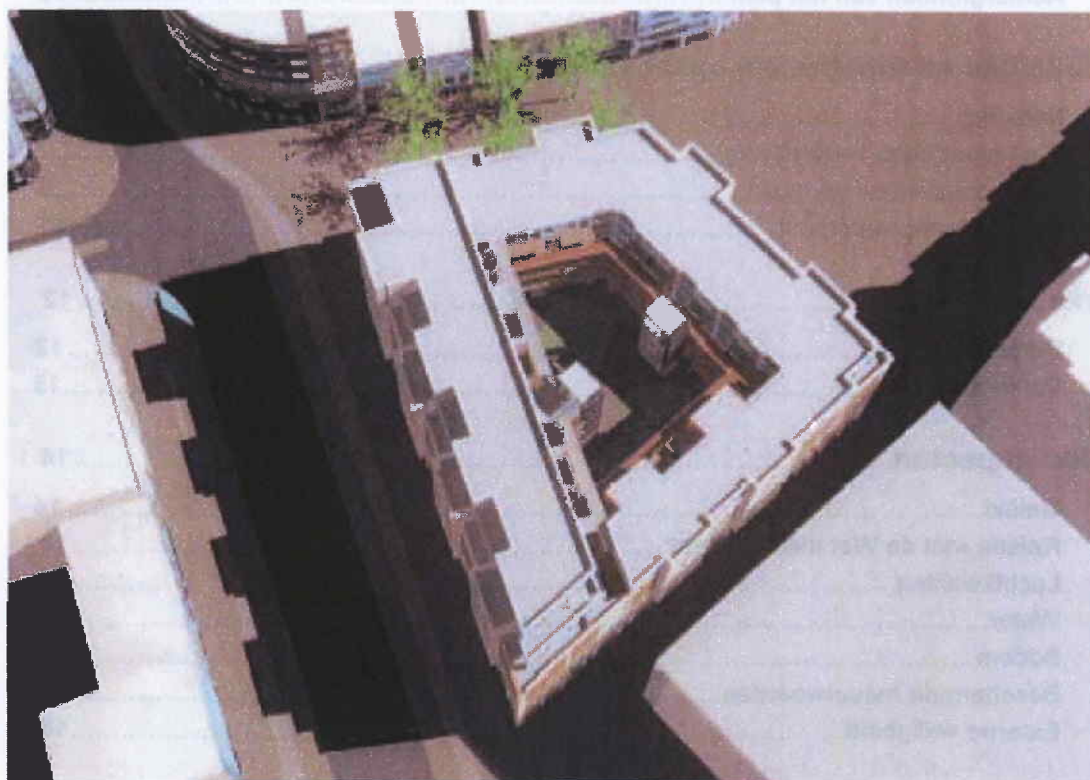


**Ruimtelijke Onderbouwing Woon-winkelgebouw Vredenburg Noord
in het kader van
artikel 19 lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO)**



Gemeente Utrecht

6 februari 2007

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Vrijstellingsprocedure.....	4
1.3	Relatie met Structuurplan Stationsgebied.....	5
1.4	Leeswijzer.....	5
2	Beschrijving van het (project)gebied.....	5
2.1	Omschrijving huidige situatie.....	5
2.2	Achtergronden van het plan.....	6
3	Ruimtelijke en functionele opzet van het plan.....	7
3.1	Inleiding.....	7
3.2	Samenvattende beschrijving.....	7
3.3	Stedenbouwkundige opzet.....	9
3.4	Functioneel programma.....	11
4	Verkeersaspecten.....	12
4.1	Bereikbaarheid.....	12
4.2	Parkeren.....	13
5	Milieu-aspecten.....	14
5.1	Geluid.....	14
5.2	Relatie met de Wet milieubeheer.....	14
5.3	Luchtkwaliteit.....	14
5.4	Water.....	15
5.5	Bodem.....	15
5.6	Beschermde natuurwaarden.....	15
5.7	Externe veiligheid.....	16
6	Overige aspecten.....	16
6.1	Cultuurhistorie en archeologie.....	16
6.2	Energie en duurzaam bouwen.....	17
6.3	Kabels en Leidingen.....	17
6.4	Windhinder.....	18
6.5	Schaduwwerking.....	18
7	Financiële uitvoerbaarheid van het plan.....	18
8	Afweging.....	19

BIJLAGEN

Bijlage 1	Structuurplan Stationsgebied
Bijlage 2	Masterplan Stationsgebied
Bijlage 3	Milieurapport Strategische Milieubeoordeling, inclusief luchtrapportage Structuurplan Stationsgebied, d.d. 13 september 2006
Bijlage 4	Definitief ontwerp Winkelgebouw Vredenburg Noord, Arn Meijs Arch BV, tekeningen overeenkomstig lijst d.d. 8 november 2006
Bijlage 5	Planbeschrijving Winkelgebouw Vredenburg Noord, versie D, DVP, d.d. 26 juli 2006 en de aanvulling hierop van Corio, kenmerk EWO/mvdw/U110603, d.d. 9 november 2006
Bijlage 6	Overzicht van onderzoeken die deel uitmaken van deze ruimtelijke onderbouwing: - Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer binnen het kader van toetsing aan de voorkeursgrenswaarde, Peutz, rapportnummer GG 15154-1 d.d. 12 mei 2006 (aangepast 11 januari 2007) - Beschermde soorten in stationsgebied Utrecht, Bureau Waardenburg bv, rapportnummer 02-102, d.d. 7 oktober 2002 - Bodemkwaliteitsverklaring, Gemeente Utrecht, d.d. augustus 2006 - Bezonningsstudie zonder Muziekpaleis, Arn Meijs Arch BV, niet gedateerd - Bezonningsstudie met Muziekpaleis, Arn Meijs Arch BV, niet gedateerd - Checklist watertoets art 19 plan, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, ingevulde checklist van initiatiefnemer d.d. 10 juli 2006 - E-mail met bijlage: Lozingen op vijver Noordblok/ Vredenburg, Stadswerken, Gemeente Utrecht, d.d. 11 juli 2006 - Luchtrapportage Woon-winkelgebouw Vredenburg Noord, DSO Afdeling Milieu en Duurzaamheid, kenmerk 110623 000605, d.d. 26 januari 2007 - Maatregelen Nationaal pakket Duurzaam Bouwen, lijst voor woningen, Techniplan, d.d. 17 juli 2006 - Verkennend Bodemonderzoek, Vredenburg Noordblok te Utrecht, Geofox- Lexmond bv, projectnummer 20061255/RSME versie 2, d.d. 14 augustus 2006 - Vleermuizenonderzoek Vredenburg, Utrecht, Tauw, kenmerk N001- 4471479FAA-aws-V01-NL, d.d. 22 september 2006 - Windklimaat Nieuw Hoog Catharijne te Utrecht, referentie AA/OO/Lvi/WA 15154-1-BR, Peutz, d.d. 29 november 2006 - Windtunnelonderzoek met betrekking tot het te verwachten windklimaat op loop- en verblijfsniveau, Peutz, rapportnummer WG 15154-1, d.d. 13 december 2005

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 2 december 2004 heeft de gemeenteraad het geactualiseerde Masterplan Stationsgebied vastgesteld. Op 14 december 2006 heeft de gemeenteraad vervolgens het Structuurplan Stationsgebied vastgesteld teneinde over een juridisch planologische planvorm te kunnen beschikken als basis voor de in het gebied te realiseren ontwikkelingen, waarvoor een procedure op grond van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) moet worden doorlopen.

Het Structuurplan Stationsgebied is de juridische vertaling van het Masterplan Stationsgebied. De herontwikkeling van het Stationsgebied is gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardig, multimodaal openbaar vervoersknooppunt in combinatie met een toplocatie voor werken, wonen en voorzieningen. De WRO stelt dat een ruimtelijke onderbouwing bij voorkeur bestaat uit een gemeentelijk structuurplan. In 2005 is voor het Stationsgebied een voorontwerp structuurplan in procedure gebracht. Daarmee heeft de Provinciale Planologische Commissie ingestemd bij brief van 9 november 2005. Het ontwerp structuurplan Stationsgebied heeft met het daarbij behorende Milieuraapport Strategische Milieubeoordeling ter inzage gelegen van 23 februari tot en met 5 april 2006. Het Structuurplan Stationsgebied is op 14 december 2006 vastgesteld en daags na de publicatie daarvan onherroepelijk geworden.

In vervolg op de Bilaterale Intentie-overeenkomsten (BIO) zijn op 3 maart 2006 de Bilaterale Ontwikkelingsovereenkomsten (BOO) getekend tussen de gemeente en de private partijen die bij de herontwikkeling van het Stationsgebied zijn betrokken. Onderdeel van de herontwikkeling van het Stationsgebied is de bouw van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord, waar de onderhavige ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft. Het gebouw herbergt verschillende functies: winkelen, wonen, winkelgebonden horeca en een (grotendeels) openbare fietsenstalling.

Op 2 augustus 2006 heeft Hoog Catharijne b.v., mede namens ING Real Estate (als ontwikkelaar van de woningen) bij het college van burgemeester en wethouders een vrijstellingsverzoek ex artikel 19 lid 1 WRO ingediend ten behoeve van het realiseren van een nieuw woon-winkelgebouw.

Het door Hoog Catharijne b.v. ingediende vrijstellingsverzoek is onderbouwd met tekeningen en rapporten, waaronder een uitgebreide projectbeschrijving; deze documenten maken deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.

Voor de realisering van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord is vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan nodig, omdat het gebouw niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. Op grond van artikel 19 lid 1 WRO kan de gemeenteraad ten behoeve van de verwezenlijking van een project, vrijstelling verlenen van het geldende bestemmingsplan, mits het project is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. De gemeenteraad heeft de vrijstellingbevoegdheid gedelegeerd aan het college van burgemeester en wethouders.

1.2 Vrijstellingsprocedure

Het plan voor het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Hoog Catharijne', vastgesteld door de gemeenteraad op 20 februari 1969 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 3 april 1970. De locatie heeft in het bestemmingsplan een globale, nader uit te werken bestemming 'Citybebouwing'. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het noordelijke deel van Vredenburg (de busbanen en het gedeelte van het marktplein dat hieraan grenst), het begin van de Lange Viestraat, het Muziekcentrum met de direct omliggende winkels en het gedeelte van de Rijnkade ter hoogte van het Muziekcentrum.

In het bestemmingsplan zijn de bestemmingen per niveau op afzonderlijke plankaarten aangegeven.

De geldende bestemmingen zijn: winkels, Muziekcentrum, gemengde doeleinden, wandelplein, openbare weg en voetgangersgebied.

Ten behoeve van de huidige bebouwing zijn verschillende uitwerkings- en wijzigingsplannen opgesteld.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de voorschriften van 'Uitwerkingsplan I-2 van het bestemmingsplan Hoog Catharijne' voor wat betreft de bouwgrenzen, functies en maximaal toelaatbare hoogte.

Ter plaatse geldt het voorbereidingsbesluit Stationsgebied, dat op 30 juni 2005 in werking is getreden voor de duur van 2 jaar. Dit betekent dat de vrijstelling kan worden verleend met toepassing van artikel 19 lid 1 WRO.

Doel van deze ruimtelijke onderbouwing is het onderbouwen van de vrijstelling die de in het Structuurplan Stationsgebied en in het Masterplan Stationsgebied voorgestane herontwikkeling voor de onderhavige locatie mogelijk maakt.

1.3 Relatie met Structuurplan Stationsgebied

Voortbouwend op en aanhakend bij het structuurplan en masterplan wordt in deze ruimtelijke onderbouwing gemotiveerd hoe het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord past binnen het Structuurplan Stationsgebied (en het masterplan waarop dit structuurplan is gebaseerd).

Voor het van toepassing zijnde beleidskader wordt verwezen naar het Structuurplan Stationsgebied, dat als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. De relevante beleidskaders voor de herontwikkeling van het Stationsgebied zijn in het Structuurplan Stationsgebied uitgebreid beschreven in de daarvan deeluitmakende Bijlage Relevante Beleidskaders. Omdat het Structuurplan Stationsgebied de basis vormt voor de onderhavige ruimtelijke onderbouwing kan voor het beleidskader met een verwijzing daarnaar worden volstaan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het projectgebied van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord omschreven waarbij ingegaan wordt op de huidige situatie en de achtergronden van het plan.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele opzet van het plan.

Hoofdstuk 4 gaat in op de verkeersaspecten. In hoofdstuk 5 komen de milieu-aspecten aan de orde en in hoofdstuk 6 de overige aspecten. Hoofdstuk 7 toont de "financiële uitvoerbaarheid aan. Hoofdstuk 8 tenslotte bevat de afweging over de toepassing van artikel 19 lid 1 WRO en de wijze waarop het plan past binnen het Structuurplan Stationsgebied en het Masterplan Stationsgebied.

2 Beschrijving van het (project)gebied

2.1 Omschrijving huidige situatie

Het Vredenburg is een al vier eeuwen oud stadsplein, dat momenteel vrijwel uitsluitend als marktruimte gebruikt wordt. Als verblijfsgebied functioneert het plein nauwelijks, deels door de inrichting, maar meer nog door de afwezigheid van aantrekkelijke functies en ruimtelijke kwaliteit.

De beoogde locatie voor het woon-winkelblok is momenteel én onderdeel van het

Vredenburgplein én gedeeltelijk in gebruik bij het Muziekcentrum Vredenburg.

Muziekcentrum Vredenburg heeft hier zijn kleine zaal voor kamermuziek, grenzend aan een verdiept aangelegde ruimte waar een openbare, bewaakte fietsenstalling van ca. 800 plaatsen wordt geëxploiteerd. De verdiepte ruimte is samen met de vijverpartij een ontwerp van Architectuurstudio Hertzberger en is integraal onderdeel van het Muziekcentrum. Verder staat er een poffertjeskraam (100 m²) aan het Vredenburg Noord en is er een nooduitgang van de parkeergarage onder het Vredenburgplein.

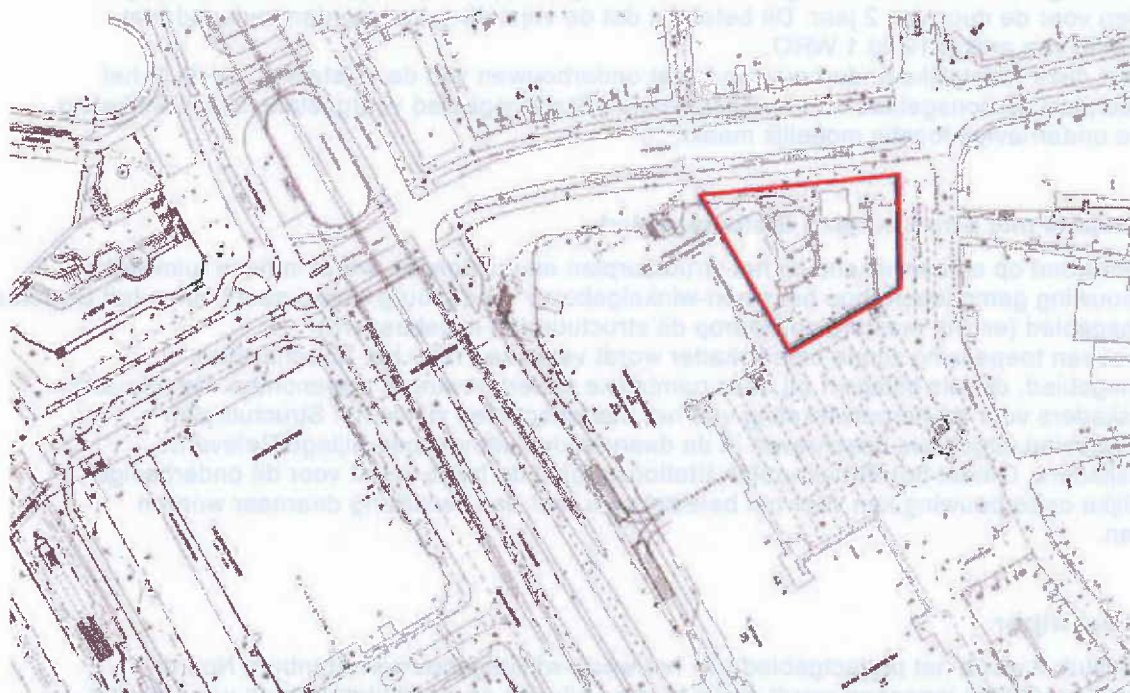
Op de locatie staat ook een aantal bomen (platanen) en er is een aantal taxistandplaatsen.

Het autoverkeer wordt momenteel afgewikkeld via de Catharijnebaan, deels voor doorgaand verkeer (zesbaans met afslagen), deels voor bestemmingsverkeer (parkeren en expeditie) via ventwegen.

Vredenburg Noord is uitsluitend toegankelijk voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers.

Het Vredenburgplein is uitsluitend toegankelijk voor voetgangers en bevoorradend verkeer binnen de venstertijden, aanrijdend vanaf de St. Jacobsstraat.

Het projectgebied is in het kader van de artikel 19 lid 1 procedure begrensd door verlengde Willemstraat, Vredenburg Noord, verlengde St. Jacobsstraat en het nieuwe Vredenburgplein.



Huidige situatie

2.2 Achtergronden van het plan

In het Masterplan Stationsgebied en het daarop gebaseerde Structuurplan Stationsgebied is het gebied rondom het Vredenburg aangemerkt als ontwikkelingsgebied om een betere aansluiting met het stationsgebied te bewerkstelligen.

Deels door wijziging van de ruimtelijke structuur, deels door programmatoevoeging op het gebied van wonen, winkelen en cultuur.

Door de geplande uitbreiding / nieuwbouw van het Muziekpaleis niet naast elkaar, maar boven elkaar te plaatsen, ontstond de mogelijkheid voor een nieuw bouwblok tussen het nieuwe Muziekpaleis en de bestaande oostwand (Amrathhotel) van het plein. Door de voorgestane herontwikkeling van het winkelcentrum Hoog Catharijne ontstaat er ook aan de westzijde van het plein een nieuwe wand met winkels en woningen. Op deze wijze is enerzijds een uitbreiding van het kernwinkelapparaat in het oude stadscentrum mogelijk, terwijl tegelijkertijd Hoog Catharijne onderdeel wordt van het nieuwe en vergrote stadscentrum. Bovendien biedt de bouw van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord de mogelijkheid om de herontwikkeling van Hoog Catharijne gefaseerd ter hand te nemen.

Om een zorgvuldige ruimtelijk-planologische inpassing van het plan mogelijk te maken is het Werkboek Randvoorwaarden Winkelgebouw Vredenburg Noord opgesteld. De hierin opgenomen randvoorwaarden zijn van belang voor het verlenen van medewerking aan het plan. Dit Werkboek maakt onderdeel uit van de met de private partijen gemaakte privaatrechtelijke afspraken (BIO en BOO).

De nieuwbouwlocatie wordt mogelijk door de sloop van de kleine zaal van het Muziekcentrum Vredenburg, het verwijderen van een poffertjeskraam en van de (nood)uitgang van de ondergrondse parkeergarage Vredenburg. De huidige bewaakte, bovengrondse fietsenstalling in de 'kuil' komt in het nieuwe bouwplan terug op niveau -1.

In het kader van de volledige herontwikkeling van het winkelcentrum Hoog Catharijne wil eigenaar Hoog Catharijne b.v. (Corio) op deze locatie ca. 6400 m² commerciële ruimte (detailhandel en horeca), ca. 8500 m² bvo wonen en een openbare fietsenstalling van circa 900 m² toevoegen. De commerciële ruimte wordt verdeeld over 3 lagen, waarvan 2 lagen bovengronds en 1 (voor een gedeelte) in de kelder. Van de commerciële ruimten zal maximaal 300 m² worden ingericht ten behoeve van horeca in categorie D van de indeling van horeca-activiteiten. Deze horecagelegenheden hebben als hoofddoel het verstrekken van maaltijden ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholhoudende en alcoholvrije dranken.

Een uitgebreide toelichting van de initiatiefnemer op het uiteindelijke bouwinitiatief is tevens onderdeel van deze ruimtelijke onderbouwing (bijlage 5).

3 Functionele en ruimtelijke opzet van het plan

3.1 Inleiding

De bouw van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord kan niet los worden gezien van de voorgenomen herontwikkeling van het Stationsgebied in het algemeen en van het Vredenburg in het bijzonder. Samen met de bouw van het nieuwe Muziekpaleis en de herontwikkeling van Hoog Catharijne worden functies toegevoegd die bijdragen aan een leefbaar en sociaal veilig Vredenburgplein. Naast het toevoegen van woningen en winkels waarin dit plan voorziet zijn ook cultuur en entertainment een belangrijke reden om naar het gebied te komen, waardoor de levendigheid ook na sluiting van winkels blijft. Door het toevoegen van woningen wordt de sociale controle vergroot.

In de navolgende paragraaf volgt een korte samenvattende beschrijving van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord die ten grondslag ligt aan het vrijstellingsverzoek voor de artikel 19 lid 1 procedure. Voor een meer uitgebreide beschrijving van het plan wordt verwezen naar de bij het vrijstellingsverzoek behorende stukken die zijn opgesteld door de initiatiefnemers Hoog Catharijne B.V. (winkelruimten) en ING Real Estate voor de woningen boven de winkels. Het ontwerp voor het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord is van Arn Meijs Architecten B.V. (bijlage 5). In de hierna volgende paragrafen wordt per aspect aangegeven of het plan voldoet aan de randvoorwaarden die de gemeente aan deze ontwikkeling heeft gesteld.

3.2 Samenvattende beschrijving

Motivatie locatiekeuze

De keuze voor de uitbreiding van winkelcentrum Hoog Catharijne op deze plaats komt voort uit:

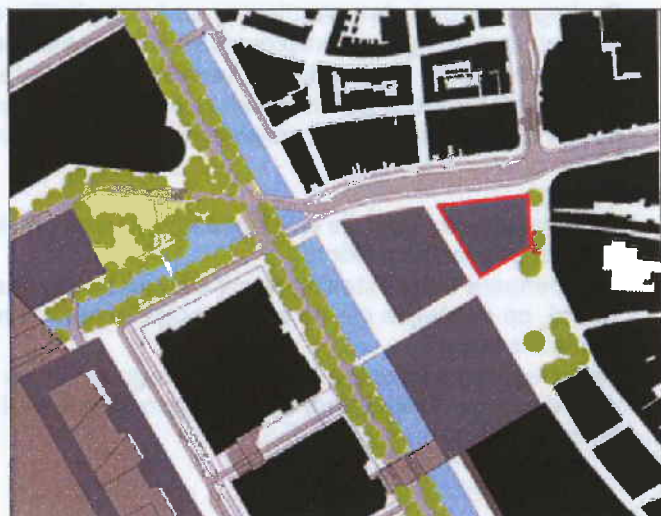
- Het gegeven dat Hoog Catharijne haar positie wil verstevigen;
- De ligging van de locatie tussen Centraumboulevard en de Stadscorridor, nabij het centraal station, het grootste openbaar vervoersknooppunt van Nederland;
- De mogelijkheid om Hoog Catharijne en het kernwinkelapparaat van de binnenstad beter op elkaar af te stemmen, waardoor ook fysiek een nieuw stadscentrum ontstaat;
- De mogelijkheid om door de bouw van dit woon-winkelgebouw gefaseerd de herontwikkeling van het bestaande winkelcentrum ter hand te nemen.

Belangrijkste kenmerken van het plan

Ruimtelijke opzet

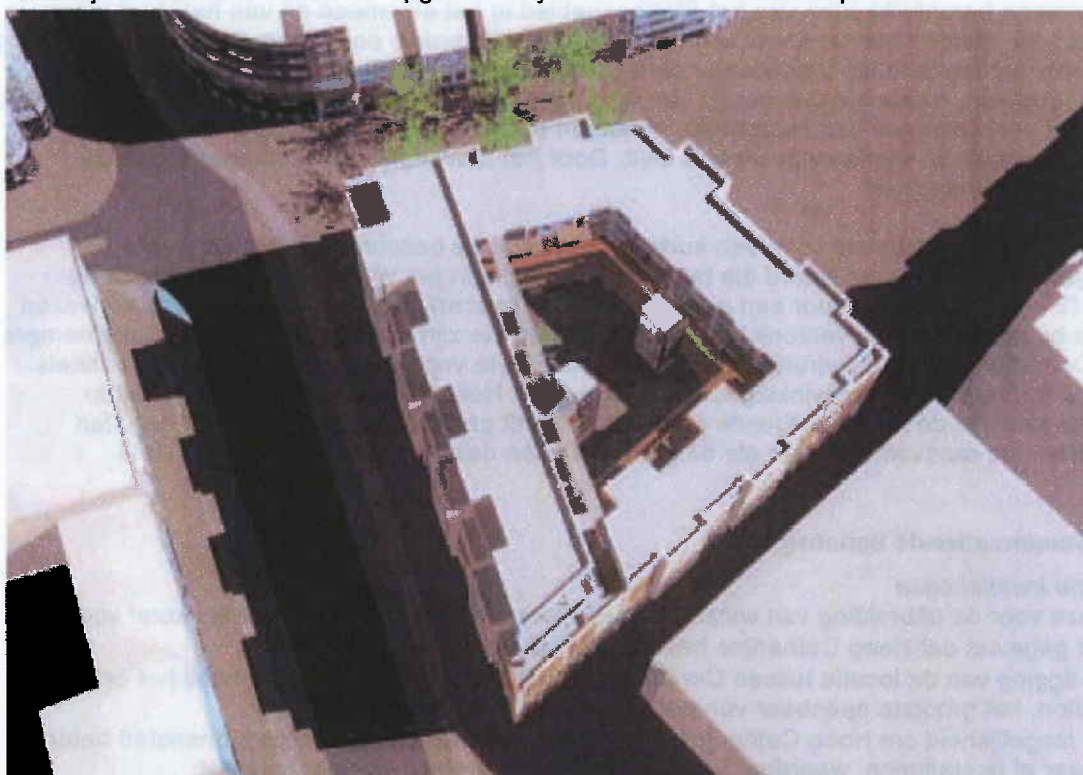
Het woon-winkelblok maakt samen met het Muziekpaleis en het Entreegebouw van Hoog Catharijne deel uit van het grotere ensemble dat de noord- en westzijde van het Vredenburgplein bepaalt.

- Het gebouw krijgt een sterk verticale geleding, die is afgestemd op de maat van de Utrechtse binnenstad zonder dat het volume uiteen valt in losse onderdelen;
- Door zijn vrijstaande positie heeft het gebouw een alzijdige oriëntatie; alle gevels worden op gelijkwaardige wijze vormgegeven;
- Het gebouw heeft een transparante



plint met winkels en horeca van twee lagen met individuele winkelentrees op de begane grond;

- De woonverdiepingen zijn verticaal geled door het toepassen van erkerpartijen;
- Rondom heeft het gebouw een basishoogte van 20 meter; middels terugliggende verdiepingen wordt een daklandschap ontwikkeld tot een hoogte van maximaal 25 meter;
- Winkelplint, woongedeelte en daklandschap worden verschillend gematerialiseerd, waarbij de erkers voor de onderlinge samenhang zorgdragen;
- Het daklandschap wordt zoveel mogelijk behandeld als vijfde gevel, omdat dit niveau duidelijk zichtbaar is vanuit de 'opgetilde' foyerruimte van het Muziekpaleis.



Impressie woon-winkelgebouw Vredenburg Noord, tekening Arn Meis Arch BV

Programma

De bebouwing van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord herbergt verschillende functies, zoals winkels, woningen, winkelgebonden horeca en een fietsenstalling;

- Het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord staat op een footprint van 2.884 m²;
- De begane grond, 1ste verdieping en (gedeeltelijk) de kelder worden benut voor commerciële ruimten met een gezamenlijke oppervlakte van circa 6.400 m²;
- Vanaf de 2de tot en met de 6de verdieping is ruimte voor ca. 80 appartementen;
- In de kelder bevindt zich nog een openbare fietsenstalling met een oppervlakte van ca. 900 m² en een afgesloten fietsenkelder voor de bewoners van de appartementen (ca. 170 m²);

Ontsluiting

- De ontsluitingen voor de woningen krijgen een prominente plaats aan het Vredenburgplein en aan het Vredenburg Noord;
- De openbare fietsenstalling wordt via een hellingbaan duidelijk ontsloten vanaf Vredenburg Noord, op een wijze die de archeologische restanten van kasteel Vredenburg zoveel mogelijk zichtbaar maken.
- De parkeergarage onder het Vredenburgplein is via de kelder verbonden met het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord in combinatie met de ontsluiting van de openbare fietsenstalling.

3.3 Stedenbouwkundige opzet

Stedenbouwkundige opzet

In het Masterplan Stationsgebied en het daarop gebaseerde Structuurplan Stationsgebied zijn ten aanzien van de stedenbouwkundige opzet de volgende randvoorwaarden opgenomen:

- De bebouwing dient zoveel mogelijk in de rooilijn te worden gesitueerd. Hiermee ontstaat een duidelijke en evenwichtige begrenzing met de buitenruimte. De hoogte van de bebouwing wordt gerelateerd aan de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten.
- Op de plankaart, blad 1, van het Structuurplan Stationsgebied is aangegeven hoe dit bouwblok in het grotere geheel past.



Plankaart Structuurplan

- Er dient voldoende samenhang te zijn tussen het gebouw en de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de functie en de uitstraling van het gebouw, zowel op de begane grond als op de verdiepingen. Hierdoor dient het gebouw ook bij te dragen aan een sociaal veilig Stationsgebied.
- Op de plankaart van het Structuurplan Stationsgebied is het projectgebied van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord opgenomen als bouwvlek. Het projectgebied blijft in zijn geheel binnen deze bouwvlek.

nacht het geval zijn. Bij de toetsing van de uiteindelijke bouwplannen zal specifiek aandacht worden besteed aan de gewenste levendigheid van de naar de openbare ruimte gerichte plint en aan de realisatie van entrees aan de verschillende zijden van het bouwblok.

Vormgeving van het gebouw

De beeldmiddelen die de kwaliteit bepalen hebben te maken met de inrichting van de openbare ruimte en de aard van de bebouwing. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn schaal, plasticiteit, transparantie, kleur en materiaal.

Om de in het Structuurplan Stationsgebied neergelegde doelstellingen te bereiken, zijn de volgende criteria op het gebied van beeldkwaliteit van belang:

- Het ontwerp versterkt de samenhang binnen het Stationsgebied en van het Stationsgebied met de omliggende stad.
- Het ontwerp levert een bijdrage aan de helderheid van het ruimtelijk systeem, zoals neergelegd in de plankaart van het Structuurplan Stationsgebied en de rasterkaart van het Masterplan. Heldere, formele hoofdroutes tussen de rasterblokken versus verfijnde, informele ruimten en straten daarbinnen.
- Bebouwing staat zoveel mogelijk in de rooilijn (rasterlijn), waardoor een duidelijke en evenwichtige begrenzing met de buitenruimte ontstaat. Met heldere en begrijpelijke overgangen tussen publieke en private gebieden. De hoogte van de bebouwing is in evenwicht met de profielbreedtes van de aanliggende buitenruimten.
- De kenmerken van het begrip "schaal" (hoogte, functiemenging, wijze van ontsluiten, contrasten in maatvoering en betekenis) komen in het ontwerp duidelijk tot uitdrukking. Overgangen tussen de verschillende schalen vinden geleidelijk plaats.
- Alle beeldmiddelen (plasticiteit, vormtaal, materiaal- en kleurgebruik, transparantie) die de ontwerper ter beschikking staan, zijn zodanig gehanteerd dat de architectonische expressie van het ontwerp zich op sublieme wijze voegt in de stedenbouwkundige context.
- Er is voldoende interactie tussen gebouw en openbare ruimte, zowel functioneel als visueel, zowel op (verhoogd) maaiveld als op hoger gelegen verdiepingen.
- Het ontwerp maakt het gewenste ruimtegebruik mogelijk.
- Het ontwerpconcept is zowel op hoofdlijnen als op detailniveau consequent en vakkundig doorgevoerd.
- Het ontwerp draagt bij aan een sociaal veilig stationsgebied.
- Het ontwerp is duurzaam en goed gedetailleerd, zodat het ook op lange termijn bijdraagt aan de kwaliteit van het stationsgebied.

De hoofdvorm van het beoogde gebouw behoort tot het onderhavige vrijstellingsverzoek. De verdere architectonische uitwerking zal in het vervolgtraject aan de orde komen en zal getoetst worden bij de bouwvergunningsaanvraag. De Commissie Welstand en Monumenten heeft het beoogde bouwvolume reeds beoordeeld. De commissie kon instemmen met het vrijstellingsverzoek en ziet de definitieve uitwerking van het plan tegemoet als de aanvraag om bouwvergunning wordt ingediend.

3.4 Functioneel programma

Het functionele programma is ingegeven vanuit de gedachte bestaande sterke functies beter te verankeren in het Stationsgebied en zwakkere gebieden te vernieuwen door andere functies toe te voegen. Het programma 'wonen' komt overal terug (in verschillende vormen, afhankelijk van de identiteit van de plek). Op dit moment wordt in het Stationsgebied beperkt gewoond. Het 'winkelen' wordt met name versterkt door een verbetering van de structuur van Hoog Catharijne en van de routes op straatniveau, waar functies in de plint komen, onder meer winkels. De stedelijke woonkwaliteit moet verbeterd worden en er is een grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus. Het Utrechtse beleid vastgelegd in 'Wonen naar Wens' pleit voor keuzevrijheid, doorstroming en kwaliteit.

Het programma in het Structuurplan Stationsgebied van circa 1000 woningen tot 2015 komt tegemoet aan lang gekoesterde woonwensen.

Vooraf jongere huishoudens en 'empty nesters' (senioren zonder thuiswonende kinderen) hebben een uitgesproken voorkeur voor stedelijke dynamiek.

Het wonen in centrum stedelijke gebieden mag zich in een hernieuwde belangstelling verheugen en het Vredenburg is hiervoor een bijzondere plek. De belangstelling gaat vooral naar kwalitatief goede en ruime appartementen, waarvan plattegronden zodanig zijn dat mensen er ook na hun 55e (senioren) prettig kunnen wonen. Het initiatief komt tegemoet aan de vraag naar dergelijke woonruimte. Het biedt bijzondere mogelijkheden in de keuze van het Utrechts woningaanbod. Als gevolg van veranderende woonwensen en verdringingsprocessen is de woonfunctie in het centrumgebied de laatste 30 jaar afgenomen. Het resultaat is dat het stadscentrum een verlaten indruk maakt wanneer winkels, horeca en andere voorzieningen gesloten zijn. Uit oogpunt van leefbaarheid, sociale veiligheid en de beleving daarvan is het goed wanneer de woonfunctie wordt terug gebracht op plekken die daartoe kansen bieden.

Gezien de groei van Utrecht kan het winkelareaal in het Stationsgebied met circa 45.000 m² verhuurbare vloeroppervlakte (vvo) worden uitgebreid. De versterking van het winkelen in dit gebied moet complementair zijn aan de bestaande detailhandelstructuur van de oude stad.

Het vrijstellingsverzoek betreft een uitbreiding van het bestaande winkelareaal met 6.400 m² b.v.o. en de bouw van ca. 80 gestapelde woningen.

Het vrijstellingsverzoek voorziet in een aantal kleinere appartementen (16) aan de zijde van het Muziekpaleis; de overige woningen zijn ruime appartementen voor meer draagkrachten.

Zowel voor de woningen als de winkels past het project goed in het beleid van de gemeente om op deze plaats het programma op de juiste wijze te intensiveren, waardoor die plek een sterkere identiteit krijgt en de leefbaarheid en sociale veiligheid kunnen worden verbeterd.

4 Verkeersaspecten

4.1 Bereikbaarheid

Auto

Zowel de woningen als de winkels zijn voor auto's uitsluitend bereikbaar via de nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarage (ca. 1200 parkeerplaatsen) die aan de westzijde van de Catharijnesingel wordt ontsloten en middels de route Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties en Ds. Martin Luther Kinglaan direct is aangesloten op het landelijk hoofdwegennet bij verkeersplein Hooggelegen. Dit is overeenkomstig de Bereikbaarheidsvisie Stationsgebied (2003).

Hoewel deze parkeergarage geen deel uitmaakt van het onderhavige plan, zal deze garage te zijner tijd wel de bewonersvraag naar parkeren geconcentreerd oplossen. Dit wordt gewaarborgd via contracten. De realisatie van deze garage is enkele jaren (ca. 3) later gepland dan die van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord, waardoor een tijdelijke oplossing nodig is. In paragraaf 4.2 wordt duidelijk gemaakt dat in de bestaande parkeergarages rondom de Catharijnesingel voldoende restcapaciteit aanwezig is om zowel door de week als in de weekenden deze vraag naar parkeerplaatsen voor de tijdelijke periode op te vangen.

Langzaam verkeer

Het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord is gelegen in het binnenstedelijke voetgangersgebied. Fietzers kunnen via de doorgaande fietsroute aan het Vredenburg Noord de openbare fietsenstalling bereiken in de kelder van het woon-winkelgebouw. De fietsenstalling bevindt zich grotendeels op dezelfde locatie als de huidige openbare fietsenstalling, maar dan inpandig. Voetgangers kunnen het gebouw optimaal benaderen, zowel vanuit de omliggende straten in de binnenstad met zijn voetgangersgebied, als vanuit het station middels de Centumboulevard en de Stadscorridor.

Openbaar vervoer

De bereikbaarheid met de trein is goed en zal na realisatie van de nieuwe Openbaar Vervoer Terminal nog beter worden vanwege de dan verbeterde looproutes. De bereikbaarheid met de bus is uitstekend. Met de bus kan men direct voor het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord uitstappen. Het Vredenburg Noord is uitsluitend bestemd voor de (nieuwe) HOV-baan, alleen voor taxi's is medegebruik toegestaan.

Bevoorrading

Het Vredenburgplein zal net als in de huidige situatie toegankelijk zijn voor bevoorradend verkeer binnen de venstertijden, aanrijdend vanaf de St. Jacobsstraat.

Het nieuwe woon-winkelgebouw Vredenburg Noord is voor alle vormen van vervoer zeer goed bereikbaar.

4.2 Parkeren

De uitgangspunten voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de toe te passen parkeernormen zijn vastgelegd in het Structuurplan Stationsgebied. De in het structuurplan opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op het "Parkeeronderzoek Stationsgebied Utrecht" van 6 november 2003 dat de vier primair betrokken partijen Corio, NS, Jaarbeurs en gemeente hebben laten uitvoeren. Over de te hanteren parkeernormen hebben de betrokken partijen overeenstemming bereikt. In de geldende nota "Implementatie parkeernormen 2004" wordt naar deze parkeernormen verwezen. In aanvulling op het parkeeronderzoek uit 2003, is de "Parkeerbalans Stationsgebied 2006" opgesteld door de Project Organisatie Stationsgebied.

Hierbij is uitgegaan van de vraag naar exclusieve en openbare parkeerplaatsen bij realisatie van het Structuurplan en de toevoeging van 2500 openbare parkeerplaatsen.

Er is een onderscheid gemaakt in de vraag per periode van de week en de dag, dat wil zeggen, de vraag naar parkeerplaatsen in de ochtend, middag, avond, koopavond en de zaterdagmiddag. De vraag naar de parkeercapaciteit voor de bestaande functies is geen onderdeel van de parkeerbalans. Wel is rekening gehouden met de restcapaciteit in de bestaande parkeergarages. Deze restcapaciteit is bepaald aan de hand van tellingen, die onderdeel zijn van het "Parkeeronderzoek Stationsgebied Utrecht". In dit onderzoek uit 2006 is in tegenstelling tot het onderzoek uit 2003 uitgegaan van de restcapaciteit van alleen de openbare parkeergarages die zijn gelegen langs de Catharijnesingel.

Uitkomst van het onderzoek is dat bij realisering van het Structuurplan er ruim voldoende parkeergelegenheid zal zijn.

In de parkeerbalans 2006 is rekening gehouden met het programma van het woon-winkelgebouw. Voor winkels geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 33,3 m² b.v.o., hetgeen bij 6.400 m² b.v.o. neerkomt op een toevoeging van ca. 192 parkeerplaatsen. Voor woningen in de categorieën laag en midden gelden parkeernormen van respectievelijk 1,15 en 1,3 parkeerplaats per woning. Uitgaande van 16 kleinere appartementen (categorie woningen laag) en 64 ruime appartementen (categorie woningen midden) komt dat neer op een parkeernorm van 101,6, zodat 102 parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de bewoners geldt dat zij kunnen beschikken over 1 gegarandeerde parkeerplaats per woning (80pp), terwijl bezoekers (22pp) tegen betaling van de parkeergarage gebruik kunnen maken.

De piek in het gebruik van deze parkeerplaatsen ligt tijdens de koopavond en zaterdagmiddag. Uit gegevens over het huidige gebruik van de openbare parkeervoorzieningen blijkt dat er in de directe omgeving van de Catharijnesingel voldoende restcapaciteit beschikbaar is in de bestaande parkeergarages (Radboud, Godebald, Stationsstraat en Rijnkade). Op koopavond zijn er gemiddeld circa 750 parkeerplaatsen extra beschikbaar in deze parkeergarages. Dit is ruim voldoende om tijdelijk de extra vraag van 294 parkeerplaatsen op te vangen. In de uiteindelijke situatie zullen parkeerders in de nieuw te realiseren parkeergarage (1200 pp) onder de Catharijnesingel een parkeerplaats kunnen vinden, waarbij de bewoners een gegarandeerde parkeerplaats krijgen.

Voor de bezoekers wordt uitgegaan van dubbelgebruik in de openbare parkeergarages.

Met het nu bekende programma voor de locatie van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord wordt voldaan aan de parkeernormen, niet alleen na de realisering van de parkeergarage onder de Catharijnesingel, maar ook in de tijdelijke situatie, waarbij die parkeergarage er nog niet is.

5 Milieuaspecten

5.1 Geluid

Het rapport "Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer binnen het kader van toetsing aan de voorkeursgrenswaarde" van Peutz met kenmerk GG 15154-1 d.d. 12 mei 2006 (aangepast 11 januari 2007), geeft aan dat nergens ter plaatse van het plan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer wordt overschreden. Ontheffing is derhalve niet nodig. Het akoestisch onderzoeksrapport maakt deel uit van de ruimtelijke onderbouwing. Het geluidrapport is gebaseerd op de Wet geluidshinder zoals die voor 1 januari 2007 luidde, gelet op de datum van het vrijstellingsverzoek (2 augustus 2006).

5.2. Relatie met Wet milieubeheer

Vanuit de Wet milieubeheer zijn verschillende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van toepassing. Op grond hiervan gelden normen voor de beperking van hinder voor woningen, zoals geluidseisen aan installaties, afvoer van bakdampen en eisen ten aanzien van het laden en lossen.

De woningen boven het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord liggen niet binnen hinderzones van bestaande bedrijven. Bij het nieuw te bouwen Muziekpaleis dient wel rekening gehouden te worden met deze woningen. De programmering van het huidige muziekcentrum eindigt medio 2007, vooruitlopend op de sloop- en bouwwerkzaamheden van het Muziekpaleis. Ook het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord zelf valt onder de Wet milieubeheer.

Hierbij geldt voor de exploitant van de winkelgebouw, voor de eigen installaties: het Besluit voorzieningen en installaties milieubeheer; voor de gebruikers van de winkelruimten: het Besluit ambachten en detailhandel milieubeheer; voor gebruikers van de winkelondersteunende horeca: het Besluit horeca, sport en recreatie-inrichtingen milieubeheer; voor de exploitant van de parkeergarage (en mogelijk ook de exploitant van de fietsenstalling): het besluit opslag en transport milieubeheer.

5.3 Luchtkwaliteit

In vervolg op het luchtkwaliteitonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Structuurplan Stationsgebied en het milieurapport van de Strategische Milieubeoordeling is nader luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd voor het onderhavige project.

Door de gemeente Utrecht en ARCADIS is een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit ten behoeve van een artikel 19 procedure die de bouw van een nieuw woon-winkelgebouw aan het Vredenburgplein in Utrecht mogelijk moet maken. Zie hiervoor de 'Luchtrapportage woon-winkelgebouw Vredenburg Noord', d.d. 26 januari 2007. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat het Besluit luchtkwaliteit 2005 geen belemmering vormt voor het project woon-winkelgebouw Vredenburg Noord.

Het doel van dit onderzoek is het toetsen van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het onderzoek richt zich op het in kaart brengen van mogelijke overschrijdingen van de grenswaarden. In geval van overschrijdingen is gekeken of er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de realisatie van het woon-winkelgebouw. Voor de luchtkwaliteit is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie en de situatie na projectrealisatie, inclusief de verkeersaantrekkende werking van het plan.

Voor fijn stof (PM10) wordt in 2011 en 2015 wordt voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³. Dit geldt zowel voor de autonome situatie als de situatie met projectrealisatie.

Het aantal overschrijdingsdagen van PM10 overschrijdt op een beperkt aantal wegvakken de grenswaarde. In de situatie 2011 neemt, als gevolg van de projectrealisatie, het aantal overschrijdingsdagen bovendien toe met 1 dag. In de situatie 2015 is geen sprake van een toename van het aantal overschrijdingsdagen.

De jaargemiddelde concentratie voor NO₂ overschrijdt in de autonome situatie en in de situatie met projectrealisatie de grenswaarde van 40 µg/m³ langs vier wegvakken. Dit is het geval in zowel 2011 als 2015,. Als gevolg van de projectrealisatie neemt in beide peiljaren de concentratie NO₂ toe.

Door de salderingsmaatregelen milieuzonering en schone bussen zullen de toenames in de concentraties NO₂ en PM₁₀ en het aantal overschrijdingdagen afnemen. Het effect van deze maatregelen is veel groter dan nodig om aan de eisen in het Besluit luchtkwaliteit 2005 te voldoen. De maatregelen zijn echter gekoppeld aan de ontwikkeling van het Stationsgebied als geheel. Dit betekent dat de verbetering van de luchtkwaliteit ook gebruikt zal worden binnen de overige projecten in het gebied. Om dit op een voor iedereen heldere en inzichtelijke wijze te doen, wordt een luchtboekhouding ontwikkeld.

Vredenburg-Noord is als project meegenomen in de berekeningen ten behoeve van het structuurplan en zal als zodanig ook in de luchtboekhouding worden opgenomen. Dat thans de boekhouding niet gereed is, is voor de beoordeling van het woon-winkelgebouw niet relevant. Het plan past binnen het gehele kader van het stationsgebied. Bovendien is de overschrijding van de grenswaarden minimaal en zal de toename van de concentraties als gevolg van de realisatie van het plan door de salderingsmaatregelen te niet worden gedaan. Het plan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

5.4 Water

De locatie is momenteel geheel verhard. In overleg met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden is de "Watertoets art. 19 plan" uitgevoerd. Conclusie daarbij is dat de verharding niet zal toenemen en dat het vervallen van de vijver wordt gecompenseerd door een groen dak (het hof van de woningen) op de 2de verdieping. Dit sedumdak bedraagt circa 350 m² met een gemiddelde gronddekking van circa 20 cm. Door de toepassing van een sedumdak wordt het regenwater langer vastgehouden en de riolering daardoor ontlast. Tijdens de bouw van de kelder is tijdelijke bemaling noodzakelijk, indien noodzakelijk worden hiervoor bemalings- / lozingsvergunningen aangevraagd. De realisering van het project heeft geen nadelige effecten op de waterhuishouding.

5.5 Bodem

Op basis van het rapport "Verkennd bodemonderzoek" van Geofox-Lexmand met projectnummer 20061255/RSME versie 2 d.d. 14 augustus 2006 is nader onderzoek niet noodzakelijk en kan de grond als geschikt worden verklaard voor toekomstig gebruik. De gemeente heeft hiervoor in augustus 2006 een bodemkwaliteitsverklaring afgegeven. Genoemd rapport en de bodemkwaliteitsverklaring maken deel uit van de ruimtelijke onderbouwing.

5.6 Beschermde natuurwaarden

In opdracht van de gemeente Utrecht is er door Bureau Waardenburg b.v. een quick-scan (7 oktober 2002) uitgevoerd naar de flora en fauna in het stationsgebied. In het plangebied zijn vleermuizen, gierzwaluwen, boomvalken en zwarte roodstaarten aangetroffen. Er is onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen in het gebied. Een aantal nachtelijke observaties heeft uitgewezen dat er vleermuizen in het gebied voorkomen. De vleermuizen gebruiken de bomen op het Vredenburgplein als fourageergebied. De vleermuizen zijn echter ook op het Vredenburgplein en de Catharijnesingel gesignaleerd. In opdracht van de POS is door Tauw een vleermuisinventarisatie uitgevoerd bij Muziektheater Vredenburg en het Vredenburgplein (22 september 2006). Op basis van de inventarisatie is geconcludeerd dat vooral de plekken waar platanen staan, dienst doen als fourageergebied voor "gewone dwergvleermuizen". Bij het verwijderen van de bomen verdwijnt een deel van het fourageergebied van deze vleermuizen. Als blijkt dat de bomen niet herplant kunnen worden in de directe omgeving, zodat het fourageergebied gehandhaafd blijft, dan is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk. In de omgeving is namelijk voldoende fourageerruimte aanwezig, ondermeer langs de Catharijnesingel.

Op grond hiervan kan gesteld worden dat er geen significante wijziging optreedt en in de omgeving voldoende fourageerruimte aanwezig is. De Flora- en faunawet vormt dus geen belemmering voor de realisering van dit plan.

De waardebeoordeling van de bomen komt aan de orde bij de beoordeling van de aanvraag voor een kapvergunning. Onderzocht zal worden of de in het projectgebied aanwezige bomen kunnen worden herplant, al dan niet in het Stationsgebied.

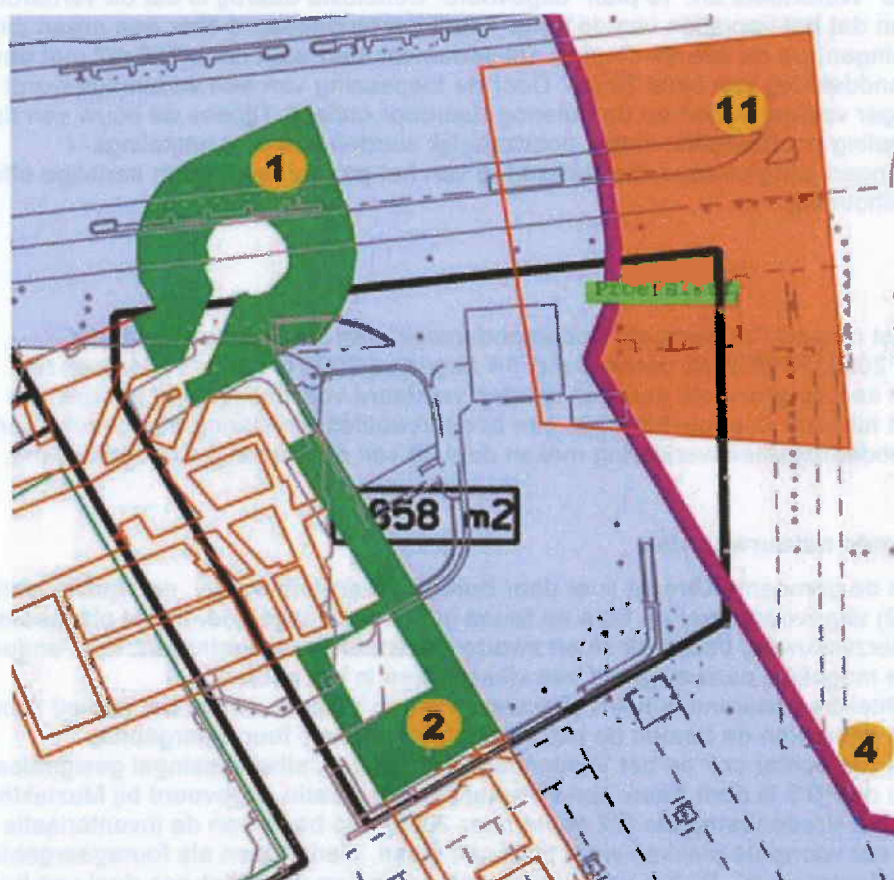
5.7 Externe veiligheid

Het projectgebied bevindt zich niet binnen de risicocontour of effectafstand van een risicovolle inrichting.

6 Overige aspecten

6.1 Cultuurhistorie en Archeologie

Op het Vredenburg hebben al diverse bouwwerken gestaan. Het oudst bekende bouwwerk waarvan nog resten bewaard zijn gebleven of zich nog bevinden in de ondergrond is het 11de-eeuwse Catharijneklooster. Hiervan is een onderdeel van de tufstenen fundering herplaatst voor het huidige muziekcentrum. Het klooster is grotendeels gesloopt bij de bouw van het kasteel Vredenburg in 1529 door Karel V. De resten van het kasteel Vredenburg en de stadsmuren zijn aangewezen als rijksmonument.



Kasteelresten Vredenburg

Een deel van het opgaand muurwerk in de slotgracht met het schietgat van de Vlaamse Toren is nog te zien in de vijver naast het Muziekcentrum. In de kelder van het muziekcentrum is een deel van de noordelijke geschutskelder verwerkt. Het kasteel is grotendeels gesloopt van 1577 tot 1581. Utrechters

kwamen in opstand tegen de Spanjaarden en hebben het kasteel afgebroken na zeven weken van belegering.

De resten van de Vlaamse Toren van het kasteel Vredenburg grenzen direct aan de kelder van het bestaande Muziekcentrum. Ten behoeve van de bouw van het Muziekpaleis zal een deel van de kelder van het bestaande muziekcentrum Vredenburg dat grenst aan het monument gesloopt moeten worden. Voor de bouw van het muziekpaleis is het niet noodzakelijk om het monument te veranderen of te verplaatsen. Binnen de 'footprint' van het Woon-winkelgebouw Vredenburg Noord liggen de belangrijkste restanten van het kasteel Vredenburg.

De architect heeft deze restanten zoveel mogelijk in zijn ontwerp geïntegreerd. De toegang tot de openbare fietsenstalling loopt langs deze muurresten en wordt daarmee publiekelijk zichtbaar gemaakt.

Bij verdere uitwerking van de plannen zal er nauwlettend op worden toegezien dat de getoonde ambitie in stand blijft.

Besloten is een aantal proefboringen te maken om te zien of het monument vastzit aan de betonnen kelderwanden van het Muziekcentrum Vredenburg.

Vervolgens zal in goed overleg met de afdeling Stedenbouw en Monumenten van de Dienst Stadsontwikkeling besloten worden hoe met het monument om gegaan zal worden bij de sloop van de kelder van het bestaande Muziekcentrum Vredenburg.

Indien er sprake is van verandering, sloop en/of verplaatsing van het monument dient er een monumentenvergunning te worden aangevraagd.

6.2 Energie en duurzaam bouwen

Het Milieubeleidsplan 2003-2008 (vastgesteld februari 2004) stelt als ambitie dat de stad Utrecht in 2030 CO₂-neutraal is. De gemeente wil een voorbeeldfunctie vervullen door mee te werken aan gebouwen met een laag materiaal-, energie- en waterverbruik. Om de bijdrage van de ontwikkelingen in het Stationsgebied aan deze ambitie inzichtelijk te maken is het wenselijk dat een nationaal bekend beoordelingsinstrument zoals GreenCalc+, de uitgebreide integrale woningkwaliteit maatregelenlijst IWK (gebaseerd op het Nationale Pakket Duurzaam Bouwen), of de Gemeentelijke Praktijkrichtlijn GPR-III-gebouw wordt gebruikt.

Bij de ontwikkeling van de woningen zijn ten aanzien van duurzaam bouwen diverse zaken meegenomen, zoals omschreven in de lijst Maatregelen Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen. In het plan bestaat de mogelijkheid 75 % van de vaste maatregelen en meer dan 50 % van de variabele maatregelen uit te voeren. Voor het geheel (winkels en woningen) is het voornemen de energievoorziening te realiseren middels warmte/koude opslag, met bijbehorende voorzieningen om energie te besparen. Ook door het toepassen van warmtewisselaars in de woningen wordt extra energie bespaard. Door het gesloten bouwblok wordt het geveloppervlak beperkt gehouden en daardoor ook de energietransmissie. De voorgenomen maatregelen zijn vermeld in de "Planbeschrijving Winkelgebouw Vredenburg Noord". De realisering van dit plan betekent een CO₂-reductie van 10 á 20 % t.o.v. de regulier te verwachten voorzieningen op deze locatie. (zijnde een aansluiting op stadsverwarming en aparte koelinstallaties).

Door het toepassen van vloeren met een groot dragend vermogen wordt de flexibiliteit qua functies vergroot en daarmee de duurzaamheid van het gebouw.

6.3 Kabels en Leidingen

De plaats waar het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord wordt gerealiseerd zal door de gemeente bouwrijp worden opgeleverd. Ten aanzien van de kabels en leidingen betekent dit, dat de in het terrein aanwezige kabels en leidingen worden verwijderd en dat het verleggen ervan voor aanvang van de bouw is afgerond. Onderzoek naar de exacte ligging van kabels en leidingen is nog gaande. De verwachting is dat er kabels en leidingen over het rijksmonument heen gaan. Uit voorzorg is een monumentenvergunning aangevraagd voor het geval dat het monument toch aangeraakt moet worden. Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een breed smal pakket, dat over het rijksmonument heen gaat zonder het te raken.

De nieuwe plaats voor kabels en leidingen bevindt zich op minimaal 2 en maximaal 10 meter afstand van de aan Vredenburg Noord gelegen plint van het woon-winkelgebouw. Aan de zijde van het Vredenburgplein, de zuidzijde van het gebouw, is eveneens een leidingenstrook gepland

van circa 5 meter. Aan de westzijde zal een leiding van de stadsverwarming moeten worden verlegd en een plaats zal krijgen in de huidige leidingenstrook langs de gevels van de bestaande winkels aan het Vredenburg. Daarnaast zal de gemeente de locatie van de boorplaatsen en leidingen van het geplande systeem voor koude- en warmteopslag aangeven. Tevens wordt er ruimte gereserveerd voor een mogelijke aanleg van een ondergronds afvaltransportsysteem in de leidingenstrook ten zuiden en ten westen van het gebouw.

6.4 Windhinder

Het rapport "Windtunnelonderzoek m.b.t. het te verwachten windklimaat op loop- en verblijfsniveau" van Peutz met kenmerk WG 15154-1 d.d. 15 december 2005 geeft inzicht in het te verwachten windklimaat in de omgeving van het geplande woon-winkelgebouw. Na het opstellen van dit rapport, zijn in maart 2006 zowel de norm NEN 8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving" als de Nederlandse praktijkrichtlijn NPR 6097 "Toepassing van statistiek van de uurgemiddelde windsnelheden voor Nederland" beschikbaar gekomen. In het aanvullende rapport "Windklimaat Nieuw Hoog Catharijne te Utrecht", van Peutz met referentie AA/OO/Lvl/WA 15154-1-BR, d.d. 29 november 2006, is daarom een herberekening uitgevoerd waarbij de meetdata uit 2005 zijn verwerkt conform de nieuwe norm NEN 8100. Het eerdere rapport liet op basis van windhinderdagen en goed tot matig windklimaat zien voor de nieuwbouwsituatie. Zowel de verdere verfijning van de bepalingsmethode als de aanpassing van de grenswaarden voor slentergebied blijken in de situatie volgens de nieuwe norm een gunstiger beeld te geven van de verwachte windsituatie. Alle meetpunten rondom het gebouw zijn binnen de categorie II (Slenteren) als goed beoordeeld. Voor de meetpunten aan de noord- en zuidzijde is het verwachte windklimaat het gunstigst. Deze meetpunten zijn binnen categorie III (Langdurig zitten) als goed beoordeeld. Dit betekent dat de gewenste verblijfsfunctie (markt, terrassen, etc.) en verkeersfunctie (stadscorridor) goed mogelijk zijn. Op basis van de hierboven vermelde onderzoeken blijkt dat het verwachte windklimaat het beoogde gebruik van het gebouw en de omgeving ervan goed mogelijk maakt.

6.5 Schaduwwerking

Door de architect zijn 2 bezonningstudies gemaakt. De eerste betreft alleen het bouwblok; in de tweede studie is ook de invloed van het nieuwe Muziekpaleis meegewogen. Evident is dat de situatie aan de zijde van Vredenburg Noord niet verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, hoewel de verslechtering voornamelijk komt door de schaduwwerking van het Muziekpaleis. Het Vredenburgplein heeft in de onderzoeksperiode (21 maart tot 21 september) een goede bezonning. Pas in de namiddag verandert dit snel, vooral door het hoge deel van het Muziekpaleis.

Uit de bezonningstudies blijkt dat de schaduwwerking aan de zijde van het Vredenburg Noord niet zodanig is, dat op de gevels aan de zijde van C. en A., de Bijenkorf en het Amrath hotel sprake is van schaduwwerking als gevolg van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord.

7 Financiële uitvoerbaarheid

Hoog Catharijne B.V. ontwikkelt de uitbreiding in eigen beheer, samen met ING Reaal Estate.

In het kader van de economische uitvoerbaarheid is door Oranjewoud een planschaderisico-analyse uitgevoerd. Uit de planschaderisico-analyse blijkt dat uit de onderhavige planologische wijziging geen planschadeclaims zullen voortvloeien die voor vergoeding op basis van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in aanmerking komen. De panden in de directe omgeving van het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord hebben hoofdzakelijk een winkel- of horecafunctie. De hoger gelegen verdiepingen worden veelal verhuurd als woning of benut voor opslag. In casu is er dan ook hoofdzakelijk sprake van huurders. Deze komen op grond van vaste jurisprudentie niet voor planschadevergoeding in aanmerking.

Gelet op de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 9 april 2003, LAW 2003/10, en het feit dat de omliggende objecten beleggingspanden zijn en een

muziekcentrum, is de conclusie, dat er geen sprake zal zijn van een waardevermindering van de panden in de omgeving van het projectgebied, die voor vergoeding in aanmerking komt.

8 Afweging

De gemeente heeft verschillende redenen om mee te willen werken aan het plan voor het woon-winkelgebouw Vredenburg Noord.

Allereerst is de herontwikkeling van het winkelcentrum Hoog Catharijne van grote economische betekenis voor de stad. De gemeente onderschrijft de intentie van Corio, als eigenaar van Hoog Catharijne om een vitaal en toekomstbestendig winkelcentrum te realiseren.

De voorgestane uitbreiding op de onderhavige locatie levert een belangrijke bijdrage aan de beoogde nieuwe identiteit en kwalitatief hoogwaardiger uitstraling van dit deel van de stad.

De toevoeging van een substantieel aantal woningen is op deze plaats van belang voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van dit gebied.

Het project past in het Masterplan Stationsgebied en het daarop gebaseerde Structuurplan Stationsgebied, zowel qua bouwvolume als qua functies. Het project is de eerste stap in de herontwikkeling van het Stationsgebied.

Mede door de realisatie van dit project wordt het mogelijk om een ruimtelijk helder en levendig stadsplein met een hoge verblijfskwaliteit te realiseren en tevens de route Vredenburg Noord, als onderdeel van de Stadscorridor, goed te begeleiden. Door het nieuwe ruimtelijke stramien ontstaan er betere mogelijkheden om stadsdelen met elkaar te verbinden, wat het functioneren van het totale centrumgebied van de stad bevordert.

De toevoeging van programma roept weliswaar extra verkeersbewegingen op, maar dit vindt plaats op een plek waar de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers en met het openbaar vervoer optimaal zijn. Voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer kan gebruik gemaakt worden van de ontsluitingsroute die het centrumgebied verbindt met het landelijk hoofdwegennet.

De parkeervraag, opgeroepen door woningen en winkels, wordt tijdelijk opgelost in de parkeergarages in de directe omgeving, waar sprake is van meer dan voldoende restcapaciteit, en in de nieuwe parkeergarage onder de Catharijnesingel na realisering daarvan.

Vanuit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 bestaat er geen belemmering voor de realisering van dit project.

Samenvattend voldoet het plan aan de wettelijke kaders en het daarmee samenhangende beleid. De algehele conclusie is dat het een goed plan is dat bijdraagt aan de gewenste ontwikkeling van het centrum van de stad.

