Raadsvoorstel

RAAD - 4 NOV 2004
z.h.o. [redacted] gewijzigd

zie aangenomen amendementen A74, A55, A56, A57 en A58
en aangenomen moties M91 en M97

Gemeente Utrecht

Datum	**6 oktober 2004**	Jaargang	20 **04**	Nummer	**190**
Dienst/sector/afdeling	**Projectorganisatie Stationsgebied**	Kenmerk	**04.730187/04.14130 BGS**		
Onderwerp	**Actualisatie Masterplan Stationsgebied**				
Bijlagen	Jaargang 2003, nr. 277 (Masterplan Stationsgebied), incl. kopieën van aangenomen amendementen en moties, rasterkaart (versie 6.10.2004), uitsneden Catharijneknoop en Jaarbeursterrein, clusterindeling, BIO Jaarbeurs en BIO Cório met oplegnotities, letter of intent NS Vastgoed (in de leeskamer ter inzage) en financiële onderbouwing Actualisatie Masterplan 2004 (in het vak voor geheime stukken ter inzage)				

Voorstel

de actualisatie Masterplan Stationsgebied vaststellen met de volgende onderdelen:

1. de Rasterkaart, waaronder begrepen:
   a. het realiseren van een stationsplein aan de westkant van het station (amendement A75 en Rijkstoetsbrief);
   b. het realiseren van twee pleinen op +1 niveau (met het oog op invoering van het beheerstoegangssysteem (BTS) en het handhaven van een openbare oost-west verbinding);
   c. het grotendeels onbebouwd laten van het Smakkelaarsveld (amendement A76);
   d. het verbeteren van de noord-zuid structuur van Catharijnesingel en Nieuwe Stationsstraat door de kruising met de centrumboulevard vorm te geven via twee onbewinkelde passages op het +1 niveau met een lengte van respectievelijk 20 en 11 meter en een gezamenlijke breedte tussen 15 en 20 meter (onderhandelingsresultaat Cório);
   e. op het Smakkelaarsveld ruimtelijke reservering op te nemen voor een publieksfunctie (bijv. bibliotheek) (motie M183);
2. de programmatabel, waaronder begrepen dat:
   a. - er binnen het programma wonen een ruimtereservering komt voor 100 studentenwoningen;
      - voor deze reservering een grondprijs wordt gehanteerd van sociale woningbouw.
   b. bovenop - en naast de te realiseren winkellocaties ca. 150 extra woningen realiseren (motie M174 en onderhandelingen Cório);
   c. het aantal nieuwe openbare parkeerplaatsen in het Stationsgebied vaststellen op 2.500 (motie M189) waarbij tussen 800 en 1.200 stuks gerealiseerd worden onder de Catharijnesingel (motie M178);
3. de financiële analyse, waaronder begrepen dat:
   a. voor het realiseren van een publieke voorziening op het Smakkelaarsveld gerekend met een op deze functie afgestemde grondopbrengst (motie M183);
      cluster C wordt opgesplitst in twee delen te weten:
      C1: Westpleintunnel en omgeving:
      C2: Daalsetunnel en Paardenveld en omgeving.
      de financiën van C1 zijn gebaseerd op opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen op de locatie zelf (motie M167); MIT(GDU)-subsidie (EUR 14,1 mln.) en een bijdrage van EUR 10,8 mln. uit gemeentelijke reservering van EUR 70 mln. zodat de Westpleintunnel volledig binnen de grondexploitatie van het gebied gedekt is; de uitvoeringsperiode wordt afgestemd op de overall-planning Infrastructurele werken tussen A2/A12 en het Stationsgebied (amendement A90);
   b. met het oog op de risicobeheersing de Clusterbenadering gehandhaafd blijft zodat substantiële verplichtingen pas aangegaan worden op het moment dat zekerheid is over de financiële haalbaarheid.

Conclusie commissie Stedelijke Ontwikkeling d.d. 5 oktober 2004

Behandeling van het voorstel wordt in de raad voortgezet. Ingediende en nog in te dienen schriftelijke vragen worden uiterlijk 15 oktober 2004 beantwoord. Uitgezocht worden de hoogte van de onteigeningskosten kopgebieden station, consequenties faillissement HC b.v. en positie Corio in Vleuterweide. Laatste versie intentie-ovk (incl. bijlagen) worden ter inzage gelegd. Raam- en intentie-ovk's worden apart besproken.

B-status

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij	**Jaargang 2004, nr. 190**	Kenmerk	**04.730187/04.14130 BGS**
		Bladnummer	**2**
		Datum	**6 oktober 2004**

Samenvatting

Na vaststelling door de gemeenteraad van het Masterplan Stationsgebied op 11 december 2003 is gewerkt aan drie resultaatgebieden, te weten:

- Actualisatie van het Masterplan en de bijbehorende financiële analyse;
- de Uitvoeringsovereenkomst met het rijk en
- Bilaterale-Intentie-Overeenkomsten (BIO's) met de grootste private partners.

Dit raadsvoorstel bevat de stand van zaken met betrekking tot de besluitvorming, de actualisatie van het Masterplan, waaronder een stedenbouwkundige beschrijving, de nieuwe rasterkaart, de geactualiseerde financiële analyse alsmede de beantwoording van de door uw raad aangenomen acht amendementen en achttien moties.

Hoofdstuk 1 - Inleiding

Tijdens de referendumfase werd de slogan "Niets doen is geen optie" gebruikt. Daarmee wilden wij aangeven dat de situatie in het Stationsgebied verder uitstel van herontwikkeling onaanvaardbaar maakt. In de eindrapportage Stationsgebied schreven wij "(...) *dat het westen van de oude stad zich in een negatieve spiraal bevindt. Zonder ingrijpende vernieuwing, worden de grote problemen niet weggenomen en de onmiskenbare kansen die er zijn, blijven onbenut. In het ergste geval zal het gebied verder afglijden naar een overvolle bovenwereld en een niet controleerbare, verloederde onderwereld (...)*".
Hoewel de eerste tastbare resultaten met name op het gebied van beheer en veiligheid zichtbaar zijn, is de slogan "Niets doen is geen optie" onverkort van kracht.
Er zijn na het referendum belangrijke stappen gezet. Wij gaan in het raadsvoorstel daarop in. Dat brengt ons op een nieuw adagium: **En nu doorpakken.**
Het voorliggende geactualiseerde Masterplan en de intentieovereenkomsten met private partners bieden de mogelijkheid daadwerkelijk tot uitvoering te komen. Samen met de partners willen wij hiertoe in 2005 onomkeerbare stappen nemen.

In een gebied met zoveel verschillende functies en belangen is het herontwikkelingsproces een zaak van "wikken en wegen", "zoeken van marges", "geven en nemen" en het handhaven van de gezamenlijke doelstelling. Wij hebben -conform het collegeprogramma 2001-2006- de regierol op ons genomen. Daarbij hebben wij de ambitie voor ogen gehouden zoals die is verwoord in het raadsvoorstel over het Masterplan (Jaargang 2003, nr. 277): "(...) *een nieuw Stationsgebied scheppen, dat tezamen met de oude stad het nieuwe centrum van Utrecht vormt. Het centrum van Utrecht, waar het Stationsgebied op natuurlijke wijze onderdeel vanuit gaat maken, is niet alleen een centrum voor de stad, maar ook voor de regio en het land. Winkel- en vermaakvoorzieningen hebben regionale en landelijke aantrekkingskracht. Het openbaar vervoersknooppunt voert mensen uit alle hoeken van Nederland naar het "winkelhart van Nederland" of naar beurzen en manifestaties op het Jaarbeursterrein.* (...)"
'Herstellen, verbinden en betekenis geven' zijn de leidende principes om een centrum te creëren dat voldoet aan de eisen 'leefbaarheid en levendigheid'.

In een proces van tekenen, rekenen en onderhandelen is het geactualiseerde Masterplan ontstaan. Het resultaat van de gezamenlijke inspanningen heeft kwaliteit en zorgt voor een toekomstgerichte en duurzame uitbreiding van het Utrechtse centrum.
De toekomstige kwaliteit van het Stationsgebied zal feitelijk vorm krijgen tijdens de ontwerpfase van gebouwen en openbare ruimte. De bewaking van de functionele en architectonische kwaliteit van gebouwen is ons inziens voldoende geregeld en wordt o.a. uitgewerkt in het protocol "ontwerp prijsvragen" dat in november aan de commissie Stedelijke Ontwikkeling ter informatie wordt voorgelegd. De uitdaging zit daarnaast in de openbare ruimte. Deze kent in het Stationsgebied veel verschillende identiteiten. In de huidige situatie zijn dat vooral publieke verkeersruimten en (semi-) publieke commerciële ruimten.
In het geactualiseerde Masterplan zijn hier publieke verblijfsruimten aan toegevoegd zoals Smakkelaarsveld, Catharijnesingel en Stationsplein. Samen met bewoners en gebruikers zal de gemeente -binnen de kaders van het Masterplaninvulling geven aan het karakter van deze verblijfsruimten. De Catharijnesingel leent zich bijvoorbeeld binnen de kaders van de Bilaterale Intentie Overeenkomst (BIO) Cório voor een prijsvraag.

Een levendig en intensief gebied vergt extra aandacht. Hiertoe moeten wij parallel met Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten (BOO) en Bilaterale Project Overeenkomsten (BPO) tot beheerovereenkomsten komen om de nieuwe kwaliteit ook langdurig vast te houden.

Gezien de verticale en horizontale eigendomsposities in het Stationsgebied is het herontwikkelen van dit gebied zeer complex. Tegelijkertijd is het gebied in handen van slechts enkele grote professionele spelers die bovendien een groot commercieel belang hebben in een goed functionerend centrumgebied. Deze partners nemen een groot deel van de investeringen op zich (ca. 70% van EUR 3 miljard). Met het aangaan van de bilaterale intentie overeenkomsten is een belangrijke stap gezet om te komen tot de bilaterale ontwikkelovereenkomsten, waarin de financiële afspraken worden geregeld. Het committent over de BIO's heeft gezorgd voor een klimaat waarbij partijen elkaar vertrouwen en eensgezind aan de slag gaan.

Dat is ook nodig. Private partners, rijk en gemeente gaan de komende jaren, ook jegens elkaar, grote financiële verplichtingen aan. De feitelijke risico's van partijen verschillen, afhankelijk van de mate waarin die partijen zelf investeren. De financiële risico's van de gemeente lopen via de grondexploitatie. Aangezien een groot deel van de gemeentelijke investeringen terugverdiend moeten worden via opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen, hebben wij bij het Masterplan gekozen voor de Clusterbenadering. Gemeentelijke uitgaven worden per cluster gerelateerd aan de projectovereenkomsten met privaten. Door deze koppeling is het totale project voor de gemeente faseerbaar en financieel beheersbaar. Dit komt ook tot uitdrukking in de financiële paragraaf. In het cashflow schema zijn de nuldoorgangen van de grafiek momenten waarop nieuwe investeringsbeslissingen genomen moeten worden. Dit maakt het proces ook in de toekomst beheersbaar en aanpasbaar aan de conjuncturele omstandigheden.

Utrecht koos in 2002 voor de uitwerking van Visie A - Stadshart Verruimd.
Vol overtuiging stellen wij dat de voorliggende actualisatie een versterkte uitwerking is van Visie A ten opzichte van het oorspronkelijke masterplan. In het raadsvoorstel tonen wij dit aan. Visie A kan nu worden gerealiseerd. Er ligt een prachtig, haalbaar en uitvoerbaar geactualiseerd Masterplan.

In hoofdstuk 2 tot en met 6 komen de volgende onderwerpen aan bod:
- hoofdstuk 2 Stand van zaken besluitvorming
- hoofdstuk 3 Actualisatie Masterplan
- hoofdstuk 4 Financiële Analyse
- hoofdstuk 5 Amendementen en moties
- hoofdstuk 6 Communicatie
- hoofdstuk 7 Tenslotte
- raadsbesluit

Hoofdstuk 2 Stand van zaken besluitvorming

2.1 Inleiding

Op 11 december 2003 stelde u het Masterplan Stationsgebied vast. Daarbij werden acht amendementen en achttien moties aangenomen. Het raadsvoorstel incl. raadsbesluit (Jaargang 2003, nr. 277) en kopieën de aangenomen moties en amendementen liggen in de leeskamer ter inzage. De opvattingen van uw raad waren aanleiding tot planaanpassing te komen. De beantwoording van de amendementen en moties is onder hoofdstuk 5 opgenomen in dit raadsvoorstel.
Naast uw raad heeft ook de Rijksoverheid het Masterplan beoordeeld. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de zogenaamde toetsbrief. Hierover informeerden wij de raad bij brief van 16 juni 2004 (ligt eveneens in de leeskamer ter inzage).
Ook de reacties van de private partners op het Masterplan gaven aanleiding tot planaanpassing.
Tenslotte waren er nog diverse inspraakreacties, zoals die zijn verwoord in de Inspraaknota die om een oplossing vroegen.

Op grond van bovenstaande hebben wij de afgelopen periode gewerkt aan drie samenhangende resultaatgebieden, te weten:

- actualisatie van het Masterplan en de bijbehorende financiële analyse;
- bilaterale Intentie Overeenkomsten met de grootste private partners
- en de Uitvoeringsovereenkomst met het rijk.

De laatste is inmiddels op 2 juli 2004, waarbij namens het rijk, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en de minister van Verkeer en Waterstaat aanwezig waren.
Beide resultaatgebieden zijn noodzakelijk om het ontwikkelproces voor het Stationsgebied definitief te trechteren naar de uitvoeringsfase.

2.2 Besluiten
Wij hebben op 22 september 2004 de volgende besluiten genomen.

Ontwerpraadsvoorstel met de actualisatie van het Masterplan en de bijlagen Rasterkaart en Amendementen en moties. (14130)	2. De raad -conform bijgaand raadsvoorstel- en gehoord de commissie Stedelijke Ontwikkeling, voor te stellen de Actualisatie Masterplan vast te stellen met de volgende onderdelen: - de rasterkaart - de programmatabel - de financiële analyse 3. Bij de begrotingsbehandeling 2005 en later op basis van deze financiële analyse de grondexploitatie te openen. 4. a) Het uitvoeringscluster C te splitsen in twee delen, namelijk C1 'Realisatie Westpleintunnel en omgeving' en C2 'Oostkant Daalsetunnel, Paardenveld en omgeving'. b) De uitvoering van cluster C1 te financieren met een combinatie van: opbrengsten uit de vastgoedontwikkeling ter plaatse, MIT-subsidie en een bijdrage uit de gemeentelijke reservering van € 70 miljoen voor het stationsgebied. c) Het uitvoeringstijdstip van cluster C te relateren aan de overall planning van infrastructurele werken tussen A2 en Stationsgebied. 5. Binnen het programma wonen studenten- en seniorenwoningen te realiseren onder de randvoorwaarde van gemeentelijke budgetneutraliteit. 6. Krachtens artikel 25 en 55 gemeentewet geheimhouding op te leggen aan de financiële analyse.
Externe veiligheid Stationsgebied. (14129)	1. Besloten wordt dat er op basis van de resultaten van de risicoanalyse geen belemmeringen zijn voor het realiseren van het Masterplan d.d. 11 december 2003. 2. Besloten wordt dat in het bestemmingsplan en de uitwerkingsplannen zal worden verantwoord hoe wordt omgegaan met de restrisico's, een en ander overeenkomstig het besluit externe veiligheid inrichtingen. 3. Kennis wordt genomen van het standpunt van de rijksoverheid dat niet boven de doorgaande sporen mag worden gebouwd, uitgezonderd de OVT, die in het kader van de risicoanalyse niet als overbouwing is beschouwd

4. Besloten wordt dat in het kader van de uitwerkingsplannen nader onderzoek zal worden gedaan naar mogelijke randvoorwaarden die aan overbouwingen boven niet-doorgaande sporen en aan de eerstelijns bebouwing langs de sporen moeten worden gesteld.
5. Besloten wordt dat maatregelen om restrisico's op te vangen op het gebied van zelfredzaamheid en calamiteitenbestrijding worden ondergebracht in het programma beheer en veiligheid.
6. Besloten wordt dat moet worden bevorderd dat de railtransporten van gevaarlijke stoffen door de stad Utrecht worden afgebouwd en op termijn mogelijk verdwijnen

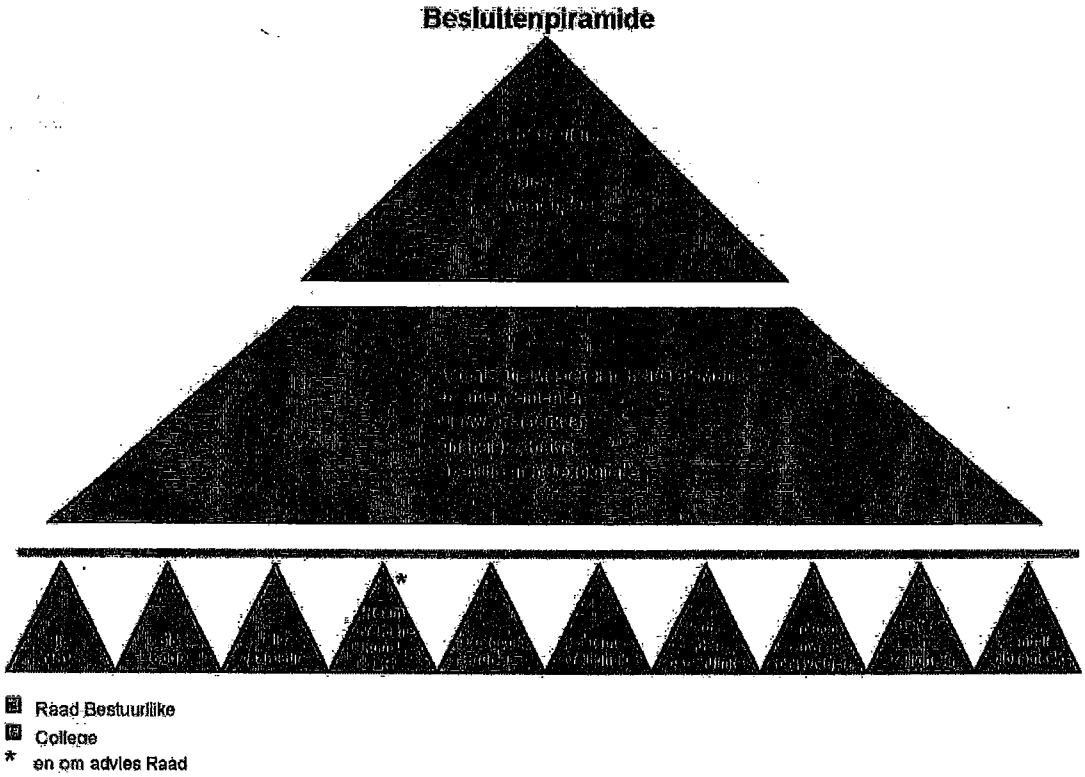
Bilaterale intentie overeenkomsten

Zodra de Bilaterale intentieovereenkomsten door de bevoegde organen van Jaarbeurs en Cório zijn vastgesteld, zal het college over de BIO's een definitief besluit nemen. Tevens zal het college een besluit nemen over de raamovereenkomst Cório inzake Leidsche Rijn Centrum.

Stand van zaken onderhandeling NS Vastgoed.
(14127)

Kennis wordt genomen van de stand van zaken onderhandeling NS Vastgoed - Projectorganisatie Stationsgebied.

In de loop van 2004 nemen wij nog een aantal besluiten over het stationsgebied. Deze besluiten staan in een bepaalde verhouding tot elkaar. Zo is de actualisatie van het Masterplan het product van een aantal onderliggende documenten. Een en ander hebben wij gevisualiseerd in onderstaande 'besluitenpiramide':



De actualisatie van het Masterplan bestaat uit de stedenbouwkundige beschrijving, de herziene rasterkaart, de programmatabel en de bijgestelde financiële analyse. De actualisatie van het Masterplan is de onderlegger voor het vervolg van de bestemmingsplanprocedure. Op basis van de financiële analyse kan de feitelijke grondexploitatie voor het Stationsgebied geopend worden. Actualisatie en grondexploitatie zijn weer de basis voor het verkrijgen van rijkssubsidie beschikkingen (NSP en OVT).

2.3 Overeenkomsten met de private partners

Zoals in de toelichting bij onze brief van 24 juni 2003 aangegeven, hebben wij teneinde tot uitvoeringsafspraken met de private partners te komen, een contractstructuur opgezet. Deze bestaat uit Bilaterale Intentie Overeenkomsten (BIO's), Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten (BOO's) en Bilaterale Project Overeenkomsten (BPO's). Daarnaast hebben wij aangegeven met Cório een overeenkomst te willen opstellen waarmee de ontwikkeling van het Stationsgebied en Leidsche Rijn in getrapte vorm aan elkaar worden gekoppeld.

In de Bilaterale Intentie Overeenkomsten zijn de afspraken vastgelegd over onderwerpen die in het vervolgproces (ontwikkelovereenkomsten) worden uitonderhandeld zoals programma, financiële rekenmethodiek, bouwvlekken en fasering. In de daarop volgende ontwikkel- en projectovereenkomsten worden deze per vlek en/of gebouw verder geconcretiseerd.

2.4 Toekomstige ontwikkelingen

- *Nieuwe Sleutel Projecten*
  Aan de Uitvoeringsovereenkomst inzake de Rijksbijdrage voor het stationsgebied Utrecht heeft het Rijk de voorwaarde verbonden dat uw raad voor 1 januari 2005 het geactualiseerde Masterplan met bijbehorende financiële analyse vaststelt. In de loop van 2005 zullen wij vervolgens de eerste beschikkingsaanvraag bij het Rijk indienen. Voor 2005 is 45% van de voor Utrecht beschikbare NSP-gelden op de rijksbegroting gereserveerd. In 2006 kan nog eens 45% worden opgevraagd, in 2007 gevolgd door de laatste 10%.
- *OV-Terminal*
  Het definitief ontwerp van de OV-Terminal alsmede de voorbereiding van de aanbesteding zal medio 2005 gereed zijn. De rijksbijdrage voor de OV-Terminal wordt vrijgegeven als het Definitief Ontwerp is goedgekeurd. De uitbetaling aan de subsidieontvanger (ProRail) volgt het kasritme van de werkelijke uitgaven vanaf 2006
- *Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten (BOO)*
  Wij verwachten dat de Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten met zowel Jaarbeurs, Cório als NS Vastgoed in de eerste helft van 2005 gereed zijn. Uw raad heeft aangegeven van het adviesrecht conform artikel 169 Gemeentewet gebruik te zullen maken om de BOO's te beoordelen. Daarbij heeft u een termijn van twee maanden voor contra-expertise bedongen.
- *Bestemmingsplan/Milieu Effect Rapportage*
  Bestemmingsplan en Milieu Effect Rapportage zijn procedureel aan elkaar gekoppeld. De planning is als volgt:
  - maart 2005: ter inzagelegging gedurende vier weken; mogelijkheid voor indienen zienswijzen;
  - mei 2005: collegebesluit over raadsvoorstel tot vaststelling bestemmingsplan;
  - juni 2005: hoorzitting raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling;
  - aansluitend: vaststelling in de raad;
  - juli 2005: tweede ter inzagelegging;
  - november 2005: hoorzitting bij gedeputeerde staten van Utrecht;
  - december 2005: goedkeuring bestemmingsplan door gedeputeerde staten;
  - januari 2006: derde ter inzagelegging goedkeuringsbesluit gedeputeerde staten gedurende zes weken en
  - maart 2006: onherroepelijk/vigerend bestemmingsplan.
- *Stadskantoor*
  In het najaar 2004 doen wij een voorstel over de financiële haalbaarheid van het stadskantoor. Uitgangspunt is dat het stadskantoor een plek krijgt binnen het stationsgebied. De exacte locatie wordt nog bepaald.
- *Bibliotheek*
  Inmiddels hebben wij een onderzoek verricht naar de kosten en mogelijke financieringsbronnen om op termijn te komen tot realisatie van een nieuwe centrale bibliotheek, met eventueel nog andere publieksfunctie(s) in het Stationsgebied. De uitkomsten worden in een separaat voorstel aan de raad voorgelegd.
- *Muziekpaleis*
  De haalbaarheidsstudie voor het Muziekpaleis ligt eveneens ter besluitvorming aan uw raad voor (Jaargang 2004, nr. 147). Afhankelijk van uw besluitvorming verwachten wij het voorlopig ontwerp in de loop van 2005 aan u voor te leggen.
- *Hoogbouwvisie*
  Over de hoogbouwvisie zoals recent opgesteld vindt naar verwachting in het komend najaar besluitvorming plaats. De actualisatie Masterplan wordt conform de kaders van de hoogbouwvisie uitgewerkt.

Naar verwachting zullen in 2005 verschillende vergunningenprocedures starten, waaronder de OV-Terminal, Megabioscoop, Casino, Hotel op Jaarbeursplein en Muziekpaleis. Daarbij wordt nauw samengewerkt door de verschillende betrokken gemeentelijke diensten.

Hoofdstuk 3 Actualisatie Masterplan

De actualisatie van het Masterplan baseren wij op:
- de moties en amendementen zoals door uw raad aangenomen op 11 december 2003;
- de toetsbrief van de rijksoverheid;
- onderhandelingen met private partners, en
- de inspraakreacties.

De actualisatie is opgebouwd uit een stedenbouwkundige beschrijving (2.1) met bijbehorende rasterkaart (bijlage 1) en programmatabel (2.2) en een financiële vertaling (Hoofdstuk 3).

3.1 Stedenbouwkundige wijzigingen

3.1.1 Stationsentree-West

De stedenbouwkundige aanpassingen aan de Stationsentree West hangen samen met:
- *amendement A75: 'de referendumuitslag te respecteren door het plan zodanig te wijzigen dat de stationspleinen grotendeels onbebouwd blijven, waarbij aandacht wordt besteed aan de ruimtelijkheid van de stationspleinen', en met*
- *het verzoek van het rijk de herkenbaarheid van de stationsentree te vergroten.*

Het oorspronkelijke ontwerp van Stationsentree-West was gebaseerd op de ligging van de benodigde infrastructuur (tunnel en tram/busbaan). Dit bepaalde de vorm en beleving van zowel plein als vastgoed. In het nu voorliggende voorstel wordt uitgegaan van een groot en klassiek vierkant plein (circa 120 x 120 meter) aan de westkant. Het vastgoed markeert het plein en definieert de randen. Rond het grote plein is bebouwing voorzien als markering van de verschillende te onderscheiden identiteiten.

Op het gebied van verkeer en logistiek vindt nog een uitwerking plaats om ervoor te zorgen dat verkeer op de Croeselaan en OV-Terminal gerelateerd verkeer goed wordt afgewikkeld. De essentie van het voorstel, "het beleven van een plein" heeft het primaat.
De geplande bebouwing op het Jaarbeursplein is verschoven en verkleind in omvang. Het programma is verplaatst naar de locatie bij de Westpleintunnel. Mede hierdoor krijgt het plein ook aan deze zijde een duidelijke wand. Op het plein komt, conform amendement 75 ('grotendeels onbebouwd'), geen bebouwing behoudens een toren als markering waarbij de nog vast te stellen Hoogbouwvisie uitgangspunt is.

Bebouwing van de "west-noordflank" is nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van het Masterplan (hier is het stadskantoor gedacht). Er is zicht gekomen op het integreren van zowel de van Sijpesteijnkade als het gebouw Leeuwesteijn in de plannen van NS Vastgoed.
Boven of naast de entree van de OV-Terminal is nog steeds bebouwing gedacht met een kantoorprogramma.

Aan de West-zuidflank is een onderzoeksgebied toegevoegd (ter plaatse van het bus/tramperron). NS Vastgoed wil hier (deels over en langszij het perron) vastgoed realiseren. Direct hiernaast gelegen is de ontwikkeling van de Rabobank. Bovendien heeft het rijk (de 'Raad van Vastgoed') aangegeven de locatie van de Knoopkazerne te zien als een belangrijke strategische locatie voor haar huisvestingsbeleid

(concentratie van rijksdiensten). Drie kansrijke ontwikkelingen die mogelijkheden bieden de kwaliteit te verbeteren in deze vlek in de gedachte van de reactie van de Rijksbouwmeester. Inmiddels initieerde het rijk een serie 'summercourses' voor studenten bouwkunde waarin zij hun visie op het gebied op en rond de Knoopkazerne konden visualiseren. De resultaten zijn dit najaar tentoongesteld in het Infocentrum Stationsgebied.

3.1.2Vredenburg en Catharijnesingel

De stedenbouwkundige aanpassingen aan Vredenburg en Catharijnesingel hangen samen met:

- *motie parkeren onder de singels (motie M178): 'bij het terugbrengen van het water in de singels overgaan tot het creëren van extra parkeerplaatsen en een weg in duiker onder de singels.' en met*
- *de onderhandelingen met Cório*

Versterking Centrumboulevard

Voor Cório was aanvankelijk een interne winkelrouting met een achtvormig circuit de gedachte, waardoor enkele forse overbouwingen van de Catharijnesingel en Nieuwe Stationsstraat op verschillende plekken noodzakelijk waren. Omdat tussen de gemeente en Cório géén overeenstemming was ten tijde van het Masterplan is daarin slechts de bestaande situatie opgenomen.
Het belangrijkste winstpunt in de onderhandelingen van de afgelopen periode is dat Cório bereid is geweest het accent te verleggen van de hiervoor genoemde brede winkeloriëntatie naar een concentratie op de centrum-boulevard. De hoofdlijn van de intentieovereenkomst met Cório bestaat eruit dat de oriëntatie van Hoog Catharijne vooral gericht wordt op de looplijnen vanaf station naar Vredenburgplein, waarbij twee A-hoofdwinkelroutes ontstaan. Door de concentratie rond de centrumboulevard ontstaan op termijn voor het Gildenkwartier mogelijkheden tot gedeeltelijke herontwikkeling. Zo worden de plinten van het Gildenkwartier zo veel mogelijk ingevuld met publieksgerichte functies. Het Godebaldkwartier zal haar huidige wijkwinkelfunctie behouden en krijgt ook een open karakter, met functies in de plinten.
De Centrumboulevard krijgt gestalte door middel van twee parallel lopende routes vanaf Vredenburgplein tot aan het Stationsplein Oost (zie hierna). Vanuit dit concept is ruimte ontstaan om te zoeken naar mogelijkheden om de knooppunten (kruisingen) tussen de Centrumboulevard op +1 niveau en de Catharijnesingel en Nieuwe Stationsstraat te verbijzonderen (zie visualisatiesuitsnedes).

Tussen Moreelsepark en Smakkelaarsveld

De Catharijnesingel tussen Moreelsepark en Smakkelaarsveld verbindt de twee "buitenom routes" naar het station en is onderdeel van het centrumgebied. De maatvoering van de openbare ruimtes, de diverse functies en de benodigde kwaliteitsverbetering leiden tot een verbijzondering van dit hele gebied. Uitgangspunten hierbij zijn:

- het continuïteitsbeeld van de openbare ruimte in noord-zuid richting;
- verbetering van het verblijfsklimaat o.a. door toevoegen van woonfuncties.

Diverse studies hebben geresulteerd in een structuur waarin het water de continuïteit vormt tussen diverse verschillende in te vullen zones. Van Noord naar Zuid kunnen de zones als volgt gekarakteriseerd worden:

- overgangsgebied naar Weerdsingel profiel;
- plein aan het water voor Muziekpaleis;
- kruising Centrumboulevard-Catharijnesingel;
- woongebied aan water en
- overgangsgebied naar Zochersingel

Kruising Centrumboulevard-Catharijnesingel
Voor de kruising van de heringerichte Catharijnesingel (één van de belangrijke kwaliteitsdragers van het plan) met de Centrumboulevard ligt een belangrijke, zeer ingewikkelde ontwerpopgave. De afgelopen maanden is hard gewerkt en onderhandeld om deze kruising zó vorm te geven dat beide functies -de commerciële Centrumboulevard en de openbare ruimte van de Catharijnesingel- hun plek kunnen krijgen. Op maaiveld moet dit gebied zich blijven kenmerken als een openbaar, 24 uur toegankelijk gebied. Daarbij zal water te allen tijde de functie van kwaliteitsdrager vervullen. Er is in het participatietraject bijvoorbeeld al eerder een suggestie voor fonteinen in de singel gedaan. Zonder vooruit te lopen op de exacte toekomstige invulling, willen wij hiermee aangeven dat de toevoeging van water in het gebied naast het sowieso terugbrengen van water in de singel ook nog op andere wijzen gestalte kan krijgen. De ruimte boven het water wordt doorkruist door onbewinkelde voetgangersbruggen. De lengte van deze onbewinkelde bruggen is 20 meter. De totale breedte van beide bruggen gezamenlijk is tussen 15 en 20 meter. De huidige 28 meter brede Radboudtraverse en de 8 meter brede Gildentraverse worden gesloopt.
Bij de uitwerking van de Catharijneknoop in Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten wordt invulling gegeven aan de detaillering van de langzaam verkeersverbinding, het realiseren van verblijfskwaliteit op maaiveld, sociale veiligheid, het realiseren van aanvullend woonprogramma (hetzij als frescogebouw (voorzetgebouw) dan wel als losse bouwelementen), de kwaliteit van het maaiveld aan de HC zijde en het verwerken van het autoverkeer naar de (ondergrondse) parkeergarages. Onder de Catharijnesingel komt een parkeergarage. Naast een parkeergarage blijft ruimtelijk plaats voor een tunnel waarmee de verblijfskwaliteit op maaiveld aanzienlijk zou kunnen verbeteren. Conform motie 178 is uitsluitend de fysieke mogelijkheid van deze tunnel onderzocht; financiering van zo'n tunnel past niet in de plannen. Het is onze bedoeling om deze vlek door middel van prijsvragen tot maximale kwaliteit te brengen.

Vredenburg
Naar aanleiding van onze toezegging het oorspronkelijk geplande marktgebouw niet op te nemen, is de bouwvlek Vredenburg aangepast. De warenmarkt blijft gehandhaafd. De Vredenburg noordwand krijgt een impuls vanwege een tweezijdige bewinkeling, conform het collegeprogramma 2001-2006.
Op Vredenburgplein komen twee bouwblokken (winkels en wonen): één ter plaatse van de huidige fietsenstalling en één ter vervanging van het huidige P&C. Beide bouwblokken hebben aan het Vredenburgpleinzijde een maximum hoogte van 20 meter, oplopend tot 25 meter aan de Vredenburg-Noord respectievelijk Catharijnesingelzijde. Een fietsenstalling met functie voor de gehele binnenstad blijft op het Vredenburg gehandhaafd.

3.1.3 Nieuwe Stationsstraat en Stationsplein Oost, Beheerste Toegang OVT (BTS)
De stedenbouwkundige aanpassingen aan de Nieuwe Stationsstraat hangen samen met:
- *amendement A75 'de referendumuitslag te respecteren door het plan zodanig te wijzigen dat de stationspleinen grotendeels onbebouwd blijven, waarbij aandacht wordt besteed aan de ruimtelijkheid van de stationspleinen';*
- *het verzoek van het rijk de stationsentree herkenbaarder te maken;*
- *de onderhandelingen met Cório en NS Vastgoed en*
- *ontwikkelingen op het gebied van landelijk beleid ten aanzien van BTS.*

Eén van de ontwerpuitdagingen was om de verbinding van de OV-Terminal met de binnenstad te realiseren met daarbij als eisen:
- een kwalitatief goede oplossing van de Beheerste Toegankelijkheid (BTS) van de terminal;
- handhaving van de stedelijke voetgangersverbinding tussen oost en west;
- garanties voor de loopstromen die nodig waren om overeenstemming te bereiken met Cório, en tegelijkertijd en
- realisatie van een openbaar stationsplein.

Door tussen de hal van de OV-Terminal en het bouwblok in de Nieuwe Stationsstraat een stationsplein op +1 niveau te realiseren, waarop ook de Centrumboulevard uit Hoog Catharijne uitkomt, is naar onze mening een oplossing gevonden die voldoet aan alle uitgangspunten. Dit stationsplein is de plek waarop men, bij het verlaten van het station aan de oostzijde, kan kiezen te gaan naar maaiveld, naar de bebouwing langs de sporen, naar Hoog Catharijne of (alsnog) naar de westzijde. Uitgangspunt is dat het station herkenbaar is vanaf het Stationsplein Oost en de Nieuwe Stationsstraat. De zichtbaarheid van de OV-Terminal wordt versterkt door een uitkraging aan de kop. Zowel het plein als de terminal zijn vanuit het Smakkelaarsveld en Moreelsepark goed zichtbaar.
Het openbare plein is transparant en beschut en biedt voetgangers een hoogwaardig verblijfsklimaat. Op het Stationsplein Oost is tevens ruimte voor stationsgerelateerde commercie. Het plein op niveau vormt de verbinding vanuit openbaar gebied via twee transparante, onbewinkelde bruggen met HC en de uitwisseling met de Nieuwe Stationsstraat en de OV-Terminal (via roltrappen/liften). Deze bruggen zijn elf meter lang en elk maximaal tien meter breed. De onderliggende straat met aanliggende taxistandplaatsen en kiss en ride is 33 meter breed. Afhankelijk van de uitkomsten van het Definitief Ontwerp OV-Terminal wordt bekeken of een derde voetgangersbrug richting Godebaldkwartier nodig is. Ook HC krijgt een uitkraging met entrees/winkels. In de Nieuwe Stationsstraat zorgen functies in de plinten van de bebouwing (zowel aan de HC zijde als aan de nieuwe bouwblok tegen de sporen) voor levendigheid.

Aan de westkant van de OV-Terminal is een vergelijkbare grote ruimte. Tussen deze twee openbare ruimten op +1 niveau ontstaat een publieke as, begeleid door commerciële functies. De beschermde toegangen tot de "vertrekhal" van de OV-Terminal krijgen vanaf deze as beter vorm dan de oorspronkelijke ingangen aan de koppen van de hal.
Aan zowel oost- als westkant worden onder het +1 niveau fietsenstallingen en HOV banen gerealiseerd.

3.1.4 Bebouwing Smakkelaarsveld
De stedenbouwkundige aanpassingen aan het Smakkelaarsveld hangen samen met amendement A76 'de referendumuitslag te respecteren door het plan zodanig te wijzigen dat het Smakkelaarsveld grotendeels onbebouwd blijft.'

Conform amendement A76 blijft het Smakkelaarsveld in de aangepaste versie grotendeels onbebouwd en groen. Langs de sporen, in de zichtlijn van de Nieuwe Stationsstraat, kan een gebouw worden gerealiseerd van dezelfde afmetingen als het Muziekpaleis. Dit wordt over de HOV-baan richting OV-Terminal (oostzijde) gezet. Het gebouw is een belangrijk oriëntatiepunt vanuit de stadscorridor op de OV-Terminal. In de onderste bouwlagen wordt een publieksfunctie in combinatie met een grand café gerealiseerd met de hoofdingang gericht op het Smakkelaarsveld. In de bovenste bouwlagen komen woningen en (afschermende) werkfuncties. Met de bijstelling is het mogelijk het grootste gedeelte van het bestaande park te handhaven zonder verlies aan programma en sociale veiligheid. Bij de uitwerking wordt gekeken op welke wijze de kwaliteit van de openbare ruimte het beste gegarandeerd kan worden.

3.1.6 Visie A in relatie tot de actualisatie
De kernwaarden van Visie A werden in 2002 vastgesteld en gecommuniceerd met de stad. Hieronder zijn die kernwaarden *in cursief* weergegeven met vervolgens een omschrijving van de invulling in de actualisatie.

- *Twee hoofdroutes - Twee hoofdroutes van oost naar west: de centrumboulevard en een tweede hoofdroute (Stadscorridor).*
  De onderhandelingsresultaten met Cório, NSV en Jaarbeurs en het schetsontwerp voor de OV-Terminal bieden alle ruimte om de Centrumboulevard verder vorm te geven. De invulling van het

Smakkelaarsveld (inclusief Gildenkwartier) en de toekomstige positionering van het Stadskantoor geven een grote impuls aan de nieuwe Stadscorridor.

- *Muziekcentrum verbouwd - Muziekcentrum Vredenburg wordt op de huidige locatie grondig verbouwd.*
  Het door architect Hertzberger gemaakte schetsontwerp voor het Muziekpaleis geeft aan dat het programma van eisen van de muziekinstellingen te realiseren en te exploiteren is op de huidige locatie met behoud van de grote zaal.
- *Westplein ondertunneld - Het doorgaand autoverkeer op het Westplein gaat ondergronds. Bovengronds komt ruimte vrij voor doorgaande routes voor fietsers en voetgangers en bebouwing.*
  Zowel voor de bereikbaarheid als voor de leefkwaliteit is dit een noodzakelijke voorziening.
  Het biedt de mogelijkheid de Kop van Lombok te verbinden met Wijk C. Het toekomstige 'Lombokplein' was inmiddels onderwerp van een spontaan georganiseerde prijsvraag vanuit de bevolking. Te zijner tijd kunnen de creatieve oplossingen die daarbij werden voorgesteld worden meegenomen in het ontwerpproces.
- *Accent op woningen - Groter accent op woningen. Er komen minimaal 1.700 woningen bij, naast 190.000m² kantoorruimte.*
  Het totale programma voorziet in 2.073 woningen, een surplus van ruim 370 op de gestelde norm. De actualisatie voorziet in 180.395m² voor kantoren. Binnen de normen van het Masterplan biedt dit ruimte voor nog bijna 10.000m².
- *Catharijnesingel rustig - De Singel krijgt een rustige sfeer, met groene oevers.*
  Door de bouw van ondergrondse parkeergarages, het terugbrengen van het water, het creëren van een werfniveau en het toevoegen van woningen ontstaat een verblijfsgebied met stedelijke kwaliteit. De singelzijde bij het Muziekpaleis krijgt een voorplein aan het water. Hier wordt een invulling gekozen die past bij Visie A, groen en rustig maar wel passend binnen de stedelijke dynamiek van deze fraaie locatie.
  De Catharijnesingel kruist de Centrumboulevard. Er zijn voldoende randvoorwaarden gecreëerd om in de ontwerpfase tot goede oplossingen voor dit knooppunt te komen. De uitwerking van de openbare ruimte ter hoogte van de Steenkolenhandelsvereniging (SHV) leent zich voor een parkachtige uitwerking.
- *Bouw 15-20 jaar - Uitvoering van 'Stadshart verruimd' loopt over de komende 15 tot 20 jaar.*
  Deze planning geldt nog steeds. De bouw van de OV-Terminal als dominante factor in de planning is inmiddels bekrachtigd met de ondertekening van de uitvoeringsovereenkomst.
- *Investeringen - De extra investeringen bedragen EUR 91 miljoen. Dit is EUR 4,55 miljoen per jaar, gedurende 20 jaar.*
  De financiële analyse bij het geactualiseerde Masterplan blijft binnen deze kaders. Van het totaal wordt EUR 20 miljoen besteed aan bereikbaarheidsmaatregelen buiten het Stationsgebied.

In schema gezet zijn de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Masterplan, de volgende.

Locatie:	**Wijziging:**
Stationsentree West	realisatie plein van 100 bij 100 meter, vergroting herkenbaar station
Smakkelaarsveld	bebouwing verdwenen ten gunste van groen
Croeselaan	handhaving (grootste deel) woningen
Nieuwe Stationsstraat	- toevoeging pleinruimte op +1 niveau; - aanzienlijke reductie lengte en breedte overkluizing.
Centrumboulevard	versterking door Cório-orientatie op looplijn Vredenburg-Station
Catharijnesingel	verbetering verblijfsklimaat door: - toevoeging woonfuncties; - geen bewinkelde traverses meer; - traversebreedte en lengte sterk gereduceerd.

Wij zijn van mening dat het geactualiseerde Masterplan ruimschoots voldoet aan de bij Visie A horende kernwaarden. Waar mogelijk zijn die kernwaarden geaccentueerd. Bijvoorbeeld met een groen Smakkelaarsveld, toevoeging van openbare ruimte waaronder pleinen en een toename van woningen en functies in de plinten.

3.2 Programmatabel

De belangrijkste wijzigingen in het geactualiseerde Masterplan zijn:

Het aantal woningen (1.892) in het Masterplan is een minimum grens. Het streven is meer woningen te realiseren.

Het betreft niet alleen woningen in de duurdere segmenten maar ook studentenwoningen, waarvoor een reservering van 100 stuks is gemaakt. Ten behoeve van senioren worden conform de uitgangspunten integrale woningkwaliteit, locaties aan de markt aangeboden ten behoeve van levensbestendige woningen.
Het aantal m² kantoren (190.000) in Visie A is een maximum grens, met dien verstande dat er regionaal afspraken zijn gemaakt om maximaal nog 240.000 m² in het Stationsgebied te realiseren. Een deel daarvan wordt nu buiten het plangebied, elders in de stad gerealiseerd.
Detailhandel, leisure en hotelontwikkelingen dienen te worden afgestemd op de stedelijke programma's.
Het aantal nieuw te realiseren openbare (kort)parkeerplaatsen bedraagt 2500 conform motie 189.

Nieuwe programmatabel

Totaal	Masterplan	Actualisatie	Verschil
Wonen (aantal woningen)	1.892	2.073	182
Kantoren (bvo)	178.519	180.395	1.877
Winkels (vvo/verhuurbare vloeroppervlakte)	44.631	38.084	-6.547
Leisure (bvo)	51.450*	63.500*	12.050
Cultuur (bvo)	30.500	33.500	3.000
Hotel (bvo)	25.440	29.040	3.600
Horeca (bvo)	8.800	2.000	-6.800
Openbare parkeerplaatsen	1.500	2.500	1.000

* inclusief 20.000m² leisure in HC zoals vermeld in het Masterplan.

Deze tabel wijkt af van de tabel in het Masterplan zoals in de raadsvergadering van 11 december 2003 vastgesteld.

Allereerst is een aantal aanpassingen doorgevoerd in de verwerking van moties en amendementen. Op het Smakkelaarsveld is het aantal woningen en culturele m² toegenomen, terwijl het aantal m² kantoren en detailhandel is afgenomen. Op het Jaarbeursterrein is afgezien van de grote "foodcourt" onder de megabioscoop. Om ruimte vrij te maken op het Jaarbeursplein is een belangrijk deel van het kantorenprogramma verschoven naar de locatie Westpleintunnel en valt nu onder Cluster C.

Bepaalde functies, zoals leisure en horeca, zijn in de tabel in het Masterplan ruim opgevat. Dit heeft tot misverstanden geleid. Daarom is de omschrijving van programma in het bestemmingsplan en de programmatabel met elkaar afgestemd. Dit houdt het volgende in:

- onder **leisure** wordt, conform de gemeentelijke leisurenota, opgenomen: grootstedelijke vrijetijdsvoorzieningen zoals casino, megabioscoop en artplex bioscoop, sport, muziektheater, amusement,

commerciële culturele activiteiten. Daarnaast detailhandelondersteunende leisure activiteiten in Hoog Catharijne;
- onder **hotel** wordt opgenomen: hotelkamers (bruto) en vergader-, congres- en trainingsfaciliteiten. Deze laatste werden in het Masterplan nog aangeduid als leisure;
- onder **horeca** wordt opgenomen: horeca categorie (uitgaansgelegenheden als disco's en dergelijke) A en foodcourts (verzameling van veel horeca cat. B, C en/of D);
- onder **detailhandel** wordt opgenomen: winkels, warenhuizen, horeca cat. B, C en D en dienstverlening.

Deze definitiewijzigingen verklaren ook het verschil in de programmatabel van de hoeveelheid winkels en leisure.

Hoofdstuk 4 Financiële analyse

4.1 Inleiding

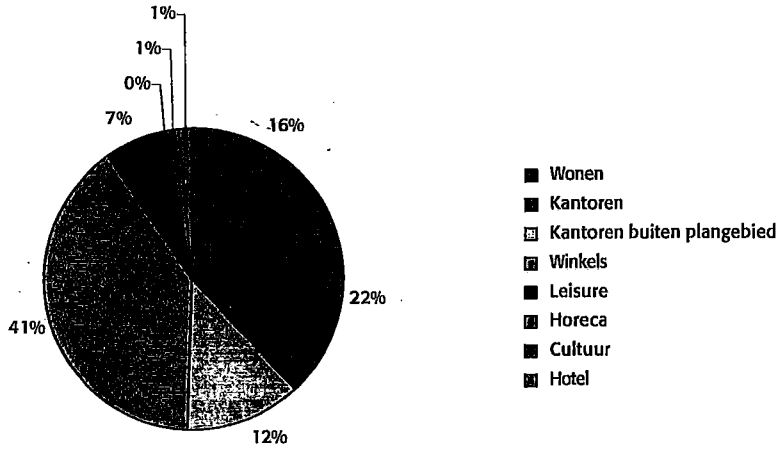
Bij het formuleren van de stedenbouwkundige aanpassingen van het Masterplan is regelmatig getoetst op de financiële haalbaarheid daarvan. De financiële consequenties van de tussenresultaten van onderhandelingen met Rijk en private partners, de verwerking van de door de raad ingediende moties en amendementen en de door de gemeentelijke geïdentificeerde mogelijkheden voor planoptimalisaties zijn in kaart gebracht.

Verschillende aanpassingen leiden tot hogere kosten. Omdat het Masterplan in financiële zin weinig ruimte gaf voor wat betreft dekkingsmogelijkheden van extra uitgaven, zijn deze aanpassingen alleen in de actualisatie opgenomen als deze konden worden gecompenseerd door extra opbrengsten. Aan het einde van dit iteratieve afwegingsproces tussen ruimte, programma en geld, is een financieel sluitend geactualiseerd Masterplan tot stand gekomen. De resultaten, en de ten opzichte van het Raadsvoorstel van 28 november 2003 gewijzigde uitgangspunten en aannames van de financiële analyse, worden in de geactualiseerde analyse beschreven en toegelicht.

4.2 Programma

Zowel de voortgang van de onderhandelingen als de verdere planuitwerking hebben geresulteerd in een meer nauwkeurige schatting van het opbrengstpotentieel per functie en per locatie. Het te (her)ontwikkelen programma is een belangrijke dekkingsbron van het Masterplan. In de onderstaande figuur is de bijdrage per functie aan de totale geraamde opbrengsten uit vastgoedontwikkeling weergegeven. De meeste opbrengsten zijn afkomstig van het (her)ontwikkelen van winkels in het gebied (41%), gevolgd door kantoren binnen het plangebied (22%), woningen (16%) en kantoren buiten het plangebied (12%). Het ontwikkelen van de leisure-, horeca-, cultuur- en hotelfuncties draagt gezamenlijk minder dan 10% bij aan het totaal.

Figuur 1: Vastgoedopbrengst per functie



4.3 Financiële resultaten

In de onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de financiële analyse van de actualisatie weergegeven en vergeleken met die van het Masterplan 2003.

Tabel 1.2
Financiële resultaten en verschillen geactualiseerd Masterplan (in miljoenen EUR)

	Actualisatie 2004	Masterplan 2004	Verschil
Kosten	-/- 333,75	-/- 320,04	-/- 13,71
Opbrengsten	231,70	214,74	16,96
Gemeentelijke bijdrage*	70,00	70,00	0,00
Opbrengsten buiten plangebied	35,30	35,30	0,00
Nominaal saldo	3,25	0,00	3,25
Rente en inflatie-effecten	-/- 5,80	-/- 3,94	-/- 1,86
Contante waarde saldo	-/- 2,55	-/- 3,94	1,39

* Conform het raadsbesluit Masterplan Stationsgebied 2003 is EUR 20 miljoen van de voor het Stationsgebied gereserveerde EUR 90 miljoen toegevoegd aan de investeringsruimte autobereikbaarheid.

Bij de actualisatie zijn zowel kostenvoordelen als -nadelen ten opzichte van het Masterplan 2003 geraamd. Een stijging van de geraamde kosten is vooral het gevolg van het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals bijvoorbeeld de pleinen bij de stationsentrees. Ook zijn in plaats van een normatieve benadering van de nog te maken kosten voor onderhandelingen en planvoorbereiding en -uitwerking, de plankosten begroot op basis van werkelijk te verwachten uitgaven in dat kader. Tenslotte zijn alle uitgaven voor openbare voorzieningen geïndexeerd met 2,5%.

Daarnaast is sprake van bijstellingen in de kostensfeer met een positieve uitwerking. Zo blijkt, als gevolg van een studie naar de kosten en opbrengsten van ondergrondse parkeervoorzieningen bij de Catharijnesingel, dat met een lagere onrendabele top voor parkeren rekening gehouden kan worden. Uit

een analyse van de fiscale aspecten blijkt dat een andere systematiek van het berekenen van de werkelijke BTW last voor de gemeente Utrecht kan worden gehanteerd. Onderzoek dat op dit moment wordt verricht zal binnenkort validatie van deze systematiek kunnen bevestigen. In lijn met de prognoses zijn de verwachte uitgaven in dat kader naar beneden bijgesteld.

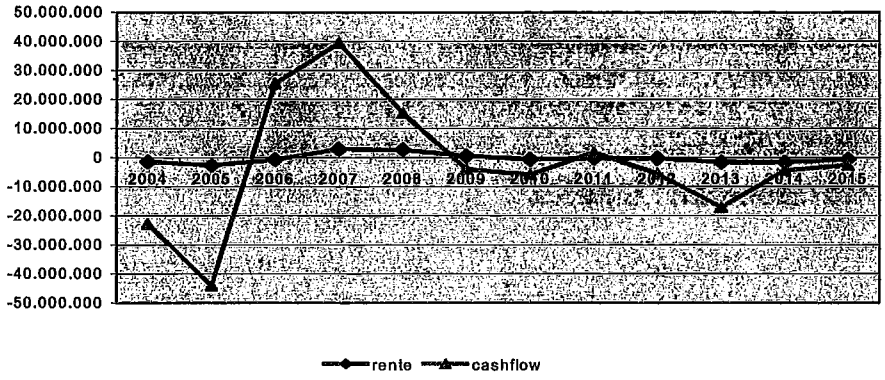
Een stijging van de voorziene opbrengsten uit gebiedsontwikkeling is onder andere veroorzaakt door het binnen het plangebied verplaatsen van vastgoedontwikkeling naar locaties met een hoger opbrengend vermogen. Zo wordt voorzien dat meer vastgoed op gemeentegrond wordt gerealiseerd. Ook is, op grond van de (tussen)resultaten van de onderhandelingen, een betere inschatting van het opbrengend vermogen in het gebied gemaakt, met een duidelijk positief resultaat.

4.4 Planning en cash flow

De planning bij het Masterplan 2003 is grotendeels gehandhaafd. De start van de OV-Terminal en het moment dat bijdragen van Rijk, gemeente en private partijen worden ontvangen blijven leidend voor de gehanteerde uitvoeringsplanning.

In de volgende figuur zijn de cumulatieve netto cash flow en de daaruit volgende rentelasten uitgezet over de looptijd van het project.

Grafiek rente en cash flow



De belangrijke aanpassing is het met circa twee jaar naar achteren schuiven van de verwachte opbrengsten buiten plangebied in verband met de onzekerheid over locatie en opbrengend vermogen. Hierdoor is het ook mogelijk om gedurende een langere periode te zoeken naar alternatieve, c.q. hardere, dekkingsbronnen. Ook is op grond van de onderhandelingen met het rijk de ontvangst van de NSP subsidie voor een gedeelte eerder voorzien dan oorspronkelijk gepland. De subsidie-uitkering is gekoppeld aan (eerdere) uitgaven aan zogenaamde kostendragers.

De modulaire opbouw in afzonderlijke uitvoeringsclusters blijft ook voor de komende periode in stand. Dat wil zeggen dat een cluster of onderdelen daarvan pas in uitvoering komt op het moment dat zekerheid is over de dekking van de daarmee samenhangende kosten.

4.5 Risico's

Met de voortgang in planontwikkeling en de (tussen)resultaten van de onderhandelingen zijn verschillende risico's ten aanzien van het realiseren van het Masterplan verminderd. Wel is het evident dat het project vanuit veel invalshoeken nog steeds risicovol genoemd kan worden. De belangrijkste beheersmaatregel voor het risico dat op enig moment onvoldoende dekking bestaat voor de uitgaven aan het plan blijft het zoveel mogelijk koppelen van financiële verplichtingen aan zekere inkomstenbronnen. In het cashflow schema zijn de nuldoorgangen van de grafiek momenten waarop nieuwe investeringsbeslissingen genomen moeten worden. Dit maakt het proces ook in de toekomst beheersbaar en aanpasbaar aan de conjuncturele omstandigheden.

4.6 Conclusie

Per saldo is zowel het nominale resultaat als het resultaat na correctie voor rente- en inflatie-effecten ten opzichte van de analyse van het Masterplan 2003 licht verbeterd en wordt geconcludeerd dat het geactualiseerde stedenbouwkundig plan past binnen de door de raad vastgestelde financiële kaders. Daarnaast wordt opgemerkt dat door de voortgang in de onderhandelingen en de nadere uitwerking van bepaalde planonderdelen de financiële analyse aan degelijkheid heeft gewonnen.

4.7 Openen Grondexploitatie

De afspraken met het rijk en de private partijen maken start van de realisatie van het Masterplan in 2005 mogelijk en wenselijk. De nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de geactualiseerde financiële analyse zijn ruim voldoende. Om een spoedige start mogelijk te maken stellen wij u voor de financiële analyse vast te stellen en als basis te hanteren voor de per 1 januari 2005 te openen grondexploitatie.

De tot 1 januari 2005 gerealiseerde aanloopkosten brengen wij op dat moment in mindering op de gereserveerde bijdrage van EUR 70 miljoen. Dit werken wij uit in de begroting 2006. Met het openen van de grondexploitatie voldoen wij aan de Rijksvoorwaarden en kan de beschikking om tot het uitkeren van de NSP subsidie worden aangevraagd.

Hoofdstuk 5 Amendementen en Moties

Op 11 december 2003 heeft u bij de vaststelling van het Masterplan voor de Aanpak van het Stationsgebied acht amendementen en achttien moties aangenomen. In deze bijlage worden deze amendementen en moties beantwoord, behoudens de amendementen 75 en 76 en de moties 178 en 187. De amendementen 75 en 76 en motie 178 zijn behandeld in de Actualisatie Masterplan. Motie 187 wordt behandeld in een aparte raadsbrief van 1 oktober 2004.
In de leeskamer ligt het raadsvoorstel Masterplan van 11 december 2003 ter inzage inclusief een afschrift van alle aangenomen ondertekende amendementen en moties.

5.1 Amendementen

5.1.1 Leeswijzer

- Om recht te doen aan (de samenhang binnen) het raadsbesluit van 11 december 2003 gebruiken wij de letterlijke tekst van dit document als leidraad voor de behandeling van de amendementen. De behandeling begint onder aan de tekst van het raadsbesluit. De nummering in de behandeling verwijst naar de nummering uit het raadsbesluit.
- De behandeling van de moties volgt na de behandeling van de amendementen, behalve wanneer een motie samenhangt met een amendement. In dat geval wordt de motie samen met het amendement behandeld.

5.1.2 Raadsbesluit 11 december 2003

1. het Masterplan Stationsgebied, vast te stellen met de toelichting van het raadsvoorstel en kennis te nemen van het financiële beleidskader, (amendement A81) met dien verstande dat:
   a. om de referendumuitslag te respecteren het plan zodanig wordt gewijzigd dat:
      1) de stationspleinen grotendeels onbebouwd blijven, waarbij aandacht wordt besteed aan de ruimtelijkheid van de stationspleinen (amendement A75);
      2) het Smakkelaarsveld grotendeels onbebouwd blijft (amendement A76);
   b. in het raadvoorstel wordt geschrapt paragraaf 1.10. Warenmarkt Vredenburg (amendement A80);
   c. uit het Masterplan Stationsgebied op pagina 64 onder het kopje Stadsplein de volgende tekst wordt geschrapt: "een aantal weekenden per jaar is het plein echter gereserveerd voor (culturele) evenementen gerelateerd aan het Muziekpaleis" (amendement A85);
   d. het planmatige beleidskader zo aan wordt gepast dat het in cluster B genoemde "Water in de singels" wordt verplaatst naar cluster C en binnen dit uitvoeringscluster wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke realisatie van de tunnel onder het Westplein en vervolgens dan wel gelijktijdig het terugbrengen van het water in de singels (amendement A90);
2. van de in de begroting voor het Stationsgebied opgenomen maximale reservering van EUR 90 mln., met ingang van 1 januari 2006:
   a. EUR 70 mln. beschikbaar te stellen voor de dekking van de kosten van de uitvoering van het Masterplan uitgaande van:
      1) dat het rijk vanaf 2006 start met de toekenning van de NSP-gelden en;
      2) dat er minimaal bilaterale ontwikkelovereenkomsten voor de clusters A en B zijn en;
   b. EUR 20 mln. toe te voegen aan de investeringsruimte autobereikbaarheid voor maatregelen bereikbaarheid Stationsgebied;
3. voor het eerste uitvoeringsjaar Masterplan (2004) een krediet beschikbaar te stellen van EUR 8.950.000,0
4. 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; en daarbij met de planning rekening te houden met een termijn van twee maanden waarin de gemeenteraad zelf een contra-expertise op "enveloppe"-niveau kan laten verrichten (amendement A81);
5. geen individuele ontwikkelingen binnen het plangebied in procedure worden gebracht, voordat de ontwikkelingsovereenkomsten zijn getekend (amendement A89);
6. geen bestemmingsplan vast te stellen zonder dat eerst aan de raad ter vaststelling zijn voorgelegd:
   a. bindende en controleerbare kwaliteitskaders en
   b. de Hoogbouwvisie als kaderstellend document (amendement A83).

5.1.3 Behandeling amendementen

Amendementen A75 en A76
Deze amendementen zijn behandeld als onderdeel van de Actualisatie Masterplan.

Amendementen A80 en A85 en motie M181 (zie voor de inhoud de behandeling van de moties)
In het Masterplan wordt het Vredenburgplein omschreven als een ruimte waar iedereen zich welkom voelt, dus ook (of misschien juist) tijdens marktdagen. Daarvoor is het nodig ruimte te reserveren voor routes en verblijfs-plekken (terrassen). Rondom het plein wordt hiertoe 10 meter vrijgehouden en evenals twee routes over het plein die corresponderen met de entrees van het nieuwe gebouw van Hoog Catharijne. De verbinding tussen plein en Vredenburgnoord/Lange Viestraat wordt vrijgehouden van marktkramen, waardoor er op het plein een duidelijk gemarkeerd gebied ontstaat met voldoende ruim-

te voor 150 marktkramen. Ervan uitgaande dat een standplaats gemiddeld twee marktkramen, vraagt biedt deze oplossing ruimte voor 75 standplaatsen. Mocht dit in de praktijk onvoldoende blijken, dan kan uitbreiding gevonden worden in de verbindingsstraat tussen Vredenburgplein en Catharijnesingel, waar plaats is voor ca. zeven standplaatsen. Afhankelijk van het thema kan ook het voorplein van het Muziekpaleis nog uitkomst bieden voor acht standplaatsen. In de nieuwe situatie is dus ruimte voor 90 standplaatsen.

Amendement A90
Op 11 december 2003 besloot de gemeenteraad het planmatige beleidskader zo aan te passen dat het in cluster B genoemde "Water in de singels" wordt verplaatst naar cluster C en binnen dit uitvoeringscluster wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke realisatie van de tunnel onder het Westplein en vervolgens dan wel gelijkertijd het terugbrengen van het water in de singels. Daarbij is door ons, bij monde van de wethouder Stationsgebied aangegeven dat het college het amendement zo interpreteert dat er wordt " gestreefd naar een zo spoedig mogelijke realisatie van de tunnel onder het Westplein en vervolgens dan wel gelijkertijd het terugbrengen van het water in de singels". Om te beoordelen wat de effecten zijn, is hiernaar vanuit verschillende invalshoeken gekeken. Hieronder volgt de uitkomst van deze analyse.
Bereikbaarheid binnen het plangebied/Stedelijke bereikbaarheid
Er is een belangrijke relatie met verschillende projecten binnen en buiten het plangebied. Deze zijn zowel in de planning van het project Stationsgebied als in het 'Uitvoeringsplan Utrecht West' in beeld gebracht. De uitvoering van de reconstructie van het 24 Oktoberplein en de Majellaknoop is in de jaren 2005 t/m 2007 gepland. Door het opheffen van de huidige knelpunten ontstaan mogelijk wel knelpunten in de bereikbaarheid van het Stationsgebied.
Indien het 24 Oktoberplein gerealiseerd is voordat de grote Stationsgebied-bouwstroom op gang komt en infra-aanpassingen worden gedaan, zal het knelpunt in de doorstroming zich meer richting het stationsgebied (Westplein, Van Zijstweg) verplaatsen. Omdat dit kan leiden tot een te hoge milieubelasting op de Graadt van Roggenweg is de relatie gelegd tussen het opleveren van het 24 Oktoberplein en het voldoende functioneren van de Van Zijstweg en de Overste den Oudenlaan. Daarnaast kan de aanpak van het Westplein pas plaats zal vinden na de aanleg van het 24 Oktoberplein en het voldoende functioneren van beide genoemde wegen.

Het functioneren van het 24 Oktoberplein, de Graadt van Roggenweg, de Croeselaan, de Van Zijstweg en de Overste den Oudenlaan is van belang om tijdens de werkzaamheden aan het Westplein de belasting van de westelijke verdeelring te beperken. Concreet betekent dit dat de uitvoering vanuit het oogpunt van bereikbaarheid niet voor 2008 kan plaatsvinden.
Planning
De periode van voorbereiding (Integraal Programma van Eisen t/m gunning) is geschat op 2,5 jaar. Indien medio 2004 was gestart met de voorbereidingen, zou de uitvoering van de Westpleintunnel toch op zijn vroegst 2007 kunnen starten. Hierin is nog geen rekening gehouden met de bouw van de OV-Terminal.
De realisatie van de nieuwe OV-Terminal en de aanleg van de toeleidende HOV-routes is qua bouwlogistiek een complexe operatie. Hierbij moet rekening worden gehouden met een (naar omstandigheden) optimale afwikkeling van passagiersstromen, openbaar vervoer, bouwverkeer en autoverkeer. De Westpleintunnel ligt aanpalend aan de OV-Terminal en interfereert direct met de HOV-verbindingen. Een gelijktijdige realisatie van de Westpleintunnel verhoogt de bouwcomplexiteit fors. Deze zal leiden tot hogere aanlegkosten en een sterk verminderde kans om overlast voor reizigers en bezoekers van het gebied binnen acceptabele grenzen te houden. Bovendien ontstaat, bij het vervroegen van de uitvoering van het Westpleintunnel, kans op problemen bij de uitvoering van de woningbouw Kop van Lombok (zie motie M188) dat nu rekening houdt met realisering eerder dan de aanleg van de Westpleintunnel.

(Faserings)kosten
De Westpleintunnel wordt gerealiseerd op de locatie waar nu de trambaan ligt. De huidige fasering is zodanig gepland dat eerst de trambaan wordt verplaatst naar de West-entrée van de OV-Terminal en dan de Westpleintunnel. Consequentie van het naar voren halen van de aanleg van de Westpleintunnel betekent dat onder de in dienst zijnde trambaan moet worden gebouwd. Dit is technisch mogelijk, maar betekent wel een verlenging van de bouwtijd met ca. zes maanden. Daarnaast zijn er extra kosten voor de realisatie van een tijdelijke voorziening van de tram. Ingeschat wordt dat dit ca. EUR 2 miljoen meerkosten met zich meebrengt. Hierin zijn nog niet de meerkosten opgenomen voor de bouw van de Westpleintunnel (lastiger fasering, hulpconstructies, veiligheidsmaatregelen, etc.).
Financiering/subsidies
Uw raad heeft de wens uitgespoken de NSP-subsidie in te zetten voor de dekking van de Westpleintunnel, en de Catharijnesingel later in de planning te zetten. In de toetsbrief van het rijk (zie paragraaf 1.4.2) is evenwel duidelijk dat de relatie tussen de beschikkingstelling van de NSP-subsidie en het uitvoeren van de Catharijnesingel in 2006 als kwaliteitsdrager zeer zwaar weegt. Overigens heeft het Rijk ook het Westplein als kwaliteitsdrager aangewezen. In het verlengde hiervan wordt voor cluster C een knip gemaakt. Cluster C1 omvat de Westpleintunnel en omgeving en cluster C2 omvat Daalsetunnel, Paardenveld en omgeving. De financiering van C1 is samengesteld uit opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen op de locatie zelf (motie M167); MIT(GDU)-subsidie (EUR 14,1 miljoen) en een bijdrage van EUR 10,8 miljoen uit gemeentelijke reservering van EUR 70 miljoen, zodat de Westpleintunnel volledig binnen de grondexploitatie van het gebied gedekt is. De uitvoeringsperiode wordt afgestemd op de overall planning Infrastructurele werken tussen A2/A12 en het Stationsgebied;
Cashflow
Het naar voren halen van de Westpleintunnel heeft een negatief effect van ca. EUR 8 miljoen op de cash-flow.
Conclusie
Het uitvoeren van de Westpleintunnel in 2006 heeft zwaarwegende negatieve effecten, met name qua bereikbaarheid en fasering. In de actualisatie van het masterplan is de financiering van de tunnnel binnen het plangebied geregeld en niet meer afhankelijk van opbrengsten buiten het plangebied.

Amendementen A81 en A89
Beide amendementen zijn leidend voor het vervolgproces en zijn ingepast in de planningen. Wij verstaan onder "bestemmingsplan op enveloppe-niveau" de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO (het globaal bestemmingsplan verleent alleen rechtstreekse bouwtitels voor de OV-Terminal en het Muziekpaleis).

Onder "plan in procedure brengen" verstaan wij dezelfde uitwerkingsplannen alsmede het opstarten van vrijstellingsprocedures procedures ex artikel 19 WRO.

Amendement A83 /Motie M173 (zie voor de inhoud de behandeling van de moties)
Voor het stationsgebied is inmiddels een 'Referentiekader Openbare Ruimte' opgesteld dat niet alleen de context van de publiek toegankelijke ruimte beschrijft maar ook kaders formuleert voor de bebouwde randen hiervan. Dit Referentiekader bestaat uit twee delen: Context en Bouwstenen. Het hoofdstuk Context omschrijft:

De basis beeldkwaliteit van de openbare ruimte en de wijze waarop deze samenhangt met de kwaliteit van het omliggend stedelijk gebied.
De plekken waar een verbijzondering van deze basiskwaliteit mogelijk is, zowel in de inrichting als in termen van kunst in de openbare ruimte.
De knooppunten waar een speciale architectonische behandeling vereist is (bijvoorbeeld de "stadskamer").
Gebruik van de openbare ruimte voor verschillende doeleinden op verschillende plekken.

De relatie tot de omliggende bebouwing (gebruik van plinten, bebouwingshoogte, eigendomsverhoudingen).
Over het Referentiekader Openbare Ruimte nemen wij in het najaar een besluit.

Naast dit referentiekader is er de Utrechtse Welstandsnota, thans in besluitvorming. Binnen deze welstandsnota is de beoogde kwaliteit voor het Stationsgebied ook beschreven. Hierdoor zijn meteen de architectonische kwaliteits-kaders voor de planuitwerking verankerd in de welstandstoetsing. In deze welstandsnota, gecombineerd met de structuurvisie, worden ook de principes uit de hoogbouwvisie geïntegreerd.
Een beeldkwaliteitsplan is, door de combinatie van referentiekader openbare ruimte en welstandsnota overbodig geworden.

De verankering van deze richtlijnen verloopt enerzijds via het bestemmingsplan en anderzijds via de privaat-rechtelijke contracten. Het bestemmingsplan verwijst naar de welstandsnota. In de BIO's en de nog te maken BOO's wordt verwezen naar zowel de welstandsnota als het referentiekader. Op deze manier ontstaat een zowel publiekrechtelijke als een privaatrechtelijke inbedding van de kwaliteitskaders.

5.2 Behandeling moties
Op 11 december 2003 nam u achttien moties aan. Hieronder volgt de behandeling van die moties. Daarbij wordt de strekking per motie steeds kort aangegeven.

Motie Relatie verkeersbereikbaarheid en het Stationsgebied (M164)
Strekking: mogelijke financiële meevallers terugboeken naar de exploitatie van het Stationsgebied.

Aan deze motie hopen wij graag uitvoering te kunnen geven. Op dit moment valt hierover geen voorspelling te doen. Naar verwachting zullen in 2005 de eerste financiële rapportages over dit onderwerp naar buiten komen. De realiteit gebiedt ons te zeggen dat dit soort projecten zelden meevallers laat zien, maar gezien de grootte van de projecten vooral een keuze zijn binnen relatief beperkte middelen.

Motie Architectuurprijsvraag (M165)
Strekking: bij de uitwerking gebruik maken van ontwerpprijsvragen voor de meest prominente onderdelen van het plan en hierbij een stadsarchitect of -supervisor aanstellen.

In het Masterplan is een aanzet gedaan voor het omschrijven van de beeldbepalende onderdelen die aantrekkelijk zouden kunnen zijn voor het uitschrijven van ontwerpprijsvragen. Het betreft de "poorten" (entrees tot het gebied, dus Smakkelaarsveld en Stationsentree-West)) en de nieuwe pleinen. In het referentiekader openbare ruimte wordt aangegeven welke pleinen en overige knooppunten in aanmerking komen voor een bijzondere behandeling zoals een ontwerp prijsvraag. In de onderhandelingen met de private partners worden de kaders geschetst voor het aanwijzen van de objecten die in aanmerking komen voor meervoudige ontwerp opdrachten.

De term "prijsvragen" omvat diverse typen competities. Wij onderscheiden: openbare ideeën prijsvragen (zoals de prijsvraag voor Lombokplein), meervoudige ontwerpopdrachten en ontwikkel/ontwerp ("design & build") competities. Dit najaar wordt gewerkt aan een protocol voor deze ontwerpprijsvragen dat aansluit op de landelijke protocollen.
De totstandkoming van een gerevitaliseerd Stationsgebied is vooral een dynamisch proces met ruimte voor eigen initiatief van eigenaren en andere initiatiefnemers. Wij willen vooral een stimulerende en faciliterende rol in deze vervullen. Een goed voorbeeld hiervan is het initiatief van Initiatiefgroep Stichting Bevaarbare Leidsche Rijn en Lombox een ideeën prijsvraag voor de herinrichting Lombokplein

uit te schrijven. Dit particuliere initiatief heeft van verschillende zijden een zeer positief onthaal gekregen. Er zijn ruim 30 plannen ingediend van soms verrassende originaliteit en professioneel gehalte.

Motie Verbinding tussen beide busstations op Utrecht Centraal Station (M 166)
Strekking: streven naar een stationsontwerp waarbij een verbinding tussen beide busstations in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt.

Een loop-/fietsbrugverbinding tussen beide busstations blijft in de toekomst mogelijk maar is geen onderdeel van de huidige plannen. Een dergelijke loopbrug zou uiteraard moeten passen binnen het Beheerste Toegangkelijkheids Systeem (BTS).

Motie Bouwen over het Spoor (M172)
Strekking: ook een deel van het programma realiseren door boven de sporen te bouwen en actief en enthousiast bewerkstelligen en de raad hierover terug te rapporteren.

Er is gestudeerd op de mogelijkheid programma over het spoor te realiseren dan wel een extra verbinding voor langzaam verkeer over het spoor aan de noordzijde te realiseren.

Aan de noordzijde van het station, ten noorden van de Sijpesteijnkade, zijn omvangrijke technische installaties van ProRail boven de sporen aanwezig om de treinkruisingen op de wisselstraten te regelen. Hierdoor is het technisch onmogelijk om bebouwing boven de sporen ten noorden van de Sijpesteijnkade te realiseren.

Er is ook gekeken naar de locatie tussen de OV-Terminal en de zuidzijde van de Sijpesteijnkade. Om verschillende redenen wordt ook deze variant niet haalbaar geacht:

- het rijk en ProRail gaan niet akkoord met overbouwing van het spoor boven doorgaande sporen (met uitzondering van de OV-Terminal, waarin mensen alleen kort verblijven). Zie daarvoor Appendix III van de Uitvoeringsovereenkomst (2 juli 2004). Het is in principe (en dan alleen na aanvullende onderzoek) alleen toegestaan boven de zogenaamde buurtsporen te bouwen. Dat zijn de sporen die eindigen als kopspoor op Utrecht CS;
- het programma in de Noordoost-kwadrant van het plan is er nu op gericht om sociale veiligheid en "leven" langs de stadscorridor (Leidsche Rijn - Vredenburg as) te realiseren. Verplaatsing van programma zou afbreuk doen aan de voorgestelde kwaliteit van de stadscorridor;
- bouwen boven het spoor is voorbehouden aan NS Vastgoed. Het is technisch ingewikkeld en dus dure bouw. In financiële zin zouden wij opbrengstpotentieel op eigen grond verplaatsen naar een locatie die zeker voor de gemeente weinig tot geen opbrengsten zou opleveren. Hierdoor zou de grondexploitatie onder druk komen te staan.

Het bouwen van een voetgangers- en/of fietsverbinding over het spoor blijft in het kader van het Masterplan mogelijk. De meest voor de hand liggende locaties hiervoor zijn:

- van het Smakkelaarsveld naar Lombok, en
- van Moreelsepark naar RABO-terrein.

Gelet op het te overwinnen niveauverschil vereist een dergelijke verbinding extra voorzieningen zoals hellingbanen en/of liften. Wenselijk is dergelijke verbindingen te realiseren in combinatie met gebouwd programma in de spoorzone.

Motie Plinten (M173)
Strekking: in bestemmingsplan en anders in beeldkwaliteitsplan vastleggen dat:
1) gebouwen dienen te worden voorzien van open en actieve plinten
2) dit in privaatrechtelijke overeenkomsten met ontwikkelaars vastleggen en
3) dit beschrijven in voorschriften c.q. overeenkomsten.

Motie M173 is in het vorige hoofdstuk behandeld samen met amendement 83.

Motie Woningen boven kantoren (M174)
Strekking; onder omstandigheden van een afnemende kantorenmarkt er ernstig naar streven geen 1.892 woningen extra te realiseren maar 2.892 extra, waarbij deze extra 1.000 in plaats van kantoren komen en tevens in ogenschouw nemen dat dit consequenties zal hebben op bereikbaarheids- en parkeeraspecten.

Op dit moment gaan wij ervan uit dat de kantorenmarkt voor deze specifieke locatie voldoende sterk is om het voorziene kantoormetrage op de markt te kunnen zetten. Twee verschillende economische studies hebben dit onderschreven. Bij het monitoren van het programma de komende jaren zullen wij alert zijn op signalen uit de markt. Op het moment dat wij signalen krijgen dat de kantorenmarkt het economische programma in het Stationsgebied niet kan trekken, zullen wij overwegen het benodigde programma om te zetten in een groter woningbouwprogramma.
Het alvast anticiperen op deze ontwikkeling door nu minder kantoren in te plannen en meer woningen is om de volgende redenen thans geen realistische optie:

de opgave die de gemeente heeft in het kader van het Nieuwe Sleutel Project (versterking economische structuur/spinoff-effect op economie);
afspraken binnen regioverband over de verdeling van kantoren;
niet realiseren van kantoren in het Stationsgebied betekent dat die elders in de regio worden gerealiseerd;
de grondexploitatie alsmede lopende afspraken met de NS komen zwaar onder druk te staan;
door de complexiteit van dit stedelijk knooppunt in relatie tot wettelijke milieunormen, zal het veel creativiteit en doorzettingsvermogen kosten om het nu reeds geplande aantal van 1.890 woningen in het gebied te realiseren.

Als vanzelfsprekend blijft het zoeken naar toevoegen van woningen een continue aandachtspunt.

Motie Seniorenwoningen (M175)
Strekking: verder differentiëren in de te bouwen woningen en derhalve een specifiek voor senioren geschikt contingent van minimaal 200 woningen in de vrije markt te realiseren.

Onder seniorenwoningen wordt verstaan: woningen voor de stedelijk georiënteerde ouderen in de leeftijd tussen 55 en 75 jaar. Beleidsmatig wordt géén rekening gehouden met een vraag vanuit de ouderen in de vierde levensfase dat wil zeggen vanaf 75 jaar. Bij raadsbesluit 1995 nr. 334 zijn de eisen vastgelegd waaraan een ouderenwoning moet voldoen. Een groot deel van deze eisen gelden nog steeds, bijvoorbeeld veiligheid, verlichting, rolstoeltoegankelijkheid, bezoekbaarheid, aanpasbaar bouwen. Een aantal van deze eisen is in 2002 opgenomen in de vernieuwde norm NEN 1814. Deze norm formuleert algemeen toepasbare eisen voor de toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen. De toegankelijkheidseisen uit het Bouwbesluit zijn er in opgenomen. Het streven is erop gericht alle woningen in het Stationsgebied te realiseren als nultrede woning en aanpasbaar gebouwd. Daarmee is voldaan aan de belangrijkste eisen voor een seniorenwoning. Naast jongeren tonen vooral senioren (55+) waarvan de kinderen het huis uit zijn, belangstelling voor wonen in het centrum. De woonwensen van deze "urbane senioren" zijn concreet: ruime appartementen, met voldoende berging en buitenruimte èn de voorzieningen van de stad onder handbereik.

Voorwaarde daarbij is dat bij realisatie compromisloos wordt ingezet op veiligheid. Het streven is niet gericht op realisatie van gelabelde ouderenwoningen, maar op woningen die qua plattegrond, maatvoering en veiligheids-beleving aansluiten bij de vraag. Bij "te koop" dan wel "te huur" aanbiedingen is het wenselijk deze woningen te positioneren als "uitermate geschikt voor senioren". Dit met het doel te bereiken dat deze woningen ook daadwerkelijk voor deze groep beschikbaar komt.
In de woningbouwmonitor van het stationsgebied zullen locaties en aantallen worden benoemd, waar wordt ingezet op realisatie van seniorenwoningen.

Motie Opbrengsten buiten het plangebied (M176)
Strekking: aan de gemeenteraad de extra bouwlocaties waar buiten het plangebied geld voor het Stationsgebied wordt verdiend, kenbaar te maken en daarbij aan te geven wat de te verwachten gevolgen voor die gebieden zijn.

De gebieden buiten het Stationsgebied waar de mogelijke extra opbrengsten zouden kunnen worden gerealiseerd, zijn nog niet vastgelegd. In eerste instantie wordt gedacht aan het intensiveren van het programma in gebieden die reeds zijn gepland en/of in uitvoering zijn. Met name in Papendorp en de A2-zone is extra potentie aanwezig die nog niet is opgenomen in de grondexploitatie van Leidsche Rijn. Begin 2005 kunt u zowel een eerste invulling voor de A2-zone als een stedelijke verdeling van het kantorenvolume verwachten.

Motie Utrecht heeft gekozen (M177)
Strekking: ruim Vredenburgplein: een haalbaarheidsonderzoek doen op ruimtelijke en financiële aspecten om het Vredenburgplein nagenoeg hetzelfde oppervlak te laten behouden als het nu heeft.

In de huidige situatie is op het Vredenburgplein 9.300 m² effectief beschikbaar voor publiek. De stalling en poffertjeskraam neemt ongeveer 1.500 m² in. De uitgangen van de Vredenburggarage en het kioskenblok vragen ook nog om 200 m².
De actualisatie van het Masterplan voorziet in een plein met een oppervlakte van ca. 7.500 m², een verschil met de huidige oppervlakte van 1.800 m². In de actualisatie is het marktgebouw geheel volgens de wens van de raad komen te vervallen.
Dit verschil wordt ruimschoots gecompenseerd door de oppervlakte die ontstaat bij de keuze voor het compacte model voor het Muziekpaleis, waarbij een (cultureel) voorplein ontstaat van ca. 2.500 m².
Door deze verdeling is tevens de vraag opgelost hoe de markt zich verhoudt tot manifestaties.
Het vergroten van het Vredenburgplein tot de 9.300 m² betekent het verminderen van 5.400 m² bvo-wonen en 4.900 bvo-retail wat op deze plekken een geschatte waarde voor de gemeente vertegenwoordigd van EUR 10 tot 20 miljoen.

Motie Parkeren onder de singels (M178)
Strekking: bij het terugbrengen van het water in de singels overgaan tot het creëren van extra parkeerplaatsen en een weg in duiker onder de singels.

Deze motie is behandeld als onderdeel van de Actualisatie van het Masterplan.

Motie Route Mariaplaats - Stationsgebied (M179)
Strekking: de route van de Zadelstraat via de Mariaplaats en langs het Moreelsepark naar het station te verbeteren door het Moreelsepark op te knappen en de entree naar het station aan die zijde aantrekkelijker te maken.

Door de nieuwe profilering van de Catharijnesingel ontstaat een aangename route van de oude stad naar het Station. De Stationsentree Oost wordt vanaf deze zijde goed zichtbaar. Zoals in de

Masterplanfase reeds aangegeven, laten de oplossingen aan de oostkant van het station geen 'stationsplein zuid' toe; ter plaatse rijden met name bussen. De openbare straat op deze plek, de 'Nieuwe Stationsstraat', is evenwel zeer ruim (33m).

Motie Ondergrens marktondernemers (M181)
Strekking: huidige afspraken aanvullen met een minimum aantal van honderd standplaatsen.

Deze motie is onder het hoofdstuk 'Amendementen' behandeld samen met de amendementen A80 en A85.

Motie Verkeersafwikkeling Stationsgebied (M182)
Strekking:
1) de verkeerskundige effecten van het Masterplan nauwkeurig en volledig doorrekenen;
2) de resultaten van deze doorrekening uiterlijk in juni 2004 aan de gemeenteraad presenteren;
3) de resultaten meenemen bij de definitieve uitwerkingsplannen voor de verschillende clusters, waarbij als uitgangspunt wordt genomen dat verkeersmaatregelen buiten het gebied of bouwactiviteiten in het Stationsgebied niet de uitvoering van verkeersmaatregelen binnen het Stationsgebied vertragen;
4) als randvoorwaarde een goede bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger hanteren.

De studie naar de gewenste verkeersstructuur voor het gebied (Bereikbaarheidsvisie Stationsgebied) is destijds (onder andere) gebaseerd op modelberekeningen. Op basis van de gekozen verkeersstructuur zijn middelen gereserveerd voor het verbeteren van de aansluitingen vanaf de westzijde van de stad richting Stationsgebied. Vervolgens zijn alle maatregelen, zowel binnen het Stationsgebied als aan de westzijde van de stad, geïntegreerd in een logistieke planning (Bereikbaarheid Utrecht-West) om ervoor te zorgen dat de stad tijdens de uitvoering bereikbaar blijft.

Omdat de studie Bereikbaarheidsvisie Stationsgebied al enige tijd geleden is uitgevoerd, willen wij deze berekeningen actualiseren. Daarbij komt dat het te gebruiken stedelijke verkeersmodel is geactualiseerd en voorzien van alle maatregelen uit het (stedelijk) bereikbaarheidspakket, diverse stedelijke bouwplannen, nieuwe inschattingen van de autonome groei van het autogebruik e.d. Door verbeteringen in het model, is het nu ook mogelijk het effect van de ligging van parkeervoorzieningen mee te nemen in de berekeningen. Om te voorkomen dat dubbel (kostbaar) werk wordt verricht, hebben wij de stedenbouwkundige bijstellingen (zie Actualisatie) afgewacht alvorens opdracht te verstrekken voor deze nieuwe modelberekening. De resultaten worden verwerkt in het bestemmingsplan en de 2e fase MER. Op dat moment zullen zij ook aan de raad worden toegezonden.

Motie Nieuwe centrale bibliotheek (M183)
Strekking: onderzoek verrichten naar de kosten en mogelijke financieringsbronnen om op termijn te komen tot realisatie van een nieuwe centrale bibliotheek, met eventueel nog andere publieksfuncties in het Stationsgebied; de resultaten van dit onderzoek uiterlijk in juni 2004 aan de gemeenteraad te presenteren.

Bij de behandeling van het Masterplan Stationsgebied heeft u verzocht een onderzoek te verrichten naar de kosten en mogelijke financieringsbronnen om op termijn te komen tot realisatie van een nieuwe centrale bibliotheek, met eventueel nog andere publieksfunctie(s) in het Stationsgebied (M183). Dit onderzoek is uitgevoerd en wordt in een separaat voorstel aan de raad voorgelegd. In de actualisatie is rekening gehouden met de ruimtelijke reservering. Voor de grondprijs is in de actualisatie uitgegaan van een publieke voorziening.

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij	**Jaargang 2004, nr. 190**	Kenmerk	**04.730187/04.14130 BGS**
		Bladnummer	**27**
		Datum	**6 oktober 2004**

Motie Bouwmeester (M184)
Strekking: voor het waarborgen van mooie architectuur in het stationsgebied is het aanstellen van een stadsbouwmeester noodzakelijk.

Een externe visie op de stedenbouwkundige samenhang en kwaliteit kan worden geleverd door een stedenbouwkundig supervisor. Omdat Utrecht heeft gekozen om zelf de regie te houden op het plan, is dit niet een figuur die zelf ontwerpt of een sterke eigen stempel op de planontwikkeling drukt. De supervisor fungeert als mentor c.q. coach van stedenbouwkundigen en ontwerpers van gemeente en private partners. Daarnaast heeft hij/zij een ambassadeursrol in de richting van de welstandscommissie en de politiek.

Het Masterplan heeft twee verschillende dominante kwaliteiten: architectuur en openbare ruimte. Daarom hebben wij twee deskundigen aangesteld, te weten ir. Bert Dirrix (architectuur) en ir. Ank Bleeker (openbare ruimte).
In het kader van de uitvoeringsovereenkomst komt er een kwaliteitsoverleg tussen de gemeentelijke supervisoren, de rijksbouwmeester en de spoorbouwmeester. Dit kwaliteitsoverleg zal een belangrijke rol spelen, naast de eerder genoemde kaders als Welstandsnota, Referentiekader Openbare Ruimte en ontwerpprijsvragen in het waarborgen van de architectonische kwaliteit.

Motie Leidsche Rijn versus Stationsgebied (M187)
Strekking: geen procesafspraken maken met de eigenaar van Hoog Catharijne of andere private Stationsgebied partners, die gerelateerd zijn aan toekomstige ontwikkelingen elders dan in het Stationsgebied zelf, tenzij er een aantoonbare meerwaarde is.

Deze motie is behandeld in de raadsbrief van 1 oktober 2004.

Motie Aanpak Kop van Lombok (M188)
Strekking: de herontwikkeling van Lombok mag geen vertraging oplopen vanwege het ten uitvoer brengen van andere projecten, zoals het Masterplan Stationsgebied.

Naar aanleiding van de raadsmotie is nogmaals stilgestaan bij de raakvlakken van het Masterplan ten opzichte van de bouw van Kop van Lombok. Daaruit blijkt dat
a) de fasering van de Westpleintunnel geen belemmering oplevert voor de bouw;
b) dat eventuele gevolgen op het gebied van geluid en lucht bij de planuitwerking van de Westpleintunnel zullen moeten worden verdisconteerd en
c) dat de interne ontsluitingsstructuur van het gebied en de ontsluitingsstructuur van het Masterplan op elkaar is afgestemd.

Het Masterplan heeft geen nadelige kwaliteitsgevolgen voor de plannen in Kop van Lombok, integendeel. De vele creatieve inzendingen voor de ontwerpprijsvraag, uitgeschreven door Initiatiefgroep Stichting Bevaarbare Leidsche Rijn en Lombox, tonen aan dat het Masterplan vele kansen biedt om ter plekke een kwaliteitssprong te realiseren.

Motie Hoeveelheid parkeerplaatsen (M189)
Strekking: Overeenkomstig visie A, 2.500 parkeerplaatsen toevoegen aan het parkeerareaal in het plangebied.

Het Masterplan is onderbouwd met een aantal studies naar de bereikbaarheid van het gebied, waaronder een parkeeronderzoek. Het parkeeronderzoek ging uit van een ruimhartige toepassing van de parkeernormen. Echter, door middel van toepassing van het principe: eerst bestaande parkeercapaciteit

beter benutten en dan pas nieuwe parkeercapaciteit bouwen, kon het aantal nieuw te bouwen, openbare parkeerplaatsen beperkt blijven tot 1.500. Uw raad heeft uitgesproken dit aantal met 1.000 te vermeerderen. Daarom gaan wij bij de verdere planuitwerking ervan uit dat het aantal nieuw te bouwen, openbare parkeerplaatsen 2.500 zal zijn.

Hoofdstuk 6 Communicatie over Actualisatie Masterplan en vervolg

6.1 'Versmalling' naar thema's en projecten

Na de communicatie over 'het geheel' tijdens referendum- en masterplanfase, richt de communicatie richting 'de stad' zich in de toekomst steeds meer op specifieke thema's en vlekken. Per onderwerp worden belanghebbende doelgroepen betrokken, waarbij duidelijk aangegeven wordt welk karakter hun betrokkenheid heeft en welke beïnvloedingsruimte er is (informeren, consulteren dan wel beïnvloeding). Uiteraard wordt veel communicatie onderdeel van formele (inspraak)procedures rondom afzonderlijke projecten. Voor de korte termijn zijn onderstaande activiteiten voorzien.

Informatie

- Inmiddels zijn (vertegenwoordigers van) belanghebbenden uitgenodigd op 30 september en 4 oktober 2004 tijdens twee *inloopmiddagen* kennis te nemen van en vragen te kunnen stellen over de actualisatie van het Masterplan.
- Eind oktober 2004 vindt weer een *grote stadsavond* plaats, waar belangstellenden op een interactieve manier geïnformeerd worden over de actualisatie.
- Met name reizigers, winkelend publiek en ondernemers zullen steeds meer uitingen van de *bouwputcommunicatie* gaan zien.

Consultatie

- Belangenorganisaties worden in het najaar van 2004 geconsulteerd over het *Referentiekader Openbare Ruimte*. Daarin worden de gemeentelijke uitgangspunten en kaders beschreven voor bijvoorbeeld materiaalgebruik, vormgeving en groenvoorzieningen in de openbare ruimte van het toekomstige stationsgebied.
- Bewoners worden betrokken bij de afspraken over *Beheer en Veiligheid* in het gebied.
- Voor de opzet van de *bouwputcommunicatie* worden met name economische belangenorganisaties geconsulteerd.

Beïnvloedingsmogelijkheden

- Naar aanleiding van het geactualiseerde Masterplan, wordt na raadsbehandeling een *ontwerpbestemmingsplan* in procedure gebracht. Deze procedure kent een aantal momenten van inspraak. Deze momenten worden uitgebreid onder de aandacht gebracht bij geïnteresseerde doelgroepen (zie hoofdstuk 2.4).

Kunst in de bouwput

Kunst in de bouwput wordt vast onderdeel van het bouwputmanagement in het stationsgebied. Daarbij wordt aangesloten bij de organisatie Culturele Zondagen.

6.2 'Verbreding' naar landelijk en internationaal niveau

Tegelijkertijd vindt een tegengestelde beweging plaats waarbij de communicatie meer gericht wordt op landelijke promotie, internationale kennisuitwisseling en Europese samenwerkingsverbanden. Communicatieactiviteiten binnen dit spoor hebben vooral het karakter van relatiemanagement en public affairs.

PR en Public Affairs

- Een delegatie van het Stationsgebied bracht in april 2004 al een bezoek aan Brussel. De Europarlementariërs die daarbij werden bezocht komen dit najaar naar Utrecht voor een tegenbezoek. Het Stationsgebied was ook vertegenwoordigd in Belfast, Genua en Lyon voor deelname aan Europese uitwisselingsprojecten.

- Een reflectieteam met vertegenwoordigers uit het Nederlandse bedrijfsleven, culturele en maatschappelijke leven en de wetenschap wordt periodiek geconsulteerd over de planvoortgang. Thema's die daarbij aan de orde komen zijn bijvoorbeeld de betekenis van het Stationsgebied binnen Europa en de mogelijkheden voor het stimuleren van projecten op het gebied van kenniseconomie in het stationsgebied.

Hoofdstuk 7 Tenslotte

De uitwerking van het Masterplan in de actualisatie en de daarbij horende intentieovereenkomsten vormen een solide basis voor de verdere planontwikkeling in het stationsgebied. Zowel in de samenwerking met het Rijk als met de private partners gaat het daarbij om totaalafspraken die tot stand kwamen in een intensief onderhandelingsproces. De bestuurlijke vraag die thans voorligt betreft het geheel.

De randvoorwaarden zijn gecreëerd om in het gebied een robuust, stedelijk weefsel te ontwikkelen van publieke en semi-publieke openbare ruimten. De feitelijke kwaliteit hiervan zal tijdens de ontwerpfase vorm krijgen. De geplande functies komen tegemoet aan de differentiatie en menging die bij een centrumgebied horen en zijn van vitaal belang voor een nieuw levendig, verruimd stadshart.

Resumerend stellen wij u voor:

- de actualisatie van het Masterplan vast te stellen, zijnde: stedenbouwkundige beschrijving, rasterkaart, programmatabel en financiële analyse;
- op basis van de financiële analyse te besluiten per 1 januari 2005 de Grond Exploitatie voor het Stationsgebied te openen;

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

De secretaris, De burgemeester,

Raadsbesluit

Gemeente Utrecht

Voorstel b. en w. d.d.	**6 oktober 2004**	Jaargang	**2004**	Nummer	**190**
Dienst/Sector/Afdeling	**Projectorganisatie Stationsgebied**	Kenmerk	**04.730187/04.14130 BGS**		

Onderwerp **Actualisatie Masterplan Stationsgebied**

Bijlage(n)

De raad van de gemeente Utrecht, gelet op het voorstel van b. en w. d.d. **6 oktober 2004**

Besluit de actualisatie Masterplan Stationsgebied vast te stellen met de volgende onderdelen:

1. de Rasterkaart, waaronder begrepen:
   a. het realiseren van een stationsplein aan de westkant van het station (amendement 2003/A75 en Rijkstoetsbrief);
   b. het realiseren van twee pleinen op +1 niveau (met het oog op het invoeren van het beheerstoegangssysteem (BTS) en het handhaven van een openbaar oost-west verbinding);
   c. het grotendeels onbebouwd laten van het Smakkelaarsveld (amendement 2003/A76);
   d. het verbeteren van de noord-zuid structuur van Catharijnesingel en Nieuwe Stationsstraat door de kruising met de centrumboulevard vorm te geven via twee onbewinkelde passages op het +1 niveau met een lengte van respectievelijk 20 en 11 meter in een gezamenlijke breedte tussen 15 en 20 meter (onderhandelingsresultaat Cório);
   e. op het Smakkelaarsveld ruimtelijke reservering op te nemen ten behoeve van een publieksfunctie (bijv. bibliotheek)(motie 2003/M183);
   f. het college vragen bij de uitwerking van de rasterkaart naar ontwerpniveau op de volgende voorwaarden te toetsen:
      - [redacted]
      - [redacted].

Datum inwerkingtreding verordening **n.v.t.**

Publicatiedatum verordening **n.v.t.**

2. de programmatabel, waaronder begrepen dat:
   a. - er binnen het programma wonen een ruimtereservering komt voor 100 studentenwoningen;
      - voor deze reservering een grondprijs wordt gehanteerd van de sociale woningbouw.
   b. bovenop en naast de te realiseren winkellocaties ca. 150 extra woningen te realiseren (motie 2003/M174 en onderhandelingen Cório);
   c. het aantal nieuwe openbare parkeerplaatsen in het Stationsgebied vast te stellen op 2.500 (motie 2003/M189) waarbij tussen 800 en 1200 stuks gerealiseerd worden onder de Catharijnesingel (motie 2003/M178);
3. de financiële analyse, waaronder begrepen dat:
   a. voor het realiseren van een publieke voorziening op het Smakkelaarsveld gerekend met een op deze functie afgestemde grondopbrengst (motie 2003/M183);
   b. cluster C wordt opgesplitst in twee delen te weten:
      C1: Westpleintunnel en omgeving:
      C2: Daalsetunnel en Paardenveld en omgeving; de financiën van C1 zijn gebaseerd op opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen op de locatie zelf (motie 2003/M167); MIT(GDU)-subsidie (EUR 14,1 miljoen) en een bijdrage van EUR 10,8 miljoen uit gemeentelijke reservering van EUR 70 miljoen zodat de Westpleintunnel volledig binnen de grondexploitatie van het gebied gedekt is; de uitvoeringsperiode wordt afgestemd op de overall planning Infrastructurele werken tussen A2/A12 en het Stationsgebied (amendement 2003/A90);
   c. met het oog op de risicobeheersing de Clusterbenadering gehandhaafd blijft zodat substantiële verplichtingen pas aangegaan worden op het moment dat zekerheid is over de financiële haalbaarheid.

[redacted]

5. het Masterplan Stationsgebied treedt pas in werking nadat de Bilaterale Intentieovereenkomst Hoog Catharijne is aangepast conform de hierna genoemde voorwaarden:
   a. het consultatierecht, welke is opgenomen in overweging P van de huidige overeenkomst, te beëindigen direct na de oplevering van het detailhandelprogramma van het winkelcentrum Leidsche Rijn;
   b. HC levert de patatstraat vrij van huur en tegen de huidige cascowaarde;
   c. HC levert de Koppen OVT Westzijde vrij van huur en tegen de huidige cascowaarde;
   d. HC verwerft de ontwikkelrechten van de gemeentelijke positie ten aanzien van het Stationsplein Oost als alternatief voor de uit de patatstraat te plaatsen ondernemers;
   e. de door de gemeente op te stellen kwaliteitseisen gelden voor het heel HC; interne vormgeving van HC is hiervan uitgesloten, met uitzondering van de 24-uurs boulevard;
   f. de tekst in de overeenkomst BIO HC als volgt aan te passen:
      - Partijen hanteren als uitgangspunt een 24 uurs-route vanaf het centrum naar het station. Deze route zal in de nieuwe situatie lopen vanaf het Vredenburgplein via de nieuwe straat tussen HC en het Muziekpaleis, via de Catharijne Knoop, via de noordelijke passage naar de OV-Terminal.

Gemeente Utrecht

Vervolgblad behorende bij	**Raadsbesluit bij Jaargang 2004, nr. 190**	Kenmerk	**04.730187/04.14130 BGS**
		Bladnummer	**3**
		Datum	**6 oktober 2004**

Mocht op enig moment blijken dat uit oogpunt van veiligheid en beheer het raadzaam is deze route 's avonds en/of 's nachts af te sluiten, dan is HC daartoe gerechtigd slechts in overleg met de Gemeente en voor zover dit mogelijk is op basis van de huidige tussen partijen geldende erfpachtvoorwaarden. HC draagt ervoor zorg dat dit in het ontwerp wordt voorzien, zonder dat dit afbreuk doet aan de bereikbaarheid van de bovengelegen woningen, de parkeergarages of de kantoren en het station.

g. constaterend dat als gevolg van artikel 28.4 in de BIO HC Cório te veel invloed kan uitoefenen op de planvoorziening in het Stationsgebied ten aanzien van detailhandel. De tekst van de overeenkomst BIO HC als volgt aan te passen:
   - Partijen onderkennen dat er in het Plan gebied en binnen het programma van het Masterplan in zeer beperkte mate ruimte is voor de ontwikkeling van retailfuncties zoals door HC te ontwikkelen in het kader van onderhavige Overeenkomst. Dit onverminderd het bepaalde in artikel 11, vierde en vijfde lid. Indien er sprake is van concurrerende retailfuncties anders dan zoals deze zijn opgenomen in het Masterplan en niet door HC te ontwikkelen, zal de Gemeente eerst overleg voeren met HC en zal de Gemeente deze retailontwikkelingen niet laten plaatsvinden indien zij op basis van het gevoerde overleg moet aannemen dat HC hiertegen zwaarwichtige bezwaren heeft.

h. artikel 32, blz. 33 te wijzigen in:
   - Het bepaalde (in het vorige lid) geldt niet ten aanzien van Cório en/of HC BV voor zover het gaat om overdracht van rechten en/of verplichtingen aan een vennootschap die deel uit maakt van het "Cório"-concern, mits de overdragende vennootschap garant blijft staan voor de nakoming van de verplichtingen door de overnemende vennootschap. Indien de overdracht binnen het Cório-concern noodzakelijk is als gevolg van een herstructurering, ingegeven door fiscale overwegingen, geldt de verplichting dat de overdragende vennootschap garant blijft staan niet en zal de gemeente haar medewerking aan de overdracht verlenen, tenzij dit tot gevolg heeft dat de juridische positie van de gemeente door die overdracht naar het redelijk en bindende oordeel van de gemeente verslechtert (**amendement 2004/A57**);

[redacted]

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op -4 NOV 2004

De griffier,

De voorzitter,

2004/A54

Amendement "Raamovereenkomst in balans"

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 4 november 2004 ter bespreking van de Actualisatie Masterplan Stationsgebied en de onderliggende overeenkomsten met Cório

Constaterende

- dat de aanpak van het Utrechts stationsgebied een vitaal onderdeel is van het Collegeprogramma 2001-2006 "Utrecht in uitvoering"
- dat de actualisatie van de Masterplan een belangrijke stap is naar realisatie en dat de overeenkomsten met Corio daar onlosmakelijk mee verbonden zijn
- dat in de voorliggende overeenkomsten gemeente en Cório een koppeling wordt gelegd tussen de intentieovereenkomst Stationsgebied en de raamovereenkomst met betrekking tot de ontwikkeling van het winkelcentrum in Leidsche Rijn.
- Dat deze koppeling grote voordelen heeft voor Corio

overwegende

- dat onafhankelijke adviseurs van de raad hebben bevestigd dat de rechten en plichten van gemeente ten opzichte van Corio onevenredig zijn en ook niet afdwingbaar zijn in de voorliggende contracten
- dat het uiteindelijke onderhandelingsresultaat een samenhangend pakket moet zijn van een evenwichtig opgebouwde BIO en een separate raamovereenkomst hetgeen als voordeel heeft dat beide trajecten los van elkaar verder kunnen worden uitgevoerd
- dat het ongewenst is dat in de fase tussen het afsluiten van de BIO en de BOO Corio reeds de eerste terugvaloptie verwerft zonder zichtbare prestaties in het stationsgebied.

besluit

Toe te voegen punt 4.

- Het besluit: "vaststellen van de Actualisatie Masterplan", treedt niet eerder in werking dan nadat de raamovereenkomst is aangepast en tenminste aan de volgende ontbindende voorwaarden voldoet:

a) in de raamovereenkomst moet zijn opgenomen dat de eerste terugvaloptie van Corio pas wordt verkregen na ondertekening van de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst Vredenburg en zo mogelijk ook de Bilaterale Ontwikkelovereenkomst van de koppen OVT.

b) in de raamovereenkomst tevens is opgenomen dat de bilaterale ontwikkelingsovereenkomst helder stelt dat uitvoeringsplanning met betrekking tot de omzetting van de huidige traverses in twee bruggen, gekoppeld aan een bouwplicht met startdatum wordt nagekomen om de eerste terugvaloptie te behouden.

En draagt het college op

- Binnen een maand deze aanpassingen in de raamovereenkomst te realiseren
- Tegelijkertijd met de BOO Vredenburg een rapportage beschikbaar te stellen over de voortgang inzake de intentieovereenkomst Leidsche Rijn Centrum op basis waarvan de raad zich een beeld kan vormen over de wederzijdse geleverde inspanningen in dit traject
- De raad bij het besluit over de bilaterale Ontwikkelings Overeenkomst Vredenburg zicht wil hebben op de voortgang van het totale project Stationsgebied en in het bijzonder zicht op de verwerving van de essentiële delen van het station ten behoeve van het nieuwe station

en gaat over tot de orde van de dag.

V. Ramboog (LH)

Janssen (CDA)

(VVD)

(PvdA)

2004/A55

Amendement singelprofiel

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht in vergadering bijeen op 4 november 2004 ter bespreking van de actualisatie van het Masterplan Stationsgebied

Overwegende dat:

- De aanpak van het stationsgebied moet leiden tot een aanmerkelijke verhoging van de kwaliteit van het gebied;
- Herstel van de singelstructuur een belangrijk onderdeel van deze visie was;
- Voor de beleving van deze verruiming de bebouwing rond de singel een belangrijke rol speelt;
- De kwaliteit van de openbare ruimte rond de singel van het grootste belang is.

Besluit:

- Dat over de gehele lengte van de nieuw aan te leggen Catharijnesingel de minimale afstand tussen de nieuw te realiseren gevels aan beide zijden van de singel 45 meter dient te bedragen.
- Dat de bebouwing langs de singel één rooilijn vormt zonder detonerende uitbouwsels, ook niet ter hoogte van de transparante traversen.

En draagt het college nadrukkelijk op bij de uitwerking van dit deel van het stationsgebied deze voorwaarden te toetsen.

En gaat over tot de orde van de dag.

V. Oldenborg (LU)

VVD

Janssen (CDA)

PvdA

2004/A56

Amendement stationsplein westzijde

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht in vergadering bijeen op 4 november 2004 ter bespreking van de actualisatie van het masterplan stationsgebied

Overwegende dat:

- De aanpak van het stationsgebied moet leiden tot een aanmerkelijke verhoging van de kwaliteit van het gebied;
- De Utrechtse bevolking bij referendum heeft gekozen voor een verruimd stadshart;
- De vorming van een aantal pleinen een belangrijk onderdeel van deze visie was;
- Voor de beleving van een plein de plaatsing van de bebouwing van het grootste belang is.

Besluit:

- Dat het te realiseren vastgoed op de, in de overwegingen genoemde, bouwvlek zodanig dient te worden gesitueerd dat een versnippering van de openbare ruimte op het westelijke stationsplein wordt vermeden.
- De op de rasterkaart aangegeven bouwvlek op het plein tussen de trambaan en het Beatrixgebouw aan de westzijde van het station slechts voor 40 % bebouwd zal worden.

En draagt het college op daar bij de uitwerking van betreffende bouwvlek nadrukkelijk op te toetsen.

En gaat over tot de orde van de dag.

J. Oldenboog (LU)

van Holthe (VVD)

Janssen (CDA)

Pvd A

2004/A57

Amendement "Bilaterale Intentieovereenkomst HC in balans"

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 4 november 2004 ter bespreking van de Actualisatie Masterplan Stationsgebied

constaterende

- Dat voorliggende overeenkomst intenties uitspreekt van zowel de gemeente als Corio voor het ontwikkelen van het stationsgebied
- Dat dit de eerste belangrijke stap is in de samenwerking met Corio

Overwegende

- dat onafhankelijke adviseurs van de raad hebben bevestigd dat de rechten en plichten van gemeente ten opzichte van Corio onevenredig zijn en ook niet afdwingbaar zijn in de voorliggende contracten
- dat in ieder geval minimaal de verplichting van Corio in het stationsgebied zeker gesteld moeten worden in zowel de raamovereenkomst over winkelcentrum Leidsche Rijn als in de intentieovereenkomst voor het stationsgebied

Besluit

Toe te voegen punt 5

Het Masterplan Stationsgebied treedt pas in werking nadat de Bilaterale Intentieovereenkomst Hoog Catharijne is aangepast conform de hierna genoemde voorwaarden ~~en na goedkeuring door de raad:~~

a) het consultatierecht, welke is opgenomen in overweging P van de huidige overeenkomst, te beëindigen direct na de oplevering van het detailhandelprogramma van het winkelcentrum Leidsche Rijn
b) HC levert de patatstraat vrij van huur en tegen de huidige cascowaarde.
c) HC levert de Koppen OVT Westzijde vrij van huur en tegen de huidige cascowaarde.
d) HC verwerft de ontwikkelrechten van de gemeentelijke positie ten aanzien van het Stationsplein Oost als alternatief voor de uit de patatstraat te plaatsen ondernemers.
e) De door de gemeente op te stellen kwaliteitseisen gelden voor het heel HC. Interne vormgeving van HC is hiervan uitgesloten, met uitzondering van de 24-uurs boulevard.
f) De tekst in de overeenkomst BIO HC als volgt aan te passen:
   - "Partijen hanteren als uitgangspunt een 24 uurs-route vanaf het centrum naar het station. Deze route zal in de nieuwe situatie lopen vanaf het Vredenburgplein via de nieuwe straat tussen HC en het Muziekpaleis, via de Catharijne Knoop, via de noordelijke passage naar de OV-Terminal. Mocht op enig moment blijken dat uit oogpunt van veiligheid en beheer het raadzaam is deze route 's avonds en/of 's nachts af te sluiten, dan is HC daartoe gerechtigd slechts in overleg met de Gemeente en voor zover dit mogelijk is op basis van de huidige tussen Partijen geldende erfpachtvoorwaarden. HC draagt ervoor zorg dat dit in het ontwerp wordt voorzien, zonder dat dit afbreuk doet aan de bereikbaarheid van de bovengelegen woningen, de parkeergarages of de kantoren en het station".
   - Constaterend dat als gevolg van artikel 28.4 in de BIO HC Corio te veel invloed kan uitoefenen op de planvoorziening in het Stationsgebied t.a.v. detailhandel. De tekst van de overeenkomst BIO HC als volgt aan te passen:
   - "Partijen onderkennen dat er in het Plangebied en binnen het programma van het Masterplan in zeer beperkte mate ruimte is voor de ontwikkeling van retailfuncties zoals door HC te ontwikkelen in het kader van onderhavige Overeenkomst. Dit onverminderd het bepaalde in artikel 11 lid 4 en lid 5. Indien er sprake is van concurrerende retailfuncties anders dan zoals deze zijn opgenomen in het Masterplan en niet door HC

Z.O.Z.

te ontwikkelen, zal de Gemeente eerst overleg voeren met HC en zal de Gemeente deze retailontwikkelingen niet laten plaatsvinden indien zij op basis van het gevoerde overleg moet aannemen dat HC hiertegen zwaarwichtige bezwaren heeft."

- Artikel 32, blz. 33 te wijzigen in "Het bepaalde (in het vorige lid) geldt niet ten aanzien van Corio en/of HC BV voor zover het gaat om overdracht van rechten en/of verplichtingen aan een vennootschap die deel uit maakt van het "Corio"-concern, mits de overdragende vennootschap garant blijft staan voor de nakoming van de verplichtingen door de overnemende vennootschap. Indien de overdracht binnen het Corio-concern noodzakelijk is als gevolg van een herstructurering, ingegeven door fiscale overwegingen, geldt de verplichting dat de overdragende vennootschap garant blijft staan niet en zal de gemeente haar medewerking aan de overdracht verlenen, tenzij dit tot gevolg heeft dat de juridische positie van de gemeente door die overdracht naar het redelijk en bindende oordeel van de gemeente verslechtert"

Draagt het college op

- Binnen een maand deze aanpassingen in de overeenkomst te realiseren

- En gaat over tot de orde

(VVD)

D. SCHUURMAN
CDA

(LU)

Podt

2004/A58

Amendement Westpleintunnel

De Raad van de gemeente Utrecht, bijeen ter behandeling van de Actualisatie Masterplan Stationsgebied op 4 november 2004

Constaterende dat,

- Bij de behandeling van het Masterplan Stationsgebied op 11 december 2003 de Raad een amendement heeft aangenomen waarin werd besloten te streven naar een eerdere realisatie in tijd van de tunnel onder het Westplein
- In de actualisatie van het Masterplan wordt gesteld dat eerdere realisatie niet haalbaar is

Overwegende dat,

- Een zo spoedig mogelijke realisatie van de tunnel onder het Westplein essentieel is voor het wegnemen van de barrière tussen het westelijk deel van de stad enerzijds en het historische centrum en het oostelijk deel van de stad anderzijds
- Door de realisatie van de tunnel onder het Westplein de westzijde van het Stationsgebied een belangrijke kwaliteitsimpuls ondergaat
- De openbaar vervoer terminal (OVT) tussen 2007 en 2010 zal worden gebouwd
- Met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de tunnel onder het Westplein kan worden aangevangen op het moment dat de route van de tram over het Westplein gewijzigd is

Besluit: Aan het besluit toe te voegen een punt 6 dat luidt:

4. a. Uiterlijk per 1 januari 2009 te 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
b. In elk geval voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van ondergrondse infrastructuur (kabels, leidingen, etc.), ten behoeve van de aanleg van de tunnel te starten op het moment dat de tramroute over het Westplein gewijzigd is
c. Het college op te dragen zonodig een alternatief tracé voor deze tunnel te zoeken om eerdere realisatie mogelijk te maken
d. De eventuele meerkosten ten gevolge van renteverliezen door eerdere realisatie van de tunnel binnen het plangebied op te vangen

en gaat over tot de orde van de dag.

Janssen (CDA)

(VVD)

V. Oldenhoog (LA)

2004/M 91

Motie stationsplein/stationsstraat oostzijde

De gemeenteraad van de gemeente Utrecht in vergadering bijeen op 4 november 2004 ter bespreking van de actualisatie van het masterplan stationsgebied

Overwegende dat:

- De aanpak van het stationsgebied moet leiden tot een aanmerkelijke verhoging van de kwaliteit van het gebied;
- De Utrechtse bevolking bij referendum heeft gekozen voor een verruimd stadshart;
- De vorming van een aantal pleinen een belangrijk onderdeel van deze visie is;
- Voor de beleving van een plein de plaatsing van de bebouwing van het grootste belang is;
- De op de rasterkaart aangegeven bouwvlek en de voorgenomen vormgeving van de bebouwing tussen de sporen en het Gildenkwatier door haar massaliteit eerder als verdichting dan als verruiming zal worden ervaren.

Spreekt als haar mening uit dat het te realiseren vastgoed op de, in de overwegingen genoemde, bouwvlek in oppervlakte zodanig dient te worden verminderd dat er:

- Op straatniveau een zichtlijn ontstaat vanaf het Smakkelaarsveld naar de ingang van het nieuwe station;
- De geplande Stationsstraat naast het Gildenkwartier aanmerkelijk wordt verruimd ten opzichte van de thans geplande breedte van 33 meter;
- De in de bouwvlek geplande binnentuin direct grenst aan de stationstraat en op deze wijze een geïntegreerd onderdeel van de openbare ruimte ter plaatse vormt.

En draagt het college op daar bij de uitwerking van betreffende bouwvlek nadrukkelijk op te toetsen.

En gaat over tot de orde van de dag.

v. Oranbog (LU)

van Holthe (VVD)

Janssen (CDA)

Rudi (A)

D66 democraten

2004/M 97

Motie Vredenburgplein

De raad in vergadering bijeen op 4 november 2004

constaterende dat
- de actualisatie van het Masterplan Stationsgebied voorziet in een herinrichting van het Vredenburgplein

overwegende dat
- het Vredenburgplein een zeer belangrijke rol speelt in de verbinding tussen de oude en de nieuwe stad
- het goed inrichten van een plein geen sinecure is
- de afstemming tussen de inrichting van het plein en de daaromheen liggende - voor een groot deel nieuwe - bebouwing cruciaal is voor het totaalbeeld en de daarbij behorende belevingswaarde

verzoekt het college
om 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

en gaat over tot de orde van de dag

Alice van Rooij