

Visie op de toekomstige ontwikkeling van de  
**Van Sijpesteijnkade**  
[voorheen Leidseweg]



Deze visie op de ontwikkeling van de Van Sijpesteijnkade wordt ondersteund door de volgende organisaties:

Bewonersoverleg Leidseweg tussen Munt en Hommel  
Bewonerswerkgroep Leidseweg  
Het Cuypersgenootschap  
Heemschut Utrecht  
Historische vereniging Oud-Utrecht  
Stichting De Sterremolen  
Trek Lombok door tot het Spoor  
Vereniging Molenerf De Ster  
Wijkraad Utrecht-West  
Winkeliersvereniging Lombok  
[www.Maanzaad.nl](http://www.Maanzaad.nl)  
[www.LomboX.nl](http://www.LomboX.nl)

**Tekst: dr. C.J. van der Haven**  
**Vereniging Oud-Utrecht, Commissie Cultureel Erfgoed**  
**Utrecht, februari 2009**

© Foto omslag: [bouwput.blogspot.com](http://bouwput.blogspot.com)  
Overige foto's: Het Utrechts Archief  
Situatieschetsen: Paul Reeskamp

## Inleiding

In het kader van de vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied wordt al geruime tijd gediscussieerd over de toekomst van de Van Sijpesteijnkade. Behalve het Rijksmonument 25 is vooralsnog onduidelijk welk deel van de bestaande bebouwing langs de Van Sijpesteijnkade zal worden behouden. Ook de schetsen in het Masterplan Stationsgebied bieden wat dat betreft maar weinig houvast. Vooruitlopend op de plannen die dit jaar voor dit gebied ontwikkeld zullen worden, willen de organisaties die deze notitie hebben opgesteld ervoor pleiten de huidige historische gevelwand te koesteren en te incorporeren in de planvorming.



Leidseweg (deel huidige Van Sijpesteijnkade) in de jaren dertig van de vorige eeuw (Het Utrechts Archief)

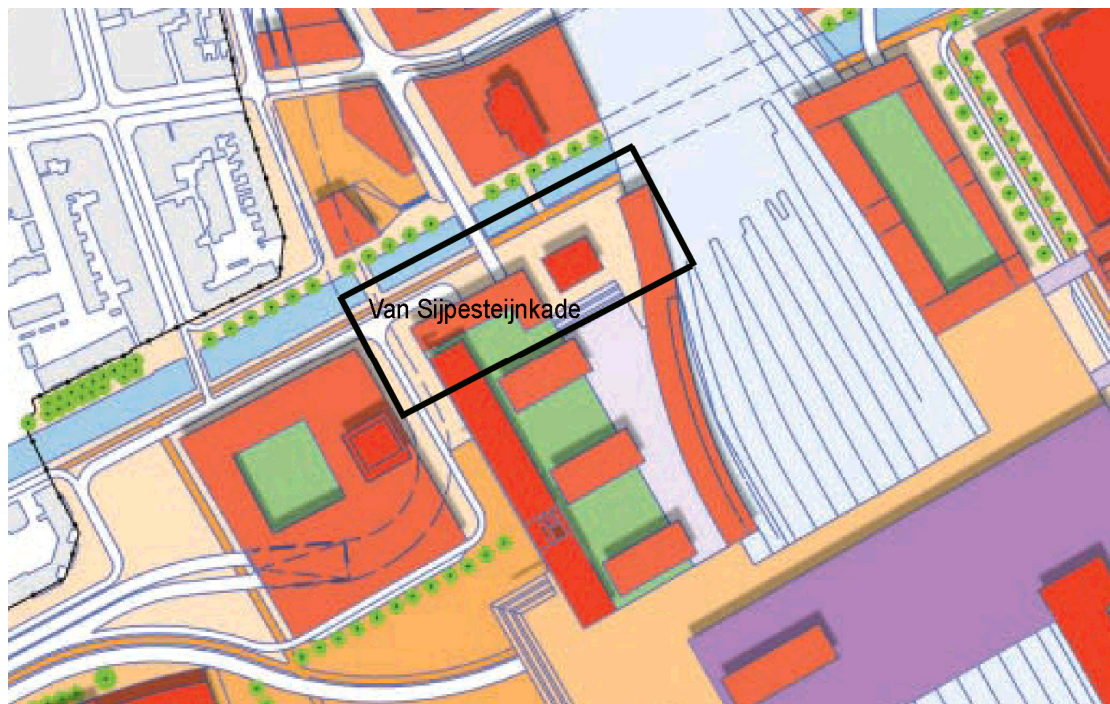


Luchtfoto van de Leidseweg (deel huidige Van Sijpesteijnkade) en Leidse Vaart in de jaren twintig van de vorige eeuw (Het Utrechts Archief)

## Stand van zaken

Het nu voor parkeerdoeleinden gebruikte terrein achter de Van Sijpesteijnkade zal worden bebouwd en moet via een brug over de Leidse Vaart een verbinding krijgen met het te ontwikkelen gebied op de kop van Lombok, waar een levendig Lombokplein zal ontstaan. Hiervoor is het noodzakelijk een opening te maken in de gevelwand van de huidige Van Sijpesteijnkade, zodat voetgangers gemakkelijk van dit deel van de stad naar het station kunnen lopen. De Van Sijpesteijnkade zelf blijft een belangrijke fiets- en voetgangersverbinding naar de binnenstad.

De gemeente Utrecht heeft met projectontwikkelaar NS Poort, eigenaar van de huidige kadebebouwing en het achterliggende terrein, besloten tot ontwikkeling van woningen en kantoren in het gebied rond de Van Sijpesteijnkade. In de schetsen bij het Masterplan lijkt hiervoor het grootste deel van de huidige bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade te moeten wijken. Alleen een blokje rond het rijksmonument op nummer 25 blijft staan. De bouwhoogte aan de kadekant zoals die is weergegeven in het Structuurplan Stationsgebied is: 25 tot 45 meter. Direct tegen het spoor aan kan de bouwhoogte oplopen van 45 tot 90 meter hoogte. Tussen deze nieuwbouw staat het rijksmonument Van Sijpesteijnkade 25 met een hoogte van een kleine 12 meter.



Schets uit het Masterplan Stationsgebied



## Historische waarde

De Van Sijpesteijnkade is een oostelijk gelegen overblijfsel van de Leidseweg dat in de jaren zeventig van de vorige eeuw door de aanleg van het Westplein is afgesneden van het meer westelijke deel van de kade, dat nog steeds als Leidseweg wordt aangeduid. Vanaf de aanleg van de Leidse Vaart in 1664 was de Leidseweg de belangrijkste verbindingroute vanuit Utrecht naar het westen. Aan de noordzijde van de Leidse Vaart ontwikkelden zich vervolgens als snel industriële activiteiten. Tegen de stadskant aan ontstond vanaf het Leidse Veer lintbebouwing naar het westen toe aan de zuidzijde van de vaart. Deze bebouwing werd onderbroken door de drie moesgrachten ter hoogte van de Croeselaan en in later tijd natuurlijk ook door het spoor.



Leidseweg, brug over de eerste Moesgracht, ter hoogte van de Mineurslaan. Links van de vrouw is de bescheiden lintbebouwing te zien op de plaats van de huidige Van Sijpesteijnkade omstreeks 1850

Het fragment van de historische lintbebouwing dat is overgebleven, geeft ons een beeld van historische kadebebouwing langs de oude Utrechtse waterverbindingen, zoals die ook nog te vinden is aan de Oost- en Westerkade en de Bemuurde Weerd. De huidige voorgevels aan de Van Sijpesteijnkade zijn allen uit de late negentiende en eerste helft van de twintigste eeuw. De oorspronkelijke bebouwing is echter ouder. Het is mogelijk dat zich achter de voorgevels van enkele panden, zoals bij nummer 25 het geval is, nog restanten van oudere bebouwing bevinden.

Gezien de ingrijpende stedenbouwkundige vernieuwingen rond het stationsgebied in de jaren zeventig van de vorige eeuw, heeft zich in de nabije omtrek van de Van Sijpesteijnkade geen bebouwing van voor de Tweede Wereldoorlog gehandhaafd (behoudens rond de Lange Hagelstraat). De huidige historische gevelwand biedt daarmee een unieke en naar onze mening onmisbare verbinding tussen Utrecht-West, met name de omgeving van de huidige Leidseweg en molenerf de Ster, en de historische binnenstad vanaf het Vredenburg.

## Architectonische waarde

De Van Sijpesteijnkade vormt een mooi ensemble van de verschillende bouwstijlen uit de late negentiende en eerste helft van de twintigste eeuw. De middelste panden van het huidige restant zijn daarbij architectonisch gezien het meest interessant. Nr. 13-19 en 21-23 hebben duidelijk een modernistisch karakter. Het jongste pand is gebouwd in



1949 (architect: H. van Vreeswijk). De gevel is vrij zakelijk en streng opgebouwd, maar heeft van dichtbij, door een textuur bestaande uit grijze mozaïeksteentjes, een vriendelijke uitstraling.

Al even modernistisch maar een decennium ouder is het gebouw van de gebroeders Koster uit 1932 (nr. 13-19), een karakteristiek voorbeeld van Utrechtse architectuur in de stijl van de Amsterdamse school. Opvallend zijn de rechthoekige opbouwen op de hoeken en de bovenlijst van de winkelpui opgebouwd uit

glasstenen en opvallende zandstenen ornamenten op de hoeken.

Mogelijk uit protest tegen het eclecticisme en opkomende modernisme van zijn tijd koos de vermogende Verbeek-van der Sande, zowel opdrachtgever als architect, in 1912 bij de



bouw van Van Sijpesteijnkade 25 voor een ontwerp in een eenduidige historische stijl. Het pand is nauwelijks te onderscheiden van streng classicistische panden uit de zeventiende en achttiende eeuw in de Utrechtse binnenstad. Het herenhuis geeft de Van Sijpesteijnkade

daarmee een binnenstedelijke allure. Het vormt een interessante verbinding met de eveneens sterk historiserende panden op de hoek van de Van Sijpesteijnkade (nr. 5-11), voorzien van kleine trapgevels. Deze huizen zijn echter vele male bescheidener dan het opvallende en voor zijn tijd buitengewoon a-typische ontwerp van Verbeek-van der Sande.



De panden op nr. 27-35 zijn architectonisch weinig uitgesproken en daarmee minder interessant. Na de sloop van drie huizen aan deze zijde van de Van Sijpesteijnkade in 1994, samen met het gezichtbepalende hoekpand op nr. 49, hebben deze panden hun architectonische (verbindings)functie grotendeels verloren.

## Stedenbouwkundige waarde

Door de geringe bouwhoogte van de huidige kadebebouwing is deze in een juiste balans met de directe omgeving, zeker in relatie tot de breedte en afstand tot het water van de Leidse Vaart. Bij het ontwikkelen van nieuwbouw zou men goed moeten kijken naar de haast organische wijze waarop de historische bebouwing langs de Leidse Vaart zich in de loop der eeuwen heeft ontwikkeld. De grootschalige sloop van de historische bebouwing aan de overkant van het spoor laat zien hoe nieuwbouw het contact met de historische omgeving en de loop van de Leidse Vaart daar volkomen kan verliezen. De Van Sijpesteijnkade daarentegen vormt met zijn kleinschalige, historische en groene karakter voor voetgangers en fietsers een aantrekkelijke entree van de Utrechtse binnenstad. Tevens vormt de kade een historische verbinding met Lombok, en dan met name met de historische panden aan de overkant van de Leidse Vaart, aan de Leidsekade.



De levendige Leidseweg ter hoogte van huidige Van Sijpesteijnkade met voetgangers en fietsers in de jaren veertig van de twintigste eeuw (Het Utrechts Archief)

Behoud van de huidige bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade daagt de ontwerpers van het achter- en omliggende terrein uit om rekening te houden met de maatvoering van de historische omgeving. Huidige planologen zullen zich wellicht laten verleiden om enkel het spoor en de verkeersstromen in de richting van het station als maatgevend te beschouwen voor de inrichting van dit gebied. Het zou van durf getuigen om echter ook de Leidseweg te benutten als stedenbouwkundig 'anker' bij de herinrichtingsplannen. Op die manier kan vermeden worden dat het stationsgebied zijn historische maar ook stedenbouwkundige relatie met de oude binnenstad, via de historische waterloop van de Leidse Vaart én de historische bebouwing langs de Leidseweg, zou verliezen.

## **Aanbevelingen**

Wij zijn ons bewust van de noodzaak een verbinding te creëren tussen het terrein achter de Van Sijpesteijnkade en het toekomstige Lombokplein. Helaas lijkt bestaande infrastructuur, zoals de Mineurslaan, niet voor dit doel geschikt te zijn, maar wellicht zou die optie toch nog eens serieus bekeken kunnen worden. Het is naar onze mening echter onverteerbaar dat alleen vanwege een te realiseren doorgang naar het station alle bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade, en daarmee een karakteristiek deel van het Utrechtse stadsgezicht, zou moeten wijken. De zichtlijnen die in schetsen in het Masterplan geschetst zijn vanaf het Lombokplein in zuidoostelijke richting krijgen bovendien een grotere betekenis als er vanaf het plein zicht is op een stuk oude stadsbebouwing aan de Leidse Vaart.

Naar onze mening kan vrij gemakkelijk aan de spoorzijde een doorgang gecreëerd worden door bijvoorbeeld alleen de panden 27-35 te slopen. Het architectonisch waardevolle deel 5-25 kan op die manier behouden worden. Van het achterliggende bouwvlak neemt de historische bebouwing aan de kade maar een bijzonder klein gedeelte in beslag. Realisatie van het voorgenomen bouwvolume kan daarom ook prima gerealiseerd worden zonder deze bebouwing te slopen.

Bij nieuwbouw die toch in de nabijheid van huidige bebouwing gepland is, zou aan de kadezijde een veel geringere bouwhoogte gerealiseerd moeten worden dan nu is weergegeven in het Structuurplan Stationsgebied. Een bouwhoogte van 25 tot 45 meter aan de kadezijde is onwenselijk (50 tot 90 meter naar onze mening zelfs ondenkbaar) omdat de historische bebouwing in dat geval letterlijk en figuurlijk in de schaduw komt te staan van dergelijke hoogbouw. Hoogbouw aan de kadekant is bovendien in strijd met de historische maatvoering. Hiermee bedoelen wij de verhouding van de huidige bouwhoogte tot de afstand en breedte van de Leidse Vaart. Bij nieuwbouw mag daarom behalve van de huidige gemiddelde bouwhoogte ook niet afgeweken worden van de historische rooilijn van de kadebebouwing.

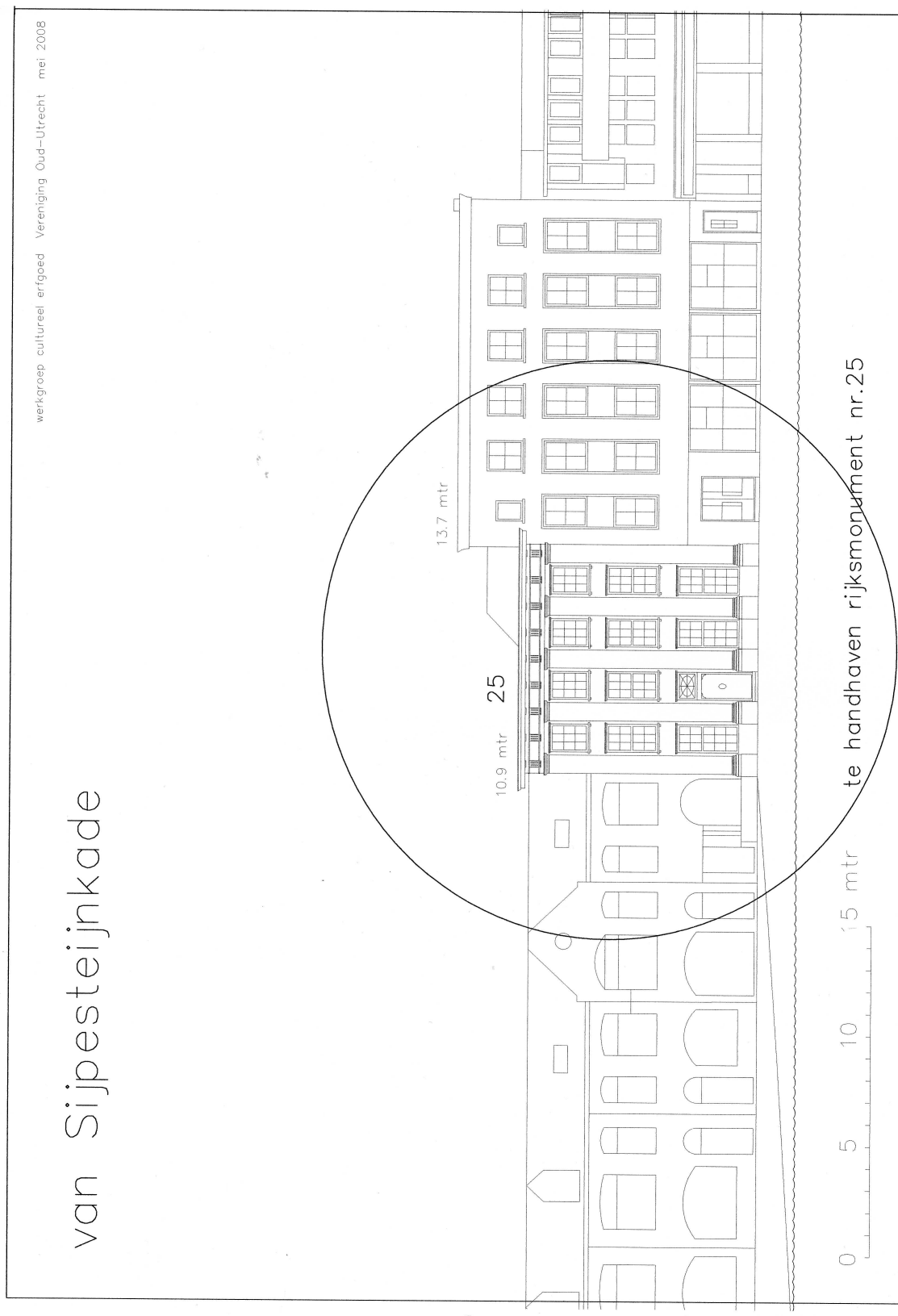
## **Samenvattend pleiten wij voor:**

- Handhaving van de Van Sijpesteijnkade als een historische verbinding tussen Lombok/Leidseweg, stationsgebied en de Utrechtse binnenstad.
- Het weer zichtbaar maken van het historische karakter van de Van Sijpesteijnkade in het verlengde van de reconstructie Leidse Vaart en Catharijnesingel.
- Inpassing van een zo groot mogelijk deel van de huidige bebouwing langs de Van Sijpesteijnkade in de nieuwbouwplannen. In geval van sloop komen hiervoor alleen de panden op nr. 27-35 in aanmerking.
- Onderzoek naar mogelijkheden voor een alternatieve ontsluiting van gebied achter de Van Sijpesteijnkade, bijvoorbeeld via de Mineurslaan.
- Aanhouden van de huidige rooilijn bij nieuwbouw. Dit is weliswaar reeds zo aangegeven in het Structuurplan (p. 69), maar sommige verkenningen geven een ander beeld.
- Beperking van de bouwhoogte in een juiste verhouding tot hoogte van huidige bebouwing en afstand tot / breedte van Leidse Vaart.
- Verandering naamgeving Van Sijpesteijnkade (naamgeving daterend uit 1974) in Leidseweg nu de verbinding met huidige Leidseweg weer hersteld zal worden.

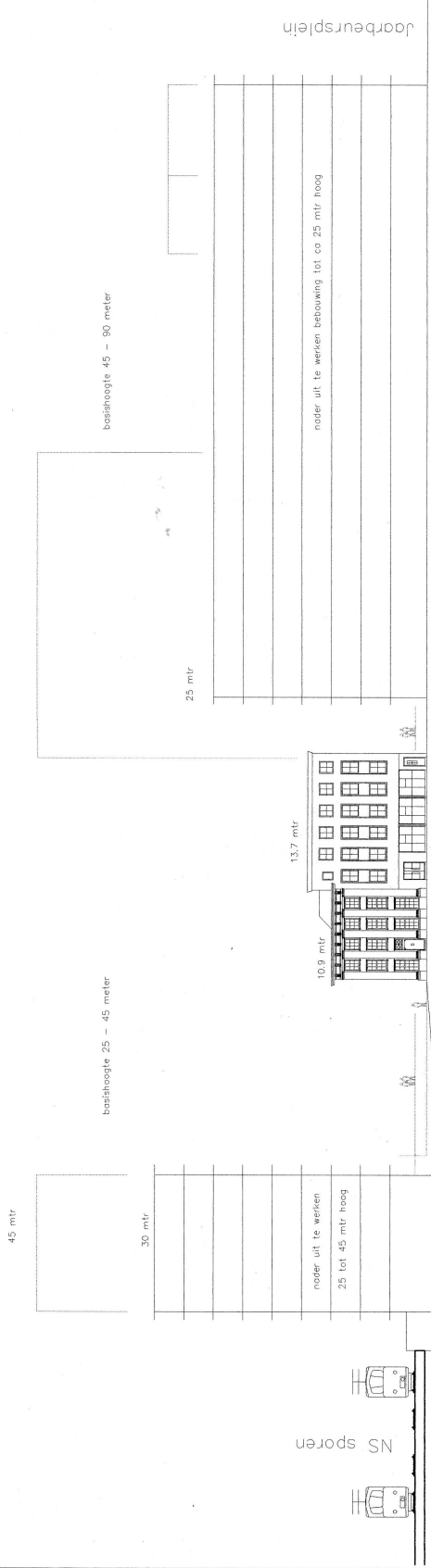


## Bijlagen

Drie situatieschetsen van voorgenomen ontwikkeling Van Sijpesteijnkade, uitgaande van gegevens in Master- en Structuurplan Stationsgebied, met dank aan Paul Reeskamp.



TER DISCUSSIE / NADER UIT TE WERKEN



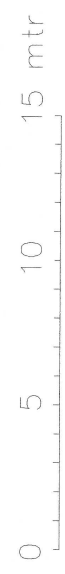
# van Sijpesteijnkade

nader uit te werken nieuwbouw  
25 tot 45 mtr hoog

13.7 mtr

10.9 mtr 25

doorloop naar traverse



rijksmonument nr.25 met naastgelegen pand

