

Verslag van de 21e Schouw (Informatieavond over de uitvoering) Stationsgebied, gehouden op 29 juni 2010 in het Infocentrum Stationsgebied.

Aanwezig: Circa 35 belangstellenden, volgens presentielijst; Frithjof de Haan (gespreksleider), Guido Govers (ProRail), Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied), Kaat Smulders (Projectorganisatie Stationsgebied) en Belinda van Wijlick (ProRail).

Verslag: Ingrid Bakhuis.

0. Bezoek bouwplaats De Vredenburg

Voorafgaand aan de informatieavond hebben belangstellenden een bezoek gebracht aan het in aanbouw zijnde woon/winkelgebouw De Vredenburg. Door een korte uitleg van allerlei bouwtekeningen werd het bouwproces door projectleider Roel van Heumen duidelijk in kaart gebracht. Daarna is er in 3 groepen een rondleiding gegeven op de bouwplaats zelf.

1. Opening en toelichting programma

Gespreksleider Frithjof de Haan heet de aanwezigen welkom en memoreert dat aan deze bijeenkomst een gezamenlijk bezoek aan de bouwput van 'De Vredenburg' vooraf is gegaan. Guido Govers zal een toelichting geven op de bouw van het nieuwe station, de zogenoemde OV-terminal. Vervolgens zal Erik Suik de lopende zaken in het Stationsgebied schetsen.

Wie zich via de presentielijst bekend heeft gemaakt, ontvangt een verslag van deze bijeenkomst. Tevens zal het verslag weer op de website worden geplaatst.

2. Bouw van de OV-terminal – toelichting door Guido Govers

Guido Govers is werkzaam bij ProRail als projectmanager.

De OV-terminal is één van de zeven grote stationsprojecten waar ProRail zich mee bezig houdt. Vernieuwing van het Centraal Station in Utrecht is hard nodig. Het station is berekend op 35 miljoen reizigers per jaar, terwijl het aantal reizigers op dit moment meer dan 50 miljoen bedraagt en dit aantal de komende jaren verder zal groeien naar zo'n 100 miljoen per jaar. Het aantal te verwerken reizigers per dag groeit dan van 210.000 nu naar 360.000 straks. Alle vervoersvormen – bus, tram, trein – worden samengebracht onder één (golvend) dak, haaks op de sporen. Perronkappen worden op dit moment vernieuwd. Deze bestaan uit glas, met waar mogelijk geïntegreerde zonnecellen. De zogenoemde buurtsporen, waar het regionale verkeer wordt afgewikkeld, worden vergroot en de perrons worden hier verbreed. Aan weerszijden van de sporenbundels – onder het dak – komen bushaltes. Roltrappen en trappen naar de stationshal zijn overdekt. Op grond van loopstromenonderzoek is de benodigde capaciteit aan stijgpunten (liften, trappen, roltrappen) vastgesteld.

Stationspleinen aan weerszijden verduidelijken de functie van de terminal, die tevens de voetgangersverbinding vormt tussen het oostelijk en het westelijk deel van de (binnen)stad. De vloerplaat van de huidige stationshal, op travenise-niveau, wordt hergebruikt. Deze wordt verlengd, met name aan de westzijde, en verbreed. Aan de noordzijde van de nieuwe stationshal komt een extra looproute buiten de hal langs ('interwijkverbinding') die oost en west verbindt. Guido Govers toont impressies van de nieuwe situatie, vanuit verschillende invalshoeken. Volgens planning wordt de terminal in 2015 opgeleverd.

De nieuwe situatie vereist een grootscheepse verbouwing en de opgave is deze uit te voeren zonder het (trein)verkeer te laten stagneren en met behoud van alle functionaliteiten in de stationsomgeving (inclusief ticketservice, de bereikbaarheid voor bussen en taxi's, fietsers,

hulpdiensten, etc.). Daarom wordt het project in fasen uitgevoerd, waarbij als uitgangspunt geldt dat onderdelen pas worden gesloopt of verwijderd, als de vervangende voorzieningen beschikbaar zijn. Het werk is aanbesteed en de aannemer is inmiddels gecontracteerd.

Op dit moment wordt de sloop van een deel van de sporthal aan het Jaarbeursplein voorbereid. Allereerst wordt aanwezige asbest geïnventariseerd en volgens een verwijderingsplan verwijderd.

Vragen en reacties

- *De nieuwe stationshal is groter dan de huidige en bushaltes liggen aan weerszijden. Komen er rolpaden, zoals op Schiphol?*

Rolpaden (tapis roulant) zijn niet in de plannen opgenomen. De te overbruggen afstanden zijn niet veel groter dan in de huidige situatie. Bovendien lossen deze de pieken in reizigersstromen niet op en zijn er onderweg (te)veel uitstapmogelijkheden. Omdat meer mensen in de zaal aandringen op het aanleggen van rolpaden, zegt Guido Govers toe de mogelijkheid hiervan in het bouwteam toch nog een keer aan de orde te zullen stellen.

- *Hoe worden reizigers- en voetgangersstromen gescheiden?*

Daar is de interwijkverbinding aan de noordzijde van de stationshal met name voor bedoeld. Toegangspoortjes (OV-chipkaart) staan bij de toegangen naar de stationshal. Wie gebruik maakt van de interwijkverbinding, hoeft niet in of uit te checken.

- *Dat zullen de winkeliers niet leuk vinden.*

Commerciële functies liggen aan de gevel die de stationshal van de interwijkverbinding scheidt en zijn van beide zijden toegankelijk. Het is overigens niet mogelijk om via een winkel de stationshal in te lopen. Dat kan alleen via de controlepoortjes. In de stationshal komt meer m² aan winkels.

- *Dit is een wel erg ingewikkelde operatie. Het zou natuurlijk veel goedkoper en sneller kunnen, als Utrecht Centraal een tijd dichtgaat en het treinverkeer via de andere stations (Lunetten, Zuilen, Overvecht) wordt afgewikkeld.*

Die keuze is niet gemaakt. Zoals gezegd wordt de bouw gefaseerd uitgevoerd en worden voorzieningen pas gesloopt als de vervangende voorzieningen beschikbaar zijn. Bouwverkeer en reizigersstromen worden van elkaar gescheiden en getracht wordt de overlast voor reizigers, omwonenden en bedrijven zo veel mogelijk te beperken.

- *Wat merkt de omgeving er in de praktijk van?*

ProRail doet er alles aan om overlast te voorkomen, maar de werkzaamheden zullen niet onopgemerkt blijven. Van belang is dat voorzieningen pas worden gesloopt, als de nieuwe beschikbaar zijn. Het project maakt deel uit van het Stationsgebied en moet voldoen aan de voorwaarden die de Projectorganisatie/gemeente stelt met betrekking tot het beperken van overlast. Diverse partijen voeren hun projecten gelijktijdig uit. Het vergt de nodige coördinatie om ervoor te zorgen dat bewoners, ondernemers en bezoekers zo min mogelijk hinder van de ontwikkelingen ondervinden.

- *Wat een prachtig gebouw!*

- *Nu is de capaciteit van trappen en roltrappen ontoereikend. Het aantal reizigers stijgt van 210.000 naar 360.000. De benodigde capaciteit is berekend op grond van loopstromen, maar is daarbij rekening gehouden met een toeloop van reizigers bij ernstige vertraging in het treinverkeer?*

Ja. Er komen meer en bredere trappen en roltrappen, zodat er meer reizigers kunnen worden verwerkt. Vooral bij de buurtsporen – waar het treinverkeer uit de regio arriveert – is meer capaciteit nodig.

Belinda van Wijlick (ProRail) zegt dat in september een nieuwe dienstregeling ingaat, waarin de frequentie van het vervoer is opgevoerd. Daardoor worden reizigersstromen meer gespreid.

- *Het uitgangspunt voor de eerste plannen was dat er geen commerciële functies aan de zuidkant zouden komen. Is dat standpunt verlaten?*

Erik Suik zegt dat het uitgangspunt steeds is geweest het middendeel van de stationshal beter te benutten en de doorgang niet te blokkeren door obstakels. Commerciële ruimten zijn nu meer aan de zijkanten van de hal gesitueerd. Een aaneengesloten winkelstrip aan de noordzijde, langs de interwijkverbinding, clusters van commerciële functies aan de zuidzijde van de hal.

- *Komt er een duidelijke bewegwijzering? En wordt die niet te uniform?*

Belinda van Wijlick zegt dat de standaardbewegwijzering ('spoorbeeld') ook in de nieuwe terminal wordt toegepast. ProRail en NS maken hier afspraken over.

- *Komt er weer een centraal 'meeting point'?*

Er komt weer een centraal ontmoetingspunt, maar zonder de grote blauwe borden met reisinformatie. Die maken plaats voor gedigitaliseerde reizigersinformatie.

Frithjof de Haan dankt Guido Govers voor zijn toelichting.

3. Stand van zaken in de uitvoering – toelichting door Erik Suik

Communicatie

Projecten in beeld

POS heeft er vanaf de start van de uitvoering een gewoonte van gemaakt om beeldverslagen te maken van de werkzaamheden. Dat levert een waardevol beeldarchief op. Ook via webcams, de kijkgaten in bouwschuttingen en rondleidingen – bijvoorbeeld voorafgaande aan de informatiebijeenkomsten – kunnen belangstellenden zich een beeld vormen van de voortgang in de uitvoering.

Omgevingsmanagement

Voor de uitvoering is een handboek opgesteld, waaraan alle aannemers en onderaannemers zich hebben te houden. Een van de voorwaarden is dat de werkzaamheden plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. Hiervan mag alleen worden afgeweken als de werkzaamheden overdag niet kunnen of mogen worden uitgevoerd (vanwege veiligheid, onacceptabele stremming van het bus- of treinverkeer etc.).

Als werkzaamheden 's nachts moeten worden uitgevoerd dient dat vooraf aan omwonenden te worden gemeld. Toch komt het voor dat werkzaamheden buiten de reguliere tijden worden uitgevoerd, zonder dat omwonenden hierover zijn geïnformeerd. Zoals onlangs nog bij reguliere en verbouwingswerkzaamheden aan Hoog Catharijne. POS betreurt dit zeer en doet er alles aan om dat te voorkomen, door bij opdrachtgevers en aannemers te blijven aandringen op het nakomen van de afspraken. POS is echter afhankelijk van de informatie die aannemers over de nachtelijke werkzaamheden bekendmaken.

Overigens zijn er ook werkzaamheden – zoals reguliere onderhoudswerkzaamheden aan bestaande gebouwen – die buiten het project Stationsgebied vallen en waarop POS geen enkele invloed heeft. Wel wordt getracht hier een beter inzicht in te krijgen.

Communicatiemiddelen

De elektronische nieuwsbrief bevat algemene informatie over de deelprojecten. Aanmelding voor de nieuwsbrief is mogelijk via de website, www.cu2030.nl. Sinds kort is het projectnieuws ook te volgen via twitter.

Tot nu toe werden omwonenden over te verwachten overlastgevendende werkzaamheden geïnformeerd via een brief die huis-aan-huis werd verspreid. POS gaat nu onderzoeken of het mogelijk is die informatie te digitaliseren en per e-mail te verspreiden. Dit betekent niet alleen een besparing op opmaak-, druk- en verspreidingskosten, digitale verspreiding maakt het ook mogelijk om de allerlaatste planningsinformatie – die vaak nog kort voor uitvoering wijzigt – bekend te maken. In het najaar hoopt POS met meer informatie te kunnen komen over de mogelijkheid voor een dergelijke nieuw te ontwikkelen service.

Fietsparkeren

De zogenoemde fietsparkeerbalans brengt in beeld hoeveel fietsparkeerplekken er in een bepaald gebied aanwezig zijn en hoeveel er werkelijk nodig zijn.

De afgelopen tijd zijn er veel fietsparkeerplekken bijgeplaatst, zodat behoefte en beschikbare capaciteit meer met elkaar in evenwicht zijn. Wel is het zo dat het gebruik van de beschikbare fietsparkeerplekken wisselt. Mensen zijn geneigd de fiets zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming te parkeren en fietsplekken die iets verder weg liggen, ongebruikt te laten. Ook in (betaalde) stallingen staan nog fietsplekken leeg.

In de toekomstige situatie zijn er rondom het station 22.000 (openbare) fietsparkeerplaatsen beschikbaar, 8.000 aan de westzijde en 14.000 aan de oostzijde.

- *Ik heb gelezen dat de fietsflat aan de oostzijde van het station niet doorgaat. Zijn er dan nog wel voldoende fietsparkeerplaatsen?*

Dat was een voorbarige conclusie. Vanwege de kosten, maar ook vanwege het inzicht dat het voor fietsers niet aantrekkelijk is omhoog te cirkelen en steeds verder van de stationshal en de sporen verwijderd te raken, is geopperd alternatieven voor de fietsflat te onderzoeken. Gedacht wordt aan een fietsstalling onder het nieuwe Stationsplein oost, zoals dat ook aan de westzijde gebeurd. Alleen als het onderzoek haalbare alternatieven oplevert, wordt van de fietsflat afgezien.

- *Kunnen fietsstallingen worden voorzien van digitale informatie over beschikbare stallingsplaatsen, zodat je niet de hele stalling door hoeft op zoek naar een lege plek?*
- *Wordt er rekening gehouden met de benodigde ruimte voor de populaire fietsen met breed stuur en laadbak? De Fietsersbond heeft hiervoor wisselende hoogte van fietsplekken aanbevolen.*
- *Op het station in Keulen is het bagagedepot geautomatiseerd en er zijn parkeergarages waar auto's met een liftrailsysteem worden geparkeerd. Een dergelijk ruimtebesparend systeem lijkt ook mogelijk voor het stallen van fietsen. Het zoeken naar een beschikbare fietsplek is dan ook opgelost.*

De tijdelijke stallingen worden zo eenvoudig mogelijk gehouden, maar voor de ontwikkeling van permanente stallingen wordt zeker gekeken naar de toepassingsmogelijkheden van nieuwe technieken, technologieën en fietsen.

Projectuitvoering Oostzijde

Bouwplaats Vredenburg

In opdracht van Corio is BAM gestart met de bouw van Woon/Winkelgebouw De Vredenburg en Heijmans werkt in opdracht van de gemeente aan het Muziekpaleis.

De ondergrond blijft verrassen. Ondanks uitvoerig voorbereidend historisch onderzoek, geeft de grond steeds weer nieuwe vondsten prijs. Die lopen uiteen van puin van vorige ontwikkelingen, waarvan de herkomst en historische betekenis moeten worden onderzocht, kabels en leidingen waarvan de eigenaar niet bekend is, tot een onverwachte samenstelling van de grond. Zo is er creosoot in de grond aangetroffen op het terrein van het Muzeikpaleis. Weliswaar overschrijdt de concentratie de norm niet en is er geen sprake van gezondheidsrisico's, maar uit voorzorg wordt de grond van deze stof ontdaan. Mogelijke verwijderingsmethoden worden onderzocht.

Deze omstandigheden vertragen de bouw van het Muziekpaleis. De hoop is erop gevestigd dat de grote zaal tijdig gereed is voor de herdenking van de Vrede van Utrecht in 2013.

Creosoot is zeer plaatselijk in de grond aanwezig. BAM heeft voor alle zekerheid onderzoek gedaan; conclusie was dat zich in de ondergrond van het bouwterrein van BAM geen creosoot bevindt.

Catharijnebaan/Catharijnesingel

Begin juli wordt gestart met het intrillen van de damwanden, te beginnen aan de zuidwestzijde. Het trillingsniveau wordt gemonitord. Bij overschrijding van de norm wordt het werk stilgelegd. De damwanden moeten de draagfunctie van de betonwanden overnemen. Nadat de damwand is aangebracht, wordt de betonnen draagstructuur gesloopt. Behoud van een deel van de bak is geen optie, gelet op alle toekomstige ontwikkelingen: aanleg van bruggen, de expeditietoegang naar de kelder van het Muziekpaleis, de aanleg van een parkeergarage, etc.

De afstelling van de verkeerslichten is aangepast, waardoor de doorstroming van autoverkeer is gewaarborgd.

- *Een risico is dat de draagkracht van de damwand niet toereikend is en de omgeving gaat verzakken of verschuiven.*

Over de technische details doet Erik Suik geen uitspraken. Voorafgaande aan de volgende informatiebijeenkomst kan een rondgang langs de Catharijnebaan worden georganiseerd, in aanwezigheid van deskundigen.

- *De invalidenparkeerplaatsen bij de Westerkerk zijn opgeheven. Wanneer worden die gecompenseerd?*

De afdeling Parkeren van de gemeente komt binnen afzienbare tijd met een oplossing.

Smakkelaarsveld

Het verleggen van kabels en leidingen is afgerond en de bouwhekken zijn verwijderd. De busbaan en de ventweg worden hersteld en er ontstaat weer meer ruimte voor fietsverkeer. Het afgiftepunt voor goederen bij de Media Markt is weer bereikbaar. Het fietspad langs het Smakkelaarsveld is weer beschikbaar. Er zijn nu vier fietsverbindingroutes over het Smakkelaarsveld. Deze situatie blijft naar verwachting de komende anderhalf jaar hetzelfde.

De plinten van Hoog Catharijne worden ingevuld, waarbij de nissen tussen de kolommen worden opgevuld. De gevels daar boven blijven voorlopig ongewijzigd.

De Noorderstalling (2.500 fietsparkeerplaatsen) moet wijken voor de uitbreiding van de buurtsporen. Ter compensatie wordt op het Smakkelaarsveld een (tweede) tijdelijke fietsenstalling

gebouwd, voor zo'n 3.500 fietsen. De bouw is voorzien voor het voorjaar van 2011. Tot die tijd blijft de geplande locatie onbenut. Suggesties voor een tijdelijke invulling zijn welkom.

Kan dat veldje niet worden ingericht als basketbalveldje.

- *Misschien is het goed om ook een motor- en scooterparkeerbalans te maken en deze ruimte op het Smakkelaarsveld te benutten als parkeergelegenheid voor scooters en motorfietsen.*

Moreelsepark

Het taxiplateau blijft voorlopig beschikbaar als looproute van het busstation naar de stationshal.

Met diverse partijen – gemeente, BRU, vervoerders, politie – vindt overleg plaats over de voorlopige herinrichting van het streekbusstation. Een deel van de voormalige eindhalte van de sneltram krijgt een inrichting als zoenezone in combinatie met taxistandplaatsen. Voor wachtende taxi's wordt een bufferzone ingericht naast de Inktpot. Alleen gecertificeerde taxibedrijven worden straks toegelaten tot de taxistandplaatsen en de bufferzone.

In een volgende informatiebijeenkomst kan meer in detail op de herinrichting worden ingegaan.

- *Kunnen de tramsporen niet permanent geschikt worden gemaakt voor medegebruik door taxi's?*

Daar zitten nogal wat haken en ogen aan. Maar hier kan op een volgende bijeenkomst worden terugkomen.

Projectuitvoering Westzijde

Croeselaan

In de Croeselaan en omgeving wordt verder gewerkt aan het aan- en verleggen van kabels en leidingen.

Jaarbeursplein

Asbest wordt volgens de daarvoor geldende richtlijnen uit de sporthal verwijderd. Daarna wordt de sporthal gedeeltelijk gesloopt, om ruimte te maken voor de nieuwe OV-terminal.

In afwachting van de aanleg van de fietsenstalling onder het verhoogde Stationsplein west, worden de fietsklemmen die onder de sporthal staan verwijderd. Aan de zuidzijde van het plein, ter hoogte van de reclamemast, wordt een tijdelijke fietsparkeervoorziening gebouwd. Deze is vergelijkbaar met die op het Smakkelaarsveld, maar (vooralsnog) zonder bewaking of toezicht.

Aanvullende vragen/opmerkingen

- *Bewoners van de Bergstraat hebben melding gemaakt van een lage bromtoon. Hoe staat het daarmee?*

Inderdaad is er een lage bromtoon geconstateerd. De afdeling Toezicht en Handhaving van de gemeente, belast met het toezicht op bouwwerkzaamheden, onderzoekt de herkomst ervan. Waarschijnlijk wordt de bromtoon veroorzaakt door de boorwerkzaamheden aan het Vredenburg, ten behoeve van de fundering. Naar verwachting wordt daarover over enkele dagen uitsluitel gegeven. Betrokken bewoners worden geïnformeerd.

- *Sinds de Catharijnebaan is afgesloten signaleren bewoners een toename van sluipverkeer via de Bergstraat. Vooral ter hoogte van de drempels geeft dat extra geluidsoverlast.*

Daar zal naar gekeken worden en zo nodig worden maatregelen genomen.

- *Enkele aanwezigen hadden graag deelgenomen aan de rondleiding vooraf, maar zij waren niet op de hoogte van de wijziging van het begintijdstip.*

Inderdaad stond in het laatste verslag het tijdstip van 19.30 uur vermeld. Het is vervelend dat de mensen die niet zijn geabonneerd op de nieuwsbrief, niet geregeld de website raadplegen en de huis-aan-huis verspreide uitnodiging niet gezien hebben, de programmawijziging hebben gemist. We blijven werken aan het optimaliseren van de informatieverstrekking.

- *Wordt de tramhalte vernieuwd?*

Eerst wordt de tramhalte aangepast, op langere termijn geheel vernieuwd.

- *Wanneer stroomt er weer water door de singel?*

De singelloop wordt gefaseerd hersteld, maar zoals het er nu uitziet, zal het nog zeker tien jaar duren voordat de singel in zijn geheel is hersteld.

4. Actiepunten/vragen

1. Is het mogelijk om rolpaden in de stationshal aan te leggen?
2. Rondgang langs de bak in de Catharijnesingel/Catharijnebaan in aanwezigheid van deskundigen.
3. Invalidenparkeerplaatsen Westerkerk.
4. Is het mogelijk tramsporen geschikt te maken voor medegebruik door taxi's?
5. Kan er worden gekeken naar ruimtebesparende technieken voor fietsenstallingen?
6. Oorzaak lage bromtoon in de Bergstraat.
7. Tegengaan sluipverkeer door de Bergstraat.

5. Afsluiting

De eerstvolgende bijeenkomst is gepland op 7 september 2010. Om 19.00 start een rondleiding langs een van de projecten, om 20.00 uur begint de presentatie binnen. Plaats van samenkomst is het Infocentrum Stationsgebied, Vredenburg 40.

Frithjof de Haan dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur.