

**Burgemeester en Wethouders**  
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht  
**Telefoon** 030 - 286 10 00 **Fax** 030 - 286 12 24  
**www.utrecht.nl**

Commissie Stad en Ruimte

<b>Behandeld door</b>	Siert de Vos	<b>Datum</b>	19 juni 2012
<b>Doorkiesnumme</b>	030-2869603	<b>Ons kenmerk</b>	11.102764
<b>E-mail</b>		<b>Onderwerp</b>	Van Sijpesteijnkade
<b>Bijlage(n)</b>	Zie onderaan		
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Verzonden</b>	19 juni 2012
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp

Geachte dames en heren,

Hierbij informeren wij u over de laatste ontwikkelingen rond de panden aan de Van Sijpesteijnkade.

Op 11 december 2009 heeft de gemeente vergunning verleend aan NS Poort (thans NS Stations) voor de sloop van alle panden (uitgezonderd het rijksmonument op nummer 25) aan de Van Sijpesteijnkade die eigendom zijn van NS. De sloop is nodig om de in het Masterplan opgenomen ruimtelijke en programmatische ingrepen te kunnen realiseren zoals de aanleg van de HOV-baan, toegang tot de VL-post en spoor, toegang tot de te bouwen parkeergarage van het Stads kantoor Utrecht en de ontwikkeling van een omvangrijk woningbouw- en kantoorprogramma. Behalve in de publiekrechtelijke kaders (Masterplan, Structuurplan) zijn hierover in 2006 in de bilaterale ontwikkelovereenkomst met NS afspraken gemaakt. Voor het overzicht van de div. bestuurlijke besluiten, zie de besluitenhistorie (bijlage 1).

De vergunning tot sloop van de NS panden is – na een bezwaarprocedure – in 2010 onherroepelijk geworden. Tegen de voorgenomen sloop hebben enkele organisaties op verschillende momenten geageerd / bezwaar gemaakt, te weten Ontwikkelgroep Lombok Centraal, de wijkraden Binnenstad en West (bijlage 4). Ook de raad heeft zich middels twee moties (*houdt verlenen van de sloopvergunning Van Sijpesteijnkade aan (april 2009)* en *Viva Van Sijpesteijnkade (september 2009)*) uitgesproken voor behoud van de niet beschermde panden.

Hoewel de sloopvergunning onherroepelijk is, is er – gelet op de maatschappelijke en politieke standpunten – in 2009 de bestuurlijke afspraak gemaakt tussen NS Stations en de gemeente om in het kader van een op te stellen stedenbouwkundige plan te onderzoeken of op de een of ander manier de niet-beschermde panden aan de Van Sijpesteijnkade in de nieuwbouw te betrekken zijn.

In het collegeprogramma 2010 – 2014 staat dat het college zich actief inzet voor behoud van de Van Sijpesteijnkade.

NS Stations heeft bij brief van 17 november 2011 (bijlage 3) het voorlopig stedenbouwkundig plan (VSP) ingediend. Daarbij is een aantal malen het Stedenbouwkundig Atelier geconsulteerd. NS concludeert in het voorlopige stedenbouwkundige plan dat sloop van vrijwel alle panden noodzakelijk is vanwege geplande infrastructurele werkzaamheden en om plaats te maken voor de nieuwbouw van woningen en parkeren. Het monument krijgt een bijzondere positie binnen het nieuwe plan. Het handhaven van meer panden wordt echter door NS Stations als zeer kostbaar en complex gezien, en met verminderde stedenbouwkundige kwaliteit. NS schrijft in de brief van 17 november 2011 dan ook onverkort te willen vasthouden aan hetgeen is vastgelegd in de bilaterale ontwikkelovereenkomst tussen gemeente en NS (sloop van alle panden met uitzondering van het beschermde rijksmonument nr. 25).



*Huidige situatie Van Sijpesteijnkade*



*Noodzakelijke ingrepen Van Sijpesteijnkade*

Gelet op de divergerende standpunten is op verzoek van wethouder Stationsgebied vervolgens de Rijksbouwmeester (Frits van Dongen) gevraagd advies uit te brengen over de vraag of de huidige panden in het stedenbouwkundig plan zijn in te passen.

De rijksbouwmeester heeft aangegeven dat naar zijn mening op het vlak van historische continuïteit meer mogelijk lijkt door het bewaren van delen van panden. De rijksbouwmeester heeft daarbij een aantal voorbeelden genoemd.

Dit advies is besproken in het Kwaliteitsoverleg waarbij naast de rijks- en spoorbouwmeester, ook de twee supervisors van het Stationsgebied zitting hebben.

In dat overleg is afgesproken dat ook de spoorbouwmeester (Koen van Velsen) zich een oordeel zou vormen over de vraagstelling. De spoorbouwmeester is onafhankelijk adviseur van NS.

Deze heeft een advies uitgebracht aan NS. De spoorbouwmeester heeft de suggestie van de Rijksbouwmeester verfijnd en een aantal aanvullende referenties toegevoegd.

Op basis van dit laatste advies, heeft NS Stations bij brief van 25 mei 2012 (bijlage 4) een aanscherping gegeven op hetgeen zij ziet als toekomstbeeld voor de ontwikkeling aan de Van Sijpesteijnkade. NS Stations gaat nog steeds uit van sloop van alle panden aan de Van Sijpesteijnkade (met uitzondering van het monument) maar zal aan architecten bij de opzet van nieuwbouwplannen de opdracht mee geven om de geschiedenis van deze locatie zichtbaar te maken. Deze creatieve benadering – waarbij op een eigentijdse wijze wordt gerefereerd aan de historie van de plek zoals door het opnemen van delen van de oude bebouwing en/of door verwijzingen – wordt door NS Stations als een waardevolle verrijking van het plan gezien.

Het zichtbaar maken van de geschiedenis van deze locatie zal door NS Stations als leidend principe in het definitieve stedenbouwkundige plan worden meegenomen.

Hoe die uitwerking er precies uit komt te zien, is een architectonische opdracht. Het gaat erom de historische maat en schaal van de Van Sijpesteijnkade en de onderscheidende panden in het ontwerp van de nieuwbouw te integreren.

Het gewijzigde standpunt van NS Stations komt ons inziens tegemoet aan de wens van o.a. de ontwikkelgroep om de historische continuïteit van de Van Sijpesteijnkade zo veel mogelijk als uitgangspunt te nemen. Weliswaar blijft sprake van sloop (met uitzondering van het beschermde monument), maar de maat, individualiteit en materialisering komen op nog uit te werken wijze terug in de nieuwbouwplannen.

Delen en/of kenmerken van panden zullen in de toekomstige nieuwbouw worden verwerkt. O.a. geldt dat voor de dichtregel van C.C.S. Crone (*en hoe verder hij ging, des te langer was zijn terugweg*)

Aangezien de sloopvergunning onherroepelijk is, kan NS Stations daar rechtsgeldig gebruik van maken. Gelet op de voorgeschiedenis en de ingenomen standpunten, laten we de beoordeling van de individuele kwaliteit en monumentaliteit van de niet beschermde panden buiten beschouwing. Het behoud of beter gesteld het terugbrengen van de historische continuïteit na sloop, is echter een spannende opgave. Door middel van maatvoering, parcellering en materialisering zijn hier interessante en toekomstbestendige resultaten in te bereiken. (Zie hiervoor ook bijlage 3).

Over het tijdstip waarop tot sloop wordt overgegaan, geeft NS Stations aan dat in overleg met de gemeente te willen bepalen. Dat tijdstip hangt samen met de aanleg van de HOV-baan over Mineurslaan met een nieuwe toegang voor nood- en hulpdiensten naar het spoor, de ontwikkeling van het tweede kantoorvolume met parkeergarage, en vervolgens de realisatie van de woningbouw aan de Sijpesteijnkade. Volgens planning, zal de sloop uiterlijk in 2014 plaatsvinden.

Belangrijk aandachtspunt is de uitstraling en leefbaarheid van het gebied, nu, tijdens de sloop en tijdens de bouw. NS Stations heeft toegezegd belanghebbenden van dit gebied, samen met de gemeente, te betrekken bij de tijdelijke invulling van het plangebied tussen het eerste moment van sloop en het moment van de laatste oplevering van de bebouwing.

Wij hopen u met deze brief een beeld te hebben gegeven van de overwegingen bij de mogelijkheden van al dan niet slopen van de panden aan de Van Sijpesteijnkade. Indien u dit onderwerp wenst te agenderen in uw raadscommissie, zijn wij graag bereid tot het geven van een nadere toelichting.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders

Secretaris                      burgemeester

Bijlagen:

Digitaal bijgevoegd en in de leeskamer ter inzage:

1. besluitenhistorie
2. brief NS 17 november 2011 met voorlopig stedenbouwkundig plan, alleen leeskamer
3. brief NS 25 mei 2012
4. reactie ontwikkelgroep Lombok Centraal, wijkraden West en Binnenstad (incl. twee kolommenstuk);