

Verslag van de Infoavond Uitvoering Stationsgebied, gehouden op 16 maart 2010 in het Infocentrum Stationsgebied.

Aanwezig: Circa 50 belangstellenden, volgens presentielijst;
Frits Lintmeijer (gespreksleider), Frans Rombouts (Heijmans),
Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied).
Verslag: Ingrid Bakhuis.

1. Opening en toelichting programma

Frits Lintmeijer heet de aanwezigen welkom.

Frans Rombouts geeft een toelichting op de bouwwerkzaamheden voor het Muziekpaleis.

Vervolgens zal Erik Suik de lopende zaken in het Stationsgebied schetsen.

Wie zich via de presentielijst bekend heeft gemaakt, ontvangt een verslag van de bijeenkomst.

2. De bouw van het Muziekpaleis – toelichting door Frans Rombouts

Frans Rombouts is projectdirecteur Muziekpaleis bij Heijmans Bouw en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken op de bouwplaats.

Met het Muziekpaleis wordt 30.000 m² theateroppervlak gerealiseerd, verdeeld over vijf zalen. Behalve de bestaande 'Grote zaal', de symfoniezaal, bevat het gebouw zalen voor kamermuziek, jazz en pop en een cross-over-zaal. Vanzelfsprekend is een goede akoestiek in de verschillende zalen essentieel en moet worden voorkomen dat geluid van buitenaf in de zalen doordringt. Geluidsisolatie is dus een bijzonder aandachtspunt in dit project.

Het Muziekpaleis bestaat vooral uit staal. De staalconstructie wordt bevestigd aan twee hoge betonnen torens – die de liftschachten bevatten.

Sinds januari zijn grondwerkzaamheden uitgevoerd. Er is een damwand rond de bouwkuip aangebracht. Om geluids- en trillingshinder voor de omliggende bebouwing te voorkomen, is deze machinaal in de grond gedrukt. Trilling wordt dagelijks gemonitord met behulp van meetapparatuur die op verschillende locaties in de omgeving is opgesteld. Bij overschrijding van de toegestane waarden wordt het werk onmiddellijk stilgelegd. Tot nu toe is dat niet gebeurd. In het aanbrengen van de damwand is enige vertraging opgetreden, omdat er onvermoede materialen in de grond zijn aangetroffen. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit resten van het voormalige Jaarbeursgebouw zijn. Deze hebben geen archeologische waarde, zodat het werk betrekkelijk snel kon worden voortgezet.

Nadat de damwandplanken zijn aangebracht, wordt een hei-installatie geplaatst. Deze wordt op 17 maart a.s. aangevoerd. Met behulp van die installatie worden stalen kolommen in de grond geboord en gevuld met water en beton. Vervolgens wordt de kuip uitgegraven, zodat deze volloopt met water. Met behulp van de heistelling worden zogeheten "gewi"-ankers geplaatst ten behoeve van het storten van onderwaterbeton voor de expeditiekelder, 6 meter onder maaiveld. Als is vastgesteld dat de kuip waterdicht is, wordt deze leeggepompt en na uitharding van het onderwaterbeton wordt de keldervloer aangebracht, volgens planning in mei van dit jaar. Voor de bouwvakvakantie wordt een start gemaakt met het realiseren van de twee betonnen kernen van het gebouw. In februari 2011 hebben deze de definitieve hoogte van 40 meter bereikt. In een volgende bijeenkomst kan worden ingegaan op details van het bouwproces.

Vragen en reacties

- Zijn er maatregelen genomen om te voorkomen dat beweging in de damwand problemen in de omgeving veroorzaakt?

De damwand valt samen met de buitengevels van het gebouw en heeft een functie in de bekisting van de fundering. De dikte van de damwand is zodanig, dat hierin geen beweging kan ontstaan.

- Wanneer wordt de tunnel naar de expeditiekelder aangelegd?

De betonnen bak in de Catharijnebaan is afgesloten en op 22 maart wordt gestart met het verwijderen van het asfalt. In de bak wordt een damwand geplaatst. Die werkzaamheden duren zeker tot de bouwvakvakantie. Vervolgens wordt de bak gevuld met zand. Er ontstaat één bouwterrein, waarvan zowel dat deel van de Catharijnesingel als het bouwterrein aan het Vredenburg deel uitmaakt. In 2011 wordt gestart met de aanleg van de expeditietunnel. De werkzaamheden vinden geheel binnen het afgesloten bouwterrein plaats, maar omwonenden kunnen wel hinder ondervinden van het transport van materiaal en materieel. Ook de torenhijskranen worden binnen het bouwterrein opgesteld.

- Hoe verloopt de samenwerking met de aannemer van De Vredenburg, waarvan de bouw inmiddels ook is gestart?

Beide aannemers (Heijmans en BAM) werken op een gezamenlijk bouwterrein. De toegang tot het bouwterrein en de toegangscontrole zijn gemeenschappelijk, maar om elkaar niet te hinderen, zijn er gescheiden rijstroken voor de aan- en afvoer van materiaal en materieel.

- Waar parkeren werknemers?

Afgezien van de overlast voor de omgeving, is parkeren in de directe omgeving een flinke kostenpost. Met onderaannemers is de afspraak gemaakt en vastgelegd te parkeren in de P+R voorziening en met de tram naar de bouwplaats te komen. Dit is ook het advies aan eigen werknemers en in het algemeen wordt dat advies opgevolgd.

- Blijft de damwand vrij van de contouren van het kasteel?

Ja. Overigens worden graaf- en grondwerkzaamheden en werkzaamheden als het aanbrengen van een damwand, intensief begeleid door de Archeologische Dienst, zodat er direct aanvullend onderzoek kan worden ingesteld als er nieuw materiaal opduikt. De werkwijze rond de resten van het oude Jaarbeursgebouw is daar een voorbeeld van.

- Het Muziekpaleis wordt veel hoger dan het Muziekcentrum Vredenburg. Wat betekent dit voor de schaduwwerking in de omgeving?

Het gebouw wordt inderdaad hoger. Heijmans voert de renovatie en nieuwbouw uit, maar heeft geen bemoeienis met het ontwerp of de vergunningprocedures. Hier kan op een volgende Infoavond worden ingegaan.

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

Op steeds meer plekken in het Stationsgebied – zowel aan de oost- als de westzijde van het station – worden deelprojecten in uitvoering genomen.

Oostzijde

Kabels en leidingen

De 1^e fase van het verleggen van kabels en leidingen wordt eind april afgerond.

Bouwplaats Vredenburg

De lange koude winter en de veelvuldige sneeuwval hebben tot enige vertraging geleid. Daarin is een inhaalslag gemaakt. Grondwerkzaamheden ter voorbereiding van de fundering zijn uitgevoerd en de bouwketen zijn geplaatst.

De werkzaamheden voor de renovatie en nieuwbouw van het Muziekpaleis zijn van start gegaan, zoals zojuist is toegelicht. Ook de bouw van Woon/winkelgebouw De Vredenburg door BAM in opdracht van Corio is gestart.

Archeologisch onderzoek in het gebied is afgerond. In de fietsenkelder onder De Vredenburg worden restanten van Kasteel Vredenburg zichtbaar gemaakt.

- Wat gebeurt er met de markt op het Vredenburg?

Enkele jaren geleden zijn afspraken gemaakt over verkleining van de markt tijdens de bouwwerkzaamheden – zowel wat oppervlakte als aantal kramen betreft. Marktkooplieden hebben er uitdrukkelijk voor gekozen de markt niet te verplaatsen. Aangezien het Vredenburgplein zowel tijdens als na de verbouwing kleiner is, is er minder ruimte voor de markt.

Catharijnebaan

Vorbereidingen voor de afsluiting van de onderdoorgang ('de bak'), moesten voor 15 maart worden afgerond. Door onvoorziene omstandigheden hebben deze werkzaamheden helaas tot een chaotische situatie geleid en moest er naast avond- en nachtwerk ook veel overdag worden uitgevoerd om de planning te halen. Met de sluiting van de onderdoorgang in de Catharijnebaan is een einde gekomen aan een situatie die ruim 30 jaar heeft bestaan.

Er blijven drie rijbanen beschikbaar. Twee voor verkeer in zuidelijke richting naar de Mariaplaats en één in noordelijke richting, naar het Paardenveld. Opgangen en betonranden zijn gesloopt, zodat de rijbanen op één niveau liggen. Volgens verkeerskundig onderzoek is deze capaciteit toereikend om al het in- en uitgaande verkeer te verwerken en zodoende de stad bereikbaar te houden. De afstelling van de verkeersregelinstanties wordt aangepast en er wordt nieuwe belijning aangebracht.

De parkeergarage Vredenburg blijft toegankelijk, maar de uitrit is erg krap. Onderzocht wordt of die kan worden verruimd.

- De bak ligt onder grondwatervniveau. Moet er bemalen worden om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren?

Nee, er wordt 'in den natte' gesloopt.

- In hoeverre vindt het Willemsplantsoen – en meer in het bijzonder de kerk in het Willemsplantsoen – hinder van de afsluiting van de bak in de Catharijnebaan en de werkzaamheden voor het aanbrengen van de damwand?

Dat deel van de Catharijnebaan blijft voorlopig ongemoeid.

- Hoe wordt gezorgd voor de doorstroming in de omgeving van het Willemsplantsoen op zondag 9 mei a.s., als de Giro d'Italia Utrecht aandoet?

Dat valt buiten het aandachtsveld van de Projectorganisatie Stationsgebied, maar op de website zal een verwijzing worden geplaatst naar de website met informatie over bereikbaarheid.

De busbaan en de ernaast gelegen fietspaden blijven gehandhaafd. Om de doorstroming te verbeteren is het noordelijke fietspad in twee richtingen opengesteld. Extra oversteken moeten de verkeersstromen helpen scheiden en daarmee de situatie overzichtelijker maken. De verkeerssituatie is niet ideaal, maar de veiligheid is niet in het geding, gesteld dat verkeersdeelnemers zich aan de verkeersregels houden. De politie levert extra inzet voor controle op het naleven van verkeersregels en waar nodig zet de gemeente verkeersregelaars in.

- Te betwijfelen valt of de veiligheid is gegarandeerd. Er gebeuren veel ongelukken en bijna-ongelukken tussen fietsers onderling. De grote aantallen fietsers en onduidelijkheid over de route zijn een ongelukkige combinatie.

Het is waar dat de werkzaamheden voorafgaand aan de afsluiting van de bak – en de daarmee samenhangende tijdelijke afsluiting van de hoofdfietsroute – in de afgelopen weken de overzichtelijkheid niet ten goede is gekomen. De chaotische situatie is echter achter de rug en gelet op de beperkte ruimte en het enorme aantal fietsers, is een optimale inrichting bereikt.

- Voetgangers moeten bijna met doodsverachting aan het verkeer deelnemen. Zij moeten zich tweemaal dwars door de fietsersstromen worstelen, zonder precies te weten uit welke richting fietsers kunnen komen en met welke snelheid. Een ongelijkvloerse loopbrug zou een verademing zijn.

Het Vredenburg is een van de drukste kruispunten van Utrecht: zo passeren er dagelijks 2.600 bussen en meer dan 20.000 fietsers en voetgangers. Dat vergt de nodige discipline van alle verkeersdeelnemers. Fietsers, maar ook andere weggebruikers, hebben nog wel eens de neiging om zich niet aan de regels te houden, met alle gevolgen van dien. De situatie wordt voortdurend gemonitord en als die onaanvaardbaar wordt geacht, worden aanvullende maatregelen getroffen. Daarin moet een kostenafweging worden gemaakt. Een loopbrug lijkt niet haalbaar. Eerder wordt gedacht aan maatregelen in de sfeer van controle en handhaving. De monitoring bestaat onder meer uit waarneming door de politie, verkeerskundigen en het GVVU.

De Gildentraverse is inmiddels gedeeltelijk gesloopt en de materialen zijn zorgvuldig gesorteerd. In de avond en nacht van 16 op 17 maart wordt het resterende deel van de traverse verwijderd.

- De bussen rijden vaak erg hard. Kan er op de busbaan een snelheidslimiet van 30 km worden ingevoerd?

Hier zal samen met het GVVU naar gekeken worden.

Smakkelaarsveld

Werkzaamheden op het Smakkelaarsveld hebben vertraging opgelopen, onder meer door de weersomstandigheden. De warmteleiding moet nog vervangen worden en oude kabels en leidingen verwijderd. Een en ander zal eind april gereed zijn. Het voetpad langs de

Noordertunnel komt zo snel mogelijk weer beschikbaar, alsmede de ventweg. Hierdoor ontstaat een extra route van en naar het station en de binnenstad.

Ter hoogte van de Media Markt worden proefvakken aangelegd voor het testen van natuursteen op duurzaamheid, gebruik, beheer en onderhoud.

De fiets- en wandelroute langs de gevelwand aan de zuidzijde van het Smakkelaarsveld wordt hersteld, maar de fietsenrekken worden hier niet teruggeplaatst. In plaats daarvan worden extra fietsklemmen geplaatst op het Smakkelaarsveld, waar nu nog vlaggenmasten staan. Verder wordt bezien of de tijdelijke fietsenstalling aan het Smakkelaarsveld kan worden uitgebreid van 2.500 naar 4.500 fietsparkeerplaatsen.

Het tijdelijk dempen van de Leidsche Rijn ter hoogte van de Van Sijpesteijnkade ten behoeve van het realiseren van extra fietsparkeerruimte wordt als optie achter de hand gehouden.

- Extra fietsparkeervoorzieningen brengen extra voetgangersstromen met zich mee. Hoe worden die in de beperkte ruimte afgewikkeld?

Dat is inderdaad een punt van aandacht. Bezien wordt of een extra looproute nodig is en kan worden gecreëerd.

- Gezien het feit dat er meer ruimte nodig is voor het afwikkelen van voetgangersstromen is het vreemd dat de Noordertunnel is versmald.

Dit beeld is niet juist. Ten behoeve van de werkzaamheden zijn schuttingen geplaatst in de tunnelingang, maar dat is een tijdelijke situatie. De tunnel behoudt de oorspronkelijke maat.

Daalsesingel

Er zijn veel klachten geweest over de gevolgen van de afsluiting van de hoofdfietsroute langs de Daalsesingel. Dit was een welbewuste keuze, want de veiligheid kon niet worden gegarandeerd bij een combinatie van bus-, auto- en vrachtverkeer én een tweerichtingsfietspad. Daarvoor is de Daalsesingel te smal. De keuze om altijd prioriteit te geven aan de doorstroming van bijvoorbeeld het busverkeer wordt heroverwogen.

- Steeds meer bushaltes worden opgeheven. Na de bushaltes aan het Vredenburg, is nu ook de halte aan de Catharijnekade opgeheven.

Dat klopt. Lijn 3 stopt niet meer aan de Catharijnekade, maar rijdt door naar de halte aan de Amsterdamsestraatweg. De komende jaren zal deze situatie niet veranderen.

Stationsstraat

In de Stationsstraat zijn kabels en leidingen verlegd. Vanaf april gaat Corio aan de slag met het vernieuwen van Hoog Catharijne, te beginnen met Singelborch. Gedurende de werkzaamheden wordt een deel van de Stationsstraat ingericht als bouwterrein, waarbij één rijstrook beschikbaar blijft voor het bereiken van de parkeergarages en woningen. De verslaafdenopvang aan de Catharijnesingel zal binnen een jaar verplaatst worden naar een nog nader te bepalen locatie.

OV-terminal

Vorbereidende werkzaamheden voor de realisering van de nieuwe OV-terminal (Centraal Station) zijn gestart. Perronkappen worden vervangen. Het taxiplateau krijgt tijdelijk een andere functie en wordt vervolgens gesloopt, om ruimte te maken voor het nieuwe stationsgebouw en Stationsplein Oost. De tramhalte Moreelsepark is opgeheven. Hier worden taxistandplaatsen en een kiss&ride

zone ("zoenzone") aangelegd. Bij het huidige streekbusstation worden vier taxistandplaatsen gecreëerd. In de buurt van het Moreelsepark waar nu nog de bussen staan te wachten, wordt een bufferzone gemaakt voor 35 wachtende taxi's. De bussen worden dan naar de Laan van Puntenburg verplaatst. De gemeente is voornemens een keurmerk voor taxibedrijven te introduceren. Als dat er komt, geldt het verwerven van het keurmerk als voorwaarde voor het gebruik van taxistandplaatsen en de bufferzone in het Stationsgebied.

- De geparkeerde touringcars ontsieren het Moreelsepark. Hoe gaat dat in de toekomst?

Voorlopig blijven de touringcars nog steeds halteren bij het Moreelsepark. Of dit in de toekomst ook zo blijft is nu nog niet duidelijk.

- In een vorige informatieavond is aangegeven dat de nieuwe perronkappen – voor zover dit qua ligging effectief is – worden voorzien van zonnecellen. Wat merken bewoners van de appartementen van de reflectie daarvan?

De zonnecellen worden in de glaskappen geïntegreerd en zullen geen extra reflectie veroorzaken.

- Heeft de Parade nog toekomst in Utrecht?

Mede in relatie tot de aanleg van een bufferzone voor wachtende taxi's bij het Moreelsepark en het sluiten van de Catharijnebak, onderzoekt de gemeente in overleg met de organisatie welke mogelijkheden er zijn om de Parade door te laten gaan.

Westzijde

Kabels en leidingen

Ook hier worden kabels en leidingen verlegd, vernieuwd of vervangen en uitgebreid. De daarvoor benodigde grondwerkzaamheden worden binnenkort opgestart. De planning van het verleggen van kabels en leidingen aan de westzijde van het station – inclusief Croeselaan – wordt vastgesteld in overleg met de daar gevestigde bedrijven. De eerste fase betreft het tracé onder een deel van de Croeselaan.

Jaarbeursplein

Er worden proefvakken aangelegd voor het testen van toe te passen natuursteen in het toekomstige Stationsgebied.

Door vertraging in de werkzaamheden aan de oostzijde van het station kan de tram langer aan de oostzijde van het station blijven halteren. Besloten is de sloop van de Jaarbeursgarage uit te stellen tot 2011 en zodoende de parkeergarage langer in bedrijf te houden.

Voor de zomer wordt gestart met de sloop van een deel van de sporthal om ruimte te maken voor de realisering van het stationsgebouw, het stadskantoor en de aanleg van het plein. Ook de reclamemast op het plein wordt verwijderd.

Met de sloop van een deel van de sporthal vervalt de fietsparkeervoorziening onder de hal. Bezien wordt of compensatie mogelijk is in de vorm van een tijdelijke fietsenstalling voor zo'n 2.000 fietsen op het Jaarbeursplein, ter plaatse van de huidige reclamemast.

Het toekomstige Stationsplein West ligt op het dak van een fietsparkeervoorziening voor 5.000 fietsen. Realisering van deze fietsparkeervoorziening is voorzien in 2012.

Los van de stallingen die zijn gekoppeld aan zelfstandige ontwikkelingen, worden in totaal 22.000 OV-gerelateerde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd rondom de OV-terminal.

- Op het Jaarbeursplein staan al heel veel fietsen geparkeerd en het is de vraag of het toevoegen van nog meer fietsparkeerplaatsen wenselijk is. Is het niet mogelijk om een deel van de Jaarbeurspleingarage te reserveren voor fietsparkeren?

Er zijn zo'n 100 alternatieve locaties geïnventariseerd. Het geschikt maken van een deel van de parkeergarage voor fietsparkeren vergt (bouwkundige) aanpassingen, terwijl de garage op afzienbare termijn wordt gesloopt. Mede gelet op de financiële consequenties gaat de voorkeur uit naar locaties die langere tijd beschikbaar zijn en niet te veel kosten met zich meebrengen. Een tijdelijke (gebouwde) fietsenstalling op het Jaarbeursplein, zou het beeld ten opzichte van de huidige situatie verbeteren.

- Als de bus onder het Rabo-kantoor gaat doorrijden, wat gebeurt er dan met de bebouwing aan de Van Zijstweg?
En hoe staat het met de Rabo-brug?

De nieuwe HOV-baan komt vanaf de Van Zijstweg langs de Rabobank te lopen en vervolgens parallel aan het spoor richting de OV-terminal. Over mogelijke sloop van gebouwen kan nu nog niets gezegd worden, maar kan in een volgende bijeenkomst behandeld worden. Een ontwerp voor de Rabo-brug is in ontwikkeling. Op dit moment zijn daarover geen mededelingen te doen. In een volgende Infobijeenkomst zal een presentatie worden verzorgd.

- Wat gebeurt er met de bomen?

In de "Bomenbalans" zijn alle bomen in kaart gebracht en is aangegeven welke bomen behouden blijven, en welke worden geveld en vervangen. In de eindsituatie is het aantal bomen in het Stationsgebied per saldo ongewijzigd.

- Wordt de Jaarbeurstraverse gesloopt in verband met de bouw van de nieuwe OV-terminal en zo ja, hoe wordt de toegankelijkheid van het station dan geregeld?

De toegankelijkheid van het station is gegarandeerd. Eerst wordt de nieuwe OV-terminal gebouwd ten zuiden van de traverse en pas daarna wordt de traverse verwijderd.

4. Actiepunten/vragen

1. Plaatsen van trillingsmeters op verschillende locaties in Hoog Catharijne?
2. Toelichting realisering Rabobrug.
3. Snelheidslimiet bussen?

5. Afsluiting

De eerstvolgende bijeenkomst is gepland op 18 mei 2010.

Frits Lintmeijer dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en inbreng en sluit de bijeenkomst om 21.00 uur.