



Gemeente Utrecht

Bestuursrapportage Stationsgebied



September 2006



Bestuursrapportage Stationsgebied september 2006

1	ALGEMEEN	3
1.1	INLEIDING.....	3
1.2	UTRECHT VOOR ELKAAR	3
1.3	LAATSTE BESLUITVORMING / UITWERKING MOTIES	3
1.4	OV-TERMINAL.....	4
1.5	ALGEMEEN GRONDBELEID STATIONSGBIED	4
2	ONTWIKKELING PROGRAMMATISCH KADER	6
3	STAND VAN ZAKEN PROGRAMMA VASTGOED	7
3.1	ALGEMEEN.....	7
3.2	ARTIKEL 19 PROCEDURES	7
3.3	BILATERALE PROJECT OVEREENKOMSTEN (BPO) EN NOTARIËLE AKTEN	7
3.4	BILATERALE ONTWIKKEL OVEREENKOMSTEN (BOO).....	8
3.5	TE STARTEN BOUWACTIVITEITEN / EERSTE PAAL.....	8
4	STAND VAN ZAKEN PROGRAMMA OPENBARE RUIMTE & INFRA	9
4.1	ALGEMEEN.....	9
4.2	PLANONTWIKKELING INRICHTING OPENBARE RUIMTE	9
4.3	ONDERGRONDSE INFRA	9
4.4	SANERING ONDERGROND.....	9
4.5	ARCHEOLOGIE.....	9
4.6	CONDITIONERING EN BOUWRIJP MAKEN	10
4.7	BOUWPUTMANAGEMENT	10
5	FINANCIËN EN RISICOMANAGEMENT	11
5.1	INLEIDING.....	11
5.2	FINANCIEEL BEELD.....	11
5.3	PLANNING EN CASHFLOW	12
5.4	RISICOMANAGEMENT EN WEERSTANDSVERMOGEN	13
6	COMMUNICATIE	14
6.1	NIEUW GEBIEDSCENTRUM GILDENKWARTIER.....	14
6.2	WEBSITE.....	14

1 Algemeen¹

1.1 Inleiding

Met het aantreden van de nieuwe raad en het nieuwe college is een nieuwe fase aangebroken in de herontwikkeling van het Stationsgebied. Op 2 maart 2006 adviseerde de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling in het kader van de voorhangprocedure positief over de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst gemeente – Jaarbeurs. Ook gaf de commissie aan dat was voldaan aan de opschortende voorwaarde in de ontwikkel/projectovereenkomst Vredenburg tussen Hoog Catharijne BV en de gemeente. Daarmee stond de weg open om op 3 maart 2006 de drie contracten te ondertekenen. Dat gebeurde in aanwezigheid van minister Peijs van Verkeer & Waterstaat mede namens Minister Dekker van VROM. Komende raadsperiode staat vooral in het teken van de uitvoering.

1.2 Utrecht voor elkaar

In het collegeprogramma “Utrecht voor elkaar” staat als hoofdlijn:

In het nieuwe collegeprogramma blijft de transformatie van het Stationsgebied van cruciale betekenis voor de stad.

Programmapunten zijn:

- 1.2 Uitgangspunt blijft visie A (waarvoor de bewoners hebben gekozen) en de BOO's.
- 1.3 Openbare ruimte wordt aantrekkelijker door “groen” op het Smakkelaarsveld (binnen de gemaakte afspraken over gedeeltelijke bebouwing), een aantrekkelijke entree naar het station en een goede inrichting van de ruimte boven de Catharijnesingel.
- 1.4 Er komt een nieuwe centrale bibliotheek op een nog te bepalen plaats in het stationsgebied; hierbij worden private partners gezocht.

1.3 Laatste besluitvorming / uitwerking moties

De Raad stemde 15 december 2005 ²in met de Bestuursrapportage van september 2005 waarin begrepen:

- a. de uitwerking van de amendementen en moties;
- b. de bijgestelde rasterkaart;
- c. bijgestelde programmatafel en
- d. de geheime financiële onderbouwing van september 2005;

De raad nam zes moties aan. Deze komen onderstaand aan de orde.

Motie 131: 15.000 m milieuverantwoorde kantoor m²

Strekking: niet eerder akkoord gaan met een toevoeging van de extra 15.000 m² kantooruimte dan na het voorleggen van dit specifieke plan voor goedkeuring van de raad.

Stand van zaken: er is een globale haalbaarheidsstudie verricht naar het zogenaamde NH kwartier.

Deze studie wordt uitgewerkt en zal eind 2006 worden gepresenteerd.

Motie 132: Bevaarbare Leidsche Rijn

Strekking: In overleg met partijen die het station realiseren, de mogelijkheden voor een betaalbare aanpassing van de tunnel onderzoeken en de raad hierover te informeren.

Stand van zaken: de rapportage is in september 2006 gereed. Er wordt een globale studie verricht naar de mogelijkheden de tunnel aan te passen. De rapportage is eind 2006 gereed.

Motie 133: Parkeernormen uitsluitend als maximum

Strekking: de parkeernormen voor woningen in het Stationsgebied mogen wel worden overschreden.

Stand van zaken; in de ontwikkelingen waarbij sprake is van woningen wordt het optimum gezocht tussen bereikbaarheid, de woningtypologie en de ontwikkelingsmogelijkheden.

¹ Hoofdstuk 1 is een bewerking van de Kwartaalrapportage Stationsgebied juni 2006. Deze is ter informatie voorgelegd aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling. Deze bestuursrapportage komt in dezelfde periode tot besluitvorming als de programmabegroting 2007. De laatste bevat de doelstellingen voor komend jaar.

² Raadsvoorstel 26 oktober 2005, nr. 157

Motie 140: Goede toegankelijkheid Stationsgebied

Strekking: in het kader van de aanpak Stationsgebied een soortgelijk convenant afsluiten als het convenant bouwlocatie Leidsche Rijn.

Stand van zaken: In de ontwikkelcontracten is de toegankelijkheid van het Stationsgebied voor mensen met functie beperking een van de randvoorwaarden van de herontwikkeling. Deze randvoorwaarden zijn beschreven in de rapportage beheer en veiligheid en uitgewerkt in diverse deelrapporten. Het Leidsche Rijn convenant is vergelijkbaar. Er zijn afspraken gemaakt over actieve betrokkenheid van Solgu en andere organisaties bij de toetsing en advisering van deelplannen. De betrokkenheid van deze organisaties bij het Definitief Ontwerp van de OV-Terminal is hier een voorbeeld van.

Motie 141: Contract compliance in contracten Stationsgebied

Strekking: in de vervolgcontracten over het Stationsgebied duidelijke afspraken formuleren over contract compliance, zodat bijstandsgerechtigden en WW-ers kunnen reintegreren via de aanpak van het Stationsgebied.

Stand van zaken: deze motie wordt meegenomen in de vervolgcontracten.

Motie 145: Kwaliteit en capaciteit OV naar Taskforce

Strekking: kwaliteit en capaciteit van de beoogde infrastructuur nadrukkelijk aan de orde stellen, met het doel om mogelijke toekomstige problemen en oplossingen in kaart te brengen.

Stand van zaken: deze motie is meegenomen in de toetsing van het Definitief Ontwerp van de OV-Terminal. Wij hebben op 27 juni 2006 ingestemd met het Definitief Ontwerp voor de OV-Terminal. De commissie is hierover bij brief van 27 juni 2006 geïnformeerd. In oktober zullen wij nog besluiten nemen over o.a. de business-case OV-Terminal, de Projectovereenkomst NS-ProRail-gemeente Utrecht.

1.4 OV-Terminal

Bij brief van 27 juni 2006 hebben wij de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling geïnformeerd over onze besluitvorming over het Definitief Ontwerp van de OV-Terminal.

In het najaar volgen nog besluiten over:

1. een aantal uitwerkingen van het Definitief Ontwerp op basis van de geformuleerde eisen en aandachtspunten die voortkomen uit het toetsproces;
2. de business case OV-Terminal
3. de dekking van exploitatiekosten en overige beheerafspraken
4. de risico-en taakverdeling tussen Rijk/ ProRail en gemeente Utrecht.

De beschikking van de Minister van Verkeer&Waterstaat (250 miljoen EUR) aan de subsidie-ontvanger, te weten ProRail is in november 2006 gepland. In ieder geval streven wij ernaar de subsidie nog voor de Tweede Kamer verkiezingen rond te krijgen.

De voorbereiding van uitvoering wordt vervolgens dit jaar ter hand genomen. In 2007 zal de feitelijke uitvoering op gang komen. De afronding is in 2011/2012 gepland.

1.5 Algemeen grondbeleid Stationsgebied

Het grondbeleid in het Stationsgebied is gebaseerd op vier elementen:

1. Stimuleren van private partijen om te investeren in hun eigen kernactiviteiten op hun eigen grondposities. Door middel van contractering wordt hier vorm aan gegeven.
2. Het aanpassen van de huidige erfpachtharmonisatie op het Jaarbeursterrein, conform de afspraken in de ontwikkelovereenkomst, en het ontvlechten van de erfpachtconstructies rond Hoog Catharijne. Deze ontvlechting is zeer complex. Ontvlechting is noodzakelijk om tot herontwikkeling te komen. Samen met het erfpachtbedrijf OGU zijn de private partijen geïnformeerd over ons voornemen en hebben wij hun medewerking gevraagd. Aangezien iedereen erkent dat de huidige situatie ongewenste onderlinge afhankelijkheden kent, heeft men in principe ingestemd.
3. Gezien de lange looptijd van het Project Stationsgebied zijn faseerbaarheid en flexibiliteit belangrijke ordeningsprincipes om gemeentelijke risico's te kunnen beheersen. Contractstructuur, een faseringsmodel met clusters en projectlocaties, overall planningen en het financieringsmodel zijn hierop gebaseerd. Wij gaan uit van een grondexploitatie in twee fases. Fase 1 heeft betrekking op het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn (inclusief

Westpleintunnel), maar exclusief Jaarbeursterrein noord. Fase 2 heeft betrekking op het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn en het Jaarbeursterrein noord.

4. Onderdeel van het grondbeleid vormt de actuele grondexploitatie. In hoofdstuk 5 wordt het financiële beeld weergegeven van de actuele grondexploitatie.

2 Ontwikkeling programmatisch kader

De huidige stand van zaken ten aanzien van het te realiseren vastgoedprogramma inclusief een prognose voor fase 2 is weergegeven in onderstaande tabel. De kolom actualisatie 2005 is gebaseerd op peildatum 1 juli 2005, dus voor vaststelling van de ontwikkelovereenkomsten.

Programmatabel (fase 1 en fase 2)

	Actualisatie 2005 *	Actualisatie 2006 *	
Woningen	2.320	2.293	st.
Kantoren	204.000	201.714	m ² bvo
Retail *1	45.000	45.000	m ² vvo
Leisure	63.000	65.400	m ² bvo
Cultuur	33.500	37.500	m ² bvo
Hotel	16.700	16.700	m ² bvo
Horeca	3.050	11.515	m ² bvo

* Exclusief 25.000 m² bvo kantoren NSV binnen/buiten plangebied

De onderhandelingsresultaten, zoals vastgelegd in de inmiddels door de raad goedgekeurde BOO's, hebben geleid tot enkele wijzigingen in de programmatabel. Het betreft over het algemeen geringe wijzigingen. Schommelingen zullen zich de komende periode blijven voordoen. Wat betreft het volume horeca het volgende. Conform de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst met de Jaarbeurs, mag de Jaarbeurs op haar terreinen in totaal 8.800 m² bvo aan horecafuncties toevoegen, o.a. ten behoeve van het realiseren van een foodcourt-concept. Daarnaast is er op het Stationsplein Oost en in de OV-Terminal enige horeca toegevoegd. Deze is vooral reizigers gerelateerd. Het realiseren van horeca aan de Westzijde van het Station zorgt ervoor dat er meer spreiding ontstaat van het horeca aanbod in Utrecht. Tevens draagt het realiseren van horeca bij aan de levendigheid van dit gebied.

3 Stand van zaken programma Vastgoed

3.1 Algemeen

Conform de vastgestelde contractstructuur, werkt de Projectorganisatie Stationsgebied tezamen met de partners aan het vervolg op de bilaterale ontwikkelcontracten in de vorm van bilaterale of trilaterale projectovereenkomsten dan wel uitgifteovereenkomsten. Deze contracten beschouwen wij als uitvoering. Onderstaande tabel laat zien dat circa 60% van het programma reeds is gecontracteerd met het tekenen van de BOO Vredenburg en omgeving (Hoog Catharijne bv), de BOO Jaarbeurs en de BOO NS Vastgoed. Het Muziekpaleis (=cultuur) is gecontracteerd door de gemeente.

Tabel: Programma vastgelegd in Ontwikkelovereenkomsten met marktpartijen

	Programma Actualisatie 2006	Totaal gecontracteerd	Nog te contracteren
Woningen (st.)	2.293	808	1.485
Kantoren (m ² bvo)	201.714	177.409	24.305
Retail (m ² vvo)	45.000	19.601	25.399
Leisure (m ² bvo)	65.400	49.400	16.000
Cultuur (m ² bvo)	37.500	17.500	20.000
Hotel (m ² bvo)	16.700	12.000	4.700
Horeca (m ² bvo)	11.515	9.700	1.815

*Exclusief invulling strook Croeselaan

3.2 Artikel 19 procedures

Ervan uitgaande dat de Raad het Structuurplan voor het Stationsgebied in het najaar van 2006 vaststelt, is er een nieuwe juridische basis voor de te volgen artikel 19 procedures, Wet Ruimtelijke Ordening. Voor de volgende projecten worden artikel 19 RO-procedures gevoerd (initiatief van de private partners):

- Megabioscoop, Holland Casino, Parkeergarage & Foodcourt (allen Kop Jaarbeurs) (en m.e.r. procedure)
- Hotel annex woningen (Kop Jaarbeurs);
- OV-Terminal
- Muziekpaleis/expeditietunnel (en m.e.r. procedure)
- Gebouw Vredenburg Noord
- Stads kantoor
- Entreegebouw/parkeergarage

Het verloop en de voortgang van de procedures is afhankelijk van de ontwikkelingen met betrekking tot de luchtkwaliteit. In 2007 worden ook andere vergunningprocedures (o.a. bouwvergunningen, kap-sloopvergunningen etc.) gestart.

3.3 Bilaterale Project Overeenkomsten (BPO) en notariële akten

Binnen het Stationsgebied worden diverse gronden en panden verworven. Minnelijke verwerving is het uitgangspunt. Voor de vastgoed projecten die door private ontwikkelaars worden gerealiseerd, worden projectovereenkomsten gesloten. Voor de volgende projecten worden in 2007 projectovereenkomsten afgerond.

1. Kantoren Westflank-Noord (midden)
2. Stads kantoor
3. Woningen Sijpesteijkade
4. Muziekpaleis (intern gemeentelijk)
5. Entréegebouw annex Parkeergarage Catharijnesingel
6. Parkeergarage Kop Jaarbeurs & Foodcourt
7. Megabioscoop
8. Hotel Jaarbeursterrein
9. Holland Casino
10. OV-Terminal

3.4 Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten (BOO)

Aangezien nog niet alle bouwlocaties in 2006 uitontwikkeld zijn, streven wij er naar in 2007 hiervoor ontwikkelovereenkomsten af te sluiten. Het betreft onder meer:

1. BOO Knoopkazerne/NSV Westflank Zuid
2. BOO Oostflank
3. BOO Koppen OVT
4. BOO Radboudkwartier
5. BOO NH-kwartier

3.5 Te starten bouwactiviteiten / eerste paal

In 2007 verwachten wij de eerste paal voor:

- het Muziekpaleis
- Winkelgebouw Vredenburg-Noord
- bouw van de parkeergarage onder het Casino en de Megabioscoop
- OV-Terminal

4 Stand van zaken programma Openbare Ruimte & Infra

4.1 Algemeen

Het programma infrastructuur en openbare ruimte is opgedeeld in verschillende projecten die elk in verschillende fasen van ontwikkeling kunnen verkeren. Voor een aantal van deze projecten is in 2006 de planontwikkeling gestart. Daarnaast is er een aantal projectoverstijgende plannen, zoals het masterplan voor de ondergrondse infrastructuur en plannen voor sanering van de ondergrond, archeologie en bouwputmanagement.

4.2 Planontwikkeling inrichting Openbare Ruimte

De inrichting van de openbare ruimte in het Stationsgebied wordt verder vormgegeven. Momenteel wordt gewerkt aan het IPvE/FO Vredenburgplein, het IPvE/FO voor de Catharijnesingel en het IPvE/FO voor de Verkeersstructuur Stationsgebied.

4.3 Ondergrondse Infra

Een zeer belangrijk, en tegelijkertijd onzichtbaar onderdeel is de ondergrondse infrastructuur. Hieronder valt kabels en leidingen, koude en warmte-opslag, energietransport, persleidingen etc. Nu de plannen voor de gebouwen in snel tempo gestalte krijgen, wordt de hiermee gemoeide ondergrondse infrastructuur steeds duidelijker. De ondergrondse infra is dusdanig complex, dat er een masterplan in de maak is voor de ondergrondse infrastructuur (definitief gereed in december 2006). Het energieaanbod is een thema van ondergrondse infrastructuur dat bijzondere aandacht behoeft. Als gevolg van de liberalisering van de energiemarkt zijn er warmte aanbieders bijgekomen. De uiteindelijke keuze kan ingrijpende gevolgen hebben voor Eneco, de huidige leverancier van stadsverwarming. De belangrijkste afnemers in het gebied, Còrio, NS Vastgoed, Jaarbeurs en de NS staan thans voor de keuze van stadsverwarming, koude-warmteopslag of gas. In het kader van de regierol begeleidt de Projectorganisatie Stationsgebied de informatievoorziening en de discussie hierover.

4.4 Sanering ondergrond

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de grondonderzoeken van grond en grondwater in het Stationsgebied. Deze grond en grondwaterkwaliteitskaarten worden op dit moment bijgewerkt naar aanleiding van een recent verricht verkennend bodemonderzoek op openbaar gebied. De rapportage van het verkennend bodemonderzoek wordt momenteel aangevuld met een raming van kosten voor de te verwachten verwerking van de verontreinigde te saneren gronden en grondwater. Inmiddels zijn ook uitgezet nader onderzoek op een viertal locaties waar de gemeente gronden overdraagt aan private partijen. Dit onderzoek heeft als doel de schoongrondverklaring te kunnen verstrekken en de informatie te leveren voor de artikel19 procedures Wet R.O. Inmiddels is er ook inzicht in de invloed van bemalingen t.b.v. ondergrondse bouwwerken voor infra of vastgoed.

4.5 Archeologie

In de bodem van het Stationsgebied bevinden zich archeologische resten. Voor een deel van het plangebied is het inzichtelijk waar zich archeologische resten bevinden; voor een deel bestaat een verwachting. Het volledige plangebied heeft echter een 'archeologische verwachtingswaarde'. In de Bilaterale ontwikkelovereenkomsten zijn afspraken gemaakt met betrekking tot archeologie o.a. over financiële verantwoordelijkheden bij het archeologisch begeleiden van het afgraven van de bouwput/slopen van bestaande bebouwing en de eventuele noodberging van vondsten. Er is een procedure afgesproken over het vooronderzoek.

Het vooronderzoek bestaat uit een aantal stappen die voor het gehele plangebied worden doorlopen:

1. Bureauonderzoek "Waar kan wat zitten?"(cultuurhistorisch archief)
2. Inventariserend vooronderzoek "Zit er echt wat?" (zoekboringen)
3. Waarderend vooronderzoek "Wat zit er dan?" (proefsleuven)
4. Interventie "Wat zijn de consequenties?"
5. Afronding "Wat is de vervolgactie?"

Voor het Vredenburg heeft op twee plaatsen inmiddels archeologisch vooronderzoek (tot en met punt 3) en de Catharijnesingel plaats gevonden. Thans wordt op basis van de vondsten bezien welke interventie nodig is (wat de consequenties voor de bouw van het winkelgebouw Vredenburg noord en het Muziekpaleis zijn). Daarnaast start archeologisch vooronderzoek op het Jaarbeursterrein. Voor de overige delen van het plangebied wordt in 2006 eerst de archeologische verwachtingswaarde ingeschat, zodat het vooronderzoek gericht uitgevoerd kan worden.

Er vinden gesprekken plaats met de Vereniging Oud Utrecht over de archeologische en monumentale waarden in het gebied.

4.6 Conditionering en bouwrijp maken

In 2007 verwachten wij te starten met de conditionering/bouwrijp maken van de volgende projecten:

- Stadskantoor
- Muziekpaleis
- Winkelgebouw Vredenburg-Noord
- Kabels en leidingen Westzijde Catharijnesingel
- Projecten Jaarbeursterrein

4.7 Bouwputmanagement

Om tijdens de bouwperiode de stad bereikbaar, veilig en leefbaar te houden wordt momenteel gewerkt aan het plan bouwlogistiek en tijdelijke maatregelen. De vele bouwprojecten, waarvan er diverse gelijktijdig in uitvoering gaan, trekken veel bouwverkeer aan en daarnaast kunnen door de afbakening van de bouwterreinen functies of verkeersroutes tijdelijk verdwijnen. Het plan bouwlogistiek/tijdelijke maatregelen maakt per bouwperiode inzichtelijk welke bouwlogistieke maatregelen getroffen moeten worden om enerzijds de bouw mogelijk te maken en anderzijds welke tijdelijke maatregelen noodzakelijk zijn om de stad zoveel als mogelijk te ontzien. Dit onderzoek zal in de zomer gereed zijn. Overigens omdat met het verder uitwerken van de diverse bouwplannen er steeds meer inzicht komt in de daadwerkelijk impact van de bouwactiviteiten wordt dit plan voortdurend geactualiseerd.

5 Financiën en risicomanagement

5.1 Inleiding

Om de gemeentelijke financiën voor het Stationsgebied te beheersen wordt gebruik gemaakt van het grondexploitatiesysteem. Over de volle looptijd worden kosten en opbrengsten geraamd en gemonitord. Uitgangspunt is een sluitende grondexploitatie inclusief een reeds ingeboekte gemeentelijke bijdrage van 70 miljoen euro. Jaarlijks wordt de grondexploitatie naar de stand van 1 juli geactualiseerd. Het betreft dus een moment opname, want de looptijd van fase 1 van het project loopt door tot 2018. Deze actualisatie maakt deel uit van de programmabegroting die in het najaar ter besluitvorming komt. In de periode tussen de jaarlijkse actualisaties wordt gewerkt met een zogenaamde plussen- en minnenlijst. De plussen- en minnenlijst geeft een indicatie van de te verwachten verschillen op grond van de financiële en planmatige voortgang van het project en de stand van zaken omtrent de onderhandelingen met de marktpartijen.

De resultaten van de planontwikkeling, BOO contracten en voortschrijdend inzicht leiden tot een aantal wijzigingen in de grondexploitatie. Deze worden in de bijlage "Financiële onderbouwing Stationsgebied" toegelicht.

5.2 Financieel beeld

In de volgende tabel zijn de uitkomsten van de financiële analyse 2006 voor fase 1 weergegeven en vergeleken met de financiële analyse van 2005.

Financieel beeld Actualisatie 2005 en 2006

	Actualisatie 2005	Actualisatie 2006	
	Fase 1	Fase 1	Vershil
Kosten	-/- 292,31	-/- 309,53	-/- 17,22
Opbrengsten	216,85	227,31	10,46
Optimalisatie taakstelling	5,46	12,22	6,76
Gemeentelijke bijdrage	70,00	70,00	0,00
Nominaal saldo	0,00	0,00	0,00

De financiële analyse 2005 sloot met een geprognosticeerd tekort van € 5,46 miljoen (einddatum 2018). Dit tekort is opgevat als een optimaliseringstaakstelling teneinde de grondexploitatie op nul te laten sluiten. Gelet op de actualisatie per 1 juli 2006 komt het geprognosticeerde tekort (eind 2018) nu uit op € 12 miljoen (nominaal).

Uitgangspunt blijft een sluitende grondexploitatie met inbegrip van de gemeentelijke bijdrage ad € 70 miljoen. Op dit moment is een positieve cash-flow aanwezig van € 42,5 miljoen (stand 1 juli 2006).

Toelichting

In de bijlage financiële onderbouwing stationsgebied 2006 zijn de belangrijkste verschillen toegelicht. De verslechtering van het financiële beeld (ca. 3% van de totale kosten) wordt met name veroorzaakt door een toename van de kosten. De vastgoedopbrengsten laten daarentegen een positieve ontwikkeling zien. Deze opbrengsten zijn evenwel onvoldoende om de kostenstijging geheel te compenseren. Van belang daarbij is dat op dit moment circa 70% van de totale opbrengsten inclusief subsidies en bijdragen inmiddels is vastgelegd in overeenkomsten.

De belangrijkste oorzaak van de oplopende kosten is een concrete stijging van de algemene kosten. In toenemende mate gaat het om onvoorziene activiteiten die als regel niet bij een normale grondexploitatie horen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kosten van planbegeleiding bij publiekrechtelijke procedures en vergunningen, extra inzet op contractbeheer, ontwikkelen stedelijke kaders ten aanzien van water, milieu en ondergrondse infrastructuur, communicatie en (stads)promotie. Ook in het verleden zijn reeds veel van dit soort kosten ten laste van het plan genomen. Hierdoor moet het gereserveerde budget voor de uitvoeringsfase worden opgehoogd. De complexe opgave van het stationsgebied en de rol van de gemeente daarin laat zich niet in een normatieve berekeningen en ervaringscijfers vatten. Achteraf kan worden gesteld dat het bij een dergelijk stedelijk en complex project beter was geweest deze bijzondere kosten al vanaf het begin mee te nemen.

Op dit moment voeren wij gemeentebreed onderzoek uit naar de plankosten. Bij de voorjaarsnota 2007 zullen wij u hierover rapporteren.

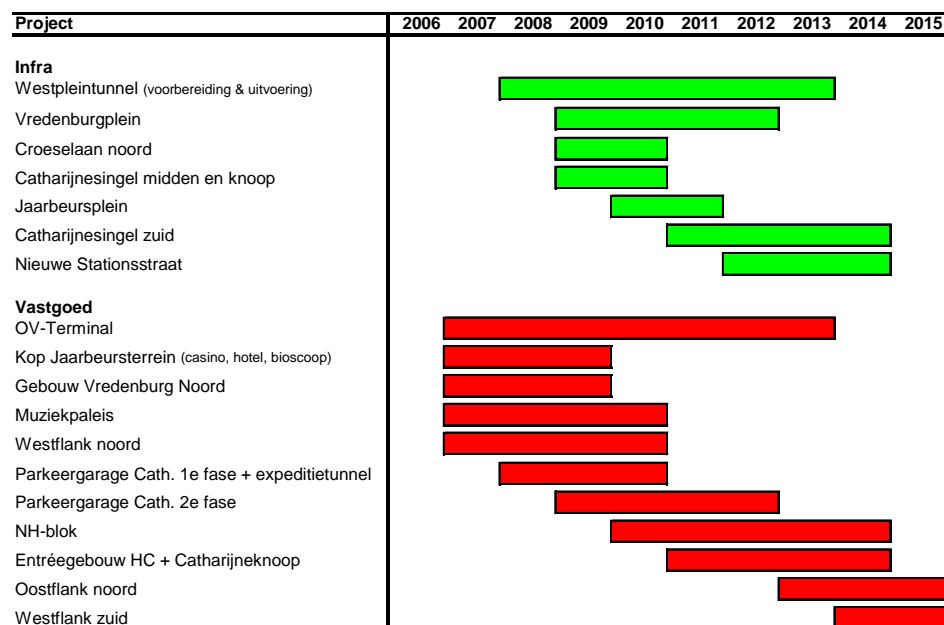
Ten aanzien van het geprognoseerde tekort, merken wij het volgende op. Zoals gesteld, blijft een sluitende grondexploitatie uitgangspunt. Om dat te bereiken onderzoeken wij optimalisieringsmogelijkheden. De belangrijkste daarvan is planonderdeel Graadt van Roggenweg. Tot nu is de herinrichting van de Graadt van Roggenweg onderdeel van fase 1 van de herontwikkeling van het Stationsgebied. Uit recente verkeers- en luchtkwaliteitberekeningen blijkt dat de Graadt van Roggenweg nooit kan voldoen aan beide doelen van bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Gezien de samenhang met de stedelijke problematiek is een keuze voor één aspect feitelijk niet mogelijk. De problematiek van de luchtkwaliteit vraagt om structurele ruimtelijke oplossingen op lange termijn. De oplossing is de Graadt van Roggenweg in een breder perspectief te plaatsen en als onderdeel van een groter gebied te beschouwen en deze niet te beperken tot verkeersaspecten. Momenteel wordt een globale verkenning uitgevoerd naar volumes/ programma, stedenbouwkundige modellen en gebiedsexploitaties. Doel is om eerste inzet te kunnen doen bij de Rijksoverheid t.b.v. aanvullende financiering voor de Graadt van Roggenweg. De verwachting is dat de oplossing voorziet in de invulling van de optimaliseringstaakstelling. Wij zullen u bij de jaarrekening 2006 rapporteren over de haalbaarheid.

De prognoses voor uitgaven aan infrastructuur worden momenteel herijkt op basis van de laatste inzichten (kabels en leidingen, bodemsanering, archeologie etc). Een groot risico is de complexe verkeerstructuur en de milieumaatregelen (bodemsanering) die genomen moeten worden.

5.3 Planning en cashflow

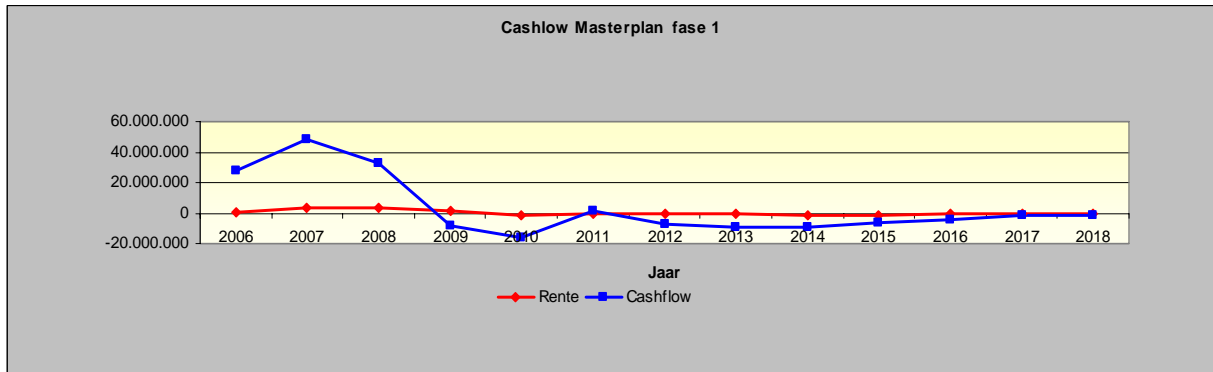
De planning van de financiële analyse 2005 is wat betreft fase 1 grotendeels gehandhaafd. De start van de realisatie van de OV-Terminal en het moment dat bijdragen van de private partijen en subsidies worden ontvangen, blijven leidend voor de gehanteerde uitvoeringsplanning. In onderstaand overzicht wordt de fasering van de belangrijkste projecten grondexploitatie fase 1

Figuur: Globale fasering uitvoering belangrijkste projecten grondexploitatie fase 1



In de volgende figuur zijn de cumulatieve netto cashflow en de daaruit volgende rentelasten uitgezet over de looptijd van fase 1. In de grafiek zijn de nuldoorgangen (2008 en 2011) de momenten waarop nieuwe investeringsbeslissingen genomen moeten worden. Dit maakt het proces beheersbaar en aanpasbaar aan de conjuncturele omstandigheden. De huidige stand van de cashflow bedraagt € 42,5 miljoen positief (stand per 1 juli 2006).

Figuur: Cashflow fase 1



5.4 Risicomanagement en weerstandsvermogen

Voor het stationsgebied worden de risico's en de kansen periodiek gevolgd door middel van een kansen- en risicoregister. Vanuit verschillende invalshoeken waaronder juridische, worden risico-beheersmaatregelen opgesteld en uitgevoerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de modellen en richtlijnen van het concern. Nieuw daarbij is de berekening van het weerstandsvermogen. Eerste globale indicatie van de doorrekening van de vijf top risico's, zoals verwoord in de bijgevoegde financiële onderbouwing, wijst uit dat een weerstandsvoorziening noodzakelijk lijkt van 30 tot 40 miljoen euro. Bij het concern is een voorziening opgenomen van 9 miljoen euro. Zie ook paragraaf 5.2.

6 Communicatie

6.1 Nieuw gebiedscentrum Gildenkwartier

Het nieuwe gebiedscentrum moet het kloppend hart van de bouwputcommunicatie in het stationsgebied worden. Terwijl de informatiefunctie zich in de afgelopen jaren voornamelijk richtte op de planvorming, staan straks informatie over omleidingen, informatie voor huizenzoekers en ondernemers die zich in het stationsgebied willen vestigen, de architectuur van de verschillende gebouwen, maar ook klachten over de bouwput centraal. De gemeente werkt nu al samen met alle partners aan de toekomstige bouwputcommunicatie in het stationsgebied. Daarbij worden afspraken vastgelegd: wie informeert straks op welke wijze over welke onderwerpen en wie betaalt dat? Het infocentrum in het Gildenkwartier wordt door zeer uiteenlopende groepen bezocht. De partners in het gebied komen er bijeen voor bijvoorbeeld architectenselecties en Provinciale Staten van Utrecht heeft zich laten informeren over de plannen. Ook groepen Noorse parlementariërs, het Gregoriuscollege, de machinisten van NS, de Boss Business Tour van de TU Delft, Ierse planologen en basisscholen uit Utrecht en omstreken bezochten het Infocentrum Stationsgebied. Afhankelijk van de doelgroep biedt de Projectorganisatie Stationsgebied een op maat gesneden programma. De verwachting is dat het aantal groepen, met name vanuit het onderwijs - van basisonderwijs tot Mastersopleidingen uit binnen- en buitenland - zal stijgen. Het 'oude' infocentrum aan het Vredenburg trok in 2005 ruim 10.000 bezoekers.

6.2 Website

De website van het stationsgebied, www.utrecht.nl/stationsgebied, is in de afgelopen periode tweetalig gemaakt. De projectorganisatie werkt aan het interactief maken van de site. Zo werkt de Hogeschool voor de Kunsten aan een interactieve game, die op woensdag 7 juni gepresenteerd is aan de Taskforce Innovatie Regio Utrecht, waarin ook het Utrechtse bestuur actief participeert. Het aantal bezoekers van de website steeg in 2005 naar 85.550.

Het Stationsgebied  **Utrecht vormt samen met de historische binnenstad het nieuwe centrum van Utrecht. Het herbergt dé railport van Nederland met een sleutelrol in de Randstad. Utrecht kiest voor een verruimd, levendig stadshart, verbonden met de omliggende wijken.**



Gemeente Utrecht

Projectorganisatie Stationsgebied

Bezoekadres: Geldenkwartier 193
(ingang naast MediaMarkt)

Postbus 1273
3500 BG Utrecht

Telefoon: 030 - 286 96 50
Fax: 030 - 286 96 01

E-mail: stationsgebied@utrecht.nl
Internet: www.utrecht.nl/stationsgebied

Infocentrum

Hoe ziet het Stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het Infocentrum op het Vredenburg 90. Daar ziet u de toekomst van het Stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Website

Op www.utrecht.nl/stationsgebied vindt u alle actuele informatie over het Masterplan, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de verbouwing van muziekcentrum Vredenburg? Surf naar de site voor actuele info of deel uw mening met anderen in een speciale rubriek.