

**Burgemeester en Wethouders**

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 030 – 286 10 00 Fax 030 – 286 12 24

www.utrecht.nl

Aan de gemeenteraad

<b>Behandeld door</b>	div. auteurs	<b>Datum</b>	17 november 2009
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 2869607	<b>Ons kenmerk</b>	09.020501
<b>E-mail</b>	s.de.vos@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	definitief ontwerp Catharijneknoop
<b>Bijlage(n)</b>	Zie onderaan	<b>Verzonden</b>	19 november 2009
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

**Inleiding**

In uw vergadering van 10 januari 2008 stemde u in met het voorlopig ontwerp van de Catharijnesingel (ontwerp Ingenieursbureau Utrecht en Catharijneknoop (ontwerp Altoon + Porter Architects). Deze ontwerpen waren de uitwerkingen van de ideeën van UN Studio.

In die bijeenkomst nam u motie Catharijneknoop aan (2008, M3) met verschillende opdrachten. Het ontwerp van de Catharijnesingel moest groener en het ontwerp van de Catharijneknoop moest o.a. transparanter.

Als vervolg hierop werd het definitief ontwerp Catharijnesingel u aangeboden bij brief van 15 april 2009.

Thans ligt het definitief ontwerp Catharijneknoop<sup>1</sup> voor.

Dit ontwerp is in een intensief proces met Corio (eigenaar en initiatiefnemer), de rijksbouwmeester en spoorbouwmeester, de supervisoren van het Stationsgebied, de Welstandscommissie en de verschillende gemeentelijke diensten (POS, Stadsontwikkeling (stedenbouw en monumenten, verkeer), Stadswerken (IBU), tot stand gekomen. De aangenomen motie heeft hierbij een leidende rol gespeeld.

De vraag die voorligt is of u van mening bent dat dit definitief ontwerp voldoende tegemoet komt aan het deel van de motie dat gaat over de Catharijneknoop. Of breder gesteld: past dit ontwerp in de stedenbouwkundige visie van het Stationsgebied?

Wij zijn daarvan overtuigd en hebben een in-principe-besluit over het definitief ontwerp Catharijneknoop genomen.

Na raadpleging van uw raad, nemen wij een definitief besluit.

Het definitief ontwerp wordt vervolgens vertaald in het ontwerp-bestemmingsplan Catharijnesingel dat in januari 2010 in het kader van vooroverleg aan diverse instanties wordt voorgelegd. Het plan gaat in maart 2010 ter visie.

Hoewel de afgelopen jaren over de Catharijneknoop veel is gezegd en geschreven, achten wij het ook nu van belang hier uitvoerig bij stil te staan.

In deze brief volstaan wij met de hoofdlijnen. De meeste onderbouwing staat in de bijlagen (zie onderaan de brief).

---

<sup>1</sup> het gaat om een definitief ontwerp op bestemmingsplanniveau: bouwvolume, programma, contouren, globaal eindbeeld architectuur. Het definitief ontwerp op bouwvergunningniveau komt na 2014 tot stand: inclusief gedetailleerde architectuur en materialisatie, verlichting etc.

De brief bevat de volgende hoofdstukken:

1. besluitvorming tot nu toe
2. het gelopen proces na 10 januari 2008
3. stedenbouwkundige opgave
4. algemene toelichting op het definitief ontwerp
5. nadere toelichting op diverse onderwerpen
6. conclusies
7. verder proces.

### **1. Besluitvorming tot nu toe**

Bij brief van 20 september 2007 legden wij u de bilaterale ontwikkel/project overeenkomst Radboud ca. en de koppen OV-Terminal voor in het kader van "wensen en bedenkingen". Bij die gelegenheid informeerden wij u ook over een aantal uitwerkingen van op 3 maart 2006 ondertekende bilaterale ontwikkel/projectovereenkomst Vredenburg: het ontwerp voor Vredenburg noord, entreegebouw, nieuwe Catharijnesingel (inclusief de Vredenburgknoop en de expeditietunnel naar het Muziekpaleis) en de nieuwe traverse over de Catharijnesingel<sup>2</sup>. Zowel de BOO/BPO Radboud c.a. als de diverse ontwerpen, waaronder de Catharijneknoop, zijn besproken in de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling op 20 november 2007. De bespreking en de diverse toezeggingen van de wethouder Stationsgebied, leidde tot een brief aan de gemeenteraad van 21 december 2007. In die brief werd o.a. ingegaan op de besluitvorming van de Catharijneknoop tot dan toe, de harde randvoorwaarden (bijlagen 6 en 7 van de BOO/BPO Vredenburg) en de verdere uitwerking en het proces.

Op 10 januari 2008 sprak de raad zich uit over het voorlopig ontwerp van de Catharijneknoop. De raad stemde in met het voorlopig ontwerp met inachtneming van motie Catharijneknoop (2008/M3).

*Vraagt het college:*

*Het ontwerp voor de Catharijneknoop te optimaliseren door:*

*° de beleving van water en groen langs de gehele singel te continueren, ook voor het Muziekpaleis en de Catharijneknoop;*

*° meer transparantie in het definitieve ontwerp van de stadskamer, het middengebouw en het bruggebouw te brengen;*

*° aan beide zijden van de singel en de verkeersweg sociale veiligheid te garanderen door zoveel mogelijk functies in de plinten, zowel overdag als s avonds, met zoveel mogelijk (dag)lichtinval;*

*° het middengebouw als een rank beeldbepalend gebouw uit te werken, en ten aanzien van de hoogte rekening te houden met de toekomstige functies in relatie tot de kwalitatieve stedenbouwkundige context.*

*Het definitieve ontwerp voor de Catharijneknoop aan de raad te presenteren.*

Bij brief van 15 april 2009 informeerden wij u over het definitief ruimtelijk ontwerp van de Catharijnesingel met daarin een toelichting op de vergroening.

### **2. Het gelopen proces na 10 januari 2008**

Allereerst hebben wij in het voorjaar 2008 aan Lodewijk Baljon landschapsarchitecten opdracht verleend, de motie Catharijneknoop te vertalen in ideeën voor het definitief ontwerp van de Catharijnesingel. Medio 2008 is een workshop georganiseerd waarbij zowel de adviserende instanties (rijksbouwmeester, spoorbouwmeester, de twee supervisors, een delegatie van de Welstands/Monumentencommissie), de architecten van Corio en gemeente aanwezig waren.

Na die workshop hebben er zowel over de Catharijnesingel (ontwerp IBU) als de Catharijneknoop (ontwerp Altoon + Porter Architects) diverse besprekingen plaatsgevonden.

Belangrijkste onderwerpen bij de Catharijneknoop waren daarbij de ruimtelijke beleving van de Stadskamer als

---

<sup>2</sup> vanaf dat moment werd overkluizing aangeduid met "Catharijneknoop". Deze bestaat uit drie onderdelen (van oost naar west): de Stadskamer, het middengebouw en het bruggebouw.

commerciële dan wel als publieke ruimte, de vormgeving van de centrumboulevard als openbare route en de architectuur van met name de stadskamer en het bruggebouw. Ook de aansluiting van de Catharijneknoop op het entreegebouw was een onderwerp dat meermalen aan de orde is geweest.

Met name de visie van de Rijksbouwmeester heeft een belangrijke rol gespeeld. De rijksbouwmeester heeft de architect opgeroepen de stadskamer meer als onderdeel van de openbare ruimte vorm te geven: een overdekte passage als duidelijke verbinding tussen de oude stad en het Stationsgebied, aanvullend op de Catharijnesingel als overgang tussen oud en nieuw. De nieuwe stadskamer zou de onderscheiden werelden moeten versterken; het entreegebouw als krachtige beëindiging van de binnenstad, het middengebouw als toegang tot het moderne Hoog Catharijne en daartussen een zo transparant mogelijke stadskamer voor publieke functies.

### 3. Stedenbouwkundige opgave

Op 21 december 2007 schreven wij aan de raad over deze opgave het volgende.

*Dé opgave voor de ontwerpers van de Cityroom/Catharijneknoop was de realisatie van een hoogwaardige aansluiting van het Stationsgebied op de oude stad en de verbetering van de sociale veiligheid en leefbaarheid. De Catharijneknoop, onderdeel van de Centrumboulevard is de halsslagader tussen het oude en nieuwe gedeelte. De dagelijks duizenden passanten en bezoekers vinden vooral via de Centrumboulevard hun weg naar de oude stad, Hoog Catharijne en het station. De Catharijneknoop is de moeilijkste en tegelijkertijd spannendste opgave in het Stationsgebied. Hier komen de historische en de nieuwe stad samen; hier kruisen openbaar gebied en commercie elkaar. Het is ook de plek waar de aansluiting van de begane grond (oude stad) naar +1 niveau (Hoog Catharijne) plaatsvindt.*

*De Catharijneknoop bestaat feitelijk uit drie bouwdelen: de stadskamer boven het water, het middengebouw in de verblijfsstrook en het bruggebouw boven de weg.*

De opgave is om de plek waar de herstelde Catharijnesingel en de centrumboulevard elkaar kruisen (de Catharijneknoop) een bijzonder stedenbouwkundig en architectonisch complex te realiseren, waarbij de oude in eeuwen gegroeide oude stad (met zijn kleinschaligheid en fijn stedelijk weefsel) met Hoog Catharijne en het Stationsgebied met elkaar worden verenigd.

Het nieuwe programma moet de levendigheid op de Catharijnesingel ondersteunen, zoals diezelfde singel er voor moet zorgen dat de Catharijneknoop optimaal tot zijn recht kan komen.

De opgave van de Catharijneknoop kan overigens niet los gezien worden van de geschiedenis van Hoog Catharijne en het Stationsgebied. Daarom is in de bijgevoegde stedenbouwkundige analyse ingegaan op de wordingsgeschiedenis van Hoog Catharijne.

Het programma voor met name het middengebouw is op dit moment nog niet ingevuld. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan, krijgt het gebouw de functie van winkels met daarboven hotel, museum en of woningen. De aard en de hoeveelheid van de invulling zal mede bepalend zijn voor de definitieve hoogte van het middengebouw. Aangezien de feitelijke bestemming van de gebouwen vanaf 2015 gestalte krijgt, is er pas op dat moment zekerheid over welke precieze bestemmingen worden gerealiseerd..

### 4. Algemene toelichting op het definitief ontwerp

Het stedenbouwkundig en architectonisch concept van Hoog Catharijne is een verzameling van stedelijke ruimtes of overdekte pleinen, verbonden door winkelgalerijen of passages. Deze galerijen zijn onderdeel van de centrumboulevard en lopen van het station, door Hoog Catharijne, tot aan het Vredenburgplein. De stedelijke ruimtes zijn vergelijkbaar met de andere openbare ruimtes in de stad. De passages zijn te vergelijken met de straten in de binnenstad. Hun karakter wordt bepaald door de manier waarop ze op de binnenstad aansluiten. De gebouwen grenzend aan deze straten en pleinen zijn stedelijke bouwblokken zoals die ook elders in de binnenstad te vinden zijn. Dit met de bedoeling Hoog Catharijne in zijn nieuwe verschijning te laten aansluiten op de binnenstad en het station.

Een belangrijke toevoeging is de herintroductie van het water in de Catharijnesingel. Vanuit Hoog Catharijne gezien, loopt de singel –evenals dat het geval is met de Catharijnebaan– dwars door Hoog Catharijne heen. De singel verdeelt Hoog Catharijne in twee zones. De zone aan de stadzijde en de zone aan de stationzijde. In de architectuur en het materiaalgebruik is het specifieke karakter van die tweedeling terug te vinden. Aan de stadzijde rusten gebouwen en bouwblokken op de grond en grenzen die gebouwen direct aan straten en pleinen. De ontwerpkenmerken voor de stationzijde van Hoog Catharijne weerspiegelen de inmenging van het spoor, in zijn

schaal en snelheid, in het stedelijk karakter.

De herintroductie van het water heeft ook nog een ander belangrijk concept mogelijk gemaakt. Het maaiveld wordt vanaf het Vredenburg plein tot aan de overkant van het water geactiveerd door middel van nieuwe voorgevels en een divers programma. In het huidige Hoog Catharijne moet men vanaf de binnenstadszijde direct na binnenkomst met de roltrap naar de 1<sup>e</sup> verdieping. In het Nieuwe Hoog Catharijne kan men op het maaiveldniveau blijven tot voorbij de singel. In de nieuwe stedelijke ruimten krijgt men de keuze om te stijgen of te dalen naar hogere of lagere verdiepingen.

Aan de passages en pleinen vindt men een gevarieerd programma. Dit programma is een combinatie van winkels, horeca, terrassen, maatschappelijke voorzieningen (fietsenstalling, expositieruimte, stiltecentrum) entrees tot woningen, kantoren en parkeren. De galerijen zijn hoofdzakelijk verkeersruimten en de open ruimtes worden als verblijfsruimte gebruikt. Voor een uitvoerige toelichting verwijzen wij u naar bijlage.



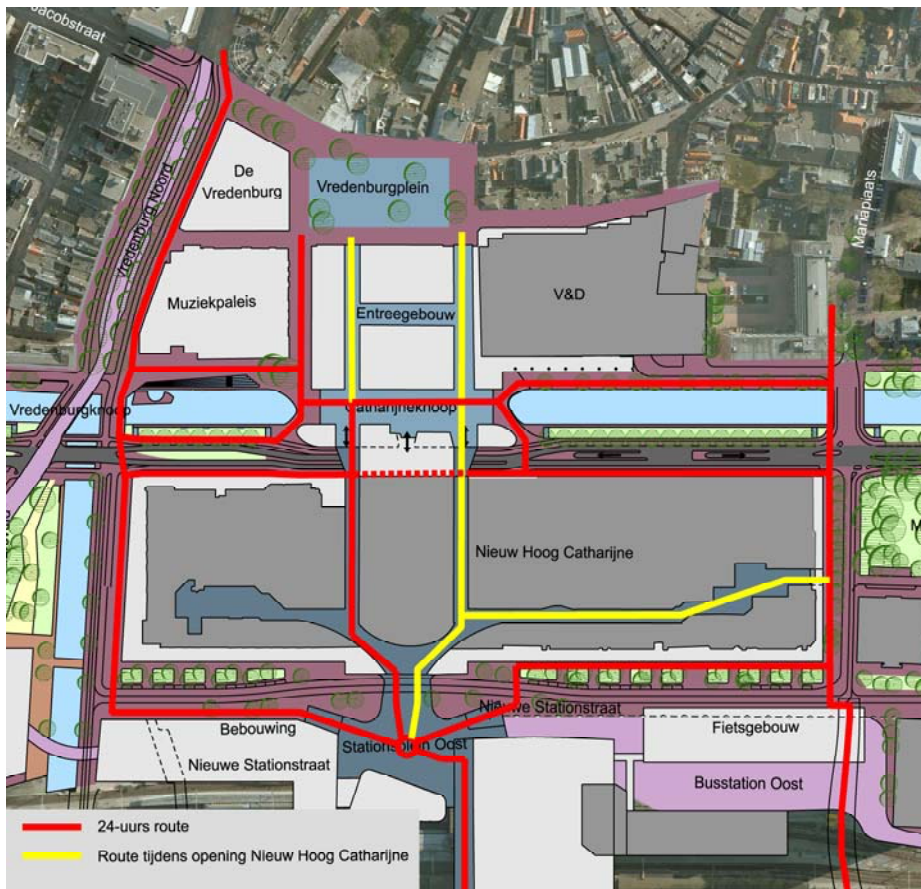
## 5. Nadere toelichting op diverse onderwerpen

In dit hoofdstuk gaan wij in op diverse onderwerpen (van oost naar west) die in het verleden veel aandacht hebben gekregen.

### *De verbindingen aan de oostzijde (de Stadskamer)*

De oost-west verbinding kent twee mogelijkheden: door en langs de stadskamer. De noord-zuidverbinding loopt door de stadskamer. Ook is er een mogelijkheid om via een omweg (langs het middengebouw en onder het bruggebouw) door de buitenlucht aan de oostelijke zijde zijn of haar weg te vervolgen.

De oostelijke wand van de onderdoorgang wordt gevormd door de horeca-units die gelegen zijn in de Stadskamer. Er komen ramen aan de zijde van de onderdoorgang. Vanaf de straat onder de overbouw, is een levendig horecaverkeer te zien van zowel publiek als personeel (koks). Ook de verdiepingshoge glaspui die zich in deze wand bevindt, vergroot het gevoel van veiligheid en sociale controle. De ruimte onder de overbouw wordt door deze pui in visuele zin bij de Stadskamer betrokken. Hierdoor ontstaat een gevoel van veiligheid en wordt de wegzone verlevendigd. Om duidelijk te maken dat het hier een buitenruimte betreft (met daarover een passage), zijn de aangrenzende gevels (oost en westzijde) ontworpen als buitengevels. De materialisatie van de openbare ruimte is binnen en buiten de Stadskamer van hetzelfde materiaal.



### *De vloer van de Stadskamer*

Nadat de principeoplossing voor de Stadskamer in de BOO/BPO Vredenburg was vastgelegd, heeft Corio samen met de gemeente Utrecht gewerkt aan de uitwerking. In deze zoektocht is de relatie tussen dit openbaar gebied en het water een continu doel geweest. In eerste instantie is dit heel letterlijk opgevat door het voorstellen van gaten in de vloer van de Stadskamer. Als snel echter bleek uit onderzoeken dat ten gevolge van geluid, geur, koude, tocht, en andere ongemakken dit geen reële optie was.

Ook UN studio kwam tot de conclusie dat de gaten door de dikte van de vloer en de afstand tot het water niet het beoogde doel zouden bereiken. Bovendien zou slechts water als een verbijzondering van de Stadskamer zijn te zien en niet als onderdeel van het grotere Singelprofiel.

Daarom is gezocht naar een oplossing die juist het Singelprofiel zou accentueren. Met name waren de gebouwen hiervoor in de visie van UN-studio een belangrijk medium. Maar ook werden in de lengterichting van de Stadskamer lange glaslijnen geïntroduceerd die de singel begeleiden.

Uit de analyses van UN-studio kwam de Stadskamer naar voren als het knooppunt tussen verschillende passantenstromen. Al deze stromen vermengen zich in de Stadskamer om vervolgens zich weer te ontvlechten en ieder hun eigen weg te gaan. Deze gedachtegang heeft uiteindelijk geleid tot het huidige ontwerp voor deze vloer.

### *Hoogte van het middengebouw*

Het centrale thema uit de studie van UN-studio was de continuïteit van de singel. De Catharijnesingel werd hierbij geïnterpreteerd als een groene zone. Het middengebouw, dat op dat moment vier lagen boven maaiveld telde, werd hierbij gezien als een icoon in de groene zone. Om de functie van kunstwerk in een park te kunnen vervullen, had de vorm hoogte nodig waardoor hij zich als het ware kon losmaken van de bebouwing links en rechts er van. Ook in de materialisering is gekozen voor een materiaal om de iconiserende werking van de vorm te versterken.

Op aangeven van UN studio (en ondersteund door het Atelier Stedenbouw<sup>3</sup>) is gekozen voor een rank, slank middengebouw van 40 meter hoog.

Hoewel het vrije uitzicht van de onderste drie verdiepingen van de woningen in de Radboudveste hier enigermate door wordt beperkt, is de hoogte van het middengebouw een belangrijk stedenbouwkundig statement. Daarbij komt dat de woningen in de Radboudveste vooral noord/zuid georiënteerd zijn. Drie appartementen worden door de bouw van het middengebouw aan de oostzijde waar zich zijramen bevinden, beperkt.

Na overleg met Corio en gezien de zorgvuldige stedenbouwkundige afweging, doen wij op dit moment geen uitspraak over de definitieve hoogte. Wij beschouwen de hoogte als het resultaat van de afweging tussen de belangrijke overwegingen van stedenbouwkundige, architectonische en functionele kwaliteit. Ook de mening van de raad en andere belanghebbenden zullen wij nadrukkelijk bij onze definitieve afweging betrekken.

#### *De openbare ruimte onder het bruggebouw*

De zone onder de overbouw van het bruggebouw (het gebouw bij het Radboudkwartier) is in eerste instantie een verkeerszone waarbij het de logische route wordt dat het autoverkeer wordt geleid naar de parkeergarages. In ons besluit over het actieplan luchtkwaliteit hebben wij gekozen voor een "shared space". Om doorgaand verkeer te voorkomen, wordt het gebied tussen de Vredenburgknoop en Mariastraat ingericht als "shared space": het gezamenlijk gebruik van de ruimte voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Auto's zijn te gast en voegen zich naar het langzaam verkeer. De bestrating maakt geen onderscheid tussen de verkeerszones en belijning ontbreekt. Er geldt een maximale snelheid van 30 km. Elders in Nederland is er goede ervaring mee opgedaan (bijvoorbeeld in Maastricht en Drachten).

Bij de inrichting van het gebied en haar wanden is gelet op een heldere structuur, het voorkomen van onoverzichtelijke hoeken en het zo veel mogelijk stimuleren van de sociale controle.

De heldere structuur wordt gewaarborgd door de hoogte van de ruimte (4.5 meter hoog) en het toevoegen van nieuwe rechte strakke puien. Kolommen die de nieuwe overbouw dragen, worden opgenomen in het gebouw waardoor het gehele gebied onder het bruggebouw kolomvrij blijft. Het gebied is overzichtelijk hetgeen het gevoel van veiligheid vergroot. In het midden van de overbouw bevindt zich een lichthof die daglicht en buitenlucht toelaat. Het bijzondere element versterkt de visuele en fysieke verbindingen tussen de stadskamer, het middengebouw, de Catharijnesingel en de weg. Dit hangende "juweel" van spiegelen metaal en glas reflecteert, versterkt en kleurt het invallende licht. In relatie met een drie verdiepingen hoge glazen pui in het midden van het middengebouw, zorgt dit voor een bijzondere plek gedomineerd door licht, lucht en een veelheid aan visuele connecties.

Het plafond boven de weg kan worden opgevat als een vierde gevel en is opgebouwd uit van achter aangelichte translucente panelen die samen een vlak van licht vormen in deze overgangsruiimte tussen vele functies van Nieuw Hoog Catharijne. Net als de stadskamer versterkt deze ruimte de noord-zuid lijn.

De westwand is gevuld met ingangen naar de twee bovengenoemde functies. Komend vanaf het noorden passeert men eerst de entree van het kantoorgebouw Radboud en vervolgens passeert men de entree naar de appartementen in de Radboudtoren. Vervolgens treft men een entree naar het beheer- en veiligheidcentrum van Hoog Catharijne aan.

Hier treft men behalve de beveiligingsloge ook de verblijfs- en kleedruimten aan van alle ondersteunende diensten zoals schoonmaak en onderhoud. Door het op deze locatie plaatsen van deze functies is er 24 uur per dag controle op deze zone gegarandeerd. De beveiligingsloge is zeven dagen per week bemand. Door de ingang van de Radboudveste te verplaatsen naar deze straat, wordt de levendigheid en daarmee de sociale controle verder vergroot<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Atelier Stedenbouw is een adviesorgaan op gebied van stedenbouw en openbare ruimte in het Stationsgebied

<sup>4</sup> de bewoners van de Radboudveste hebben bij verleende bouw- en sloopvergunning voor de Stationsstraat/ Singelborch, bezwaar aangetekend tegen het dichtleggen van de huidige entree voor de woningen aan de Stationsstraat. Inmiddels is er

Het totaal van heldere strakke architectuur, een goede heldere verlichting en de verschillende functies zorgen voor verlevendiging en sociale controle en maken deze ruimte tot een aangenaam gebied.

### *Sociale veiligheid*

In de contracten met de diverse ontwikkelaars, zo ook Corio, zijn de randvoorwaarden voor een schoon, heel en veilig Stationsgebied vastgelegd. Dit betreft inhoudelijke eisen aan de herontwikkelingsplannen, procesmatige afspraken over de kwaliteitsborging en uitgangspunten voor het beheer en onderhoud tijdens de bouw en na de herontwikkeling. De randvoorwaarden hebben betrekking op de sociale-, fysieke veiligheid en de beheersituatie. Door de betrokken partijen is tijdens het ontwerpproces in nauw overleg invulling gegeven aan de randvoorwaarden. Door een vastgesteld proces t.a.v. van advisering en toetsing is de kwaliteit geborgd.

## **6. Conclusie/besluit**

In het begin van deze brief stelden wij de vraag of dit definitief ontwerp voldoende tegemoet komt aan het deel van de motie dat gaat over de Catharijneknoop en of dit ontwerp past in de stedenbouwkundige visie van het Stationsgebied.

Naar ons oordeel, voldoet het definitief ontwerp aan de motie Catharijneknoop. De stadskamer is een zeer lichte en transparante overbouwing geworden van de Catharijnesingel. Het middengebouw is door zijn vorm en materiaalgebruik een rank en slank gebouw. Wij hebben er vertrouwen in dat de iconwerking een positieve werking zal hebben op hoogwaardige culturele en commerciële functies. Ook de openbare ruimte onder het bruggebouw heeft vanwege zijn strakke architectuur en diverse functies, een kwalitatieve uitstraling.

In de stedenbouwkundige analyse is aangegeven dat het vertrekpunt van de herontwikkeling de huidige situatie is:

- een gedempte singel annex verkeersbaan (barrière) tussen de oude stad en het Stationsgebied;
- een naar binnen gekeerd winkelcentrum op +1 niveau (zonder functies in de plint)
- een qua leefbaarheid en veiligheid unheimisch gebied.

Daarbij komt dat er sprake was van bestaande eigendomsituaties en bestaande belangen. Kort gezegd: als wij Corio willen bewegen 40% van het winkelcentrum te slopen, de shopping mall ingrijpend te veranderen en de hierboven aangegeven huidige situatie te veranderen, betekent dat wij ook mee moeten denken in een nieuw concept.

Wij concluderen daarin te zijn geslaagd en bovendien ook nog in voldoende mate te hebben voldaan aan uw motie over de Catharijneknoop.

## **7. Verder proces**

Zoals eerder gesteld, leggen wij het definitief ontwerp van de Catharijneknoop thans voor een oordeel aan u voor. Op basis van uw oordeel, nemen wij een definitief besluit.

Het plan wordt programmatisch "vertaald" in het bestemmingsplan Catharijnesingel e.o. Dit deelbestemmingsplan wordt in januari 2010 voor vooroverleg aan diverse instanties aangeboden. In het voorjaar 2010 wordt het plan ter visie gelegd en kan een ieder een zienswijze indienen. Wij leggen het al dan niet aangepaste bestemmingsplan vervolgens met de zienswijzen met onze reactie daarop, aan u ter besluitvorming voor (september 2010).

Het definitief ontwerp in het kader van de bouwvergunning wordt naar verwachting in 2015 vorgelegd. In dit ontwerp staan ook de detailleringen op het gebied van materiaalgebruik, verlichting en kleur.

Wij beschouwen met het definitief besluit over de Catharijneknoop, ook het definitief ruimtelijk ontwerp van de Catharijnesingel als bestuurlijk afgerond.

Tenslotte wijzen wij op de raadsinformatieavond op 3 december a.s. De 3 D film over de Catharijneknoop die thans in productie is, zal daar worden getoond.

Hoogachtend,

---

constructief overleg tussen Corio en de vereniging van eigenaren van de Radboudveste over de verplaatsing van de entree van de woningen naar de Catharijnesingel. De verwachting is dat partijen tot een oplossing komen.

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

de secretaris

de burgemeester

Bijlagen (digitaal en in de leeskamer ter inzage)

1. Catharijneknoop (voorlopig ontwerp en definitief ontwerp)
2. ontwerptekeningen Altoon&partners
3. toelichting op het ontwerp
4. besluitenhistorie
5. stedenbouwkundige analyse met referentiebeelden
6. verslagen overleggen
7. 3D film (wordt tijdens raadsinformatie-avond getoond)