

Stichting inderplan



GEMEENTEBLAD VAN UTRECHT 1973

Bestemmingsplan Hoog Catharijne
(Raadsbesluit van 20 februari 1969)

DE RAAD DER GEMEENTE UTRECHT:

gelezen de voordracht van Burgemeester en Wethouders d.d. 10 februari 1969 (Gedr. Verz. 1969, nr. 34);

overwegende, dat het wenselijk is een bestemmingsplan vast te stellen voor het gebied, ongeveer begrensd door het Vredenburg, gedeelten van het Achter Clarenburg, de Rijnkade en de Marijplaats, het Moreelsepark, een gedeelte van de Moreelselaan, een lijn tussen de Moreelselaan en de Croeselaan, gedeelten van de Croeselaan en de Leidseweg, een lijn tussen de Leidseweg en de 1e Daalsedijk, de Knipstraat en de Catharijnesingel;

dat het ontwerp ontwerp-bestemmingsplan met de daarbij behorende bescheiden met ingang van 15 augustus 1968 gedurende één maand ter gemeentesecretarie voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat gedurende deze termijn zeventien bezwaarschriften tegen het ontwerp-plan zijn ingediend;

dat deze bezwaarschriften - met uitzondering van het daarin onder 5 behandelde bezwaarschrift - gelet op de in de bovengenoemde voordracht omschreven overwegingen, welke geacht worden in dit besluit te zijn ingelast, geen aanleiding geven wijziging te brengen in het ter visie gelegde ontwerp-bestemmingsplan en derhalve ongegrond moeten worden verklaard;

dat na het verstrijken van de bovenvermelde termijn van tervisielegging twee bezwaarschriften tegen het ontwerp-bestemmingsplan zijn ingekomen;

dat het in deze gevallen om de in de voordracht omschreven redenen noodzakelijk is tot niet-ontvankelijk verklaring over te gaan;

dat het op grond van de in genoemde voordracht vervatte overwegingen, welke overwegingen geacht worden in dit besluit te zijn ingelast, noodzakelijk is gebleken enige in de voordracht omschreven ondergeschikte wijzigingen aan te brengen in de gebruiksvoorschriften, de tekening van het ontwerp-plan en de bij de toelichting behorende tekening;

gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, alsmede op zijn besluit d.d. 28 november 1968, nr. 7224 b O.W., waarbij zijn beslissing omtrent de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan voor ten hoogste drie maanden, te rekenen van 17 december 1968 af is verdaagd;

BESLUIT:

1. ongegrond te verklaren de bezwaarschriften van:

C. L. van Boom en andere bewoners c.q. eigenaren van percelen, gelegen aan de Croeselaan en het Veemarktplein;

N.V. Levensverzekering Maatschappij „Utrecht“;

Mevrouw M. H. J. Bayer-Meyer;

J. G. Weegenhuise, namens J. D. Th. Wolters;

Provinciale Utrechtse Electriciteits-Maatschappij N.V., zulks met uitzondering van de daarin vervatte bezwaren, die aanleiding hebben gegeven artikel 7 van de gebruiksvoorschriften, behorende bij het ontwerp-plan te wijzigten;

J. G. Rijckenberg, mede namens J. E. M. van Rossum;

Mr. L. M. Simons;

De Verzekerings Unie Levensverzekering Maatschappij N.V.;

Drs. Th. M. Matthee

W. P. J. M. van Thiel, arts

Steenkolen-Handelsvereniging N.V.;

Kerkbestuur van de Oud-Katholieke Parochie van Sint Marie;

H. A. Bayer;

Centrum Utrecht;

P. H. van de Poel en vier anderen;

Mr. J. W. Voerman en

P. Schot

II. H. H. van Doorn en Th. Haakma Wagenaar in hun vorenbedoelde bezwaarschriften niet-ontvankelijk te verklaren;

III. vast te stellen het bestemmingsplan Hoog Catharijne, zoals dat is aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening nr. 9380 D met de daarbij behorende toelichting en gebruiksvoorschriften.

Aldus besloten in openbare vergadering van de Raad, gehouden op 20 februari 1969.

De Secretaris,

P. van Dijke

De Burgemeester,

C. J. A. de Rantiz

Goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van Utrecht bij hun besluit van 3 april 1970, afdeling 5, nr. 2641/69RO/291, met uitzondering van de artikelen 4, lid 2, 5, leden 2 en 3 onder f, 8, lid 2, 9, lid 2 onder g, 10, lid 4 onder e en 14 van de gebruiksvoorschriften.

Tegen genoemd besluit van Gedeputeerde Staten zijn enige beroepen bij de Kroon ingesteld. Deze beroepschriften zijn later ingetrokken, zodat de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onherroepelijk is geworden.

Openbare kennisgeving is geschied op 14 maart 1973.

TOELICHTING, BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN HOOG CATHARIJNE DER GEMEENTE UTRECHT

Inleiding

Utrecht is de vierde stad van Nederland en telde per 1 januari 1969 ruim 276.000 inwoners. Door de ligging in het centrum van Nederland is deze stad een uiterst vitaal knooppunt zowel voor het treinverkeer als voor het wegverkeer. De extra grote verkeersstroom, die Utrecht trekt, wordt enerzijds veroorzaakt door incidentele evenementen, zoals jaarbeuren, congressen, jaarvergaderingen e.d., anderzijds hangt hij samen met de aanwezigheid van hoofdkantoren van grote ondernemingen, overheidsinstellingen, verenigingssecretariaten e.d. Utrecht staat tevens in verbinding met de belangrijke scheepvaartroute tussen Amsterdam en de Rijn (Amsterdam-Rijnkanaal). Met de aangrenzende gemeenten maakt Utrecht deel uit van een zich sterk ontplooiende agglomeratie van momenteel ruim 400.000 inwoners en met een in de verdere toekomst te verwachten omvang van 700.000 inwoners.

Voor coördinerende activiteiten tussen deze gebieden en het westen van het land is Utrecht een bij uitstek geschikte vestigingsplaats. Een en ander zal slechts tot volle ontplooiing kunnen komen indien ruimtelijke voorzieningen worden getroffen, die naar aard, plaats en capaciteit afgestemd zijn op de behoeften. Anderzijds zijn er logische ontwikkelingsstendenzen in de city aan te wijzen, die wachten op een concreet bundelend initiatief.

Bij de beantwoording van de vraag waar kantoren, grootbedrijfsbedrijven en winkels voor niet dagelijkse behoeften in het algemeen dienen te worden gesitueerd, zijn twee oplossingen mogelijk, nl. de decentralisatie en concentratie. Voor decentralisatie zou pleiten het gemakkelijker oplossen van verkeers- en parkeerproblemen. Het winkelen als recreatieve en sociale bezigheid kan evenwel beter gecentraliseerd tot zijn recht komen en wel in de binnenstad, welke door sfeer en additionele voorzieningen een optimaal ontmoetingspunt vormt, en doordat meer vergelijk van prijzen en assortiment mogelijk is, hetgeen vooral bij aankoop van meer duurzame gebruiksartikelen van belang is. Ook voor vele kantoren en bedrijven in de sector dienstverlening is een centrale ligging gunstig, omdat in een compact administratief en commercieel centrum de onderlinge contacten veelal snel en efficiënt kunnen worden afgewikkeld.

Daarbij komt, dat de reeds in de bestaande city gedane investeringen door particulieren zeker meer gedienst zijn met een uitgroei van de city.

Voor een stad als Utrecht zijn de nadelen van concentratie niet van dien aard, dat daarom aan decentralisatie (waarbij niet meer dan een keten van wijkcentra ontstaat) de voorkeur zou moeten worden gegeven, mits aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan. Zo leent de huidige binnenstad zich zonder meer niet voor verruiming of verlichting en de daarmee gepaard gaande schaalvergroting, terwijl voor een cityvergroting zeker de verkeers- en parkeerproblemen tot een oplossing moeten kunnen worden gebracht. Voorts dient een nieuwe ontwikkeling ook financieel haalbaar te zijn.

De ruimte voor cityvergroting zou kunnen worden gevonden door sanering en/of reconstructie van een of meer daarvoor in aanmerking komende aan de bestaande city grenzende gebieden en door adequate aanpassing van verkeers- en parkeervoorzieningen. Hiertoe moeten de te reconstrueren eenheden van voldoende omvang zijn en in voldoende snel tempo kunnen worden aangevat.

De steun van het particuliere initiatief kan hierbij niet worden gemist.

Het onderzoek naar de voor cityverruiming en schaalvergroting door reconstructie in aanmerking komende stadsgebieden grenzend aan de binnenstad heeft in eerste instantie de keus doen vallen op het gebied gelegen tussen het Centraal Station en het Achter Clarenburg. Dit gebied grenst direct aan de city, ligt gunstig ten opzichte van de toekomstige ringweg en is goed bereikbaar te maken voor het openbaar vervoer. De toekomstwaarde van een nieuwe ontwikkeling zal n.l. in hoge mate worden bepaald door de bereikbaarheid per trein en bus en per auto, zowel stedelijk als in wijder verband gezien.

Het Achter Clarenburg e.o. vormt een gedeelte van de binnenstad, dat mede gelet op het huidige gebruik aan reconstructie toe is. De stationswijk voorts bezit een weinig representatieve bebouwing, terwijl dit stadsdeel geen waardevolle monumenten bevat. Voor een efficiënte bouwwijze met grote compacte eenheden volgens een moderne methode is dit gebied zeer geschikt. Dat de huidige stationswijk maar zo weinig ontwikkelings tendensen vertoont is in hoofdzaak te wijten aan de gebrekkige verbinding met de city, terwijl ook de zeer verbrokkelde eigendomstoestand een rol speelt. Een goede verbinding met de city, maar ook een goede bereikbaarheid vanaf de Croeselaan via het stationsemplacement zullen moeten worden nagestreefd.

Voor de afronding zijn in het plan - behalve de stationswijk en het gebied tussen Achter Clarenburg/Vredenburg en de Rijnkade - ook nog betrokken het gebied tot aan de noordzijde van het Leidseveer en het gebied tussen Croeselaan en stationsemplacement, derhalve het terrein van de voormalige Van Sijpesteijkazerne.

In het gebied Achter Clarenburg zal een overgang moeten worden gevonden van de nieuwe bouwstructuur, zoals die zich in de stationswijk zal manifesteren, naar de diverse vormen van architectuur, die in het aangrenzende deel van de binnenstad voorkomen. Die aanpassing heeft zich reeds enigszins voltrokken door de totstandkoming van vernieuwingen van panden aan het Vredenburg. Uiteraard zal aan de bedoelde overgang de uiterste zorg en aandacht moeten worden besteed.

Op de bij deze toelichting behorende tekening nr. 9380 C is te zien hoe het plan Hoog Catharijne is gestitueerd in de wegenstructuur, zoals die voor dit deel van de stad is ontworpen, alsmede hoe het verkeer op de diverse knooppunten zal worden afgewikkeld.

Het onderhavige plan tot uitbreiding van de city ligt, met zijn parkeervoorzieningen, dus zeer gunstig ten opzichte van de invalswegen uit het westen en noorden. Tengevolge hiervan zal de verkeersdruk op de binnenstad verminderen. In dit verband kan ook nog worden verwezen naar het Verkeersplan Utrecht.

Het totale aantal parkeerplaatsen in het plan bedraagt 5.300, ondergebracht in parkeergages. Verder is op straat geen noemenswaardige parkeergelegenheid aanwezig. Wel is op halte- en standplaatsen voor bussen en huurauto's gerekend.

Ook hier zal afhankelijk van de behoefte aan kortparkeren het langparkeren worden toegestaan.

In het plan is voorts rekening gehouden met de mogelijkheid van een aanvullend openbaar vervoer op vrije baan, zoals in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening voor de agglomeratie Utrecht is voorzien. Bij het Centraal Station is boven het voetgangersplateau hiervoor een halte gedacht.

Onderzoekresultaten

a. Winkels

Utrecht vervult een centrale winkelfunctie voor een vrij groot verzorgingsgebied (ca. 860.000 inwoners), waarin de koopkracht tengevolge van de toenemende welvaart en het stijgend bevolkingsaantal verder toeneemt. Het winkellapparaat dient voortdurend aan deze toename te worden aangepast, enerzijds door modernisering van in- en exterieur en verkoopmethoden, anderzijds door uitbreiding van vloer- en/of terreinoppervlakte.

In de periode 1963-1975/1980 is een groei van de op de Utrechtse stadskern gerichte bestedingen ten behoeve van duurzame gebruiksartikelen te verwachten van bijna 150 %. Bij een bevolkingstoename van 20 % en een gelijkblijvende koopkracht-oriëntatie van 38 % zal omstreeks 1980 in de Utrechtse binnenstad in de sector van de duurzame gebruiksartikelen een behoefte bestaan aan 105.000 m² verkoopoppervlakte.

Er is nu 56.000 m² in die sector aanwezig, zodat ca. 50.000 m² nieuwe ruimte moet worden gecreëerd. In de sector buiten die van de duurzame gebruiksartikelen zal nog een vergroting met 5.000 m² te verwachten zijn, zodat in totaal 55.000 m² verkoopoppervlakte aan de Utrechtse binnenstad moet worden toegevoegd.

Het onderhavige plan voorziet daarin voor ca. 45.000 m².

Bij de overblijvende 10.000 m² moet nog worden opgeteld, datgene wat van de bestaande 56.000 m² gaandeweg verloren zal gaan, zodat de marge in werkelijkheid groter is dan 10.000 m².

b. Kantoren

Uit een studie naar de ontwikkelingen in de kantoorbehoevende sectoren van het maatschappelijk leven in Nederland is onder meer gebleken, dat de groeientendities in de sectoren, die veel kantoorruimte behoeven, zeer uiteenlopen. Snel was de groei bijv. in de sectoren overheid, zakelijke diensten en verzekeringen; zeer langzaam of geheel afwezig die in de sectoren handel, openbare nutsbedrijven en transport.

Het aantal personen met een administratieve werkring bij openbare nutsbedrijven, groot-handel, bankwezen, verzekeringsbedrijven, transportbedrijven, overheid, maatschappelijke en zakelijke diensten kan voor 1980 in heel Nederland worden geraamd op 700.000.

Uit een analyse van de ontwikkeling van de kantoorbehoevende werkgelegenheid in Utrecht valt op te maken, dat deze hier relatief snel is toegenomen, ondanks een sterk afgeremde ontwikkeling van de transportsector (Nederlandse Spoorwegen).

Diverse prognosemethoden wijzen uit, dat tot 1980 moet worden gerekend op een extra werkgelegenheid in de kantoorbehoevende beroepsgroepen van ten minste 11.000 arbeidsplaatsen, waarvoor een kantooroppervlakte van ruim 200.000 m² nodig is.

In het plangebied komt circa 50.000 m² bestaande kantoorruimte te vervallen, zodat de totale extra kantoorbehoefte in Utrecht tot 1980 op ca. 250.000 m² kan worden geschat. In een deel hiervan zal door uitbreiding van bestaande kantoorvestigingen en door onttrekking aan de woonbestemming van panden worden voorzien. Aan nieuwe kantoorruimte zal tot 1980 tenminste 160.000 m² nodig zijn. Het onderhavige plan neemt daarvan ca. 118.000 m² voor zijn rekening. Er blijven derhalve mogelijkheden voor initiatieven elders open.

Beschrijving van het plan

Een van de grondgedachten van het plan is om het spoorwegstation meer te betrekken in de city. Voor de binnenstad betekent dit een verrijking, terwijl anderszids ook het openbaar vervoer profiteert van een gunstiger oriëntatie ten opzichte van de binnenstad. Het plan is gebaseerd op de resultaten van een in Utrecht verricht sociaal-economisch onderzoek. Het hieruit voortvloeiende programma geeft een oppervlaktebehoefte in vierkante meters voor de diverse bestemmingen aan, die een veelvoud is van het thans aanwezige gebruiksoppervlak. Vergroting van de huidige oppervlakte is ook nodig uit rentabiliteitsoverwegingen. Voorts dient de ruimte ten behoeve van het gemotoriseerd verkeer ruim het drievoud te worden van wat thans aan verkeersruimte in de vorm van straten aanwezig is, terwijl de parkeergelegenheden ongeveer acht maal zo groot moet worden als thans het geval is.

Tengevolge hiervan moet de hoogte van de bebouwing aanmerkelijk toenemen en zullen de verkeersfuncties in meer dan één laag moeten worden ondergebracht. Het niveau van het voetgangersverkeer is in een groot gedeelte van het plan op ongeveer 5,5 à 6 mtr boven het huidige straatniveau gelegd, waaronder in verschillende lagen kan worden geparkeerd en gestald. Op dit verhoogde voetgangersniveau bevinden zich de etalages en toegangen van winkels, kantoren, horecabedrijven en ook de ingang van het station. Voorts kan het voetgangersverkeer ongehinderd het Achter Clarenburg, de Catharjnesingel, het Stationsplein, het stationsemplacement en ook de Leidseweg en het Leidseveer kruisen. Zoals reeds gezegd, is de veel kortere voetgangersverbinding tussen station en huidige city erg belangrijk. Door de overdekte voetgangerstraverse op hooggelegen niveau boven spoorwegterrein is het bovendien mogelijk additionele parkeergelegenheden te scheppen aan de zijde van de Croeselaan, omdat aan de staatszijde de verkeerscapaciteit met maken van parkeeraccommodatie nu eenmaal limiteert. Het verhoogde voetgangersniveau heeft ook een uitloper naar het gebied benoorden het Leidseveer.

Het plan bestaat uit vijf delen, nl.:

1. Het gebied Achter Clarenburg, begrensd door de Rijnkade, het Vredenburg, het Achter Clarenburg en een lijn ten noorden van de Mariaplaats;
2. de stationswijk, begrensd door de Catharjnesingel, het Moreelsepark, het stationscomplex en de Leidseweg;
3. het stationsemplacement c.a., gelegen tussen het Stationsplein en de Mineurslaan;
4. het gebied Croeselaan, dat zich uitstrekt over het terrein van de voormalige Van Sijpe-stelijnkazerne;
5. het gebied Leidseveer, begrensd door de Leidseweg, het spoorwegemplacement, de Knipstraat en de Catharjnesingel.

ad 1. Gebied Achter Clarenburg

Hier wordt in belangrijke mate tegemoetgekomen aan de behoefte aan verruiming en uitbreiding van de Utrechtse city. Er is voortgebouwd op het rooilijnen- en bestemmingsplan Achter Clarenburg en omgeving, vastgesteld bij raadsbesluit van 28 maart 1957 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij beschikking van 15 juli 1957.

Dit plandeel vormt een schakel tussen de bestaande city en de te reconstrueren stationswijk. De voetgangers worden geleidelijk van het straatniveau op een voetgangersplateau gebracht, dat ongeveer 6 meter hoger is gelegen. De toegangen tot het plateau zullen zich bevinden aan het Vredenburg, in het Voor Clarenburg en aan de Rijnkade.

Een belangrijk element vormt de situatie voor een nieuw warenhuis. Naast deze vestiging is tevens voorzien in het voornaamste aandeel van de uitbreidingsbehoefte van het winkelareaal. Een en ander is onder meer mogelijk geworden, doordat overeenstemming werd bereikt inzake de amotie van de jaarbeursgebouwen aan het Vredenburg en de bouw van een nieuw beurs- en expositiegebouw in het gebied Croeselaan als compensatie. Het voor planbebouwing C O aangewezen deel van de door sloop van de jaarbeursgebouwen vrijkomende grond op de hoek van Rijnkade en Vredenburg zal voor een concertgebouw c.a. kunnen worden aangewend.

Beneden het voetgangersplateau zullen behalve een deel van het warenhuis en winkels, de kelders en magazijnen worden ondergebracht, alsook de overige voorzieningen, die verband houden met de op en boven het plateau voorkomende bestemmingen.

In het gebied is een bovengrondse parkeergarage geprojecteerd voor 430 auto's en een ondergrondse onder het Vredenburgplein voor 220 auto's.

Uiteraard zullen op straatniveau o.m. de nodige voorzieningen moeten worden getroffen voor een goede organisatie van het bedienend verkeer in de vorm van expeditiestraten c.q. -hoven.

Globaal overzicht inhoud uitgedrukt in m² brutovloeroppervlakte:

	huidige toestand in m ²	planraming in m ²
concertgebouw c.a.	—	12.200
expositieruimte c.a.	15.000	—
winkels	—	19.200
warenhuis	—	34.000
kantoren	7.000	—
bedrijven	1.000	—
woningen	300	—
dienstruimte	—	10.600
parkeergarages	—	± 650 auto's

ad 2. Stationswijk

Dit gebied zal via een luchtbuig over de Catharjnesingel en de Rijnkade worden verbonden met het gebied Achter Clarenburg en kan direct vanuit de eveneens hooggelegen gedachte nieuwe stationshal worden betreden. Het vormt op die wijze als het ware het voorportaal tot de city. Het voetgangersgebied, eveneens plm. 6 meter boven de straat gelegen, zal een winkelassortiment bevatten, dat daarop is afgestemd. Behalve winkels zullen hier horecavestigingen een plaats krijgen, terwijl het bouwblok zal worden geflankeerd door hoge gebouwen, waarin hoofdzakelijk kantoren zullen worden ondergebracht. Ongeveer ter hoogte van de huidige Stationsstraat is een torengebouw van ongeveer 20 lagen op het voetgangersniveau geprojecteerd, waarin een restaurant c.a. zal worden ondergebracht en waarvan de hoger gelegen lagen voor etagewoningen zijn bestemd. Door dit hoge gebouw wordt stedsbouwkundig een markerend verkleen van het gebied, dat via de luchtbuig over de Catharjnesingel enz. op de city is gericht en het gebied, dat naar de Leidseweg en het Leidseveer leidt. De gebouwen van Van Gend en Loos, de Verzekeringssunne, het Dornhotel en de P.U.E.M. zijn ongewijzigd in het plan opgenomen.

De bestaande straten, de Stationsstraat, de Westerstraat en de Spoorstraat, gaan, deels overbouwd, fungeren in het systeem van bedieningstraten op het huidige peil.

Beneden het voetgangersniveau worden de nodige voorzieningen aangebracht als parkeergarages, stallingsruimten voor fietsen, kelders en magazijnen, dienstruimten e.d. alsook praktijkruimten, kantoren en toonzalen.

Vooraf ook het plateau boven het Stationsplein zal van goede contactmogelijkheden met de begane grond worden voorzien in de vorm van roltrappen e.d., zodat men gemakkelijk de aldaar geprojecteerde busstations kan bereiken.

Van dit plateau zal de nieuwe stationshal toegankelijk zijn. Daarboven zal een eventueel later te realiseren vervoer op vrije baan een belangrijke halteplaats kunnen krijgen.

Globaal overzicht inhoud uitgedrukt in m² bruto vloeroppervlak:

	huidige toestand in m ²	planraming in m ²
winkels	2.000	18.400
toonzalen	—	6.000
kantoren	42.000(x)	78.000(x)
horeca	5.000(o)	9.800(o)
bedrijven	4.000	—
woningen	26.000	17.300
dienstruimten	—	16.400
parkeergarages	—	1.900 auto's

x) exclusief P.U.E.M., Van Gaend en Loos en Verzekeerings Unie
o) exclusief Domhotel

ad 3. *Gebied Nederlandse Spoorwegen*

Bij de bepaling van de uiteindelijke westgrens van het Stationsplein is rekening gehouden met de uitbreiding van het stationsemplacement met twee perrons. Het nieuwe stationsgebouw is haaks boven de perrons gedacht. Door de stationshal heen zal het voetgangersverkeer via een traverse over het emplacement zijn weg vinden naar de Croeselaan, waar derhalve tevens de reeds lang gewenste westelijke stationsingang wordt gecreëerd. Het is mogelijk op de overkapping ten noorden van de nieuwe hal extra parkeerruimte te scheppen voor plm. 365 auto's.

ad 4. *Gebied Croeselaan*

De mogelijkheid tot afronding van het plan tot cityreconstructie is aan de zijde van de Croeselaan ontstaan door amotie van de Van Sijpesteijnkazerne. Hier komt een tweede stationsplein met de westelijke stations in- en uitgang. Aan de zuidkant daarvan is het nieuwe jaarbeursgebouw geprojecteerd. Dit gebouw komt in de plaats van het complex aan het Vredenburg en zal aanzienlijk meer standruimte bieden, terwijl daarin tevens een verenigingszaal is opgenomen. De sportaccommodatie, die nu in het huidige beursgebouw voorkomt, wordt hier in een eigen ruimte ondergebracht.

Uiteraard worden de nodige voorzieningen getroffen in de vorm van een autobusstation, stopplaatsen voor particuliere auto's en autobussen, standplaatsen voor huurauto's e.d. De

parkeeraccommodatie dient mede ter voorziening in de behoefte van het gehele plangebied. Verder noordelijk is nog enige kantoorbebouwing geprojecteerd alsook een hoog hotelgebouw (500 bedden).

Bij de verbreding van de Croeselaan aan de westzijde zijn 18 woningen en 16 bedrijven betrokken.

Globaal overzicht inhoud uitgedrukt in m² bruto vloeroppervlak:

	huidige toestand in m ²	planraming in m ²
militair terrein	± 5 ha	—
expositieruimte c.a.	—	92.000
sportaccommodatie	—	3.750
toonzalen	—	4.300
kantoren	—	18.800
bedrijven	200	—
woningen	1.300	—
hotel	—	16.000
winkels	500	500
magazijnen en fietsenstalling	—	4.000
parkeergarage	—	1.200 auto's

ad 5. *Gebied Leidseveer*

Als duidelijke afsluiting van het plan is aan de noordzijde van het Leidseveer een hoog kantoorgebouw geprojecteerd, in de onderste lagen waarvan toonzalen en magazijnen kunnen worden ondergebracht. Oostelijk daarvan grenzend is een parkeergarage voor ruim 1300 auto's gestueerd met een rand van dagwinkels aan de Catharijnesingel. Midden op het Leidseveer is een vermaakcentrum mogelijk, waarin eventueel een casino, een dansgelegenheid, een cabaretzaal, een bioscoop, een vestzaktheater, een sauna, expositieruimte, een zaal voor kamermuziek e.d. denkbaar zouden zijn. Beneden het voetgangersniveau komt in dit gebouw een parkeergarage met bescheiden capaciteit voor. De kantoorbebouwing en het vermaakcentrum zijn verbonden via een luchtdrug met het voetgangersplateau ten zuiden van de Leidseweg.

Globaal overzicht inhoud uitgedrukt in m² bruto vloeroppervlak:

	huidige toestand in m ²	planraming in m ²
winkels	2.000	1.500
toonzalen	—	700
kantoren	—	20.000
bijz. bebouwing	800	4.400
bedrijven	2.000	—
horeca	400	—
woningen	7.000	—
dienstruimten	—	700
parkeergarages	—	1.470 auto's

Realisering van het plan

Nadat de N.V. Maatschappij voor Projectontwikkeling Empeo bij brief van 12 oktober 1962 het plan Hoog Catharinne aan het gemeentebestuur had aangeboden, zijn aanstonds twee werkgroepen ingesteld voor de bestudering van dit belangrijke project, nl. een voor de voornamelijk stedenbouwkundige aspecten en een voor de juridische en financiële. Ook van de zijde van de N.V. Nederlandse Spoorwegen is met grote voortvarendheid de bestudering van dit voor haar zeer belangrijke project ter hand genomen. Diepgaand heeft men zich allenwegen beraden over de consequenties van het plan. Uit het overleg zijn een aantal wijzigingen en aanvullingen voortgevloeid, die in het plan zijn aangebracht. Een en ander heeft geleid tot het raadsbesluit van 11 oktober 1963 tot het aangaan van een overeenkomst met de N.V. Maatschappij voor Projectontwikkeling Empeo.

De volgende stedenbouwkundige overwegingen hebben zich hierbij o.m. laten gelden:

1. realisering van het plan zal een krachtige stimulans zijn voor de centrumfunctie van de stad;
 2. de winkelcity zal zich westelijker ontwikkelen dan ir. Kuiper op de tekening, behorend bij zijn eerste rapport, schematisch heeft aangegeven, hetgeen ten aanzien van de ontwikkeling van het waardevolle gedeelte van de oude stad gunstig is, terwijl de mogelijkheid ontstaat tot het formen van de city tot een boeiende twee-eenheid;
 3. omdat de groei van het winkelapparaat gedurende een aantal jaren in Hoog Catharinne kan worden opgevangen, zal de ontwikkeling van het winkelapparaat elders in het centrum tijdelijk worden geremd;
 4. hetgeen onder 3 ten aanzien van de groei van het winkelapparaat is gezegd, geldt vergelijkbaar voor de behoefte aan centrum-gebonden kantoren. De eventuele kantoorbehoefte elders aan de rand van de city zal eerst in een meer verwijderde toekomst naar voren treden;
 5. met uitzondering van partiële en incidentele reconstructies, welke voortvloeien uit de uitvoering van werken ten behoeve van de ringweg en doorbraken c.a., zullen reconstructies van andere stadsdelen worden getemporeerd;
 6. zonder dit belangrijk particulier initiatief, in samenwerking met de overheid, zou een dergelijke grootse stedenbouwkundige opzet met een tweede niveau voor voetgangers, bereikbaar met hellingbanen en roltrappen en de overbrugging van het stationsemplacement niet denkbaar zijn, terwijl de forse aanpak een gave architectonische verschijning mag doen verwachten.
- Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid, alsook de financiële en juridische aspecten van het plan werd het volgende opgemerkt.
1. Eerst moet volledige overeenstemming zijn verkregen over de stedenbouwkundige conceptie van het plan en moet de maatschappij zorgen voor overeenstemming met de Nederlandse Spoorwegen, Defensie en de Jaarbeurs, die alle nauw bij het plan betrokken zijn.
 2. Alle verwervingskosten c.a. worden ten laste van de maatschappij gebracht.
 3. Alle kosten van straatanleg en -reconstructie komen ten laste van de gemeente.
 4. De gemeente treedt op als grondexploitant en koopt resp. onteigent de voor het plan nodige gronden met opstellen e.d.
 5. De grond wordt aan de maatschappij in erfpacht uitgegeven voor een periode van plm. 100 jaar.
 6. De openbare voorzieningen (voetgangersplateaus, luchtbruggen, roltrappen, parkeer-

garages e.d.) worden door de maatschappij voor haar rekening gemaakt, terwijl de gemeente bij de financiering medewerking verleent.

7. De maatschappij moet de gemeente voldoende garanties geven, dat het gehele plan voltooid wordt.

8. De gemeente neemt zodanige maatregelen, dat een goede bereikbaarheid van het plangebied gewaarborgd is en streeft voorts naar een verantwoorde stedenbouwkundige ontwikkeling van de overige gebieden in en nabij de binnenstad, teneinde een disproportionaliteit in de voorzieningen van winkelruimten, kantoren e.d. te voorkomen.

9. Voor oplossing van geschillen tussen partijen wordt zonnig een commissie van wijze mannen in het leven geroepen.

Immediels zijn de in 1963 ten doel gestelde overeenstemmingen met de Nederlandse Spoorwegen, Defensie en de Jaarbeurs, zoals genoemd onder 1 bereikt.

De totale kosten van het plan Hoog Catharinne werden als volgt geraamd:

a. kosten van verwerving, ontruiming, amovering, renteverliezen enz.	f 71.000.000,—
b. kosten van voetgangerstraversen en -plateaus, bedieningsstraten e.d.	" 22.000.000,—
c. kosten van straatanleg, straatverbreding, aanleg pleinen, autobusstation *), parkeerterreinen en groenvoorzieningen	" 15.000.000,—
d. bouwkosten gebouwen c.a. in het plan	" 120.000.000,—
	totaal f 228.000.000,—

*) De kosten van verwerving van spoorweggrond voor een deel van het autobustation, waarover al enige jaren onderhandelingen gaande zijn met de N.V. Nederlandse Spoorwegen, zijn in deze opsomming niet begrepen.

Van deze bedragen komt alleen het onder c genoemde bedrag van f 15.000.000,— ten laste van de gemeente.

De onder a en b genoemde bedragen worden door de gemeente gefinancierd en door de N.V. terugbetaald in de vorm van erfpachtscaan. Het onder d vermelde bedrag wordt uiteraard geheel door de N.V. gefinancierd.

Uiteraard zullen de in 1963 geraamde kosten als gevolg van o.a. prijsstijgingen en wijzigingen bij de uitwerking van het plan t.z.t. dienen te worden herzien.

Het plan, dat een vrijwel onmiddellijke reactie was op het rapport „Aspecten van de toekomstige ontwikkeling van Utrecht” werd gestimuleerd door de mogelijkheden, die het ringwegplan en het eerste rapport Kuiper boden.

Door de tijdelijke presentatie was het ir. Kuiper mogelijk bij zijn voortgezette arbeid rekening te houden met deze zeer gerichte ontwikkeling van de city. Voorts gaf het plan richting aan de wijze waarop kan worden tegemoetgekomen aan de eisen, gesteld door de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer, terwijl door de situering van de parkeervoorzieningen in het plan het inzicht in de eisen ten aanzien van de overige voor de city benodigde parkeervoorzieningen werden verduidelijkt.

Gesteld kan dan ook worden dat het plan Hoog Catharinne niet alleen past, maar ook geïncorporeerd is in alle inmiddels uitgebrachte rapporten in het kader van het Verkeersplan Utrecht.

De realisering zal in fasen plaatsvinden. Daartoe is het gehele plan Hoog Catharinne verdeeld in 9 vakken, die elk, wat betreft de uitvoering een min of meer op zichzelf staande eenheid vormen. De realisering van het totale project zal 15 jaar in beslag nemen.

Bij deze fasering is rekening gehouden met een zo spoedig mogelijke realisering van de „ruggesgraat” van het plan: de hooggelegen voetgangerstraverse tussen de Croeselaan en het Achter Clarenburg met halverwege het hooggelegen winkelplein tussen de huidige Westersstraat en Stationsstraat, en aan de stadszijde het afdalende winkelplein tussen de Rijnkade en het Achter Clarenburg.

Voordat aan de uitvoering van dit element begonnen kan worden dient vervangende bebouwing gerealiseerd te worden, o.a. voor de jaarbeursgebouwen aan het Vredenburg en de panden in de Stationswijk.

Begin 1967 is in het Croeselaangebied een aanvang gemaakt met het nieuwe jaarbeursgebouw, alsmede met de stationsuitgang en een sporthal.

In 1970 zal deze bebouwing gereed zijn. In dezelfde periode zal de voetgangerstraverse over het station worden gerealiseerd. Het gereedkomen van de kantoorgebouwen, het hotel en de parkeergarage in het Croeselaangebied is gepland in 1971.

De in 1970 vrijkomende jaarbeursgebouwen aan het Vredenburg en het kantoor van Openbare Werken zullen zo snel mogelijk worden gesloopt en vervangen door een winkelbebouwing, waarmee Hoog Catharijne op de oude binnenstad zal aansluiten.

In 1973 zal de realisering van de verbindingselementen tussen het Achter Clarenburggebied en het station met het daarin hooggelegen winkelplein ter hand worden genomen. Verwacht wordt, dat eind 1975 deze belangrijke schakel in gebruik zal kunnen worden genomen.

Gedurende de periode 1974—1981 zullen op regelmatige wijze de kantorenflats met de parkeer-binnenpleinen aan weerszijden van de „ruggesgraat” en de kantoorgebouwen aan het Leidseveer tot standkomen.

Voor de juridisch-planologische vormgeving van het plan Hoog Catharijne is, gelet op de mogelijkheden die de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt, gekozen voor het globale plan met uitwerkingsplicht van Burgemeester en Wethouders. Om ongewenste ontwikkelingen in het kader van het globale plan te kunnen tegenhouden is een bouwverbod opgenomen voor de periode, dat nog geen nadere detaillering door Burgemeester en Wethouders heeft plaatsgevonden. Op deze wijze is een soepele plaanpassing mogelijk die de eisen naar de laatste inzichten volgt.

Met de Eerst aanwezend Ingenieur der Genie is het voorgeschreven overleg gepleegd.

Behoort bij besluit van de raad van 20 februari 1969, nr. 9420 b O.W.

De Secretaris,
P. van Dijke

Tot de Voorzitter e.d. in

Goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van Utrecht bij hun besluit van 3 april 1970, afdeling 5, nr. 2641/69RO/291, met uitzondering van de artikelen 4, lid 2, 5, leden 2 en 3 onder f, 8, lid 2, 9, lid 2 onder g, 10, lid 4 onder e en 14 van de gebruiksvoorschriften.

Tegen genoemd besluit van Gedeputeerde Staten zijn enige beroepen bij de Kroon ingesteld. Deze beroepschriften zijn later ingetrokken, zodat de goedkeuring van Gedeputeerde Staten onherroepelijk is geworden.

Openbare kennisgeving is geschied op 14 maart 1973.

GEBRUIKSVOORSCHRIFTEN, BEHOOREND BIJ HET BESTEMMINGSPLAN HOOG CATHARIJNE DER GEMEENTE UTRECHT

Artikel 1 - Begrenzing en benaming

Deze voorschriften maken deel uit van het bestemmingsplan Hoog Catharijne, vervat in de tekening nr. 9380 D, waarvan de grenzen zijn aangegeven met een grove puntlijn; zij kunnen worden aangehaald als „gebruiksvoorschriften Hoog Catharijne”.

Artikel 2 - Wijze van meten e.d.

1. De berekening van de oppervlakte van gebouwen, waarop de in deze voorschriften genoemde maximumbebouwingspercentages betrekking hebben, geschiedt naar de oppervlakte, die gebouwen innemen op het betreffende niveau, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en de harten van eventuele scheidsmuren.
2. Onder brutovloeroppervlakte per bestemming wordt verstaan de som van de oppervlakten van de tussen de buitenwerkse gevelvlakken en de harten van scheidsmuren in diverse gebouwen aanwezige vloeren met een bepaalde bestemming, inclusief een evenredig aandeel in de intrinsieke voorzieningen zoals trappenhuisen, liftkokers, toiletten, gangen enz. per laag.

Artikel 3 - Citybebouwing CO

1. Op de voor citybebouwing CO bestemde gronden moeten twee niveaus worden toegepast, behalve het straatniveau ook een hoger gelegen voetgangersniveau, dat op ongeveer 8 mtr + N.A.P. moet zijn gelegen; tussen deze niveaus dienen goede onderlinge verticale contacten aanwezig te zijn, terwijl er goede horizontale aansluitingen en overgangen dienen te zijn, zowel met de aangrenzende plandelen als met het buiten het plan gelegen gebied. Het straatniveau en het voetgangersniveau mogen slechts worden bebouwd tot de op de tekening aangegeven percentages, respectievelijk 85 en 70 %.
2. De ruimte tussen het straatniveau en het voetgangersniveau is bestemd voor verkeersvoorzieningen mede ten behoeve van een ondergrondse parkeergarage, winkels, magazijnen, ruimten ten behoeve van een concertgebouw, met bijbehorende voorzieningen, een en ander in omvang en samenstelling mede afgestemd op de behoeften verband houdend met de bestemmingen op c.q. boven het voetgangersniveau; de openbare wegen moeten voorzien in een goede ontsluiting (bediening, aan- en afvoer, afwikkeling e.d.).
3. Op en boven het voetgangersniveau moeten de volgende bestemmingen voorkomen:
 - a. een concertzaal, geschikt voor plm. 1.500 personen, met bijbehorende ruimten en voorzieningen, tot een brutovloeroppervlakte van maximaal 9.600 m², ondergebracht in een gebouw van tenminste 3 en ten hoogste 5 bouwlagen op het voetgangersniveau;
 - b. winkels met bijbehorende voorzieningen tot een brutovloeroppervlakte van maximaal 2.400 m²;
 - c. bijzondere doeleinden met bijbehorende voorzieningen, zoals openbaar nut, cultuur, recreatie, een en ander naar gebleken behoefte.