

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&Ruimte

| | | | |
|-----------------------|--|--------------------|--|
| Behandeld door | Bert Coenen | Datum | 23 februari 2009 |
| Doorkiesnummer | 030 – 286 9607 | Ons kenmerk | 09.019639 |
| E-mail | b.coenen@utrecht.nl | Onderwerp | Achtergrondinfo bij raadsvoorstel aankoop Cranenborch |
| Bijlage(n) | (in de leeskamer) stedenbouwkundige studie Sijpesteijnkwartier en verder, rapport Financiële consequenties | | |
| Uw kenmerk | | Verzonden | |
| Uw brief van | | | Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden |

Geachte commissie,

Separaat hebben wij de gemeenteraad het voorstel gedaan een rendabel krediet van €33,2 miljoen te verstrekken voor de verwerving en sloop van gebouw Cranenborch en aanheling resterende bouwdelen. Vanuit onze bevoegdheid hebben wij daarnaast enkele besluiten over de koers genomen die te zijner tijd tot een raadsvoorstel zullen leiden. In het kader van heldere en principiële besluitvorming, vinden wij het van belang deze besluiten op dit moment toe te lichten en op deze manier aan u voor te leggen.

Aanleiding raadsvoorstel/ motie Knopen doorhakken

In het separate raadsvoorstel wordt de stand van zaken van de tracéwijziging van de tram in het Stationsgebied toegelicht. Samengevat komt het op het volgende neer.

In het geactualiseerde Masterplan (2004) en het Structuurplan Stationsgebied (2006) is uitgegaan van een tramtracé over het Jaarbeursplein (en eventuele vertramming langs de westzijde langs het spoor). Het Sijpesteijnkwartier¹ (voorheen NH-kwartier) is in beide plannen opgenomen als studiegebied. De afgelopen jaren zijn de inzichten over het toekomstige tramtracé veranderd. Momenteel wordt de haalbaarheid onderzocht van het doortrekken van de tram via de oostzijde van het spoor en de westzijde. De planning is dat medio 2009 één van deze twee varianten wordt gekozen. Naar alle waarschijnlijkheid wordt eind 2009/begin 2010 een "go/no go" besluit genomen over het doortrekken van de tram naar De Uithof. Het duurt dus nog geruimte tijd voordat er helderheid is over het tramtracé.

Gelet op de voortgang van de plannen in het Stationsgebied, is het voor de ontwikkeling van het Stationsgebied niet verantwoord langer te wachten. Zolang er geen duidelijkheid is over het tramtracé in het Sijpesteijnkwartier, dreigt de uitvoering van de OV-Terminal te stagneren. Ook is geen voortgang mogelijk in de planvorming van Stationsplein west (inclusief toegang Stadskantoor), Jaarbeursplein en het ontwerp voor de Croeselaan. Bovendien is er belangstelling vanuit de vastgoedmarkt voor de ontwikkelingen in het Sijpesteijnkwartier. Daar willen wij gebruik van maken door duidelijkheid te geven over de toekomst van dit gebied.

Naast de keuze over het tramtracé in het Sijpesteijnkwartier hebben wij een besluit genomen over de tijdelijke eindhalte van de huidige tram. Dat besluit was nodig voor de voortgang van o.a. de nieuwe Bibliotheek en de Nieuwe Stationstraat.

Over de tijdelijke eindhalte heeft de raad de motie *Knopen doorhakken* aangenomen (raad 4 december 2008, motie 2008/ M73). Daarin heeft u ons opgedragen om voor 1 maart 2009 een voorstel, met betrekking tot de

¹ De naam Sijpesteijnkwartier doet meer recht aan de historische situatie. In dit gebied stond van 1875 tot 1965 de Sijpesteijnkazerne. NH kwartier is een verwijzing naar het NH hotel.

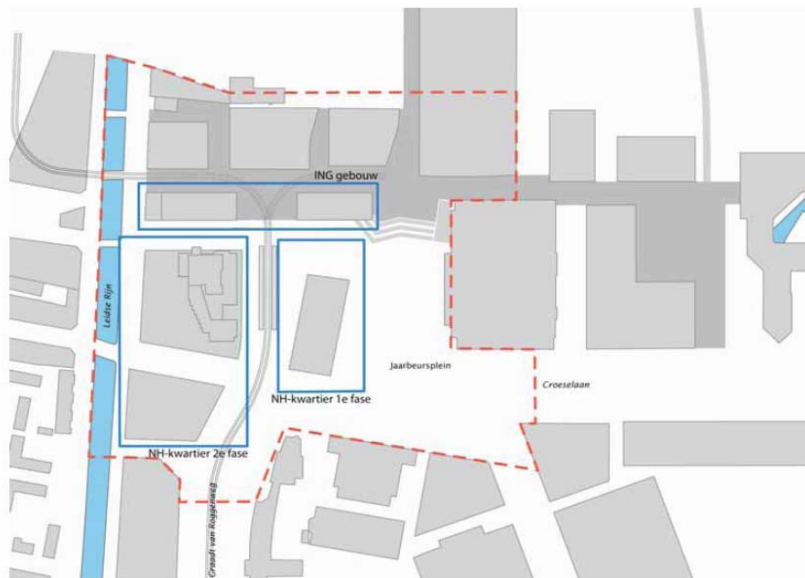
plaats van een tijdelijke eindhalte voor de tramlijn van Utrecht centraal aan de raad ter besluitvorming voor te leggen.

In het separate raadsvoorstel worden beide keuzes toegelicht. In deze brief geven wij de daarbij behorende achtergrondinformatie.

Stedenbouwkundige opzet Sijpesteijnkwartier

De keuze voor het tramtracé door het Sijpesteijnkwartier, is gebaseerd op de stedenbouwkundige studie *Sijpesteijnkwartier en verder (februari 2009)*. In deze studie staan de uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van dit tracé in relatie tot het geactualiseerde Masterplan en het Structuurplan.

De impact van de tracéwijziging vraagt overigens om een iets groter studiegebied dan in het Structuurplan Stationsgebied is aangegeven. Het studiegebied loopt van de kop Graadt van Roggenweg tot het spoor en van het Beatrixgebouw tot de Leidsche Rijn Zie bijgevoegde afbeelding.



afbeelding: studiegebied Sijpesteijnkwartier.

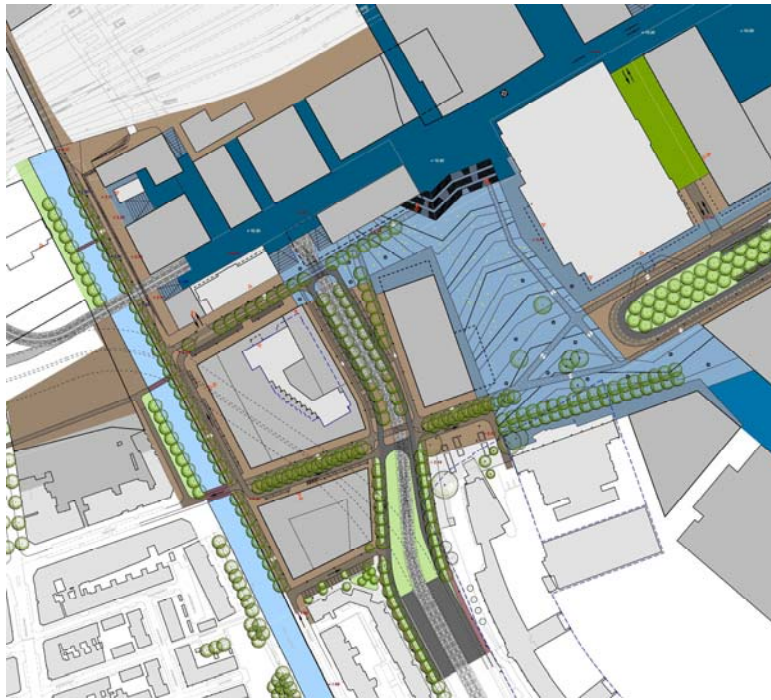
Er is een aantal uitgangspunten benoemd bij de studie. De voornaamste zijn:

- handhaving van het programma dat in het Structuurplan is aangegeven;
- handhaven en inpassing van het NH hotel;
- tram moet zowel noord- als zuidwaarts kunnen afbuigen;
- opstelplaatsen voor taxi en kiss&ride dichtbij het entreegebied OV-Terminal;
- tram en bus gecombineerd op één baan met aan weerszijden perrons.

In hoofdlijn is het planresultaat van het Sijpesteijnkwartier de volgende:

- de Graadt van Roggenweg wordt als wegprofiel doorgetrokken tot aan gebouw Cranenborgh: tram in de middenberm, met aan weerszijden autorijstroken en fietspaden;
- langs de Leidsche Rijn komen twee bouwblokken om de straatwand te completeren;
- aan de noordzijde van het Jaarbeursplein komt een bouwblok ter omgrenzing van het plein. Het plein wordt autovrij en wordt het domein van voetgangers en fietsers;
- er ontstaat een logisch ruimtelijke verbinding tussen de Croeselaan en de Damstraat.

Het uiteindelijk beeld levert een nieuw samenhangend centrumgebied op waarin een groot Jaarbeursplein (inclusief Stationsplein west) een podium voor de gehele stad kan worden. De tramhalte, taxistandplaatsen en kiss&ride worden afgewikkeld in de verlengde Graadt van Roggenweg. Zie bijgevoegde impressie.



Afbeelding: Impressie Sijpesteijnkwartier en Jaarbeursplein.

Consequenties Structuurplan

Zoals gesteld, betekent het verleggen van het tramtracé van het Jaarbeursterrein naar de verlengde Graadt van Roggenweg, een wijziging van het Structuurplan. Besluiten over wijziging van het Structuurplan zijn aan de raad. Dat laatste geldt ook voor het vaststellen van het stedenbouwkundige plan van het Sijpesteijnkwartier, al dan niet via het vaststellen van het bestemmingsplan. Op dit moment zijn de plannen evenwel in een principestadium en voorwaardelijk verbonden aan de definitieve keuzes van eventuele vertramming.

Het voorleggen van een raads principebesluit over de wijziging van het structuurplan en de stedenbouwkundige studie naar het Sijpesteijnkwartier vinden wij in dit stadium nog voorbarig. Er kan nog veel veranderen. Er zijn nog veel stappen te zetten voordat onomkeerbaarheid verantwoord is. Omdat deze stap (tracéwijziging tram in het Sijpesteijnkwartier) evenwel principieel en voor het Jaarbeursplein wel onomkeerbaar is, hebben wij ervoor gekozen, de raad – via de raadscommissie – op deze manier te informeren. In bijgevoegde kaart staan de afwijkingen afgebeeld zoals die momenteel worden voorzien.



Afbeelding: Mogelijke afwijkingen Structuurplan.

Aankoop / voorhangprocedure

Het betreft hier een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de gemeente en een derde. Hiervoor is ons college bevoegd. Ondanks het aanzienlijke bedrag, betreft het hier geen privaatrechtelijke overeenkomst van ingrijpende aard, waarop de voorhangprocedure van toepassing is (conform artikel 169.4 gemeentewet). In de kern gaat het hier om een enkelvoudige zaak, waarbij de koopsom tot stand is gekomen op basis van gangbare vastgoedprincipes.

Gelet op het budgetrecht van de raad, de omvang van het bedrag, de wijze van financiering en de risico's die de gemeente loopt in het geval de vertramming geen doorgang vindt, leggen wij dit voorstel evenwel aan u voor, voordat wij een definitief besluit nemen over de aankoop.

Omdat de ING-REIM ook nog een besluit moet nemen over de verkoop, is deze overeenkomst geheim tot aan de ondertekening.

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

De stedenbouwkundige studie ligt in de leeskamer en is ook te vinden op de website www.cu2030.nl.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

De secretaris

de burgemeester

Bijlagen in de leeskamer:

- Rapport 'Sijpesteijnkwartier en verder, Uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van het nieuwe tramtracé';
- Rapport 'Vertramming, Financiële consequenties'.