

Verslag van de Infoavond uitvoering Stationsgebied, gehouden op 19 januari 2010 bij de Projectorganisatie Stationsgebied.

Aanwezig: Circa 40 belangstellenden, volgens presentielijst; Frits Lintmeijer (gespreksleider), Erik Suik en Kaat Smulders (Projectorganisatie Stationsgebied), Leta Hoeve (ProRail).
Verslag: Ingrid Bakhuis.

1. Opening en toelichting programma

Frits Lintmeijer heet de aanwezigen welkom in het nieuwe kantoor van de Projectorganisatie Stationsgebied. Aan de inrichting van het pand wordt nog volop gewerkt, zodat het nu nog wat behelpen is. Als eerste mededeling worden de aanwezigen in het kader van de officiële start van de bouw van het Muziekpaleis – aan de overkant – uitgenodigd voor een hapje en een drankje op het Vredenburgplein 18 februari a.s.

Deze avond is er geen echte inleiding over een specifiek onderwerp, maar worden de aanwezigen met name bijgepraat over de stand van zaken in de uitvoering van lopende projecten en over projecten die op stapel staan.

Het begrip 'schouw' bleek aanleiding tot wat onduidelijkheid. Daarom worden de bijeenkomsten nu aangeduid als 'infoavond uitvoering Stationsgebied'. Dat neemt niet weg dat het ook in de toekomst zeker mogelijk blijft aan de infoavonden een schouw op locatie te verbinden.

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

2. Uit vorige bijeenkomsten resterende vragen en acties – toelichting door Erik Suik

Tracé van de Catharijnesingel

Met het terugbrengen van water in de Catharijnesingel wordt aangesloten op de bestaande singelstructuur in de stad. De oorspronkelijke waterloop wordt zoveel mogelijk gevolgd. Daarvan wordt incidenteel afgeweken, bijvoorbeeld als de archeologische resten en het streven die zichtbaar te maken, daartoe aanleiding geven. In de volgende bijeenkomst zal beeldmateriaal getoond worden van zowel het oude als het nieuwe tracé.

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

Catharijnebaan

- In vorige bijeenkomsten werd gesproken van de 'Catharijnebak'. Een van de deelnemers vindt deze benaming denigrerend voor een stedenbouwkundig project waar velen indertijd trots op waren. Er wordt genuanceerd gedacht over een benadering van de Catharijnebaan als 'de trots van Utrecht', maar er is wel overeenstemming over het feit dat het de voorkeur verdient locaties met de officiële benaming aan te duiden.

Erik Suik licht toe dat de Catharijnesingel voorafgaand aan het dempen was vormgegeven als stenen kade, waarbij het water vooral een transportfunctie had. Na het dempen van de singel is de Catharijnebaan aangelegd, inclusief de onderdoorgang en heeft het gebied over de hele breedte een verkeersfunctie gekregen. Die het momenteel nog steeds heeft.

Het herstel van de Catharijnesingel vraagt de nodige tijd, aangezien er naast het terugbrengen van het water nog veel meer projecten in het gebied op stapel staan.

Vorbereidende werkzaamheden

Tot 12 maart wordt er gewerkt aan de aanleg van nieuw riool en de aanpassing van de rijbanen. Tot die tijd is een deel van de Catharijnesingel, ter hoogte van het Vredenburg, afgesloten voor auto- en vrachtverkeer. Auto's worden via de 'bak' geleid, fietsers en voetgangers kunnen gebruik blijven maken van het fiets- en voetpad. Het fietspad en de ventweg aan de Daalsesingel zullen er om dezelfde reden een tijdje uit liggen. Ter voorbereiding van deze werkzaamheden zijn een groot aantal bomen op het gehele traject gekapt.

Sloop Catharijnebak

Vanaf 15 maart gaat de bak definitief dicht en start de sloop. Er wordt een bouwterrein ingericht met eenduidige bouwhelken waarbinnen alle werkzaamheden plaatsvinden, zodat het verkeer zo min mogelijk gehinderd wordt. Doorgaand autoverkeer wordt aan de westzijde middels drie rijbanen afgewikkeld. De huidige elf rijbanen worden dus gereduceerd tot drie. Voor auto-, bus- vracht- en bouwverkeer zijn er twee banen beschikbaar voor verkeer in zuidelijke richting en één voor verkeer in noordelijke richting. Bestaande fiets- en voetpaden blijven voorlopig zoveel mogelijk behouden. De 'Engelse' oversteek zal wel helemaal komen te vervallen. De Gildentraverse zal te zijner tijd hetzelfde lot ondergaan. Woningen, bedrijven en parkeergarages rondom de Catharijnebaan blijven bereikbaar.

Het gat dat door het slopen uiteindelijk ontstaat, wordt volgestort met zand. Zo ontstaat van gevel tot gevel een gebied op één niveau, waardoor de bouwactiviteiten worden vergemakkelijkt en er meer ruimte is om verkeersstromen af te wikkelen zodat het Stationsgebied tijdens de uitvoering bereikbaar blijft.

Naar verwachting blijft de net geschetste verkeerssituatie anderhalf jaar bestaan. Afhankelijk van de bouwwerkzaamheden zullen daarna routes op enig moment verlegd worden, maar de bereikbaarheid blijft zoveel mogelijk gegarandeerd. Voor iedere bouwfase wordt een scenario gemaakt, waarin is aangegeven welke omleidingen nodig zijn en waar omleidings- en verwijsborden worden geplaatst.

Een verkeerskundig bureau is bij de tijdelijke verkeersmaatregelen betrokken. Volgens berekeningen is de beschikbare capaciteit (drie rijbanen) voldoende. Vanzelfsprekend zijn de tijdelijke verkeersmaatregelen ook afgestemd met onder meer de politie en de nood- en hulpdiensten.

- Er komen dus twee rijbanen voor verkeer naar het zuiden en één voor verkeer naar het noorden. Maar hoe kom je dan vanaf de Stationsstraat op de singel?

Het is nu al en ook straks niet mogelijk om vanuit de Stationsstraat linksaf de Catharijnesingel op te rijden. Automobilisten die naar het noorden (Paardenveld, Westplein) moeten, kunnen gebruik maken van de route via het Stationsplein en de Leidseveertunnel, of rechts af slaan de Catharijnesingel op en bij de Mariaplaats een oversteek maken naar de andere kant van de weg.

- Een van de deelnemers gaat ervan uit dat er mede door de werkzaamheden voor de Parade geen plaats meer is in Utrecht.

Kabels en leidingen

Het verleggen van kabels en leidingen is nodig in verband met het herstel van de Catharijnesingel en de aanleg van nieuwe bruggen en ondergrondse parkeergarages.

De werkzaamheden op en rond het Vredenburg zijn afgerond. Aan het Smakkelaarsveld en aan de Catharijnesingel wordt nog volop gewerkt. Vanwege de winterse omstandigheden hebben de werkzaamheden enkele weken stilgelegen, maar deze zijn inmiddels hervat.

- Wanneer wordt de inrichting van het Smakkelaarsveld hersteld en wat gebeurt er met de busbaan en de ventweg?

De (tijdelijke) herinrichting van het Smakkelaarsveld was gepland voor december 2009. De werkzaamheden zijn vertraagd, vanwege onder meer archeologische vondsten en bodemverontreiniging, waarvoor extra maatregelen nodig waren. Bovendien mogen werkzaamheden aan warmteleidingen alleen in een bepaalde periode worden uitgevoerd. Volgens de huidige planning is het Smakkelaarsveld in april heringericht. Het huidige tracé van de busbaan blijft gehandhaafd. De ventweg wordt hersteld, of de fietsklemmen teruggeplaatst worden is nog onduidelijk. Getracht wordt het tekort aan fietsparkeervoorzieningen op een andere manier op te vangen.

Bouwwerkzaamheden Vredenburg

Eind 2009 is Corio gestart met de bouw van het winkel- en appartementengebouw De Vredenburg. Binnenkort wordt ook gestart met de bouw van het Muziekpaleis. In de volgende informatiebijeenkomst zal hierop nader worden ingegaan, waarbij ook constructiemethoden aan de orde zullen komen.

Binnen de bouwschuttingen wordt een extra bouwweg aangelegd, zodat de aannemers van de afzonderlijke bouwwerken ieder ongehinderd volgens eigen planning kunnen werken. In beginsel wordt er gewerkt van 07.00 tot 19.00 uur. Afwijkingen van deze werktijden worden tot een minimum beperkt. Indien zich een afwijking voordoet, zal dit vooraf aan omwonenden worden gemeld. Het is niet uit te sluiten dat de buurt hinder ondervindt van de bouwwerkzaamheden (trilling, geluid, bouwstof, afvoer van materialen, etc.). Eventuele klachten kunnen bij het Infocentrum worden gemeld.

Omdat eerder is gebleken dat voorzieningen in de ondergrond – zoals kabels en leidingen – niet altijd goed in kaart zijn gebracht, worden proefboringen gedaan om de situatie goed in beeld te brengen en de exacte plaats voor funderingspalen en damwanden te kunnen bepalen.

Damwanden, die de bouwplaats o.m. vrijhouden van water, worden de grond ingedrukt in plaats van getrild. Ook bij deze techniek van drukken komen trillingen vrij, maar omwonenden zullen daar hopelijk niet zoveel hinder van ondervinden.

In een straal rond de bouwplaats is de technische staat van panden opgenomen en vastgelegd. Op verschillende plaatsen in de omgeving worden trillingsmeters geplaatst. Zodra de trillingsnorm onverhoopt wordt overschreden, zenden de meters een alarm uit en wordt het werk stilgelegd.

- Een van de deelnemers vindt 'het drukken van damwanden' verhullend taalgebruik. Zijns inziens is het niet mogelijk om damwanden te plaatsen zonder trillen.

De damwanden worden hydraulisch in de grond gedrukt, hierbij komen minder trillingen vrij dan bij andere methoden.

- Hoog Catharijne bestaat uit drie blokken. Deze zijn op een betonnen schijf geplaatst en daardoor erg gevoelig voor trilling. Misschien is het zinvol ook hier trillingsmeters te plaatsen.

Deze suggestie zal onder de aandacht worden gebracht van de projectleider en de risicomanager.

Archeologie

De archeologische resten in de omgeving van het Vredenburg dateren met name uit de Middeleeuwen. Eventuele vondsten aan de westzijde van het Stationsgebied (omgeving Jaarbeursterrein) kunnen ook betrekking hebben op de Romeinse tijd. Meer hierover op een volgende infoavond. Niet alle archeologische vondsten worden in bouwprojecten geïntegreerd, maar ze worden wel bewaard. Vondsten worden vanaf 19 februari a.s. tentoongesteld in het Infocentrum.

Noordertunnel

De aanpak van de Noordertunnel is nagenoeg gereed, het is nu met name nog een kwestie van afwerking.

- Enkele deelnemers vragen aandacht voor de donkere entree van de tunnel. Verlichting in de overkapping bij de trap zou geen overbodige luxe zijn.
- Het schijnt beleid te zijn van NS of ProRail om de stationsklokken te verwijderen, maar de klokken worden niet gemist.

Stationsstraat

Corio gaat binnenkort aan de slag in de Stationsstraat met de vernieuwing van winkelcentrum Hoog Catharijne. Een onderdeel hiervan is het overbouwen van de Stationsstraat, waardoor er in de toekomst in Hoog Catharijne twee looproutes van en naar het station en de binnenstad ontstaan. Hieraan wijdt Corio binnenkort een informatieavond.

Om deze werkzaamheden mogelijk te maken moeten er eerst kabels en leidingen in de Stationsstraat worden verlegd. Hiermee is in 2009 een begin gemaakt, zodra het weer het toelaat worden deze werkzaamheden de komende weken afgemaakt.

Fietsparkeren

De tijdelijke stalling op het Smakkelaarsveld met een capaciteit van ruim 2.500 fietsen, verdwijnt weer zodra het Smakkelaarsveld zijn nieuwe definitieve inrichting krijgt. Boven het huidige streekbusstation verschijnt over een paar jaar een fietsflat met plek voor zo'n 9.000 plaatsen, mogelijk verdeeld over drie lagen.

De fietsparkeerbehoefte wordt op deze manier zo goed mogelijk opgevangen. De zoektocht naar locaties voor de toevoeging van fietsklemmen gaat echter onverminderd voort. Een optie is op het Smakkelaarsveld – ter plaatse van de huidige opslag van kabelhaspels en materieel – een extra tijdelijke fietsstalling te realiseren. Ook wordt gedacht aan het tijdelijk dempen van de Leidsche Rijn aan de Van Sijpesteijnkade, ten behoeve van een tijdelijke fietsstalling.

Inmiddels is er rondom het Centraal Station een groot aantal fietsklemmen beschikbaar, maar geconstateerd moet worden dat die niet allemaal ten volle worden benut. Fietsers hebben nog steeds de neiging om de fiets zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming te parkeren. Met het oog op het bestaande tekort aan fietsparkeervoorzieningen zijn strengere handhavingsacties politiek niet haalbaar. Alleen fietsen die gevaar of ernstige hinder van de doorgang veroorzaken,

worden wekelijks verwijderd. Ook fietsen die 28 dagen onafgebroken in dezelfde klem staan gestald, worden verwijderd.

- Ad-hocmaatregelen lossen het probleem niet op. Waarom wordt er niet gekeken naar de structurele oplossingen die elders zijn bedacht, zoals de fietsenstallingen onder de entreegebieden bij de stations in Zutphen en in Groningen of de drijvende stalling in Amsterdam?
- Het dempen van het water aan de Van Sijpesteinkade – ook al zou het tijdelijk zijn – is een ernstige verslechtering van de situatie. Het water en de kadebebouwing geven het gebied sfeer. Met het dempen van het water en het toevoegen van fietsklemmen zou de open ruimte verdwijnen en het behoud van de sfeervolle kadebebouwing staat ook al enige tijd onder druk. Voor gasten van de omliggende hotels zou de situatie er niet aantrekkelijker op worden.
- Voor het parkeren van de auto moet betaald worden. Het is vreemd dat voorzieningen voor het parkeren van de fiets gratis beschikbaar gesteld moeten worden. En dan nog worden die niet gebruikt en belemmeren ongelukkig geparkeerde fietsen de doorgang. Zeker voor visueel gehandicapten is er geen doorkomen aan. Hier en daar worden zelfs nooduitgangen versperd door foutgeparkeerde fietsen.
- Kan de bak in de Catharijnebaan niet worden overkluisd? De ruimte daaronder kan dan worden benut als fietsenstalling.

Gevaarlijk geparkeerde fietsen worden wekelijks al verwijderd.

In de eindsituatie zijn er in het Stationsgebied hopelijk voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar, waaronder zo'n 22.000 rondom het station, maar de realisatie daarvan is afhankelijk van de volgordelijkheid in de bouwontwikkelingen en duurt nog een aantal jaren. Voor deze overgangssituatie zijn tijdelijke maatregelen nodig. De kunst daarbij is tijdelijke oplossingen te vinden die ook financieel haalbaar zijn. Een overkluising van de bak in de Catharijnebaan is overwogen, maar niet haalbaar gebleken. Het tijdelijk dempen van het water aan de Van Sijpesteinkade – totdat straks de aansluiting op de Leidsche Rijn wordt gerealiseerd – is financieel haalbaar. De geschetste gevolgen van zo'n maatregel worden erkend, maar er moeten locaties worden gevonden die tijdelijk kunnen worden gebruikt voor de benodigde fietsparkeervoorzieningen. Voordeel van de locaties Smakkelaarsveld en Van Sijpesteinkade is tevens de ligging ten opzichte van het station en de hoofdfietsroute en het gegeven dat de stallingen er langere tijd kunnen blijven staan.

Projecten Westzijde Stationsgebied

Tot nu toe lag het accent in de aanpak van het Stationsgebied op de oostzijde van het station. Vanaf april/mei 2010 wordt er echter ook gestart met de uitvoering van de eerste projecten aan de westzijde.

Het voornemen is de infoavonden in de toekomst te splitsen en in het eerste deel (19.30 tot 20.30 uur) aandacht te besteden aan de ontwikkelingen aan de oostzijde en in het tweede deel van de bijeenkomst (vanaf 20.30 uur) ontwikkelingen aan de westzijde te belichten.

OV-terminal

Vorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de OV-terminal zijn in de omgeving van de Mineurslaan van start gegaan. Voordat kabels en leidingen daar kunnen worden verlegd en uitgebreid, wordt de grond onderzocht op explosieven uit de Tweede Wereldoorlog en vindt bodemsanering plaats.

Voor de bouw van de nieuwe OV-terminal moet het verhoogde taxiplatform worden gesloopt. Taxistandplaatsen en een Kiss&Ride-zone worden verplaatst naar het huidige streekbusstation. Daartoe wordt de tramhalte Moreelse Park opgeheven. Een inrichtingsplan daarvoor wordt uitgewerkt.

Het aantal taxistandplaatsen op de nieuwe locatie is beperkt. Daarom wordt in de Laan van Puntenburg een opstelplaats gemaakt voor taxi's die op een standplaats wachten. Het is niet de bedoeling dat passagiers daar instappen.

Opheffing van de halte Moreelse Park betekent dat de halte Centraal Station de nieuwe (tijdelijke) begin- en eindhalte van de tramverbinding wordt. Deze halte wordt opgeknapt en voorzien van dynamische reisinformatie. De daarvoor benodigde voorzieningen worden voorbereid. Op de situering van de definitieve begin- en eindhalte van de tram wordt nog gestudeerd.

- Wat gebeurt er met de kiosk bij de roltrap op het streekbusstation?

De kiosk kan voorlopig blijven staan, maar zal op den duur wel plaats moeten maken voor onder meer de bouw van de OV-terminal en de fietsflat.

Leta Hoeve licht toe dat de nieuwe stationshal zal worden voorzien van keramische tegels met de uitstraling van natuursteen. Proefopstellingen zijn aangebracht in de bestaande stationshal. Voor buitenruimten, zoals perrons, worden betontegels toegepast. Perrons worden opnieuw betegeld en de perronkappen worden vervangen. Ten behoeve van de lichttoetreding op de perrons worden de perronkappen voorzien van glasstroken. Waar dit productief is, worden de kappen voorzien van zonnecellen. Vervanging van de perronkappen vindt stapsgewijs plaats, waarbij de perrons gedeeltelijk worden afgesloten.

Een groot deel van de oude kappen krijgt een herbestemming in het openluchtmuseum in Borsele. Kappen die geen antieke waarde hebben, worden gesloopt.

- Jammer dat de monumentale perronkappen verdwijnen. Het beeld verandert drastisch. De architectonische kwaliteit van de nieuwe kappen kan daar niet aan tippen.

Leta Hoeve zegt dat de oude kappen constructief aan vervanging toe zijn. De antieke kappen keren niet terug in het Stationsgebied, maar ze krijgen een museale functie.

- Naar verluidt wordt de frequentie van de treinverbinding met Houten opgevoerd. Komen er dan ook extra sporen en perrons bij?

Er is op Utrecht Centraal wel ruimte gereserveerd voor extra sporen en perrons, maar formeel is daar nog geen besluit over genomen. Voor de realisatie van Randstadspoor is op Utrecht Centraal niet per se extra infra nodig. Op het tracé zijn wel spooruitbreidingen voorzien en komt ook een extra station. Echter voor hoogfrequent reizen is het niet altijd nodig om extra sporen aan te leggen, soms kan een inhaalspoor volstaan om een sneltrein een stoptrein te laten passeren.

Globale planning

De voorbereiding van de start van de (gedeeltelijke) sloop van de sporthal Catharijne staat gepland voor april. Daarmee wordt ruimte gemaakt voor de bouw van de nieuwe Stationshal, het Stads kantoor van de gemeente en de aanleg van het hoger gelegen Stationsplein West met daaronder een fietsenstalling voor zo'n 5.000 fietsen.

Zodra de aanbesteding voor de bouw van de OV-terminal is afgerond, kan de planning van de bouw bekend worden gemaakt. Naar verwachting valt de start van de bouw rond de zomer. Omstreeks juli wordt gestart met de sloop van de parkeergarage op het Jaarbeursplein, als opmaat voor de bouw van hotels, kantoren en woningen aan de westzijde van het station. De bouw van het stads kantoor gaat in het najaar van 2010 van start.

Ook wordt in de loop van 2010 begonnen met de herinrichting van een deel van de Croeselaan en met het verleggen van kabels en leidingen. Op de realisatie van de Rabobrug wordt een volgende infoavond ingegaan.

4. Om te onthouden/te noteren

- 16 februari Informatieavond Corio over aanpak Stationsstraat en Singelborch
- 18 februari Eerste paal Muziekpaleis op het Vredenburgplein
- 19 februari Opening tentoonstelling archeologische vondsten in het Infocentrum

5. Afsluiting

De volgende infoavond is gepland op dinsdag 16 maart 2010.

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