

Verslag consultatieavond Catharijnesingel

Inclusief opmerkingen, reacties en beantwoording

8 december 2008



Inleiding

Op 8 december 2008 bezochten 125 belangstellenden de consultatieavond over het definitieve ontwerp voor de openbare ruimte van de Catharijnesingel. Na een algemene presentatie van het ontwerp voor alle aanwezigen, konden bezoekers terecht in drie verschillende informatieruimtes met de volgende onderwerpen:

- **materialisatie**; hier was informatie te vinden over bijvoorbeeld soorten bestrating en de materialisatie van de bruggen;
- **vergroening**; hier konden bezoekers terecht voor informatie over bijvoorbeeld soorten bomen en mogelijkheden van andere groenvoorzieningen langs de singel.
- **sociale veiligheid**; hier werd informatie verstrekt over de relatie tussen openbare ruimte, de verschillende routes voor verschillende verkeersstromen en de bebouwing.
-

Hoewel het onderwerp van de avond de openbare ruimte betrof, werd de informatiestand over sociale veiligheid door zowel gemeentelijke medewerkers als medewerkers van Corio bemenst. Corio is immers verantwoordelijk voor de bebouwing en de overkluizing van de singel en in die zin onmisbaar in de discussie over sociale veiligheid.

Onder de bezoekers waren veel bewoners, bijvoorbeeld uit Wijk C, Gildeveste, Vredenburgplein, de Stationsstraat, Mariaplaats en het Willemsplantsoen. Ook waren er ondernemers met belangstelling voor de plannen in relatie tot hun bedrijvigheid, bijvoorbeeld exploitanten van kano- en roeibedrijven.

In algemene zin was er waardering voor het gepresenteerde definitieve ontwerp. Zorgen betroffen met name de vertragingen in de uitvoering ("Wanneer beginnen jullie nu eens eindelijk?") en sociale veiligheid, met name onder de nieuwe gebouwen over de singel. Veel vragen waren er over de verschillende routes voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers. Zo werd de 'openlucht' route voor voetgangers over de singel prettig ontvangen terwijl bezoekers het spijtig vonden straks geen doorgaande fietsroute meer te hebben aan de binnenstadskant van de singel. Daarnaast vroeg men zich bijvoorbeeld af of die ene route voor auto's aan de westzijde straks wel voldoende zou zijn voor een goede doorstroming van het verkeer.

Bezoekers konden hun ideeën, vragen en zorgen kwijt op zogenaamde geeltjes die per onderwerp aan de wand werden bevestigd. De informatie van de geeltjes vormt tezamen met de genotuleerde mondeling gestelde vragen de input voor bijgevoegd twekolommenstuk waarin per onderwerp de opmerkingen van bezoekers en de reactie hierop van de gemeente zijn terug te vinden. De onderwerpen zijn achtereenvolgens: materialisatie, bruggen, verkeer/infra, groen, woningen of groen bij V&D, gebouwen Corio, uitvoering, Willemsplantsoen/Geertebolwerk, bezonning en overig.

Gemaakte opmerkingen en suggesties met antwoorden en reacties van Gemeente Utrecht

Vragen en opmerkingen	Antwoorden en reacties
1) materialisatie	
Mooie strakke klinker!, zorg er voor dat ze strak <u>blijven</u> liggen zoals door toepassing in gestabiliseerd zand. Kleine moeite en het blijft mooi.	De fundering onder de verharding wordt zo opgebouwd (verdichte zandlagen) dat verzakkingen tot een minimum wordt beperkt.
Denken jullie bij de bestrating ook aan "skaters"? Die houden van lekker gladde paden, géén kinderkopjes.	De keuze voor gebakken klinkers komt voort uit aansluiting bij de historische binnenstad van Utrecht zoals is vastgelegd in het Referentiekader Openbare Ruimte. Trottoirs en fietspaden worden bestraat met gebakken klinkers in zogenaamd waalformaat (circa 6 x 20 cm). Hierdoor wordt een aanmerkelijk gladder oppervlak verkregen dan bij toepassing van kinderkopjes.
Denk bij de uitvoering van het plaveisel s.v.p. aan de damesschoenen! Géén wegzakkende en dus beschadigde hakken!!!	De trottoirs worden bestraat met gebakken klinkers in zogenaamd waalformaat (circa 6 x 20 cm). Hierin kunnen onder normale omstandigheden geen hakken wegzakken of beschadigen.
Fietspaden graag in asfalt in plaats van gebakken klinker! Kies je hoge kwaliteit voor auto's, dan moet je dat zeker ook voor de fietspaden doen! (opmerking fietsersbond).	De keuze voor gebakken klinkers komt voort uit aansluiting bij de historische binnenstad van Utrecht zoals is vastgelegd in het Referentiekader Openbare Ruimte.
S.v.p. <u>niet</u> bezuinigen op bestrating (2 keer): b.v. van steden als Maastricht, Breda en Den Bosch!!	Het kwaliteitsniveau van de bestrating sluit aan bij de bestaande binnenstad van Utrecht. Er wordt veel gebakken materiaal toegepast naast graniet en hardsteen. De meeste wegen worden uitgevoerd in asfalt. Het kwaliteitsniveau is daarmee vergelijkbaar met de genoemde steden.
Bezuinig niet op de inrichting. Keuze voor verhardingsmaterialen, straatmeubilair en bomen kunnen uiteindelijk de sfeer maken of breken.	De aan te planten bomen zijn van het formaat (20 – 30 cm stamomtrek op 100 cm). Ook het straatmeubilair zal van een passende kwaliteit zijn. De kwaliteit van de te gebruiken materialen is vastgelegd in het referentiekader openbare ruimte.

2) bruggen	
Willemsbrug is prachtig historisch ontwerp! <u>maar</u> wel in baksteen uitvoeren, of betonnen constructie met baksteen bekleden. Beton heeft een armoedige uitstraling. Al zou je alleen de buitenste twee schijven bekleden dan is er toch veel aan uitstraling gewonnen.	Uit het oogpunt van kostenbesparing is gekozen voor betonnen bruggen. De Vredenburgknoop moet zich qua vormgeving en uitstraling van de 2 andere bruggen onderscheiden. Om een armoedige uitstraling van de bruggen bij de Knipstraat en Mariaplaats te voorkomen, worden de onderzijden van de bruggen in de vorm van kleine hoekige gewelven met pilaren uitgevoerd.
Uitvoering en materiaalkeuze essentieel voor effect: afwerking in beton funest! (Mariabrug) bekleding met baksteen of natuursteen; anders armoedig en ronduit goedkoop.	Zie vorige reactie.
Zo min mogelijk brug, zo veel mogelijk ruimtelijk gevoel bij samenkost Catharijnesingel en Leidsche Rijn. Neem het gebied bij de Munt als voorbeeld!	Het uitgangspunt bij het ontwerp is zoveel mogelijk ruimtelijk effect te krijgen. Maar de Vredenburgknoop is en blijft een intensief verkeersknooppunt in de binnenstad. Hiervoor moet het knooppunt voldoende capaciteit krijgen.
Binnenkant kamers en tunnels mensvriendelijk maken door middel van voorstellingen (* vaderlandse geschiedenis * Utrechtse literatuur * Cultuur en geschiedenis * Gedichten/teksten van Utrechtse schrijvers) in de vorm van betegeling, zie Rietveldtunnel, zie Berenkuil.	Deze suggesties nemen wij mee in onze eigen toekomstige ontwerpen en geven wij door aan de partners in het gebied om eventueel toe te passen in toekomstige ontwerpen.
Bruggen Vredenburgknoop. Maak het kruisingsoppervlak kleiner. De groenfases worden nu te kort (vergelijk Rijnkade in Noord). Nu kunnen er maar 4 auto's per groenfase de busbaan kruisen. dat wordt een enorme bottleneck. Extra zorg. Het verkeer zal met grotere pieken rijden (popconcerten). bruggenknoop overtuigt nu <u>niet</u> en voor entree tot de	De Vredenburgknoop is ontworpen binnen de beschikbare ruimte, voortvloeiend uit de keuze om het water weer in de singels terug te brengen. Uitgangspunt is daarbij geweest dat de intensiteiten van het autoverkeer moet worden verminderd om tegemoet te komen aan de luchtkwaliteitseisen.

stad is dat een gemiste kans. Deze plek moet juist heel bijzonder worden.	
Oppassen voor duistere hoekjes onder de bruggen.	Uit oogpunt van sociale veiligheid zijn onderdoorgangen vermeden onder de Vredenburgknoop en Catherijneknoop. Onder de bruggen bij de Knipstraat en de Mariaplaats wordt sociale onveiligheid zoveel mogelijk voorkomen. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden: verlichting, lange zichtlijnen realiseren of toch door het opheffen van deze onderdoorgangen.
Bij bruggen en kades borstweringen of iets dergelijks maken in plaats van hekwerken en leuningen. Dit om fietsparkeren tegen te gaan.	Borstweringen hebben het nadeel dat ze ondoorzichtelijk zijn en daardoor minder ruimtelijk effect geven. Aan de buitenzijde van de bruggen zullen daarom wel hekwerken worden gebruikt. Illegaal geparkeerde fietsen kunnen worden verwijderd.
3) verkeer/infra	
Tot nog toe lijkt doorgaande route van Vredenburg (plein) tot aan het station buiten langs nog erg onduidelijk en niet echt geleidelijk omhoog te gaan. Liefst zo onopvallend mogelijk omhoog.	Voetgangers kunnen vanaf het Vredenburgplein op meerdere manieren naar het station lopen. Door één van de twee hoofdroutes in Hoog Catharijne of buiten langs. In alle gevallen wordt op een bepaald moment de hoogte van het station bereikt. Hierin voorzien trappen, liften en roltrappen.
Hoe wordt de tunnel onder de stadskamer aangekleed: materialen + licht kunnen een ruimte maken!	De openbare ruimte onder de bebouwing krijgt dezelfde materialisatie als de rest van de openbare ruimte langs de singel. Bij het gebruik van verlichting staat de sociale veiligheid voorop.
Suggestie om entrees van parkeergarages nog verder van het 'hart' van het gebied te trekken.	Het verder weg leggen van de parkeergarage-in- en uitritten is niet mogelijk. Niet mogelijk omdat de parkeergarage-in- en uitrit aan de noordzijde dan te dicht op de kruising Paardenveld komt te liggen, Aan de zuidzijde is de kruising met de Mariaplaats bepalend voor de ligging van de

	parkeergarage-in- en uitrit. Het nog verder leggen van de entrees leidt tot een grote verhoging van de bouwkosten. Dit is niet gewenst.
MUST: Doorgaande fietsroute aan de <u>binnenkant</u> van de singel. / Fietsers moeten aan de oostzijde één doorgaande route krijgen tot aan het Paardenveld en <u>zonder</u> tunnel graag! / Vanaf Paardenveld <u>doorgaande route</u> naar het Stadshart (ook bij muziekcentrum inrit).	Een doorgaande fietsroute aan de binnenstadzijde van de Catharijnesingel is niet mogelijk. Niet mogelijk omdat een fietsroute ter hoogte van de Catharijneroom zou worden onderbroken. Niet wenselijk omdat de binnenstadzijde, met name ter hoogte van het Muziekpaleis met amfitheater en terras, bedoeld is voor voetgangers. Daarnaast bieden de fietspaden aan de buitenzijde van de Catharijnesingel een volwaardige, doorgaande fietsverbinding.
2 kanten singel voor doorgaande fietsers. Nu is het soms al erg druk.	Alleen aan de westzijde van de singel komen 2 fietspaden; beide fietspaden krijgen 1 rijrichting. De capaciteit is voldoende om al het fietsverkeer dat over de Catharijnesingel in noord-zuid richting gaat te kunnen afwikkelen.
Zorg voor lichte en veilige verbindingen voor fietsers en wandelaars in de tunnels van de stadskamer en richting Lombok.	Alle nieuwe fiets- en looproutes worden verlicht volgens de daarvoor geldende normen. De toekomstige fietsroutes worden zoveel mogelijk gescheiden van overig verkeer en krijgen zo min mogelijk verkeerslichten. Op deze manier zorgen we voor extra veilige routes.
Het fietspad vanuit de Daalsetunnel sluit niet goed aan op Paardenveld; de Paardenbrug zou daarom meer naar links moeten (opmerking fietsersbond).	De hoofdfietsroute die nu van de Daalsetunnel over de Nieuwe kade loopt zal na het terugbrengen van de singel over de Weerdsingel worden geleid.
Ontlast de Mariaplaats / Springweg, Visschersplein en Boterstraat van die enorme verkeersdruk. Sloop de springweggarage!	Deze suggestie is niet uitvoerbaar; er is behoefte aan veel parkeercapaciteit in het stadscentrum. De Springweggarage is privaat eigendom.
Houd de uitritten van het parkeerverkeer zoveel mogelijk aan de randen van het gebied. Je houdt dan meer ruimte voor groen en langzaam	Deze suggestie is financieel gezien niet haalbaar.

verkeer over. Dus: alle garages aan elkaar tunnelen.	
Beter nadenken over fietsroutes.	Door het stationsgebied lopen 5 hoofdfietsroutes. Deze routes krijgen in de nieuwe inrichting veel ruimte voor afwikkeling van het fietsverkeer. De toekomstige fietsroutes worden zoveel mogelijk gescheiden van overig verkeer en krijgen zo min mogelijk verkeerslichten waardoor fietsers minder hoeven te stoppen.
Probeer meer <u>doorgaande</u> fiets/wandel mogelijkheid aan de stadskant te creëren!	Aan de stadskant komt een doorgaande wandelroute maar geen fietsroute. Voor dit laatste zie beantwoording hierboven.
De kruising westzijde Singel met Vredenburg/Smakkelaarsveld compacter maken. Dit om de verkeersafwikkeling zo soepel mogelijk te laten verlopen. Bij het huidige wijde knooppunt lopen de wachttijden voor rood stoplicht te ver op en zal teveel opstopping ontstaan.	De Vredenburgknoop is ontworpen binnen de beschikbare ruimte, voortvloeiend uit de keuze om het water weer in de singels terug te brengen. Uitgangspunt is daarbij geweest dat de intensiteiten van het autoverkeer moet worden verminderd om tegemoet te komen aan de luchtkwaliteitseisen. Bij een verminderd verkeersaanbod zullen geen opstoppen ontstaan op de Vredenburgknoop.
De files worden onafzienbaar.	Zie vorige reactie
Maak de Paardenbrug (bij Knipstraat) ook voor de bewoners en bedrijven van Wijk C toegankelijk	De nieuwe brug bij de Knipstraat wordt niet toegankelijk voor bestemmingsverkeer voor wijk C. Er wordt nu gewerkt aan een verkeersplan voor heel wijk C, hierin zal ook naar dit aspect worden gekeken.
Hoe voorkom je sluipverkeer naar wijk c?	Zie vorige reactie
Er is veel overlast van verkeer dat van en naar de Springweggarage rijdt. Het zou mooi zijn als die parkeergarage verdwijnt (een bewoner van de walsteeg omgeving).	Dit project gaat om de reconstructie van de Catharijnesingel. Daarin is opgenomen een brug ter hoogte van de Mariastraat en die dient als ontsluiting voor oa het verkeer van en naar de parkeergarage Springweg. De parkeergarage Springweg maakt geen onderdeel uit van dit project.

Komen er meerdere in – en uitritten voor de parkeergarages?	Er komen 2 in- en 2 uitritten van/naar de uitgebreide parkeergarage Vredenburg. Eén in- en uitrit voor het verkeer van/naar Paardenveld/Daalsetunnel en één in/uitrit voor het verkeer van/naar Catharijnesingel-Ledig Erf/ Bleekstraat.
Kun je straks met de auto van de Walsteeg naar de Mariabrug?	Ja dat kan.
De oversteek Amsterdamse straatweg ter hoogte van de AH is nu 2 richtingen. In het nieuwe plan is dat nog maar 1 richtingsverkeer. Kan dat niet 2 richtingen blijven? (opmerking fietsersbond)	De fietsoversteken op de Amsterdamsestraatweg zijn in dit ontwerp slechts globaal onderzocht. In een volgende fase worden deze oversteken nader bekeken
Hoe zit het met de bereikbaarheid van woningen aan het Willemsplantsoen/ Rijnkade?	Het ontwerp van het Willemsplantsoen/Zocherplantsoen behoort niet tot het project Catharijnesingel maar is een zelfstandig project. De woningen blijven bereikbaar vanuit 2 richtingen.
Hoe gaat bus 3 en/of 6 in de toekomst rijden?	Buslijn 3 blijft net als nu via Smakkelaarsveld – Vredenburgviaduct rijden, zowel van/naar de Schildersbuurt als van/naar Zuilen. Buslijn 6 rijdt in de toekomst niet meer via de Catharijnesingel van/naar Hoograven maar via de Adama van Scheltemabaan. De route van/naar Overvecht is ongewijzigd via Smakkelaarsveld en Vredenburg.
Bus 2 moet twee richtingen krijgen.	Buslijn 2 blijft een lus rijden via Vredenburg – Domstraat – Lange Nieuwstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel en vervolgens via Vredenburgknoop en Smakkelaarsveld naar de OVT. Deze buslijn in twee richtingen laten rijden kan niet vanwege de éénrichtingsstructuur van de Binnenstad. Bovendien is bij de indienststelling van de buslijn de potentiële overlast voor bewoners een belangrijk onderwerp geweest. Meer bussen zou hiermee in strijd zijn.
In het ALU 2008 wordt het verkeer in segmenten verdeeld rondom de	Er is een knip gepland in het plangebied van de Catharijnesingel. Er worden momenteel

binnenstad. Dit lijkt zeer onpraktisch voor bewoners die in de binnenstad wonen en via de binnenstad naar een andere bestemming moeten rijden in de binnenstad. Kan ik straks nog wel via de Mariastraat richting Paardenveld rijden?	studies verricht naar de wijze hoe deze knip kan worden gerealiseerd en wat de effecten daarvan zijn. Daarop kan in dit kader nog geen antwoord worden gegeven.
“Dus als de knips uit het ALU doorgaan, heb je de huidige plannen voor niks gemaakt?”	De knips zitten nog niet in het ontwerp verwerkt. Na besluitvorming over de knips gebeurt dit. Er is al wel bekend welke aanpassingen dit zal vragen. Voor het ontwerp van groen, taluds, fiets- en voetpaden zullen de knips geen gevolgen hebben.
4) groen	
Graag volwassen bomen planten (dan heb je direct een groenbeleving). Hoe groot zijn de nieuw aan te planten bomen?	De nieuw aan te planten bomen krijgen een stamomvang van circa 30 cm gemeten op 100 cm hoogte. Deze bomen hebben een hoogte van circa 10 meter met een behoorlijke kroon. Er is direct sprake van groen effect.
5) woningen of groen bij V&D?	
“Ik zou graag zien dat er een stuk groen komt bij de V&D. En dat je daar dan ook het gebouw in kunt.	De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van toevoeging van woningen in combinatie met vergroening van de Rijnkade. Wanneer dit onderzoek klaar is, is op dit moment nog niet bekend.
Volgens mij is bij de volksraadpleging tussen zogenaamd “plan A en plan 1” door de bevolking gekozen voor véél ruimte en groen, dus s.v.p. niet teveel gebouwen en woningen en steen, maar veel gras. bomen, bloemen, lucht en zonlicht. Zo komt de nieuwe singel het best tot zijn recht!!!!	Het structuurplan stationsgebied is gebaseerd op de uitkomsten van het referendum; voor deze locatie is toevoeging van een schil woningbouw opgenomen. De achtergrond hiervan is het verlevendigen van het stationsgebied door toevoeging van woningen.
Niet teveel bebouwing aan de V&D kant. Wel een mooie gevel. Dit houdt alles lekker open en begaanbaar.	De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van toevoeging van woningen in combinatie met vergroening van de Rijnkade. Wanneer dit onderzoek klaar is, is op dit

	moment nog niet bekend.
Verschillende mensen hun zorgen geuit betreffende de overbouwing van de Rijnkade.	Een overbouwing ontstaat hier indien er een schil woningen wordt toegevoegd tot aan de singel. Zie verder vorige reactie.
Pad niet dood laten lopen bij V&D	Zowel in de variant van toevoeging van een schil woningbouw als in de groene variant loopt de Rijnkade niet dood bij V&D. Voetgangers en nood- en hulpdiensten kunnen via de zogenaamde kadebogen langs het Poortgebouw heen naar de overzijde van de singel.
6) gebouwen Corio	
Stadskamer is een inspirerend idee, maar zorg voor lichtdoorlaat van boven tot aan het water, dus ook de vloer met stukken glas. Voor de handhaving van het singelkarakter is het noodzakelijk aan de binnenstadskant te kunnen blijven lopen. Dus zorg voor "werfpad" onder de stadskamer.	De gevels van deze overbrugging zijn zoveel mogelijk transparant. Een complete glazen vloer is niet realiseerbaar doordat er boten onder door gaan varen. Op dit moment wordt door Corio onderzocht hoe de inval van daglicht geoptimaliseerd kan worden. Een werfpad onder de stadskamer is vanuit sociale veiligheid niet wenselijk. Aan de binnenstadzijde is het bij openingstijden van de winkels mogelijk om de wandeling langs de singel te vervolgen.
De Teerling in de archeologische-presentatie van De Vredenburg (Corio) opnemen, net als met het kasteel gebeurt.	In december 2008 heeft het college de keuzes en de visie voor de toekomst vastgesteld in de 'overkoepelende visie/afwegingskader kasteel Vredenburg in relatie tot de bouwontwikkelingen'. Hierin ligt de focus op kasteel Vredenburg
Hoge gebouwen vangen veel wind. Tussen die gebouwen waait altijd een sterke wind. Wordt er nog een meting gedaan naar het effect van een sterke wind tussen die gebouwen?	Er wordt geen windonderzoek verricht.
Stop hoog poort gebouw. Weg met het Poortgebouw! Niet meer dan 30 meter. (5 keer)	In het Stationsgebied staan in het vastgestelde structuurplan maximale hoogtes aangegeven. Het Poortgebouw voldoet hieraan.
Diverse opmerkingen over de	De herontwikkeling heeft tot doel het gebied

overbouwning bij de Catharijneknoop.	leefbaarder en veiliger te maken. Op deze punten wordt in de plannen en ontwerpen kritisch getoetst. Met het oog op sociale veiligheid zijn de toegangen tot diverse bovenliggende functies op deze locatie geconcentreerd (o.a. de toegangen naar de woningen). Bovendien zal de 24 uren bewaking van HC hier een locatie krijgen en worden hier taxi-standplaatsen gerealiseerd.
Bewoners Radboudflat moeten straks met fiets onder overkluizing naar binnen. Dit geeft een gevoel van onveiligheid met kans op junks.	Zie bovenstaande reactie
7) uitvoering	
Planning: begin met water in zuidelijk deel van de singel (Bartholomeusbrug ⇒ Mariaplaats), Weinig verandering en veel effect! mooi.	Voordat het zuidelijk gedeelte van de singel kan worden aangelegd moet eerst de Catherijnebak worden gesloopt. Dat brengt ingrijpende verkeersmaatregelen met zich mee. Hoogste prioriteit heeft realisatie van de Vredenburgknoop, omdat hier het functioneren van het Muziekpaleis en parkeergarage Vredenburg door wordt bepaald. De huidige planning is dat het gedeelte tussen de Mariaplaatsbrug en de Bartholomeusbrug pas na 2020 wordt uitgevoerd of zoveel eerder als mogelijk.
Wat is de planning van het deel Catharijnesingel Zuid qua VO-DO-traject?	Het gepresenteerde ontwerp zuidelijk Catherijnesingel-zuid betreft een Voorlopig Ontwerp. Na het besluit over invoering van de knippen kan ook van dit gedeelte een Definitief Ontwerp worden gemaakt. Omdat alle energie in 2009 is gericht op de technische uitwerking van Catherijnesingel-midden, is de verwachting dat het DO Catherijnesingel-zuid pas in 2010 zal worden gemaakt.
Wat is de planning van de bouw?	In 2009 verwachten we te starten met de bouw van De Vredenburg, het Muziekpaleis en vinden voorbereidende werkzaamheden plaats voor de heraanleg van de singel en de aanleg van de Vredenburgknoop (o.a.,

	verleggen kabels en leidingen, het vellen van bomen en het slopen van de betonnen bak)
Kan de reconstructie van het gedeelte ter hoogte van het Moreelse park niet als eerste of versneld worden aangepakt (een bewoner van het Willems plantsoen)?	De exacte fasering van de reconstructie moet nog worden vastgesteld en ook de volgorde van de onderdelen. Op basis van huidige inzichten wordt vanaf het Paardenveld richting de stadsbuitengracht gewerkt en komt dit deel dus als laatste in uitvoering.
Hoe wordt bewaakt/vermeden, dat er bij de uitvoering verzakkingen in gebouwen optreden ?	Voorafgaand aan de werkzaamheden worden inventarisaties gemaakt van de fundering en bouwaard van de gebouwen in de (directe) omgeving, van de bodemgesteldheid en van grondwaterstanden etc. Mede op basis van deze inventarisaties worden inschattingen gemaakt van te nemen voorzorgsmaatregelen en maatregelen mbt de uitvoeringswijze van de werkzaamheden. Tijdens de bouwwerkzaamheden worden (o.a. hoogte- en/of trillings-) metingen verricht om de impact van de werkzaamheden op de omgeving te monitoren.
Vullen van de Catharijnebak: hoe goed is er gekeken naar de hydrologie van het gebied? Wat gebeurt er met funderingen e.d. van oude huizen als waterspiegel verandert?	Zie voorgaande reactie
8) Willemsplantsoen/Geertebolwerk	
Geen aanlegsteigers voor Karel V en Willemsplantsoen! let ook op met overlast / drukte bij verlenging	In het definitief ontwerp van de Catharijnensingel worden geen nieuwe aanlegsteigers ontworpen of gepland. Zie ook volgende antwoord.
Bij de uitwerking van de oevers graag aandacht voor het aanleggen van kleine vaartuigen (van kano's tot kleine fluister- of motorvaartuigjes): detaillering bechoeiing, kade, steiger gelegenheid voor pauze/picknick.	De opzet is langs de nieuwe Catharijnensingel alleen nieuwe aanmeermogelijkheden te maken voor dagbezoekers van de binnenstad. Dit zal niet gebeuren middels het plaatsen van nieuwe steigers maar door het maken van kleine voorzieningen in de kademuren. Ligplaatsen met de mogelijkheid van langer verblijf zullen beperkt blijven tot de huidige voorzieningen bij het

	Willemsplantsoen en Bartolomeusbrug. Onder het Poortgebouw/stadskamer komt een uitstapplaats voor rondvaartboten.
Willemsplantsoen ⇒ gaarne oude originele klinkers in tact laten. Handhaaf oude bestrating!!	Het ontwerp Willemsplantsoen is tot stand gekomen in het kader van het opknappen van het Zocherplantsoen en valt buiten de plangrenzen van het Stationsgebied. In het gemaakte ontwerp blijven de originele klinkers gehandhaafd.
Geen <u>banken</u> voor woningen plaatsen dit geeft overlast van hangjongeren en junkies (Willemsplantsoen).	Het al of niet plaatsen van banken wordt afgewogen in het kader van een ander project; heraanleg Zocherplantsoen.
Hoe wordt na aanleg nieuwe singel het Geertebolwerk ontsloten? Dit is mede van belang voor bereikbaarheid hotel. Hoe zal straks het Mariaplaatscomplex (met P-garage) voor het autoverkeer worden aangesloten op de nieuwe Catharijnesingel ?	Er komt een straat aan de gevelzijde in het Willemsplantsoen vanaf de Mariabrug tot aan de Walsteeg, zodat de bestaande functies aan het Willemsplantsoen, parkeergarage Walsteeg en Hotel Karel V worden ontsloten. Ook komt er, net als in de huidige situatie een straat vanaf de Bartholomeusbrug langs de panden aan het Geertebolwerk tot aan hotel Karel V, zodat ook hier de panden bereikbaar blijven.
9) Bezonning	
Als u schaduw tekent in uw “mooie prentjes” probeer de zon dan niet uit het noorden te laten schijnen.	Er komt een aparte bezonningsstudie.
Maak eens een computer- simulatie van zon en schaduwbeeld. (op de middagschaduw poorttegels op terras Muziekpaleis).	Zie vorige reactie
10) overig	
Denk bij de oevers s.v.p. ook aan nestplaatsen en rommelig groen. De IJsvogel in de singel! Nestplekken vlak boven het water, dus geen houten latten als afscheiding.	De oevers van de nieuwe Catharijnesingel Worden zoveel mogelijk geschikt worden gemaakt voor vogels. Ook komen in de kademuren en bruggen kansen worden gemaakt planten en dieren die passen in het binnenstedelijk milieu (voor varens en andere planten op kademuren en holten voor vleermuizen onder bruggen).

Breng bolwerken terug. Bijv. Moreelsepark.	In het algemeen is het uitgangspunt van Rijksdienst voor de monumentenzorg en de gemeentelijke monumenten dat er geen reconstructies van lang geleden verdwenen historische monumenten plaatsvinden.
Zie Munchen: maak een golfstroom op 1 plek in het water (bijv. in park) voor surfers (echt waar).	In het profiel van de singel en vanwege de situering in de binnenstad vinden wij dit niet passen.
Idee voor promotie: biedt de mogelijkheid om een foto van jezelf in het virtuele toekomstig Catharijnegebied te maken en per mail te verzenden ⇒ echte foto tegen nep achtergrond.	Deze suggestie spreekt ons erg aan en gaan we verder onderzoeken bij de uitbreiding van de website toepassingen op www.cu2030.nl
“Artist Impression” grenzen wel erg dicht aan volksverlakkerij. Ruimtelijke “suggesties” vervangen door reële beelden.	Bezonning en groen wil nog wel eens te optimistisch worden ingetekend. Hier zullen wij beter op gaan letten.
Kijk uit dat de westkant geen getto/verkeersader sfeer krijgt! Probeer ook daar winkels te plannen.	De ontwikkelingen van de westzijde zijn nog in volle gang. Ook daar streven we naar een menging van functies.
Opmerking over Vredenburgknoop: zo’n fascinerend punt, hier moet je ‘uitkijktorentjes’ maken!	De Vredenburgknoop en de directe omgeving zijn een zeer intensief gebruikt punt. Om een zo ruimtelijk mogelijk effect te houden wordt de omgeving rondom de knoop zo leeg mogelijk gehouden. Wel streven we naar uitkijkpunten tijdens de bouw.
'alles' is weggegooid geld: 30 jaar terug alles opbouwen, nu alles weer slopen. De gemeente zou beter al het beton van de Catharijnebaan kunnen laten liggen en volgooien met water, klaar!	De huidige betonnen Catharijnebak ligt niet op de juiste plaats en heeft niet de juiste afmetingen om vol te laten lopen met water. De Catharijnebak is 30 jaar geleden gemaakt met de inzichten van toen; tegenwoordig zijn deze inzichten gewijzigd.
Waarom kan je niet onder de Catharijneknoop door (langs het water?)?	Hier is niet voor gekozen omdat de kans erg groot is dat dit een sociaal onveilige plek wordt.

Komen er ligplaatsen / toiletten / faciliteiten voor de scheepvaart?	"Er zijn nu toiletfaciliteiten bij de Bartholomeusbrug. De opzet is langs de nieuwe Catherijnesingel alleen nieuwe ligplaatsen te maken voor dagbezoekers van de binnenstad. Ligplaatsen met de mogelijkheid van langer verblijf zullen beperkt blijven tot de huidige voorzieningen. Onder het Poortgebouw/stadskamer komt een uitstapplaats voor rondvaartboten.
Kunnen de mediawagens bij Vredenburg nog wel een straalverbinding maken i.v.m. live uitzendingen?	Het is mogelijk om vanuit het Muziekpaleis live uitzendingen te verzorgen.
Bij wie kan ik initiatieven indienen/bespreken voor de ontwikkeling van een gebouwde voorziening voor kleine waterrecreatie.	Op basis van het definitieve plan zal de Dienst Inzameling Markten en Havens de zogenaamde Havenatlas actualiseren. Eventuele wensen voor nieuwe voorzieningen kunnen het beste bij deze dienst worden neergelegd.
Blijft opvang verslaafden bij Radboud, of gaat dit weg? En zo ja, wanneer?	De opvang voor verslaafden moet vanwege de planontwikkeling weg van de huidige plek. Gemeente en Corio zoeken naar een geschikte plek in het Stationsgebied voor continuering van de opvang voor deze doelgroep.
Wordt het Vredenburgplein kleiner en blijft de markt behouden?	Het plein wordt compacter ingericht waardoor er meer de beleving van een plein ontstaat. De markt wordt iets kleiner door natuurlijk verloop, maar blijft op het Vredenburgplein.

In het stationsgebied van Utrecht wordt hard gewerkt aan de toekomst van onze stad. Verschillende partners werken samen in een megaproject van vele jaren. Jaren waarin het stationsgebied ingrijpend zal veranderen. De ambities zijn groot. Het gebied biedt straks een betere mix tussen werken, wonen en recreëren. Het nieuwe stationsgebied en de historische binnenstad zullen weer één levendig geheel gaan vormen.

Website

Op cu2030.nl vindt u alle actuele informatie over de plannen, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de transformatie van muziekcentrum Vredenburg tot Muziekpaleis? Surf naar de site voor actuele info.

Infocentrum

Hoe ziet het stationsgebied er straks uit?
Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad?
Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren?
Loop eens binnen bij het infocentrum (Gildenkwartier 193). Daar ziet u de toekomst van het stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Adres Infocentrum

Adres Gildenkwartier 193
(ingang naast Media Markt)
Telefoon 030 – 286 96 50
E-mail stationsgebied@utrecht.nl
Open maandag – vrijdag van 13.00 – 18.00 uur
zaterdag van 13.00 – 17.00 uur.

cu2030.nl

