

# Vaststellingsrapport



## Bestemmingsplan Catharijnesingel

maart, 2010





# Bestemmingsplan Catharijnesingel

Vaststellingsrapport, behorende bij het vaststellingsbesluit



**Gemeente Utrecht**

StadsOntwikkeling  
Afdeling Stedenbouw en Monumenten  
Team Juridische zaken, maart 2010



## 1. Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan Catharijnesingel heeft op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening met ingang van 16 december 2009 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend eindigde op 27 januari 2010.

Naar aanleiding van de ter inzage ligging zijn zienswijzen ingediend door:

	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Postcode</b>	<b>Plaats</b>	<b>Verzonden</b>
1	Rabobank Nederland, Directoraat Bedrijfsmanagement	Postbus 221	5600 MA	Eindhoven	25-01-2010
2	FGH Bank N.V.	p/a Gijs Heutink Advocaten Keizersgracht 477	1017 DL	Amsterdam	21-01-2010
3	ProRail, Infraprojecten GJZ	Postbus 2038	3500 GA	Utrecht	25-01-2010
4	Kamer van Koophandel	Kroonstraat 50, Postbus 48	3500 AA	Utrecht	26-01-2010

## 2. Ontvankelijkheid

De zienswijzen van de reclamanten genoemd onder 1, 2, 3 en 4 zijn binnen de termijn van ter inzage legging bij de raad ingekomen dan wel tijdig aan dit bestuursorgaan verzonden. De zienswijzen zijn derhalve alle ontvankelijk.

## 3. Zienswijzen

Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen samengevat en direct aansluitend, per onderdeel, cursief, van beantwoording voorzien.

Per zienswijze is afgesloten met een conclusie ten aanzien van de gehele of gedeeltelijke grond- of ongegrondverklaring ervan.



## **Indeling zienswijzenrapportage**

I	Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen .....	5
	Reclamant 1 (Rabobank Nederland, Directoraat Bedrijfsmanagement) .....	5
	Reclamant 2 (FGH Bank N.V.) .....	8
	Reclamant 3 (ProRail) .....	15
	Reclamant 4 (Kamer van Koophandel) .....	16
II	Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan .....	18
III	Overzicht van de ingediende zienswijzen .....	19





# I Samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen

## Reclamant 1 (Rabobank Nederland, Directoraat Bedrijfsmanagement)

Coöperatieve Centrale Raiffeisen-Boerenleenbank B.A. (Rabobank Nederland) merkt op dat haar kantoorgebouw, gelegen in Hoog Catharijne, Gildenkwartier 199, grenst aan de contouren van het plangebied. Voor medewerkers en bezoekers die per auto naar kantoor komen, is in de onderliggende parkeergarages, Stationsstraat en Singelborch 2, parkeerruimte gereserveerd voor in totaal 600 parkeerplaatsen.

Rabobank Nederland spreekt haar zorg uit over de consequenties van het plan voor de bereikbaarheid van voornoemd kantoorgebouw en de aansluitingen zoals aangegeven in het plan. De zorgen betreffen de volgende zaken:

- a. de bereikbaarheid van het kantoorgebouw voor autoverkeer van de medewerkers en bezoekers (toegang tot parkeergarages);

### *Reactie:*

*De bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen en van de kantoren, woningen en winkels blijft gewaarborgd tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden aan de Catharijnesingel. In het Structuurplan Stationsgebied is dat reeds als één van de uitgangspunten bij de uitvoering van de werkzaamheden genoemd. De Stationsstraat zal vanaf de Catharijnesingel ook tijdens de (bouw)werkzaamheden aan de Catharijnesingel bereikbaar blijven voor alle aanwezige functies.*

*In de eindsituatie blijven de genoemde parkeergarages rechtstreeks op de rijbaan van de Catharijnesingel aangesloten.*

- b. de bereikbaarheid van het kantoorgebouw voor expeditieverkeer (toegang tot expeditiestraat);

### *Reactie:*

*De bevoorrading en routing van het expeditieverkeer naar Hoog Catharijne en de functies die daarin zijn gevestigd, wijzigen niet zoals ook reeds is gesteld in het ontwerp bestemmingsplan. Hiertoe wordt verwezen naar blz. 27 van de toelichting van het bestemmingsplan Catharijnesingel.*

- c. de bereikbaarheid van het kantoorgebouw voor fietsers en voetgangers;

### *Reactie:*

*Verwezen wordt naar de beantwoording onder a. Overigens is de toegang tot het kantoorgebouw van Rabobank in het Gildenkwartier niet gelegen op maaiveldniveau, maar op het voetgangersniveau van Hoog Catharijne en bevindt deze toegang zich ver buiten het plangebied Catharijnesingel. Tijdens de diverse werkzaamheden aan de Catharijnesingel is wijziging in de routing voor voetgangers en fietsers onvermijdelijk om bouw- en sloopwerkzaamheden te kunnen verrichten, daarbij staat de veiligheid van de verschillende verkeersdeelnemers en met name die van voetgangers en fietsers voorop. De gemeente zal speciaal met het oog hierop de noodzakelijke tijdelijke omleidingen instellen.*

*Tijdens de bouwwerkzaamheden op de Catharijnesingel blijven de fiets- en voetgangersverbinding tussen Vredenburg en het station (oost-west v.v.) en de tweerichtingsfietsverbinding Catharijnesingel (noord- zuid v.v.) aan de westzijde van de Catharijnesingel (zoals die vanaf aanvang van de sloop van het muziekcentrum Vredenburg bestaat) in stand. Het langzaam verkeer zal door middel van fysieke afscheidingen (zoals nu ook al zichtbaar op de Catharijnesingel) worden gescheiden van het autoverkeer zodat voetgangers en fietsers veilig gebruik kunnen maken van de routes. De kruising ter hoogte van het Vredenburgviaduct blijft met verkeerslichten geregeld zodat langzaam verkeer veilig kan oversteken.*

*De langzaam verkeer routes zijn na zonsondergang goed verlicht. De fiets- en voetgangersroutes behoren tot de hoofdverbindingroutes en daar zijn ook in de avond- en nachtelijk uren de nodige verkeersgebruikers.*

*Tijdens de bouwwerkzaamheden worden zo nodig verkeersregelaars ingezet om het verkeer in goede banen te leiden.*

Overigens verandert het bestemmingsplan verandert op zichzelf niets aan de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers

d. de sociale veiligheid van de routes voor met name fietsers en voetgangers;

*Reactie:*

*De sociale veiligheid van deze routes is een bijzonder punt van aandacht voor de gemeente. Hieraan wordt nadrukkelijk aandacht besteed, juist ook in relatie tot de noodzakelijke bereikbaarheid van de verschillende functies. Zie ook de beantwoording onder c.*

e. de doorstroming van het verkeer op de routes;

*Reactie:*

*Ook hieraan besteedt de gemeente veel zorg en aandacht. In de definitieve situatie verdwijnen de ongelijkvloerse kruisingen (Vredenburg en Mariaplaats) en de brede rijbanen van de Catharijnebaan om plaats te maken voor een weg op maaiveld met gelijkvloerse kruisingen, water in de singel en bruggen over de singel (bruggen Knipstraat, Vredenburgknoop en Mariaplaats). De weginrichting wordt daarop aangepast: de weg krijgt één rijstrook per richting met in het midden ruimte voor afslagvakken. Een deel van de Catharijnesingel wordt ingericht als 30 km gebied. Doel is dat de Catharijnesingel primair wordt ingericht om bestemmingsverkeer van en naar de parkeergarages te faciliteren. Het doorgaand verkeer zal voor een deel worden geweerd om dit bestemmingsverkeer de nodige "verkeersruimte" te geven. Het verlagen van de maximum snelheid zal beperkt effect hebben op de doorstroming. Dit is gezien de ruimtelijke kwaliteit en inrichting van dit gebied aanvaardbaar. De inrichting van een weg en verkeersmaatregelen zoals maximum snelheden worden niet geregeld in een bestemmingsplan maar zijn uitvoeringsaspecten. Voor het fietsverkeer noord-zuid worden aan beide zijde van de autorijbaan fietspaden aangelegd en die kruisen net als nu de kruisingen met Knipstraat, Mariaplaats en het Vredenburg. Deze kruisingen worden met verkeerslichten geregeld.*

f. de aansluitingen van de wegen in het plan op de belangrijke toevoerwegen van en naar de binnenstad van Utrecht en de doorstroom daarvan.

*Reactie:*

*Ook dit is onderdeel van voortdurende aandacht van de gemeente. De verkeersbelasting van de toevoerwegen zal op bepaalde delen wijzigingen ondergaan ten gevolge van het onderhavige bestemmingsplan, omdat het grootste deel van het doorgaand verkeer (dat nu door de Catharijnebak rijdt) een andere route zal kiezen, waardoor het op die andere routes drukker zal worden (zie blz. 13 Macroscopische toelichting verkeer Catharijnesingel). De gemeente investeert in projecten die de autobereikbaarheid van het stationsgebied moeten verbeteren (o.a. 24 Oktoberplein, verbreding Overste de Oudenlaan). Daarnaast worden in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit rond de Catharijnesingel maatregelen genomen om de hoeveelheid doorgaand verkeer door de binnenstad te verminderen (geen doorgaand verkeer Daalsetunnel – Weerdsingel v.v., vermindering doorgaand verkeer op de Catharijnesingel). Hiervan profiteert het bestemmingsverkeer van/naar het stationsgebied.*

*De gemeente neemt tevens de nodige maatregelen om het bouwverkeer naar het Stationsgebied goed te kunnen afwikkelen. Daartoe is een tijdelijke ontheffing verleend voor de Catharijnebak' te slopen en voor een periode van maximaal 5 jaar gedeeltelijk te benutten als ruimte ten behoeve van wachtend bouwverkeer blijft de doorstroming op de toevoerwegen gegarandeerd.*

- g. Weliswaar geeft het plan aan dat de kantoren goed bereikbaar blijven voor parkeerders en expeditieverkeer, maar volgens Rabobank Nederland dient dit in de praktijk ook als zodanig uitgewerkt te worden. Haar zorg ziet zowel op de uitvoeringsfase als op de eenmaal gerealiseerde situatie. Het is essentieel dat haar kantoorgebouw voor verkeer zowel vanaf de Stationsstraat als vanaf de Catharijnesingel goed bereikbaar moet blijven. Rabobank Nederland verzoekt de Raad te garanderen dat haar kantoorgebouw ook tijdens de realisatiefase te allen tijde voor alle vormen van vervoer bereikbaar blijft.

**Reactie:**

*Het bereikbaar zijn en blijven van de functies in het Stationsgebied is een uitgangspunt voor de uitvoering. De Stationsstraat ligt buiten het plangebied en daar heeft Corio plannen voor ontwikkeld. De aansluiting van de Stationsstraat op de Catharijnesingel blijft bestaan en in de inrichting worden maatregelen genomen om in- en uitrijdend verkeer goed te laten aan- en wegrijden. De maatregelen die daartoe genomen moeten worden zijn uitvoeringsmaatregelen die niet geregeld kunnen worden in een bestemmingsplan. De gemeente heeft er zelf ook alle belang bij dat de bestaande functies in het Stationsgebied tijdens en na de bouwwerkzaamheden bereikbaar blijven voor alle vormen van verkeer en vervoer. Op de door de gemeente periodiek georganiseerde informatieavonden worden bewoners en belanghebbenden dan ook regelmatig geïnformeerd over projecten en (tijdelijke) maatregelen. De Rabobank is bovendien deelnemer aan het afstemmingsoverleg private partijen stationsgebied (het zogeheten APS) en is derhalve steeds vroegtijdig op de hoogte van werkzaamheden en maatregelen in het gebied.*

**Conclusie:**

Alle door Rabobank in deze zienswijze genoemde zorgpunten zijn voorzien in het bestemmingsplan dan wel hebben betrekking op andere besluiten of plannen, zoals de ontheffing ex artikel 3.22 Wet ruimtelijke ordening voor de tijdelijke situatie en het Actieplan Luchtkwaliteit 2009. De zienswijze is op alle onderdelen ongegrond.

## Reclamant 2 (FGH Bank N.V.)

Mr. E.M. van Bommel van Gijs Heutink Advocaten diende namens FGH Bank N.V. de navolgende zienswijze in.

1. FGH Bank N.V. heeft geen bezwaar tegen de herontwikkeling van het stationsgebied als zodanig. Haar bezwaren zijn dan ook niet gericht op het tegengaan van de einddoelen, maar voor FGH Bank N.V. geldt dat het stationsgebied te allen tijde een veilige, leefbare woon- en werksituatie moet bieden en dat de besluitvorming in dat kader zorgvuldig en gemotiveerd moet plaatsvinden.

### *Reactie:*

*Het is goed te vernemen dat de FGH Bank de totale herontwikkeling van het stationsgebied ondersteunt. Met FGH zijn wij van mening dat de herontwikkeling noodzakelijk is en tot een verbetering van het gebied zal leiden. De herontwikkeling zal echter gepaard gaan met sloop-, graaf- en bouwwerkzaamheden. Deze werkzaamheden zullen onvermijdelijk leiden tot enige hinder. Wij streven ernaar deze hinder zoveel mogelijk te beperken.*

*Met de FGH bank wordt zeer regelmatig ambtelijk overleg gepleegd over de werkzaamheden in het Stationsgebied en in het bijzonder in de directe omgeving van het kantoorgebouw van de FGH bank. Op 18 december 2009 heeft bovendien een bestuurlijk overleg plaatsgevonden op het stadhuis waarbij de burgemeester, de wethouder Stationsgebied en de directeur van de Projectorganisatie Stationsgebied en de directie van de FGH bank aanwezig waren. In dat overleg is aangegeven dat er vrijwel dagelijks contact is tussen medewerkers van de Projectorganisatie Stationsgebied en medewerkers van de FGH bank, met name over de werkzaamheden 'buiten op straat'. De FGH bank is dan ook zeer goed geïnformeerd over alle zaken die in deze zienswijze als onduidelijk worden aangedragen en heeft bovendien de gelegenheid rechtstreeks en in een vroeg stadium eventuele verstoringen van de woon- en werksituatie aan te kaarten.*

### 2. Impact op de omgeving

FGH Bank N.V. merkt op dat in de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat van groot belang is dat de winkels, het muziekpaleis, de kantoren en de woningen goed bereikbaar blijven voor parkeerders en expeditieverkeer met een bestemming in dit gebied. In de toelichting is evenwel niet aangegeven op welke wijze deze bereikbaarheid wordt gewaarborgd en hoe de diverse functies in het stationsgebied zullen worden ontsloten.

### *Reactie:*

*Tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden blijven bestaande functies rondom de Catharijnesingel bereikbaar. In het Structuurplan Stationsgebied is dat reeds als één van de uitgangspunten voor de uitvoering van de werkzaamheden genoemd. In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is een uitvoerige beschrijving opgenomen van de wijze waarop de diverse onderdelen van het plangebied ontsloten blijven. Verwezen wordt naar de toelichting van het bestemmingsplan blz. 24 tot en met blz. 31.*

*De winkels, het muziekpaleis, het grootste deel van de kantoren en woningen langs de Catharijnesingel zijn voor parkeerders bereikbaar via de bestaande parkeervoorzieningen langs de Catharijnesingel. De bereikbaarheid van de parkeergarage Vredenburg wijzigt doordat er aan de noordzijde en zuidzijde tunneltoegangen in het openbare gebied worden gerealiseerd zodat verkeer onder de nieuwe singel door naar de parkeergarage kan rijden (nb. de uitbreiding van de parkeergarage Vredenburg maakt geen deel uit van de planontwikkeling waarvoor deze bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen). De expeditie van het nieuwe muziekpaleis zal via de Knipstraatbrug over een eigen toegang vlak voor het gebouw op de hoek Vredenburg-Catharijnesingel (voormalig Staffhorstgebouw) van en naar de expeditiekelder van het muziekpaleis Vredenburg rijden.*

*De expeditietoegangen voor winkels en kantoren van Hoog Catharijne blijven op de huidige locatie gehandhaafd. Verkeer van en naar de FGH-vestiging kan net als nu via de Knipstraat plaatsvinden.*

3. Volgens FGH Bank N.V. is niet duidelijk wat de consequenties zijn van het ontwerpbestemmingsplan voor:
- de bereikbaarheid en ontsluiting van het kantoor van FGH Bank N.V. voor voetgangers, fietsers en automobilisten;
  - de laad- en losmogelijkheden ten behoeve van het kantoor van FGH Bank N.V.;
  - de ontsluiting en bereikbaarheid van de parkeergarage van FGH Bank N.V. aan de Knipstraat;
  - de fietsroutes in de nabijheid van het kantoorgebouw van cliënte;
  - de bereikbaarheid van de fietskelder van FGH Bank N.V.;
  - de zichtbaarheid/representativiteit van het kantoorgebouw van FGH Bank N.V.;
  - de verkeersveiligheid ter plaatse.

*Reactie:*

*Het is de FGH bank uit de regelmatige contacten met de gemeente bekend dat de bereikbaarheid van haar kantoorgebouw voor voetgangers, fietsers en automobilisten ongewijzigd blijft. Dit geldt ook voor de expeditie, de ontsluiting van de parkeervoorziening van de FGH bank en de bereikbaarheid aan de Knipstraat en de bereikbaarheid van de fietsenkelder van de FGH bank.*

*In de afgelopen 2 – 3 jaren is de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het FGH kantoor ook steeds gegarandeerd geweest en heeft zeer regelmatig overleg plaatsgevonden met de FGH bank over de te treffen (verkeers)maatregelen en tijdelijke omleidingen. Meer specifiek kan nog het volgende worden aangegeven:*

- *De bestaande voetgangersverbindingen blijven bestaan (voor de FGH komen wederom trottoirs te liggen). De bestaande fietsverbindingen blijven bestaan en autobestemmingsverkeer kan net als nu via de Knipstraat de Catharijnesingel op en afrijden. Voor het kantoor van de FGH bank ligt een ventweg. Behoudens enkele kleinere aanpassingen zoals aanpassing van stoepranden en het bestraten van stukken van de smalle berm blijft de ventwegfunctie hier behouden en sluit deze ventweg ook in de tijdelijke situatie aan op de Daalsesingel en de rotonde Paardenveld;*
- *Het laden en lossen via de toegang aan de Knipstraat blijft mogelijk door de aansluiting op de Catharijnesingel;*
- *de fietsroute van de Catharijnesingel voor de FGH wordt behouden en ligt straks op vrijwel dezelfde plek;*
- *de fietsenkelder aan het Smakkelaarsveld via de aansluiting op de Catharijnesingel wordt behouden;*
- *het kantoorgebouw van de FGH blijft zichtbaar het straatbeeld op de hoek Smakkelaarsveld/Daalsesingel. De ruimtelijke inrichting voorziet in de aanleg van nieuwe bomenrijen, waaraan FGH – zoals aangegeven in haar bezwaar tegen de velvergunning voor het vellen van bomen op het Smakkelaarsveld- grote waarde hecht. Het groene uitzicht zal worden hersteld. De bomenrij langs de Catharijnesingel, die vorig jaar werd geveld komt terug in de nieuwe inrichting. De representativiteit van het kantoor wordt verbeterd. In plaats van de betonnen bakken met doorgaand verkeer komt er een hoog kwalitatief – meer historisch – stedelijk straatbeeld met infrastructuur voor hoofdzakelijk bestemmingsverkeer op maaiveld, bruggen en een singel.*
- *de weginrichting voldoet aan de eisen die daaraan vanuit verkeersveiligheid gesteld worden. Alle verkeersgebruikers kunnen straks op een veilige wijze gebruik maken van de voet- en fietspaden en rijbanen. De maximum snelheid gaat in een deel van de Catharijnesingel naar 30 km, het doorgaand verkeer wordt geweerd en op belangrijke kruisingen komen verkeersregelinstallaties.*

*Overigens zijn deze onderdelen door de FGH bank ook naar voren gebracht in het kader van de tijdelijke ontheffing ex artikel 3.22 Wet ruimtelijke ordening en in dat kader ook beantwoord. Het besluit met betrekking tot de genoemde ontheffing is op 29 januari 2010 aan FGH bank verzonden.*

4. FGH Bank N.V. merkt op dat in de toelichting verder nauwelijks inzicht is gegeven in de verhouding van het plangebied op de omgeving. Zo is niet duidelijk gemaakt welke huidige en toekomstige bebouwing in de omgeving is gelegen en welke afstanden tot de bestaande bebouwing wordt aangehouden. Voor zover FGH Bank N.V. uit de plankaart kan opmaken, is het plangebied bovendien deels op het perceel van FGH Bank N.V. ingetekend.

*Reactie:*

*Het bestemmingsplan regelt de wijziging van de infrastructuur en de openbare ruimte en voorziet niet in andere bebouwing dan reeds aanwezig. De enige bebouwing die gerealiseerd zal worden is de bebouwing in verband met de herstelde singel, zoals kademuren en bruggen om verkeersverbindingen mogelijk te maken. De situering van de singel en de bruggen daarover (zoals Knipstraatbrug en de Vredenburgknoop) zijn duidelijk weergegeven op de verbeelding (vroeger plankaart). Uit de toelichting van het bestemmingsplan valt duidelijk op te maken om welke bebouwing het gaat. Volledigheidshalve is ook de bebouwing rondom de openbare ruimte vermeld. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het plangebied is niet getekend over de eigendom van de FGH bank, maar bevat uitsluitend de infrastructuur en openbare ruimte die eigendom zijn van de gemeente. Overigens zijn eigendomsverhoudingen in deze procedure niet relevant.*

5. *Verkeerssituatie*

In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat een aantal verkeersbesluiten noodzakelijk zal zijn, waaronder maatregelen om het doorgaande verkeer uit het plangebied te weren. FGH Bank N.V. stelt vast dat – ondanks de nauwe samenhang tussen deze verkeersbesluiten en het bestemmingsplan – in de toelichting niet inhoudelijk wordt ingegaan op de benodigde maatregelen en zij verzoekt de gemeente dan ook in het licht van de zorgvuldigheid om dit alsnog te doen, te meer nu het bestemmingsplan een grotere impact heeft op de ontsluiting en bereikbaarheid van de aanwezige functies ter plaatse.

*Reactie:*

*Verkeersbesluiten hebben betrekking op de uitvoering van het bestemmingsplan en kunnen in deze procedure daarom niet aan de orde komen. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder 2 en 3.*

6. Voor zover FGH Bank N.V. heeft kunnen vaststellen, ontbreken verkeersonderzoeken als grondslag voor dit bestemmingsplan. Zo kan op basis van de informatie in de toelichting niet worden vastgesteld wat de concrete gevolgen en de impact van het bestemmingsplan zijn op de verkeersintensiteiten ter plaatse, de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de bestaande en de toekomstige wegenstructuur. Ook is niet duidelijk wat de verdeling, de ligging en het aantal rijbanen zal zijn binnen de bestemming 'Verkeers-/verblijfsgebied'. Volgens eerdere presentaties van de gemeente zal het aantal rijbanen drastisch worden teruggebracht wat een grote impact zal hebben op de hiervoor vermelde omstandigheden. FGH Bank N.V. verneemt hierop graag een nadere toelichting.

*Reactie:*

*Bij het ontwerp bestemmingsplan hebben een uitgebreide onderzoeksrapportage (waaronder bijlage 5 Macroscopische toelichting verkeer Catharijnesingel) en verkeersintensiteiten die zijn gebruikt voor de geluidsrapportage (bijlage 1) ter inzage gelegen, waarbij in bijlage 5 een uitgebreide toelichting op de verkeerscijfers is gegeven die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan. De stelling dat een en ander ontbreekt, is dan ook niet juist. De toelichting van het bestemmingsplan gaat op de bladzijden 24 tot en met 31 in op de uitwerking ten aanzien van het verkeer.*

*Uit het op blz. 26 van het bestemmingsplan opgenomen dwarsprofiel blijkt bovendien welke indeling de verkeersruimte zal krijgen. Het definitief ruimtelijke ontwerp van de Catharijnesingel is bovendien opgenomen in bijlage 2 van de onderzoeksrapportage bij het bestemmingsplan. Overigens heeft de indeling van het verkeersgebied betrekking op de uitvoering van het bestemmingsplan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen.*

7. Bij FGH Bank N.V. bestaat grote onduidelijkheid omtrent de gehanteerde uitgangspunten van de verrichte (milieu)onderzoeken die aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag zijn gelegd, zoals het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Ook is voor FGH Bank N.V. niet duidelijk of bij de berekeningen ten aanzien van de luchtkwaliteit/verkeersintensiteiten, het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) is meegenomen. FGH Bank N.V. verneemt hierop graag een nadere toelichting.

Reactie:

*Voor de gehanteerde uitgangspunten kan worden verwezen naar de bijlagen, in het bijzonder bijlage 5 en 6, bij het bestemmingsplan. De in deze bijlagen opgenomen onderzoeksrapporten geven uitsluitend over de gehanteerde uitgangspunten. Voor luchtkwaliteit geldt dat de ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen in het NSL. Dit betekent dat in dit geval geen toetsing behoeft plaats te vinden aan de grenswaarden, zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (vgl. artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer). . Verwezen wordt naar blz. 34 van de toelichting van het bestemmingsplan.*

8. Vredenburgknoop

Voor zover FGH Bank N.V. uit eerdere presentaties heeft begrepen, zal de Vredenburgknoop in de toekomst leiden tot een afbuiging van de HOV-busbaan direct langs het kantoor van FGH Bank N.V. Dit zal voor haar aanzienlijke overlast met zich brengen in de vorm van geluidhinder, verontreiniging, onveilige situatie voor medewerkers en bezoekers. Ook zal het aanzicht en de uitstraling van de kantoorlocatie hierdoor verslechteren. Dit klemt volgens FGH Bank N.V. temeer nu volgens een gemeentelijke presentatie sprake zal zijn van circa 2500 passerende bussen per dag.

Reactie:

*FGH Bank doelt op de HOV-lijn over het Smakkelaarsveld zoals opgenomen in het Structuurplan 2006. De bedoelde HOVbaan langs het kantoor van de FGH over het Smakkelaarsveld maakt geen deel uit van het bestemmingsplan Catharijnesingel, zodat deze busbaan hier niet aan de orde kan komen.*

*In het bebouwingsvlak van de Vredenburgknoop is wel rekening gehouden met een mogelijke aansluiting op de HOV baan van en naar het Smakkelaarsveld. De uitwerking van het tracé van deze HOV baan verkeert nu in het stadium van een door het college goedgekeurd functioneel ontwerp. Met de verkeersveiligheid voor zowel bezoekers en medewerkers van de FGH bank als met alle overige verkeersdeelnemers in dat gedeelte van het Stationsgebied wordt bij de uitwerking vanzelfsprekend rekening gehouden. Overigens is een kantoorgebouw geen geluidgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder.*

9. FGH Bank N.V. vindt het opmerkelijk dat in de toelichting op het bestemmingsplan niet naar de route en de ligging van de busbaan wordt verwezen, terwijl de locatie en de ligging van de Vredenburgknoop uiteindelijk bepalend zijn voor de route van de HOV-baan en feitelijk zorgdraagt voor een onomkeerbare situatie. FGH Bank N.V. vraagt zich af of er redelijke alternatieven zijn onderzocht die deze nadelen niet met zich meebrengen.

*Reactie:*

*De genoemde HOVbaan is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. De HOV-route is onderdeel van het Structuurplan Stationsgebied. Het bestemmingsplan geeft geen gedetailleerde indeling aan van de Vredenburgknoop maar regelt uitsluitend de kruising van deze HOVbaan over de Catharijnesingel. Als zodanig bepaalt de ligging van de Vredenburgknoop niet de route van de HOVbaan doch slechts de oversteek van de HOV baan van het Smakkelaarsveld over de nieuwe Catharijnesingel naar de bestaande infrastructuur van het Vredenburg.*

10. FGH Bank N.V. acht het bovendien niet aanvaardbaar dat de besluitvorming over de HOV-route wordt opgeknipt omdat daardoor geen inzicht wordt gegeven in de eindsituatie. Door een dergelijke salamatactiek ontbreekt een deugdelijk eindbeeld, terwijl nu reeds onomkeerbare keuzes worden gemaakt die het definitieve eindbeeld bepalen.

*Reactie:*

*De eindsituatie kan worden afgeleid uit het structuurplan Stationsgebied van 2006. Dit structuurplan dient als onderlegger voor alle ontwikkelingen in het stationsgebied. De herontwikkeling van het Stationsgebied wordt via verschillende procedures planologisch mogelijk gemaakt. Dit is een gebruikelijke werkwijze die samenhangt met de fasering van de uitvoering en die niet kan worden gelijkgesteld met een salamatactiek. De aanleg van de Vredenburgknoop is noodzakelijk in verband met de realisering van het Muziekpaleis. De toegang voor expeditieverkeer van en naar het Muziekpaleis en de Vredenburgknoop zijn fysiek met elkaar verweven. Wanneer het Muziekpaleis in gebruik genomen wordt moet ook de expeditietoegang (met dat gedeelte van de Vredenburgknoop) gereed zijn. Dit betekent dat de aanleg van de Vredenburgknoop nu planologisch moet worden geregeld, Bij de begrenzing van het bestemmingsplan staat verder de aanleg van de singel centraal.*

11. *Economische uitvoerbaarheid / waardevermindering vastgoed FGH Bank N.V.*  
FGH Bank N.V. zet vraagtekens bij de economische uitvoering van het bestemmingsplan en merkt in het verlengde daarvan op dat geen inzicht is gegeven in de kostenverdeling en de financiële risico's, noch in de exploitatieopzet van het plan. Daarnaast ontbreekt een planschaderisicoanalyse waarbij inhoudelijk wordt ingegaan op de effecten van het plan op – onder meer – de waarde van het vastgoed van FGH Bank N.V. De taxateur van FGH Bank N.V. schat de waardevermindering nu reeds op enkele miljoenen Euro.

*Reactie:*

*Voor zover FGB Bank meent schade te lijden als gevolg van het bestemmingsplan Catharijnesingel kan zij op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening verzoeken om een tegemoetkoming in de schade.*

*De economische uitvoerbaarheid (inclusief planschade) is in hoofdstuk 8 van de toelichting op het bestemmingsplan beschreven. Door een fout bij het omzetten naar een pdf-bestand is dit onderdeel helaas weggevalen, waardoor het ontbrak in de ter inzage gelegde stukken.*

*Het onderdeel economische uitvoerbaarheid zal bij de vaststelling alsnog in de toelichting van het bestemmingsplan worden aangevuld met de verantwoording van de kosten en de dekking daarvan.*

*Er is tevens ten behoeve van het bestemmingsplan Catharijnesingel een planschaderisicoanalyse opgesteld. Deze is in bijlage 12 opgenomen. Uit deze planschaderisicoanalyse volgt dat geen planschade wordt verwacht als gevolg van het bestemmingsplan Catharijnesingel.*

12. FGH Bank concludeert dat er vooralsnog teveel vragen en onduidelijkheden bestaan over de impact van het ontwerpbestemmingsplan op de omgeving en verzoekt dan ook haar zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan Catharijnesingel met inachtneming van het voorgaande aan te passen, dan wel af te zien van de vaststelling daarvan.



**Reactie:**

*Wij stellen vast dat alle onderdelen van deze zienswijze kort vóór indiening van de zienswijze in het overleg tussen gemeentebestuur en directie van FGH Bank van 18 december 2009 aan de orde zijn geweest. Ook is deze zienswijze inhoudelijk grotendeels gelijk aan de zienswijze die namens de FGH Bank is ingediend in het kader van de tijdelijke ontheffing voor de Catharijnesingel. Die zienswijze is inmiddels ingetrokken.*

*Voor zover op punten onduidelijkheid is blijven bestaan, wijzen wij op het wekelijkse overleg tussen medewerkers van de gemeente en medewerkers van de FGH bank. Dit overleg is bedoeld om onduidelijkheden, zoals nu aangevoerd, in een vroegtijdig stadium weg te nemen.*

**Conclusie:**

De zienswijze is met uitzondering van onderdeel 11 ongegrond. Onderdeel 11 van de zienswijze is gegrond en geeft aanleiding de toelichting van het bestemmingsplan in hoofdstuk 5.1 aan te vullen.

### **Reclamant 3 (ProRail)**

ProRail geeft aan dat de kop '4.9. Geluid' moet worden verwijderd omdat dit wordt besproken onder punt 4.4. 'Akoestiek'. Punt 4.8 gaat over 'Water'. Verder heeft ProRail geen opmerkingen

*Reactie:*

*De toelichting zal naar aanleiding van deze opmerking worden aangepast. De bewuste kop '4.9 Geluidhinder' zal worden verwijderd.*

**Conclusie:**

De zienswijze is gegrond.

## Reclamant 4 (Kamer van Koophandel)

1. Hierbij reageren wij op het ontwerpbestemmingsplan Catharijnesingel. Wij hebben dit plan niet als voorontwerp in het kader van artikel 3.1.1. Bro ontvangen. Met de gemeente Utrecht hebben wij de afspraak dat wij alle voorontwerpen krijgen toegestuurd (waarbij de plannen van belang zijn voor het bedrijfsleven). Graag wil ik u vriendelijk verzoeken alle bestemmingsplannen die behandeld worden in de gemeente Utrecht naar ons toe te sturen.

### *Reactie:*

*De afspraak is enkele maanden geleden ambtelijk bevestigd in een telefoongesprek met de Kamer van Koophandel. Daarbij is ook aangegeven dat de plannen waarin alleen sprake is van infrastructuur omwille van de gewenste snelheid in principe niet aan de Kamer zullen worden voorgelegd. Het bestemmingsplan Catharijnesingel betreft uitsluitend de reconstructie van de singel en is om die reden alleen aan de wettelijk voorgeschreven overlegpartners en de wijkraad Binnenstad gezonden.*

*In voorkomende gevallen zullen toekomstige bestemmingsplannen in het Stationsgebied ook aan de Kamer van Koophandel gezonden worden in het kader van het wettelijke vooroverleg.*

2. In het plan wordt onder andere het volgende aangegeven:  
... De oude stad en het Stationsgebied blijven ook voor het autoverkeer bereikbaar... (pagina 21)  
... Het is van groot belang dat winkels, het muziekpaleis, de kantoren en de woningen goed bereikbaar blijven voor parkeerders en expeditieverkeer met een bestemming in dit gebied. Het bestemmingsverkeer wordt gefaciliteerd naar en van de parkeergarages en expeditietoegangen..(pagina 25)  
Voor het bedrijfsleven in en rond het centrum van Utrecht is het van essentieel belang dat zij bereikbaar zijn voor zowel leveranciers als klanten. Ook doorgaand verkeer op de Catharijnesingel is van groot belang voor het (Utrechtse) bedrijfsleven. Dit missen wij echter in het bestemmingsplan.

### *Reactie:*

*We verwijzen naar blz. 25 van de toelichting van het bestemmingsplan waar is verwoord dat het college in april 2009 heeft besloten tot een groen en hoogwaardig verblijfsgebied tussen de Vredenburgknoop en de Mariabrug en dat dit leidt tot enige aanpassingen. De Catharijnesingel zal onder meer niet meer bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. De winkels en overige voorzieningen in de binnenstad blijven de bevoorrading houden via Catharijnesingel, Mariaplaats en St. Jacobsstraat (vanaf de zijden van het Stationsgebied die grenzen aan het plangebied Binnenstad).*

3. Ten aanzien van de uitvoering van de Catharijnesingel willen wij benadrukken dat de gemeente Utrecht zoveel mogelijk hinder dient te voorkomen op het gebied van de bereikbaarheid. Hierbij speelt het belang van goede bebording, zodat de ondernemers, leveranciers en klanten goed kunnen anticiperen op de werkzaamheden en hierdoor toch het centrum van de stad Utrecht per auto weten te vinden.

### *Reactie:*

*Dit zijn voortdurende aandachtspunten voor de gemeente, omdat het voor het functioneren van de binnenstad van wezenlijk belang is dat de bereikbaarheid is gewaarborgd en uit de bebording*

*duidelijk moet zijn af te lezen welke routes gevolgd moeten worden. Dit zijn echter uitvoeringsaspecten die niet worden geregeld in een bestemmingsplan.*

4. Wij verzoeken u in het kader van de werkzaamheden regelmatig contact te hebben met het Platform Binnenstad Utrecht (PBU), zodat in samenspraak het centrum van Utrecht zo goed mogelijk voor klanten en leveranciers bereikbaar blijft.

*Reactie:*

*Het contact met het PBU was opgezet ten behoeve van het bestemmingsplan Binnenstad, dat inmiddels is vastgesteld door de gemeenteraad. In het Stationsgebied is vanuit de Projectorganisatie Stationsgebied gekozen voor een andere wijze van informeren van bewoners en andere belanghebbenden. In het Stationsgebied worden regelmatig informatieavonden georganiseerd, waarover breed wordt gecommuniceerd. Op deze avonden worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden geïnformeerd over de projecten, uitvoering en fasering van werkzaamheden. Deze avonden vinden ongeveer eens per maand plaats. Iedere belangstellende is welkom op deze avonden.*

**Conclusie:**

De zienswijze is ongegrond.

## II Overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan

### 1. Wijzigingen n.a.v. ingebrachte zienswijzen

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen onder 2 en 3 worden de volgende wijzigingen aangebracht in het bestemmingsplan:

#### 1.1 *Wijzigingen in de toelichting:*

1.1.1 Hoofdstuk 5.1 wordt aangevuld met de volgende tekst:

‘Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan een exploitatieplan vaststelt tenzij kostenverhaal anderszins is verzekerd of er geen sprake is van kostenverhaal. De in dit bestemmingsplan voorziene reconstructie van de Catharijnesingel is anderszins verzekerd.

De gemeente voert de reconstructie van de singel uit. De kosten daarvoor zijn opgenomen in de begroting. Voor het onderhavige plangebied van de Catharijnesingel is een bedrag van € 54,5 miljoen gereserveerd.

Het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met een planologische wijziging kan in beginsel aanleiding geven tot planschade. Het risico op planschade is onderzocht en gebleken is dat van een risico op planschade op basis van de risicoanalyse geen sprake is.

Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar.’

1.1.2. De kop ‘4.9 Geluidhinder’ op bladzijde 39 wordt verwijderd.

### 2. Ambtshalve wijzigingen

In het bestemmingsplan worden de volgende ambtshalve wijzigingen aangebracht:

#### 2.1 *In de verbeelding:*

2.1.1 De westelijke plangrens wordt ter hoogte van het bestaande bouwblok van Hoog Catharijne met een afstand 30 cm (op de schaal van de verbeelding) opgeschoven in oostelijke richting zodat deze in overeenstemming is met de met Corio gesloten Bilaterale Ontwikkelovereenkomst.

2.1.2 De plangrens in de zuidwestelijke hoek van het plangebied wordt aangepast aan de plangrens zoals deze bij de vaststelling van het bestemmingsplan Binnenstad op 11 februari 2010 op die plaats is vastgelegd. Door die grensaanpassing sluiten beide plannen correct op elkaar aan.

#### 2.2 *In de regels:*

2.2.1 In artikel 3.2 lid a wordt de oppervlakte van gebouwen gewijzigd van 6 m<sup>2</sup> per gebouw in: 20 m<sup>2</sup> per gebouw en de hoogte van gebouwen in lid b van 2 m in 3 m;

2.2.2 In artikel 3.2 wordt een nieuw lid d toegevoegd dat luidt:  
c. de (bouw)hoogte van toegangspartijen en overkappingen ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningen mag in afwijking van het bepaalde onder c niet meer bedragen dan 5 meter;

2.2.3 artikel 3.2 lid d wordt vernummerd tot lid e;

2.2.4 artikel 3.3, ontheffing, wordt geschrapt;

2.2.5 In artikel 4.2.1 worden de woorden ‘mogen uitsluitend gebouwen’ vervangen door de woorden ‘mogen uitsluitend bouwwerken’.



### III Overzicht van de ingediende zienswijzen

	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Postcode</b>	<b>Plaats</b>	<b>Verzonden</b>
1	Rabobank Nederland, Directoraat Bedrijfsmanagement	Postbus 221	5600 MA	Eindhoven	25-01-2010
2	FGH Bank N.V.	p/a Gijs Heutink Advocaten Keizersgracht 477	1017 DL	Amsterdam	21-01-2010
3	ProRail, Infraprojecten GJZ	Postbus 2038	3500 GA	Utrecht	25-01-2010
4	Kamer van Koophandel	Kroonstraat 50, Postbus 48	3500 AA	Utrecht	26-01-2010

StadsOntwikkeling



[www.utrecht.nl](http://www.utrecht.nl)

**Uitgave** Gemeente Utrecht,  
**Bezoekadres** Ravellaan 1, 3533 JE Utrecht  
**Postadres** Postbus 8406, 3503 RK Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 48 02  
**Mail** stedenbouw@utrecht.nl