

**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

<b>Behandeld door</b>	Albert Hutschemaekers	<b>Datum</b>	15 februari 2013
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 286 96 05	<b>Ons kenmerk</b>	13.005040
<b>E-mail</b>	A.Hutschemaekers@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Nadere info over onderzoek POSAD Van Sijpesteijnkade
<b>Bijlage(n)</b>	Zie onderaan	<b>Verzonden</b>	15 februari 2013
<b>Uw kenmerk</b>			
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte raadsleden,

In de commissievergadering van 25 januari 2013, zegde de wethouder Stationsgebied u toe om nadere toelichting te geven op een aantal punten van de matrix en drie modellen in beeld te brengen, inclusief financiële berekeningen.

U gaf aan deze aanvullende informatie te willen bespreken in een extra commissievergadering waarna u tot bespreking en standpuntbepaling in de gemeenteraad wil komen.

Wij hebben inmiddels van het Presidium begrepen dat de extra commissievergadering 26 februari plaatsvindt van 14.00 tot 16.00 uur en dat u tot bespreking en standpuntbepaling wilt komen in de raadsvergadering van 28 februari a.s.

In vervolg op onze brief van 25 januari 2013 bieden wij u hierbij de notitie met daarin de drie modellen inclusief financiële berekeningen aan (bijlage 1). Wij hebben de modellen voor een reactie aan POSAD voorgelegd; de gemaakte opmerkingen van POSAD zijn in de tekst verwerkt.

Gezien de lange historie van het dossier en de complexiteit ervan hebben wij de algemeen directeur gevraagd het concern te laten meekijken op de juridische en financiële aspecten. De bevindingen treft u aan bij de bijlages. Conform artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet leggen wij geheimhouding op bijlage 6: Financiële Verificatie.

Tegelijkertijd willen wij proberen zo veel mogelijk tegemoet te komen aan uw wens om de ensemblewaarde van de Van Sijpesteijnkade zo lang mogelijk in tact te laten. Wij zijn derhalve bereid nadere studies te laten verrichten naar de bouwlogistiek en een gefaseerde uitvoering met als inzet zo lang mogelijk behoud van zoveel mogelijk panden.

Verdere aanvullende informatie (bijgevoegd):

– NS Stations heeft in vervolg op de mondelinge toelichting op de raadsinformatie-avond van 22 januari j.l., haar standpunt bij brief van 8 februari 2013 kenbaar gemaakt (bijlage 2).

NS constateert dat er een intensief debat met de gemeente is gevoerd over de voorziene ontwikkeling aan de Van Sijpesteijnkade. Met als gevolg dat de opgave is aangescherpt en dat het zichtbaar maken van de geschiedenis/ historie één van de leidende principes van het DSP.

NS constateert daarnaast dat de gemeente telkenmale niet in staat is om de afspraken met NS na te komen, met een vertraging effect op de afronding van het Stads kantoor, de ontwikkeling van nieuwe kantoren en woningen, de realisatie van de parkeergarage en de aanleg van de HOV baan. Met alle gevolgen van dien.

Verder is NS van mening dat door toedoen van de gemeente een marktconforme ontwikkeling en realisatie van de deelontwikkeling van de Van Sijpesteijnkade niet mogelijk is. De gemeente komt hierdoor haar contractuele afspraken met NS niet na waardoor de gemeente schadeplichtig is. Zie daarvoor bijlage 4.

NS verwacht van het college uiterlijk 1 maart een uitspraak over óf en zo ja op welke wijze het college invulling gaat geven aan de wensen vanuit de gemeenteraad. Indien deze duidelijkheid er niet is, ziet NS geen andere mogelijkheid dan dat zij afziet van de deelontwikkeling Van Sijpesteijnstrook. De gemeente kan dan zelf de ontwikkeling ter hand nemen.

NS is bereid af te zien van haar ontwikkelingsrechten voor woningbouw.

NS zal – na teruggave van de panden – voortvarend de deelontwikkeling Mineurslaan noord<sup>1</sup> / fase 2 ter hand nemen.

– Advies van de wijkraden Binnenstad en West d.d. 29 januari 2013 (bijlage 3).  
De adviesraden pleiten voor behoud van de panden aan de Van Sijpesteijnkade.

Juridische noties over:

- de mate van gebondenheid (raad/ college) in relatie tot de bilaterale ontwikkelovereenkomst
- de relatie tussen het DSP en de raadsbevoegdheid tot de vaststelling van het bestemmingsplan,
- de afdwingbare termijnen en
- over het juridisch kader van de sloopvergunning.

(bijlage 4)

– de meest recente besluitenhistorie (bijlage 5).

Tenslotte gaan wij hieronder nog in op een aantal onderwerpen die in de commissie aan de orde zijn gesteld en waar wij een nadere toelichting op willen geven.

#### *Waarom hellingbaan kade ?*

Om de nood- en hulpdiensten onder het HOV-viaduct te laten rijden, wordt de Sijpesteijnkade zoveel mogelijk verlaagd (zover als de spuikoker toestaat). Vervolgens worden de nood- en hulpdiensten weer op hoogte gebracht om bij het hoger gelegen overpad van ProRail te komen. In het definitief stedenbouwkundig plan van NS wordt dit hoogteverschil deels op de Van Sijpesteijnkade ondervangen.

In het gemeentelijk voorlopig ontwerp van het openbare gebied wordt dit opgelost door een aansluiting te maken voor de nood en hulpdiensten, haaks op de Sijpesteijnkade. Om het hoogteverschil te overbruggen wordt een stevig hellingpercentage gebruikt. Voor de goede orde: de nood- en hulpdiensten maken alleen gebruik van de hoofdfietsroute over de Sijpesteijnkade ingeval van calamiteiten op het spoor.

Behalve de hellingbaan van en naar de Noordertunnel, is er dus geen sprake meer van een hellingbaan op de Van Sijpesteijnkade.

#### *Nader onderzoek naar nut en noodzaak Forum?*

Het geplande Forum is een cruciaal onderdeel van het totale vastgoedprogramma dat in de zone langs het spoor gepland is. Het forum is nodig om dit programma te kunnen realiseren. Het forum wordt een aantrekkelijke route en verblijfsgebied dat op hetzelfde hoge niveau ligt als Stationsplein West en de OV terminal. Het verbindt de verschillende onderdelen van het nieuwe vastgoedprogramma (Westflank Noord, Westflank Zuid, Rabobank) met de

---

<sup>1</sup> Mineurslaan noord = Westflank noord. In de contracten wordt gesproken over Westflank noord. In latere jaren wordt de naam Mineurslaan noord veel gebruikt.

oostwest routes: de stadscorridor, de centrumboulevard en de Rabobrug. Onder het forum liggen niet-publiek toegankelijke programmaonderdelen: een intensief gebruikte expeditiestraat van het totale vastgoedprogramma, de zeer drukke HOVbanen en 3 laags parkeren boven maaiveld.

Het Forum is vanaf het Masterplan een stedenbouwkundig element. Met de bouw van het stadskantoor inclusief parkeergarage en Stationsplein west, is hier een start mee gemaakt.

De Mineurslaan wordt in de toekomst een straat voor bus en tram (hoge frequentie) en expeditie en niet toegankelijk voor voetgangers.

Zoals wij in onze brief van 25 januari j.l. hebben aangegeven, is te overwegen de gevels van de te slopen panden opnieuw te gebruiken door hier een passage van te maken. Dit is een architectonische opgave. Op deze manier denken wij inhoud te geven aan de stedenbouwkundige principes van het Masterplan: herstellen, verbinden en betekenis geven.

*Kunt u A 4 en C4 beter onderbouwen?*

Zie de aanvullende notitie Sijpesteijnkade (POSAD-rapport) met de drie modellen.

*Zijn er andere voorbeelden van combi nieuwbouw/oudbouw?*

Deze komt zeer frequent voor. Zie hieronder drie voorbeelden.



*Waarom kost behoud zoveel meer?*

Daar zijn drie redenen voor:

1. *bouwtechnisch/ functioneel*

Aangezien de panden in bouwtechnisch slechte staat verkeren en functioneel verre van optimaal zijn (in de plint commerciële functies, daarboven wonen) en de aansluiting op het beoogd nieuw volume aanpassingen vergt, liggen de kosten van behoud en renovatie beduidend hoger dan de kosten van sloop en nieuwbouw.

Daar is onderscheid te maken tussen het behoud van alleen de voorgevels door middel van inpakken, tijdelijk uitnemen, terugplaatsen en restaureren en behoud en herstel van de gehele panden op de plaats zelf. De laatste optie heeft grote consequenties voor de bouwlogistiek en bouwplaats van fase 2 en fase 3<sup>2</sup>. Zie verder onder 2.

---

<sup>2</sup> de ontwikkeling van Westflank noord (eigendom NS) is opgedeeld in drie fasen:

- fase 1 (bouw Stadskantoor + parkeergarage in 3 lagen en gedeelte Forum; in uitvoering),
- fase 2 (bouw Aurora + overige gedeelte parkeergarage en forum)

## 2. *bouwlogistiek/ bouwplaats*

Zoals op de meeste plaatsen in het Stationsgebied, is het creëren van een bouwplaats – terwijl het gebruik in stand moet blijven – zeer complex. Dat geldt zeker voor Westflank noord. Het gebied moet tijdens de verbouwing blijven functioneren: trein, bus, fiets en voetgangers moeten hun weg blijven vinden, de veiligheid moet worden gegarandeerd, het gebied moet bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten, de gebruikers moeten (sociaal veilig) bij hun werk kunnen komen. En dat in combinatie met bouwverkeer.

De mogelijkheden worden in dit gebiedje ook bepaald door de planning van aangrenzende projecten waaronder de realisatie van de HOV en de eigendomsverhoudingen in het gebied. Uitgangspunt van de planning is het gelijktijdig bouwen van HOV-viaduct en fase 2.

NS heeft bij de aanbidding van het definitief stedenbouwkundig plan, een studie verricht naar mogelijke bouwplaats oplossingen. De voor de NS goedkoopste oplossing is het slopen van alle panden aan de Van Sijpesteijnkade<sup>3</sup> ten behoeve van een bouwterrein voor fase 2 en 3.

Wij zijn vanzelfsprekend bereid aan NS te vragen of een kleinere en gefaseerde bouwplaats mogelijk is met als inzet zo lang mogelijk behoud van de panden.

Wij merken nu al op dat een oplossing alleen is te vinden binnen het gebied zelf.

Een andere bouwplaats, bijvoorbeeld aan de overzijde van de Van Sijpesteijnkade betekent het treffen van maatregelen zoals bouw van noodbruggen en overkluizingen van de Leidsche Rijn.

## 3. *suboptimalisatie*

Behoud leidt tot een suboptimale positionering van het forum, een suboptimale ontsluiting van de woningen en de constructieve beperkingen en complicaties doordat er aangesloten moet worden bij een bestaande gevelwand

Er is een studie gedaan naar het behoud van uitsluitend gevels in combinatie met de realisatie van het huidig DSP; dat vereist minimaal 6,1 mln. euro. Het terugbrengen van gevels is "goedkoper" omdat dan de knelpunten van de bouwplaats voor een deel kan worden ondervangen en het DSP niet structureel hoeft te worden aangepast. Naast deze directe kosten wordt ingeschat dat het opbrengend vermogen voor de ontwikkelaar aanzienlijk afneemt.

### *Waarom tijdnoed?*

NS wil fase 2 realiseren gelijktijdig met de realisatie van het HOV-viaduct, omdat na de afronding van het viaduct het gebied moeilijk bereikbaar is. De bouwkosten zullen na realisatie HOV-baan hoger zijn. NS zijn in gesprek met een eindgebruiker en willen het 2<sup>de</sup> kwartaal 2014 starten met fase 2.

### *Wat betekent het standpunt van de NS*

Zie allereerst de brief van de NS van 8 februari 2013.

Ingeval de NS de panden aan de gemeente teruglevert hebben we te maken met diverse kosten: betaling van de aankoopwaarde, index, beheerkosten en aanvullend te treffen maatregelen. In totaal gaat het om een bedrag van minimaal 16 miljoen euro.

Er zijn twee opties denkbaar.

1. de gemeente verkoopt de panden door aan een derde ontwikkelaar die voor zijn rekening en risico de panden gaat restaureren en verkoopt dan wel verhuurt (zie ook *alternatieve ontwikkelaar*). Naar gelang de onderhandelingen, moet de gemeente een verlies nemen. Dit verlies is gelet op de huidige vastgoedmarkt moeilijk in te schatten.

2. de gemeente restaureert zelf en verkoopt of verhuurt. Op dit moment is niet aan te geven hoeveel deze variant kost.

In beide opties worden de nu 240 geplande nieuwbouwwoningen van NS niet gerealiseerd.

---

– fase 3 (bouw 240 nieuwbouwwoningen).

Om fase 2 en 3 te kunnen bouwen, is uitgegaan van sloop van de panden aan de Van Sijpesteijnkade.

<sup>3</sup> (met uitzondering van het beschermde monument)

*Alternatieve ontwikkelaar*

De mogelijkheden van de inschakeling van een alternatieve ontwikkelaar zijn bepaald door de eigendomspositie van NS. De eigendomsgrens ligt pal achter de te realiseren parkeergarage.

De ontwikkelaar zal met een zes meter hoge blinde gevel aan de achterzijde (zuidzijde), de panden moeten renoveren en daarna verkopen en/ of verhuren. De mogelijkheden om boven de panden nieuwbouw te realiseren zijn uitgesloten vanwege het ontbreken van grondposities voor de noodzakelijke constructies.

Gelet op de huidige ontwikkelingen in de vastgoedmarkt, beschouwen wij dit niet als een haalbare optie.

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders

Secretaris burgemeester

bijlagen:

1. aanvullende notitie Sijpesteijnkade (POSAD-rapport) drie modellen
2. brief NS
3. brief wijkraden West en Binnenstad
4. juridische notities
5. besluitenhistorie
6. In het vak voor geheime stukken in de leeskamer: financiële verificatie
7. juridische verificatie