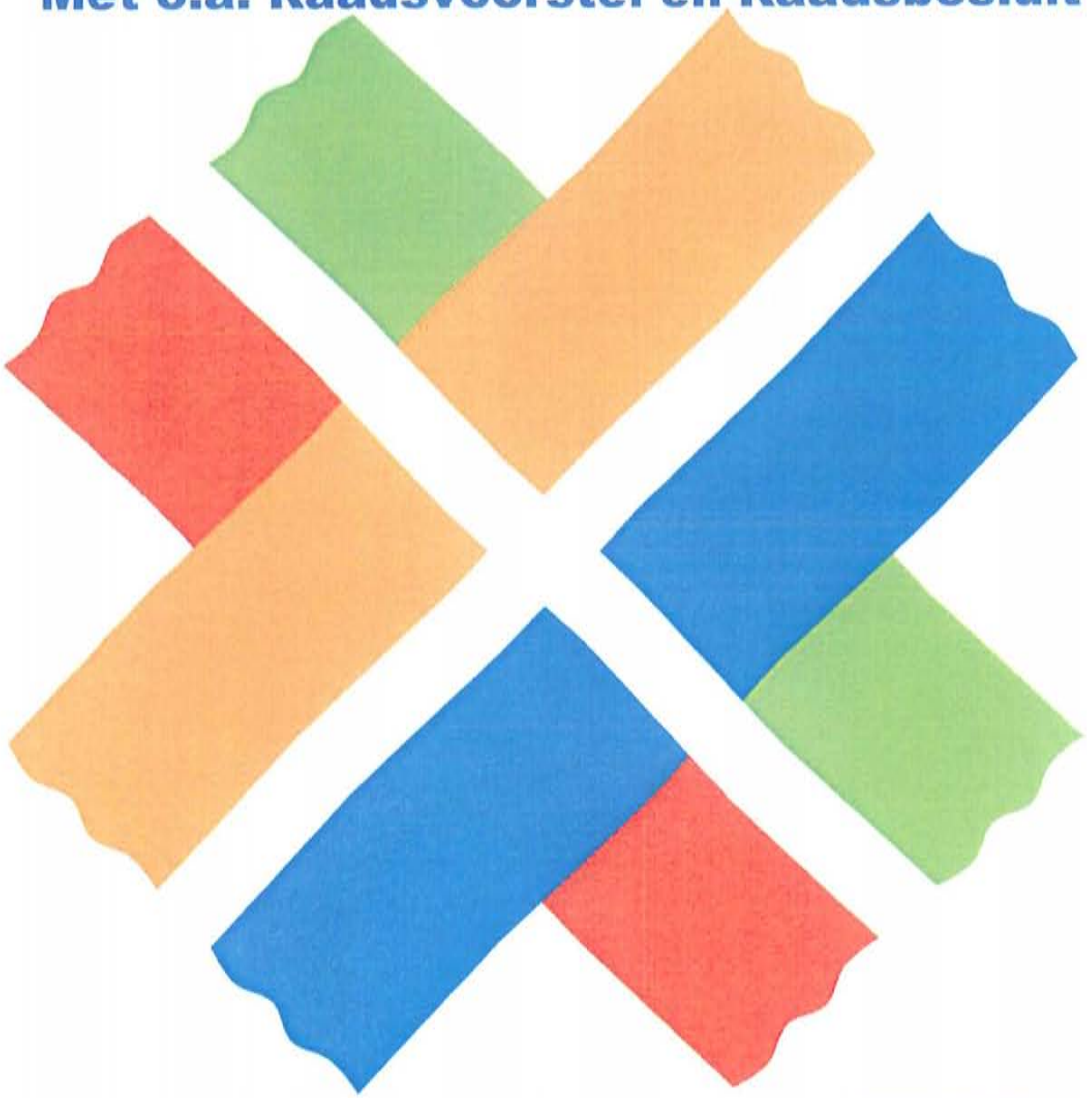
Gemeente Utrecht

Bestuursrapportage Stationsgebied september 2005
Met o.a. Raadsvoorstel en Raadsbesluit



AAN PAK STATIONS GEBIED UTRECHT

15 december 2005

Hierbij treft u de bestuursrapportage Stationsgebied d.d. september 2005 aan inclusief de bijgestelde rasterkaart, programmatabel, het bijbehorende raadsvoorstel, raadsbesluit en aangenomen moties. De raad heeft hier op 15 december mee ingestemd.
Een dergelijke uitgave is ook uitgebracht bij de bestuurlijke besluitvorming over het Masterplan (11 december 2003) en de actualisatie Masterplan (4 november 2004). Deze bleken te voorzien in een brede behoefte. Met deze derde uitgave, is een trilogie tot stand gekomen.

In dezelfde tijd dat de bestuursrapportage aan de orde was, werden procedures gevolgd om te komen tot gemeentelijke besluitvorming over de Bilaterale Ontwikkel/ Projectovereenkomst (BOO/BPO) met Hoog Catharijne B.V. , de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst (BOO) met NS Vastgoed en het Afsprakenkader met de Jaarbeurs.
Het college sprak op 20 september 2005 het voornemen uit in te stemmen met deze contracten en stelde de gemeenteraad in de gelegenheid wensen en bedenkingen kenbaar te maken.
De Raad koppelde vervolgens de contracten aan de bestuursrapportage. Aangezien de Raad bij de contracten een adviesrol heeft en bij de bestuursrapportage een besluitvormende rol, is deze koppeling voor een buitenstaander mogelijk verwarrend en ingewikkeld. Het was wel de praktijk!
Het college van B. en W. heeft met name over de contracten uitvoerige informatie aan de Raad verstrekt. De meerderheid van de raad heeft mede op basis van deze informatie 15 december een positief advies uitgebracht over de contracten.
Op basis van het advies van de Raad heeft het college van B. en W. 20 december 2005 een definitief besluit over de contracten genomen. Dit laatste besluit is ook opgenomen.

Deze uitgave bevat de volgende informatie:
- bestuursrapportage Stationsgebied d.d. september 2005 inclusief de rasterkaart;
- uittreksel uit de financiële bijlage;
- raadsvoorstel 2005, nr. 157 en raadsbesluit 15 december 2005;
- de zes aangenomen moties
- B. en W. besluit 20 december 2005.

De volgende informatie over de contracten is terug te vinden op de website van het Stationsgebied:
- collegebrieven 20 resp. 21 september 2005 aan de Raad over de BOO/ BPO Hoog Catharijne B.V, de BOO NS Vastgoed en het afsprakenkader Jaarbeurs;
- collegebrief 18 november 2005 inzake reactie op rapportage Simmons&Simmons met bijlagen;
- collegebrief 6 december 2005 met nadere informatie over aanpassingen in de contracten.

Het woordelijk verslag van de raadsvergadering van 15 december is te vinden op de wesite van de gemeente Utrecht.

Voor meer informatie:

Projectorganisatie Stationsgebied
Catharijnesingel 30A, 3511 GB Utrecht

Openingstijden infocentrum:
Maandag t/m vrijdag van 13:00 – 18:00 uur
Zaterdag van 13:00 – 17:00 uur

Bestuursrapportage Stationsgebied

September 2005

Inhoudsopgave

1. Inleiding **3**

2. Kaderstellingen **3**
2.1 Algemeen 3
2.2 Amendementen en moties raadsbesluit 4 november 2004 4
2.2.1 Raamovereenkomst in balans (A 54) 4
2.2.2 Singelprofiel (A 55) 5
2.2.3 Bilaterale intentieovereenkomst HC in balans (A 57) 5
2.2.4 Westpleintunnel (A 58) 5
2.2.5 Stationsplein westzijde (A 56) 6
2.2.6 Stationsplein/ stationsstraat oostzijde (M 91) 6
2.2.7 Vredenburgplein (M 97) 6
2.3 Amendement raadsbesluit 11 december 2003 6
2.4 Van bestemmingsplan naar structuurplan 6
2.5 Ontwikkelingen programmatisch kader 7
2.6 Algemeen grondbeleid Stationsgebied 8

3. Vastgoed **9**
3.1 Voortgang contractering Jaarbeurs, NS Vastgoed, Corio en overige contracten 9
3.2 Jaarbeurs Utrecht 9
3.3 NS Vastgoed 9
3.4 Corio 9
3.5 Overige contracten 10
3.6 Overlegstructuren 10

4. Infrastructuurprogramma **11**
4.1 Planning 11
4.2 Ondergrondse infrastructuur 11

5. OV-Terminal **12**
5.1 Organisatie 12
5.2 Stand van zaken Definitief Ontwerp OV-Terminal 12
5.3 Planning 12

6. Financiën en Risicomanagement **13**
6.1 Inleiding 13
6.2 Indeling Plangebied 13
6.3 Indeling fase 1 en fase 2 13
6.4 Financiële resultaten 13
6.5 Planning en cashflow 15
6.6 Risico's 16
6.7 Weerstandsvermogen 16
6.8 Aansluiting met de gemeentelijke programmabegroting 2006 16
6.9 Conclusie 16

7. Communicatie **17**
7.1 Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten 17
7.2 Inspraak structuurplan / Strategische Milieubeoordeling (SMB) 17
7.3 Bouwputcommunicatie 17
7.4 Van informatiecentrum naar gebiedscentrum 17

Apart verspreid: geheime financiële bijlage

1. Inleiding

Hierbij leggen wij de eerste bestuursrapportage Stationsgebied voor. Met deze bestuursrapportage lopen wij in de pas met de begrotings- en beheerscyclus. Van nu af aan bieden wij u bij de voorjaarsnota / jaarrekening telkens een bestuursrapportage over het Stationsgebied aan. Indien nodig, doen wij u ook op andere momenten voorstellen of verstrekken wij u informatie aangaande het Stationsgebied. Kwartaalrapportages blijven een vast onderdeel van de informatievoorziening.

U heeft met de vaststelling van het Masterplan (11 december 2003) en de actualisatie Masterplan (4 november 2004) de kaders gesteld. Sindsdien hebben wij steeds meer zekerheiden gecreëerd. Wij zijn erin geslaagd uitvoering te geven aan de wensen / amendementen van uw Raad en hebben toekomstige onzekerheden weggenomen.

Wij hebben 'zachte' dekking omgezet in 'harde' dekking. Wij hebben de financiering en fasering van de Westpleintunnel grotendeels veilig gesteld. Wij hebben de ruimtelijke reservering voor opbrengsten 'buiten plangebied' opgelost op een manier dat deze opbrengsten wel zijn zeker gesteld terwijl een beslissing over de locatie (binnen/buiten plangebied) eerst na 2013 kan worden genomen. Problemen die voorheen naar de toekomst waren verschoven, hebben wij zodoende opgelost in de eerste fase van de aanpak van ons stationsgebied.

Wij hebben zicht op een ondergrondse parkeervoorziening van 1500 parkeerplaatsen midden in het centrum van onze stad waarbij de toeleidende routes vrijwel ondergronds lopen. Met de erfpachtharmonisatie op het Jaarbeursterrein heeft de gemeente zich in fase 2 een goede positie verworven met het oog op de toekomst. De gemeente kan hiermee onder andere een groot aantal woningen toevoegen aan het plangebied, waarmee voldaan wordt aan de breed gedragen wens de woonfunctie in ons stationsgebied te versterken.

Met de herontwikkeling van het Stationsgebied is 15 tot 20 jaar gemoeid. In een dergelijke periode doen zich ongetwijfeld maatschappelijke en economische veranderingen voor die van invloed zijn op de vervolgcontracten. Tot ingrijpende privaatrechtelijke contracten gaan wij alleen over, nadat wij deze contracten om wensen en bedenkingen aan uw raad hebben voorgelegd (conform artikel 160 en 169 van de gemeentewet).

De bestuursrapportage is bedoeld als voortgangsrapportage over de stand van zaken in het Stationsgebied en voor wat betreft de programmatabel, rasterkaart en grondexploitatie als beslisdocument. Deze laatste onderwerpen gaan over de hoofdlijnen van beleid en zijn als raadsvoorstel voor een besluit aan u voorgelegd. De financiële kaders/ grondexploitatie worden ieder jaar bijgesteld en zonodig als voorstel aan u voorgelegd.

Deze bestuursrapportage is onderlegger van de gemeente brede BERAP, die gelijktijdig met de programmabegroting 2006 ter besluitvorming wordt voorgelegd.

2. Kaderstellingen

2.1 Algemeen

In het raadsvoorstel van 6 oktober 2004, nr. 190 inzake de actualisatie Masterplan, schreven wij dat het geactualiseerde Masterplan en de bilaterale intentieovereenkomsten (BIO) de mogelijkheid bieden daadwerkelijk tot uitvoering te komen. Wij gaven aan dat wij samen met de partners (Jaarbeurs, NS Vastgoed en Corio) in 2005 onomkeerbare stappen willen zetten. Dat lukt. Na het besluit van uw raad op 4 november resp. 9 december 2004 is in een intensief proces met de partners getekend en gerekend om te komen tot bilaterale ontwikkelovereenkomsten met alle drie de partijen. Resultaat zijn een bilaterale ontwikkelovereenkomst (BOO) met de Jaarbeurs en NS Vastgoed en een BOO/BPO Hoog Catharijne BV. De BOO/BPO met Hoog Catharijne B.V betreft het Vredenburg en omgeving (Westblok, gebouw Vredenburg Noord) en de Catharijnesingel. Deze BOO's zijn per separate brief aan u voorgelegd met het verzoek wensen en bedenkingen aan ons college kenbaar te maken. Aan de hand van deze wensen en bedenkingen, nemen wij een definitief besluit.

Conform de systematiek in de BIO Hoog Catharijne B.V., volgen in 2006 een BOO Radboudkwartier en omgeving en een BOO koppen OV-Terminal. Deze volgen dezelfde procedure. De overeenkomsten zijn niet dekkend voor alle herontwikkelingen in de komende vijftien jaar. Dat zou niet realistisch zijn. In een lang proces van herontwikkeling veranderen de maatschappelijke en economische omstandigheden en inzichten. Er zullen dus nog veel besluiten volgen. Zo volgen in het komend najaar voorstellen over onder andere Bilaterale Projectovereenkomsten (BPO's) inzake de Megabioscoop, het Casino en het Amrath hotel.

De voorliggende besluiten garanderen overigens wel het feitelijke begin van de bouw vanaf eind 2006. Het Rijk heeft daarbij maximale steun toegezegd in een brief van het Ministerie VROM d.d. 25 juli 2005. In die brief wijst het Rijk het Utrechtse Stationsgebied aan als pilot voor een speciale taskforce die zich bezighoudt met het oplossen van problemen als gevolg van regelgeving inzake luchtkwaliteit. Zie verder onder 2.4.

Om in één oogopslag te kunnen zien over welke producten door wie besluiten zijn en worden genomen, is een besluitpiramide opgenomen:

2.2 Amendementen en moties raadsbesluit 4 november 2004

Bij de besluitvorming over de actualisatie Masterplan op 4 november 2004, heeft u vijf amendementen en twee moties aangenomen. Hieronder volgt daarvan een opsomming, inclusief strekking en onze beantwoording.

2.2.1 Raamovereenkomst in balans (A 54)

Strekking: *het besluit "Actualisatie Masterplan" treedt niet eerder in werking dan nadat de raamovereenkomst is aangepast en tenminste aan de volgende ontbindende voorwaarden voldoet:*

- *In de raamovereenkomst opnemen dat de eerste terugvaloptie van Corio wordt verkregen na ondertekening BOO Vredenburg (en zo mogelijk BOO koppen OV-Terminal).*
- *In de raamovereenkomst is opgenomen dat de BOO helder stelt dat uitvoeringsplanning m.b.t. de omzetting van huidige traversen in twee bruggen, gekoppeld aan een bouwplicht met startdatum wordt nagekomen om de eerste terugvaloptie te behouden.*

Antwoord: Hieraan is voldaan (besluit gemeenteraad 9 december 2004).

2.2.2 Singelprofiel (A 55)
Strekking: *Over de gehele lengte van de nieuw aan te leggen Catharijnesingel dient de minimale afstand tussen de nieuw te realiseren gevels aan beide zijden van de singel 45 meter te bedragen. De bebouwing langs de singel vormt één rooilijn zonder detonerende uitbouwsels, ook niet ter hoogte van de transparante traversen.*

Antwoord: Het amendement in relatie tot de programmatische afspraken in de goedgekeurde BIO, heeft de ontwerpopgave aan de Catharijnesingel extra complex gemaakt. In diverse ontwerpateliers is door ontwerpers van de gemeente Corio en de supervisoren intensief gezocht naar evenwichtige oplossingen voor dit knooppunt.
Om het programma te realiseren is bebouwing in het profiel van de singel noodzakelijk. Hoewel de definitieve vormgeving nog wordt bepaald, zijn de basisprincipes vastgesteld.

1. Het nieuw te bouwen West-blok (P&C-locatie) vormt een duidelijk herkenbaar bouwvolume aan de Singel
2. De gevel van dit gebouw en de bestaande westzijde vormen samen het continuïteitsbeeld van de singel.
3. De maatvoering van de Catharijnesingel wordt over de hele lengte gelijk gehouden: auto- en fietsverkeer zijn zo dicht mogelijk tegen de westelijke gevel geprojecteerd, de singel is continue 20m. breed, en tussen beide ligt een verblijfsgebied op werfniveau.
4. Het hoofdvolume van de bebouwing in het singelprofiel correspondeert met de maatvoering van het verblijfsgebied. De aansluitende bebouwing aan de westkant zal een transparant karakter krijgen.

Wij hebben het ontwerp op deze voorwaarden getoetst. Op basis van het advies van het Kwaliteitsteam Stationsgebied, zijn wij met het ontwerp akkoord gegaan. De ontwerp oplossing is onderdeel van de BOO/BPO Hoog Catharijne B.V.- gemeente Utrecht.

2.2.3 Bilaterale intentieovereenkomst HC in balans (A 57)
Strekking: *Het Masterplan Stationsgebied pas in werking te doen treden nadat de BIO HC is aangepast conform onder meer: beëindiging van het consultatierecht onder overweging P van de huidige overeenkomst direct na oplevering van het detailhandelprogramma van winkelcentrum LR, levering door HC van de patatstraat en de Koppen OVT Westzijde vrij van huur en tegen de huidige cascowaarde, verwerving van de ontwikkelrechten door HC van de gemeentelijke positie ten aanzien van het Stationsplein Oost als alternatief voor de uit de patatstraat te plaatsen ondernemers, geldigheid van de gemeentelijke kwaliteitseisen voor heel HC behoudens interne vormgeving van HC met uitzondering van de centrumboulevard en aanpassing van de BIO HC tekst op een aantal punten.*

Antwoord: Met het besluit van de gemeenteraad op 9 december 2004 is hieraan voldaan.

2.2.4 Westpleintunnel (A 58)
Strekking: *Uiterlijk per 1 januari 2009 starten met de aanleg van de tunnel onder het Westplein, of zoveel eerder als in combinatie met de werkzaamheden in het kader van de aanleg van de OV-Terminal mogelijk is; in elk geval voorbereidende werkzaamheden te starten op het moment dat de tramroute over het Westplein is gewijzigd; zonodig een alternatief tracé voor de tunnel zoeken om eerdere realisatie mogelijk te maken; de eventuele meerkosten ten gevolge van renteverliezen door eerdere realisatie van de tunnel binnen het plangebied op te vangen.*

Antwoord: Wij hebben variantstudies laten verrichten naar de oplossingen voor de tunnel. Uit de verschillende studies komt als beste mogelijkheid het volgende voorkeursscenario naar voren: een gestrekte tunnel (onder het huidige Westplein). Hoewel uitgangspunt vanuit het gebruik 2x1 rijstrook is, moet vanwege rijksveiligheidseisen gewerkt worden met 2x2 rijstroken. De gestrekte tunnel kan worden ingericht aansluitend op het verleggen van de hoofdverkeersstroom van de Graadt van Roggenweg naar de zuidelijke rijbaan. Dit scenario vraagt een hogere investering dan in de financiële analyse 2004 was opgenomen.

2.2.5 Stationsplein westzijde (A 56)
Strekking: *bouwvlek op het plein zodanig situeren dat het plein niet wordt versnipperd. Op de rasterkaart aangegeven bouwvlek op het plein tussen de trambaan en het Beatrixgebouw aan de westzijde van het station slechts voor 40% bebouwen.*
In het raadsdebat is aangegeven dat behoud van het geplande volume uitgangspunt is. De aanleiding hiertoe was om te voorkomen dat een negatief financieel effect voor de grondexploitatie zou ontstaan.

Antwoord: Er is onderzoek gedaan naar het behoud van volume, programmatische en financiële effecten. Bij het onderzoek is uitgegaan van de 'gestrekte' westpleintunnel (zie beantwoording onder 2.4/ amendement 58). Het onderzoek heeft een stedenbouwkundig model opgeleverd waarbij het volume van de toren Jaarbeursplein (71.600) is verplaatst door het zogenaamde NH blok te vergroten. Het blok (rondom het NH Hotel) is meer naar het zuiden verschoven en verbreed.
Dit stedenbouwkundig model beantwoordt volledig aan de vraag van 'geen versnippering van het Jaarbeursplein'. In het stedenbouwkundig model is ook gezocht naar een optimale verhouding tussen bouwvolume, kosten/kwaliteit en opbrengstmogelijkheden.

Behalve de vijf amendementen, zijn er twee moties aangenomen.

2.2.6 Stationsplein/ stationsstraat oostzijde (M 91)
Strekking: *op straatniveau een zichtlijn vanaf het Smakkelaarsveld naar de ingang van het nieuwe station; de geplande Stationsstraat naast het Gildenkwartier aanmerkelijk verruimen ten opzichte van de thans geplande breedte van 33 meter; de in de bouwvlek geplande binnentuin direct grenzend aan de Stationstraat een geïntegreerd onderdeel van de openbare ruimte vormt.*

Antwoord: de definitieve oplossing voor de nieuwe Stationsstraat wordt bepaald in relatie tot het definitief ontwerp van de OV-Terminal .

2.2.7 Vredenburgplein (M 97)
Strekking: *verzoek voor de herinrichting van het Vredenburgplein een totaalvisie te ontwikkelen, waarbij gezocht wordt naar een optimale afstemming tussen zowel de functionele als de architectonische inrichting*

Antwoord: Als onderdeel van de herontwikkeling van het Vredenburg (Muziekpaleis, Westblok, Noordblok) is een ontwerp van het Vredenburgplein gemaakt. Mede op basis van het advies van het Kwaliteitsteam Stationsgebied hebben wij hiermee ingestemd. Het ontwerp zal parallel aan de gebouwenontwerpen worden uitgewerkt.

2.3 Amendement raadsbesluit 11 december 2003
Tenslotte willen wij nog ingaan op het over gebleven amendement zoals die door de raad bij de vaststelling van het Masterplan op 11 december 2003 is aangenomen. Het betreft het amendement "Financiële randvoorwaarden bestemmingsplan Stationsgebied (A81)". Strekking: *Met de huidige financiële onderbouwing geen bestemmingsplannen Stationsgebied op "enveloppe-niveau" vast te zullen stellen, dan nadat de bindende financiële afspraken met de partners zijn verwerkt en de Rijksbijdrage verzekerd is, waardoor een financieel uitvoerbaar totaalplan mogelijk is; daarbij rekening houdend met een termijn van 2 maanden waarin de raad een contra-expertise op "enveloppe"niveau kan laten verrichten.*

Antwoord: in de bilaterale ontwikkelovereenkomsten worden zoveel mogelijk bindende financiële afspraken gemaakt. De rijksbijdrage is verzekerd. De procedure ex artikel 160/169 gemeentewet met betrekking tot de ontwikkelcontracten wordt na ons collegebesluit in gang gezet.

2.4 Van bestemmingsplan naar structuurplan
Bij brief van 11 mei 2005 aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling, hebben wij meegedeeld te hebben besloten de bestemmingsplanprocedure voor het Stationsgebied voorlopig stop te zetten en te kiezen voor een structuurplan voor het Stationsgebied. In de bijlage bij deze brief is uitvoerig ingegaan op de aanleiding van dat besluit, namelijk de jurisprudentie rond luchtkwaliteit en globale bestemmingsplannen. Ook is ingegaan op de voordelen van het structuurplan ten opzichte van het bestemmingsplan. Een structuurplan voor het Stationsgebied past in het streven naar onomkeerbare besluiten. Het is bij uitstek een geschikt planvorm om langlopende ontwikkelingen te begeleiden.

Bovendien dient het structuurplan als ruimtelijke onderbouwing voor vrijstellingen op grond van artikel 19 Wet R.O.
Op 31 mei 2005 heeft de meerderheid van de raadsfracties in de raadscommissie aangegeven met deze omzetting in te stemmen. De procedure met tijdschema van het structuurplan is als volgt:

- September / oktober 2005: Inspraak en artikel 10 BRO overleg.
- Oktober 2005: Behandeling Provinciale Planologische Commissie (PPC).
- November 2005: Beantwoording en verwerking ontvangen reacties.
- December 2005: Bestuurlijke besluitvorming beantwoording en verwerking reacties.
- Februari 2006: Ter inzage legging ontwerp structuurplan.
- Juni 2006: Vaststelling structuurplan Stationsgebied door de gemeenteraad.

Rijk en gemeente werken inmiddels samen in een Taskforce aan oplossingen die de luchtkwaliteit ten goede komen zonder dat de voortgang van de plannen voor het stationsgebied in gevaar komt. Het Rijk heeft aangegeven voortgang van de Utrechtse plannen als prioriteit te zien. Om die reden heeft de minister van VROM het Utrechtse stationsgebied als pilot benoemd en maximale inspanning toegezegd om het gewenste kwaliteitsniveau te ontwikkelen en te zoeken naar een oplossing voor de luchtkwaliteitsproblematiek. De brief van de Minister hebben wij ter informatie aan de commissie Stedelijke Ontwikkeling gestuurd.
Hoewel de omzetting van planvorm de nodige tijd met zich mee heeft gebracht, verwachten wij nog dit jaar met de eerste artikel 19 procedures te kunnen starten.

2.5 Ontwikkelingen programmatisch kader

De huidige stand van zaken ten aanzien van het te realiseren vastgoedprogramma in het totale gebied is weergegeven in de onderstaande tabel.

Programmatabel

	Visie A	Actualisatie 2004	Actualisatie 2005	Min. extra potentie fase 2
Woningen	1.700	2.075	2.320*1	800
Kantoren	190.000	180.000	204.000	
Retail	41.000	38.000	45.000	
Leisure	diversen	63.500	63.000	
Cultuur	40.000	33.500	33.500	
Hotel	0	29.000	16.700	
Horeca	0	2.000	3.050	

*1 Exclusief ontwikkeling Jaarbeursterrein Noord

Wonen
In het totale aantal woningen zijn in de Actualisatie 2005 de studentenwoningen aan de zuidkant van het stationsplein oost (studievlek; uitgangspunt 200 woningen) meegenomen. Ontwikkelingen zoals bij de Daalsekwint (nader uit te werken) en op het Jaarbeursterrein Noord (nader uit te werken) zijn niet meegenomen. Wij streven naar minimaal 800 woningen op deze locaties.

Kantoren
Ten opzichte van de actualisatie hebben zich enige ontwikkelingen voorgedaan. Holland Casino heeft aangegeven, ten behoeve van haar hoofdkantoor, 5.000m² te willen realiseren boven het nieuw te bouwen Casino. Dit hoofdkantoor maakt vast onderdeel uit van het totale Casino-ontwerp. Dit past nog binnen de programmaruimte van Visie A (totaal 190.000m²).

Daarnaast is de gemeente in overleg met een potentiële eindgebruiker, Econcern. Deze Europees opererende specialist in innovatieve oplossingen op het gebied van duurzame energie onderzoekt de mogelijkheid in het stationsgebied haar hoofdkantoor te vestigen. Econcern maakt daarbij gebruik van een 0-energie concept.

Het bedrijf spant zich tevens in voor het inzetten van de afvalwarmte van de Westpleintunnel ten behoeve van haar mogelijke huisvesting op het Westplein. Een belangrijk streven van Econcern is een minimum gebruik van parkeerruimte in het stationsgebied.

Hoewel dit niet zichtbaar is in de nieuwe programmatabel, wijzen wij u op de afspraken met NS Vastgoed. Het betreft hier een contractuele reservering van 25.000m² die het gevolg is van de afspraken met NS Vastgoed in de ontvlechtingsovereenkomst die op zijn beurt is gebaseerd op de UCP doorstartovereenkomst. Wij hebben deze 25.000m² niet als ruimtelijke reservering opgenomen. In het contract met NS Vastgoed is overeengekomen na 2013 te bezien waar deze gerealiseerd kunnen worden. Dit kunnen NS Vastgoed en gemeente te zijner tijd beslissen.

Samengevat zijn de voordelen hiervan de volgende:
1. Er is hierdoor een sluitende GREX fase 1 binnen plangebied;
2. In 2013 wordt de locatiekeuze gemaakt voor de ruimtelijke reservering NSV;
3. Er is geen sprake van pre-contractbreuk met NS Vastgoed.

Retail
De toename komt voort uit het inzicht dat er nu bestaat over de mogelijkheden van winkels op het Stationsplein Oost, de bebouwing Stationsstraat Noord, de netto toename in de OV-Terminal en het Stationsplein West. Het totaal komt overeen met hetgeen in het Masterplan en het (concept) Structuurplan is opgenomen.

Hotel
Het verschil (de afname) wordt veroorzaakt doordat in de tabel in de kolom 'Actualisatie 2004' niet de netto toename is opgenomen maar ook het huidige NH-Hotel (dat gehandhaafd blijft).

Opvang
Conform de besluitvorming Masterplan in november 2003, blijft het uitgangspunt dat het opvangcentrum voor verslaafden 'De Stek' tot 2015 wordt gehandhaafd. Voor het geval verplaatsing van het centrum vóór 2015 nodig blijkt te zijn, zal de grex voorzien in een financiële reservering.

2.6 Algemeen grondbeleid Stationsgebied
Het grondbeleid in het Stationsgebied is gebaseerd op 3 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 erfpacht situatie op de toekomstige situatie.
   Het betreft o.a. de erfpachtharmonisatie op het Jaarbeursterrein en het ontvlechten van de erfpachtconstructies rond Hoog Catharijne. Deze ontvlechting is zeer complex. Ontvlechting is noodzakelijk is 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 2 fases. Fase 1 heeft betrekking op het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn (inclusief Westpleintunnel), maar exclusief Jaarbeursterrein Noord. Fase twee heeft betrekking op het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn en het Jaarbeursterrein Noord. De programmatische invulling van fase 1 is conform Masterplan. Fase 2 daarentegen kan na 2015 programmatisch opnieuw ontwikkeld worden. Zie verder hoofdstuk 6. 2

3. Vastgoed

3.1 Voortgang contractering Jaarbeurs, NS Vastgoed, Corio en overige contracten

Op 4 november 2004 heeft de Raad ingestemd met het geactualiseerde Masterplan en de daarbij horende Intentieovereenkomsten met partijen. Daarnaast is 9 december 2004 ingestemd met de Raamovereenkomst Corio –gemeente Utrecht inzake Leidsche Rijn Centrum.
Na goedkeuring van het Masterplan is door partijen gewerkt aan de totstandkoming van de bilaterale ontwikkelovereenkomsten. De ontwikkelovereenkomsten zijn de juridische vertaling van ontwerpactiviteiten, investerings- en exploitatieberekeningen en tenslotte programma en faseringsafspraken.

3.2 Jaarbeurs Utrecht

Wij hebben op 13 september j.l. een principe besluit genomen over de ontwikkelovereenkomst Jaarbeurs – gemeente Utrecht. Vervolgens hebben wij u per brief gevraagd op grond van artikel 160 en 169 gemeentewet wensen en bedenkingen kenbaar te maken.
Het belangrijkste element van de overeenkomst is dat tussen gemeente en Jaarbeurs uitsluitend sprake is van grondtransacties op basis waarvan de gemeente door middel van erfpachtovereenkomsten grond levert aan de initiatiefnemers Wolff Bioscoopgroep, Holland Casino en Amrath Hotelgroep. Als de grondtransacties geëffectueerd zijn start de eerste fase van de ontwikkeling van het jaarbeursterrein. Uiterlijk in 2019 beschikt de gemeente vervolgens over 6,7 hectare grond die een nieuwe bestemming zal krijgen. Uitgangspunt is dat een substantieel deel van deze grond de bestemming wonen krijgt. Deze herontwikkeling wordt betrokken bij de tweede fase Stationsgebied.

3.3 NS Vastgoed

Wij hebben op 13 september j.l. een principe besluit genomen over de ontwikkelovereenkomst NS Vastgoed – gemeente Utrecht. Vervolgens hebben wij u per brief gevraagd op grond van artikel 160 en 169 gemeentewet wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

Zowel programmatisch als financieel is deze overeenkomst gebaseerd op nog geldende afspraken uit de ontvlechtingovereenkomst die op zijn beurt gestoeld is op de doorstartovereenkomst na het mislukken van de UCP overeenkomst. Om kwalitatief hoogwaardige planontwikkeling mogelijk te maken heeft NS Vastgoed panden verworven aan de Van Sijpesteijnkade.
Voor de ontwikkeling van het vastgoed aan de Nieuwe Stationsstraat is NS Vastgoed een samenwerking aangegaan met Corio. Hiermee is voldaan aan artikel 8.4 in samenhang met artikel 17.5 van de BIO.

Op basis van adviezen van de Rijksbouwmeester is gezocht naar een betere spreiding van het programma aan de westkant.
In het Masterplan 2004 is daarom het gebied van de bus/tram terminal aangeduid als studiegebied. In de Ontwikkelovereenkomst is nu vastgelegd waar deze bebouwingsmogelijkheid komt. In het kader van het definitief ontwerp voor de OV Terminal zullen aanvullende afspraken met NS Vastgoed gemaakt worden t.a.v. de technische uitwerking.

3.4 Corio

Aangezien Corio eigendomsposities heeft in het hele stationsgebied is in de BIO en de Raamovereenkomst Leidsche Rijn Centrum uitgegaan van de 3 ontwikkelovereenkomsten:

- Ontwikkelovereenkomst Vredenburg
- Ontwikkelovereenkomst koppen OVT (uiterlijk klaar op 31 december 2007)
- Ontwikkelovereenkomst Radboudkwartier (uiterlijk klaar op 31 december 2007).

De overeenkomst (koppen OVT) is gekoppeld aan de afronding van het definitief ontwerp van de OV Terminal. Volgens planning wordt in december 2005 het definitief ontwerp van de OV Terminal afgerond. In aansluiting hierop wordt de planvorming Radboudkwartier en Koppen OVT afgerond en omgezet in een overeenkomst. Uitgangspunt is dat BOO's voor deze plandelen uiterlijk 31 december 2006 zijn afgerond.
Met de contractstructuur hebben wij volledig voldaan aan de afspraken zoals vastgelegd in de raamovereenkomst Leidsche Rijn Centrum.

Op dit moment staat nog niet vast wie de toekomstige parkeergarages gaat beheren. Uitgangspunt is dat de parkeergarage onder Vredenburg en de uitbreiding onder de Catharijnesingel worden samengevoegd. De nieuw te realiseren ondergrondse openbare parkeergarage maakt deel uit van de BOO/BPO HC BV. Over de realisatie van de garage vindt nog overleg plaats, met name over de technische uitvoering, aanbestedingsmethoden (Europese richtlijnen) en financiën.

3.5 Overige contracten

NH Blok

Doordat de omvang en ligging van de Westpleintunnel vastgelegd zijn, is het mogelijk deze bouwlocatie naar voren te halen in de fasering. Na verwerving van de parkeergarage van Corio (conform artikel 12.2 van de BIO) is de grond grotendeels in eigendom van de gemeente. Het restant is in handen van Breevast, eigenaar van het NH Hotel. Om versnelde uitvoering mogelijk te maken is in opdracht van de gemeente een stedenbouwkundige haalbaarheidsstudie uitgevoerd door Trimp & Van Tartwijk Property Performance N.V., in samenwerking met Architectenbureau KPF. Het kader voor de haalbaarheidsstudie is het geactualiseerde Masterplan inclusief de aanpassingen als gevolg van de amendementen "Bebouwing Jaarbeursplein", "Westpleintunnel" en de Hoogbouwvisie.

Een drietal partijen heeft aangegeven interesse te hebben in de ontwikkeling van dit gebied.

- Econcern: dit Utrechts bedrijf op het gebied van duurzame energietoepassing wil als ontwikkelaar en eindgebruiker zijn eigen kantoor in dit gebied realiseren. Daarbij willen zij hun kennis inbrengen in de gehele gebiedsontwikkeling, hetgeen de mogelijkheid biedt om dit gebied een zakelijk karakter en duurzaam imago te geven. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt over een onderzoekstraject.
- Breevast: de eigenaar van het huidige hotel wenst een uitbreiding te realiseren. Bovendien wil Breevast het vergadercentrum Hoog Brabant naar deze locatie verplaatsen; hetgeen bovendien de herontwikkeling van de Radboudtraverse door Corio vergemakkelijkt. Breevast wil hun ambitie samen met KFN realiseren.
- KFN: Als belegger beschikt KFN reeds geruime tijd over de WTC-licentie voor Utrecht. KFN wil een specifieke WTC-formule ontwikkelen welke aansluit bij de openbare vervoerlocatie. Daarbij zoeken zij een samenwerking met Breevast. De combinatie van WTC, vergadercentrum en hotel achten zij zeer kansrijk. KFN heeft samen met Breevast hun interesse kenbaar gemaakt.

Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie zullen wij met de drie partijen in overleg treden, om zo mogelijk nog dit jaar tot een intentieovereenkomst te komen.

Als gevolg van de ontwikkelingen op het NH-blok, zijn programmatische uitwisselingen doorgevoerd tussen verschillende locaties. Zoals de programmatabel onder 2.5 laat zien, hebben wij de woningen op het NH-blok elders in het stationsgebied een plek gegeven.

Bij de ontwikkeling van het NH-blok wordt ernaar gestreefd het verlies aan gemeentelijke betaalde (straat)parkeerplaatsen fysiek of financieel te compenseren. Deze compensatieregeling geldt in principe voor het hele stationsgebied (zie ook paragraaf 4.3).

3.6 Overlegstructuren

De belangrijkste vaste overlegstructuren met externe partijen zoals die thans bestaan, worden voortgezet, zij het dat deze overleggen een ander accent zullen krijgen.
Dat heeft te maken met de fase waarin de herontwikkeling van het Stationsgebied thans komt, namelijk die van de uitvoering.
De drie belangrijkste overlegverbanden zijn:

1. *De stuurgroep Rijk – gemeente.* Deze stuurgroep is ingesteld op grond van de Uitvoerings Overeenkomst Rijk – gemeente die 2 juli 2004 is aangegaan. In de stuurgroep worden besluiten genomen over de gezamenlijk benoemde onderwerpen waaronder de eventuele knelpunten bij de uitvoering van de OV-Terminal. De directeur Projectorganisatie Stationsgebied en de directeur Dienst Stadsontwikkeling vertegenwoordigen de gemeente in deze Stuurgroep. De Minister van VROM wordt vertegenwoordigd door de directeur Nieuwe Sleutel Projecten; de Minister van V&W door de directeur Sporen. Het overleg vindt minimaal 2 keer per jaar plaats.

2. *Het Strategisch Beraad Stationsgebied.* Dit is het overlegorgaan tussen de algemeen directeuren van de private partners en ons college.
3. *Het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied.* Dit is het overlegorgaan tussen de directeuren van de private partners en de directeur Projectorganisatie Stationsgebied.
4. *Kwaliteitsoverleg.* Op grond van de Uitvoeringsovereenkomst (art. 6) is een kwaliteitsoverleg ingesteld bestaande uit Rijksbouwmeester, Spoorbouwmeester en beide gemeentelijke supervisoren. Het kwaliteitsoverleg adviseert de Stuurgroep Rijk / Gemeente t.a.v. de verwezenlijking van de ruimtelijke kwaliteit. Zij doet dit slechts op verzoek van één of beide stuurgroeppartijen. Naar verwachting zal het eerste advies verzoek gedaan worden in het kader van de behandeling van de eerste af te geven subsidiebeschikking. De leden van het kwaliteitsoverleg zijn regelmatig aanwezig in de Ontwerpateliers. Op deze manier zijn zij direct betrokken bij de planontwikkelingen.

Zowel het Strategisch Beraad Stationsgebied (overleg bestuurders privaten en gemeente) als het Afstemmingsoverleg Programmering Stationsgebied (overleg directie privaten en gemeente) hebben een belangrijke plaats in de vele afstemmingsvraagstukken die zich de komende uitvoeringsperiode zullen voordoen. De herontwikkeling van het Stationsgebied is de meest complexe opgave van een binnengemeentelijke herstructurering. Dat vraagt om intensieve en nauwkeurige afstemming tussen partijen op het gebied van beheer en veiligheid, bouwplanning, logistiek, bouwputmanagement, communicatiemanagement etc. Met name zal het APS een frequent en belangrijk afstemmingsoverleg vormen tussen de partners. Het is de bedoeling dat ProRail als gedelegeerd opdrachtgever voor de OV-Terminal en eventuele andere grote partners aan dit overleg gaan deelnemen. Of dit incidenteel of structureel is, wordt in overleg met de huidige partners bepaald.

4. Infrastructuurprogramma

4.1 Planning

Uitgaand van de Uitvoeringplanning Stationsgebied, waarin alle projecten binnen het gebied zijn opgenomen is een specifieke planning opgesteld voor het ontwerp en de uitvoering van de projecten t.b.v. infrastructuur en openbare ruimte. Deze planning omvat de periode 2005-2015.
In 2005 zijn gestart:

- De toeleidende routes van de OV Terminal (HOV, bus en tram); dit ontwerp loopt parallel met de ontwikkeling van het Definitief Ontwerp voor de OV Terminal door ProRail.
- Schetsontwerp voor het Vredenburgplein en het Jaarbeursplein.
- Schetsontwerp voor de Catharijnesingel en de nieuwe Stationsstraat (inclusief expeditietoegang van het Muziekpaleis).
- Scenariostudie Westpleintunnel.

4.2 Ondergrondse infrastructuur

Het ingenieursbureau gemeente Utrecht stelt komende maanden een Masterplan Ondergrondse infrastructuur Stationsgebied op. Ten behoeve van dit plan is overleg gevoerd met alle betrokken nutsbedrijven. Dit plan vormt het Functioneel Programma van Eisen voor de uitwerking van de hoofdassen. Het plan is eind oktober 2005 gereed.
Parallel aan voornoemd plan stelt het centrum ondergronds bouwen (COB) een projectplan op, om (financiële) draagkracht te krijgen bij het landelijk netwerk van nutsbedrijven.
Het doel is tenslotte om in gezamenlijk overleg met de nutsbedrijven de werkzaamheden en de kosten af te stemmen en in de gewenste tijdsperiode uitgevoerd te krijgen.

4.3 Maaiveldparkeren

Bij het ontwerpen van de infrastructuur en openbare ruimte wordt het huidig aanbod van parkeerplaatsen op het maaiveld gehandhaafd. Wij hebben besloten het gemeentelijke openbaar parkeren fysiek elders in het gebied te compenseren. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan worden parkeerplaatsen financieel gecompenseerd.

5. OV-Terminal

Op 15 juni 2004 hebben wij ingestemd met het Voorlopig Ontwerp van de OV-Terminal en de resultaten van de toetsing Wij hebben de commissie Stedelijke Ontwikkeling hierover geïnformeerd. Op 2 juli 2004 is de Uitvoeringsovereenkomst Rijk – Gemeente Utrecht (UOK) door de ministers Dekker (VROM), Peijs (V&W) en de burgemeester van Utrecht ondertekend.

5.1 Organisatie

In de Uitvoeringsovereenkomst staat dat de gemeente Utrecht in de fase van het Definitief OntwerpOV-Terminal (DO) optreedt als "publiek ontwikkelaar". Vanuit die rol zorgt de gemeente voor:

- Het opstellen van een Definitief Ontwerp.
- Het inpassen van de OV Terminal in het Masterplan.
- Het afstemmen van het Definitief Ontwerp op de planontwikkeling van private partijen.
- Het borgen van de belangen van de OV Terminal in ontwikkel- en projectovereenkomsten.
- Een sluitende financiële dekking.
- Het opstellen van de beheerovereenkomst.

ProRail, de taakorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die veilig berijdbare en bereikbare spoorweginfrastructuur en daarmee samenhangende voorzieningen tot stand moet brengen, is als gedelegeerd opdrachtgever belast met de uitwerking van het DO. Op 1 juni jl. is het Protocol ter uitvoering van de Uitvoeringsovereenkomst ondertekend. Hierin zijn afspraken tussen de gemeente en ProRail vastgelegd over onder meer het tijdig gereedkomen van het Definitief Ontwerp, alsmede omtrent de te volgen aanbestedingsstrategie en verdeling van uitvoeringsrisico's.

5.2 Stand van zaken Definitief Ontwerp OV-Terminal

Op 7 februari jl. heeft het ministerie van V&W ingestemd met het Plan van Aanpak Definitief Ontwerp OV Terminal. Na uitvoering van een aantal noodzakelijke inpassingstudies in relatie tot het geactualiseerde Masterplan en de planontwikkelingen van private partijen in de Oost- en Westflank is op 24 juni jl. de DO-fase formeel van start gegaan. Daarnaast is een aantal optimalisatiestudies uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een enkele nieuwe uitgangspunten/inzichten:

- In het kader van BTS (Beheerste Toegang Stations) zal een deel van de hal in de toekomst niet meer vrij toegankelijk zijn. De gemeente heeft daarbij het standpunt ingenomen dat een vrije interwijkverbinding conform het Masterplan gegarandeerd moet zijn. Deze interwijkverbinding wordt aan de noordzijde gepositioneerd en zal toegang tot de hal en beide stationspleinen bieden. Bijgevolg is de hoofdontsluiting gewijzigd ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp.
- Aan zowel de Oost- als Westflank is nog een aantal studies gaande voor wat betreft de inpassing van de zogenoemde voorpleinfuncties (o.a. fietsparkeren, taxistandplaatsen, Kiss&Ride, treinvervangend busvervoer). Vooralsnog heeft dit niet geleid tot afwijkingen van het vastgestelde Programma van Eisen.

Overige activiteiten die in deze fase gaande zijn:

- In nauwe samenwerking met NS Stations en NS Commercie zijn de mogelijkheden voor de invulling van reizigersgebonden (commerciële) voorzieningen onderzocht. De keuze voor het uiteindelijke model wordt mede bepaald door de transferkwaliteit (aan te tonen via een loopstromenonderzoek), de programmatische afspraken en de financiële dekking
- Thans wordt gewerkt aan beheerafspraken met betrokken partijen in het Stationsgebied. Deze afspraken worden vastgelegd in een beheerovereenkomst.
- Ten behoeve van de realisatie van de OV Terminal (inclusief bus- en tramterminal en HOV banen) worden afspraken gemaakt over (eigendoms)rechten en grondposities.

5.3 Planning

Het Definitief Ontwerp zal eind 2005 gereed zijn. In 2006 worden de noodzakelijke ruimtelijke ordeningprocedures doorlopen en wordt gestart met de bouwvoorbereidingswerkzaamheden. In 2007 start de feitelijke bouw. In 2011 zal de OV Terminal gereed zijn.

6. Financiën en Risicomanagement

6.1 Inleiding

Op 4 november 2004 heeft de Raad het geactualiseerde Masterplan en de onderliggende financiële onderbouwing (grondexploitatie) vastgesteld met daarbij vijf amendementen en twee moties. Op basis hiervan is in de periode hierna met de private partijen onderhandeld om te komen tot bilaterale ontwikkelovereenkomsten. De resultaten van de planontwikkeling en het onderhandelingsproces hebben geleid tot een aantal wijzigingen in de grondexploitatie. Deze worden in de geactualiseerde financiële analyse beschreven en toegelicht.

6.2 Indeling Plangebied

In de grondexploitatie behorende bij het geactualiseerde Masterplan 2004 werd gewerkt met een indeling naar clusters. Projecten en locaties die qua ruimtelijke beleving, onderhandelingen en planning sterk met elkaar samenhangen waren in één uitvoeringscluster opgenomen. De uitvoeringsvolgorde van de clusters werd bepaald door de financiële dekkingsstructuur van harde en zachte dekkingsmiddelen.
Om verschillende redenen is besloten een nieuwe indeling te maken. Dat hangt onder meer samen met de nieuwe fase waarin het Stationsgebied gaat komen. Er wordt in functionele, organisatorische en financiële zin, onderscheid gemaakt in vastgoedprojecten (opbrengsten) en infraprojecten (kosten). Om op financieel niveau te kunnen sturen is de indeling van de grondexploitatie hierop aangepast. De doelstelling van de vastgoedprojecten is gericht op het tijdig realiseren van de geraamde grondopbrengsten. De doelstelling van de infraprojecten is o.a. gericht op de tijdige herinrichting van de openbare ruimte binnen de daarvoor geraamde budgetten.

6.3 Indeling fase 1 en fase 2

De oorspronkelijke benadering door middel van clusters die correspondeerden met grondposities, had tot doel te sturen op flexibiliteit van het programma, de faseerbaarheid in de uitvoering en was de basis voor het financieringsmodel voor het stationsgebied. Met de overgang van een sturing op projecten en met het oog op de financiële dekkingstructuur is een indeling gemaakt in twee fases.
Fase 1 betreft het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn inclusief Westpleintunnel en exclusief Jaarbeursterrein Noord. Deze fase komt overeen met de voormalige clusters Stationsentrees (Ae), Vredenburg (B), Westpleintunnel (C1) en Jaarbeursterrein (E). Voor deze fase worden met de marktpartijen contracten gesloten over de uitvoering en worden de gemeentelijke investeringen gedekt door "harde" financieringsbronnen.
Fase 2 bestaat uit het gebied ten noorden van de Leidsche Rijn (voormalige clusters Infra Noord (C2) en Smakkelaarsveld (D)) en Jaarbeursterrein Noord. Van deze fase zijn onvoldoende gegevens voorhanden om een betrouwbare en nauwkeurige financiële analyse te maken. Omdat de uitvoering pas rond 2015 zal plaatsvinden is om die reden nog geen definitief programma benoemd. De latere fasering maakt het mogelijk hier te zijner tijd op basis van stedelijke behoefte en marktomstandigheden invulling aan te geven. Mogelijke dekkingsbronnen voor fase 2 zijn Jaarbeursterrein Noord, herontwikkelingslocaties als Smakkelaarsveld, Lombokplein zuid en het Paardenveld. Bovendien wordt rekening gehouden met ontwikkeling bij de huidige gebruikers van de Daalsekwint.
Met de nieuwe indeling in 2 fases in plaats van in clusters, hebben wij de grootste financiële problemen aan de voorkant, namelijk in fase 1, opgelost. Fase 2 wordt later gerealiseerd en bevat vooral mogelijkheden en kansen. De programmatische invulling van de tweede fase hoeft pas na 2010 gestart te worden. Deze kan gebaseerd worden op de dan geldende maatschappelijke en economische behoeften.

6.4 Financiële resultaten

In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de financiële analyse voor fase 1 weergegeven en vergeleken met die van het geactualiseerde Masterplan 2004. In fase 1 zijn nu (actualisatie 2005) onder meer de meerkosten van de verlengde Westpleintunnel opgenomen.

Financieel resultaat Actualisaties 2004 en 2005

	Actualisatie 2004		Actualisatie 2005	
	Fase 1	Fase 2	Fase 1	Fase 2
Kosten	-/-307,77	-/-52,73	-/- 310,93	PM
Opbrengsten	247,74	10,70	240,93	PM
Gemeentelijke bijdrage	70,00	0,00	70,00	0,00
Opbrengsten buiten plangebied*	0,00	35,30	0,00	0,00
Ontwikkeling Jaarbeursterrein Noord	0,00	PM	0,00	PM
Nominaal saldo	9,97	-/-6,73	0,00	PM

* In relatie tot de BOO NSV zullen in 2013 de locaties voor de resterende 25.000m² bepaald worden.

Zoals eerder aangegeven zal fase 2 rond 2015 worden opgestart. De huidige stand van planvorming van deze fase is op een aanzienlijk hoger abstractieniveau dan fase 1. Een nauwkeurige raming van te verwachten kosten en opbrengsten is niet goed mogelijk. Op basis van globale analyse blijkt dat kostenposten en kostendragers in deze fase voldoende in evenwicht zijn.

Om de resultaten van de financiële analyses van 2004 en 2005 te kunnen vergelijken is het resultaat van 2004 gewijzigd naar de huidige fase 1 en fase 2. Voor fase 1 betekent dit een optelling van de deelexploitaties clusters Stationsentrees (Ae), Vredenburg (B), Westpleintunnel (C1) en Jaarbeursterrein 1e fase (E).

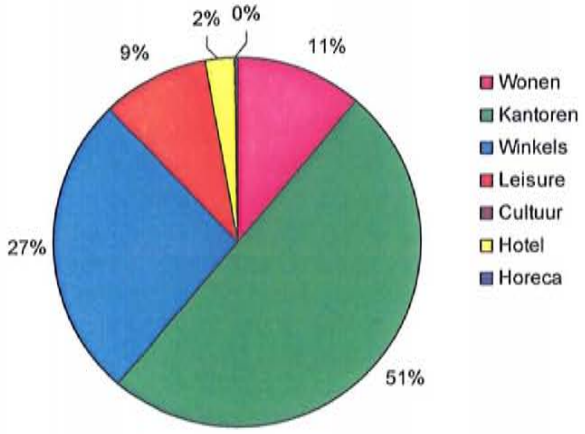
Het nominaal resultaat van fase 1 is in vergelijking met de actualisatie 2004 weliswaar gedaald maar past binnen de financiële kaders. Daarnaast heeft het saldo aan kwaliteit gewonnen doordat een aantal kwaliteitsverhogende maatregelen, waaronder de verlengde Westpleintunnel, is genomen. Ons beleid blijft gericht op het sturen naar tenminste het nulsaldo, waarbij continue aandacht is voor optimaliseringsdoelstellingen.

Bij de herziening van de financiële analyse zijn zowel de kostenvoordelen als –nadelen ten opzichte van het Masterplan 2004 geraamd. Een stijging van de geraamde kosten is vooral het gevolg van de betere variant van de Westpleintunnel en het indexeren van alle ramingen voor de inrichting van het openbaar gebied met 2,5%. Ook is de BTW-last als gevolg van afspraken omtrent het BTW compensatiefonds verhoogd en is op basis van nader onderzoek het percentage VAT-kosten verhoogd van 15% naar 18%.
Daarnaast is sprake van bijstellingen in de kostensfeer met een positieve uitwerking. Zo zijn een aantal verwervingsposten verlaagd en wordt de Projectorganisatie Stationsgebied gecompenseerd voor reguliere dienstkosten.

De afname van de voorziene opbrengsten uit gebiedsontwikkeling wordt onder andere veroorzaakt door het verschuiven van vastgoedvolume van de Jaarbeurspleintoren naar het NH-blok. Als gevolg van deze ontwikkeling, zijn programmatische uitwisselingen doorgevoerd tussen verschillende locaties. Zoals de programmatabel onder 2.5 laat zien, hebben wij de woningen op het NH-blok elders in het stationsgebied een plek gegeven.

In onderstaande figuur is de bijdrage per functie aan de totaal geraamde opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen weergegeven. Iets meer dan 50% van de opbrengsten is afkomstig van het te ontwikkelen kantoorprogramma, gevolgd door retail (27%), wonen (11%) en leisure (9%). Het ontwikkelen van horeca-, cultuur-, en hotelfuncties draagt gezamenlijk minder dan 5% bij aan het totaal.

Figuur 1: Vastgoedopbrengst per functie



6.5 Planning en cashflow

De planning van het geactualiseerde Masterplan 2004 is wat betreft fase 1 grotendeels gehandhaafd. De start van de realisatie van de OV-Terminal en het moment dat bijdragen van Rijk, gemeente en private partijen worden ontvangen, blijven leidend voor de gehanteerde uitvoeringsplanning.
In onderstaand overzicht wordt de fasering van de belangrijkste projecten weergegeven:

Vastgoedprojecten

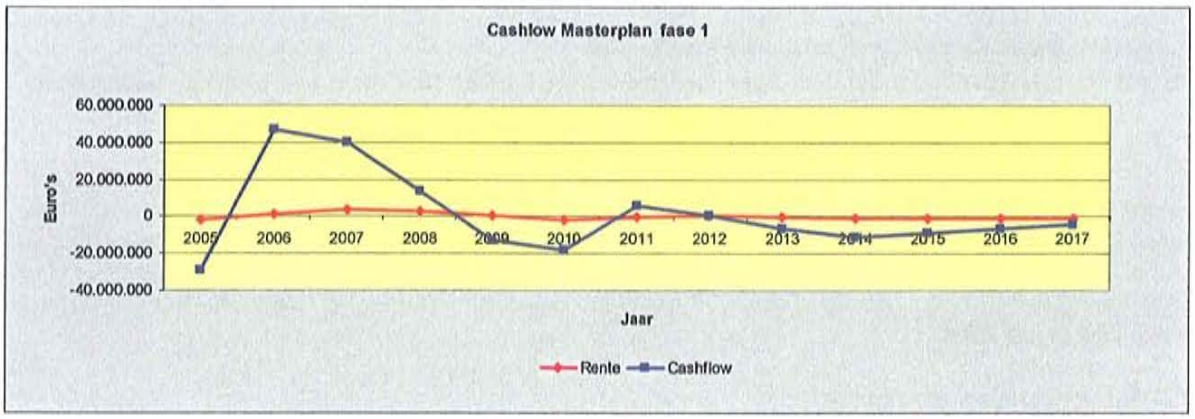
• Kop Jaarbeursterrein (bioscoop, hotel en casino)	2006-2009
• Gebouw Vredenburg Noord	2007-2008
• Muziekpaleis	2007-2010
• Westflank Noord	2008-2012
• NH-blok	2009-2012
• Entreegebouw HC en Catharijneknoop	2010-2011
• Nieuwe Stationsstraat	2012-2014
• Westflank Zuid	2015-2017

Infra projecten

• Voorbereiding en uitvoering Westpleintunnel	2008-2013
• Catharijnesingel midden	2009-2010
• Croeselaan	2010-2011
• Jaarbeursplein	2010-2011
• Nieuwe Stationsstraat	2010-2011
• Catharijnesingel Zuid	2011-2012
• Vredenburgplein	2011-2012

In de volgende figuur zijn de cumulatieve netto cash flow en de daaruit volgende rentelasten uitgezet over de looptijd van fase 1. In de grafiek zijn de nuldoorgangen de momenten waarop nieuwe investeringsbeslissingen genomen moeten worden. Dit maakt het proces in de toekomst beheersbaar en aanpasbaar aan de conjuncturele omstandigheden.

Figuur 2: cashflow fase 1



6.6 Risico's

Het project aanpak Stationsgebied kan vanwege de complexiteit en de omvang vanuit vele invalshoeken risicovol worden genoemd. Om die reden wordt er op systematische wijze aan risicomanagement gedaan waarbij het uitgangspunt is het voorkomen van de ongewenste topgebeurtenis: het Stationsgebied krijgt niet de kwaliteit die in het Masterplan is voorzien binnen de daarvoor beschikbare middelen en tijd.
Het uitvoeren van de risicoanalyse betekent dat de belangrijkste risico's worden geïdentificeerd; deze kunnen worden beschouwd als de kritische succesfactoren van het project. De risico's worden opgenomen in het zogenaamde kans- en risicoregister, waarbij actiehouders worden aangewezen en beheersmaatregelen worden geformuleerd. Door periodieke controle op de voortgang worden risico's hanteerbaar gemaakt en de gevolgen beperkt.

6.7 Weerstandsvermogen

Het project Stationsgebied beschikt per 1 januari over een bestemmingsreserve door de storting van de gemeentelijke bijdrage. Onder aftrek van de tot nu toe geactiveerde voorbereidingskosten is de stand van deze reserve positief. Daarnaast is er bij het Concern eveneens een bestemmingsreserve specifiek voor het Stationsgebied. Op grond van de genoemde reserves en op basis van het thans verwachte saldo verloop (incl. rente en inflatie-invloeden) van de grondexploitatie (zie cashflow-schema) is er voldoende weerstandsvermogen voor het Stationsgebied aanwezig voor de uitvoering van de eerste fase.

6.8 Aansluiting met de gemeentelijke programmabegroting 2006

In de programmabegroting 2006 is het Stationsgebied opgenomen. In deze begroting is aangesloten bij de in deze Bestuursrapportage opgenomen financiële tabellen. Er kunnen afwijkingen ontstaan vanwege de lopende onderhandelingen met de marktpartijen.

6.9 Conclusie

Fase 1 blijft binnen de financiële kaders. Door dit deel van het plangebied te herontwikkelen, realiseert de stad alle functies die nodig zijn om de centrumfunctie van Utrecht te versterken.

Binnen de financiële onderbouwing van fase 1 zijn de volgende zaken geregeld:

- De uitgestelde bijdrage voor Sporthal Galgenwaard ad € 1,5 miljoen
- De kosten voor de verlengde Westpleintunnel.
- Het amendement 56 Stationsplein westzijde is grotendeels geëffectueerd.
- De post "kantoren buiten plangebied" is vervallen.
- 1,9 miljoen BTW discussie reservering.
- Historische kosten als veiligheid, beheer en onderhoud.

Fase 2 biedt vooral mogelijkheden en kansen.

7. Communicatie

7.1 Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten

Na ons collegebesluit over de contracten, informeren wij pers en publiek in een publieke voordracht.

7.2 Inspraak structuurplan / Strategische Milieubeoordeling (SMB)

De ter inzage legging van het structuurplan/SMB start op 15 september (publicatie 14/9) en duurt tot en met 13 oktober. Op 27 september en 3 oktober zijn twee inloopavonden in de hal van het stadhuis gepland. Tussen begin september en november worden tevens Artikel 10 en PPC-reacties verzameld. Half november worden deze reacties tezamen met de inspraakreacties verwerkt. Half december vindt B&W behandeling plaats. Eind januari 2006 besluiten wij tot ter visielegging. Vaststelling door de raad is gepland in juni 2006.

7.3 Bouwputcommunicatie

In de Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten zijn afspraken vastgelegd over geïntegreerde gebiedscommunicatie voor het stationsgebied. Gemeente en partners werken in aanvulling daarop aan een nota bouwputcommunicatie. Hierin staan de uitgangspunten vermeld voor de wijze waarop alle betrokken partijen in de toekomstige bouwput van het stationsgebied omgaan met klachtenafhandeling, nood- en hulpdiensten, bereikbaarheidsinformatie, bouwputtoerisme etcetera. De nota bouwputcommunicatie wordt gemaakt in samenwerking met de verschillende betrokken gemeentelijke diensten en sluit waar mogelijk aan op de kanalen en kennis binnen de gemeentelijke organisatie. De nota zal na vaststelling in B&W ter informatie aan de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling worden aangeboden.

7.4 Van informatiecentrum naar gebiedscentrum

Op 31 december 2005 loopt de huur van het pand Vredenburg 90, waarin het huidige informatiecentrum stationsgebied is gevestigd, af. Het pand moet dan vrij van huurders zijn in verband met de voorgenomen sloop waarmee de nodige ruimte ontstaat voor het toekomstige Muziekpaleis. Om die reden bereidt de Projectorganisatie Stationsgebied op dit moment de verhuizing voor van haar infocentrum naar het pand Singelborgh aan de Catharijnebaan. Vanuit de tweede verdieping van Singelborgh zullen gemeente en partners bewoners, belanghebbenden en belangstellenden in de toekomst te woord staan over (de voorbereiding van) de bouwput.