

Aanvullende notitie Sijpesteijkade (POSAD-rapport) drie modellen

11 februari 2013

Algemeen

In de 'Matrixbeoordeling rapportage Van Sijpesteijkade POSAD', van 24-01-13 is – na eerste consultatie van de meest betrokken partijen (excl. ProRail die niet kon reageren op deze korte termijn) –, gereageerd op elke voorgestelde variant van POSAD.

Op verzoek van de Raadscommissie worden in deze notitie drie modellen uitgewerkt waarin de varianten zijn gecombineerd. Per model is toegelicht welke varianten binnen deze modellen mogelijk zijn en wat de minimale kosten zijn per model.

Modellen

Er zijn drie modellen ontwikkeld:

1. maximaal behoud ensemblewaarde door behoud van 11 panden, waarbij uitgegaan is van een ongewijzigd HOV-traject;
2. behoud drie panden (monument nr. 25, 23 en 21/19);
3. geen woningbouw.

Aanpak

Er zijn drie stappen gezet: (a) om aanvullende informatie te verkrijgen is een overleg geweest met de nood- en hulpdiensten (voor verslag zie bijlage), is er (b) met een kostendeskundige de effecten van de drie modellen voor de bouwlogistiek en bouwkosten verder ingeschat en zover mogelijk gehard en is er (c) nogmaals met deskundigen gezocht naar verplaatsingsmogelijkheden van de spuikoker. Een toelichting over de spuikoker is als bijlage toegevoegd.

Daarnaast is ook ProRail benaderd voor een reactie mbt de mogelijke aanpassingen aan het spoor ivm bereikbaarheid nood- en hulpdiensten, maar die heeft in ieder geval tot begin maart de tijd nodig om te reageren..

Toelichting punt b over de financiële consequenties

Per model zijn de financiële consequenties inzichtelijk gemaakt. Deze financiële consequenties zijn in beeld gebracht door een kostendeskundige en zijn richtinggevend. Omdat nog niet alles bekend is, moet rekening worden gehouden met een aanzienlijke risicomarge (20-30%) op de verschillende bedragen.

Op basis van het huidige uitwerkingsniveau in combinatie met de huidige marktsituatie is het nagenoeg onmogelijk het exacte effect van maatregelen op de commerciële waarde in beeld te brengen.

De inschattingen die eerder in de matrix van 24 januari zijn opgenomen, blijven ongewijzigd. Per model worden hieronder nog expliciet de nu in beeld gebrachte kosten vermeld.

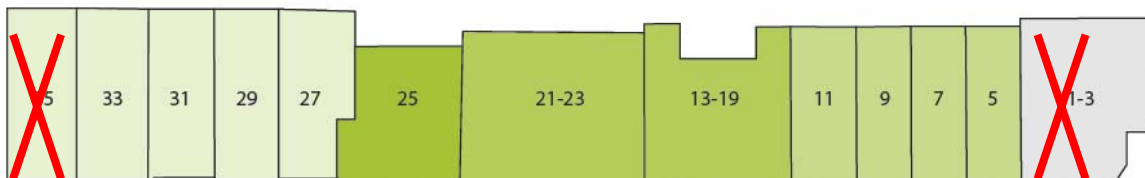
Model 1: maximaal behoud panden

Zoals POSAD ook al aangaf, zit de waarde van het behoud van deze panden in de combinatie van de panden; het ensemble. Dit model gaat uit van maximaal behoud. Uit de POSAD-studie blijkt dat technisch 11 panden behouden kunnen worden. Pand 35 wordt altijd gesloopt wegens de spoorreservering. We gaan ervan uit dat het hoekpand 1-3 (the Guardian) wordt gesloopt voor het plaats maken van de HOV.

In dit model komt er geen toegang tot het Forum (variant B5) of wordt de doorgang georganiseerd via een pand (B2).

De nood- en hulpdiensten kunnen (technisch gezien) in principe via 5 varianten het spoor bereiken. De mogelijkheden en consequenties worden hieronder alle vijf inzichtelijk gemaakt.

Bij de ontsluiting van de parkeergarage wordt gebruik gemaakt van het gegeven dat er voor de bouwlogistiek ook een aantal panden gesloopt moet worden (en daarna teruggeplaatst). Het handhaven van de 11 panden heeft consequenties voor de bouwlogistiek en realisatie van de bouwplaats in fase 2 en de realisatie van de woningen in fase 3.



Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende varianten binnen dit model.

A. Vijf varianten voor de bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

- Uitvoering van variant A1 waarbij maar één pand wordt gesloopt, kan alleen als fietsers, autoverkeer en nood- en hulpdiensten worden samengevoegd. Omdat dan het hellingspercentage voor een fietspad volgens de toegestane norm ($> 7\%$) te steil is in relatie met aansluiting op Sijpesteijnkade (je rijdt te hard een helling af naar drukke doorgaande verkeersroute) kan er geen verkeersveilige fietsontsluiting meer worden gerealiseerd. De fietsenstalling van het stadskantoor zal via een voetpad, eventueel met trappartij (fiets aan de hand) worden ontsloten.
- De bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten via een aparte opgang tot het spoor (A2) vereist zoals POSAD in haar rapport al aangeeft, een aparte brugconstructie. Deze constructie moet geschikt zijn om voertuigen van 30 ton te kunnen dragen, en voldoende ruimte bieden voor zowel op- en afrijdend verkeer. Deze variant vereist dat door ProRail de toegang tot het spoor, de overrijdbaarheid van het spoor en de toegang tot de perrons wordt aangepast. Omdat hier geen combinatie met de nood- en hulpdiensten hoeft te worden gemaakt is er wel weer een separaat fietspad mogelijk naar de stalling Stadskantoor.
- Toegang van de nood- en hulpdiensten via de parkeergarage (A3) vereist een aanpassing van de expeditiehof van het Stadskantoor en de interne circulatie van de parkeergarage. De doorgang moet geschikt zijn om voertuigen van 30 ton te kunnen dragen en voldoende ruimte om elkaar te kunnen passeren. Daarnaast zullen op een andere locatie (diepere parkeerlaag?) de verloren parkeerplaatsen ten gunste van de toegang nood- en hulpdiensten moeten worden gecompenseerd. De nood- en hulpdiensten maken ernstig bezwaar tegen deze variant: bij ontsluiting via de parkeergarage is er geen sprake meer van een ongehinderde en onafhankelijke bereikbaarheid. De noodzakelijkheid om via beheerafspraken een altijd obstakelvrije doorgang te verkrijgen, maakt een goede bereikbaarheid onacceptabel kwetsbaar.

- Toegang van de nood- en hulpdiensten via de parkeergarage achter de huidige woningen (A4) vereist een aanpassing van de parkeergarage in de tweede fase. Ook hier geldt dat de doorgang geschikt moet zijn om voertuigen van 30 ton te kunnen dragen en moet voldoende ruimte bieden om elkaar te kunnen passeren. Ter compensatie van de continue doorgang van de nood- en hulpdiensten zullen op een ander niveau (lees dieper) parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Bezwaren van de nood- en hulpdiensten zijn hier overeenkomstig A3.
- Toepassing van A5 biedt veel voordelen voor de inrichting van de kade, omdat nu bij de inrichting geen zwaar materieel meer op de Sijpesteijnkade hoeft te komen. Het vereist wel een andere aanpak/interne werkwijze van de nood- en hulpdiensten. De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven dat deze oplossing niet mogelijk is (zie verslag) en gezien de consequenties voor de hulpverlening in feite onbespreekbaar.

B. Twee varianten voor toegang forum

- Om maximaal panden aan de Sijpesteijnkade te behouden komt er geen toegang meer naar het Forum (B5). Er komt daardoor geen semi-openbare route voor het publiek over het plangebied. De beoogde inrichting achter het woningblok en het 2^{de} kantoorvolume zal daardoor een andere inrichting en functie krijgen, en uitsluitend bestemd zijn voor de bewoners en werknemers. Het voorgestelde atrium in het kantoorvolume zal alleen toegang verschaffen aan de bewoners van de woningen. Dit heeft gevolgen voor de levendigheid in deze zone van het gebied.
Het forum wordt geen doorlopende route. De voetgangersbrug over de Leidsche Rijn, die ter hoogte van de aansluiting Forum op de Sijpesteijnkade was gepland, komt dan te vervallen. De routing vanuit Lombok zal dan veranderen (via Jaarbeursplein).
- De toegang tot het Forum wordt georganiseerd door een gebouw (B2). Aandachtspunt is de goede zichtbaarheid ivm sociale veiligheid en de uitstraling van een semi-openbare route.

C. Ontsluiting parkeergarage

Bij de ontsluiting van de parkeergarage wordt gebruik gemaakt van het gegeven dat er voor de bouwplaats altijd een aantal panden moeten worden gesloopt. In dit model zullen de gevels daarna teruggeplaatst worden. De andere ontsluitingen zijn ook technisch mogelijk.

- Om de bouwplaats te kunnen bereiken moeten in alle E-varianten een aantal panden gesloopt worden om de bouwplaats bereikbaar te maken. Om voldoende (draai-)ruimte te krijgen zal sloop van 1 of 2 panden noodzakelijk zijn. Deze panden kunnen dan na realisatie weer teruggebracht worden. In principe pleit dit om de parkeergarage te ontsluiten via C0 of C1. C1 heeft echter het risico dat er te weinig afhandelingscapaciteit is.
- Ontsluiting van de parkeergarage door een ingang te realiseren onder de HOV baan (variant C2) is technisch mogelijk, maar zoals eerder aangegeven zeer kostbaar. De meerkosten voor de bouw van de constructie zijn geraamd op 2 tot 5 mln. euro. De tunnel en HOV viaduct moeten gelijktijdig worden gerealiseerd. Dit vereist een voorinvestering voor de tunnel ontsluiting parkeergarage.¹
Daarnaast zal de ontsluiting op deze locatie leiden tot een vermenging van bestemmings- verkeer garage met expeditieverkeer. Dit nadeel kan worden ondervangen door de aansluiting expeditieverkeer op het Jaarbeursplein te combineren met de inrit naar de parkeergarage, dus een combinatie van C1 en C2.
- Toegang van de parkeergarage door het huidige Sijpesteijngebouw C3 is mogelijk indien er een andere inrichting van het Jaarbeursplein tot stand komt, en medewerking van de eigenaar

¹ Vooralsnog wordt ingeschat dat dit niet mee binnen de huidige planning valt te realiseren, waardoor de HOV-baan wordt vertraagd. Dit leidt tot extra tijdelijke maatregelen en vertraging van realisatie vastgoed. De verwachte kosten door vertraging zijn geraamd op 2 tot 5 mln. euro.

van het Sijpesteijngedebou wordt verkregen. Het creëren van voldoende doorrijhoogte in een bestaand pand is kostbaar. De kruising met het in- en uitrijdend verkeer met het expeditieverkeer is verkeersveilig op te lossen (verkeerslichten). Deze ontsluiting vereist een extra aansluiting op het Jaarbeursplein. Dit is een potentieel conflictpunt, gezien de vele andere gebruikers. Maar als deze aansluiting wordt gekoppeld met de aansluiting Mineurslaan (expeditie) is dat bezwaar te ondervangen.

- De voorgestelde verdiepte ingang van de parkeergarage via de locatie van het huidige Cranenborchgebou (C4) vereist dat er op het Jaarbeursplein een extra verkeersaansluiting worden opgenomen. Gezien de locatie is dit met de andere gebruikers (fietsers, voetgangers, tram, bus en expeditie) hier niet goed in te passen en zal gaan ten koste van de verkeersveiligheid. De verdiepte toegang vereist eveneens een verlegging van de spuikoker. Zie daarvoor ook de toegevoegde bijlage over de spuikoker.
De verdiepte ingang van de parkeergarage belemmert de voorgestelde ontsluiting van het Forum. De constructie en aanlanding van het Forum op de openbare ruimte kan hier niet worden gerealiseerd. Daarvoor is ook geen alternatieve plek beschikbaar. Dat betekent dat het kantoorpand naast het Stadskantoor en de woningen uitsluitend via het Forumdeel naast het Stadskantoor bereikbaar is. Keuze voor deze variant sluit de mogelijke maaiveldvariant westpleintunnel uit, omdat op de locatie van de voorgestelde inrit de beoogde rijbanen voor de maaiveldvariant zijn gepland.
- Ontsluiting van de parkeergarage ter hoogte van de expeditiehof vereist dat er op een andere plek een expeditiehof voor het Stadskantoor wordt gerealiseerd. In de expeditiehof moeten vrachtwagens manoeuvreren (achteruitrijden) en dat kan om verkeersveilige redenen niet gecombineerd worden met een ontsluiting van de parkeergarage. Daarnaast is deze combinatie vanuit beheer niet mogelijk; omdat expeditieruimtes niet voor iedereen toegankelijk kunnen/mogen zijn. Keuze van deze variant is dan ook alleen mogelijk als er een nieuwe expeditiehof komt.
Ontsluiting van de parkeergarage via de Verlengde Graadt van Roggenweg (C5) vereist, zoals het POSAD rapport al aangeeft, een heroverweging van de verkeersstructuur rondom de Verlengde Graadt van Roggenweg. Door de ontsluiting via een tunnel op te lossen wordt de kruising met de fietsers en voetgangers naar Stationsplein-West verkeerstechnisch goed opgelost (ongelijkvloers = verkeersveilig) opgelost. Om de toegang mogelijk te maken zal echter op het Jaarbeursplein een extra verkeersaansluiting moeten realiseren. Gezien de locatie is dit met de andere gebruikers (fietsers, voetgangers, tram, bus en expeditie) hier niet goed in te passen en zal gaan ten koste van de verkeersveiligheid. De verdiepte toegang vereist eveneens een verlegging van de spuikoker (zie bijlage). Net als bij variant C4 belemmert de ontsluiting de vereiste ruimte voor de constructie en aanlanding Forum en leidt de voorgestelde ontsluiting tot beperkingen van de bouwmogelijkheden Leeuwensteijn (WTC).

D. Vier varianten in volume en programma woningbouw

Voor de realisatie van de woningbouw heeft POSAD 4 varianten onderzocht. In principe zijn al deze varianten technisch mogelijk, maar leidt dit tot constructieve aanpassingen met financiële gevolgen voor de ontwikkelaar. Daarnaast variëren de varianten in de effecten op de marktwaarde.

Belangrijk aandachtspunt bij al deze varianten blijft de wisselende diepte van de panden. Er is nu sprake van een "rafelige" achterkant, die bij alle varianten, ter voorkoming van loze ruimtes, "gelijk" moet worden getrokken. Dit heeft de consequentie dat de panden aan de achterkant vrijwel geen licht kunnen krijgen, omdat ze dan worden ingekapseld of tegen een hoge blinde muur van de parkeergarage aan kijken. Er ontstaat dan een donkere gang die eventueel als ontsluiting achterzijde van de woningen kan dienen.

- Het nieuwbouwprogramma wordt verkleind doordat de nieuwbouw achter de huidige bebouwing komt te staan (E1). De effecten die dat heeft op het ontwikkelpotentieel is door

POSAD in haar rapport al aangegeven. Daarnaast is er sprake van een beperkte bereikbaarheid woningen omdat alle bebouwing blijft staan. Dit kan mogelijk worden ondervangen door de toegang van de nieuwbouw te organiseren in de bestaande panden. Of door het organiseren van een royale toegang door een integratie van een trap in een van de panden als in variant B2.

- Het handhaven van het volume door overhangende nieuwbouw (E2) is vooral een technisch-constructieve opgave. Naast kostenverhoging worden hier ook grotere bouwvolumes gecreëerd, die naar alle waarschijnlijkheid niet meer passen binnen de schalenkaart.
- Het handhaven van voorgesteld volume door het naar achter te verschuiven (E3), is vergelijkbaar met E1. Dit zal echter leiden tot een slechte bezonning en windklimaat, omdat de afstand tot het kantoorpand behoorlijk wordt verkleind. De vraag is dan ook of dit een reële optie is (vergunbare situatie?).
- Bij bestaand en nieuw in elkaar over laten gaan (E4), worden in feite alleen de gevels bewaard. Dit vereist de nodige aandacht in een goede (constructieve) aansluiting. Via behoud van de gevels zou ook de toegang tot de nieuwbouw via de Sijpesteijnkade mogelijk moeten zijn. Het behoud van de gevels is, zoals POSAD zelf al constateerde, een kostenverhogend element. Omdat de locatie van de huidige panden ook nodig is als bouwplaats, ligt het voor de hand dat de panden/gevels wel eerst gesloopt worden, geconserveerd en daarna teruggebracht.

Bouwlogistiek en bouwkosten

Het behouden van de 11 panden heeft consequenties voor de bouwlogistiek van fase 2. De toegangsweg bouwterrein, die nu nog loopt over het plangebied Westflank Noord, zal na de aanbouw viaduct HOV verlegd moeten worden naar de Van Sijpesteijnkade.

Tijdens de bouw van fase 2 is het Stadskantoor al in gebruik. Het is vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk het bouwverkeer te combineren met de fietsers en autoverkeer Stadskantoor. Om de bouwplaats te kunnen bereiken moeten in alle E-varianten een aantal panden gesloopt worden om de bouwplaats bereikbaar te maken. Om voldoende (draai-)ruimte te krijgen zal sloop van 2 tot 3 panden noodzakelijk zijn. Deze panden kunnen na realisatie weer teruggebracht worden. In principe pleit dit om de parkeergarage te ontsluiten via C0 of C1. Terugplaatsen panden zou zich dan kunnen beperken tot het terugplaatsen van de gevels.

Daarnaast is bij behoud panden de ruimte voor de bouwplaats schaars. Zodra de parkeerlagen zijn gerealiseerd, kan een deel van het parkeerdek functioneren als bouwplaats. Dit is kostenverhogend. Realisatie van fase 2 bij behoud panden Sijpesteijn brengt hogere kosten met zich mee. De kostenverhoging wordt veroorzaakt door de beperkte bouwruimte die beschikbaar is.

Bouwlocatie voor de realisatie van fase 3 is bij behoud panden feitelijk afwezig en daarvoor dienen dan aanzienlijke investeringen voor te worden gemaakt. De technische haalbaarheid daarvan is op dit moment nog niet aangetoond.

Naast bouwplaats en bouwlogistiek moet er met het bouwen zelf rekening gehouden worden met de bestaande panden. De volumes zoals in het DSP zijn voorgesteld vereisen ook omvangrijke funderingen. Het is technisch niet mogelijk strak tegen de bestaande panden aan te bouwen, enige afstand van de bestaande panden is noodzakelijk (minimaal 2 tot 3 meter).

Uitgangspunten financiële consequenties maximaal handhaven

Van bovenstaande varianten is bekeken wat financieel gezien de meest reële varianten zijn². Daaruit volgen de volgende uitgangspunten:

- A. Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten: alleen variant A1 toepassen (gecombineerde toegang nood- en hulp/SKU) met consequenties comfort en veiligheid; De andere varianten zijn technisch

² Voor inzicht van de financiële consequenties bij andere combinaties wordt verwezen naar der ramingen in de Matrix beoordeling rapportage Van Sijpesteijnkade, van 24 januari 2013.

complex, of voor nood- en hulpdiensten niet acceptabel vanwege de veiligheid gebied of aanzienlijk duurder³.

- B. Toegang Forum: B5 (geen toegang naar Forum); geen extra kosten gemeente, wel commerciële consequenties NS (zie hieronder).
- C. Ingang parkeergarage: C1 niet mogelijk en alle varianten leiden tot een kostenpost meer dan 10 mln. euro. Uitgangspunt is dat de panden 5 tot 11 gesloopt worden en de gevels geconserveerd worden en vervolgens teruggeplaatst na realisatie.
- D. Programma en volume: uitgangspunt is E2 (overhangen). Het beperken of verschuiven van bouwvolume is niet mogelijk. Dit levert onvoldoende restmaat waardoor de beoogde woningbouw niet is te realiseren, of leidt tot te kleine afstand tot overige volumes met risico's voor wind-/bezonning en brandoverslag.
- E. Alternatieven HOV-baan technisch niet mogelijk of kostenpost is meer dan 10 mio. Kosten vertraging bij aanpassing HOV-viaduct (tijdelijke maatregelen, uitstel realisatie vastgoed, etc.) zijn geraamd op 2 tot 5 mln. euro. HOV-tracé blijft ongewijzigd.

Financiële consequenties

- ✓ Kosten fietstrap (circa 2 m1 te overbruggen) ipv fietspad tbv SKU.
- ✓ Kosten conserveren + integreren gevels 5-11.
- ✓ Extra kosten bouw(plaats) door ontbreken strook Sijpesteijn (extra voorzieningen, bouwtijd, gefaseerde bouw parkeergarage).
- ✓ Aanvullende kosten voor constructie over te handhaven panden (nr 5-33).
- ✓ Kosten voor conserveren/beschermen te handhaven bebouwing tijdens bouwperiode.
- ✓ Kosten voor renovatie gebouwen zodat functioneel gebruik mogelijk is en gevels kwalitatief op niveau nieuwbouw worden gebracht.
- ✓ Aanvullende kosten fase 2 omdat geen bouwterrein fase 3 aanwezig is.

De totale financiële consequenties op basis van bovenstaande uitgangspunten bedragen circa € 9,3 mio (exclusief risicoprofiel 20-30%). Bij afwijkende uitgangspunten, zoals ontsluiting parkeergarage elders of wijziging van het HOV-traject, nemen de investeringen aanzienlijk toe.

Naast de directe kosten neemt de commerciële waarde van de ontwikkeling af. Een eerste inschatting van circa 5% van het opbrengend vermogen geeft een negatief effect van € 5-6 mio. Dit wordt met name veroorzaakt door:

- geen goede toegang Forum
- suboptimale positionering volumes op Forum
- beperkingen gebruik door gevel huidige Sijpesteijnkade
- geen directe toegang bebouwing (via bestaande bebouwing)
- confrontatie/aansluiting

Kanttekeningen bij model 1:

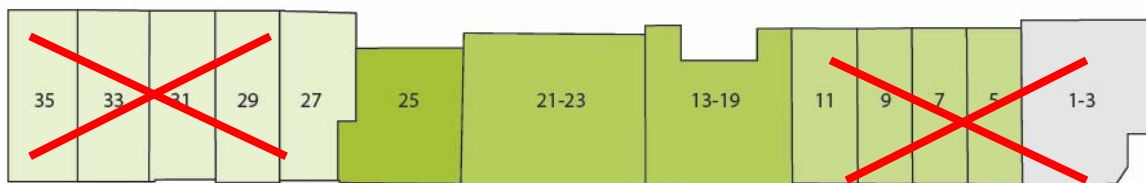
- ✓ De bestaande panden kennen een verschillende diepte. Hierdoor ontstaan (ongewenste) restruimten tussen de kavels en de bebouwing.
- ✓ Achter de gevel van de bebouwing van fase 2 zit tot ¾ lagen geen functie achter te handhaven bebouwing Sijpesteijnkade (beeld/beleving ?!).
- ✓ De NS zal haar eigen overwegingen hebben over het effect op de commerciële waarde.

³ Kosten variant A2 (zie eerder genoemde matrix), zal zijn 2 tot 7 mln. euro, variant A3 meer dan 10 mln. euro, variant A4 varieert van 4 tot 10 mln. euro. Kosten A5 opslag materieel en materiaal is geraamd op meer dan 10 mln. euro (het eerder genoemde bedrag uit de matrix is daarmee door de nood- en hulpdiensten is daarmee gecorrigeerd). Naast initiële investeringen zijn bij A5 ook de jaarlijkse operationele kosten extreem hoog.

- ✓ De haalbaarheid en bijbehorend hoger risicoprofiel komt bij de NS te liggen. Dit zal de NS in haar overwegingen ten aanzien van de realisatie meenemen.
- ✓ De bouw van fase 3 wordt nagenoeg onmogelijk door het ontbreken van een bouwplaats. De NS heeft aangegeven dat dit om deze reden geen haalbaar alternatief is + bijbehorende aanzienlijke toename risicoprofiel.
- ✓ Alternatief is mogelijk alleen gevels conserveren en terugplaatsen (E3). Geeft meer mogelijkheden in functionaliteit / bruikbaarheid volumes, mogelijkheden groter volume fase 3 (kan beter worden aangesloten), minder problemen tav bouwplaats. De kostenconsequenties van dit alternatief wijzigen van ca 9,3 mln. naar 6,2 mln. euro. Hiermee moet nog rekening worden gehouden met de commerciële effecten voor NS en het risicoprofiel zoals eerder benoemd.

Model 2; behoud drie panden

Dit model gaat uit van het behoud van 3 panden; het monument nr. 25, en het aangrenzend pand 21/23 en het pand van de Amsterdamse school nr. 13/19. Het zijn drie panden die elkaars gelijke zijn in omvang, en door Oud Utrecht zijn aangemerkt als panden van bijzondere historische waarde. Ervan uitgaande dat de 5 panden aan de spoorzijde van het monument worden gesloopt, lijkt de ontsluiting van de nood- en hulpdiensten via variant A1 het meest logisch. Het Forum wordt weer ontsloten via B1 of B2. De ontsluiting van de parkeergarage blijft ongewijzigd (C0). Het handhaven van de 3 panden heeft consequenties voor de bouwlogistiek en bouwplaats realisatie fase 2 en de realisatie van de woningen in fase 3.



Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten

- In principe zijn in dit model alle genoemde varianten van nood- en hulpdiensten mogelijk (met dezelfde opmerkingen van model 1). Vanuit behoud panden en kostenaspect lijkt A1 dan de meest voor de hand liggend. Deze variant wordt door de nood- en hulpdiensten als de meest veilige oplossing gezien.

Op dit moment wordt deze variant nu ook al door POS verder uitgewerkt. De voorgestelde ontsluiting (A0), bood betere mogelijkheden vanuit verkeersveiligheid en aparte ontsluiting fietspad voor stadskantoor en toekomstige gebruikers kantoorvolume. Echter bij de uitwerkingen van mogelijke aansluitingen aan de Sijpesteijnkade bleek dat in de openbare ruimte niet goed oplosbaar. Daarbij is een variant uitgewerkt die sterk lijkt op A1, maar waarbij meer ruimte is gebruikt, wegens de verschillende hellingspercentages voor auto's en fietsers

Toegang forum

Het Forum kan hier op 2 wijzen bereikbaar zijn via de Van Sijpesteijnkade.

- De toegang kan op een andere plek worden georganiseerd aan de Mineurszijde van de drie te behouden panden. Vanuit de nu voorgestelde bebouwingsvolumes zal dat zijn op de hoogte van de pand met de huisnummer 11. Met de ontsluiting aan de Van Sijpesteijnkade blijft de semi-openbare route over het plangebied gehandhaafd. De locatie van de voetgangersbrug moet worden aangepast.
- Variant B2 is hier ook een optie; toegang door een gebouw. Aandachtspunt is dan wel de goede zichtbaarheid ivm sociale veiligheid en de uitstraling van een semi-openbare route. Ook hier zal de locatie van de voetgangersbrug worden aangepast.

Realisatie fase 3: de woningen

Voor de realisatie van de woningen zijn in principe alle genoemde varianten technisch mogelijk. Dit vereist constructieve aanpassingen met financiële gevolgen voor de ontwikkelaar. Daarnaast variëren de varianten in de effecten op de marktwaarde.

- Het nieuwbouwprogramma wordt verkleind doordat een deel van de nieuwbouw achter de 3 panden komt te staan (E1). De ontsluiting van deze panden kan daardoor niet aan de Van Sijpesteijnkade plaats vinden, een mogelijke oplossing vormt de ontsluiting aan de spoorse zijde. Of via het organiseren van de toegang via een van de te behouden panden.
- Het handhaven van het volume door overhangende nieuwbouw (E2) is vooral een technisch-constructieve opgave met financiële consequenties. Het vergrote bouwvolume is mogelijk nog in strijd met de toegestane bouwvolumes conform de schalenkaart.
- Het handhaven van voorgestelde volume door het vastgoedprogramma bij de 3 panden naar achter te verschuiven (E3), is vergelijkbaar met E1. Het zal ook hier leiden tot een slechte bezonning en windklimaat, omdat de afstand tot het achterliggende kantoorpand behoorlijk wordt verkleind. Handhaving van het woningbouwvolume op deze wijze zal waarschijnlijk alleen mogelijk zijn als het kantoorvolume wordt verkleind.
- Bij bestaand en nieuw in elkaar over laten gaan (E4), worden in feite alleen de gevels bewaard. Dit vereist de nodige aandacht voor een goede (constructieve) aansluiting. Via behoud van de gevels zou ook de toegang tot de nieuwbouw via de Sijpesteijnkade mogelijk moeten zijn en de toegang tot het Forum (B2). Het behoud van de gevels is, zoals POSAD zelf al constateerde, een kostenverhogend element. Omdat de locatie van de huidige panden ook nodig is als bouwplaats, ligt het voor de hand dat de panden/gevels wel eerst gesloopt worden, geconserveerd en daarna teruggebracht.

Bouwlogistiek en bouwkosten

Het handhaven van de 3 panden heeft wel consequenties voor de bouwlogistiek en bouwplaats realisatie fase 2. In dit model is de bouwplaats wel bereikbaar, omdat de panden naast de Guardian wel gesloopt worden. Er zullen maatregelen getroffen moeten worden om de drie panden goed te bewaren. Een andere variant is de twee aangrenzende panden wel te slopen, conserveren en terug te plaatsen. Op deze wijze wordt het probleem van de bouwplaats opgelost. Dat laatste lijkt toepasbaar bij variant E4; bestaand en nieuw in elkaar over laten lopen.

De knelpunten mbt bouwplaats en bouwkosten zoals beschreven bij model 1 doen zich hier ook voor, maar in mindere mate.

Uitgangspunten financiële consequenties van model 2

Gehanteerde uitgangspunten bij berekenen van dit model zijn:

- A. De ontsluiting van de nood- en hulpdiensten wordt uitgevoerd conform A1.
- B. Toegang Forum: op andere plek dan te handhaven gebouwen. Toegang door een pand levert additionele kosten.
- C. Ingang parkeergarage blijft conform het DSP (C0): Uitgangspunt is dat de panden 5 tot 11 gesloopt worden (geen gevels terug). Daarmee vervalt de relevantie voor toepassing C1. De andere varianten leiden tot een kostenpost meer dan 10 mio (zie matrix)
- D. HOV-baan blijft ongewijzigd.
- E. Programma en bouwvolume: uitgangspunt is E4 alleen gevels conserveren van de twee panden naast het monument (de huizen. 13-23).

Financiële consequenties

De totale financiële consequenties op basis van bovenstaande uitgangspunten bedragen circa € 4 mio (exclusief risicoprofiel 20-30%). Dit zijn de kosten behoud twee gevels en de additionele bouwkosten. Bij afwijkende uitgangspunten zoals het ontsluiten van de parkeergarage elders of het wijzigen van de

HOV-viaduct, nemen de investeringen aanzienlijk toe (zie daarvoor de kosten zoals ze in de matrix per variant zijn omschreven).

Naast bovengenoemde directe kosten neemt de commerciële waarde van de ontwikkeling af. Een eerste inschatting van circa 5% van het opbrengend vermogen ter plaatse van de ingreep geeft een negatief effect van € 0,5-1,5 mio.

Kanttekeningen bij model 2

- ✓ De NS zal haar eigen overwegingen hebben over het effect op de commerciële waarde.
- ✓ De haalbaarheid en bijbehorend hoger risicoprofiel komt bij de NS te liggen. Dit zal de NS in haar overwegingen ten aanzien van de realisatie meenemen.

Model 3: geen nieuwe woningbouw

De NS ziet af van fase 3 waardoor de ca 240 woningen niet gerealiseerd worden. De NS biedt de door haar aangekochte panden te koop aan de Gemeente. Pand 15 zal nog steeds gesloopt moeten worden als gevolg van de spoorreservering. Pand 1-3 (the Guardian) wordt gesloopt voor de aanleg van de HOV.

De 11 aangekochte panden zijn echter in slechte staat. Uitgaande van sloop zijn door de nieuwe eigenaar geen investeringen in onderhoud meer gedaan. Dat betekent om deze panden weer in goede staat te krijgen een behoorlijke investering noodzakelijk zal zijn.

Bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten

Ook bij realisatie van fase 3 zal er voor de nood- en hulpdiensten de bereikbaarheid van het spoor gerealiseerd moeten worden. Vooralsnog gaan we ervan uit dat bij het handhaven van alle woningen en het wegvallen van de nieuwbouw, de bereikbaarheid via model A1 wordt gerealiseerd. Het pand dat moet worden gesloopt wegens de spoorverbreding biedt de ruimte voor het ontsluiten van de fietsenstalling stadskantoor en de nood- en hulpdiensten.

Ontsluiting van de parkeergarage

Bij afstand doen van fase 3, zal ook de parkeergarage worden verkleind. De voor de woningen benodigde parkeerplekken (280 pp.) zullen nu niet meer worden gerealiseerd. Om de kosten zo laag mogelijk te houden, is de verwachting dat eerst de twee dure ondergrondse parkeerlagen worden geschrapt. Voor de nog te realiseren 170 parkeerplekken kan worden volstaan met een kleinere parkeergarage. Mogelijk dat de NS hier alsnog de 150 parkeerplaatsen realiseert die uitsluitend voor NS werknemers beschikbaar zijn (een afspraak, op dit moment vinden studies plaats hoe de NS hierin het beste uitvoering aan kan geven). Vooralsnog is de inschatting dat de niet bebouwde ruimte zeer beperkt is. Woningbouw door een andere ontwikkelaar lijkt daardoor technisch vrijwel onmogelijk. Deze parkeergarage zal nog steeds moeten worden ontsloten. Met een kleinere parkeergarage qua volume zou C1 een oplossing kunnen zijn. Door de kleinere volume nieuwe parkeergarage, en de daarmee samenhangende capaciteit, zou C1 nu mogelijk wel kunnen voldoen qua afhandelingcapaciteit (dit dient wel nog nader te worden onderzocht). Dat vereist alsnog sloop van panden 7 en 5.

Of gemeente moet aan NS andere ontsluitingsmogelijkheid aanbieden, met de daarbij behorende financiering van de extra kosten. Zie daarvoor de omschrijving in de bijlage 2 van de varianten C2, C3, C4 of C5.

Uitgangspunten financiële consequenties model 3

- ✓ Geen realisatie fase 3 door NS, wel ingang parkeergarage fase 2 in Sijpesteijnkade.
- ✓ Aanpassingen aan fase 2 noodzakelijk ivm leefbaarheid / uitstraling gebied.
- ✓ Herontwikkeling gebouwen niet/beperkt mogelijk (geen ontwikkelingsruimte meer).

- ✓ Kosten / inrichting bereikbaarheid spoorzone (nood- en hulpdiensten) dienen plaats te vinden.
- ✓ De panden 5 tot 11 worden gesloopt om de ontsluiting van de parkeergarage mogelijk te maken. De gevels worden geconserveerd, en na realisatie ontsluiting parkeergarage teruggeplaatst.

Financiële consequenties

- Kosten conserveren en integreren gevels NR 5-11.
- Kosten aanpassingen fase 2 (uitstraling parkeergarage / volume fase 2).
- Renovatie huidige opstallen.
- Ingrepen noodzakelijk ten behoeve van een leefbare omgeving ter plekke (achterzijde).
- Indicatie commerciële waarde gehandhaafde panden.
- Aankoop panden Sijpesteijnkade.

De minimale consequenties obv bovenstaande uitgangspunten bedragen circa € 16 mio. Met een hoog risicoprofiel agv de beperkte uitwerking die op basis van de huidige gegevens mogelijk is. Bij afwijkende uitgangspunten nemen de investeringen aanzienlijk toe.

Kanttekeningen bij model 3

- ✓ Indien de gemeente aanpassingen eist aan het DSP wordt het risico van dit model zeer nadrukkelijk. De NS kan besluiten niet tot realisatie over te gaan en het effect hiervan bij de gemeente terug te leggen.
- ✓ Dit is ook een reëel scenario gezien de contractpositie van de gemeente. Als gevolg van het niet realiseren van het Westplein staat de realisatie van woningbouw ter plaatse van de Sijpesteijnkade onder druk. Indien blijkt dat dit onmogelijk wordt, dan dient de gemeente de panden in ieder geval voor de geïndexeerde aankoopwaarde terug te kopen.
- ✓ Daarnaast is met de NS overeengekomen dat zij alleen het monument inpassen en niet de overige panden. Dit zijn eenzijdig gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van het contract.

Samenvattend

De kosten van model 1 waarin alle panden behouden worden, waarvan de panden 5-11 gesloopt, geconserveerd en herplaatst, bedragen minimaal ca 9,3 mln. (excl. risicoprofiel van 20 tot 30%). En daarnaast heeft dit model een negatief commercieel effect wat op dit moment wordt ingeschat op ca 5 tot 6 mln. euro.

De kosten van model 2, waarbij het monument wordt geïntegreerd en van de andere 2 panden de gevels worden teruggeplaatst, bedragen minimaal circa 4,7 mln. (excl. risicoprofiel van 20 tot 30%). Dit model een negatief commercieel effect wat op dit moment wordt ingeschat op ca 0,5 tot 1,5 mln euro. De kosten van model 3, waarbij er geen woningbouw komt en de parkeergarage wel wordt ontsloten, bedragen minimaal ca 16 mln. (excl. risicoprofiel van 20 tot 30%). We voorzien beperkte verkoopwaarde van de huidige opstallen.

Bijlage 1: Toelichting spuikoker Mineurslaan

Uitgangspunt

Bij het vaststellen van het Masterplan Ondergrondse Infrastructuur van 30 september 2005 is besloten de Kruisvaartduiker in de Mineurslaan, wegens de hoge verleggingskosten, te handhaven. Dit is een belangrijk uitgangspunt, omdat bij het opheffen van deze duiker een nieuw ondergronds of bovengronds tracé voor deze watergang nodig is in het gebied tussen de Kruisvaart, Leidsche Rijn en Merwedekanaal. Bij het Structuurplan riolering en waterhuishouding stationsgebied (2007) vastgesteld is dit uitgangspunt verder uitgewerkt.

De spuikoker is eigendom van en in beheer bij de Gemeente Utrecht. Het profiel wordt beheerd door HDSR.

Functie van spuikoker

De spuikoker is een buis met een binnendiameter van 1,5 meter, met een totale lengte van ca 400 meter (tracé Leidsche Rijn–Knoopkazerne). De spuikoker vormt de verbinding tussen het oppervlaktewater in de Leidsche Rijn en de Kruisvaart. De spuikoker is noodzakelijk voor de opvang en afvoer van hemelwater van het aangrenzende stedelijk gebied (verhardingen en daken waaronder Mineurslaan, Stadskantoor, OV-Terminal en Beatrixtheater). De spuikoker zal daarnaast ook worden gebruikt voor de noodzakelijke bluswatervoorzieningen. Deze functies zorgen ervoor dat de spuikoker noodzakelijk is en niet kan worden opgeheven. Ten aanzien van de spuikoker zijn er verschillende belanghebbenden: de gemeente Utrecht (zorgplicht hemelwater, eigenaar van constructie), het waterschap HDSR (verantwoordelijk voor het natte profiel en beheer waterkwantiteit/ waterkwaliteit) en Prorail (functie voor blusvoorziening).

Verleggen of verlagen van de spuikoker

Er is nogmaals gekeken naar de mogelijkheden voor het verleggen van de spuikoker. Verplaatsen van de spuikoker is geen optie omdat er geen ander tracé beschikbaar is. Uitgangspunt van de hierboven genoemde Structuurplan riolering en waterhuishouding stationsgebied, was juist om de omgang met afvalwater en hemelwater en de systeemstructuren ervoor vast te kunnen stellen in een gebied met beperkte ruimtelijke mogelijkheden.

Het diepteniveau van de gehele spuikoker is essentieel voor de vereiste waterkwaliteit. Om de waterkwaliteit niet te verslechteren moet een deel van de spuikoker met lucht gevuld zijn in verband met de zuurstofhuishouding. Een diepere ligging (dieper dan het oppervlaktewater van Leidsche Rijn of Kruisvaart) zou betekenen dat er een zuurstofloze zone zou komen (spuikoker is volledig gevuld met water).

Een kort deel (ca 40 meter) dieper leggen is technisch mogelijk. Een korte "zinker" is ten aanzien van de waterkwaliteit acceptabel, omdat de waterkwaliteit zich daarna herstelt. Ten aanzien van beheer en onderhoud is het ongewenst. Voor een dergelijke ingreep is toestemming vereist en een watervergunning benodigd van de waterbeheerder .

Een "zinker" vereist een hoge investering en heeft een hoog risicoprofiel; de recentelijk aangelegde kabels & leidingen moeten worden verlegd, zodat er fysiek ruimte beschikbaar komt voor de benodigde bouwkuip en werkruimte (diepte circa 6–7 m minus maaiveld). In de Mineurslaan betekent dat er met damwanden moet worden gewerkt. Dit heeft een behoorlijke impact op de omgeving en de fasering. Gezien de levensduur die de spuikoker naar alle verwachting nu heeft (ca 40 tot 50 jaar) wordt dit gezien als kapitaalvernietiging. Inschatting kosten is dat dit meer dan 5 mln. euro zal kosten.

Daarnaast is het zeer bezwaarlijk voor onderhoud en vervanging : een verhoogde trambaan én een betonnen inritconstructie zal de rioolbeheerder van de gemeente Utrecht niet accepteren.

In de Mineurslaan bevindt zich parallel aan de spuikoker (spoorzijde) ook een gemengd riool 300/450 (eivormig) met afschot richting de Van Sijpesteijnkade (diepte circa NAP +0.10/-0.45 m). Op dit riool wordt het huishoudelijk afvalwater van een deel van de Stationshal, het SKU en het kantorenlint Cranenborg-Leeuwensteijn geloosd. Omdat het vuilwater betreft is zinkeren in principe niet toegestaan.

Alternatieven van POSAD

De uitvoering van de ontsluiting parkeergarage via de alternatieven (C2, C4 en C5) zijn puur ontwerptechnisch mogelijk, maar leiden tot hoge kosten noodzakelijk voor het verleggen van de spuikoker en heeft grote consequenties voor de planning van aanleg van de HOV baan. Keuze voor deze varianten zal zeker leiden tot vertraging van de HOV-baan.

Daarnaast zal de geloofwaardigheid van de gemeente bij de kabels en leidingeigenaren in het geding komen. Er is namelijk door de betrokken partijen zeer veel inspanning geleverd en kosten gemaakt om de ruimtelijke inpassing van de nieuwe ondergrondse infrastructuur in de Mineurslaan mogelijk te maken.

Overleg	Nood- en hulpdiensten Van Sijpesteijnkade
Datum	7 februari 2013
Aanwezig	Peter Blokker (VRU; specialist risico & veiligheid/projectleider stationsgebied Utrecht), Olaf Halmans (VRU; medewerker preventie , Michiel Verbree (VRU; medewerker operationele voorbereiding) , Frank van Wijk (VRU; specialist risico's & veiligheid geneeskundig); Hans Kamphuis (politie); Danny Peters (stagiaire politie), Anita Dirix en Carien Weenink
Afwezig	Jeroen Broekhuis (RAVU), Rob Hoefsloot (VRU)
Verslag door	Carien Weenink

1. Opening

- Anita Dirix opent het overleg. Iedereen stelt zich voor. Er wordt een korte toelichting gegeven op de aanleiding van dit overleg.
- In de POSAD-rapportage worden 5 opties gegeven voor de route voor de nood-en hulpdiensten om het spoor te bereiken naar de noordelijke overpad. E is bij de ambtelijke reactie hierover al contact geweest over de mogelijke toepassing van de varianten. De Raadscommissie wil graag meer inzicht krijgen in de argumentatie waarom varianten wel of niet mogelijk zijn.
- Peter Blokker geeft aan dat bluswater en bereikbaarheid van overpaden van essentieel belang zijn voor de veiligheid van het spoor en het station. Het veiligheidsniveau wordt niet gehaald als deze overpaden niet bereikbaar zijn. Ook geeft hij aan dat deze overpaden al meegenomen zijn bij de verschillende ontwerpen rond het station.
- De gekozen variant zal moeten voldoen aan de Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid, NVBR, 2003.

2. De varianten van POSAD

- **Variant 0**
 - Dit is de variant zoals in het SP van Westflank Noord is voorgesteld. Deze variant is eerder besproken met de brandweer en als uitgangspunt akkoord bevonden. Bij de verdere uitwerking zal worden getoetst of de uitwerking voldoet aan de eisen Handleiding bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid, NVBR,2003.
 - Deze variant wordt nu aangepast omdat een separate ontsluiting van het fietspad verkeerstechnisch wel de voorkeur heeft, maar niet goed valt op te lossen bij de inrichting van de openbare ruimte Sijpesteijnkade. In het overleg tussen de architecten van het vastgoed en de inrichting van de Sijpesteijnkade

wordt nu voorgesteld een ontsluiting te ontwerpen die veel lijkt op variant A1, maar die ruimer wordt ontworpen. De afgesproken boogstralen blijven ongewijzigd.

- **Variant A1**

- Deze variant is een optie voor de nood- en hulpdiensten zolang de boogstralen ongewijzigd blijven. Daarnaast moet er zowel op- en af te rijden zijn, dat vereist wel enige ruimte.

- **Variant A2**

- Deze variant is mogelijk maar dan moet er een erg groot viaduct voor de woningen komen.
- Deze variant vereist wel dat het overpad gewijzigd wordt. Echter het verplaatsen van dit overpad moet door ProRail worden gegaan en dit is een grote aanpassing die erg duur is. Van ProRail is nog geen reactie ontvangen of dit mogelijk is. Zonder verplaatsing van het overpad is deze variant niet mogelijk.
- Bij het verplaatsen van het overpad moet rekening worden gehouden met de vereiste opstelplaatsen. Opstelplaatsen vergen veel ruimte, betwijfeld wordt of die ruimte bij verplaatsing wel beschikbaar is. En daarbij is de verkeerscirculatie ook belangrijk. Het viaduct moet zowel op- en af te rijden zijn. Er moeten voertuigen van 30 ton overheen kunnen.

- **Variant A3**

- Uitvoering van deze variant betekent dat er elders een expeditiehof moet komen. De expeditiehof is niet te combineren met een te allen tijde beschikbare en obstakelvrije doorgang.
- Het is uiterst risicovol als nood- en hulpdiensten door de parkeergarage moeten rijden. De garage moet gegarandeerd obstakelvrij zijn ten alle tijden. Hoe wordt dit gehandhaafd? Van wie is het eigendom? Wie doet het beheer? Er is weinig vertrouwen dat dit in tijd goed te handhaven is, vooral omdat de doorgang (hopelijk) maar weinig zal worden gebruikt.
- Ook juridisch is dit lastig als het geen openbaar gebied is. Je moet daar ook heel scherp op zijn. De nood- en hulpdiensten moeten hier kunnen komen in het geval van zeer grote rampen. Er zullen dan zeer veel afspraken over beheer moeten worden gemaakt.
- De engineering is lastig en van essentieel belang, daar zullen de nooddiensten heel erg op gaan letten. Daarbij moeten er mogelijk aanvullende maatregelen worden genomen als het gaat om bijvoorbeeld de gevel van het Stadskantoor. Hoe is de garage gedimensioneerd? Kunnen hier wagens van 30 ton rijden? Ook meerdere wagens van 30 ton? Is inhalen mogelijk? Als dit niet het geval is ontstaan er gevaarlijke situaties. Het kost dan veel tijd om wagens 1 voor 1 door de garage te laten rijden.
- Deze variant is mogelijk mits de route meerdere wagens van 30 ton kan dragen en te allen tijde obstakelvrij is en voldoet aan de aan de eisen zoals genoemd in de "Handleiding bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid versie 2003"m.

- Omdat er weinig vertrouwen is in beheer is (hoe zorg je er constant voor dat de route obstakelvrij is/blijft als de route niet frequent gebruikt wordt) zijn de betrokkenen geen voorstander van deze variant. Keuze voor deze variant is een onacceptabel risico voor de veiligheid van het gebied.
- **Variant A4**
 - Technisch is dit nog complexer dan A3 dus dezelfde argumentatie geldt hier ook. Hier kun je wel ontwerptechnisch nog het e.e.a. meenemen, omdat dit nog niet gebouwd wordt.
 - Twijfels over de beheerbaarheid van de afspraken om deze route obstakelvrij te houden zijn hier ongewijzigd. Met name de twijfels over het handhaven van de beheerafspraken op langere termijn is de reden dat men geen voorstander is van deze variant. Keuze voor deze variant is een onacceptabel risico voor de veiligheid van het gebied.
- **Variant A5**
 - Deze variant is praktisch onmogelijk. Dit zou inhouden dat er een opslag van zeker 1.000m² nodig is. Er moet dan extra materiaal komen (want het moet in de opslag liggen maar voor de rest van de stad is ook materiaal nodig). Dit materiaal heeft ook een beperkte houdbaarheid.
 - De opslag zal dagelijks moeten worden gecontroleerd. Deze controle moet nu apart geregeld worden, en kan niet meegenomen worden in de dagelijkse check die nu plaats vindt.
 - Groot materieel kan nu niet vervangen worden.
 - De hulpverleners zullen door deze aparte omstandigheid extra opgeleid moeten worden en jaarlijkse bijscholing is van belang.
 - Bij een incident kunnen gewonden niet worden afgevoerd. Dat maakt het een onmogelijke variant.
 - Dit vraagt een investering van miljoenen en daarbij zal het jaarlijkse nog extra miljoenen kosten. Veiligheid van het station en de nood- en hulpdiensten kunnen niet worden gegarandeerd.
 - Als deze variant gekozen wordt dan kunnen de nood- en hulpdiensten niet meer optreden. Bij een incident zullen er onnodig mensen overlijden. In feite is deze variant onbespreekbaar.