

Projectorganisatie Stationsgebied
Infrastructuur en Openbare Ruimte
Postbus 1273
3500 BG Utrecht
t.a.v. mevr. Dirix
c.c. aan NS-poort

Plannen voor Van Sijpesteijnkade en omgeving

Datum: 30 november 2011

Deze brief is een reactie van de 'Ontwikkelgroep Lombok Centraal' (OLC) op de plannen van NS-poort voor de van Sijpesteijnkade cq het 'Sijpesteijnkwartier'. De plannen zijn toegelicht door NS-poort en Groupe-A tijdens de presentatie op 1 november op het kantoor van de projectorganisatie stationsgebied (POS).

Toetsingskader

Wij vinden het van belang dat het ontwerp van NS-poort naast de gebruikelijke beleidskaders en het masterplan wordt getoetst aan de ontwikkelvisie Lombokplein e.o., de Motie Viva van Sijpesteijnkade en de [IPVE](#) West.

Naar aanleiding van de aanvraag van de sloopvergunning van de NS heeft de Wethouder besloten dat de [ontwikkelvisie](#) Lombokplein e.o. ook aandacht zal besteden aan de aansluiting en samenhang met de Van Sijpesteijnkade. Hiermee vormt de visie een toetsingskader voor de plannen van NS Poort met deze locatie (zie onder meer [commissiebrief](#) 28 september 2010. Wij citeren voor de duidelijkheid uit de motie '[Viva van Sijpesteijnkade](#)':

De gemeenteraad draagt het college op (17 dec. 2009):

In gesprek te gaan met NS Poort om de wens van de raad over te brengen en te sturen op behoud dan wel inpassing van de historische bebouwing.

Een SPvE aan de raad te overleggen voor de van Sijpesteijnkade waarin bijvoorbeeld verwoord staat:

- *Dat de cultuurhistorische uitstraling van de Van Sijpesteijnkade zoveel mogelijk behouden dient te blijven*
- *Dat de rooilijn van de Van Sijpesteijnkade zoveel mogelijk behouden dient te blijven*
- *Dat de bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade, in ieder geval de panden 25, 23 en 19 zoveel mogelijk behouden zou moeten blijven*
- *Dat de natuurlijke verbinding via de Leidsche Rijn uitgebreid zou kunnen worden met een zichtlijn van de organisch gegroeide bebouwingsstructuur*
- *Dat er zicht zou moeten komen op een natuurlijke verbinding met het Westplein richting Lombok*

Tot die tijd zou het college NS Poort vragen niet over te gaan tot daadwerkelijke sloop.

Bouwhoogtes en belevingswaarde

Volumes en bouwhoogten in het NS Poort plan zijn niet conform Masterplan. Alleen vlakbij het spoor mag 'Large' gebouwd worden (basishoogte 45 m, incidenteel tot 90 m, meerdere gebruikers en functies, foyer aan straat, contrasten maatvoering, stad & regio) Voor de rest van de zuidoever staat 'Medium' voorgeschreven (basishoogte 25 m tot incidenteel 45 m, gedeelde entree aan de straat, meerdere functies, geringe contrasten in maatvoering, voor wijk & stad). Verder moet er ook gedacht worden aan het feit dat voetgangers en fietsers voornamelijk de plint van een gebouw ervaren.

Vanaf de middeleeuwen staat de hele stad staat vol met verschillende bouwhoogtes en deze staan pal naast elkaar. De term van confronterende bouwhoogtes en verschil in schalen hoeft niet altijd een probleem te zijn. Er zijn wel afspraken gemaakt over verschillende bouwhoogtes en juist daar lijkt het plan van de NS Poort zich niet aan te willen houden.

Door plaatsing van (te) hoge gebouwen in de noord-zuid richting wordt weliswaar erkend dat bezonning van de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn (en verder?) een belangrijk zorgpunt is, maar de geboden oplossingsrichtingen zijn verre van overtuigend.

Wat ontbreekt er aan de plannen?

Het ons gepresenteerde plan is geen stedenbouwkundige ontwikkelingsvisie omdat het **ontbreekt** aan de volgende zaken:

- Een visie op functies en activiteiten die in dat gebied komen in hun samenhang en context.
- Een visie op de relatie met de omgeving en de functie en invulling van de openbare ruimte; met name op de openbare ruimte tussen de bebouwing en Leidsche Rijn / Lombok: die is met onder meer diverse niveaoverschillen en 'op/afritten' slechter ontworpen dan momenteel het geval is.
- Visie in relatie tot de nog te ontwikkelen blokken in het NH-kwartier en Leidsche blok.
- Een stedenbouwkundige visie. Het huidige plan is een zwakke architectuurinvulling en onuitgedachte massastudie.
- Er is geen serieus onderzoek gedaan naar inpassing bestaande bebouwing, spelen met rooilijn en terugspringende gevels cq bebouwing, e.d.; dit om de relatie bebouwing omgeving en ook de overgang tussen Lombok en stationsgebied goed vorm te geven; ook de (semi) openbare ruimte tussen de gebouwen op forumniveau blijft onduidelijk en komt niet tegemoet aan eerdere kritiek: obscuur, onuitgewerkt, de sfeer van niemandsland.
- Een visie op de noord ingang van het station cq de relatie met de wijk / stad blijft te mager. De ingang van de Noordertunnel wordt niet beter zichtbaar.
- Aandacht voor de beleving en bebouwing langs de corridor - de langzaam verkeer verbinding - tussen centrum en west. Langs deze kralenketting hoeft niet alleen maar laagbouw te staan. Wel moet de overgang van de verschillende buurten herkenbaar blijven of vanuit het masterplan bezien; herkenbaar worden!
- Er is geen rekening gehouden met de publieksreactie van de IPVE. Juist voor de zogenaamde 'dwangpunten' is aangegeven dat er alternatieven zijn.

Motivatie sloop

De motivering van de sloop van de nummers 27 t/m 35 nabij het spoor is tegenstrijdig: die panden zouden om verschillende redenen moeten worden gesloopt, maar die plek wordt vervolgens wel weer (deels) bebouwd?!

De huidige (tijdelijke) situatie aan de van Sijpesteijnkade is verwaarloosd. Het is als een hoofdslagader die aan het dichtslibben is. Er is een fietsparkeerprobleem. Dit gebruikt NS Poort als oneigenlijk argument om snel te slopen. Maar dat kan ook op een betere wijze worden opgelost. We hebben de indruk dat NS poort zich niet verantwoordelijk voelt voor de uitstraling van de huidige situatie. Een verzoek om op korte termijn iets te doen aan het verbeteren van dit historische bebouwingslint is uitgebleven. NS Poort wil eerst kunnen slopen voordat zij willen praten over de kwaliteit van het stationsgebied in de overgangsfase.

Samenvattend

Onze conclusie is dat de NS een doorzichtige poging doet om hun panden zo snel mogelijk te mogen slopen. Eigenlijk is het plan vooral een beperkte volumeschets en een statement voor sloop (behoudens 25). Het enige doel is op deze manier de ruimte te krijgen om binnen 1-2 jaar te kunnen gaan slopen (turn-key). Deze insteek doet geen recht aan de aangenomen motie. Bovendien getuigt het ontwerpen van een parkeergarage en bouwvolumes als enige vertrekpunten niet van goede ruimtelijke ordening.

Wij zijn van mening dat het plan maar één richting op wijst, namelijk de sloop van de panden (m.u.v nr.25). Wij hebben niet de indruk dat er serieus is gewerkt aan varianten die recht doen aan de motie 'Viva van Sijpesteijnkade'. Ook blijven veel vragen onbeantwoord, zoals: (wiens) rendement en kosten, welk programma is (on)haalbaarheid, ed. Daarvan is nauwelijks iets terug te vinden in wat nu voor ligt.

En waarom loopt het proces op deze manier en is er deze plotselinge urgentie. NS poort heeft eerst 8 maanden met gemeente overlegd zonder ons hierin te kennen - ook na herhaaldelijke verzoeken van onze kant - en nu is er plotseling haast!?

Oplossingen van de Ontwikkelgroep Lombok Centraal (OLC)

- Er kan en moet in dit gebied weloverwogen, adequaat en meer in samenhang gewerkt worden aan functiemenging, vormgeving, bouwhoogtes en gebruik van zowel gebouwen alsook van de nabije openbare ruimte. We willen graag een paar positieve ontwerpen zien, waarin alle harde en zachte voorwaarden gewaarborgd zijn.
- De paar panden aan de van Sijpesteijkade moeten in een breder verband worden gezien. Ze kunnen juist betekenis geven. Maak een stedenbouwkundige visie alvorens een architect te laten tekenen.
- Het plan zou uit moeten gaan van een levendige plint variatie in de bebouwing en 'voordeuren aan de straat' geven de buurt een menselijkere maat en levendigheid.
- In het plan kan meer rekening gehouden worden met het herstel van de oude waterlinie de Leidsche Rijn met zijn kades. De logica van de oude bebouwing langs de kades (ook verderop stroomafwaarts) kunnen versterkt worden. Something old, something new, something borrowed something blue.
- Er kan nog intelligenter gediscussieerd worden over het slopen van 'de rest'. De toegang tot de parkeergelegenheid en de bereikbaarheid voor dienstverlenend verkeer kan ook anders opgelost worden dan het zogenaamd noodzakelijk slopen van 3 tot 5 panden. We hebben respect voor alle noodzakelijke toegangswegen, maar het kan beter dan nu voorgesteld. Waarom geen verbinding door het blok heen? Een ambitieus stedelijk programma heeft ook openbare ruimte nodig. Onderzoek of nieuwe ontsluitingen door de parkeergarage, achter de bebouwing van de van Sijpe mogelijk is. Niet alle voordeuren hoeven dan aan de van Sijpesteijkade.
- Er zijn naast het monument nog meer panden met een bijzondere historische en architectonische waarde. Dit kan ook door NS Poort niet ontkend worden en we vragen dan ook speciale aandacht en invullingsplannen voor deze drie uitzonderlijke panden.
- De problemen voor het fietsparkeren kan ook op andere wijzen worden opgelost, bijvoorbeeld op de plek waar de parkeergarage op het jaarbeursplein binnenkort wordt gesloopt.
- Er kan alsnog een serieuze tweede variant gemaakt worden met zoveel mogelijk behoud door te werken met overkluizingen (zie bijvoorbeeld Piet Heinkade A'dam).
- Maak een visie of 'plan' dat een beter antwoord geeft op alle vragen en kanttekeningen; overleg over tijdelijk beheer zonder voorwaarden vooraf. Als dit uitblijft, vragen wij het college om een second opinion te laten maken (niet in opdracht van NS poort).
- Laat het opknappen van het 'uiterlijk' van de kade en de panden in de overgangsfase niet afhangen van de eventuele sloop. Houd de kade in deze fase uit de wind van ieder mogelijk toekomstig plan, ten behoeve van de veiligheid en de leefbaarheid.
- In ieder geval geen sloop zonder concreet en gedragen bouwplan, mét huurder en mét een harde datum voor start bouw. Houd dit gebiedje ook leefbaar in de 'tussentijd'. Ook op de te bouwen parkeergarage ontstaan mogelijkheden voor tijdelijke situaties ivm de fasering.

Hoogachtend,

G. Haest
M. Nielen
R. van Dijk
R. Westerhof
F. Dekkers
R. Jutstra

Ontwikkelgroep Lombok Centraal
www.lombokcentraal.nl