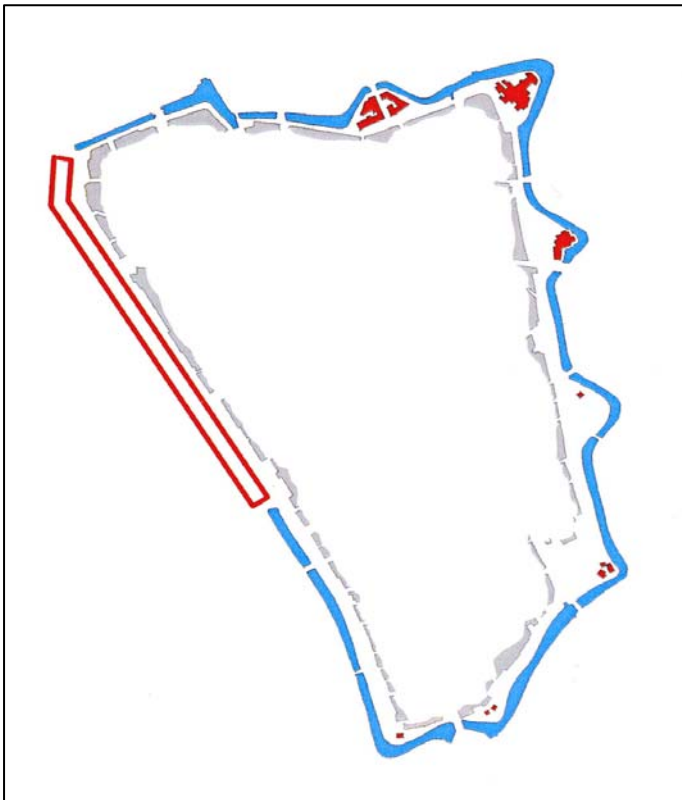


## Stedenbouwkundige analyse

### Inleiding

Om het huidige centrumgebied (oude stad en het Stationsgebied, inclusief Hoog Catharijne) te kunnen begrijpen, is een korte historische terugblik nodig.

Vanaf 1122 toen Utrecht stadsrechten kreeg tot in de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw, was het gebied tussen de singels (de oude stad), het voornaamste woon- en werkgebied van Utrecht. De singels vormden een gesloten verdedigingsgordel rond de toenmalige stad. De Catharijnesingel onderscheidde zich in het gebruik en uiterlijke verschijningsvorm



Met de industrialisatie en de komst van de spoor-, water- en verkeerswegen, ontstonden andere ruimtelijke en stedenbouwkundige patronen. De stad groeide vanaf eind 19<sup>de</sup> eeuw explosief.

De oude middeleeuwse stadsmuren knelden en werden gesloopt; daarvoor kwam de groene singelstructuur in de plaats. Met de komst van het centraal station in 1843, werd het centrum in westelijke richting uitgebreid. De Stationswijk verscheen. Ook de singelstructuur veranderde. Op de voormalige bolwerken verschenen gebouwen (bijvoorbeeld de

gevangenis en de Sterrenwacht).

Ten opzichte van de andere delen (lommerrijke plantsoenen) kreeg de Stadsbuitengracht tussen Vredenburgknoop/Smakkelaarsveld en Mariabrug een meer utilitaire functie als belangrijke landingsplaats voor handel en vermaak.

Voorals gevolg van uit Amerika overgewaaiden stedenbouwkundige inzichten<sup>1</sup>, ontstond eind jaren 1950 een drang naar vernieuwing van het oude centrum. De ontluikende welvaart na een lange periode van recessie en onderdrukking, kreeg zijn vertaling in een optimistische stedenbouw: city-vorming met hoogbouw in moderne materialen (glas en beton), ruime wegen voor auto's met maximale bereikbaarheid tot in het hartje van de stad, nieuwe winkelcentra.

De "modernistische" stedenbouwkundigen kregen ook in Utrecht ruim baan om deze vernieuwingen in te voeren. Het leidde tot het verkeersplan Feuchtinger (1957) waarin werd voorgesteld de singels te dempen en in te zetten als verkeersgordel om de oude stad. Later werd dit plan bijgesteld door M.E. Kuiper, waarbij de singeldemping werd gereduceerd tot een deel van de Catharijnesingel en de Weerdsingel. In de jaren '60 kreeg bouwbedrijf Bredero van het gemeentebestuur ruim baan zijn ideeën over vernieuwende stedenbouw om te zetten in een revolutionair en op dat moment uniek plan: de bouw van Hoog Catharijne op het station. Een voor West-Europa uniek concept van een shopping-mall met grootschalige kantoorontwikkeling tot aan de Daalsetunnel. Hoewel het concept vanaf het eerste begin weerstand opriep, was het in zijn tijd ongekend futuristisch en gedurfd. Op basis van verwachte trends (winkelen als vrije tijdsbesteding in plaats van het traditionele "boodschappen doen", open winkelstructuur zonder toonbanken, massaal eigen autobezit, werd een grootschalige ontwikkeling ingezet.<sup>2</sup>

Met de bouw van Hoog Catharijne in de jaren zeventig zijn de relaties tussen oude stad (gedeelte binnen de singels) en het stationsgebied ingrijpend veranderd<sup>3</sup>.

1. De publieke functies van dit voor die tijd ongekend grote winkelcentrum vonden op +1 niveau plaats met daaronder ruimte voor parkeren en expeditie.
2. Door de gedeeltelijke demping van de singel en de aanleg van de Catharijnebaan (acht verkeersbanen) ontstond een barrière tussen de oude stad en het vernieuwde station.
3. het winkelcentrum was naar binnen gekeerd (met veel hoekjes en bovenruimtes) en de relatie met de buitenruimte waren daarbij ondergeschikt.

---

<sup>1</sup> na de Tweede Wereldoorlog, was Nederland in de ban van Amerikaanse invloeden. O.a. in de muziek, de kunst en de stedenbouw was er grote behoefte Amerikaanse voorbeelden als uitgangspunt te stellen. De eerste "wolkenkrabber" van Utrecht, de Neudeflat is te beschouwen als een hommage aan Amerikaanse stedenbouw. De behoefte aan Amerikaans modernisme in de stedenbouw (cityvorming, wegenstructuur, shopping malls) heeft de Nederlandse stedenbouw lange tijd beïnvloed.

<sup>2</sup> literatuur: o.a. Rein Blijstra, 2000 jaar utrechtse geschiedenis, Kees Visser:Dertig jaar stadsontwikkeling in Utrecht, 1970-2000 en Max Dendermode: bezeten van ruimte en macht"

<sup>3</sup> De verbindingen tussen het oude centrum van Utrecht (globaal het gebied binnen de singels) en het Stationsgebied lagen tot aan de bouw van Hoog Catharijne op maaiveldniveau.

Daarbij kwam dat als gevolg van totaal onvoorziene omstandigheden<sup>4</sup>, het concept qua veiligheid al direct na opening in 1973 grote nadelen bleek te hebben. De gevolgen daarvan werden dan ook snel duidelijk: in Hoog Catharijne zelf maar ook op straat: geen verblijfskwaliteit en in toenemende mate onveiligheid.

### **Knelpunten**

Met Hoog Catharijne aan weerszijden van de Catharijnebaan en het omhoog brengen van de stationstraverse werd een boven- en een benedenwereld gecreëerd.

Door de dominantie van het gemotoriseerde verkeer op de Catharijnebaan is er tot op de dag van vandaag nauwelijks sprake van enige verblijfskwaliteit. Van gevel tot gevel is het een verkeersgebied met daaromheen bebouwing zonder publieke functies op de begane grond.

In de eindrapportage Stationsgebied<sup>5</sup> werden de stedenbouwkundige knelpunten in het gebied als volgt aangeduid:

- eiland in de stad
- onvoldoende omgevingskwaliteit
- gebrek aan structuur en slechte bereikbaarheid
- gebrek aan bebouwingsmogelijkheden.

### **Stedenbouwkundige ambitie**

In het Masterplan Stationsgebied<sup>6</sup> staat de stedenbouwkundige ambitie als volgt beschreven:

*De hoofddoelstelling is een nieuw centrum van Utrecht te realiseren door het nieuwe Stationsgebied en de oude stad te integreren en synergie tussen beide te realiseren. Ook tussen delen van Utrecht die tot nu toe als losstaand worden ervaren, ontstaat samenhang en verbinding.*

*Op basis van drie leidende principes uit het masterplan: herstellen, verbinden en betekenis geven, wordt het stratenpatroon van de binnenstad op een vanzelfsprekende manier aan die van het stationsgebied gekoppeld.*

*• In oost-westrichting is het de ambitie om middels twee hoofdassen, de centruboulevard en de stadscorridor, stadsgebieden aan elkaar te hechten en zodoende barrières te slechten. De kruising van deze assen met de Catharijnesingel levert twee knopen op waar verschillende ambities met elkaar geconfronteerd worden.*

*De Stadscorridor (rode lijn) laat zich, anders dan de Centruboulevard, typeren als een aaneenrijging van (publieke) gebouwen, zoals de Rijksmunt, de beoogde bibliotheek op het Smakkelaarsveld, het Muziekpaleis, het postkantoor, Janskerk en de Stadsschouwburg.*

*De Centruboulevard (groene lijn) verbindt vooral de drie grote programma's in het stationsgebied. Deze lijn vanaf het Merwedekanaal tot het Vredenburg verbindt de grote stedelijke bestemmingen als Jaarbeurs, station, Hoog Catharijne en de binnenstad.*

---

<sup>4</sup> als gevolg van de wijziging van de wet op de psychiatrie en de invoering van de Mammoetwet, kreeg HC te maken met ex psychiatrische patiënten en hangjongeren die massaal bezit namen van HC.

<sup>5</sup> Raadsvoorstel 2002, nr 28 blz. 11,12 en 13

<sup>6</sup> Masterplan Stationsgebied augustus 2003, bijlage bij raadsvoorstel 2003, nr. 277

• In noord-zuidrichting is de ambitie om van de Catharijnesingel weer een plek van betekenis te maken, door het water terug te brengen en de groenstructuur te herstellen. Het weer sluiten van de singel als ring rond de binnenstad is van groot belang voor het versterken van de stedelijke hoofdstructuur.

• Het nieuwe Vredenburgplein en de Catharijneknoop zijn bij uitstek plaatsen van samenkomst en verbinding, geklemd tussen centrumboulevard en stadscorridor.

Het verbeteren van de verbindingen, het herstellen van de stedelijke structuur en het (opnieuw) betekenis geven aan stedelijke ruimten door het toevoegen van programma levert een gebied op dat weer onderdeel wordt van de stad.



In het raadsvoorstel<sup>7</sup> is de ambitie als volgt verwoord:

*De ambitie op lange termijn is een nieuw Stationsgebied, dat tezamen met de oude stad het nieuwe centrum van Utrecht vormt.*

Daar waar de herstellde Catharijnesingel en de centrumboulevard elkaar kruisen (de Catharijneknoop) ligt de uitdaging om van beide werelden het beste met elkaar te verenigen. Het nieuwe programma van Hoog Catharijne moet het leven op de Catharijnesingel voeden, zoals diezelfde singel er voor moet zorgen dat de Catharijneknoop optimaal tot zijn recht kan komen.

Om dit doel te bereiken is er volume/programma nodig. Uitgangspunt daarbij is dat dit volume het perspectief van de singel zo veel mogelijk in tact laat.

Dat vraagt om eenheid en samenhang, continuïteit in vorm, beeld en uitstraling.

Belangrijkste ingreep is het ongedaan maken van de Catharijnebaan en het terugbrengen van het historische profiel (water, oever en weg). Door de verkeersbaan te reduceren, ontstaan er

---

<sup>7</sup> raadsvoorstel 2003, nr 277 (blz.16)

kansen voor een beter verblijfsklimaat. Om dit te bereiken is het nodig aan beide zijden van de singel voldoende functies (adressen) te realiseren.

Daarbij is er van oudsher een verschil geweest tussen dit deel en de overige gedeelten van de singel. Omdat het gebied tussen Vredenburgknoop en Mariaplaats van oudsher een belangrijke landingsplaats voor handel en vermaak was, is dit gebied qua gebouwen, inrichting en gebruik afwijkend.

De Catharijneknoop zal ervoor moeten zorgen dat er een hoogwaardig verblijfsgebied ontstaat; een plek waar mensen graag willen verblijven.

## Opgave

Uitgaande van een overeengekomen oppervlaktemaat, aangeduid op de rasterkaart van het masterplan, moet dit leiden tot een oplossing die:

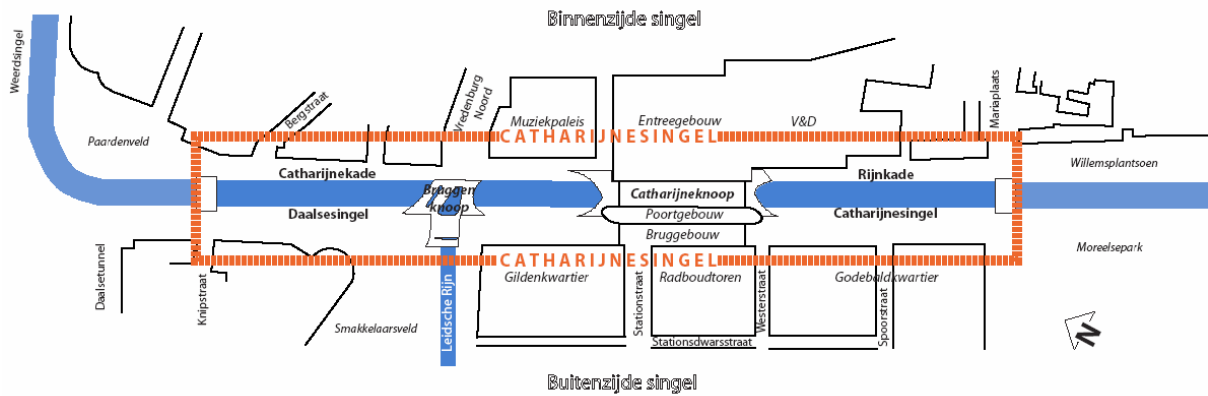
- De bijzondere betekenis van de plek duidt.
- De beoogde kwaliteit op maaiveldniveau geen geweld aandoet.
- De continuïteit van de singel respecteert.
- Het wonen in de nieuwe oostelijke wand niet in de weg staat.
- De verbindende schakel is tussen alle niveaus (-1, maaiveld en +1).

De wijze waarop dit tot een succesvolle oplossing gebracht kan worden, is vooral afhankelijk van de bijdrage van de betrokken partijen.

De gemeente Utrecht zal bij de inrichting van de singel letterlijk ruimte moeten bieden om de nieuwe centrumboulevard hier optimaal tot zijn recht te laten komen. De eigenaar van het winkelcentrum Hoog Catharijne (Corio) zal hier op bijzondere wijze het programma en de vorm van de bebouwing moeten laten spreken om tot een optimale uitwisseling tussen beide werelden te komen. Zowel het (geactualiseerde) masterplan als het structuurplan maken het fysiek mogelijk om binnen het bestaande profiel van ca. 60 meter substantieel volume en daarmee ook programma toe te voegen.

De discussie die daarover is gevoerd heeft bij de raadsbehandeling in december 2004 zijn beslag gekregen. Hierbij is duidelijk geworden dat versmalling van het profiel tot 45 meter mogelijk is (aan de binnenstadszijde) en dat de oversteek het perspectief van de singel niet mag verstoren. *Dat betekent dat toevoeging van programma in het (nieuwe) hoofdprofiel het gebruik en het ervaren van het nieuwe singeltracé niet in de weg mag staan.*

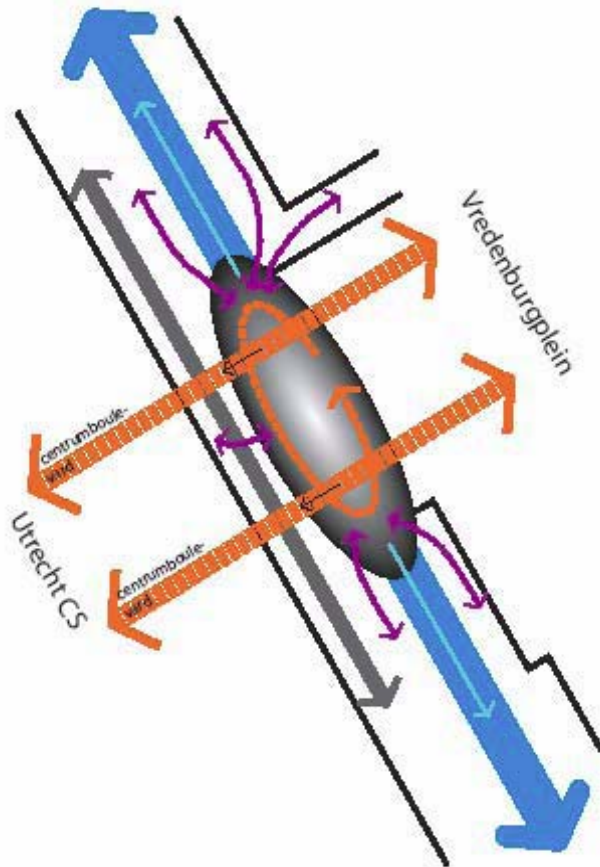
Met het herstel van de Catharijnesingel wordt een belangrijke bijdrage geleverd om de leefbaarheid van het stationsgebied te vergroten. Maar met het terugbrengen van het water en een goede, groene invulling alleen zijn we er echter niet. De kracht van een centrumgebied zit vooral in het feit dat de juiste functie zich op de juiste plaats bevindt.



De Catharijneknoop zou hierin een nieuwe functie toevoegen als winkelcentrum dat zich op die plek manifesteert als bijzondere stedelijke ruimte. Maar zoals bij de genoemde voorbeelden als schouwburg etc. moet ook hier te allentijden de singel een leidende rol spelen als kwaliteitsdrager. Dit niet zozeer in de meest letterlijke zin van bruggen, maar meer nog door ruimte voor verblijf te creëren van waaruit het zicht op het water prachtige panorama's opleveren. Deels door een excellente inrichting, maar ook door betekenisvolle bebouwing, zoals het Muziekpaleis en de nieuwe bebouwing van Hoog Catharijne.

Daarnaast moet op deze plaats alle verbindingen die hier samenkomen op voorbeeldige wijze worden vormgegeven. De verbinding tussen de boven-, beneden- en onderwereld vindt hier plaats in een royale stadskamer boven het water van de singel, waarbij het maaiveld van de binnenstad doorloopt tot over singel. In noord-zuidrichting kunnen voetgangers 24 uur per dag hun weg vervolgen langs de singel via diezelfde stadskamer, of hier afslaan richting binnenstad danwel station. Dit laatste kan ook 'buitenom' middels de straat tussen Muziekpaleis en Entreegebouw van Hoog Catharijne. Samen met het voorplein van het Muziekpaleis ontstaat hier een interessant gebied waar manifestaties zowel binnen als buiten, maar toch openbaar, georganiseerd kunnen worden.

Het overige verkeer in noord-zuidrichting gaat over de weg aan de westzijde van de singel, waarboven de centrumboulevard en Hoog Catharijne, middels twee routes met aan weerszijden programma.



Catharijneknoop

Om te voorkomen dat op maaiveld een tunnel ontstaat wordt er zoveel mogelijk daglicht naar binnen gehaald, zowel verticaal als zijdelings. Dit laatste gebeurt door een brede doorgang over 3 lagen, als verbinding tussen de weg en de stadskamer en tussen de weg en het water van de singel. Bovendien worden aan de zijde van het Radboudkwartier nieuwe functies en ontsluitingen gemaakt; aan de zijde van het Poortgebouw zijn ook adressen voor de bovengelegen functies.