

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied

november 2015

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	BESTEMMINGSPLAN ZUIDGEBOUW, STATIONSGBIED.....	3
1.2	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
1.3	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....	3
1.3.1	<i>Termijn voor het indienen van zienswijzen</i>	<i>3</i>
1.3.2	<i>Zienswijzen over het bestemmingsplan</i>	<i>3</i>
1.3.3	<i>Procedure voor de vaststelling</i>	<i>3</i>
1.3.4	<i>Belangrijkste wettelijke bepalingen</i>	<i>4</i>
2	SAMENVATTING.....	5
2.1	INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN	5
2.2	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP.....	5
2.2.1	<i>Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen.....</i>	<i>5</i>
2.2.2	<i>Ambtshalve wijziging van de juridische regeling</i>	<i>5</i>
2.2.3	<i>Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen.....</i>	<i>6</i>
2.2.4	<i>Ambtshalve wijziging van de onderbouwing</i>	<i>6</i>
3	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	7
	ZIENSWIJZE 1	7
	ZIENSWIJZE 2	10
	BIJLAGE 1: OVERZICHT VAN DE ZIENSWIJZEN.....	16

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied

Het plangebied is gelegen direct ten zuidoosten van Utrecht Centraal Station en omvat het Zuidgebouw en tram- en busstation dat daaronder wordt gerealiseerd. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Moreelsebrug aan de zuidzijde, de OV-terminal en het openbaar gebied van het Stationsplein Oost aan de noordzijde, het openbaar gebied van de Stationsallee aan de oostzijde en de toekomstige HOV-(tram)baan aan de westzijde.

In het bestemmingsplan Zuidgebouw worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten behoeve van het Zuidgebouw en het tram- en busstation vastgelegd. Het multifunctionele Zuidgebouw bestaat uit woningbouw en aanvullende commerciële voorzieningen zoals kantoren, horeca en leisure. Het gebouw krijgt een maximaal bruto vloeroppervlak van 18.500 m². Het Zuidgebouw wordt gebouwd bovenop een tafelconstructie die het dak van het toekomstig tram- en busstation vormt.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen in het bestemmingsplan die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve gemaakt zijn, zijn in paragraaf 2.2 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan geen beroep ingesteld worden.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven. Bijlage 1, achterin dit document, bevat de lijst met indieners. In bijlage 2 (apart document) zijn kopieën van alle zienswijzen opgenomen.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied heeft tezamen met het ontwerpbesluit Wet geluidhinder (HW1130) op grond van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 18 september 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. De periode waarbinnen zienswijzen konden worden ingediend liep tot en met 29 oktober 2015.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 2 zienswijzen tijdig ingediend.

1.3.3 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de

gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad stelt de indieners van zienswijzen in de gelegenheid om hun zienswijze tijdens een raadsinformatieavond toe te lichten. Op zo'n avond kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn. Als er geen zienswijzen zijn ingediend en de gemeenteraad consultatie niet nodig vindt, wordt het bestemmingsplan niet geagendeerd op een raadsinformatieavond.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De raadscommissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.4 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Inhoud van de zienswijzen

Indiener 1 uit zijn kwantitatieve, kwalitatieve en juridische zorgen over de gekozen parkeeroplossing (in de Jaarbeurspleingarage). En wenst daarnaast een technische aanpassing op de verbeelding en/of regels zodat zijn belangen beter worden geborgd. Deze zienswijze heeft geleid tot een technische toevoeging in de regels en een aanpassing in de verbeelding.

In de zienswijze van indiener 2 wordt aangegeven dat door toedoen van de ontwikkeling van het Zuidgebouw sprake zal zijn van een aantasting van het woongenot. Indiener gaat hierbij in op de toename van geluid en windhinder. Daarnaast is volgens indiener sprake van een vermindering van het aantal zonuren, uitzicht, privacy en waarde van het eigendom. Naar aanleiding van de zienswijze is een nieuwe windhinderstudie uitgevoerd en is de bezonningsstudie geactualiseerd.

2.2 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

Hieronder worden eerst wijzigingen van de juridische regeling, dat wil zeggen wijzigingen in de regels of wijzigingen van de verbeelding, opgesomd. Vervolgens worden de wijzigingen in de onderbouwing, de toelichting en de bijlagen daarbij, weergegeven.

2.2.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.2.1.1 Toevoeging artikel 4, lid, 1 onder i

In artikel 4 lid 1 onder i, wordt de volgende tekst toegevoegd:

ter plaatse van de aanduiding '– ontsluiting' is het niet toegestaan de gronden te gebruiken ter ontsluiting op de aangrenzende bestemming Verkeer met functieaanduiding 'brug'.

De functieaanduiding '–ontsluiting' is opgenomen op de verbeelding.

2.2.1.2 Wijziging bouwvlak

Op de verbeelding is het bouwvlak van de bestemming gemengd verkleind en is tevens een maatvoeringsvlak opgenomen. Hierdoor is artikel 3.2.1 onder c overbodig geworden en is dus verwijderd.

2.2.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.2.2.1 Aanpassing artikel 3.1

Artikel 3 lid 1 onder g is geschrapt en onder a is het getal 16.500 vervangen door 15.000.

2.2.2.2 Aanpassing artikel 9

De oude standaardregel omtrent parkeren in bestemmingsplannen in Utrecht is geactualiseerd. De nieuwe parkeerregel luidt als volgt:

Artikel 9 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto die als bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013 hoort, wordt gerealiseerd.
- b. Als de onder a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

2.2.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.2.3.1 Toevoeging nieuwe windhinderstudie en actualisatie van bezonningsstudie

Er is een aanvullende windhinderstudie uitgevoerd die als bijlage 12 toegevoegd zal worden. Daarnaast is de bezonningsstudie geactualiseerd. Deze vervangt de bezonningsstudie die als bijlage bij het ontwerp van de toelichting van het bestemmingsplan was opgenomen. Vanwege de actualisatie van de onderzoeken is ook de toelichtende tekst in paragraaf 4.12 daarop aangepast.

2.2.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.2.4.1 Aanpassing paragraaf 6.3 van de toelichting

In paragraaf 6.3 is de artikelsgewijze toelichting aangepast naar aanleiding van de wijzigingen die zijn doorgevoerd in de regels (zie 2.2.2.2.).

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Parkeren

Indiener heeft na het laatste overleg met de gemeente (d.d. 27 oktober 2015) niet voldoende tijd gehad om de complete parkeerbalans te bestuderen. Wanneer blijkt dat de Jaarbeurspleingarage voldoende capaciteit heeft om te voorzien in de parkeervraag (van het Zuidgebouw) zal indiener zich niet langer tegen dit onderdeel verzetten.

a) Behoefte

Indiener komt middels een eerste grove berekening uit op een parkeerbehoefte voor het Zuidgebouw van 250 parkeerplaatsen: 100 parkeerplaatsen voor de woningen, 110 parkeerplaatsen voor de horeca en 40 plekken voor de leisure.

Reactie:

De doelstelling van het parkeerbeleid in het Stationsgebied in Utrecht is het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren en de groei van de automobiliteit te beperken. Daarnaast geldt het gemeentelijk parkeerbeleid zoals dat is vastgelegd in de Nota Stallen en parkeren (2013). In het Stationsgebied wordt de parkeercapaciteit van centraal gelegen parkeervoorzieningen geoptimaliseerd. Om het parkeeraanbod en de parkeervraag te monitoren in het Stationsgebied wordt gebruik gemaakt van een parkeerbalans. De parkeerbalans is een rekenopgave waarin parkeeraanbod, parkeervraag, geldende parkeernormen conform de Nota Stallen en parkeren en de aanwezigheidspercentages worden doorgerekend.

PARKEERVRAAG	WONEN		WERKEN	VRIJE TIJD		TOTAAL
	55 tot 80 m2		kantoor	leisure	restaurant	
Autoparkeernorm (min) conform NOTA	0,58	0,25	0,40	3,50	6,00	
Eenheid norm	woning	bezoek	100 m2 BVO	100 m2 BVO	100 m2 BVO	
Projecten Jaarbeursplein garage	aantal won		aantal m2 BVO	aantal m2 BVO	aantal m2 BVO	
Zuidgebouw	160		2.100	2.100	1.800	
TOTAAL	160	0	2.100	2.100	1.800	
Bruto parkeervraag	92,8	40,0	8	74	108	323
ParkeerBalans / dubbelgebruik						
WDO = WerkdagOchtend	46,4	4,0	8	22	32	113
- WDO-aanwezigheids%	50%	10%	100%	30%	30%	
WDM = Werkdagmiddag	46,4	8,0	8	29	43	135
- WDM-aanwezigheids%	50%	20%	100%	40%	40%	
WDA = Werkdagavond	83,5	32,0	0	74	97	287
- WDA-aanwezigheids%	90%	80%	5%	100%	90%	
KA = Koopavond	74,2	28,0	0	62	103	268
- KA-aanwezigheids%	80%	70%	5%	85%	95%	
N = Nacht	92,8	0,0	0	0	0	93
- N-aanwezigheids%	100%	0%	0%	0%	0%	
ZM = Zaterdagmiddag	55,7	24,0	0	55	76	210
- ZM-aanwezigheids%	60%	60%	0%	75%	70%	
ZA = Zaterdagavond	74,2	40,0	0	74	108	296
- ZA-aanwezigheids%	80%	100%	0%	100%	100%	
ZdM = Zondagmiddag	65,0	28,0	0	33	43	169
- ZdM-aanwezigheids%	70%	70%	0%	45%	40%	
Netto parkeervraag - inclusief dubbelgebruik						296

Tabel 1: Parkeerbalans Zuidgebouw

Bovenstaande tabel laat de volledig uitgewerkte parkeerbalans van het Zuidgebouw zien. Op basis van de ondergrens van de parkeernorm en met toepassing van het dubbelgebruik conform de Nota Stallen en parkeren is op de zaterdagavond sprake van de hoogste parkeervraag van het Zuidgebouw: 296 parkeerplekken.

Met de initiatiefnemer van het Zuidgebouw is privaatrechtelijk overeengekomen dat de parkeervraag, conform hetgeen is bepaald in de Nota stallen en parkeren, geacommodeerd zal worden in de Jaarbeurspleingarage.

b) Capaciteit

Indiener verwijst, gezien de gelijkenis van de parkeercasus, naar punt 5 t/m 8 uit haar zienswijze tegen het bestemmingsplan Noordgebouw.

Reactie:

Voor een reactie wordt verwezen naar het vaststellingsrapport bij het bestemmingsplan Noordgebouw. Hierbij merken wij op dat wij met reclamant in goed overleg zijn over deze kwestie en deze gesprekken graag voortzetten.

Kwalitatieve onderbouwing

Indiener vraagt zich af of de gebruikers van het Zuidgebouw de Jaarbeurspleingarage wel gaan gebruiken, terwijl de garages van Nieuw Hoog Catharijne naast het Zuidgebouw zijn gelegen.

Reactie:

Vanwege de goede bereikbaarheid van de Jaarbeurspleingarage ligt het in de lijn der verwachting dat de parkeervraag vanuit het Zuidgebouw juist in die garage opgevangen zal worden. Bovendien is deze garage gelegen op een acceptabele loopafstand. De gebruiker kan via de kwalitatief hoogwaardige interwijkverbinding gelegen naast Utrecht Centraal rechtstreeks en droog het Zuidgebouw bereiken.

Het accommoderen van de parkeervraag vanuit het Zuidgebouw in de Jaarbeurspleingarage kan daarbij nog worden gestimuleerd door:

- *verwijzingen naar de Jaarbeurspleingarage op websites van de exploitanten in het Zuidgebouw;*
- *het weergeven van routekaarten van de aanrijroute naar en looproutes tussen de parkeergarage en het Zuidgebouw op de websites van de exploitanten in het Zuidgebouw;*
- *het geven van korting op uitrijkaarten door exploitanten in het Zuidgebouw;*
- *de mogelijkheid tot een parkeerverwijssysteem binnen de stad om zo aan te geven waar nog beschikbare parkeerplaatsen zijn.*

Ten slotte wordt opgemerkt dat de ontwikkelaar inzet op het aanbieden van huisvesting van jonge hoogopgeleide mensen. Een doelgroep die anders denkt over autobezit. Onderdeel van het planconcept is het via het woonconcept Zuidgebouw aanbieden van deelauto's in de Jaarbeurspleingarage. Het voorzieningen niveau is ook in het Zuidgebouw afgestemd op de behoeften van deze doelgroep en daarnaast gericht op aantrekken van passanten uit het OV-knooppunt. Het ligt in de lijn der verwachting dat de behoeftepatronen van de bewoners, het aanbieden van deelauto's en het soort gebruikers (OV passanten) van de voorzieningen een positieve effect zal hebben op de autoparkeerdruk in de Jaarbeurspleingarage.

2. Gebruiks- en bouwregeling

Indiener geeft aan dat de bouw- en gebruiksregeling een functionele en fysieke verbinding van het Zuidgebouw/ tram-busstation met de Moreelsebrug mogelijk maakt.

Reactie:

In navolging op de wens van indiener zal in de zone tussen het Zuidgebouw en de Moreelsebrug op de bestemming Verkeer – Openbaar vervoer een functie-aanduiding '– ontsluiting' opgenomen worden. In artikel 4 lid 1 van het bestemmingsplan zal een sub i toegevoegd worden waarin geregeld wordt dat het niet is toegestaan de gronden te gebruiken ter ontsluiting op de aangrenzende bestemming Verkeer met functieaanduiding 'brug'.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.2.1.1 is aangegeven.

Zienswijze 2

1. Maximale bouwhoogte

De maximale bouwhoogte is zeer belastend voor de bewoners van de woningen aan het Moreelsepark.

Uit het structuurplan (2006) blijkt dat het plangebied gelegen is in een gebied met het hoogteregime 'medium'. Dit regime laat ruimte voor een basishoogte van 25 meter en soms tot 45 meter. De maximale bouwhoogte van 28,5 meter en 48,5 meter in het bestemmingsplan Zuidgebouw zijn derhalve strijdig met het structuurplan. Door overschrijding van de basishoogte in 50% van het bouwvlak van het Zuidgebouw toe te staan, wordt de betekenis van 'soms' onevenredig opgerekt. Indien er is van mening dat de maximale bouwhoogte van 80% van het maatvoeringsvlak niet meer zal mogen bedragen dan 25 meter.

Daarnaast vraagt indiener zich af of er sprake is van 'herkenbare geleiding' nu in de directe omgeving van het Zuidgebouw hogere (NS)-gebouwen staan die dienen ter oriëntatie in dit deel van het Stationsgebied.

Reactie:

Op de verbeelding van het bestemmingsplan is vanwege het verloop van het peil bij het plangebied en het aangrenzende verhoogde maaiveld van het Stationsplein Oost gekozen om de maximale bouwhoogte niet te relateren aan het maaiveld (zoals gebruikelijk), maar aan Nieuw Amsterdams Peil (NAP). Gezien het verschil tussen maaiveld en NAP van maximaal +3,5 meter komt de maximale bouwhoogte van het Zuidgebouw uit op (45 meter + 3,5 meter =) 48,5 meter (NAP). Hiermee is de systematiek van bouwhoogten tevens consistent met het aangrenzende bestemmingsplan Nieuw Hoog Catharijne (inclusief Paviljoen en Stationsplein Oost) en Noordgebouw waarbij de bouwhoogten ook zijn gerelateerd aan het NAP.

Het Zuidgebouw maakt onderdeel uit van de integrale herontwikkeling van het Stationsplein Oost. Het college (december 2012) en de Gemeenteraad (maart 2013) hebben het Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan Stationsplein Oost en omgeving vastgesteld waarin de uitwerking van de ruimtelijke uitgangspunten is vastgelegd. Het bouwvolume dat wordt mogelijk gemaakt past binnen die kaders. Naar aanleiding van de zienswijze zal het bouwvlak enigszins worden verkleind en zal de situering van het hoogteaccent worden vastgelegd op de zuidzijde van het bouwvlak door middel van de toevoeging van een maatvoeringsvlak.

Door het hoogteaccent bij het Zuidgebouw aan het uiteinde van de Stationsallee te situeren en de bouwhoogte te laten aflopen naar de OV-terminal komt hierdoor de centrale positie van de OV-terminal goed tot uitdrukking. Het accent op de zuidzijde van het Zuidgebouw begeleidt de bezoekers op een natuurlijke wijze van de binnenstad via het Stationsplein Oost richting de OV-terminal. Wij zijn van mening dat het hoogteaccent stedenbouwkundig op de juiste plaats op het Zuidgebouw is aangebracht waarbij ook de diverse door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijke kaders zijn gerespecteerd.

2. Lichtinval en bezonning

Een hoog gebouw in de directe nabijheid van de woningen van het Moreelsepark neemt vanaf begin van de middag tot zonsondergang direct licht weg van de ramen en terrassen, vooral in herfst, winter en voorjaar. Het gebruik van de terrassen aan de noordwestkant wordt door de werkende bewoners voornamelijk in de avonden gebruikt. Derhalve worden de schaduwen hoofdzakelijk geworpen in de periode dat de bewoners gebruik maken van de terrassen.

Reactie:

In de toelichting van het bestemmingsplan is vermeld dat een bezonningsonderzoek Zuidgebouw Utrecht is uitgevoerd (13 augustus 2015) waarin de bestaande situatie is vergeleken met de toekomstige situatie op basis van de beoogde ontwikkelingen.

Middels een ambtshalve wijziging van de verbeelding zal een maatvoeringsvlak worden opgenomen dat ervoor zorgt dat de maximale bouwhoogte van 45 meter boven maaiveld is beperkt tot een zone aan de zijde van de Moreelsebrug. Op basis van de hierboven genoemde aanpassing is het bezonningsonderzoek aangepast.

Op basis van het geactualiseerde bezonningsonderzoek van 12 november 2015 blijkt dat vanaf de namiddag sprake is van enige extra schaduwwerking op de appartementen en balkons aan de oostzijde van het plangebied. Dit is een aspect dat is meegewogen in de risicoanalyse planschade die is uitgevoerd en als bijlage 13 is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

De beoogde ontwikkeling van het terrein met een gemengde functie past binnen het beleid en maakt onderdeel uit van de integrale herontwikkeling van het Stationsgebied van Utrecht. Vanwege het algemeen belang van de herontwikkeling van het Stationsgebied is geconcludeerd dat enige afname van de bezonning voor de appartementen aanvaardbaar wordt geacht.

3. Privacy

Indien op korte afstand appartementen en/ of kantoren worden gebouwd met ramen op het oosten hebben de gebruikers van het Zuidgebouw direct zicht op de ramen en terrassen van de bewoners van het Moreelsepark. Hierdoor gaat de privacy van de bewoners verloren.

Reactie:

Door de beoogde ontwikkeling van het Zuidgebouw is enig (schuin) zicht naar de woning en het dakterras van indiener mogelijk is. De afstand tussen het bouwvlak van het Zuidgebouw en de woning van indiener is echter minimaal 30 meter. Dat is in dichtbebouwd centrum stedelijk gebied een aanvaardbare afstand.

Privacy (en vermindering daarvan) is een aspect dat is meegenomen in de risicoanalyse planschade die is uitgevoerd en als bijlage 13 is opgenomen aan de toelichting van het bestemmingsplan. In deze Planschaderisicoanalyse Zuidgebouw van 14 september 2015 wordt bevestigd dat voor de woning van indieners sprake is van enige vermindering van de privacy (met name op het balkon).

De beoogde ontwikkeling met een gemengde functie past binnen het beleid (zie hoofdstuk 2 van de toelichting) en maakt onderdeel uit van de integrale herontwikkeling van het Stationsgebied van Utrecht.

4. Wind

De windstudies zijn voornamelijk gedaan op straatniveau. Daar leken de gevolgen niet relevant. Indiener is van mening dat de wind op straatniveau en op niveau van de terrassen van het Moreelsepark niet te vergelijken zijn. Tussen de gebouwen ontstaan volgens indiener draaiwinden en windgangen, waardoor het gebruik van terrassen van het Moreelsepark niet meer bruikbaar zijn.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijze is door het gespecialiseerde adviesbureau Peutz een aanvullend windhinderonderzoek uitgevoerd. In dit windhinderonderzoek zijn windmetingen uitgevoerd op de balkons van de appartementen aan de Moreelsepark, alsmede op straatniveau van het Moreelsepark.

Uit deze metingen komt naar voren dat alleen aan de zuidzijde sprake is van een minimale toename van de windhinderkans door toedoen van de realisatie van het Zuidgebouw. Aan de noordzijde van de balkons van het complex en op straatniveau zal sprake zijn van enige verbetering op het gebied van windhinder. Op alle gemeten locaties is op basis van het onderzoek sprake van een goed windklimaat.

Van de veronderstelling van indiener dat sprake zal zijn van onbruikbare terrassen is op basis van

het windhinderonderzoek geen sprake. Op basis van het onderzoek blijkt dat sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

5. Waardedaling

Het planologisch-juridisch mogelijk maken van realisatie van het Zuidgebouw heeft volgens indiener een onaanvaardbare waardedaling tot gevolg. De gemeente heeft de belangen van omwonenden hierin niet goed afgewogen. Bovendien ontbreekt bijvoorbeeld een volledige MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse), waarin die afweging tot stand komt.

Reactie:

Het risico op planschade is onderzocht. Uit de Planschaderisicoanalyse Zuidgebouw van 14 september 2015 blijkt dat er een reële kans bestaat op lichte tot gemiddelde planschade, maar dat deze schade grotendeels binnen het normaal maatschappelijk risico van belanghebbenden valt. Van een onaanvaardbare waardevermindering is op basis van de uitgevoerde risicoanalyse geen sprake.

Wanneer indiener vermoedt dat zijn of haar onroerend goed in waarde daalt staat het indiener vrij om een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Dit is mogelijk nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade zal worden beoordeeld door een onafhankelijke planschadecommissie.

Het is niet verplicht en niet gangbaar om voor projecten zoals de ontwikkeling van het beoogde Zuidgebouw een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse op te stellen. De integrale afweging om te komen tot een volledige herontwikkeling van het Stationsgebied (waaronder het Zuidgebouw) is daarbij al door eerdere raadsbesluiten genomen. Voor een uitgebreide omschrijving van het beleid wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

6. Geluidhinder

Indiener geeft aan dat het Zuidgebouw weliswaar zorgt voor een overkapping van het busstation en daardoor het geluid zal verminderen maar het akoestische effect van de klankkast dat hierdoor ontstaat is onduidelijk. Door de reflectie van geluid, zal de geluidsoverlast op hoogte van de appartementen van het (spoor)wegverkeer toenemen.

Reactie:

De positionering van het Zuidgebouw tussen of over de maatgevende geluidsbronnen en de bestaande woningen aan het Moreelsepark zal een vermindering van de geluidsbelasting ten opzichte van de autonome situatie zonder Zuidgebouw met zich mee brengen. Zoals ook uit hoofdstuk 5.2.1.3 en bijlage 3 van het geluidsonderzoek blijkt is er voor het tram/bus lawaai sprake van een gedeeltelijke afscherming van het geluid ten opzichte van de situatie zonder Zuidgebouw. Bij de bepaling van de geluidsbelasting is nadrukkelijk rekening gehouden met reflectie van geluid via bestaande en toekomstige gebouwen.

Ook voor het spoorweglawai is er vanwege de situering van het Zuidgebouw tussen bron en de bestaande woningen sprake van een reductie van het geluid.

In het geluidsonderzoek is de geluidsbelasting op de bestaande woningen zonder Zuidgebouw niet voor alle geluidsbronnen expliciet in zicht gebracht. Ter expliciete onderbouwing is de geluidsbelasting voor alle (toekomstige) verkeerslawaaibronnen bepaald zonder Zuidgebouw. Onderstaand zijn de geluidsbelastingen met en zonder Zuidgebouw weergegeven.

		Wegverkeer			Railverkeer			Cumulatief
		Wgh dus inclusief correctie art 110g Wgh	RD dus exclusief correctie art 110g Wgh					
Zuidgebouw	Hoogte (m)	Catharijnesingel	HOV (incl tram)	Wegverkeer cumulatief		L*RL	L*VL	
MET	25	31.04	53.44	53.52	51.41	47.44	53.52	54.48
ZONDER	25	20.04	54.22	54.23	57.43	53.16	54.23	56.74

Tabel 1: Geluidsbelasting woningen Moreelsepark met en zonder Zuidgebouw

Uit deze tabel blijkt dat door reflectie van het geluid van de Catharijnesingel sprake is van een toename van geluid. Echter er vindt door toedoen van realisatie van het Zuidgebouw ook afscherming plaats. Doordat het Zuidgebouw zorgt voor afscherming van de belangrijkste geluidsbronnen zoals het spoor, maar ook de HOV (inclusief tram), is sprake van een afname van de totale geluidsbelasting op de woningen van het Moreelsepark. Deze (gecumuleerde) afname is circa 2 dB (zie laatste kolom tabel 1). De veronderstelling van indiener dat sprake is van een verhoging van de geluidsbelasting is dan ook niet juist. Door toedoen van de realisatie van het beoogde Zuidgebouw zal namelijk sprake zijn van een afname van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan het Moreelsepark.

7. Luchtkwaliteit en gezondheid

De gemeente Utrecht heeft de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Het juridisch-planologisch mogelijk maken van het toevoegen van een milieubelastend Zuidgebouw in het reeds dichtbebouwde Stationsgebied past niet in de ambitie om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren.

Wordt voldaan aan de NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)? De luchtkwaliteit boven een OV station lijkt niet geschikt voor woningbouw. Bestaande metingen tonen reeds een grote overstijging van de NO₂ normen aan. Dit, terwijl de gemeente Utrecht juist veel geïnvesteerd heeft in het verminderen van de verkeersdruk op de Catharijnesingel, om zodoende de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit plan staat derhalve haaks op het bestendige beleid van de gemeente Utrecht.

Reactie:

De gemeente streeft ernaar de luchtkwaliteit in Utrecht verder te verbeteren en voldoet bijna overal in de stad aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het Zuidgebouw is nagenoeg uitsluitend bereikbaar met de fiets of als voetganger. Vanwege de ligging van het Zuidgebouw ingeklemd tussen het Stationsplein Oost, de HOV-baan, de Moreelsebrug en Nieuw Hoog Catharijne en op het tram- en busstation kunnen geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat houdt in dat aan de oostkant van het station geen extra verkeersbewegingen ten behoeve van het parkeren zijn voorzien door de realisatie van het Zuidgebouw. Van een relevante verhoging van de verkeersdruk op de Catharijnesingel is daardoor geen sprake.

Voor wat betreft de ligging van het Zuidgebouw, boven het busstation, kan worden opgemerkt dat er in Utrecht voor vrachtverkeer een milieuzone geldt en dat de bussen in 2014 flink zijn verschoond. De bussen hebben inmiddels een lage fijn stof-emissie en lage roetuitstoot en ook is de stikstofdioxide-emissie sterk verlaagd. Dit is zeer goed waar te nemen in de luchtmetingen die bijvoorbeeld in de Nobelstraat worden uitgevoerd, waar de gemeten gehalten sinds de introductie van de nieuwe bussen (december 2013) flink is gedaald. Grenswaarde-overschrijdingen liggen gezien vorenstaande dan ook niet in de lijn der verwachting.

De ontwikkeling van het Stationsgebied is opgenomen in het NSL, hetgeen in paragraaf 4.6.2. van de toelichting is beschreven. Met de opname van het Project Ontwikkeling Stationsgebied (waaronder de realisatie van het Zuidgebouw) wordt voldaan aan artikel 5.16 lid d uit de Wet milieubeheer.

8. Behoeftte aan kantoren

Indiener is van mening dat het toevoegen van 4.200 m² kantoor in het Zuidgebouw zorgt voor 4.200 m² leegstand van kantoren in andere gebieden. Het feit dat de leegstand in het stationsgebied laag is, kan niet de conclusie dragen dat er dus kennelijk behoefte is aan meer kantoorruimte.

Bovendien vindt er al voldoende uitbreiding aan kantoorruimte plaats aan de andere zijde van het station en is sprake van voldoende leegstand in het Stationsgebied.

Reactie:

Hoewel het evenwicht tussen het beschikbare aanbod kantoorruimte in Nederland en de vraag naar kantoorruimte de afgelopen jaren in onbalans is geraakt, is er sprake van grote regionale verschillen. Een algemene afnemende vraag naar kantoorruimte zorgt voor een verschuiving van de vraag in de periferie naar de kernstad aangezien deze een aantrekkende werking heeft in regionaal perspectief. De omvangrijke voorzieningen en werkgelegenheid werken als een magneet voor de bevolking en de bedrijvigheid in de omgeving, waardoor de kernstad (zoals Utrecht) in omvang en in belang groeit. Hieronder in tabelvorm het toekomstperspectief van kantoren op de te onderscheiden locaties:

	toekomstperspectief
Centrum/stationsgebied	+ +
Snelweg	0
OV-knooppuntlocatie	0
Kantoren verspreid in woonwijken	+
Kantoren op bedrijventerreinen	-

+ = kansrijk 0 = gemiddeld - kansarm

Bron: Stec Groep, 2012

In oktober 2012 heeft de provincie in afstemming met het BRU en de gemeenten een uitgebreid kantorenmarktonderzoek laten uitvoeren door de Stec Groep. De regio Utrecht denkt vanuit kansrijke locaties. Volgens de regio is Utrecht Centrum (als centrum-stationsgebied) onomstreden als kansrijke locatie. Er is dan ook gekozen het programma van het Stationsgebied in stand te houden. Dat is onder meer nodig om de concurrentiepositie als een van de sterkste kantorensteden van Nederland te handhaven.

Het Stationsgebied van Utrecht is een toplocatie met (inter)nationale allure. Deze locatie kent zeer weinig leegstand, heeft belangrijke kantoorgebruikers en moderne panden. Daarbij is de OV-bereikbaarheid uitstekend en is de locatie sterk multifunctioneel door de aanwezigheid van diverse voorzieningen. De totale plancapaciteit voor kantoren in het Stationsgebied bedraagt meer dan 200.000 m² bvo. Dat sluit goed aan bij de nieuwbouwbehoefte voor deze locatie, die wordt ingeschat tussen de 200.000 en 250.000 m² bvo tot 2030 (mede afhankelijk van de bovenregionale aantrekkingskracht van de locatie en de beschikbaarheid van kantoorruimte). Ook de fasering van deze kantoortontwikkeling sluit goed aan bij de planvorming en fasering van het gehele Stationsgebied.

De Vastgoedmonitor Utrecht van 2014 laat zien dat de Utrechtse kantorenvorraad de afgelopen drie jaar met een totaal van 56.000 m² vvo (nieuwbouw - onttrekking/ transformatie) is geslonken. Daarbij laten de Vastgoedmonitors al jaren zien dat de de marktpartijen het Stationsgebied als beste kantoorgebied van de stad beschouwen.

Op basis van studies blijkt dat er voldoende marktruimte bestaat voor realisatie van de kantoren die in dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt.

9. Behoeftte aan horeca

Indiener is van mening dat onvoldoende is aangetoond dat er behoefte bestaat aan de mogelijk gemaakte oppervlakte voor horecavoorzieningen in het Zuidgebouw.

Reactie:

Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan waarin is onderbouwd dat er behoefte bestaat aan de beoogde horecavoorziening van maximaal 1.800 m² in de categorie D1 en D2.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze worden de wijzigingen aangebracht die in paragraaf 2.2.3.1. zijn beschreven.

Bijlage 1: Overzicht van de zienswijzen

Indiener	Zienswijze nummer	Adres	Datum Ontvangst
Indiener 1	1	p/a Rotterdam	29 oktober 2015
Indiener 2	2	Moreelsepark, Utrecht	29 oktober 2015

29 OKT 2015

Utrecht, 29 oktober 2015

Aan de raad der gemeente Utrecht

Postbus 16200

3500 CE Utrecht



Geachte dames en heren,

Door deze en derhalve tijdig brengen wij, onze
zienswijze naar voren met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw,
Stationsgebied (identificatie: NL.IMRO.0344.BPZUIDGEBOUWSTATIO-ON01), zoals dat
vanaf 18 september 2015 ter inzage ligt.

Onze zienswijze komt neer op twee hoofdpunten en een algemeen punt inzake
bestemming

1. LUCHTKWALITEIT

De gemeente Utrecht heeft de slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Om dit te verbeteren, wat overigens ook de grondwettelijke plicht van elke overheid is, timmert Utrecht hard aan de weg. De mogelijkheid om in een dichtbebouwd (stations)gebied meer groen en open ruimte te realiseren zou prima passen in dat beleid. Het bijbouwen van wederom een milieubelastend gebouw, waardoor de druk op de stad (zulks in de breedste zin des woords), toeneemt past daar geheel niet in. Au contraire.

2. MAXIMALE BOUWHOOGTE

De maximale hoogte is zeer belastend voor de bewoners van de woningen aan het Moreelsepark en heeft gevolgen voor de lichtinval, de bezonning, de privacy, heeft een waardedaling tot gevolg en de wind tussen de gebouwen zal de buitenterrassen onbruikbaar maken. De gemeente heeft dit niet, of althans niet afdoende, meegewogen in het voorliggende plan.

Ad 1

Gezondheid

De gezondheid van toekomstige bewoners van het Zuidgebouw wordt wel erg op de proef gesteld als de luchtkwaliteit voor "langdurige gebruik door gevoelige groepen - ouderen, zieken en kinderen - minder geschikt is" (p.36). Er komen toch woningen in het Zuidgebouw? Deze tekst geeft bovendien te denken over de -blijkbaar al jaren bestaande- aanslag op de gezondheid van de huidige bewoners en gebruikers.

Hieruit blijkt dat de gemeente de rechtszekerheid van omwonenden niet afdoende meeweegt. Bovendien heeft de gemeente als overheid de grondwettelijke plicht om het milieu van omwonenden te verbeteren (artikel 21 grondwet). Niet aangetoond is, dat de realisatie van dit plan daaraan bijdraagt.

De milieueffectrapportage is niet duidelijk en niet te beoordelen. Wordt voldaan aan de NLS (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit)?

De luchtkwaliteit boven een OV station lijkt niet geschikt voor woningbouw. Bestaande metingen tonen reeds een grote overstijging van de NO2 normen aan.

Dit, terwijl de gemeente Utrecht juist veel geïnvesteerd heeft in het verminderen van de verkeersdruk op de Catharijnesingel, om zodoende de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit plan staat derhalve haaks op het bestendige beleid van de gemeente Utrecht.

Ad 2:

Lichtinval

Een hoog gebouw direct in het westen, dat zich feitelijk uitstrekt van het zuidwesten tot het noordwesten, neemt vanaf begin van de middag tot zonsondergang direct licht weg van de ramen en terrassen van de bewoners van het Moreelsepark, vooral in herfst, winter en voorjaar.

Gelet op hetgeen genoemd in het eerste punt, past het bijbouwen op deze locatie in het geheel niet, maar mocht de gemeente desondanks alsnog besluiten onderhavig plan te realiseren, dan zou een maximale bouwhoogte van 25 meter meer passend zijn, zodat de inperking van natuurlijke lichtinval zoveel mogelijk beperkt wordt.

Bezonnig

In de toelichting op het plan wordt de conclusie getrokken dat de schaduwen hoofdzakelijk in noordelijke richting vallen. Dit is een bijzonder merkwaardige conclusie, aangezien de zon niet hoofdzakelijk uit het zuiden schijnt.

De conclusie is derhalve dat vanaf de middag de schaduwen van het Zuidgebouw hun schaduw zullen werpen op de woningen van het Moreelsepark.

Het gebruik van de terrassen aan de noordwestkant is voornamelijk in de avonduren: de werkende bewoners maken hoofdzakelijk in de avonduren gebruik van de terrassen. Derhalve worden de schaduwen hoofdzakelijk geworpen in de periode dat de bewoners gebruik maken van de terrassen.

Ook hieruit blijkt, dat het plan niet voldoende rekening houdt met de belangen van omwonenden.

Privacy

Indien op korte afstand appartementen en/ of kantoren worden gebouwd met ramen op het oosten, zien deze appartementen direct uit op de ramen en terrassen van de bewoners van het Moreelsepark. Hierdoor gaat de privacy van de bewoners verloren. Bij lagere bouw is dit probleem aanzienlijk minder.

Wind op de terrassen

De windstudies zijn voornamelijk gedaan op straatniveau. Daar leken de gevolgen niet relevant. De wind op straatniveau en op niveau van de terrassen van het Moreelsepark zijn niet te vergelijken. Tussen de gebouwen ontstaan draaiwinden en windgangen, waardoor het gebruik van terrassen van het Moreelsepark niet meer bruikbaar zijn.

Waardedaling

Deze gevolgen hebben een onaanvaardbare waardedaling tot gevolg. Hierdoor worden de bewoners van het Moreelsepark onevenredig in hun belangen geraakt. De gemeente heeft de belangen van omwonenden hierin niet goed afgewogen. Het ontwerp bestemmingsplan is derhalve onzorgvuldig en gebrekkig tot stand gekomen. Zo ontbreekt bijvoorbeeld ook

een volledige MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse), waarin die afweging tot stand komt.

Percentage afwijking

Uit het structuurplan (2006) blijkt dat de 'medium' bestemming ruimte laat voor een basishoogte van 25 meter soms tot 45 meter.

De maximale bouwhoogte van 28,5 meter en 48,5 meter zijn derhalve strijdig met het structuurplan.

In het structuurplan wordt gesproken van soms 45 meter. Door overschrijding van de basishoogte in 50% toe te staan, wordt de betekenis van 'soms' onevenredig opgerekt: dat is net zo vaak wél als niet.

'Soms' is in maximaal 20% van de gevallen. Hieruit blijkt, dat het nu voorliggende plan onzorgvuldig en gebrekkig tot stand is gekomen.

Herkenbare geleiding

In het plan wordt gesproken van een herkenbare geleiding. De hoogte die wordt voorgesteld is lager dan de omliggende NS-gebouwen. Uit niets blijkt dat er dus sprake is van "herkenbare geleiding". Als oriëntatie en indicatie zullen mensen (die veelal op de begane grond lopen) het Stadskantoor gebruiken, HGB4 of de Rabotoren. Dat door het hoge Zuidgebouw vanaf straatniveau enige herkenbare geleiding zou ontstaan is bijzonder onaannemelijk. Derhalve is dit geen enkele redelijke motivatie voor de accenten van 45m. hoogte. 25 meter geleidt net zo goed in deze redenering.

'Herkenbare geleiding' lijkt een begrip ontleend aan een helicopterperspectief. Weinigen zullen dat zo beleven.

Geluidshinder

Ondanks het feit dat het Zuidgebouw en de overkapping van het busstation het geluid zal verminderen, is de klankkast die kan ontstaan tussen een hoog Zuidgebouw en HGB4 op de hoogte van onze appartementen onzeker. Zeker met de toename van het treinverkeer met 50%.

Door de reflectie van geluid, zal de geluidsoverlast op onze hoogte toenemen, met onder andere het verkeersgeluid van het spoor (dat met een factor 1.5 verhoogd gaat worden), de Catharijnesingel en de Laan van Puntenburg.

3. BESTEMMING

Geen behoefte aan kantoren

Uit het conceptbestemmingsplan blijkt dat er onderzoek is gedaan door de Stec Groep naar de behoefte van kantoren. Hieruit is gebleken dat deze behoefte er niet is, uitsluitend in het stationsgebied. Het uitbreiden van de voorraad kantoren met 4.200 m² zal resulteren in 4.200 m² leegstand in andere gebieden. Hierin wordt het probleem verplaatst en dit leidt tot hoge kosten in de toekomst om de leegstand op andere plaatsen te bestrijden. De financiële prognose is derhalve niet realistisch op de lange termijn en uitsluitend gericht op de korte termijn.

Het feit dat de leegstand in het stationsgebied laag is, kan niet de conclusie dragen dat er dus kennelijk behoefte is aan meer kantoorruimte. Door de overige gebieden van de stad Utrecht kunstmatig uit de vergelijking te houden, ontstaat er een vertekend beeld dat afbreuk doet aan de realiteit.

Bovendien vindt er al voldoende uitbreiding aan kantoorruimte plaats aan de andere zijde van het station. Er staat bijvoorbeeld in het Beatrixgebouw ruim 40.000 m² leeg, wat relatief gemakkelijk geconverteerd kan worden naar kantoorruimte. Hetzelfde geldt voor kantoorgebouwen aan de Rijnkade en andere leegstaande gebouwen in de directe omgeving. De gemeente heeft derhalve niet voldoende onderzocht welke alternatieven er zijn om de in het ontwerp bestemmingsplan aangegeven behoefte te vervullen.

Grootschalige horeca

De conclusie dat er behoefte is aan grootschalige horecaconcepten wordt gedragen door de het feit dat Utrecht al decennia lang een restrictief beleid zegt te voeren, in anticipatie op ontwikkeling in het stationsgebied.

Dat er behoefte is aan grootschalige horeca, omdat Utrecht minder horeca heeft dan andere grote steden is niet gebleken.

De conclusie dat er behoefte is aan grootschalige horeca kan niet volgen uit de stelling dat Utrecht in het verleden een restrictief beleid heeft gevoerd. Deze stelling is derhalve niet of niet voldoende onderbouwd en zou niet meegewogen moeten worden in de afwegingen.

Zienswijze

Wij verzoeken u om, gelet op onze zienswijze, slechts over te gaan tot de vaststelling van het bestemmingsplan als een voldoende antwoord is gegeven over onze overwegingen inzake luchtkwaliteit (ad 1) en bestemming (ad 3) en als de bouwhoogte voor 80% van het maatvoeringsvlak niet meer zal bedragen dan 25 meter (ad 2)

290KT 205

Gemeenteraad van Utrecht

afdel. REO

t.o.v. de heer ds. w. R. W. C. G. C.

Tustbus 16200

3500 EC Utrecht

29 OKT 2015



15.012081

Registratienummer

MET HANDTEKENING RETOUR

De gemeenteraad van Utrecht
Ruimte en Economische Ontwikkeling,
Afdeling gebiedsontwikkeling
t.a.v. de heer drs. ing. R.W.C. Crusio
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Otto Reuchlinweg 1132
Postbus 52610, 3007 KC Rotterdam
www.conway-partners.com

M.Y.C.L. de Wit
advocaat
T 010 - 204 22 00
F 010 - 204 22 11
M 06 - 224 00 965
E dewit@conway-partners.com

Rotterdam, 28 oktober 2015

Uw kenmerk: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan
Zuidgebouw, Stationsgebied
Ons kenmerk: HC / Zuidgebouw

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied

Geachte raadsleden,

Namens de in Utrecht gevestigde besloten vennootschappen Hoog Catharijne B.V. en Klépierre Vastgoed Ontwikkeling B.V. (hierna gezamenlijk: 'HC') dien ik hierbij de onderhavige zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied (hierna: 'Ontwerp'). Een afschrift van de bekendmaking van de terinzagelegging in de Staatscourant treft u bijgaand aan (Bijlage 1).

Inleiding

1. Vooropgesteld zij dat HC geen tegenstander is van de komst van het Zuidgebouw. Niettemin ziet zij toch aanleiding om deze zienswijze in te dienen, nu HC vooralsnog onvoldoende inzicht heeft in – kort gezegd – het parkeren en zij vragen heeft over de bouw- en gebruiksregelingen uit het plan. Als eigenaar van winkelcentrum Hoog Catharijne en de bijbehorende parkeergarages heeft HC er belang bij dat de parkeervraag vanuit het Zuidgebouw niet wordt afgewenteld op de garages van HC, maar dat er in het Zuidgebouw zelf of elders een toereikende parkeervoorziening beschikbaar is. Daarnaast begrijpt HC dat het niet de bedoeling is om het Zuidgebouw in de toekomst onderdeel te laten zijn van een verbindingroute van/naar het station, maar lijken de bouw- en gebruiksregelingen dit wél mogelijk te maken. Hierna zal HC eerst ingaan op het parkeren en vervolgens op de bouw- en gebruiksregelingen.

Parkeren

2. Zeer recent heeft HC alsnog de parkeerbalans voor de Jaarbeurspleingarage van de gemeente ontvangen. HC zal deze voor haar nieuwe informatie bestuderen en bezien of de Jaarbeurspleingarage inderdaad – zoals het college stelt – voldoende capaciteit heeft om de parkeervraag vanuit het Zuidgebouw te kunnen opvangen en dat HC niet langer hoeft te vrezen voor het afwentelen van deze parkeervraag op de HC-garages. In dat geval zal HC zich op dit punt niet (langer) verzetten tegen dit bestemmingsplan. Nu de zienswijzetermijn echter deze week afloopt en HC nog geen kans heeft gehad om die nieuwe parkeergegevens te kunnen bestuderen, is zij – ter sauvering van haar rechten – genoodzaakt om in deze zienswijze ook het parkeren aan de orde te stellen. Zij wijst daarbij op het volgende.

Parkeren: behoefte

3. Zonder nadere informatie kan HC de parkeerbehoefte van het Zuidgebouw niet berekenen. Een eerste grove berekening komt indicatief neer op een parkeerbehoefte van zo'n 250 parkeerplaatsen, waarbij is gerekend met zo'n 100 parkeerplaatsen voor de woningen, 110 voor de horeca en zo'n 40 plekken voor de leisure. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het metrage aan horeca dat als 'additionele horeca' is toegestaan bovenop het totaalmetrage van 18.500 m2 bvo.

Parkeren: capaciteit

4. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het parkeren in de Jaarbeurspleingarage opgelost zou moeten worden. Of deze garage voldoende capaciteit heeft, is op dit moment echter niet duidelijk. Bij het bestemmingsplan voor het Noordgebouw speelt op hoofdlijnen dezelfde parkeerproblematiek. Aangehecht als **bijlage 2** is de zienswijze van HC jegens het ontwerpbestemmingsplan voor het Noordgebouw. Nu de problematiek dezelfde is, verzoekt HC u de inhoud van de randnummers 5 tot en met 8 van de zienswijze inzake het Noordgebouw als hier herhaald en ingelast te beschouwen. In reactie op deze zienswijze voor het Noordgebouw is in het vaststellingsrapport een grafiek opgenomen, maar deze grafiek geeft geen antwoord op de vraag of de Jaarbeurspleingarage afdoende capaciteit zou hebben voor de verschillende functies.

Parkeren: kwaliteit

5. Een ander punt van zorg betreft de vraag of de bezoekers/gebruikers van het Zuidgebouw wel in de Jaarbeurspleingarage zullen parkeren (indien daar voldoende capaciteit zou zijn), terwijl de garages van HC bij wijze van spreken naast de deur liggen. Uw gemeente gaat ook op dit punt niet in, terwijl in de Noordgebouwprocedure dit een wezenlijk bezwaar is. HC verzoekt u om alsnog op dit onderwerp in te gaan.

Bouw- en gebruiksregeling

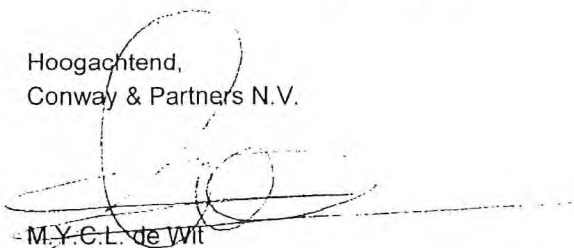
6. Voor wat betreft de eventuele verbindingroute via het Zuidgebouw wijst HC eerst op het feit dat de bestemming Gemengd (artikel 3) geen gebruiksbeperkingen bevat. Hierdoor is niet zeker gesteld dat het maaiveld voor de HOV en overige verkeersfuncties wordt gebruikt en dat vanaf de tafelconstructie en hoger uitsluitend de functies wonen, horeca, leisure en kantoren mogelijk zijn. De huidige regeling van artikel 3 laat toe dat ook op het niveau vanaf de tafelconstructie en hoger openbaar vervoer, stationsvoorzieningen, haltebanen en de andere 'bij de bestemming behorende verkeers- en overige functies' zijn toegestaan. Andersom is het bij de huidige regeling ook toegestaan dat op maaiveldniveau onder meer wonen, leisure en kantoorfuncties worden gerealiseerd.
7. Dergelijk gebruik correspondeert niet met de bedoeling van het plan zoals blijkend uit de toelichting. HC stelt daarom voor om artikel 3 zodanig aan te passen dat de functies onder 3.1 sub a tot en met c (wonen, horeca, leisure en kantoren) alleen zijn toegestaan vanaf het niveau van de tafelconstructie en hoger en dat de functies 3.1 sub d tot en met f alleen mogelijk zijn vanaf maaiveldniveau tot aan de tafelconstructie.
8. HC wijst ook op de bouwregeling van artikel 4, die het mogelijk maakt dat er een fysieke verbinding wordt aangelegd tussen de 'tafelconstructie' en de naastgelegen Rabobrug. HC had echter begrepen dat dit niet de bedoeling was, zodat ook deze regeling aangepast zou moeten worden.

Conclusie

9. Gelet op het voorgaande meent HC dat het Ontwerp ten aanzien van het parkeren en de bouw- en gebruiksregelingen niet toereikend is. HC verzoekt uw raad dan ook om het Ontwerp met inachtneming van het bovenstaande aan te passen.

Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Conway & Partners N.V.



M.Y.C.L. de Wit

BIJLAGE 1



Ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied en ontwerpbesluit hogere waarden



BEKENDMAKING

Ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied en ontwerpbesluit hogere waarden

Burgemeester en wethouders van Utrecht maken ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en 110c van de Wet geluidhinder bekend dat met ingang van 18 september 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage ligt:

- het ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPZUIDGEBOUWSTATIO-ON01.gml
- het ontwerpbesluit Wet geluidhinder HW1130.

Plangebied en doelstelling

Het plangebied is gelegen direct ten zuidoosten van Utrecht Centraal Station en omvat het Zuidgebouw en tram- en busstation dat daar onder wordt gerealiseerd. De grens van het plangebied wordt globaal gevormd door de Moreelsebrug aan de zuidzijde, de OV-terminal en het openbaar gebied van het Stationsplein Oost aan de noordzijde, het openbaar gebied van de Stationsallee aan de oostzijde en de toekomstige HOV-(tram)baan aan de westzijde.

In het bestemmingsplan Zuidgebouw worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden ten behoeve van het Zuidgebouw en het tram- en busstation vastgelegd. Het multifunctionele Zuidgebouw bestaat uit woningbouw en aanvullende commerciële voorzieningen zoals kantoren, horeca en leisure. Het gebouw krijgt een maximaal bruto vloeroppervlak van 18.500 m². Het Zuidgebouw wordt gebouwd bovenop een tafelconstructie die tevens het dak van het toekomstig tram- en busstation vormt.

Ontwerpbesluit hogere waarden

Burgemeester en wethouders overwegen hogere waarden vast te stellen voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge hoofdstuk 4 Besluit geluidhinder. De 'voorkeursgrenswaarde' wordt vanwege spoorweglawaai overschreden.

Inzien

Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden liggen van vrijdag 18 september 2015 tot en met donderdag 29 oktober 2015 ter inzage in het Stads kantoor, Stadsplateau 1, 5e verdieping, Utrecht.

Het ontwerpbestemmingsplan is ook digitaal raadpleegbaar:

- via de landelijke site www.ruimtelijkeplannen.nl (deze versie is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies)
- via de gemeentelijke website www.utrecht.nl/bestemmingsplannen (op de gemeentelijke website staat ook het besluit hogere waarden)

Zienswijzen

Gedurende de bovengenoemde termijn van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan en/of het ontwerpbesluit hogere waarden indienen bij:

De gemeenteraad van Utrecht Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling,

afdeling Gebiedsontwikkeling

Ter attentie van de heer drs. ing. R.W.C Crusio

Postbus 16200

3500 CE Utrecht

Onder vermelding van: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Zuidgebouw, Stationsgebied.

Voor het mondeling indienen van zienswijzen kunt u tijdens werkdagen telefonisch (op nummer 030-2860278) een afspraak maken tot drie werkdagen vóór de afloop van de termijn van terinzagelegging.

U kunt een zienswijze niet via e-mail of anderszins digitaal indienen.

BIJLAGE 2

MET HANDTEKENING RETOUR

Gemeenteraad van Utrecht
t.a.v. Ruimtelijke en Economische
Ontwikkeling,
t.a.v. afdeling Juridische Zaken
t.a.v. de heer drs. ing. R.W.C. Crusio
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

M.Y.C.L. de Wit | Advocaat
Statenlaan 27
3051 HK ROTTERDAM
T: +31(0)6 - 224 00 965
E: m.dewit@mdwadvocaatuur.nl
W: www.mdwadvocaatuur.nl

Rotterdam, 18 juni 2015

Onze ref.: HC / Noordgebouw

Uw ref.: Ontwerpbestemmingsplan Noordgebouw, Stationsgebied

Betreft: Zienswijze

Geachte raadsleden,

Namens de in Utrecht gevestigde besloten vennootschappen Hoog Catharijne B.V. en Klépierre Vastgoed Ontwikkeling B.V. (hierna gezamenlijk: 'HC') dien ik hierbij de onderhavige zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Noordgebouw, Stationsgebied (hierna: 'Ontwerp'). Een afschrift van de bekendmaking van de terinzagelegging in de Staatscourant treft u bijgaand aan (**Bijlage 1**).

Inleiding

1. Vooropgesteld zij dat HC geen tegenstander is van de komst van het Noordgebouw. Niettemin ziet zij toch aanleiding om deze zienswijze in te dienen, onder meer nu het Ontwerp niet/nauwelijks inzicht biedt in de parkeervraag van het Noordgebouw en de wijze waarop dat zou kunnen worden opgelost. Als eigenaar van winkelcentrum Hoog Catharijne en de bijbehorende parkeergarages heeft HC er belang bij dat de parkeervraag vanuit het Noordgebouw niet wordt afgewenteld op de garages van HC, maar dat er in het Noordgebouw zelf of elders een toereikende parkeervoorziening beschikbaar is. Het Ontwerp laat zich hierover niet, althans onvoldoende uit, reden waarom HC zich genoodzaakt ziet om deze zienswijze in te dienen. Daarnaast heeft HC enkele vragen omtrent de expeditie ten behoeve van het Paviljoen en de overbouwing ten behoeve van het Noordgebouw.

Parkeren: kwantiteit

2. Uit de bij het Ontwerp behorende toelichting blijkt dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeervraag zal worden geacommodeerd in de

Jaarbeurspleingarage. Deze garage zou op loopafstand zijn gelegen en voldoende capaciteit hebben om duurzaam te kunnen voldoen aan de parkeervraag vanuit het Noordgebouw. Ook zouden er contractuele afspraken zijn en zou uit een rapportage van Goudappel Coffeng (hierna: 'GC') van 25 maart 2015 blijken dat de gekozen parkeeroplossing getuigt van een goede ruimtelijke ordening. Vooralsnog – zonder nadere toelichting – kan HC deze stellingen niet volgen. Zij wijst op het volgende.

Ontbrekende gegevens

3. Als HC het goed ziet, bevat het Ontwerp geen berekening van de parkeervraag die het Noordgebouw oplevert en evenmin van de capaciteit die binnen de Jaarbeurspleingarage duurzaam beschikbaar zou zijn voor bezoekers en gebruikers van het Noordgebouw. De hiervoor bedoelde stellingen zijn dan ook niet onderbouwd, zodat de juistheid daarvan niet geverifieerd kan worden. HC verzoekt om alsnog inzage te krijgen in de desbetreffende gegevens, bijvoorbeeld in de vorm van een parkeerbalans.

Vraag vanuit het Noordgebouw

4. De parkeervraag vanuit het Noordgebouw zal berekend moeten worden op basis van de maximale planologische mogelijkheden. Als HC het goed ziet, dan zou dit volgens de normen uit de Nota parkeren en stallen 2013 - voor zover deze Nota al van toepassing zou zijn, zie hierna onder randnummers 13 e.v. - een parkeervraag van minimaal 200 parkeerplaatsen opleveren. De vraag is of de Jaarbeurspleingarage wel structureel en duurzaam kan voorzien in deze 200 parkeerplaatsen.

Jaarbeurspleingarage voldoende capaciteit?

5. Blijkens de toelichting van het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkwartier is deze garage bedoeld ter vervanging van de voormalige bovengrondse Jaarbeurspleingarage die in 2012 is gesloopt en zou deze nieuwe garage de volgende doelgroepen moeten bedienen: gebruikers en bezoekers van omliggende kantoren, klanten NH-hotel, bezoekers Beatrixgebouw en reizigers, alsmede het Noord- en het Zuidgebouw aan de oostzijde van het station. Met andere woorden: de capaciteit van de garage is voor een (groot?) deel bestemd voor al planologisch bestemde en/of bestaande functies, zodat de vraag rijst of voldoende capaciteit resteert voor de parkeervraag vanuit het Noordgebouw en andere toekomstige nieuwbouw. Ten onrechte biedt het Ontwerp (ook) hier geen inzage in, hetgeen te meer klemmt nu ook het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkwartier dergelijke gegevens niet bevat (althans, niet de versie op www.ruimtelijkeplannen.nl).
6. Bij gebrek aan een gemeentelijke berekening van de minimaal benodigde capaciteit voor alle te accommoderen functies, heeft HC getracht om zelf een berekening te maken op basis van de normen uit de Nota parkeren en Stallen (zie evenwel hierna onder randnummers 13 e.v.) en de verschillende doelgroepen die in de garage zouden moeten

parkeren. Bij deze berekening is zij uitgegaan van vervanging van de capaciteit van de oude, gesloopte garage en heeft zij voor wat betreft het nieuwe Jaarbeurspleingebouw en het Leeuwensteijn/WTC-gebouw de functies en metrages conform het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkwartier aangehouden. Voor het NH-hotel en het Beatrixgebouw is daarentegen 'slechts' uitgegaan van de huidige functies en metrages. Verder is nog geen rekening gehouden met de parkeervraag van OV-reizigers en vanuit het toekomstige Zuid-gebouw. Voor wat betreft de capaciteit van de nieuwe garage is uitgegaan van 723 parkeerplaatsen (conform bouwaanvraag).

7. Hoewel in deze berekening dus nog niet alle doelgroepen/functies maximaal zijn inbegrepen, laat zij al een fiks tekort zien van enkele honderden parkeerplaatsen. De parkeervraag vanuit het Noordgebouw (en overigens ook het beoogde Zuidgebouw) lijkt dus niet opgevangen te kunnen worden in de nieuwe Jaarbeurspleingarage.
8. Uw gemeente stelt evenwel het tegendeel. HC verzoekt uw gemeente dan ook om alsnog inzage te geven in zowel de parkeervraag vanuit het Noordgebouw als in de parkeervraag van de verschillende gebouwen en functies die in de Jaarbeurspleingarage opgevangen moet worden.

Parkeren: kwaliteit

9. Een ander punt van zorg betreft de vraag of de bezoekers/gebruikers van het Noordgebouw wel in de Jaarbeurspleingarage zullen parkeren (indien daar voldoende capaciteit zou zijn), terwijl de garages van HC bij wijze van spreken naast de deur liggen. De Jaarbeurspleingarage ligt immers aan de andere kant van de sporen op een loopafstand van zo'n halve kilometer (volgens GC). Om de garage te bereiken zouden bezoekers/gebruikers van het Noordgebouw ofwel via de OV-terminal ofwel via een tunnel onder de sporen door moeten lopen. De garages van HC (Raboud en Stationsstraat) liggen echter pal naast de deur van het nieuwe Noordgebouw, zodat het voor bezoekers/gebruikers veel aantrekkelijker is om in één van deze garages te parkeren.
10. Blijkens haar rapportage heeft GC met dit – belangrijke – feit geen rekening gehouden. Alleen al om deze reden kan geen waarde worden gehecht aan dit onderzoek van GC. Het feit dat er twee parkeergarages vlak voor de deur liggen zal immers een groot effect hebben op het 'parkeergedrag' vanuit het Noordgebouw. Nu GC hiermee geen rekening heeft gehouden geeft het onderzoek geen antwoord op de vraag of gebruikers/bezoekers van het Noordgebouw wel in de Jaarbeurspleingarage zullen gaan parkeren.
11. Aannemelijk is dan ook dat gebruikers/bezoekers van het Noordgebouw in de nabij gelegen garages van HC zullen willen parkeren. HC is evenwel niet bereid en/of in staat

om zo'n 200 parkeerplaatsen in haar garages ter beschikking te stellen van het Noordgebouw. De garages van HC zijn immers bestemd voor bezoekers/gebruikers van het eigen winkelcentrum van HC en niet voor 'derden'. Wanneer gebruikers/bezoekers van het Noordgebouw toch gebruik zouden maken van de garages van HC, loopt HC het risico dat haar garages en winkelcentrum minder goed bereikbaar zijn, hetgeen een wezenlijke aantasting van haar eigendommen zou zijn. HC heeft er dan ook een gerechtvaardigd belang bij dat de parkeervraag vanuit het Noordgebouw niet op haar garages wordt afgewenteld.

Parkeren: bouw- en gebruiksregels (artikelen 3.2, 8 en 9)

12. Verder merkt HC op dat in de bouwregels ten onrechte geen voorschriften zijn opgenomen omtrent het parkeren. Nu het parkeren niet langer via de bouwverordening wordt geregeld, dienen de bouwregels te voorzien in voorschriften omtrent het parkeren. Het ontbreken hiervan is onder meer in strijd met de goede ruimtelijke ordening.
13. Voor wat betreft de gebruiksregels geldt dat de bepaling in artikel 9.2 evenmin volstaat. Onduidelijk is wat moet worden verstaan onder 'voldoende parkeergelegenheid'. Blijkens de toelichting is het kennelijk de bedoeling om 'de normen uit de Nota parkeren en stallen 2013' toe te passen. Nu de toelichting niet bindend is en thans dus een verankering van de Nota Parkeren en Stallen ontbreekt, stroken de regels niet met hetgeen de gemeente voor ogen heeft. Daarbij is bovendien onduidelijk of de gehele Nota Parkeren en Stallen 2013 gevolgd dient te worden, of uitsluitend de normen zoals opgenomen in de tabel van Bijlage B2.
14. HC meent dat een bestemmingsplan rechtszekerheid dient te bieden omtrent de ruimtelijke gevolgen van het desbetreffende plan. Het criterium 'voldoende parkeergelegenheid' zonder bijbehorend toetsingskader biedt geen houvast, al helemaal niet nu een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor een periode van 10 jaar.

Parkeren: functie niet uitvoerbaar

15. Verder valt op dat de bestemmingen Gemengd (art. 3) en Verkeer-Openbaar Vervoer (art. 4) voorzien in zowel gebouwde als niet-gebouwde parkeervoorzieningen. Uit de toelichting van het Ontwerp lijkt echter te volgen dat vanwege de aanwezigheid van omliggende functies, de locatie niet (goed?) bereikbaar is voor auto's. HC vraagt zich dan ook af of de desbetreffende functies 'gebouwde (fiets)parkeervoorzieningen' en '(gebouwde)' parkeervoorzieningen niet geschrapt moeten worden uit artikel 3.1 onder h en 4.1. onder f. Ze zijn immers niet uitvoerbaar.

Tussenconclusie omtrent parkeren

16. Gelet op het voorgaande meent HC dan ook dat het Ontwerp niet getuigt van goede ruimtelijke ordening op het gebied van het parkeren en dat de planregels bovendien gebrekkig zijn.

Expeditie

17. Verder vraagt HC zich af of de expeditie ten behoeve van het Paviljoen wel goed geregeld is. Als HC het goed ziet, dan is binnen de bestemming 'Gemengd' (artikel 3) expeditie ten behoeve van het Noordgebouw overal mogelijk (artikel 3 onder h) en zijn voor de expeditie ten behoeve van het Paviljoen twee specifieke routes aangewezen met de aanduiding 'ontsluiting' (artikel 3.1 onder i). Er bestaat echter geen verplichting om deze routes daadwerkelijk voor expeditie ten behoeve van het Paviljoen te gebruiken. Nu een andere manier van expediëren niet mogelijk is/likt (zie ook hierna), zal hiervoor alsnog een verplichting in het Ontwerp moeten worden opgenomen.
18. Verder lijkt het zo te zijn dat de expeditie ten behoeve van het Paviljoen deels buiten het bouwvlak van het Noordgebouw zou moeten plaatsvinden, namelijk aan de 'kopse kant' in west-oostelijke richting ter plaatse van de strook met de bestemming 'Verkeer – Openbaar Vervoer' (art. 4.1 onder e). HC vraagt zich af de nabijheid van het spoor geen belemmering daarvoor vormt. Daarnaast zou deze strook mede bedoeld zijn als vluchtroute, als gevolg waarvan deze strook continu vrij van obstakels zou moeten zijn. HC vraagt zich dan ook af of deze strook zich wel leent voor expeditiedoeleinden en meent dat ook voor dit deel van de expeditieroute gewerkt zou moeten worden met de aanduiding 'ontsluiting' binnen de bestemming Gemengd (art. 3.1 onder i).
19. Daarnaast wijst HC er op dat voor de expeditie ten behoeve van het Paviljoen twee liften nodig zijn. De ruimte die hiervoor gereserveerd is in de Verbeelding is evenwel niet groot genoeg. HC verzoekt dan ook om de Verbeelding zodanig aan te passen dat deze ruimte groot genoeg wordt om er twee liften naast elkaar te kunnen realiseren.

Verkeer – Verblijfsgebied (artikel 5)

20. Tot slot wijst HC op artikel 5.2.1 onder d van de regels waarin de mogelijkheid van een overbouwing ten behoeve van het Noordgebouw is opgenomen, dit met een minimale vrije doorloophoogte ten opzichte van het maaiveld van 6 meter. Nu het Paviljoen zo'n 10,6 meter hoog is, zou een dergelijk lage overbouwing het Paviljoen aan het zicht onttrekken. Dit is niet de bedoeling en zou niet getuigen van ruimtelijke kwaliteit. In verband hiermee verzoekt HC dan ook om deze minimale doorloophoogte te wijzigen in 12 meter.

Conclusie

21. Gelet op het voorgaande meent HC dat het Ontwerp zowel ten aanzien van het parkeren ten behoeve van het Noordgebouw, als omtrent de expeditie en de overbouwing gebrekkig is. HC verzoekt uw raad dan ook om het Ontwerp met inachtneming van het bovenstaande aan te passen.

Uw reactie zie ik met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
MDW Advocatuur,



M.Y.C.L. de Wit

Gemeente Utrecht
Ingekomen d.d.

29 OKT 2015

Registratienummer

Conway & Partners N.V.
Otto Reuchlinweg 1132 . 3072 MD ROTTERDAM



R Aangetekend

D-A-1

Recommandé

NL

3SRDAA700524947

Vertrouwelijk

De Gemeenteraad van Utrecht
de heer drs. ing. R.W.C. Crusio
Ruimte en Economische Ontwikkeling
Postbus 16200
3500CE UTRECHT

P 2202

86 gr.



3SRDAA700524947