

## 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>	div. auteurs	<b>Datum</b>	2 oktober 2014
<b>Doorkiesnummer</b>	286 9607	<b>Ons kenmerk</b>	14.061532
<b>E-mail</b>	s.de.vos@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Voortgangsbericht uitvoeringsplanning Stationsgebied
<b>Bijlage(n)</b>	Diversen (wo uitspraak en planning)	<b>Verzonden</b>	2 oktober 2014 Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer, mevrouw

In aanvulling op de informatie in de tweede bestuursrapportage Stationsgebied over de aanpassing van de uitvoeringsplanning<sup>1</sup> in het Stationsgebied, berichten wij u het volgende.

De Raad van State heeft op 1 oktober 2014 uitspraak gedaan op:

- de beroepen die zijn ingesteld tegen het bestemmingsplan Van Sijpesteijnkade, Westflank noord/ HOV en de bijbehorende omgevingsvergunning voor het bouwen van het viaduct over de Leidsche Rijn;
- het verzoek van de gemeente tot opheffing van de schorsing. De uitspraak is bijgevoegd.

Het bestemmingsplan is door een (klein) formeel gebrek vernietigd. De omgevingsvergunning daarmee ook. De Raad van State is evenwel van mening dat de beroepen op alle andere onderdelen ongegrond zijn en ziet dan ook aanleiding “de rechtsgevolgen van beide besluiten in stand te laten”. Dit betekent dat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning onherroepelijk zijn en dat de bouw van het viaduct mag worden gestart.

De Raad van State draagt de raad op het formele gebrek binnen vier weken te verwerken. Er hoeft geen wijzigingsvoorstel naar de gemeenteraad omdat de Raad van State zelf in de zaak heeft voorzien. De benodigde uitvoeringshandelingen worden opgepakt.

Zoals gemeld in de brief van 17 juni 2014 hebben de ingestelde beroepen en het schorsingsverzoek en de afhandelingstermijn van de Raad van State gevolgen voor de voortgang van meerdere met elkaar samenhangende projecten. Door de opgelegde schorsing was het niet mogelijk om werkzaamheden te starten, waarvan bekend is dat die bepalend zijn voor de voortgang van andere projecten.

---

<sup>1</sup> Daarnaast informeerden wij u met de brieven van 17 juni en 18 september 2014

Datum 2 oktober 2014  
Ons kenmerk 14.061532?

Dit heeft geleid tot het temporiseren van een aantal projecten. De partners in het Stationsgebied zijn, bij het bepalen van de wijze waarop de gevolgen moeten worden opgevangen, nauw betrokken geweest. De planning is nu aanzienlijk robuuster: er is meer zekerheid (bestemmingsplan en omgevingsvergunning zijn onherroepelijk) en is meer ruimte in de uitvoeringsplanning.

Om de gevolgen voor de planning te minimaliseren hebben we enkele werkzaamheden onverkort van start laten gegaan. Ondanks het feit dat deze op de rand van het geschorste gebied liggen.

Door enkele projecten een half jaar op te schuiven, ontstaat ruimte in de totale uitvoeringsplanning en wordt de druk op de uitvoering in het gebied verlicht. Deze robuuste planning komt de veiligheid en bereikbaarheid in het gebied ten goede.

Tegelijk wordt voorkomen dat de gemeente en de partners in het Stationsgebied tussentijds kostbare tijdelijke maatregelen en extra werkzaamheden moeten uitvoeren.

De kans op meerwerkclaims en de risico's op verdere vertraging is met deze nieuwe uitvoeringsplanning geminimaliseerd.

In bijgaande bijlage zijn de verschillen tussen de planning van mei en oktober 2014 in beeld gebracht. Hieronder gaan we in op de gevolgen van de nieuwe uitvoeringsplanning voor de direct betrokken partijen.

**Omklap bussen 1 juli 2016: consequenties voor de direct betrokken projecten:**

– *Tracé busbaan tussen eindhalte tram en viaduct oost*: de ingebruikname van het tracé in december 2015 hebben we uitgesteld naar juni 2016. De omklap van de bussen van oost naar west verschuift daarmee ook naar juni 2016. Dit biedt POS meer ruimte voor de realisatie van het viaduct over de Leidsche Rijn;

– *Definitief busstation west*: de planning en fasering van het busstation wordt minder complex, omdat er later gestart kan worden;

– *Rabobrug*: om te voorkomen dat een half jaar vertraging in de omklap tot een (grote) meerwerkclaim leidt hebben we, in de lopende aanbestedingsprocedure Rabobrug geanticipeerd op een half jaar vertraging in de omklap en is de opleverdatum voor de Rabobrug uitgesteld tot 15 december 2016;

– *Uithoflijn*: de omklap van de bussen ligt op het kritieke pad van de Uithoflijn. Als gevolg van het uitstel van de busomklap komen de werkterreinen voor de realisatie van de Uithoflijn later ter beschikking. Het bus- en tramstation Centrumzijde en daarmee ook de Uithoflijn wordt in dit scenario medio 2018 in gebruik genomen i.p.v. begin 2018. Versnelling in de uitvoering is niet te verwachten. In andere trajecten richting ingebruikname (bouwfasering De Uithof, levering tramstellen) ontstaat nu meer ruimte in de voorbereiding en realisatie om eventuele vertragingen op te vangen. Omdat de planning geactualiseerd is voor gunning van de Tramstellen en Traminfrastructuur zijn er geen nadelige financiële consequenties

Datum 2 oktober 2014  
Ons kenmerk 14.061532?

– *Zuidgebouw*: de uitvoering van de tafelconstructie voor het Zuidgebouw moet gelijktijdig gerealiseerd worden met het tramstation voor de Uithoflijn. Door de nieuwe planning voor de uitvoering van het tramstation krijgt het project Zuidgebouw meer tijd om de voorbereidingen zorgvuldig af te ronden het te doorlopen besluitvormingstraject (bestemmingsplan, bijbestelling), Dit leidt wel tot latere opbrengsten in de grondexploitatie.

**Bijkomende effecten voor functies / omliggende projecten:**

Voordelen:

- *Tijdelijke expeditiezone OV-Terminal*: de huidige expeditiezone aan de westzijde kan blijven tot 1 september 2015; op dat moment zijn de voorzieningen aan de oostzijde dusdanig gereed dat er vanaf de oostzijde geëxpédieerd kan worden. De verplaatsing is hiermee vrijwel kostenneutraal;
- *Sloop Stationstraverse*: de sloopwerkzaamheden zijn nu uit te voeren voordat het test- en proefbedrijf van de Uithoflijn start;
- *Noordgebouw*: er zijn geen veiligheidsmaatregelen meer nodig om een in gebruik zijnde HOV-baan af te schermen;
- *Stationsplein Oost*: De wand van het stationsplein langs de trambaan is eenvoudiger te realiseren omdat de trambaan later in gebruik komt . Dit betekent een optimalisatie van kostbare faseringsmaatregelen;
- *Leidseveertunnel*: het weer openstellen van de Leidseveertunnel voor bussen hangt niet samen met de omklap en gaat in december 2015 gewoon door.

Nadelen:

- *Kwaliteit openbaar vervoer*: naast het uitstel van een betere verbinding naar De Uithof laat het totale eindbeeld voor het OV in het stationsgebied langer op zich wachten. Vanaf december 2016, als station Utrecht Vaartsche Rijn open gaat, start een nieuwe buslijn vice versa vanuit Leidsche Rijn via Vaartsche Rijn naar De Uithof;
- *Overlast*: door het temporiseren zal de overlast voor verkeersdeelnemers en omwonenden als gevolg van de werkzaamheden misschien minder heftig zijn, maar wel langer duren.

We vertrouwen erop u hiermee op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,