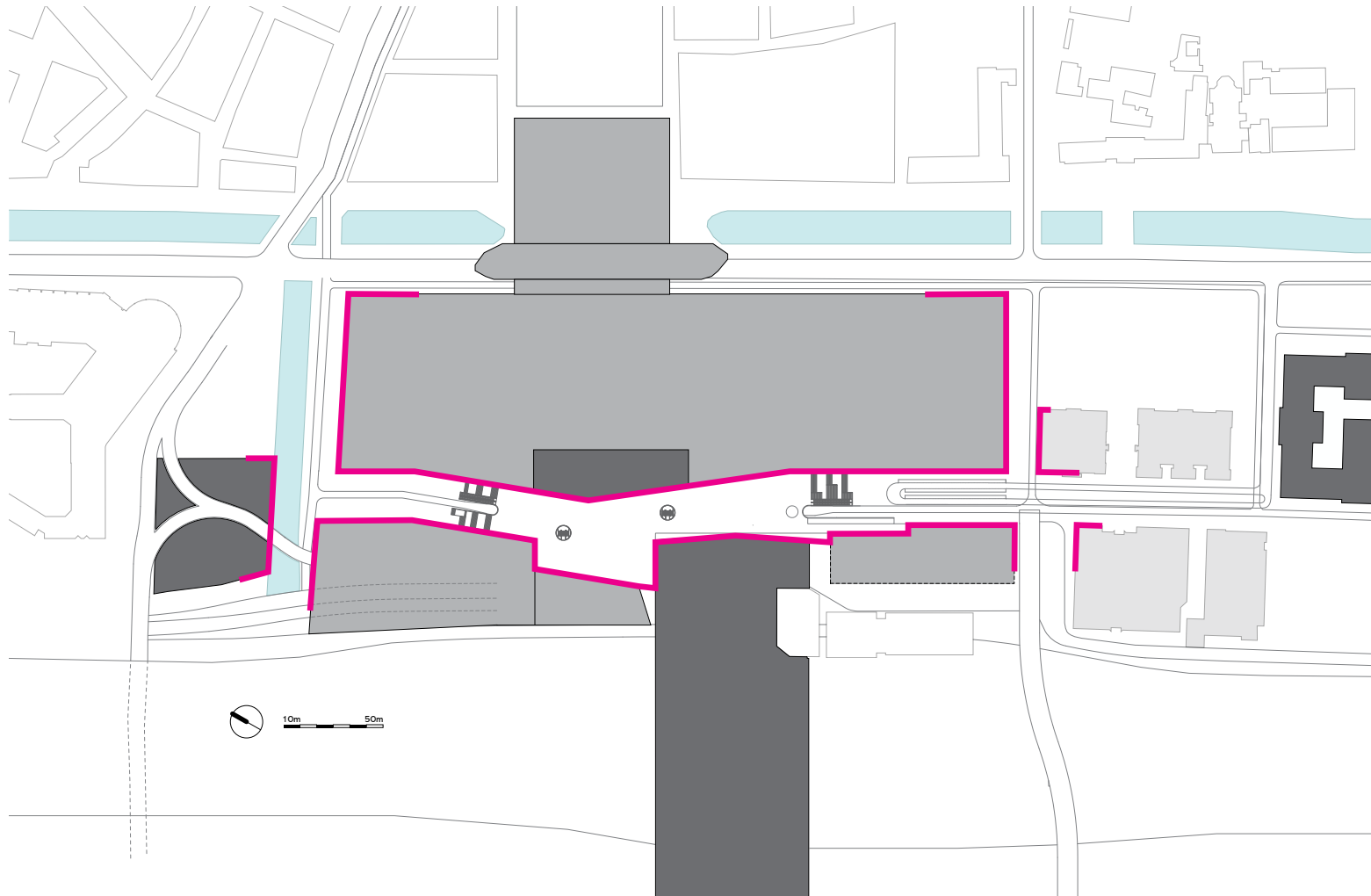
gedefinieerde stedelijke ruimte



voeten op de grond



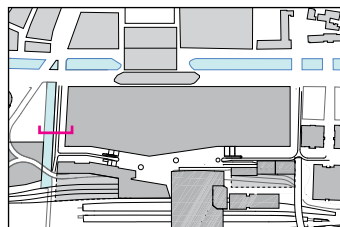
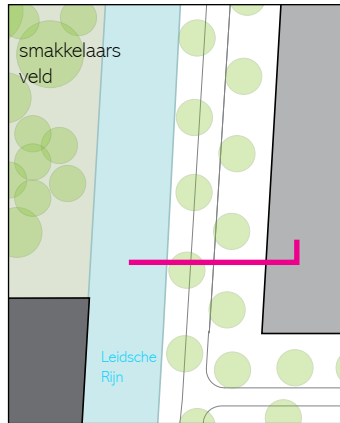
gedefinieerde ruimte



Stadscorridor

Met de stadscorridor wordt de Leidsche Rijn herstelt. Er wordt gestreefd naar een continuïteit in het profiel in samenhang met de reeds bestaande Leidse Weg en de in ontwerp zijnde westzijde van het spoor middels het doorzetten van de (70 cm lage) kade aan de ene zijde, en een groene oever aan de andere zijde. Het vormt hiermee een heldere begrenzing van het Smakkelaarsveld.

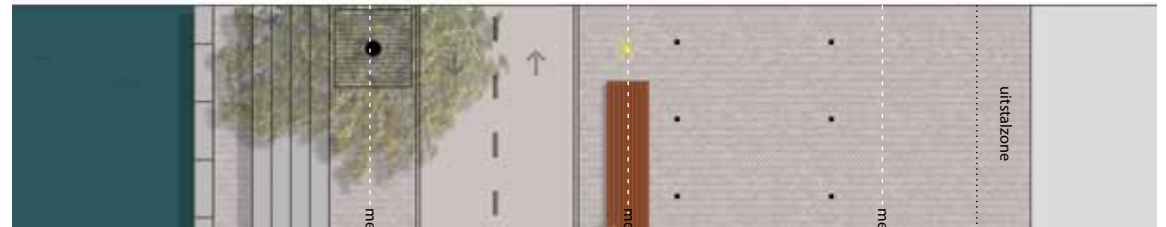
24



profiel Leidsche Rijn /
stadscorridor

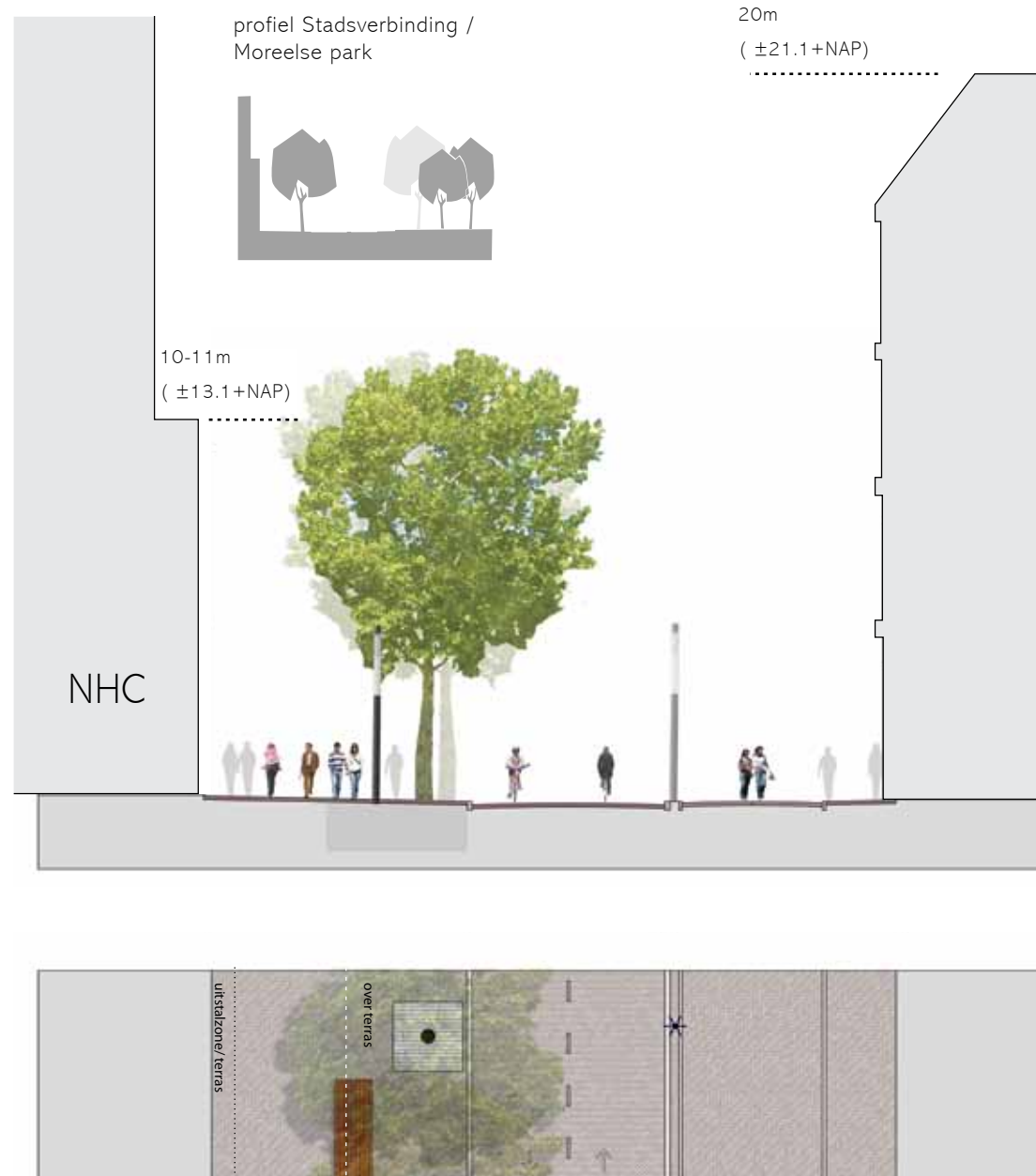
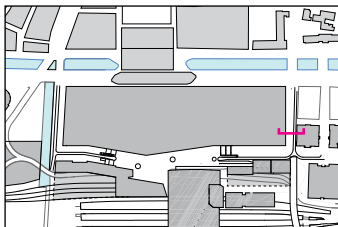
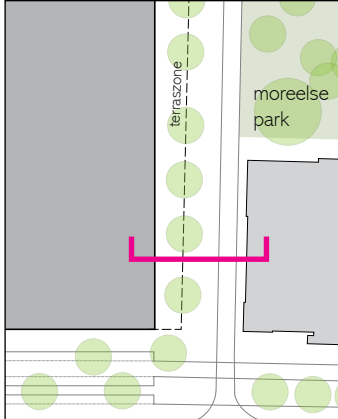


10-11 m
($\pm 13.1\text{m} + \text{NAP}$)



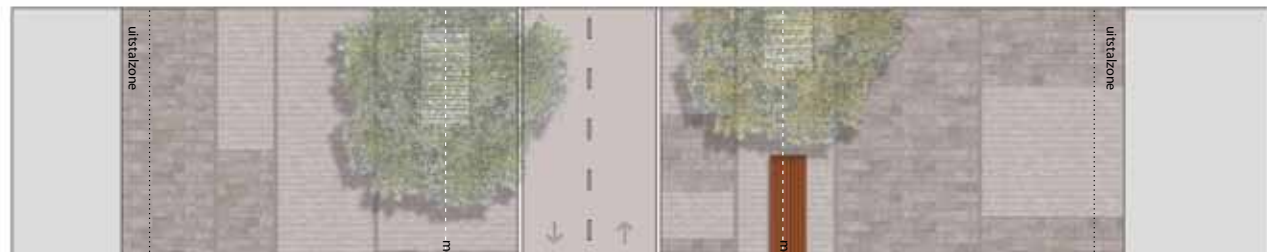
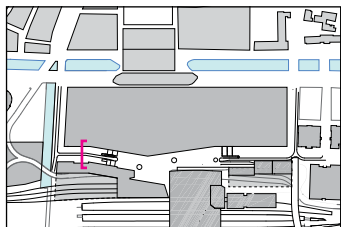
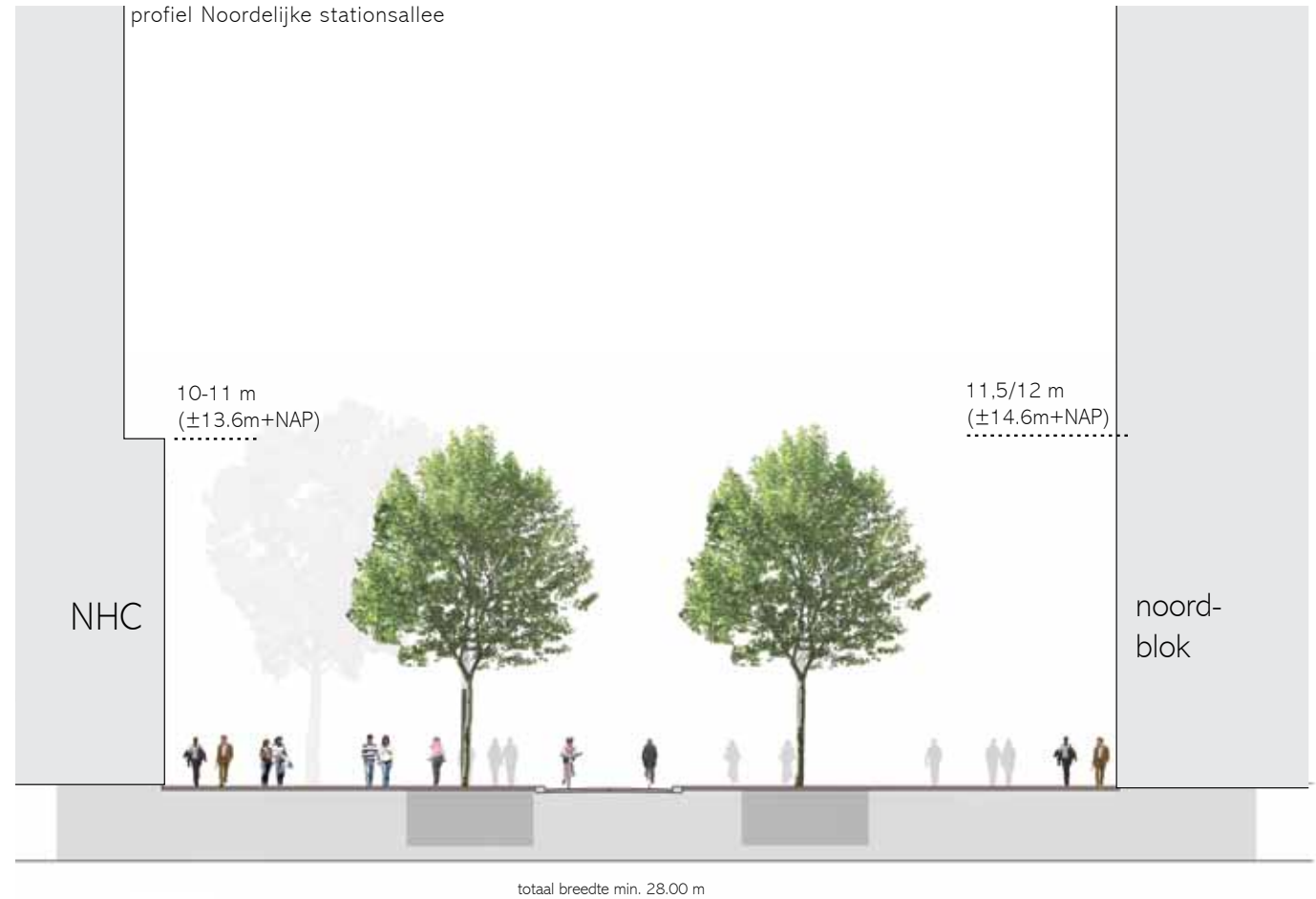
Stadsverbinding

De stadsverbinding is een nieuwe verbinding ten opzichte van het Masterplan en wordt gemaakt middels de Rabobrug. Hiermee wordt een functioneel carré rond het station gemaakt. De kwaliteit zit in de goede functionele relatie en de zichtbaarheid van de overgangen, bijv. een heldere opgang vanuit de Mariaplaats naar de Rabobrug. Het deel van de verbinding dat binnen het plangebied ligt voegt zich naar het maaiveld van het stationsgebied. De aanlanding aan de oostzijde wordt momenteel herzien in relatie tot een ontwerpwijziging in het Bus/tramstation. Langs het Moreelse Park is ruimte voor terrassen.

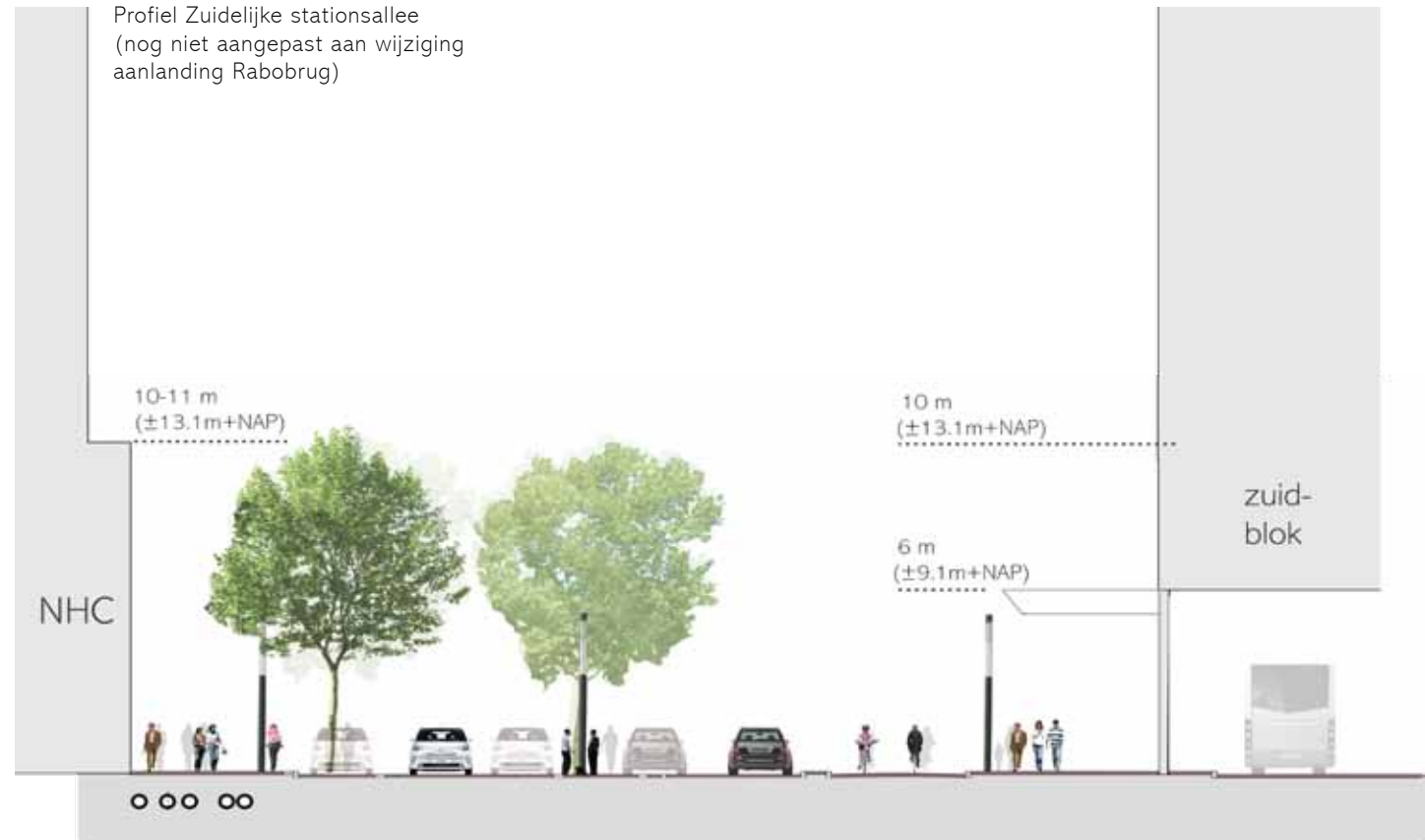


Stationsallee

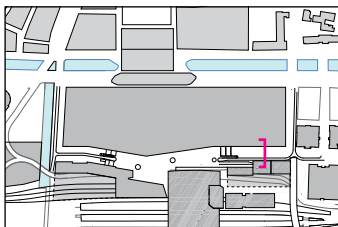
De Stationsallee is de formele entree van en naar de stad, ruim en groen van opzet. Gestreefd wordt naar continuïteit en samenhang over de totale lengte van de straat opgespannen tussen de Bibliotheek en de Inktpot, over de fietsenkelder heen. Door het materiaal, het meubilair en de bomen 'de trap op te laten lopen' wordt het maaiveld met het stationsniveau verknoopt. Ruimtelijk wordt dit ondersteund door het minimaliseren van (gebouwde) obstakels. Functioneel door het maken van comfortabele trappen, lift en roltrappen. Aan de noordzijde meet het profiel ten minste 28 meter, aan de zuidzijde circa 32 meter.



Profiel Zuidelijke stationsallee
(nog niet aangepast aan wijziging
aanlanding Rabobrug)



totaal breedte circa 32.00m



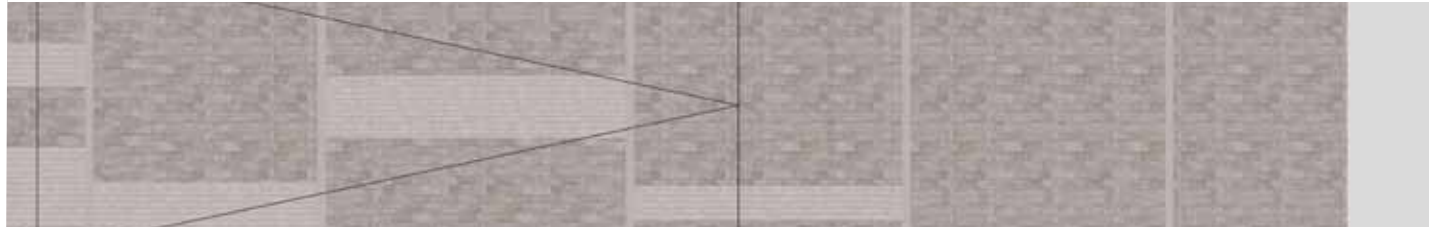
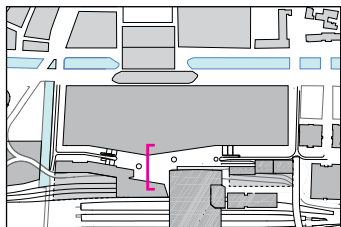
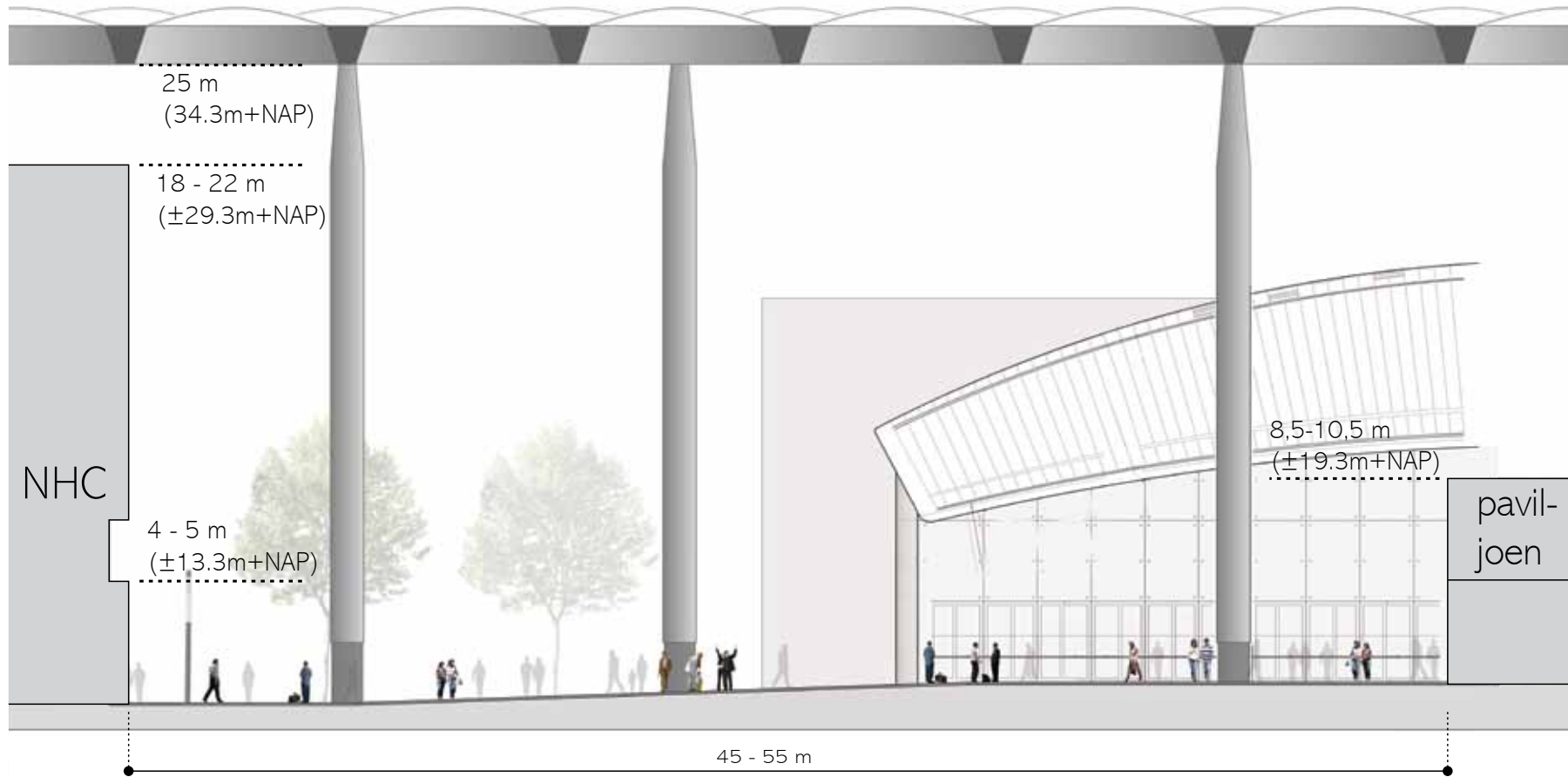


Unter den Linden - Berlin



profiel Stationsplein

30



Centrumboulevard

De Centrumboulevard heeft te maken met 'exposure en expressie'. Deze verbinding veranderend van profiel. Op het niveau van de OV-terminal en NHC wordt de verbinding herkenbaar vormgegeven door een doorlopende vloer van natuursteen zoals deze is ingezet op het Stationsplein West en onder het Stads kantoor.



Samenhang in maaiveld en inrichting

Er dient een samenhangend maaiveld te worden gemaakt dat aanhaakt op de omgeving, functioneel is, en inspeelt op de verschillende kwaliteiten. Samenhang is streven naar binnenstadskwaliteit zonder de huidige historische binnenstad te kopiëren. Door klinkers te combineren met natuursteen verbijzonderingen ontstaat er een modern en strak geheel. Dit wijkt af van het referentiekader openbare ruimte waarin het stationsgebied is gekenmerkt door natuursteen. Het stedenbouwkundig atelier heeft reeds deze stap naar klinkers met natuursteen verbijzonderingen genomen, met als reden de samenhang met de binnenstad en de omliggende buurten te vergroten. De fietspaden die door het gebied lopen zijn zorgvuldig ingepast en vormen een samenhangend geheel met het maaiveld. De keuze voor rood asfalt of klinkers vraagt om een zorgvuldige afweging. Tot slot vormt de verlichting en het meubilair één familie van objecten met een stedelijke, hoogwaardige kwaliteit. Deze objecten worden zo gekozen dat het plaatsen van fietsen wordt ontmoedigd. Objecten als liften en hekwerken worden terughoudend en transparant vormgegeven. Indien mogelijk worden publieksliften op een logische manier in de gebouwen opgenomen zonder de vanzelfsprekendheid

van de publieksroutes te verstoren. In de allee wordt al het meubilair lijnvormig geplaatst. Op het Stationsplein wordt er gestreefd naar een maximale, obstakelvrije ruimte en worden noodzakelijke objecten en terrasmeubilair ten behoeve van horeca in compacte clusters geplaatst.



Natuursteen verbijzondering



klinkers



fietspaden in samenhang (asfalt)

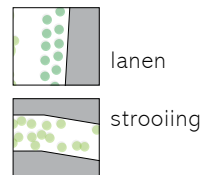


fietspaden in samenhang (klinkers)

Verblijfskwaliteit en groen

Het verblijfsklimaat van de straat wordt verbeterd door in de bebouwing ruimte te bieden voor zonlicht toetreding op het maaiveld. De straat ligt reeds gunstig op de bezonning, rond het middaguur valt altijd ruim zonlicht in de straat, maar het komt de straat ten goede als er ook in de namiddag zon in de straat valt. De breedte van de straat speelt hierin een rol maar variatie in de hoogte van de bebouwing van met name noordblok en zuidblok zijn nodig om dit te bereiken.

De royale breedte van het straatprofiel geeft de kans om met bomen de ruimte een groen stedelijk karakter mee te geven. Het groen doorbreekt de hardheid van de omringende bebouwing, geeft menselijke maat en maakt van de Stationsallee een aangenaam verblijfsklimaat. Langs de Leidse Rijn het Moreelse park wordt ingezet op een laanstructuur en in de Stationsallee worden bomen gestrooid geplaatst. Veel in de lage delen met een geleidelijke verdunning richting de OVT, waar onder het dak geen bomen kunnen groeien.



Bomen zijn van eerste orde, die zich goed kunnen handhaven in stedelijk gebied. De bomen worden opgekroond ten behoeve van ruimtelijkheid van het profiel en zichtbaarheid van de plinten.

Naast een strooisel van bomen zou er gezocht kunnen worden naar een stedelijke groene invulling middels beplanting op daken. Hierbij is het van groot belang dat er ingespeeld wordt op een mate van flexibiliteit en compact/robuustheid.



verblijfskwaliteit



terrassen



stedelijke ruimte



stedelijk groen ook op de trappen

Gemengd programma

Voor de nieuwbouw wordt ingezet op een stedelijke mix van functies, een gemengd programma waar men kan denken aan: hotels, sportfaciliteiten, wonen en kantoren. Door het mengen van functies ontstaat er een spreiding van activiteiten door de dag heen, waardoor levendigheid ontstaat. Door het creëren van entrees/ foyers en actieve plinten die aansluiten op het maaiveld wordt de levendigheid van de Stationsallee versterkt. Middels de foyers wordt ook de relatie tussen plint en bovenbouw versterkt en daarmee het gevoel dat er daadwerkelijk gebouwen aan deze allee staan.



foyers met relatie naar boven.



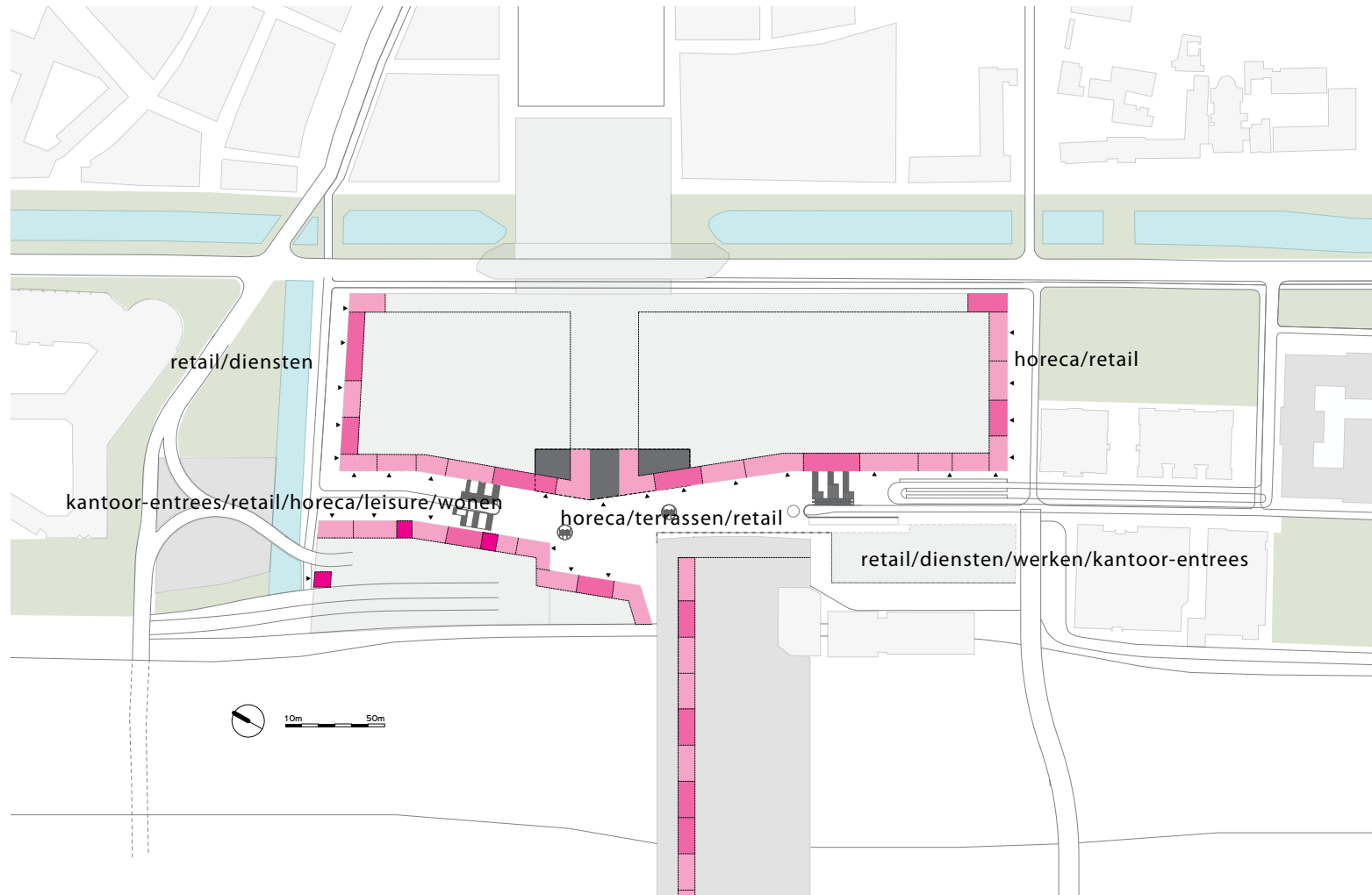
alzijdige hoekoplossing



actieve plint



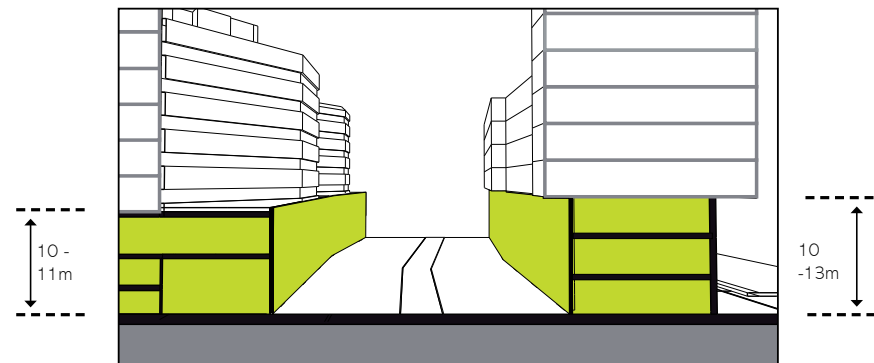
actieve plint



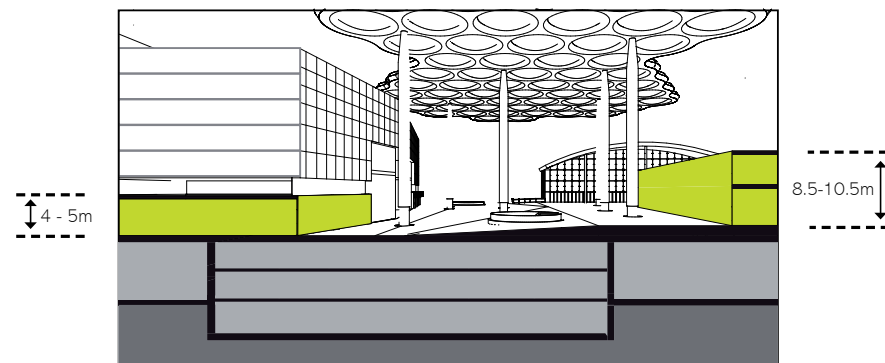


Straatprofiel stationsallee, twee levendige basementen

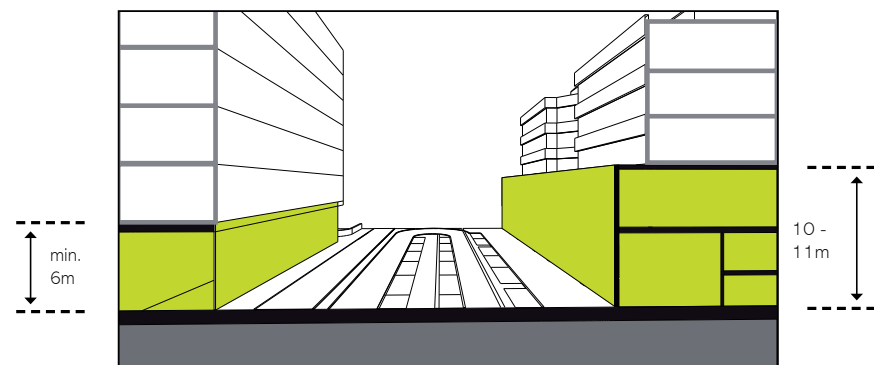
Het straatprofiel van de stationsallee wordt bepaald door het basement van NHC aan de ene zijde en het basement van het Noordblok en het Zuidblok aan de andere zijde. Bij NHC zijn in de plint verschillende invullingen mogelijk. Soms kan een dubbelhoge unit gerealiseerd worden. Soms is de ruimte achter het hogere plintdeel niet functioneel bruikbaar maar kan in de hogere geveldelen nog een etalage of signing achter glas gecreëerd worden. De soliditeit en massiviteit van het basement blijven echter leidend en biedt tegenwicht aan de verscheidenheid van de bovenbouw. Aan de westzijde van de stationsallee zullen nog een Noordblok en Zuidblok ontwikkeld worden. De kwaliteit op straatniveau wordt ook hier bepaald door vormgeving en programmering van de plinten. De plint hier zou zoveel mogelijk in balans moeten zijn met de plint aan de overzijde. Dat wil niet zeggen dat deze identiek is. De bovenbouw kan in tegenstelling tot NHC wel in samenhang met de plint worden ontwikkeld, al zal ook hier de plint een heldere doorgaande lijn moeten vormen. De bovenbouw kan in geleding aansluiten bij de schaal of korrelgrootte van die van Hoog Catharijne. Ook geldt niet overal dezelfde hoogte. In NHC kan gewerkt worden met een hoogte van 10-11 meter om zowel in de stationsstraat als op het plein bruikbare ruimte te hebben. Voor het noordblok geldt 11,5-12 meter. Het zuidblok zal een plinthoogte hebben van ten minste 6 meter krijgen die aansluit op het plein en de scheiding vormt naar het busstation, indien de bovenbouw in lijn wordt gerealiseerd met de onderbouw kan hier ook een hogere plint gerealiseerd worden, vergelijkbaar met die van NHC. Het paviljoen zal enkel bestaan uit een dubbelhoge plint.



profiel noordelijke stationsallee



profiel stationsplein



profiel zuidelijke stationsallee



Het Stationsplein Oost

Het verhoogde Stationsplein Oost is het verdeelpunt in het netwerk van voetgangersstromen. De ruimte wordt gevormd door de OV-terminal, het Paviljoen, de kop van het Noordblok, het Voorzetgebouw van Nieuw Hoog Catharijne en het dak. Vanaf het plein is er zicht op de verschillende mogelijkheden: naar Hoog Catharijne, naar de binnenstad richting de Bibliotheek, richting de taxi's, naar de trein of verder naar het Stads kantoor.

De ruimte ligt precies op de kruising van de Stadsboulevard met de Stationsallee. Hier vindt dan ook de verknoping plaats tussen beide sferen. Het is een obstakelloze functionele ruimte gericht op de oriëntatie en herkenbaarheid van de omgeving en op het goed laten doorstromen van voetgangers. De oriëntatie op de stad enerzijds en de reusachtige overkapping in combinatie met de monumentale trappen anderzijds, maken de plek herkenbaar. Functies maken het plein levendig, zoals terrassen en programma in de plinten.

Stedelijk dak

Over het stationsplein is een transparant dak geprojecteerd waardoor de oversteek tussen de belangrijkste gebouwen aan de stadscorridor zoveel mogelijk droog kan geschieden. De hoogte van het dak overstijgt de gebouwen rondom en bindt samen met de pleinvloer het plein samen. Het is een solitair element en heeft geen aanwijsbare relatie met andere bouwwerken. Op afstand markeert het de plek. Op het plein zelf laat het ruimte aan de omliggende bebouwing.



dak maakt zich los van zijn omgeving



hekwerken terughoudend en transparant



Stedelijk groen

architectuur

Over het algemeen zou de architectuur van het gebied aan een aantal randvoorwaarden moeten voldoen die hierbij aansluiten: Het nieuwe stationsgebied moet een minder tijdelijk en vrijblijvend karakter krijgen dan het gebied in de huidige situatie heeft.

De architectuur moet soliditeit, hoogwaardigheid en permanentie uitstralen. Dat uit zich ook in de toe te passen materialen. Gevels mogen nergens de indruk wekken schermen te zijn. In die zin is het toepassen van plaatmaterialen alleen dan acceptabel wanneer hiermee een monolithische uitstraling kan worden bereikt. Dat is mede afhankelijk van een zorgvuldige detaillering. De plinten van de nieuwbouw houden zich aan een strikt maatregime. Gevelopeningen lijnen verticaal zoveel mogelijk met elkaar uit op, bij voorkeur op niet meer dan 2 lijnen. Op het voetgangersniveau komen geen lange stukken blinde gevel voor, tenminste om de 8 meter is er een gevelopening, een etalage of wordt op een andere wijze een relatie tussen binnen en buiten gelegd. Plaatselijk wordt in NHC een blinde gevel over een lengte van 16 meter toegestaan waar dat nodig is bij een expeditiezone. Gevelopeningen kennen slechts een beperkte variatie in breedte en de kleinste breedte is altijd groter of gelijk aan de hoogte van de opening wanneer de opening slechts op een enkele laag bestaat. Dubbelhoge openingen mogen ook staand zijn.

Aan de NHC-zijde gaat de voorkeur uit naar hoogwaardige steenachtige materialen. Aan de spoorzijde gaat de voorkeur uit naar zoveel mogelijk transparantie en het zoeken van aansluiting bij de OVT, mogelijk door de toepassing van staal als gevelbekleding.

Stationsallee Utrecht

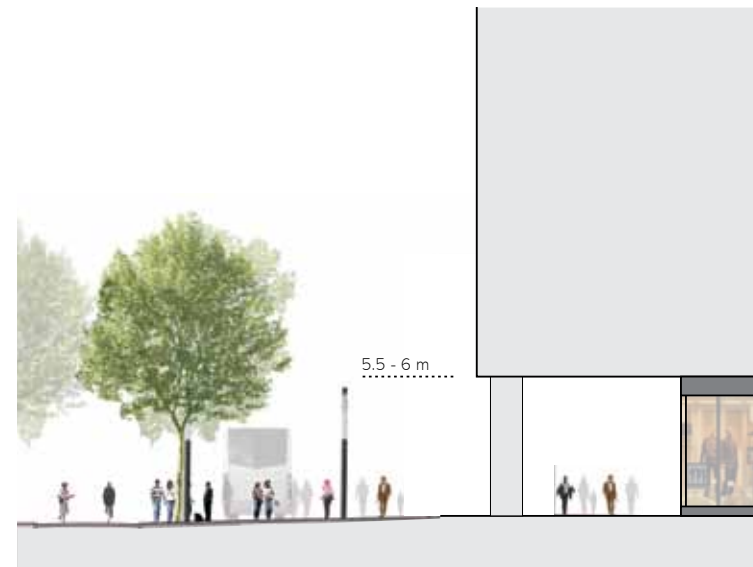




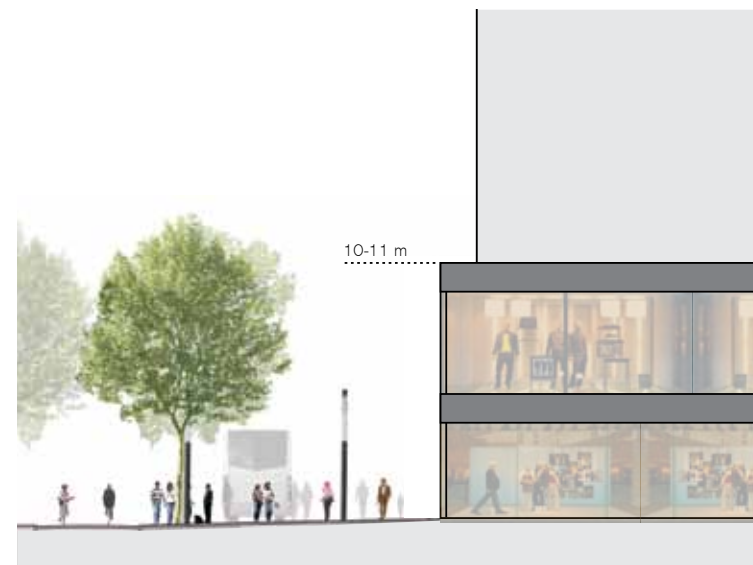
Hoog Catharijne

1. Concept Nieuw Hoog Catharijne

Op dit moment is Hoog Catharijne het grootste winkelcentrum van Nederland. Het is opgebouwd met een expeditieruimte op maaiveldniveau, technische ruimte daarop en daarboven op een winkelvloer die zich nagenoeg uitstrekt over de vier kwartieren. Dit vormt samen één basement met daarbovenop een gevarieerd programma van wonen, kantoren en leisure in een min of meer losse plaatsing. Door verschillen in materialisering is in de huidige situatie de oorspronkelijke indeling in vier kwartieren nog deels zichtbaar in deze onderbouw. In de loop der jaren is door allerlei aanpassingen de helderheid van dit concept verloren gegaan. In gesprekken over de beeldkwaliteit van het gebied en de rol van NHC daarin komt een restauratie van de oorspronkelijke uitgangspunten nog regelmatig aan de orde. Ons inziens heeft de realiteit deze mogelijkheid echter achterhaald. Om dit concept helder te houden zou het geplande voorzetgebouw bijvoorbeeld moeten uitlijnen met het Radboudkwartier. De interne structuur van het bestaande gebouw staat dit echter niet toe. Ook de geknikte profilering die de plint heeft gekregen in het stedenbouwkundig plan heeft geen enkele relatie met de oorspronkelijke vierdeling. Ook de planvorming van omliggende bebouwing heeft hierop geanticipeerd. Kortom: herstel van de opdeling in kwartieren is geen begaanbare weg en dit concept moet rigoreus worden losgelaten.



huidig profiel smakelaarsveld



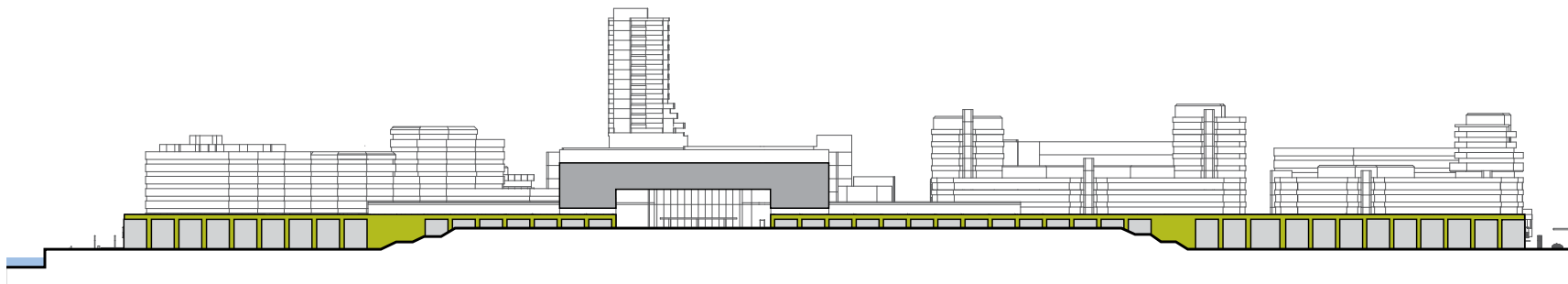
nieuw profiel smakelaarsveld

2. Plinten Nieuw Hoog Catharijne

Wanneer het concept van de kwartieren wordt losgelaten is er behoefte aan een nieuw ordenend principe. Hoog Catharijne zou zich moeten ontwikkelen met een sokkel die zich niet veel gelegen laat aan de oorspronkelijke vierdeling, maar op zichzelf een voldoende sterk beeld oplevert om de diversiteit van de bovenbouw te verbinden. Bovenbouw en basement zouden zich zo helder mogelijk als zodanig ten opzichte van elkaar moeten verhouden. Het basement van NHC moet daarom met name een helder randdetail krijgen dat nergens verstoord wordt. Wellicht vormt het voorzetgebouw de enige uitzondering. Door streng om te gaan met de sokkel ontstaan ook vrijheden om om te gaan met de vormgeving van de opbouw. In de bestaande situatie zit het meeste programma binnen het gebouwcomplex, het maken van één samenhangende plint rondom met uitstraling naar buiten zorgt voor een levendige straat. Deze plint moet voldoende ruimte hebben om programma te kunnen uitbaten.

Dit betekent dat de plint ten opzichte van de bestaande bebouwing uitsteekt, de gebouwen bovenop de retail-laag liggen als het waren 'setback'. Voordeuren van kantoren, woningen en de retail-laag op +1 niveau krijgen zichtbare entrees aan de openbare ruimte. De belangrijke entrees kunnen worden verbijzonderd binnen de rooijlijn, bijvoorbeeld door puin enkele meters terug te leggen of door een in het ontwerp geïntegreerde overkapping. Om nog extra hoogte aan de plint te geven zonder het zicht vanuit de bovenbouw op een vervelende manier te belemmeren kan overwogen worden om op het dakniveau op de plint nog een daktuin of hoger groen te realiseren. Dit zou bovendien de duurzaamheid van het gebied ten goede komen en een verbinding maken tussen de twee groene zones ten noorden en zuiden van NHC. In het nieuwe profiel is geen ruimte meer voor fietsparkeren in de straat. De gemeente zal dit moeten handhaven.

De korrel van Hoog Catharijne kan gezien worden als typerend voor het stationsgebied. In de bovenbouw zijn de kwartieren zichtbaar, waarbij de maat van de losse bouwblokken beeldbepalend is. De hoogbouw tot ca. 70m hoogte is oost-west georiënteerd. De kwartieren of hoogbouwblokken staan als losse gebouwen met een eigen expressie op een basement. De plinten zijn eenduidig vormgegeven als basement voor de bovenbouw en zorgen voor een comfortabel en levendig straatniveau.

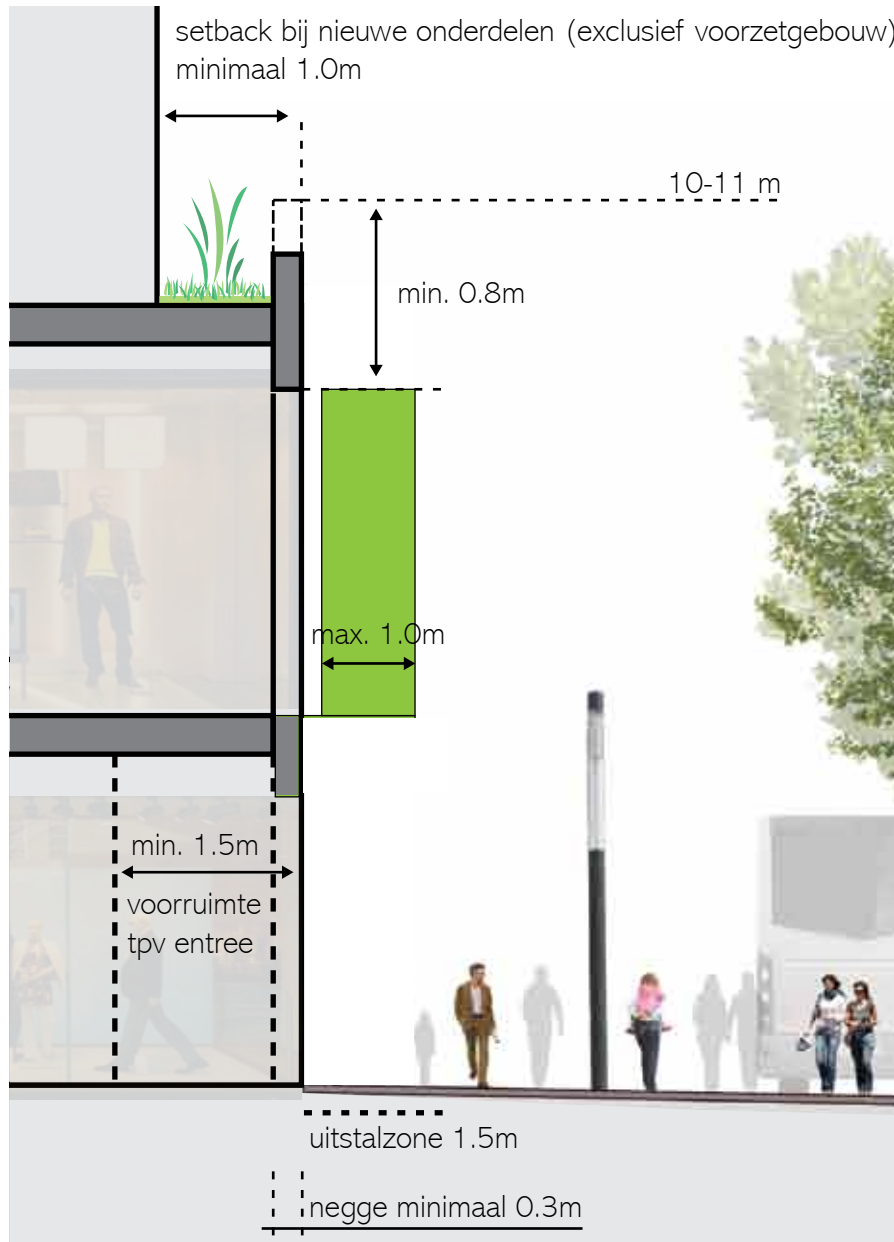




dubbelhoge hoekoplossing



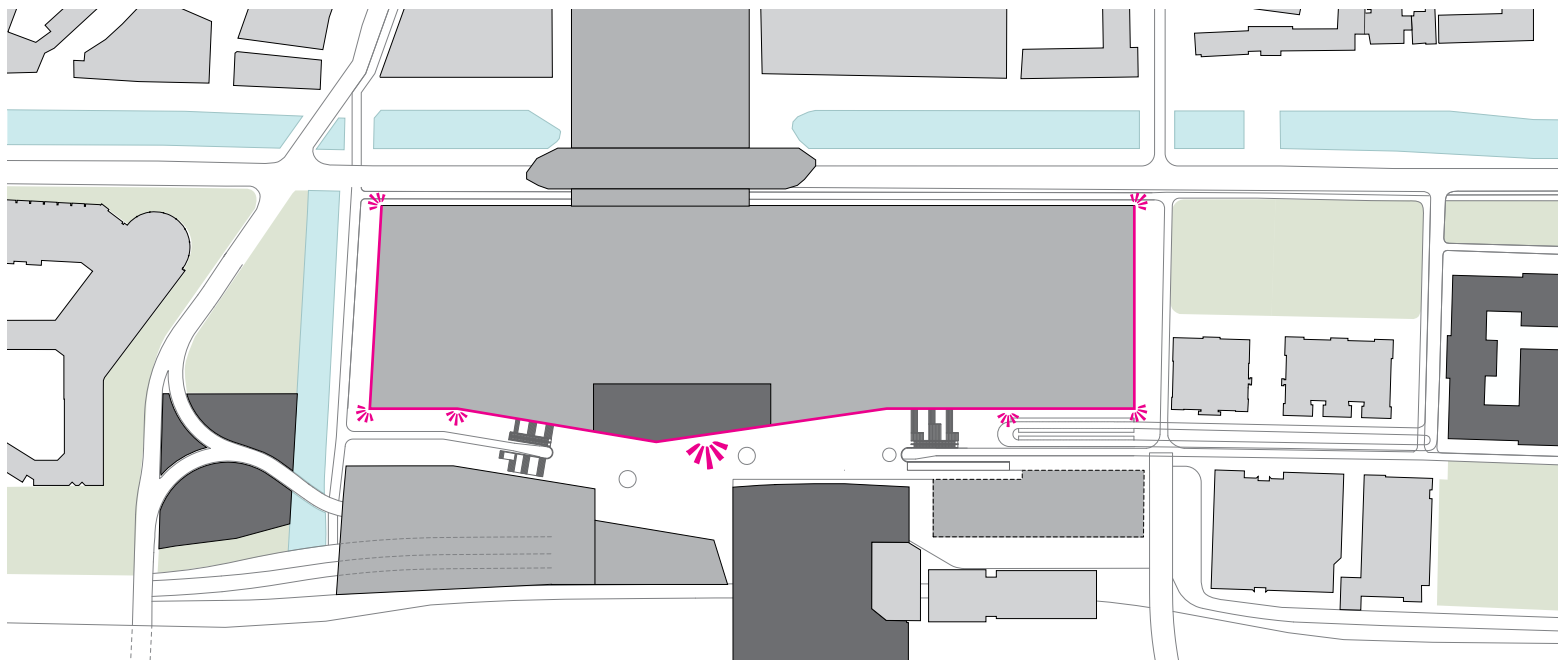
referentie daktuin bij kantoorgebouw



referentie reclame-uitingen

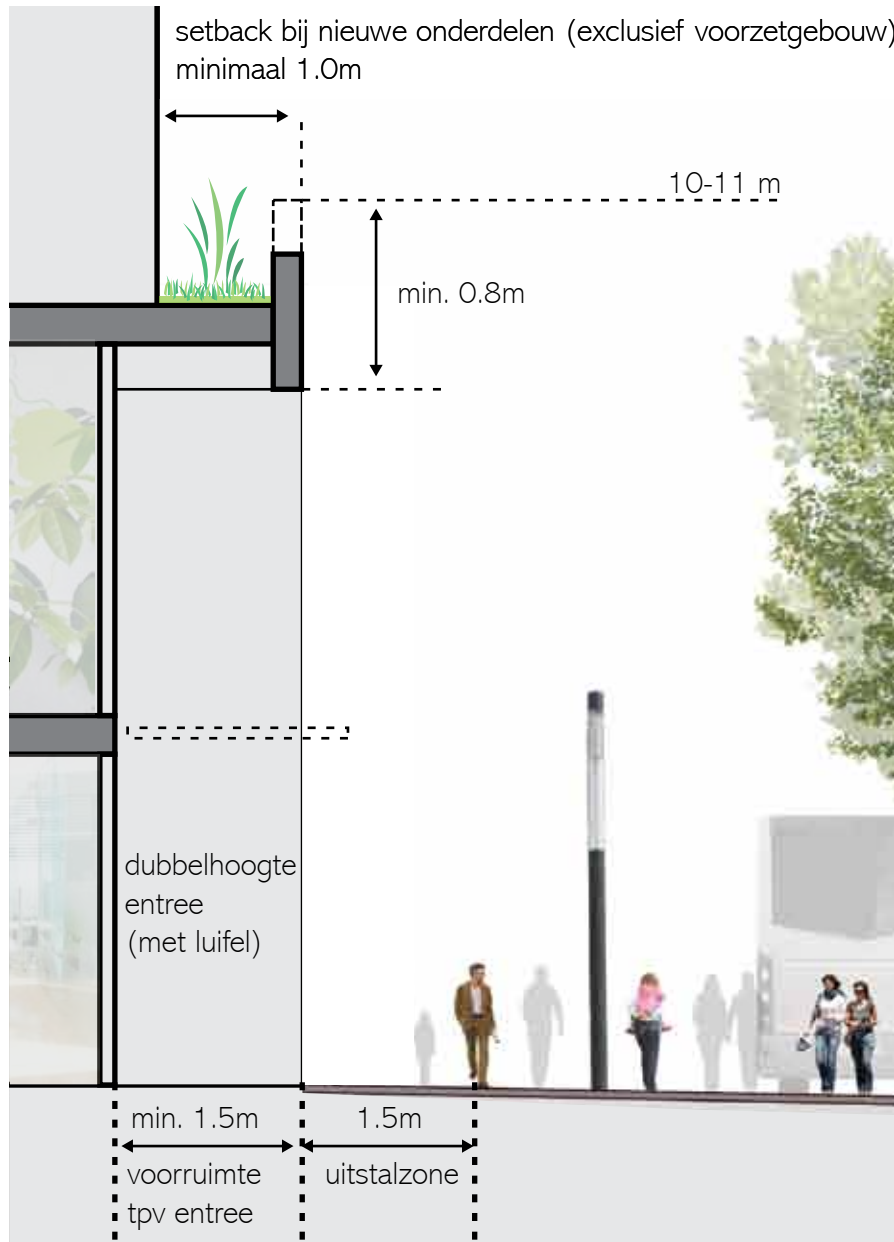


referentie reclame-uitingen



Naast het voorzetgebouw zijn er nog een aantal verbijzonderingen nodig in de plint van NHC. De hoeken worden op bijzondere wijze vormgegeven: hier wordt zoveel als mogelijk de impressie van dubbelhoge ruimte gewekt. De entrees voor kantoren en het winkelcentrum onderscheiden zich van die van de reguliere winkels, echter binnen de rooilijn.

Indicatieve afbeelding verbijzonderingen plinten



Het voorzetgebouw

Door streng om te gaan met de plint ontstaan ook vrijheden om om te gaan met de vormgeving van de opbouw. Op de plint kunnen dus wel degelijk functionele meters worden toegevoegd. Deze zouden echter vormgegeven moeten worden als deel van de opbouw, niet als deel van de plint. Dat wil zeggen dat ze in principe terugliggen ten opzichte van de rooilijn. De setback is substantieel. Materiaal voor deze opbouwen wijkt af van de materialisatie van de plint. De hoofdentree van NHC onttrekt zich als enige aan dit regime. Het voorzetgebouw staat dan wel op de plint of staat op het plein in de plint. Het voorzetgebouw speelt een belangrijke rol in het definiëren van de ruimte als nieuwe straatwand en markeert met name de knik in de straatwand als contrapunt voor de OVT.

Het gebouw biedt ruimte voor commerciële uitingen en kan bij wijze van spreken een timesquare-achtige uitstraling krijgen, maar het is wel een echt gebouw, dus geen verzameling van loze schermen: er zit echt programma in en de gevels vormen met de daklijn een duidelijk gedefinieerd volume. Het atrium in het voorzetgebouw is zichtbaar vanaf het plein maar een doorgaande daklijn benadrukt de soliditeit van het gebouw. In materiaal kan het voorzetgebouw een verwantschap hebben met de plint. Het is echter geen voortzetting van de plint. Er wordt slechts van een beperkt aantal materialen gebruik gemaakt



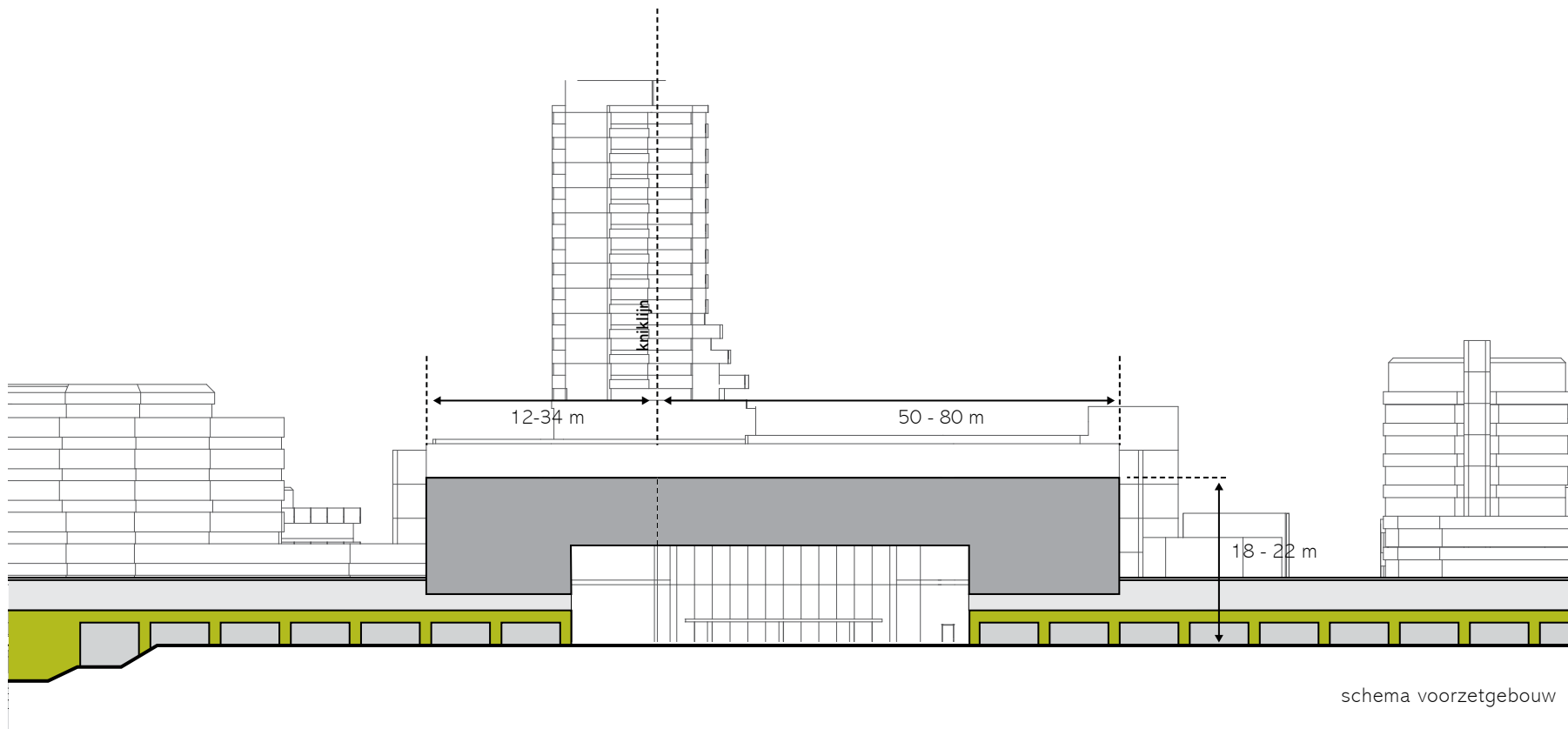
impressie voorzetgebouw



impressie voorzetgebouw



impressie voorzetgebouw





Nieuwbouw aan weerszijden van de OVT

Noordblok en Zuidblok

Het Noord- en Zuidblok maken het mogelijk een Stationsallee met een helder gedefinieerde straatruimte te maken. De wand begeleidt de route van en naar het station. Zowel in hoogte als schaal moet deze wand bijdragen aan een prettig verblijfskwaliteit in de Stationsallee. De kop van zowel het Noordblok aan het Smakkelaarsveld als de kop van het Zuidblok aan het Moreelsepark vormen een herkenbare begeleiding van en naar de OVT, ze zijn de twee hoekpunten van de overstapmachine. Verticale geleding van de bouwblokken versterken het stedelijke karakter, gevels staan met hun voeten op de grond waardoor ze een heldere straatwand kunnen vormen. De gebouwen en plinten reageren in hoogte en geleding op de maat van Hoog Catharijne, zodat er een evenwichtig profiel wordt gemaakt in de Stationsallee.

Paviljoen

Het paviljoen is een onderdeel van de bouwvlek spoorzijde die boven de sporen gerealiseerd zal worden. Het paviljoen zorgt voor programma en levendigheid op het plein. Hier zal voor een deel retail komen en voor een deel horeca. Het gebouw krijgt zowel uitstraling naar het plein als naar het spoor en de centrumboulevard. De bouwhoogte van het paviljoen wordt grotendeels bepaald door de beperking van de constructieve plaat boven de buurtsporen, max. 2 lagen kunnen hierop gerealiseerd worden. Op het dak is nog beperkt ruimte voor een uitgiftepunt voor horeca zodat het dak als terras gebruikt kan worden. Een daktuin en/of terrasschermen zorgen voor een aangenaam verblijfsklimaat. Het paviljoen sluit aan bij de architectuur van OVT, Noordblok en Zuidblok. Op het verhoogde plein zijn de OVT en het Voorzetgebouw de meest prominente gebouwen en het paviljoen voegt zich in deze hiërarchie.

52



vervlechting materialen



obstakelvrij



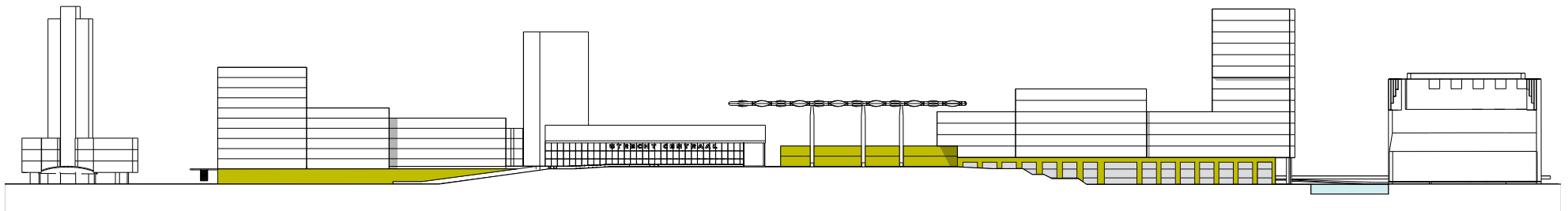
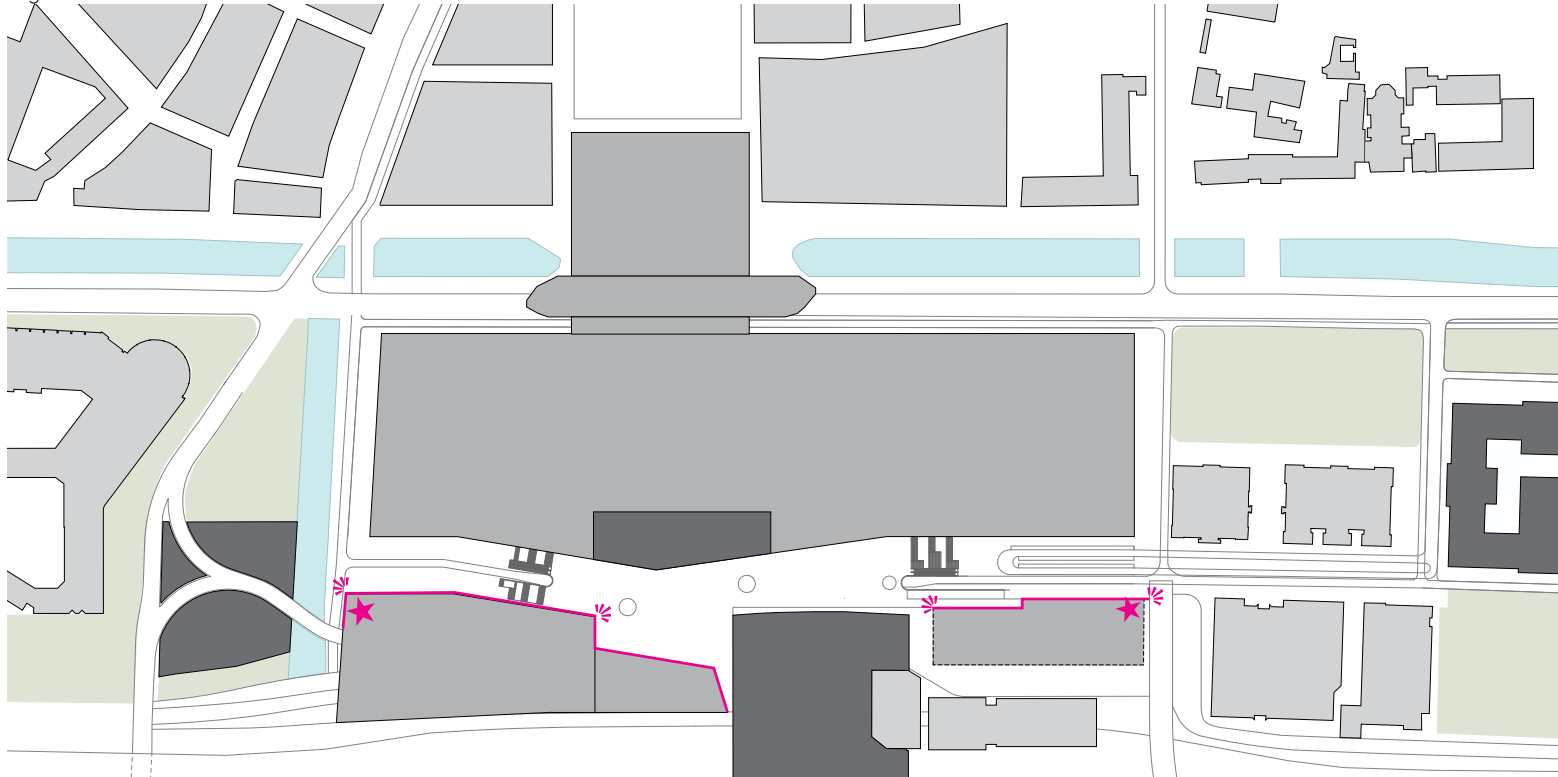
objecten als liften terughoudend en transparant, mogelijk opgenomen in gebouwen

Nieuwe straatwanden middels Noordblok en Zuidblok

Indicatieve afbeelding verbijzonderingen in plint

✱ markering bijzondere hoeken

★ mogelijk hoogteaccent





Noordblok, Paviljoen en HOV

Het Noordblok

Het Noordblok vormt een samenhangend geheel en is alzijdig met toegankelijke plinten aan de openbare ruimte. De entrees zijn helder vormgegeven en sluiten aan de op de Stationsallee, de entree van de Noordertunnel dient te worden geïntegreerd als nevenentree voor het station. Door te kiezen voor één vloerlaag die aansluit op het OVT +1 niveau ontstaat er een goed in te delen dubbele plintheogte aansluitend op het gewone maaiveld en een goed in te delen enkele plintheogte op het OVT niveau.

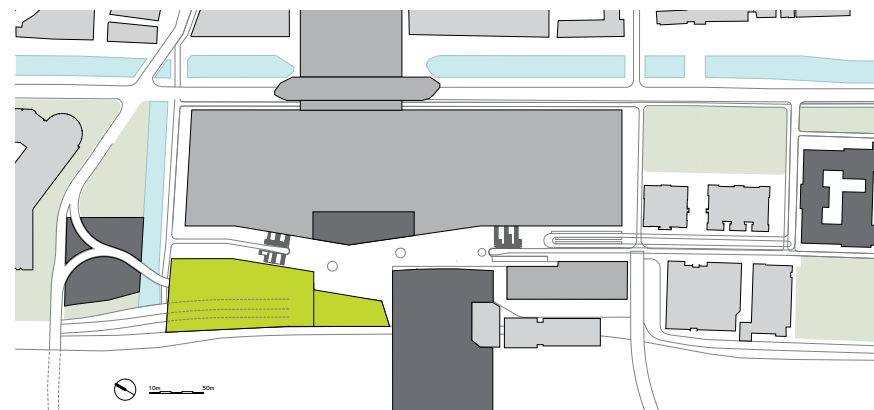
De bouwhoogte is passend binnen het masterplan: 25 m hoogte waarbij incidenteel een bouwhoogte tot 45m toegestaan. De kop aan het Smakkelaarsveld vormt een herkenbare geleiding vanuit het centrum naar het station. Hier geldt volgens masterplan regime Large (zie pag. 8). Er zit bij voorkeur een hoogteverschil tussen de kop van het Noordblok en de hoogte van de Bibliotheek. Het noordblok wordt niet vormgegeven als langwerpig horizontaal volume. Door ingrepen in de plastiek van het volume maakt het zich in schaal ondergeschikt aan bibliotheek en OVT en sluit het meer aan bij de korrelgrootte van NHC. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld met uitkragingen of hoogteaccenten.

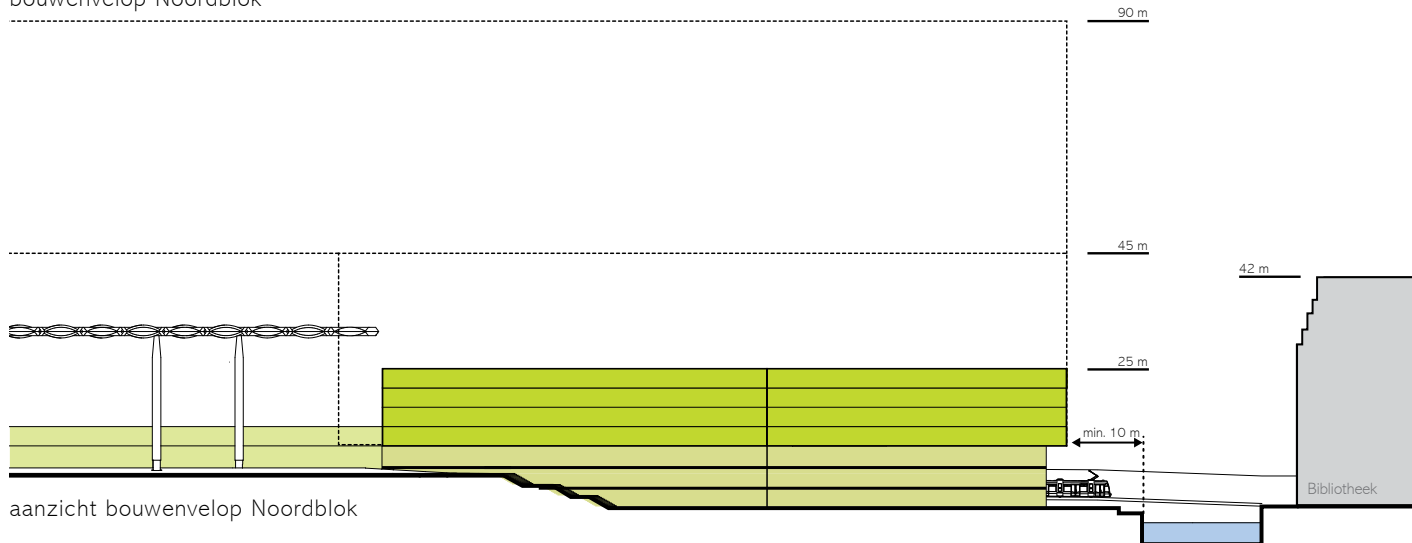
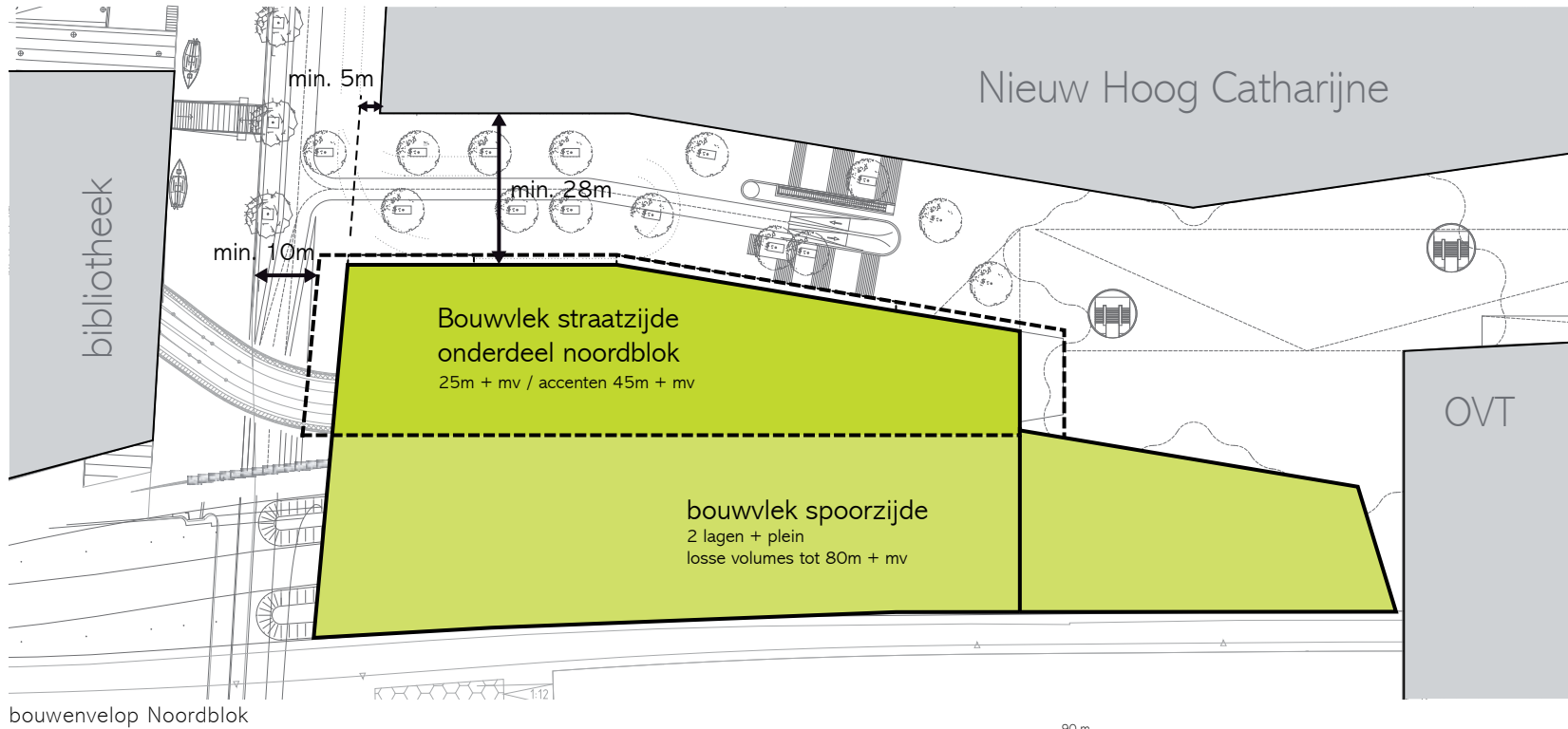
Het openbaar vervoerstracé is zo mogelijk op een architectonische wijze in het gebouw geïntegreerd en de kop van het noordgebouw lijnt zoveel mogelijk met de bibliotheek om een heldere wand langs het spoor te maken.

Bouwvlak spoorzijde

In het structuurplan is de mogelijkheid opgenomen boven de buurtsporen te bouwen. Een deel daarvan wordt nu gerealiseerd in de vorm van het paviljoen en een stuk noordblok die samen het verhoogde plein definieren. Het overige deel van deze bouwvlak wordt in het Stedenbouwkundig Plan ook opgenomen en kan nu ontwikkeld worden of in een volgende fase. In het Masterplan is dit gebied aangegeven met de bouwhoogte Large (gemiddeld 45m met mogelijkheid tot accenten van 90 meter bouwhoogte). Het is gericht op de spoorzijde, met voldoende ruimte tussen de bebouwing in zodat het Noordblok genoeg lichttoetreding krijgt. Gedacht wordt aan een basisvlak van maximaal twee lagen hoog, met daarop losse, hoge volumes in de tweede lijn. Ten behoeve van dakterrassen kunnen hier plaatselijk windschermen worden toegevoegd. Tevens kunnen daktuinen worden gerealiseerd.

55





gebouwde omgeving

rooilijn:

parallel aan NHC maar voldoende ruimte bij de Sijpesteijntunnel, mogelijke uitbreiding over buurtsporen volgens structuurplan, minimaal 28m stationsallee

bouwhoogte:

volgens hoogteregime structuurplan stationsgebied onderscheidend van bibliotheek wenselijk, bijdragen aan daglicht in de stationsallee

korrelgrootte:

in samenhang met Hoog Catharijne
voeten op de grond

programma:

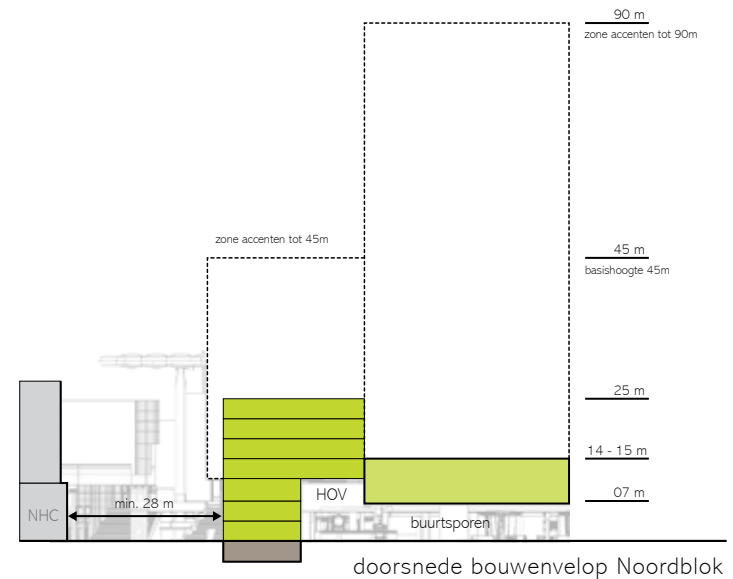
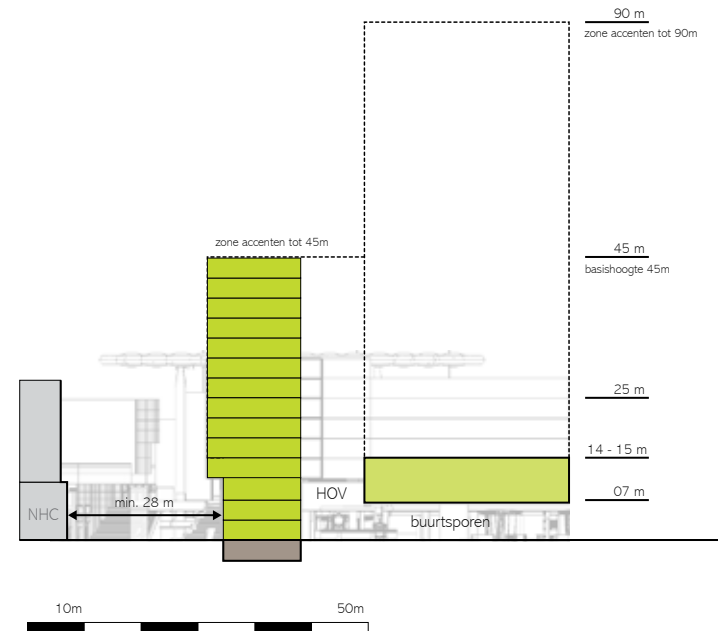
gemengd programma waaronder hotel, kantoren, retail
logische indeling, ruimte voor goede functie bij plein

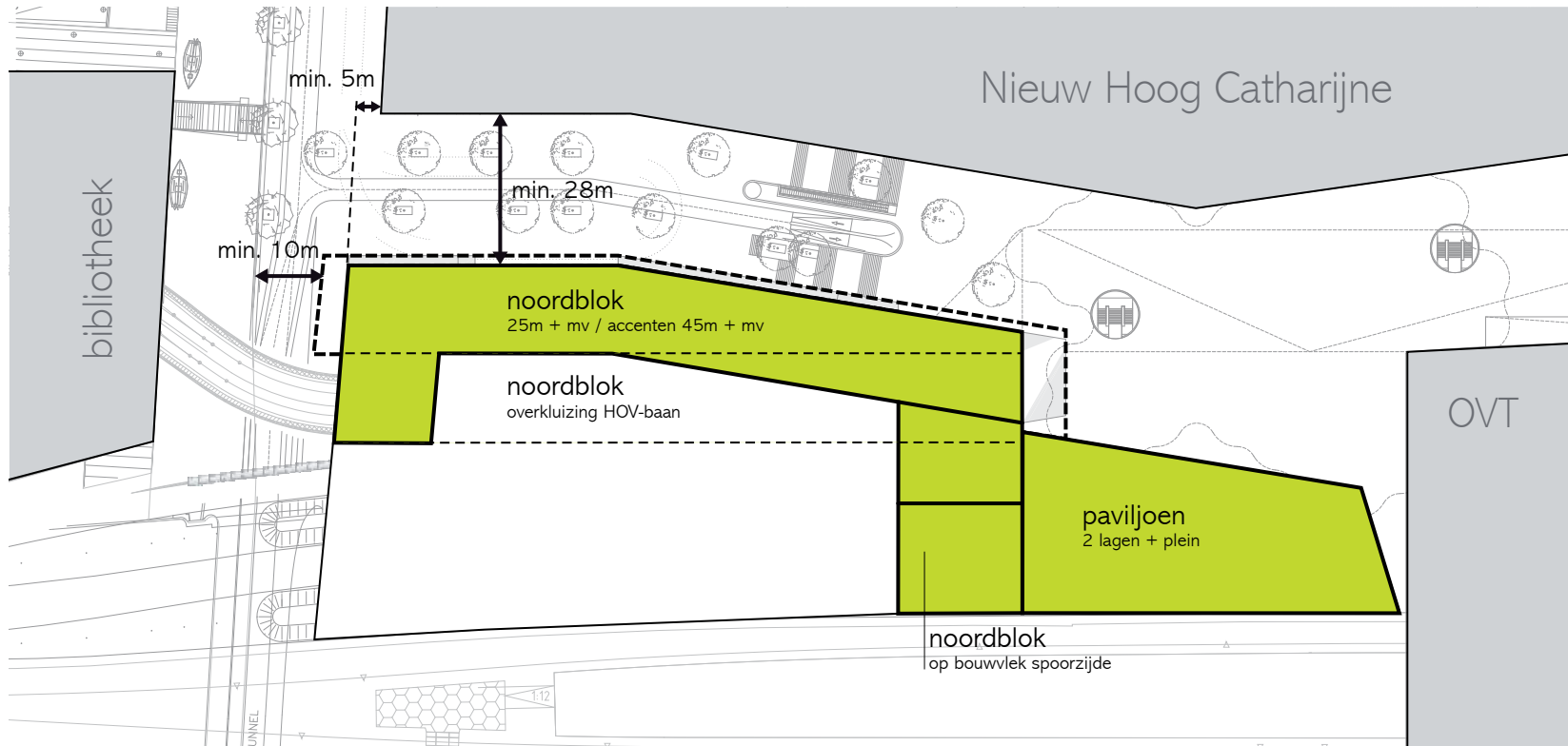
gevelopbouw

actieve doorlopende plint: 10-13m hoogte, paviljoen tot 10,5m
basisopbouw tot 25m hoogte + eventuele accenten
eventueel plaatselijk overstekken aan alleezijde
samenhang in gevelbeeld westzijde straat (afgestemd op OVT)
verticale geleding: korrelgrootte in samenhang met Hoog Catharijne
alzijdig gebouw, achterkanten voorkomen,
aandacht voor kop op het verhoogde plein

ontsluiting

Entrees aan straatzijde, ruime voordeuren/foyers
Toegang tot station via Noordertunnel integreren
Reageren op HOV baan
Expeditie via straatniveau of via systeem Hoog Catharijne





voorbeelduitwerking Noordblok



aanzicht voorbeelduitwerking Noordblok

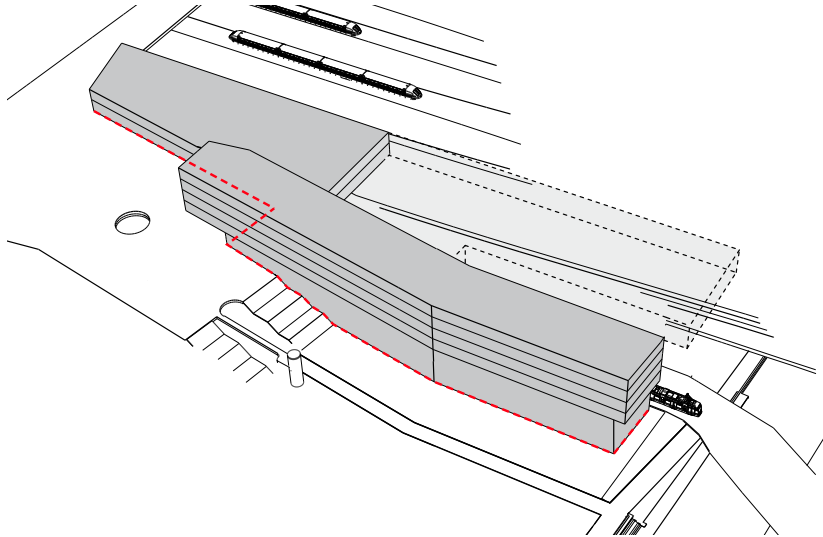


impressie Noordblok

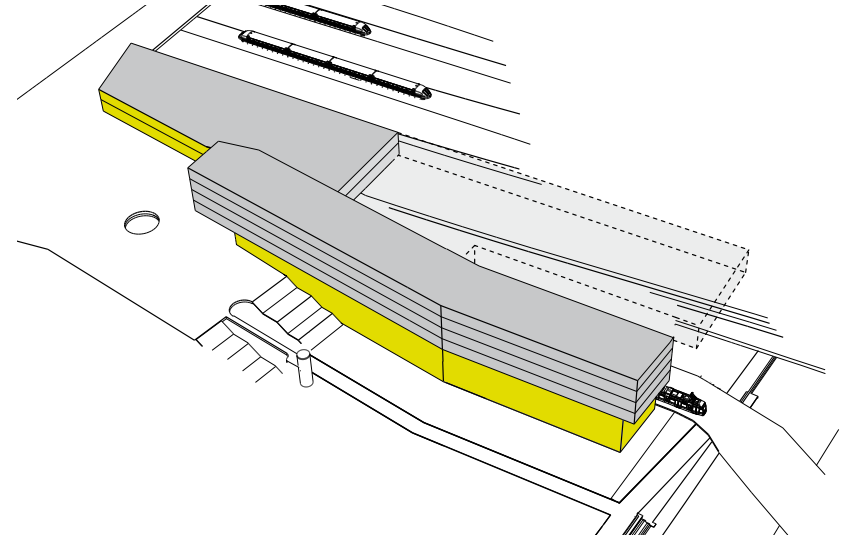


impressie Noordblok

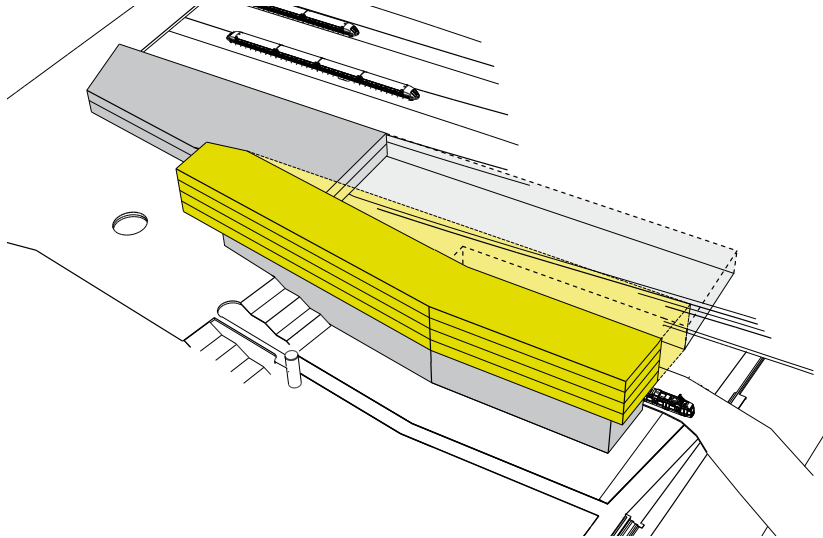
1. rooilijn



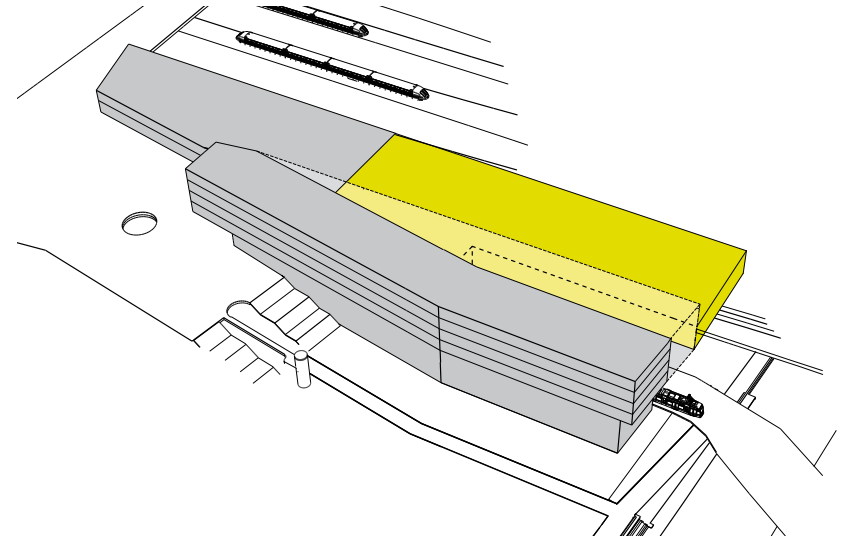
2. plint



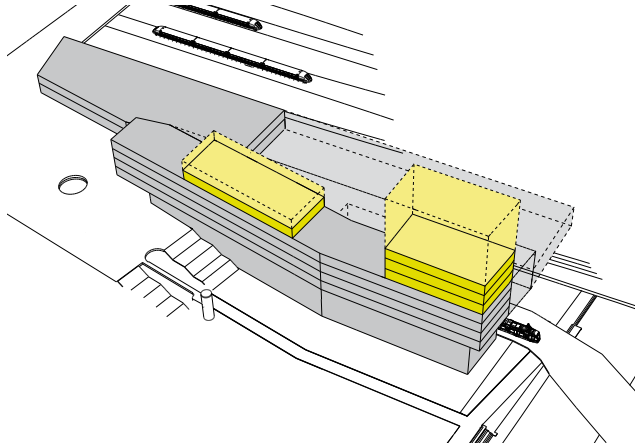
3. opbouw



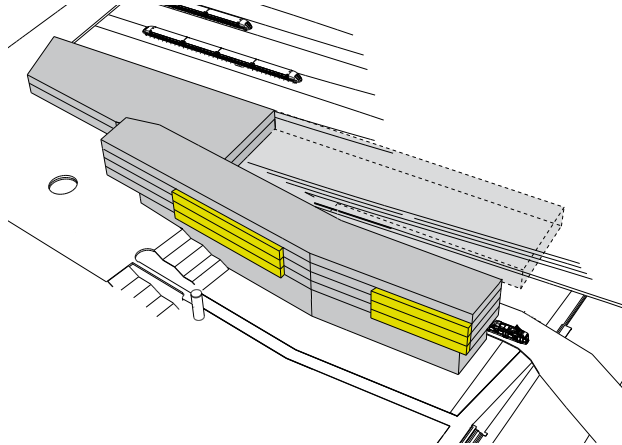
4. bouwvlak spoorzijde



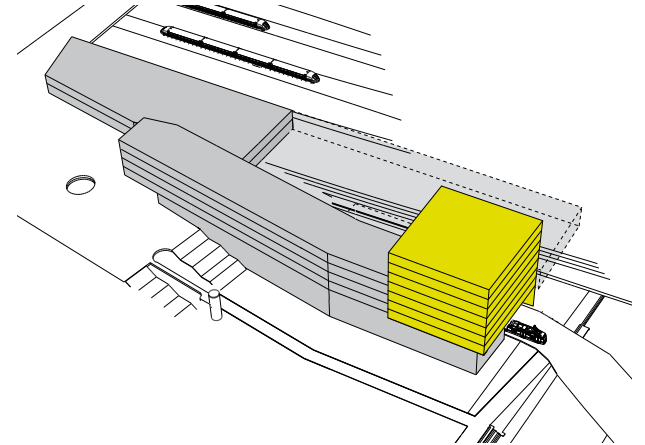
1. hoogte-accnten



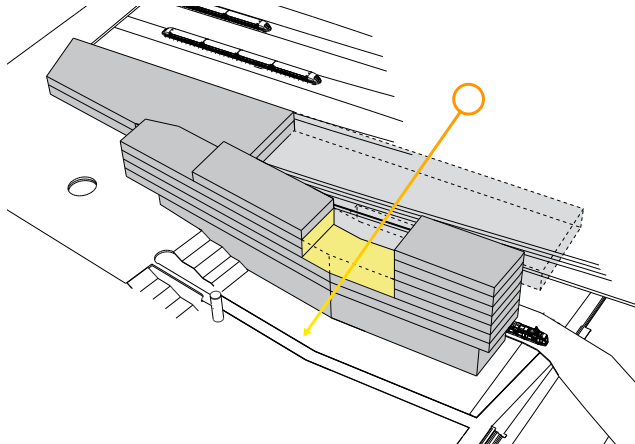
2. overstekken



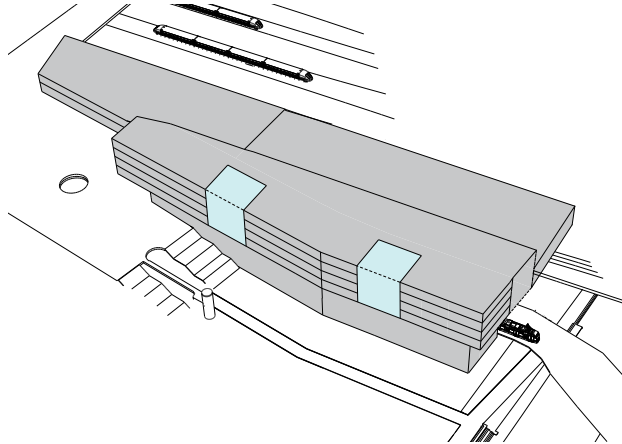
3. architectonische integratie aanlanding tram



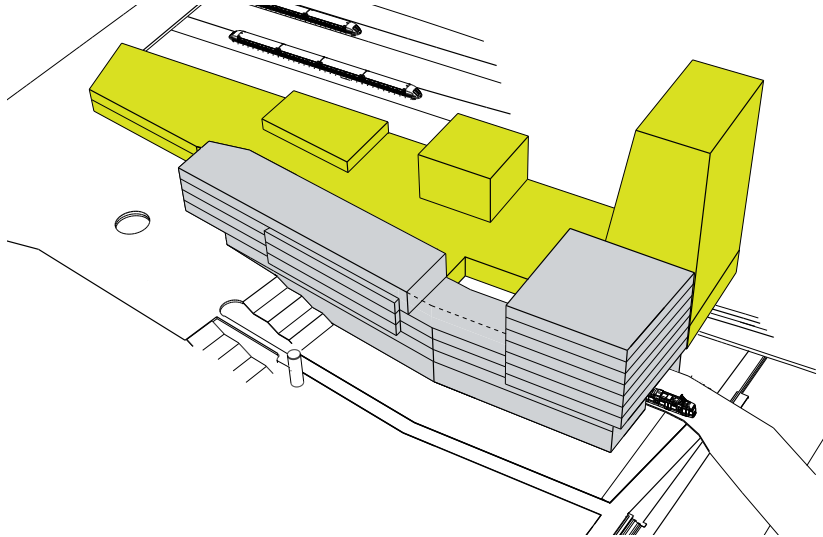
4. verlaging tbv daglicht



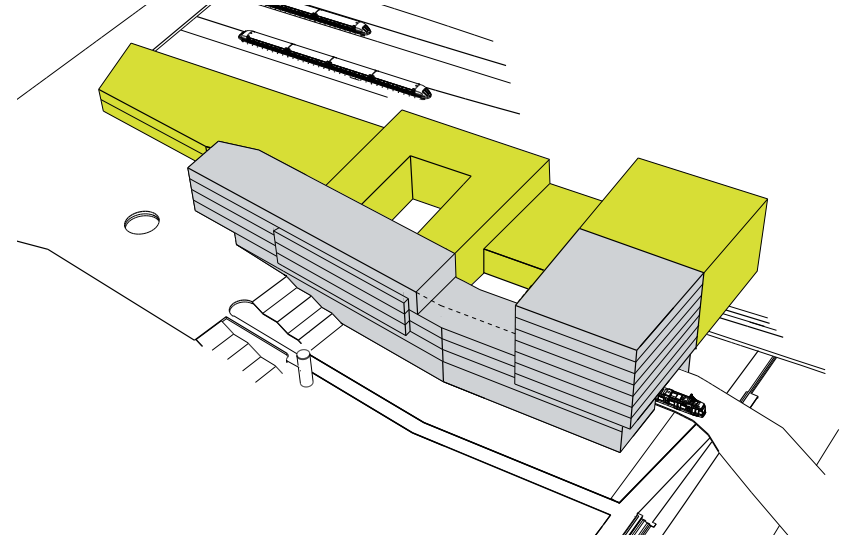
5. eventueel entrees dmv serres



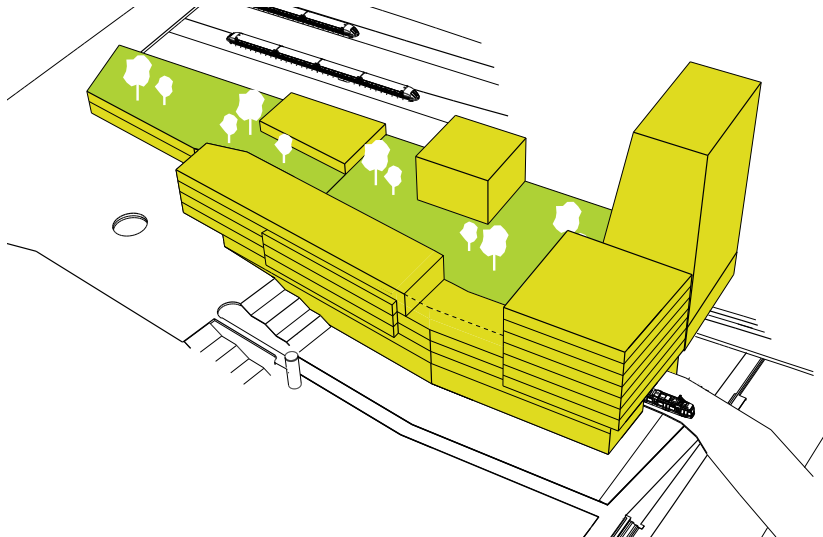
bouwwlek spoorzijde los ontwikkelen



bouwwlek spoorzijde gekoppeld aan bouwwlek straatzijde



bouwwlek spoorzijde daktuinen



Het HOV viaduct

Op de bouwlocatie van het Noordblok loopt het tracé van de trams en de bussen. Het Noordblok kan dit tracé overbouwen en dit heeft de voorkeur, met name op de kop aan de Leidsche Rijn. Hier zullen tram en bus het kanaal kruisen middels een nieuw aan te leggen viaduct. Vervolgens rijden de trams door de bibliotheek naar de Leidse Veer. Het HOV-viaduct heeft een grote impact op de haalbare kwaliteit van de publieke ruimte en de architectuur van zowel de bibliotheek als het Noordblok. Het viaduct moet daarom zorgvuldig vormgegeven moeten worden. Om Noordblok en bibliotheek tot hun recht te laten komen is de vormgeving van het viaduct minimalistisch en verfijnd.

Er wordt terughoudend gedetailleerd en zo min mogelijk materiaal en kleur toegepast. De Leidsche Rijn en de fietsroute door de van Sijpesteijntunnel zijn belangrijke publieke routes. Het viaduct biedt zoveel mogelijk ruimte voor de onderdoorgang en de onderzijde wordt tenminste zo zorgvuldig afgewerkt als de andere zijden.





Zuidblok, HOV station en Rabobrug

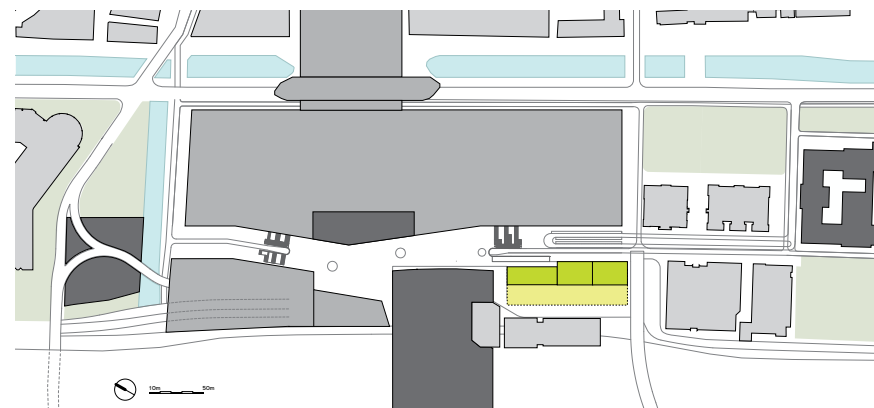
Het Zuidblok

Het Zuidblok vormt een samenhangend geheel en is alzijdig. Het wordt gerealiseerd boven het nieuwe bus- en tramstation. De mogelijkheden voor gebouwonderdelen op het maaiveld worden beperkt door het ontwerp en het functioneren van het busstation. De plint van het gebouw wordt gevormd door de scheiding tussen het busstation en de openbare ruimte. Deze zal een grote mate van transparantie krijgen en vormgegeven worden als onderdeel van het gebouw. De entrees van het gebouw worden hoofdzakelijk georganiseerd op het verhoogde pleinniveau, wellicht is nog een beperkte toegang op maaiveld mogelijk afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van het station.

Om te zorgen dat er zoveel mogelijk levendigheid ontstaat op het straatniveau heeft het de voorkeur dat op het verhoogde pleinniveau enkel de toegankelijkheid van het gebouw wordt georganiseerd en hier niet een tweede hoofdroute ontstaat. De gevels van het zuidblok staan daarom bij voorkeur ook zoveel als mogelijk in de rooilijn. De rooilijn van het gebouw past zich echter ook aan om vanaf de hoek van het Moreelse Park direct zicht te laten op de OVT, de hoofdbestemming van het gebied.

Voor de plint loopt de hellingbaan voor noodverkeer naar het plein. Het stedenbouwkundig plan laat ruimte om de rooilijn verder naar voren te realiseren wanneer hiermee enerzijds deze elementen in het gebouw geïntegreerd kunnen worden en er tevens ruimte wordt gemaakt voor een helder vormgegeven entree op het maaiveld die zorgt voor levendigheid.

De bouwhoogte van het Zuidblok is passend binnen het masterplan: 25 m hoogte waarbij accenten met een bouwhoogte tot 45m zijn toegestaan. De kop aan het Moreelsepark heeft een schakelfunctie tussen de OVT, het Moreelsepark en Mariaplaats. Deze kop vormt een herkenbare geleiding naar de OVT en kadert het stationsgebied in. De kop bij de OVT vormt de entree van het Zuidblok vanaf het Stationsplein Oost en onderscheidt zich indien mogelijk van de OVT middels hoogte.





onderzijde Zuidblok hoogwaardig afgewerkt



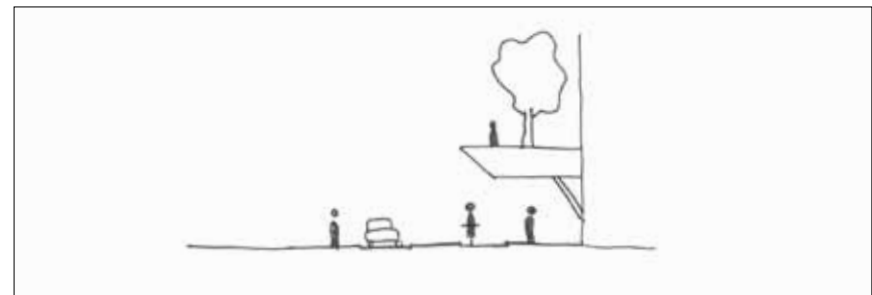
constructie Zuidblok afgestemd op busstation

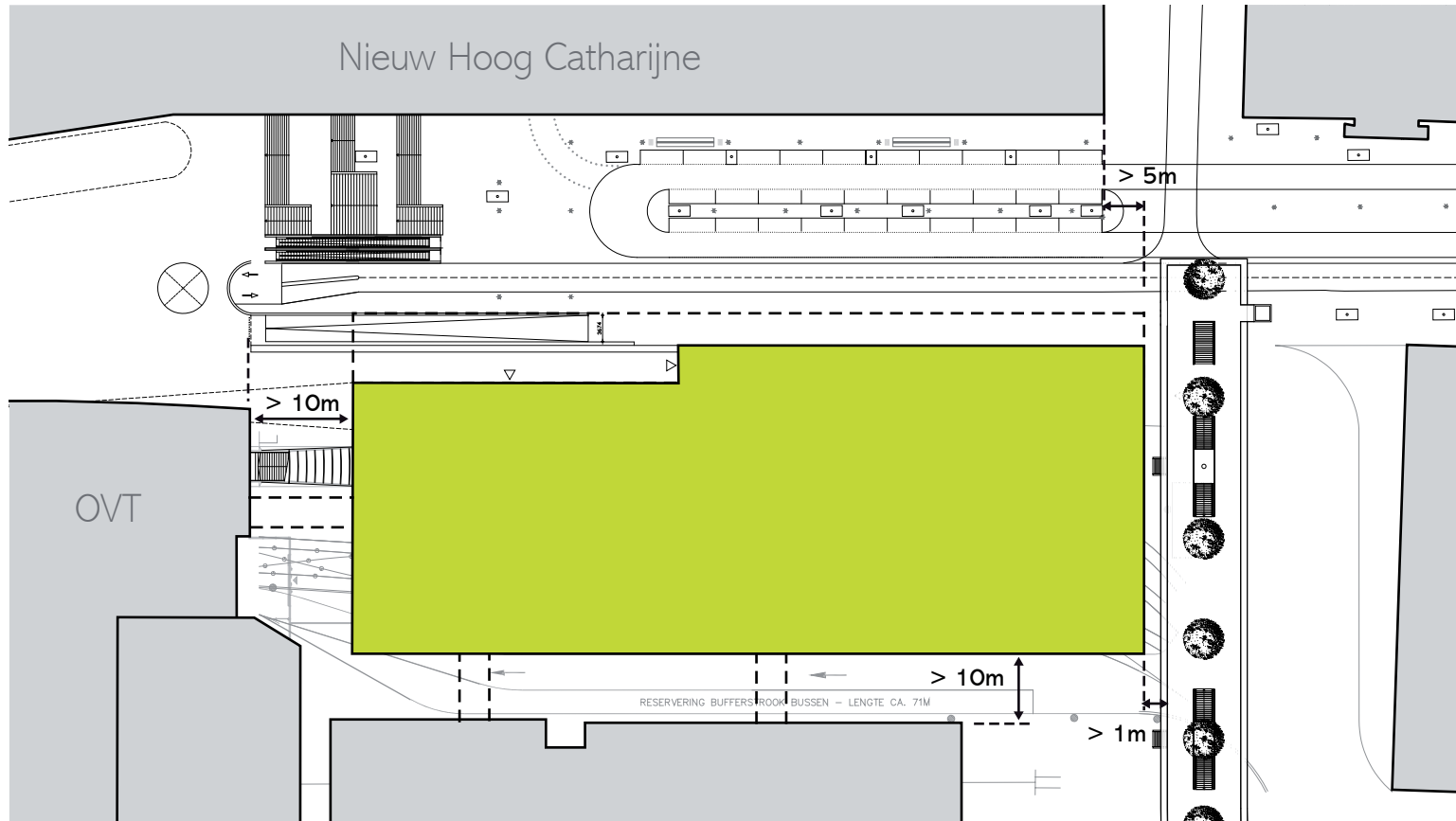
Het bus- en tramstation

De busterminal is architectonisch geïntegreerd en heeft een aangename verblijfskwaliteit. De onderzijde van het Zuidblok en de constructieve elementen en/of noodzakelijke voorzieningen die onderdeel worden van de belevingswereld van het busstation krijgen een hoogwaardig afwerkingsniveau. Zij vormen het interieur van het busstation en hebben daarvoor een voldoende kwaliteit. Vormgeving en positie van de bouwonderdelen zijn afgestemd op het functioneren van het station. De bouwvelop van het zuidblok biedt ruimte om diepe volumes te realiseren. Er dient echter altijd voldoende daglicht toe te treden in de HOV terminal en deze dient goed zichtbaar te zijn vanaf de Stationsallee. Verbindingen met het achtergelegen kantoorgebouw Laag Katreine zijn mogelijk echter met dezelfde randvoorwaarde dat hier rekening gehouden wordt met het busstation.

De Rabobrug

De Rabobrug ligt los van het Zuidblok; een beperkte koppeling is mogelijk. Alternatieve mogelijkheden voor de aanlanding van de Rabobrug zijn op dit moment in onderzoek en kunnen nog impact hebben op Zuidblok en andere aspecten van het SP/BKP. Doel is om de aanlanding van de Rabobrug zoveel mogelijk binnen de contour van de rooilijn Zuidblok en HOV station op te lossen met een goede zichtbaarheid van de brug vanuit de straat.





bouwenvelop Zuidblok



aanzicht bouwenvelop Zuidblok



gebouwde omgeving

rooilijn:

minimaal 1m vrijhouden van Rabobrug
 minimaal 5m zichtbaar langs NHC/Moreelsepark
 minimaal 10m vrijhouden van achtergelegen Laag Katreine en OVT
 Zuidhoek OV-Terminal zichtbaar vanaf hoek NHC/Moreelse park.
 Verbindingen wel mogelijk.

rooilijn alleezijde

voorkeur: Rooilijn volgt lijn transparante afkadering busstation.
 variant 2: Rooilijn springt terug ten opzichte van afkadering

bouwhoogte:

basisopbouw tot 25m hoogte met accenten tot 45m
 rekening houden met daglicht in stationsallee.

programma:

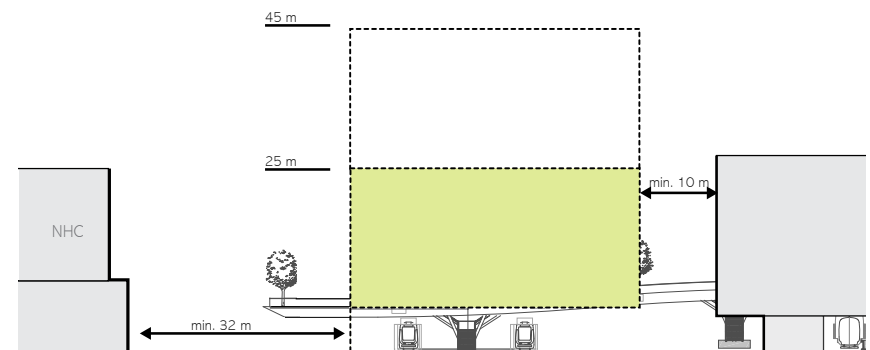
kantoren

gevelopbouw:

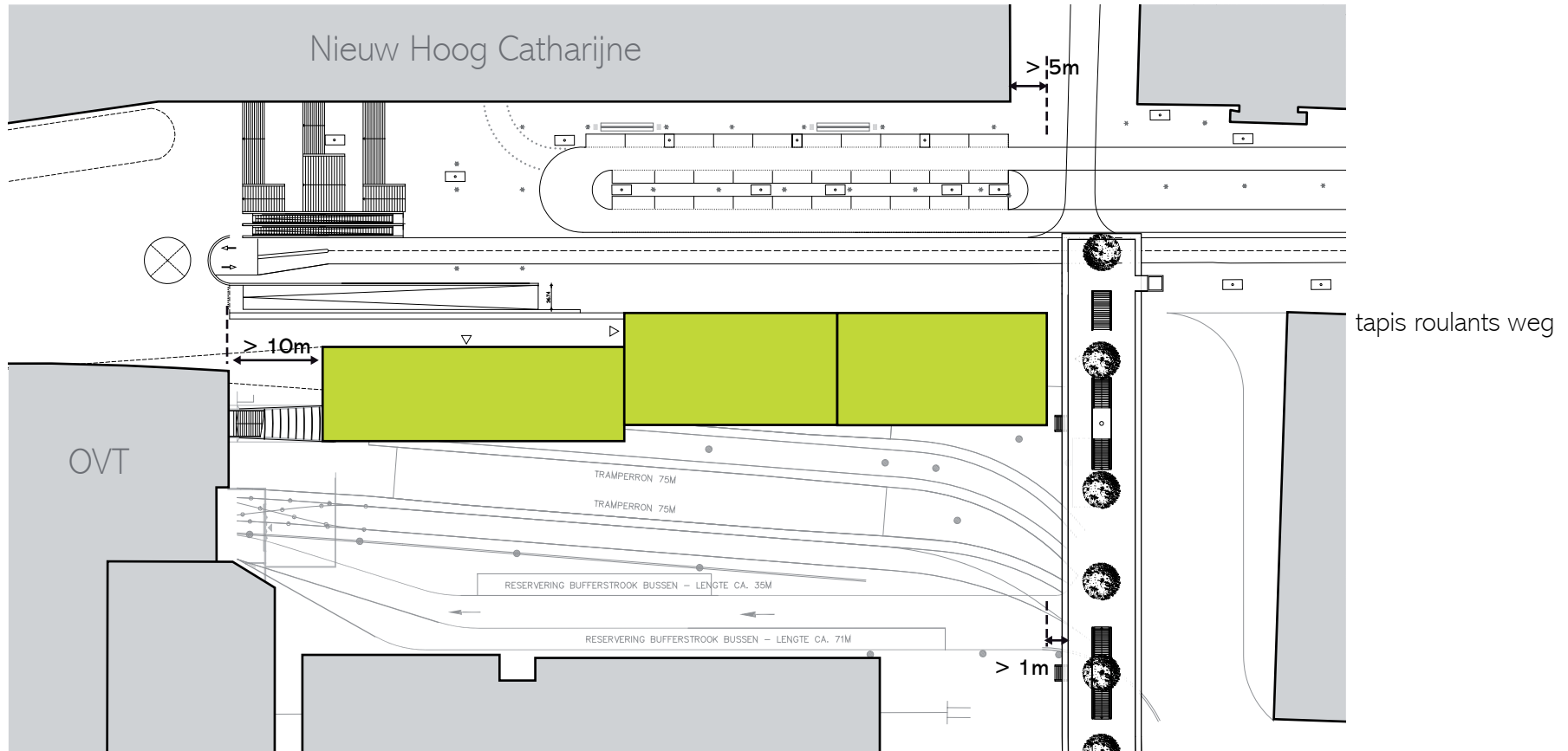
samenhang in gevelbekleding, aansluitend bij OVT
 verticale geleding, veel transparante delen
 korrelgrootte in samenhang met bovenbouw Hoog Catharijne
 zuidblok is alzijdig; onderzijde wordt hoogwaardig afgewerkt

ontsluiting:

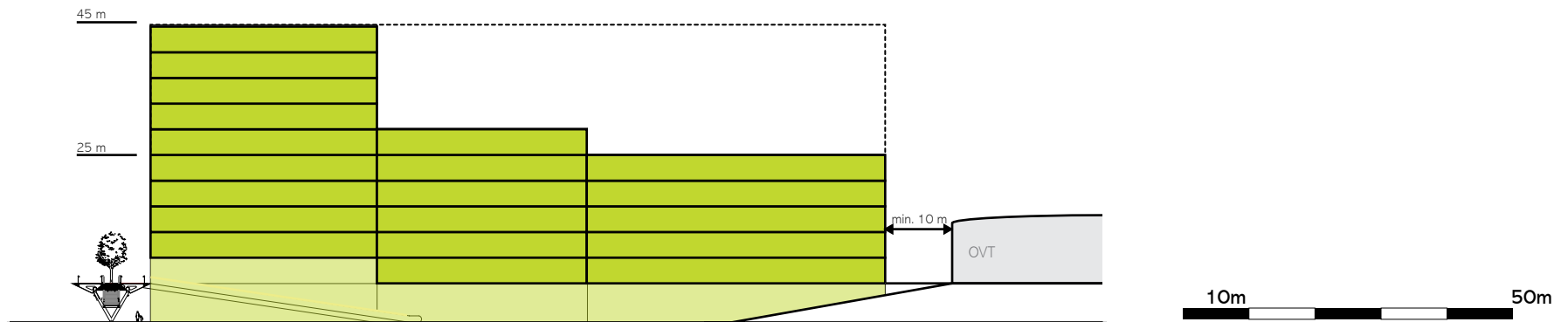
verbindingen met laag katreine mogelijk
 rekening houden met aanlanding Rabobrug
 expeditie via straatniveau of via aansluiting op -1
 constructie en vluchtwegen afgestemd op bus/tramstation



doorsnede bouwvelop Zuidblok



voorbeelduitwerking Zuidblok

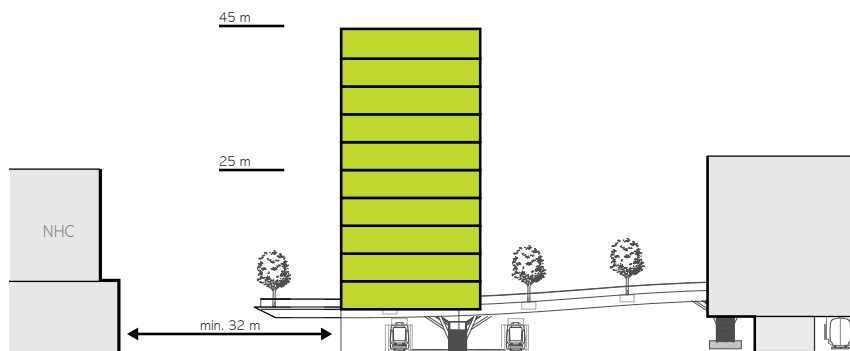


aanzicht voorbeelduitwerking Zuidblok



impressie Zuidblok

71

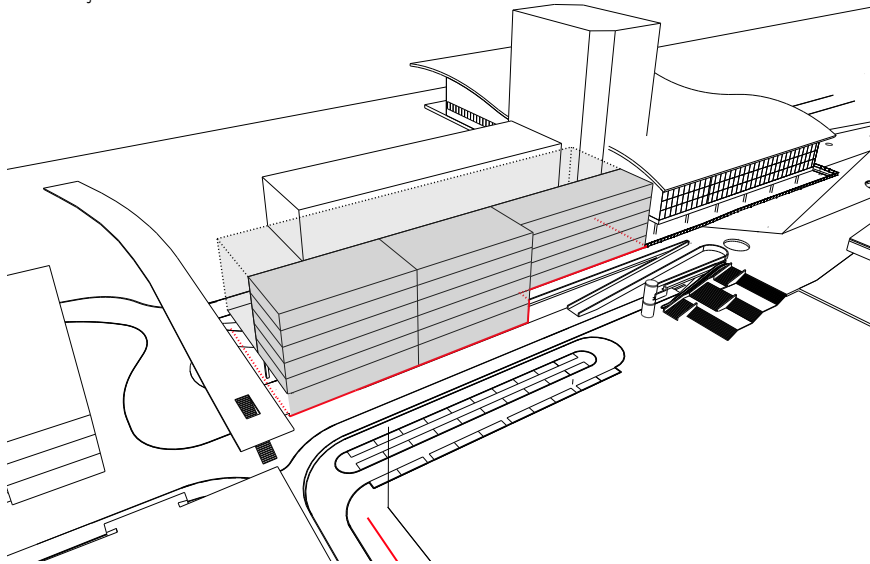


doorsnede voorbeelduitwerking Zuidblok

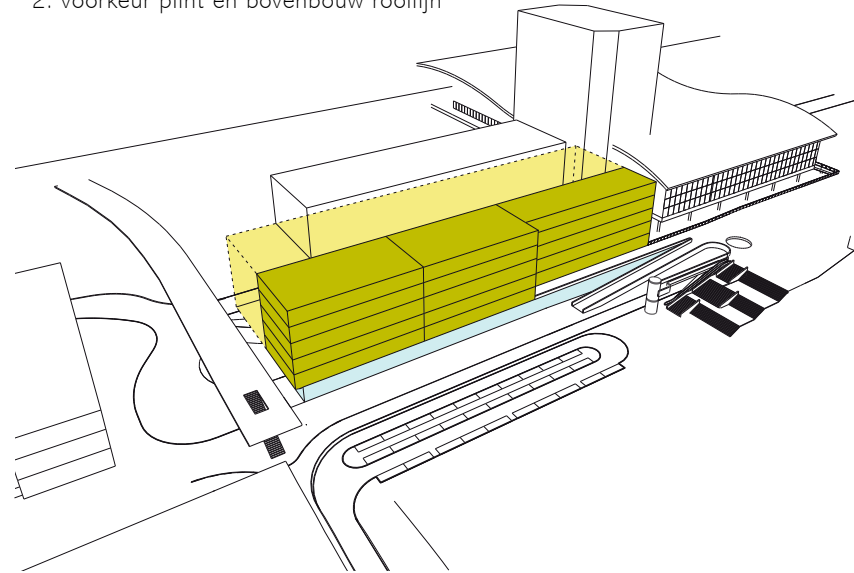


impressie Zuidblok vanaf Moreelse Park

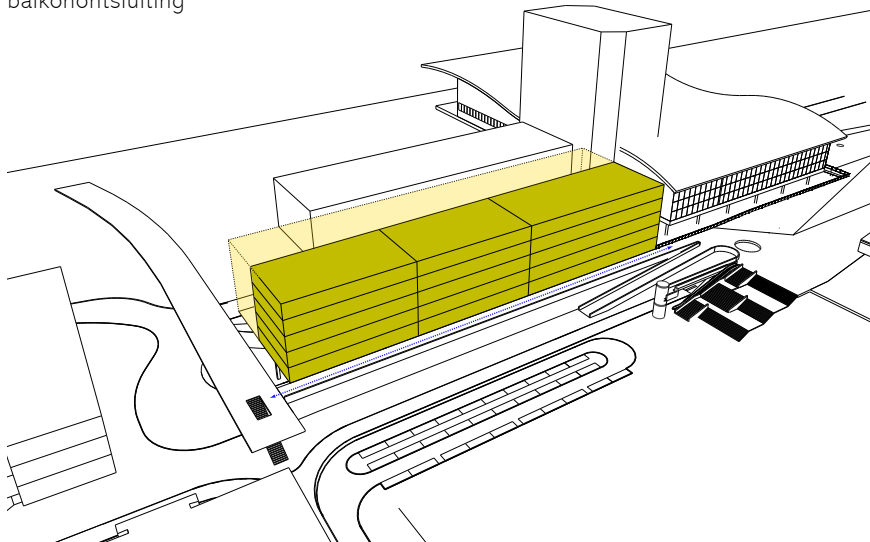
1. rooilijn



2. voorkeur plint en bovenbouw rooilijn

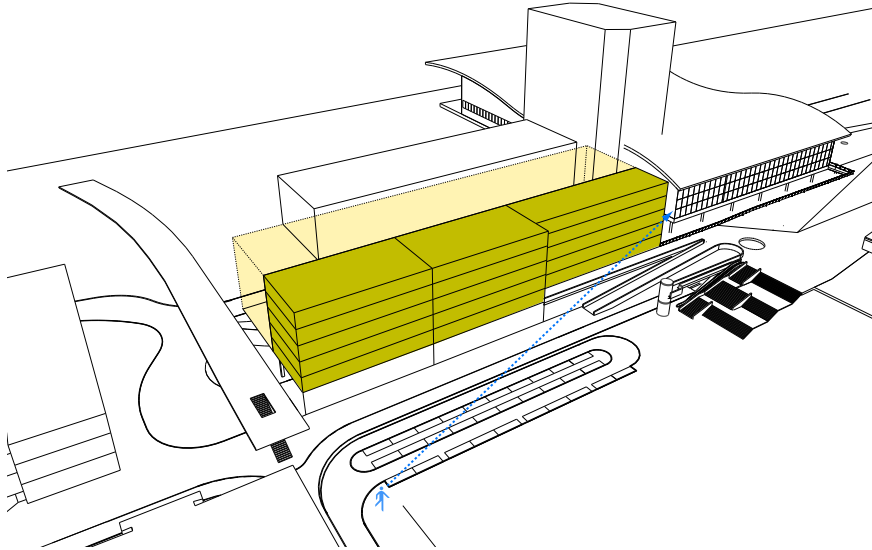


3. variant 1: terugliggende bovenbouw met balkonontsluiting

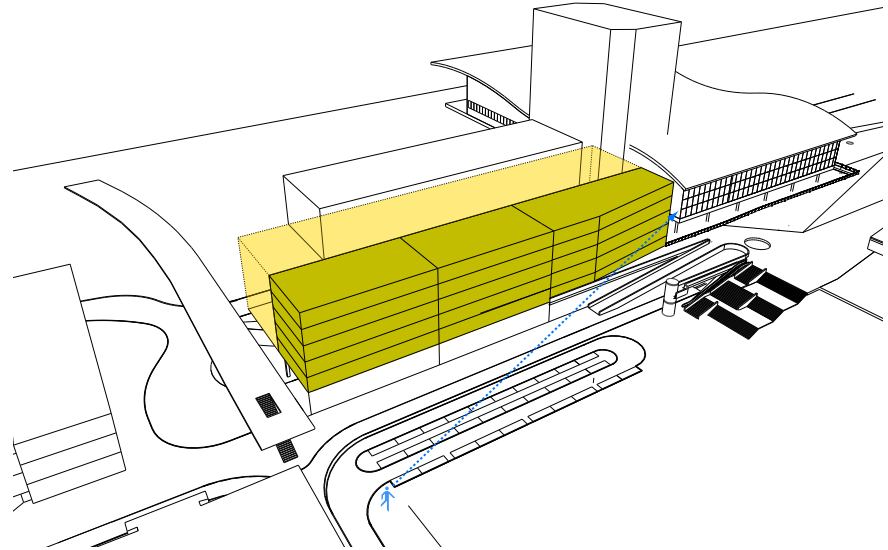


Flexibiliteit in rooilijn

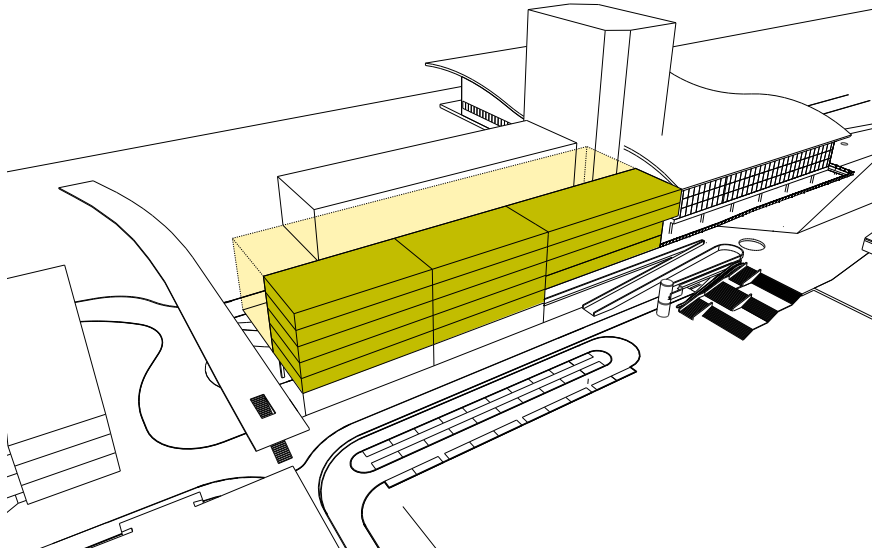
1. terugliggend



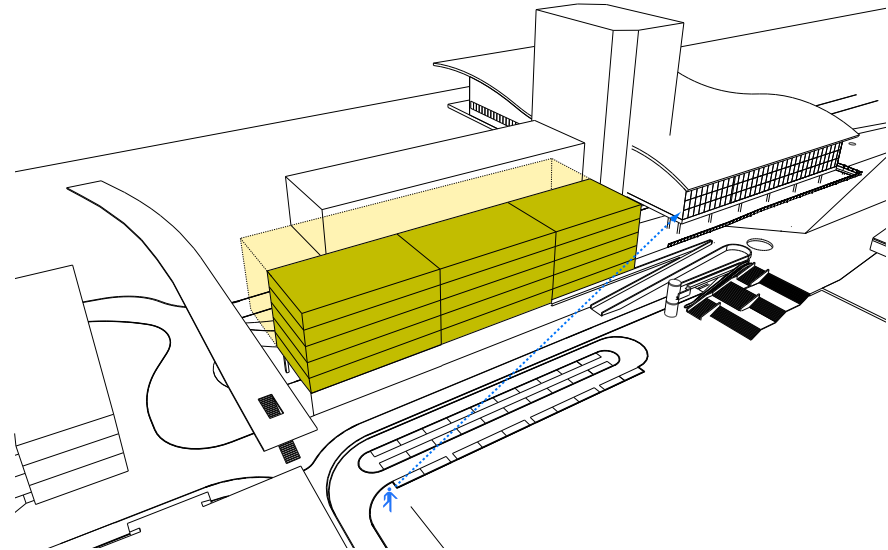
2. afschuining



3. terugliggend onder overstek

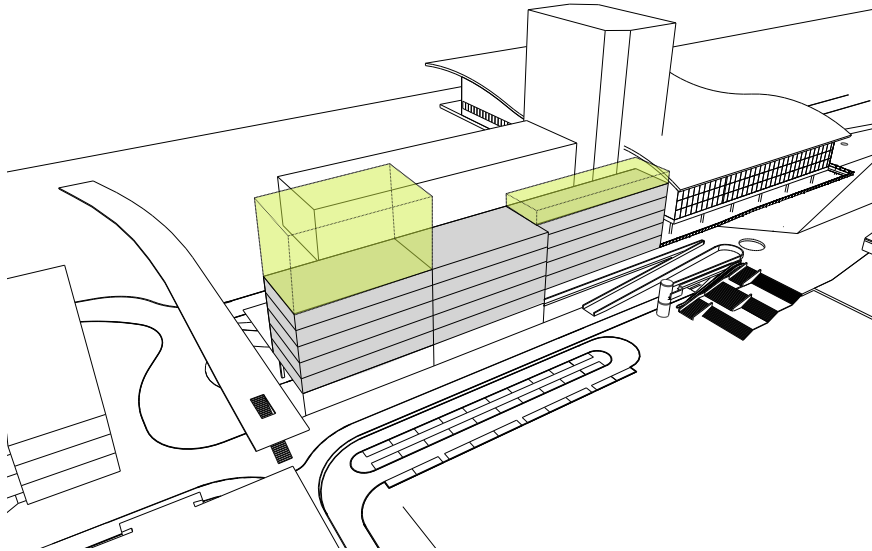


4. 'korte' variant met meer afstand tot OVT

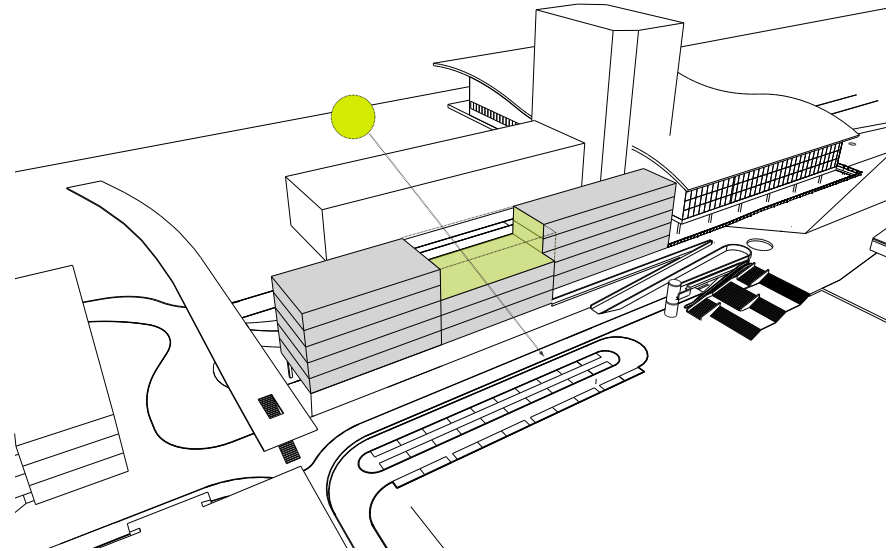


Vrijhouden zicht op station vanaf hoek Moreelse Park

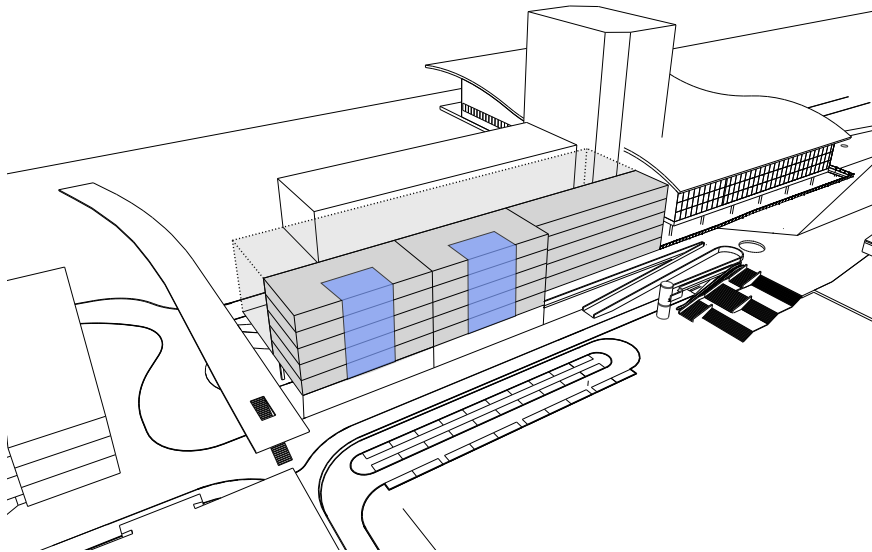
1. hoogte-accnten



2. verlagingen tbv daglicht



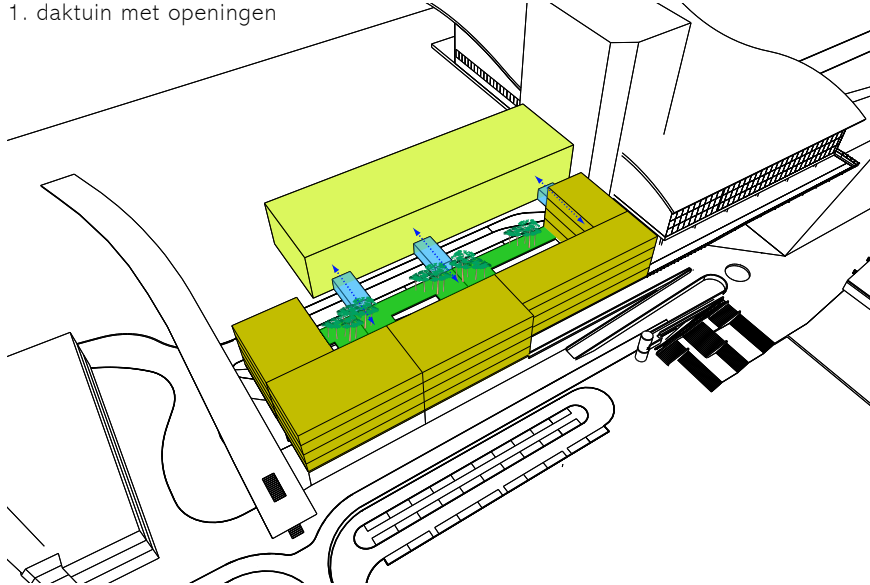
3. eventueel serres of stadsfoyers



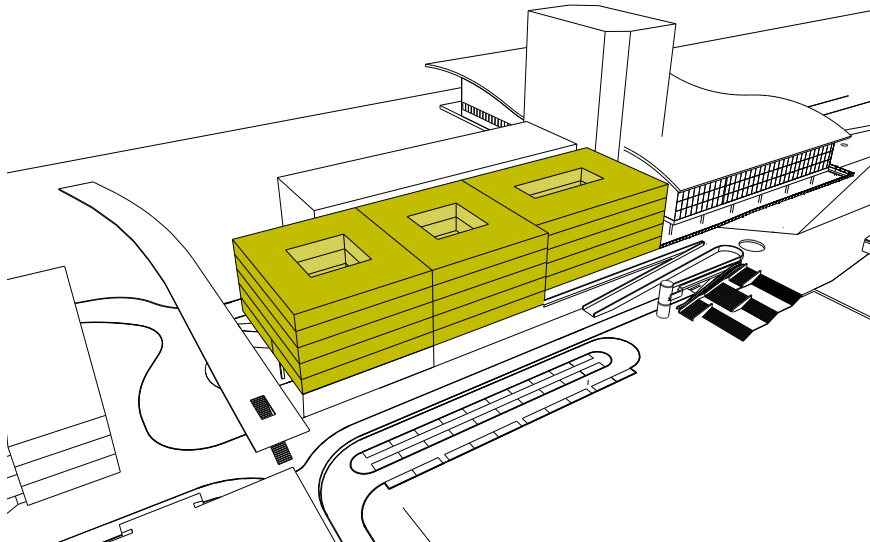
Voorbeelden voor geleding Zuidblok

Daglicht op busstation

1. daktuin met openingen



2. atria bij dieper gebouw





Samenvatting

1 Onderscheidende bakens en samenhangende straatwanden.

- Bakens onderscheidend door korrel, detaillering en materiaal.
- Straatwanden samenhangend vormgegeven, opgebouwd met een basement met bovenbouw.
- Bij NHC betreft dit de transformatie van de plint
- Het Noord- en Zuidblok zijn gelijkwaardig qua gevelopbouw.

2 Gedefinieerde ruimte.

- De Stationsallee krijgt een gelijkwaardig, stedelijk profiel.
- Straatbreedte minimaal 28 meter in noordgebouw
- Straatwanden tot 25 meter hoog (incidenteel 45 meter).

3 Samenhang in de buitenruimte

- 1 type klinker met natuursteen verbijzondering, dat aansluit bij het overige stationsgebied.
- Meubilair eenduidig, robuust, kleur antraciet.
- Trapleuningen en valbeschermingen transparant (glas) met RVS.
- Obstakelarm stationsplein en lineair in de straat.
- Maaiveld vloeiend vervlechten met OVT-niveau.
- Fietspaden in samenhang met omgeving vormgeven.

4 Verblijfskwaliteit

- De Stationsallee is pleinachtig van opzet, niet als verkeerskundige straat.
- Groen profiel. Bomen 1e tot 2e orde los op lijn geplaatst en richting de OVT verminderend in aantal, onder het dak afwezig.
- Voldoende zitgelegenheid in Stationsallee
- Gelijkmatic en veilig verlicht.
- Terrassen langs gevel in uitstalzone zonder scherm, zomerterras buiten de hoofdstroom gepositioneerd..

5 Gemengd programma

- Adres aan de Stationsallee
- 24-uurs activiteit
- Actieve plint in basement
- Basement hoogwaardig gedetailleerd, bv. natuursteen met glas
- Open vormgegeven, voorkeur dubbelhoog aan straat
- Eenheid in reclame-uiting

6 Nieuw Hoog Catharijne

- Plint voor bestaande bouw geplaatst hoogte 10m.
- Doorlopend natuursteen basement, bovenlijst min. 80cm
- Glazen perforatie ten behoeve van actieve plint,
- Tenminste laag 1 actief, zichtbaar welk functie daar is gehuisvest, tweede laag mag ook actief mag ook reclame achter gevel hebben.
- Entrees van NHC tenminste over twee lagen zichtbaar en open vormgegeven.
- Expeditie hoogwaardig opgelost

7 Stationsplein

- Plein obstakelvrij en functioneel
- Transparant en solitair dak
- Hekwerken en liften terughoudend en transparant
- Groen profiel als in allee

8 Noordblok en Paviljoen

Zie pagina 57

9 Zuidblok

Zie pagina 69



Colofon

© **Ector Hoogstad** Architecten

Laanslootseweg 1
3028 HT Rotterdam
Postbus 818
3000 AV Rotterdam

T 010 440 21 21
E info@ectorhoogstad.com

Ontwerpteam

Lennaert van Capelleveen
Markus Clarijs
Daniel Diez Ausias
Joost Ector
Giulia Melloni
Max Pape
Stijn Rademakers
Gijs Sanders
Magdalena Szczypka

© **Sant en Co**

Bankastraat 147
2585 EM Den Haag

T 070- 3463786
E mail@santenco.nl

Ontwerpteam

Chris Janssen
Edwin Santhagens
Stephen Tas
Maike Warmerdam

