

Burgemeester en Wethouders

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

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

www.utrecht.nl

Aan de raadscommissie Stad en Ruimte

Behandeld door	A.Hutschemaekers	Datum	25 januari 2013
Doorkiesnummer	030 – 286 9600	Ons kenmerk	13.003033
E-mail	a.hutschemaekers@utrecht.nl	Onderwerp	Rapport Posad Van Sijpesteijnkade
Bijlage(n)	rapport		
Uw kenmerk		Verzonden	25 januari 2013
Uw brief van			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

Zoals gevraagd tijdens de raadsinfo avond van 22 januari jl., geven wij hierbij nadere informatie voor uw standpuntbepaling over het rapport van Posad over de (on) mogelijkheden tot behoud van de panden aan de Van Sijpesteijnkade.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor het in uw opdracht opgestelde rapport. In de beperkte tijd die daarvoor stond, heeft Posad een grote prestatie geleverd. Een aantal van de voorstellen is zonder meer creatief te noemen. Wij realiseren ons dat dit onderzoek voor uw raad nodig was ter verdieping en als second opinion in een zeer ingewikkeld en ingrijpend proces.

De NS heeft zijn reactie kenbaar gemaakt tijdens de raadsinfo-avond op 22 januari. Omdat de meeste varianten ook (grond)posities van andere partijen raken, hebben wij het rapport voor een quick-scan aan de andere betrokken partijen voorgelegd met het verzoek om daarop te reageren. Het rapport is derhalve voor een reactie voorgelegd aan ProRail, Politie, Veiligheid Regio Utrecht, de Regionale Ambulance en Vervoerdienst Utrecht, projectbureau Uithoflijn en de Gemeenschappelijke Uitvoerings Organisatie van de OV-Terminal. Behalve ProRail – die meer tijd nodig heeft, – hebben alle partijen kans gezien de verschillende voorstellen van een (voorlopig) oordeel te voorzien. De diverse reacties hebben geleid tot een ambtelijke beoordeling op alle vijf criteria. Hoewel de diverse commentaren voorlopig zijn, zijn hier wel eerste conclusies uit te trekken.

Wij vragen op de eerste plaats uw aandacht voor de in het rapport voorgestelde infrastructurele ingrepen met betrekking tot (a) de HOV-baan voor bus en tram zoals gepland op de Mineurslaan en over de Leidsche Rijn, en (b) de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

De HOV-baan maakt onderdeel uit van een zeer ingewikkelde engineering van de totale infrastructuur voor de OV-Terminal. Met het oog op de ingebruikname van busstation west in 2015, is er sprake van een uiterst kritisch pad: elke vertraging in engineering en procedures, leidt tot het later in gebruik nemen van het busstation met efficiënt OV-systeem.

De oplossing voor de nood- en hulpdiensten zoals benoemd in het integraal programma van eisen West (december 2009) is het resultaat van een uitvoerige en samenhangende afweging, mede in relatie tot ook de oostzijde van het station. Daarbij zijn ook de varianten zoals die door Posad zijn benoemd, in een eerder stadium op hun haalbaarheid getoetst. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de huidige randvoorwaarden die zijn vertaald in het definitief stedenbouwkundig plan van de NS. Onderdelen van deze randvoorwaarden zijn ook vastgelegd in de diverse bouwvergunningen en juridisch uitgewerkt in diverse voorschriften zoals:

– Handreiking bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid stationsgebied bij Masterplan Stationsgebied. Hierin

- staan draaicirkels, breedtes van vervoermiddelen e.d.
- Beheer- en Veiligheidsparagraaf bij DO OV-Terminal;
- Verantwoording externe veiligheid bij bestemmingsplan OV-terminal en Stads kantoor.

Een tweede punt wat wij onder uw aandacht willen brengen, zijn de voorgestelde varianten met betrekking tot de ontsluiting van het Stads kantoor door middel van (c) aanpassing van het zogenaamde Passtuk en (d) wijziging van het gebruik terreinen zoals in eigendom van ProRail en langs de VL-Post als fietsverbinding. Voor het Passtuk is bouwvergunning verleend waarbij medio 2013 gestart zal worden met de bouw. De oplevering van het Passtuk is gelijktijdig met de oplevering van het Stads kantoor. ProRail heeft na zeer moeizame onderhandeling ingestemd met de ontsluiting voor fietsers naar het Stads kantoor over hun terrein zoals nu benoemd in het definitief stedenbouwkundige plan van NS.

Posad wijst verder op de mogelijkheid van een korte variant van de ingang van de parkeergarage (C1). Deze variant kent het nadeel dat deze route weinig capaciteit biedt voor aan- en afvoer van parkerende voertuigen. Dit zal dan leiden tot files.

Het opnieuw onderhandelen met NS en ProRail over de principes van ontsluiting van het Stads kantoor zal er toe leiden dat de ingebruikname van het Stads kantoor onherroepelijk met een aantal maanden vertraagt. Dat betekent verlenging van de huurcontracten van de huidige panden.

Een derde punt van zorg is de haalbaarheid van het woningbouwprogramma aan de Van Sijpesteijnkade. Met NS is contractueel overeengekomen dat zij hier 35.000 m² woningbouw mag realiseren. Op basis van deze afspraak is zij ook tot verwerving van de panden aan de Van Sijpesteijnkade overgegaan. Vanuit stedenbouwkundige / kwalitatieve overwegingen is dit volume ook op verzoek van de gemeente in het DSP teruggebracht tot 25.000 m². Verdere vermindering van dit programma, dan wel het "opleggen" van architectonisch uitdagende maar constructief zeer kostbare oplossingen, maakt een commercieel verantwoorde woningbouwontwikkeling onrealistisch. Zeker omdat er al sprake is van kostenverhogende elementen zoals de inpassing van het monument, geluidswerende voorzieningen en een complexe bouwplaats. Door wijziging van de kaders voor verdere planvorming komt de haalbaarheid van de woningbouwontwikkeling onder grote financiële druk te staan. Dat betekent ook dat NS daarmee is ontslagen van de verplichting om 25.000 m² woonruimte te realiseren (200 tot 250 woningen). Hiermee wordt een van de kwalitatieve dragers onder het Masterplan verlaten. En het biedt de NS de mogelijkheid om in onderhandeling te gaan met de gemeente over teruglevering van de panden tegen boekwaarde (verwervingskosten, gemaakte kosten e.d.).

Tot slot willen wij u nog enkele noties over de mogelijkheden van behoud onder uw aandacht brengen.

Posad geeft aan wat de waarde van de Van Sijpesteijnkade is. Naast de individuele waarde van het beschermde monument Van Sijpesteijnkade 25, concludeert Posad dat de waarde vooral gelegen is in het ensemble en de variatie daarin. De individuele panden zijn bouwtechnisch, volkshuisvestelijk en cultuurhistorisch niet van voldoende waarde om daarmee af te zien van sloop.

Sloop betekent evenwel niet dat er geen mogelijkheden zijn om de historische waarde van de Van Sijpesteijnkade te behouden of terug te brengen. De Rijks- en spoorbouwmeester hebben hier diverse voorstellen voor gedaan.

Het herkenbaar maken van de geschiedenis van de plek, beschouwen wij als een belangrijke ontwerp-gave. Indien daar vanuit de gemeente geld voor wordt gevonden, zou zelfs aan een vorm van reconstructie van enkele gevels kunnen worden gedacht in de nieuwe gevelstructuur. De ervaring in Utrecht (en elders) leert dat hier goede resultaten mee te bereiken zijn. Het is onze inzet en die van de grondeigenaar NS om die waarde een plaats te geven in de uitwerking van de plannen.

Ook is te denken aan een passage naar het Forum met een vorm van terugbrenging (vergelijkbaar met Royestein bij de Stroseeg garage). Een dergelijke oplossing kan wel op gespannen voet staan met de kwaliteit en de sociale veiligheid

Afsluitend:

Wij hechten veel belang en waarde om de opvattingen van de gemeenteraad zo goed mogelijk in het ontwerpproces mee te nemen. Wij beseffen ons daarbij dat de koers zoals die in 2003 met de Van Sijpesteijnkade

door de gemeenteraad is uitgezet, ook aan tijdserosie en andere inzichten onderhevig is. Met een plan dat zo omvangrijk is en waarmee 10 tot 15 jaar bouwtijd is gemoeid, kan het bijna ook niet anders dat er andere (politieke) inzichten ontstaan. De in de loop van de tijd vastgelegde kaders en de contracten, geven ons evenwel weinig speelruimte om budgetneutraal, planning- en ontwerptechnisch op eerdere inzichten, terug te komen. Het wijzigen van de in de loop van de tijd uitgezette koers (vastlegging dwangpunten, sloop van de panden m.u.v. het monument) leidt tot grote onzekerheden en risico's zoals vertraging in de ingebruikname van het Stadskantoor, uitstel van de OV-Terminal en de HOV lijnen en het in gevaar komen van subsidiegelden.

Wij zijn van mening dat we vanuit contractuele, bouwtechnische, proces- en planningsmatige en kwaliteitsoverwegingen het pad, met in achtneming van de nuancering zoals in deze brief is aangegeven, zoals geschetst in het definitief stedenbouwkundig plan moeten volgen.

Mocht uw raad terug willen komen op haar standpunt om hier grootschalige nieuwbouw te willen realiseren maar het ensemble centraal te willen stellen, kan het niet anders dan dat wij in onderhandeling moeten treden met NS Stations over de terugkoop van de panden tegen (in ieder geval) gemaakte kosten. Dit geeft u als raad dan maximale vrijheid om met nieuwe / eigen plannen te komen.

Graag vernemen wij van u welk pad wij moeten bewandelen.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders

De secretaris

De burgemeester