

# Gemeente Utrecht

## Extra schouw stationsgebied

Datum: 30 juni 2009  
Locatie: Infocentrum Stationsgebied, Gildenkwartier 193 te Utrecht  
Voorzitter: Frits Lintmeijer  
Verslag: Malu Zachte van Het Notuleercentrum

### **Aanwezig:**

- Ongeveer 35 personen (zie presentielijst)
  - Peter van den Akker Gemeente Utrecht
  - Gerard Martens Bureau Arane adviseurs in verkeer en vervoer
- Voorafgaand aan de opening is een rondwandeling gemaakt langs de bouwterreinen waar gewerkt wordt aan het verleggen van de kabels en leidingen.

## **1. Opening**

De voorzitter opent om 20.00 uur deze bijeenkomst, waarop de aanwezigen worden geïnformeerd over de tijdelijke verkeersmaatregelen die de gemeente zal treffen tijdens het bouwproces aan de Catharijnesingel. Men heeft vooraf aan deze bijeenkomst een rondleiding gehad door het stationsgebied, om zich een beeld te kunnen vormen van de toekomstplannen.

Peter van den Akker (projectleider Catharijnesingel) zal een presentatie houden over de diverse fasen van het bouwproces, de locaties van de projecten en het proces dat is voorafgegaan aan het definitieve ontwerp.

Gerard Martens (verkeerskundige bureau Arane) zal nader ingaan op het voorstel voor de tijdelijke verkeersmaatregelen en het onderzoek naar verkeersstromen dat daaraan ten grondslag ligt.

Aan het einde van de bijeenkomst kan men plenair vragen van algemene aard stellen en vervolgens specifieke informatie krijgen op een informatiemarkt; twee ruimtes zijn hiervoor met detailkaarten en tekeningen ingericht.

Allereerst bekijken de aanwezigen een korte animatie over hoe de Catharijnesingel er in de toekomst uit zal zien.

## **2. Presentie Peter van den Akker (projectleider Catharijnesingel)**

Tijdens de schouw op straat heeft men kunnen zien hoe het gebied er nu uitziet; de film geeft een impressie van hoe het gebied er over tien jaar uit zal zien. Er staat een groot aantal bouwprojecten op stapel: het Muziekpaleis, de Catharijnesingel, een nieuw stationsplein, de bibliotheek, hoogwaardig openbaar vervoer, aanpassing van de parkeergarages, een woonwinkelgebouw aan het Vredenburg en een grote parkeergarage daaronder. De aanpassingen in de openbare ruimte, de verkeersstromen, volgen de ontwikkelingen in het bouwproces. De Catharijnesingel wordt weer water, lopend van de Weerdsingel naar de Bartolomeusbrug, met nieuwe bruggen. Vanavond concentreert zich op de uitvoering op en rond de Vredenburgknoop, waar vijf nieuwe bruggen komen, waaronder één voor het openbaar vervoer. Het Muziekpaleis krijgt een speciale inrit voor het vrachtverkeer naar de expeditiekelder onder het nieuwe Muziekpaleis. Voordat er water in de singel komt moet er gesloopt worden, onder meer de verdiepte betonbakken. Ook moeten er kabels en leidingen verlegd worden van de oost naar de westzijde. Naast de aanleg van de singel en de noodzakelijke werkzaamheden daarvoor hebben ook andere projecten in de omgeving invloed op de maatregelen die nodig zijn om de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied optimaal te houden.

Driekwart jaar geleden is na een aanbestedingsprocedure de firma Heijmans gekozen als beoogd bouwer van het project. Bouwbedrijf Heijmans werkt met de gemeente samen in een bouwteam; dit is een overlegteam waarin de uitvoerbaarheid van de ontwerpen wordt beoordeeld. Een dergelijke

samenwerking heeft het voordeel dat de kennis van een aannemer in een vroeg stadium kan worden gebruikt om uitvoeringsknelpunten te voorkomen.

Daarnaast is het bureau Arane adviseurs in verkeer en vervoer ingehuurd om de noodzakelijke tijdelijke verkeersmaatregelen uit te werken voor voetgangers, fietsers, automobilisten, bouwverkeer en openbaarvervoer. Zij onderzochten zowel de effecten op de directe omgeving als effecten in de bredere omgeving.

De uitkomsten uit het bouwteam en uit het verkeersonderzoek kwamen samen in een projectgroep waarin o.a. nood- en hulpdiensten, vervoersbedrijven, verkeerskundigen uit de gemeente in samenhang de aanpak en de maatregelen hebben getoetst. Allereerst hebben zij ideeën uitgewisseld en vervolgens is een strategie gekozen voor het bouwproces. Het blijft echter een proces, dat kan wijzigen als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen. De plannen zijn vervolgens met diverse partijen besproken, waaronder bewoners en ondernemers, de fietsersbond en de wijkraad. Vanavond is de eerste openbare presentatie.

Er is ook gekeken naar de meest logische volgorde van slopen en bouwen. Men begint waar de expeditiekelder van het Muziekpaleis moet komen. Het huidige Vredenburgviaduct wordt gesloopt, ook de bakken eronder. Kabels en leidingen worden verlegd van de oost- naar de westzijde van de Catharijnesingel. Eerst wordt al het verkeer via de westkant omgeleid, maar de verkeersbanen zullen tijdens het proces een paar keer heen en weer schuiven. Het Muziekpaleis en de nieuwe Vredenburgknoop moeten in 2013 klaar zijn.

Het is niet mogelijk tweemaal twee rijstroken te maken. Bussen worden om de knoop heen geleid. Door de samenwerking in het bouwteam is een goed beeld van de volgorde en de beschikbare ruimte voor al het verkeer ontstaan. Tegelijk is Arane gevraagd het verkeer in detail te onderzoeken.

### **3. Presentatie Gerard Martens (verkeerskundige bureau Arane)**

Gerard Martens vertelt hoe Arane het onderzoek heeft uitgevoerd en wat de resultaten zijn. Als eerste zijn de verkeerseffecten onderzocht en daarna zijn de verkeersmaatregelen en de impact van de activiteiten op de rest van de stad onder de loep genomen. Alles draait om de Vredenburgknoop en de sloop van de Catharijnebak, maar zoals gezegd vinden in het stationsgebied meer bouwactiviteiten plaats. Daarnaast gebeurt er ook het een en ander in de rest van de stad: werkzaamheden aan het viaduct Hooggelegen bij de A2 en de Majellaknoop en binnenkort ook aan het 24 oktoberplein en de Vondelbrug. De stad moet bereikbaar blijven, het station moet bereikbaar blijven, er moet voldoende en veilige ruimte zijn voor voetgangers en vooral fietsers, waarvan er heel veel zijn in Utrecht, de bussen moeten rijden en de hulpdiensten moeten snel ter plekke kunnen zijn.

Gekeken is naar hoe tijdens de verschillende bouwfases het verkeer wordt omgeleid en welke effecten dat heeft voor de doorstroming? Hoeveel rijstroken zijn beschikbaar? Zijn de wachttijden voor verkeerslichten acceptabel voor alle vormen van verkeer? Is er ruimte om een eventuele toename van verkeer op te vangen? Arane heeft verkeerscijfers gebruikt van het gebied rond de Vredenburgknoop op een donderdagavond en een zaterdagmiddag. Dit zijn de piekmomenten in de week: 96 bussen per uur naar het Smakkelaarsveld, 98 bussen per uur naar Vredenburg, 4.000 fietsers per uur en 1.900 auto's per uur over de Catharijnesingel en door de Catharijnebak. Tijdens de drukste bouwfase zal er een toename zijn van 200 auto's van bouwvallers en 60 vrachtauto's voor de bouw per dag. Eén rijstrook per rijrichting is daarmee onhaalbaar. Gekozen is voor een extra rijstrook in noordzuidrichting. Zo ontstaan er een rijbaan van zuid naar noord en twee rijrichtingen van noord naar zuid. Door het extra aanbrengen van een rechtsafstrook voor de bus bij de Daalsetunnel daalt de wachttijd op de Vredenburgknoop voor voetgangers, fietsers en bussen naar twintig seconden. Dit is belangrijk voor de veiligheid omdat voetgangers en fietsers immers de neiging hebben over te steken als ze te lang moeten wachten voor het stoplicht. Daarnaast is nog een aantal maatregelen nodig, zoals de mogelijkheid van linksafslaan bij het Smakkelaarsveld te beperken tot taxi's en bussen en het plaatsen van verkeerslichten die hulpdiensten herkennen, waardoor het licht op groen springt.

Met deze maatregelen zal de overlast voor het verkeer op de Catharijnesingel worden beperkt.

### **4. Vragen uit de zaal**

De voorzitter stelt voor nu alleen algemene vragen te stellen en straks op de informatiemarkt meer op de details in te gaan.

Vraag: Zou deze avond niet over het water van de Catharijnesingel gaan? De breedte van de vaart, of er boten komen te varen, hoe wordt het water gespoeld?

Antwoord: Deze onderwerpen zijn op een eerdere avond aan de orde geweest, maar straks kan de vraagsteller bij de gemeentelijk vertegenwoordigers terecht voor meer informatie en vragen over de singel.

Vraag: Hoe zit het met de serviceverlening aan de burgers? Komen er route-informatieborden van de gemeente, zodat mensen weten welke route ze het beste kunnen nemen? Komen er stoplichten die aangeven hoe lang je nog moet wachten? Daarmee zijn goede ervaringen opgedaan in Amsterdam.

Antwoord: Op dit moment beschikt de gemeente niet over voldoende informatie over deze verkeerslichten. De vraag is ook of ze als tijdelijke voorziening de investering waard zijn. De gemeente is wel bezig met de ontwikkeling van een route-informatiesysteem en een parkeerverwijssysteem.

Vraag: Waar komt de knip precies?

Antwoord: Dat is op dit moment nog niet uitgewerkt, men denkt ter hoogte van Moreelsepark. Het kan nog wel twee jaar duren voordat dit speelt. Op dit moment is het inzicht dat een knip niet nodig is om het verkeer op de Catharijnesingel te kunnen verwerken in de bouwfase.

Vraag: Is de toename van vrachtwagens niet te ondervangen met het inzetten van trams voor de bevoorrading?

Antwoord: Het inzetten van trams is ongunstig, omdat deze weinig flexibel zijn. Je houdt dan een vervoersbeweging van de bouwplaats naar de tram. Er is al een milieuzone en vrachtwagens vallen ook onder dit regime. Dit betekent dat het stationsgebied alleen toegankelijk is voor vrachtwagens vallend onder de euronorm 4-5 (geringe uitstoot van gassen). Het handhaven van deze milieuzonering zal meer aandacht krijgen. De vrachtwagens voor de bouw zullen op de bouwplaatsen lossen en meteen weer vertrekken en daarmee de overlast tot een minimum beperken.

Vraag: Is er rekening gehouden met de bewoners van het appartementencomplex in Hoog Catharijne? Kunnen zij gedurende het bouwproces bij hun parkeergarage P4 komen?

Antwoord: P4 blijft open tijdens de werkzaamheden aan de singel. Hoe de planning van Corio er exact uitziet voor bebouwing Stationsstraat is op dit moment niet duidelijk.

Vraag: In welke periode speelt het allemaal?

Antwoord: We hopen eind 2009 of begin 2010 te beginnen; de Vredenburgknoop moet in 2013 gereed zijn.

Vraag: Zijn twee rijstroken vanuit het noorden en één vanuit het zuiden voldoende voor het verwerken van 1.900 auto's?

Antwoord: Ja, er rijdt meer verkeer van noord naar zuid dan andersom.

Vraag: Op zaterdag en donderdagavond zijn er nu al af en toe enorme verkeersopstoppingen bij de parkeergarages, wordt dat straks niet veel erger? Moeten er geen verkeersregelaars worden ingezet?

Antwoord: Het parkeerverwijssysteem zal het verkeer zo goed mogelijk moeten verdelen, maar er zijn geen garanties dat het niet af en toe mis gaat. De gemeente zal zeker kijken naar de inzet van verkeersregelaars.

Vraag: Hoe gaat het nu verder?

Antwoord: De verschillende verkeersfasen worden in detail uitgewerkt (wegenontwerpen). De gemeente zal de noodzakelijke besluiten voorbereiden; het gaat om een ontheffing van het bestemmingsplan voor het kunnen nemen van de tijdelijke verkeersmaatregelen. De direct betrokken (bewoners en ondernemers) krijgen in september/oktober een aparte bijeenkomst over de werkzaamheden. Voorafgaand aan de inzet van de maatregelen wordt een breed communicatietraject opgezet. Bij de uitwerking de komende maanden wordt de planning gemaakt. Zoals we nu kunnen inschatten starten we met de aanleg van de tijdelijke maatregelen rondom de komende jaarwisseling. Het feitelijke werk van het slopen en bouwen begint daarna. Tevens zal de gemeente dit najaar een bestemmingsplanprocedure starten waarin ook de bouwvraag voor de Vredenburgknoop meeloopt.

Voorafgaand aan de werkzaamheden gaat de gemeente funderingsonderzoeken uitvoeren en schadeopnamen in de woningen. Tijdens de uitvoering van het werk worden continue trillingsmetingen

gedaan en ook het grondwaterpeil wordt constant gemonitord. Voor de start van de werkzaamheden wordt nog een trillingsproef worden uitgevoerd. Het Infocentrum is de ingang voor vragen, meldingen en klachten. De gemeente kan niet uitsluiten dat er toch schade zal optreden, maar het is goed dan een nulmeting te hebben. Uiteraard zullen gemeente en bouwbedrijf zich hiervoor verzekeren.

## **5. Sluiting**

De voorzitter dankt de sprekers voor hun bijdrage, nodigt de bezoekers uit voor de informatiemarkt en sluit dit gedeelte van de bijeenkomst af om 21.05 uur.

De volgende schouw is op 8 september 2009.