

ontwerpvoorstel aan de raad



Opgesteld door Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk 08.073244
Vergadering Commissie
Vergaderdatum 31 maart 2009

Tracéwijziging Tram Stationsgebied

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 Een krediet beschikbaar te stellen van EUR 33,2 miljoen ten behoeve van de financiering van de verwerving Cranenborch, zoals uitgewerkt in het rapport Van Sijpesteijnkwartier en verder en de basisafspraken met ING-REIM. Dit krediet is een tijdelijk voorziening en wordt gefinancierd door:
 - EUR 15,0 miljoen te onttrekken aan de Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer – opbrengsten aandelen GUV);
 - EUR 18,2 miljoen te dekken uit het budget voor HOV Om de Zuid, welke wordt verantwoord onder investeringsnummer 210.0.0939.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Conclusie commissie Stad en Ruimte:

datum: 31 mrt 2009

status:

samenvatting

Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009



Tracéwijziging Tram Stationsgebied

Raadsvoorstel:

- 1 Een krediet beschikbaar te stellen van EUR 33,2 miljoen ten behoeve van de financiering van de verwerving Cranenborch, zoals uitgewerkt in het rapport Van Sijpesteijnkwartier en verder en de basisafspraken met ING-REIM. Dit krediet is een tijdelijk voorziening en wordt gefinancierd door:
 - EUR 15,0 miljoen te onttrekken aan de Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer - opbrengsten aandelen GVU);
 - EUR 18,2 miljoen te dekken uit het budget voor HOV Om de Zuid, welke wordt verantwoord onder investeringsnummer 210.0.0939.
-

Argumenten

- 1.1 De verwerving van Cranenborch is noodzakelijk om doorkoppeling van de tram mogelijk te maken en de voortgang van de herontwikkeling van het Stationsgebied te waarborgen.
- 1.2 De planning is dat de overeenkomst met ING-REIM in februari 2009 wordt ondertekend.

Kanttekeningen

- 1.1 Als het BRU alsnog bereid is om garant te staan voor een deel van de kosten, zal het krediet worden bijgesteld.

toelichting

Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009



Tracéwijziging Tram Stationsgebied

Context

Op 18 september 2007 heeft het college van b. en w. besloten voor de planontwikkeling van 'HOV om de Zuid' en het 'Stationsgebied' uit te gaan van het principe van een tramlijn, gekoppeld met de bestaande tramlijn Station Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein. Voor de doorkoppeling van de tramlijn zijn twee tracévarianten benoemd waarvan de consequenties momenteel onderzocht worden, namelijk:

- Via het oostelijk openbaar-voerverplatform van het station, om bij de Adama van Scheltemabaan aan te sluiten op de HOV om de Zuid (1A);
- Via het westelijke openbaar-voerverplatform van het station, om bij de Bleekstraat aan te sluiten op de HOV om de Zuid (3).

Tevens heeft het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) op 17 september 2007 besloten de tramlijn Om de Zuid te willen exploiteren mits de tramlijn is gekoppeld aan de bestaande tramlijn Station Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein. Met dat besluit wordt verondersteld dat het BRU het merendeel van de kosten verbonden aan de Vertramming zal dragen.

In het verlengde van deze besluiten zijn het BRU en de gemeente voornemens een gezamenlijke projectorganisatie "Tram Uithof" in te richten. Het DB BRU heeft hierover januari 2009 een besluit genomen. De planning is dat het college eenzelfde besluit neemt. Deze organisatie heeft ondermeer als taak om de doorkoppeling van de tram naar De Uithof voor te bereiden. De planning is dat eind 2009/begin 2010 een "go/no go" besluit wordt genomen over de Vertramming van HOV Om de Zuid. Over de wijze van doorkoppeling –via de oostzijde of westzijde– wordt medio 2009 een besluit genomen.

Het uitblijven van een definitief tracébesluit komt de ontwikkeling van het Stationsgebied niet ten goede. Niet alleen vanuit het oogpunt van kwaliteit, voortgang en procescontinuïteit, maar ook en vooral, vanuit financieel-economisch oogpunt. Verdragingskosten nemen toe en de voor de kwaliteit van het gebied vereiste flexibiliteit in fasering neemt af, wat extra kosten tot gevolg heeft. Ook afspraken met de Stationsgebied partners stagneren door het ontbreken van duidelijkheid over het tramtracé. De in het collegebesluit uit 2007 gekozen insteek om twee vertrammingstracés open te houden (te weten, over Jaarbeursplein en door de toekomstige NH-straat), kan niet langer worden gehandhaafd. Het uitblijven van de definitieve keuze voor één tramtracé vormt een risico voor het Stationsgebied.

Anderzijds moet voorkomen worden dat onder druk van de noodzakelijke voortgang

toelichting

Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009



in de ontwikkeling van het Stationsgebied er in een te vroeg stadium een definitief besluit wordt genomen over de doorkoppeling van de tram. De beide varianten hebben immers een aanzienlijke impact op de plannen van de Openbaar Vervoerterminal dan wel op de spooruitbreiding VleuGel. Ook is het van belang dat het besluit gedragen wordt door de partners in het Stationsgebied en de verantwoordelijke overheidsorganen Bestuur Regio Utrecht, ministerie van Verkeer & Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu. Daarvoor is aanzienlijk meer tijd nodig.

Behalve risico's, zijn er ook kansen. Het voorkeurstracé van het college voor de doorkoppeling (de oostelijke variant) gaat door het gebouw Cranenborch. De eigenaar ervan, ING-REIM, is nu bereid mee te werken aan de verkoop van dit gebouw ten behoeve van sloop. Hier tegenover staat een recht tot herontwikkeling van het gebouw Leeuwensteijn tot een nieuw kantoor (WTC-formule of marktkantoor). Daarnaast heeft zich een serieuze eindgebruiker (en ontwikkelaar) gemeld die bereid is fase 1 van het Van Sijpesteijnkwartier tot ontwikkeling te brengen. Deze eindgebruiker is van wezenlijke betekenis voor het realiseren van een duurzaam en innovatief Stationsgebied. Wil de gemeente deze eindgebruiker binnen halen dan moet op korte termijn duidelijkheid en een kansrijk perspectief worden geboden. Tevens biedt het gewijzigde tramtracé kansen voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied per tram tijdens de uitvoering. Het tracé biedt namelijk mogelijkheden om een tijdelijke eindhalte voor de tram te realiseren die noodzakelijk is voor de bouw van onder andere de bibliotheek. Afhankelijk van het definitieve besluit over de doorkoppeling kan de tijdelijke halte een definitieve halte worden.

Kortom, om redenen van bedreigingen en kansen is het voor de gewenste voortgang van de herontwikkeling van het Stationsgebied nodig om –voortlopend op definitieve besluitvorming over de doorkoppeling van de tram– het gewijzigde tramtracé vast te leggen.

Met een besluit worden de vertragingskosten beperkt en de voortgang gewaarborgd, kunnen opbrengsten worden verzilverd, blijft flexibiliteit in de planontwikkeling aanwezig en kan de solide samenwerking met Stationspartners worden voortgezet. Kortom: een beheerste projectomgeving. Ook heeft het een positief effect op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit van het Stationsgebied tijdens de bouwactiviteiten. Wat een positieve uitstraling zal hebben op het project en de stad. Tevens zijn hiermee de eerste (fysieke) randvoorwaarden geschapen voor de koppeling van de Sunij-lijn met HOV Om de Zuid en kan definitieve besluitvorming hieromtrent weloverwogen en zonder tijdsdruk plaatsvinden.

toelichting



Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009

Argumenten

1.1 De verwerving van Cranenborch is noodzakelijk om doorkoppeling van de tram mogelijk te maken en de voortgang van de herontwikkeling van het Stationsgebied te waarborgen.

De planning is dat eind 2009/begin 2010 een "go/no go" besluit wordt genomen over de realisatie van de tram naar De Uithof. Op dat moment is er ook duidelijkheid over de bijdrage van het BRU en/of het Rijk en de omvang van de gemeentelijke bijdrage.

De aanleg van de trambaan in het Van Sijpesteijnkwartieren alle activiteiten die daarvoor noodzakelijk zijn, vormen de eerste fase van deze doorkoppeling in het Stationsgebied. Om dit tracédeel te kunnen realiseren moet het gebouw Cranenborch worden verworven. Om dit mogelijk te maken hebben gemeente en ING twee "basisafspraken" opgesteld (verwerving Cranenborch en herontwikkeling Leeuwensteijn). Door het ondertekenen van deze basisafspraken gaat de gemeente een verplichting aan van circa EUR 33,2 miljoen (excl. BTW).

De gemeente is met het BRU en het rijk in overleg omtrent de financiering van de doorkoppeling van de tram naar De Uithof. Vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer & Waterstaat hebben te kennen gegeven dat alleen de meest kosten efficiënte variant voor een bijdrage in aanmerking komt. Als in dat verband wordt geconcludeerd dat de verwervingskosten Cranenborch daar geen onderdeel van uitmaken, hoeft dat geen beletsel te zijn voor de financiering door het BRU. Met het sectorhoofd Verkeer van het BRU is afgestemd dat de verwervingskosten Cranenborch worden meegenomen in de begroting van het project "Tram Uithof". Dit geldt voor zowel de oostelijke doorkoppelingvariant, als de westelijke. Eén en ander wordt in de brief aan het BRU (zie bijlage) bevestigd. De mate waarin de BRU zal bijdrage in de verwervingskosten kan pas worden vastgesteld nadat de gemeente een subsidieverzoek heeft ingediend voor de complete Vertramming HOV Om de Zuid. Het regionale belang van de gekozen Tramverbinding speelt daarin een rol.

Het BRU en de gemeente verwachten dat de financiering van het Tramproject eind 2009/begin 2010 geregeld zal zijn. Omdat de basisafspraken met ING vooruitlopend daarop worden ondertekend, moet er thans een krediet worden aangevraagd. Het betreft in wezen een voorfinanciering; de verwerving van Cranenborch maakt immers onderdeel uit van het Tramproject De Uithof. In het geval de Tram naar De Uithof niet wordt gerealiseerd –de kans daarop is gering– wordt de voorfinanciering door de gemeente omgezet in een

toelichting



Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009

definitieve financiering. Deze definitieve financiering zal dan, op basis van een gemeente brede heroverweging, worden voorbereid in het kader van de Voorjaarsnota 2011. Derhalve staat niet op voorhand vast dat alleen het Programma Bereikbaarheid aangesproken hoeft te worden.

Zodra de financiering van de doorkoppeling geregeld is en daarmee ook de bijdrage voor de verwervingskosten Cranenborch, wordt het restant van EUR 15,0 miljoen en EUR 18,2 miljoen weer "terug geplaatst" naar respectievelijk reserve Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer en het budget voor HOV Om de Zuid.

1.2 De planning is dat de overeenkomst met ING-REIM in februari 2009 wordt ondertekend.

Daarmee neemt de gemeente de verplichting op zich om Cranenborch te verwerven. De vergoeding die gemeente en ING-REIM zijn overeengekomen bedraagt circa € 30 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2008). De planning is dat Cranenborch pas na 2010 wordt gesloopt. Met ING-REIM is overeengekomen dat de betaling pas plaatsvindt op 1 januari 2012. De kredietaanvraag is op deze planning gebaseerd door het bedrag (€ 30 miljoen) te indexeren naar € 33,2 miljoen. In het rapport 'Vertraming Financiële Consequenties' (bijlage) wordt dit bedrag onderbouwd. In dat rapport zijn ook de overige financiële consequenties die verbonden zijn aan de tracéwijziging van de tram onderbouwd. De extra plankosten maken daar onderdeel van uit. De plankosten voor de POS fase 1 zijn geraamd op € 2,1 miljoen, waarvan een deel al is besteed. De kredietaanvraag voor de overige onderdelen (extra plankosten, aanleg trambaan, faseringskosten e.d.) zal medio 2009 worden aangevraagd. Het streven is dat er tegen die tijd ook meer duidelijkheid zijn over de totale kosten van de Vertraming en de financiële bijdrage van de BRU, provincie en/of ministerie van V&W. Uitgangspunt is dat de verwervingskosten uiteindelijk grotendeels gefinancierd worden door een bijdrage van de BRU, provincie en/of V&W. Op dat moment valt het grootste deel waarvoor nu een krediet wordt aangevraagd weer vrij om binnen het investeringsprogramma Bereikbaarheid te prioriteren. De verwachting is dat de gemeente medio 2009 met deze partij(en) een overeenkomst sluit. Gelet op de doorlooptijd van subsidieverzoeken die bij het ministerie van V&W worden ingediend i.k.v. MITR, zou dit ook 2010 kunnen worden.

Kanttekeningen

- 1.1 Als het BRU alsnog bereid is om garant te staan voor een deel van de kosten, zal het krediet worden bijgesteld.*

toelichting

Opgesteld door	Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk	08.073244
Vergadering	Commissie
Vergaderdatum	31 maart 2009



Ambtelijk staat het BRU staat op het standpunt dat een financiële garantstelling niet toegezegd kan worden vooruitlopend op het Projectbesluit Tram Uithof. Dit Projectbesluit is pas voorzien eind 2009/begin 2010 (conform B&W-advies Organisatie Project Tram Uithof). Met het BRU is wel (ambtelijk) overeengekomen dat de verwervingskosten Cranenborch worden meegenomen in de begroting van het project Tram Uithof. Verder wil het BRU op dit moment niet gaan in het maken over financiële afspraken. Dit is in de brief aan het BRU (zie bijlage) opgenomen. Deze brief wordt behandeld in het DB-BRU van april. In de brief is eveneens een verzoek voor garantstelling van 50% door het BRU opgenomen. Het gaat om een garantstelling voor het geval V&W besluit dat het tracé Van Sijpesteijnkwartier niet de economisch meest voordelige variant is en de kosten niet voor subsidie door het rijk in aanmerking komen. Als de vertramming c.q. dit tracé niet doorgaat draait de gemeente op voor de totale kosten van de verwerving Cranenborch. Indien het DB-BRU ook akkoord gaat met deze garantstelling, kan het benodigde krediet dat is aangevraagd (€ 33,2 miljoen) naar beneden worden bijgesteld. Dit zal dan geregeld worden middels een separaat B&W-advies. Het niet benodigde krediet zal dan worden "terug geplaatst" naar het programmaonderdeel Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer – opbrengsten aandelen GVU).

Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- Rapport 'Van Sijpesteijnkwartier en verder: Uitgangspunten, randvoorwaarden en consequenties van het nieuwe tramtracé' d.d. 19 februari 2009 (ligt ter inzage in de leeskamer);
- Rapport 'Vertramming Financiële Consequenties' d.d. 22 januari 2009.(ligt ter inzage in de leeskamer)
- Commissiebrief met achtergrondinformatie bij raadsvoorstel aankoop Cranenborg.

raadsbesluit

Opgesteld door Projectorganisatie Stationsgebied
Kenmerk 08.073244
Vergadering Commissie
Vergaderdatum 31 maart 2009



Tracéwijziging Tram Stationsgebied

Besluit

- 1 Een krediet beschikbaar te stellen van EUR 33,2 miljoen ten behoeve van de financiering van de verwerving Cranenborch, zoals uitgewerkt in het rapport Van Sijpesteijnkwartier en verder en de basisafspraken met ING-REIM. Dit krediet is een tijdelijk voorziening en wordt gefinancierd door:
 - EUR 15,0 miljoen te onttrekken aan de Bereikbaarheid (onderdeel Kwaliteitsverbetering Openbaar Vervoer – opbrengsten aandelen GVU);
 - EUR 18,2 miljoen te dekken uit het budget voor HOV Om de Zuid, welke wordt verantwoord onder investeringsnummer 210.0.0939.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier,

De burgemeester,

Burgemeester en Wethouders

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 030 – 286 10 00 Fax 030 – 286 12 24

www.utrecht.nl

Aan de raadscommissie Stad&Ruimte

Behandeld door	Bert Coenen	Datum	3 maart 2009
Doorkiesnummer	030 – 286 9607	Ons kenmerk	09.019639
E-mail	b.coenen@utrecht.nl	Onderwerp	Achtergrondinfo bij raadsvoorstel aankoop Cranenborch
Bijlage(n)	(in de leeskamer) stedenbouwkundige studie Sijpesteijnkwartier en verder, rapport Financiële consequenties		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte commissie,

Separaat hebben wij de gemeenteraad het voorstel gedaan een rendabel krediet van €33,2 miljoen te verstrekken voor de verwerving en sloop van gebouw Cranenborch en aanheling resterende bouwdelen.

Vanuit onze bevoegdheid hebben wij daarnaast enkele besluiten over de koers genomen die te zijner tijd tot een raadsvoorstel zullen leiden. In het kader van heldere en principiële besluitvorming, vinden wij het van belang deze besluiten op dit moment toe te lichten en op deze manier aan u voor te leggen.

Aanleiding raadsvoorstel/ motie Knopen doorhakken

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

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

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

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

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

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

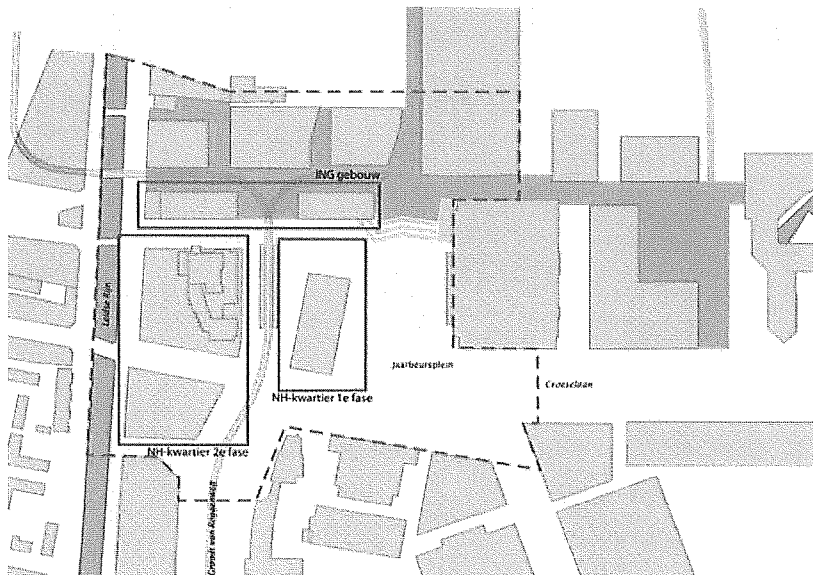
plaats van een tijdelijke eindhalte voor de tramlijn van Utrecht centraal aan de raad ter besluitvorming voor te leggen.

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

Stedenbouwkundige opzet NH kwartier

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

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



afbeelding: studiegebied Sijpesteijkwartier.

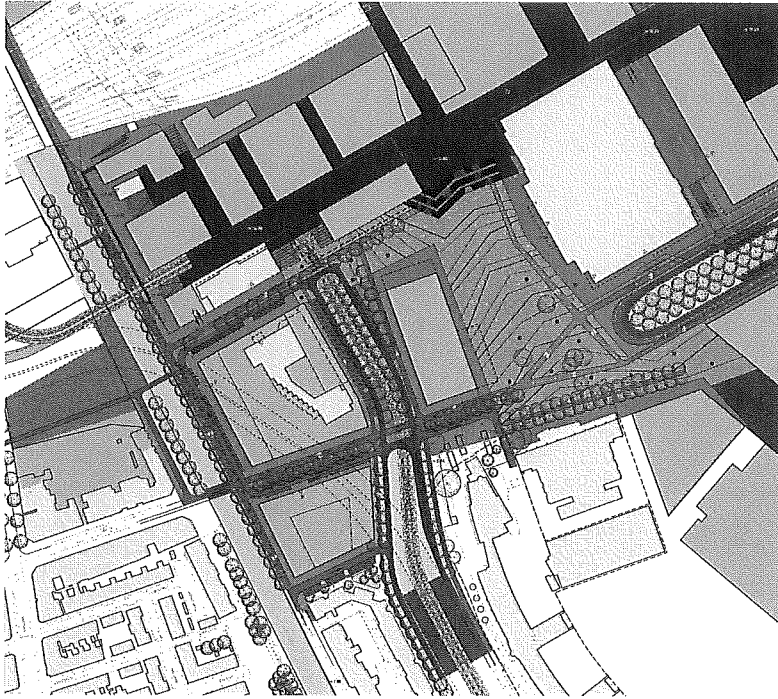
Er is een aantal uitgangspunten benoemd bij de studie. De voornaamste zijn:

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

In hoofdlijn is het planresultaat van het Sijpesteijkwartier de volgende:

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

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

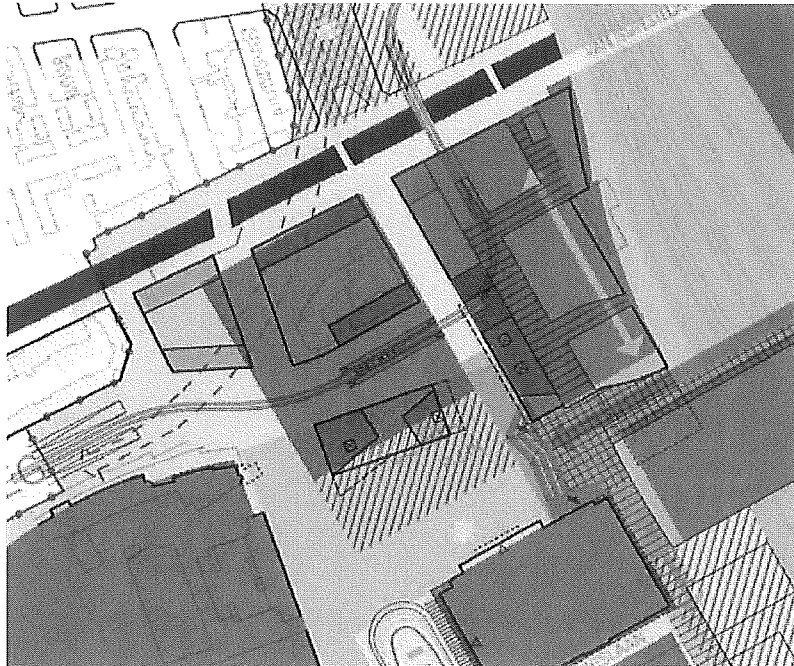


Afbeelding: Impressie Sijpesteijnkwartier en Jaarbeursplein.

Consequenties Structuurplan

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

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



Afbeelding: Mogelijke afwijkingen Structuurplan.

Aankoop / voorhangprocedure

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

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

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

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

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

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Utrecht

De secretaris

de burgemeester

Bijlagen in de leeskamer:

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