

Verslag van de 28e Schouw Stationsgebied, gehouden op dinsdagavond 20 september 2011

Aanwezig: Circa 55 belangstellenden, volgens presentielijst, en verder Ton Lindhout (gespreksleider), Frans Rombouts (projectdirecteur Muziekpaleis, Heijmans), Erik Suik en Kaat Smulders (Projectorganisatie Stationsgebied).

Verslag: Ingrid Bakhuis

1. Impressie van de rondleiding, voorafgaand aan presentatie in het Infocentrum

Op de bouwplaats geeft Frans Rombouts een toelichting op de voortgang van de bouw van het Muziekpaleis. In augustus 2011 hebben de betonnen kernen hun hoogste punt bereikt. In de linkerschacht wordt een tijdelijke vloer aangelegd. Daarna wordt een trap aangebracht en wordt de eerste lift geïnstalleerd. Deze heeft een laadvermogen van 2.000 kg en is bestemd voor de bevoorrading van de muziekzalen.

De halfronde stalen constructie van de popzaal is al zichtbaar. De schuin geplaatste spanten markeren de plaats van de tribune. De vloer van de popzaal is gestort. Wanneer deze betonconstructie volledig is gestabiliseerd, worden de steigers verwijderd. Boven de popzaal komen straks de jazzzaal en de cross-overzaal. In de loop van 2012 gaat de renovatie van de grote zaal van start.

De aanleg van de expeditiekelder van het Muziekpaleis is wat vertraagd. Oorzaken waren de onverwachte vondst van een restant van het kasteel en de verontreiniging van de grond met creosoot. Er wordt nu gewerkt aan de fundering van de kelder. Deze wordt met onderwaterbeton gevormd. Om te voorkomen dat de betonnen bak bij het leegpompen van de kelder scheurt door de opwaartse druk, wordt de bak met gewi-ankers op zijn plaats gehouden. Daartoe worden stalen pijpen in de grond geboord en daarin worden gewapende staven geplaatst en met cement vastgezet. Wanneer het onderwaterbeton is uitgehard, wordt het water weggepompt. Onder toezicht wordt het water gefilterd, net zolang totdat dit aan de normen voldoet. Wanneer de kelder droog is, worden de definitieve constructievloer en -wanden en daarna het vloerdek geplaatst. In de kelder worden de technische installaties geplaatst. Het dek vormt straks het voorplein van het Muziekpaleis dat via trappen toegang geeft tot de Catharijnesingel. In het voorjaar van 2012 is de kelder met het dek helemaal klaar. Zodat dan het (bus)verkeer via het dek kan worden geleid en het Vredenburgviaduct gesloopt kan worden.

Nu het Muziekpaleis vorm begint te krijgen, moet er een immense hoeveelheid materialen worden aangevoerd. De ruimte is beperkt en over het gebruik van de gezamenlijke bouwweg vindt dagelijks overleg plaats met BAM, die het winkel- en appartementengebouw De Vredenburg bouwt. Eind oktober wordt in een workshop met alle betrokken aannemers en leveranciers gesproken over de logistieke aanpak. Een optie is de gemeente Utrecht om toestemming te vragen de aanvoer in de avonduren te laten plaatsvinden, om verkeershinder overdag te voorkomen.

Welkom

Gespreksleider Ton Lindhout heet de aanwezigen welkom bij deze 28e informatieavond. Frans Rombouts heeft op de bouwplaats van het Muziekpaleis al een toelichting gegeven op de bouwwerkzaamheden en hij zal met behulp van beeldmateriaal ingaan op de werkzaamheden op korte termijn. Daarna schetst Erik Suik de stand van zaken van de overige projecten.

2. Het Muziekpaleis – toelichting door Frans Rombouts

De uitvoering ligt op schema en als alles volgens plan blijft verlopen, is het Muziekpaleis in oktober van 2013 gereed.

Ten opzichte van het oorspronkelijke bouwplan is de gevelarchitectuur van de nieuwbouw gewijzigd. Deze heeft een andere tint en invulling gekregen, de bovenverdieping aan de oostzijde heeft veel ramen.

De kernen hebben hun hoogste punt bereikt en de binnenzijde van de schachten wordt nu afgewerkt en gereed gemaakt voor de bevestiging van installaties. Dit gebeurt gelijktijdig op drie niveaus. Toen een van de plateaus uit hun bevestiging losraakte is een medewerker in de schacht gevallen en zwaar gewond geraakt. Hij is herstellende.

Op dit moment wordt gewerkt aan de constructie van de popzaal. Daarna worden aan de zijde van het Vredenburgplein spanten aan de popzaal bevestigd en verankerd door middel van spanten aan beide betonnen kernen en aan betonnen kolommen in de straat tussen het Muziekpaleis en De Vredenburg. De driehoekige constructie reikt over de grote zaal heen en draagt de verdiepingen erboven, met onder meer de kamermuziekzaal; het dak van de grote zaal is niet op deze belasting berekend.

Voor de bevestiging van deze constructie zijn mobiele kranen nodig met extra hoogte en draagvermogen. Een van deze kranen wordt mogelijk tijdelijk op het fietspad geplaatst, omdat de ruimte op het bouwterrein wellicht te beperkt is. De gevolgen voor het fietsverkeer worden momenteel onderzocht.

Naar verwachting is de constructie in november gereed.

- Wat gaat er precies met de grote zaal gebeuren; binnenwanden worden buitenwanden. En hoe denkt de oorspronkelijke architect daarover?

Architect Herzberger is als coördinerend architect zeer nauw betrokken bij het project. Inderdaad krijgen oorspronkelijke binnengevels een functie als buitengevel. Deze worden behandeld om lekken te voorkomen. Verder moeten gevels akoestisch worden bekleed, vanwege veranderde geluidsnormen.

3. Stand van zaken – toelichting door Erik Suik

Nieuwe luchtfoto's geven een goed beeld van alle bouwactiviteiten in het Stationsgebied.

Oostzijde

De Vredenburg

Winkel-/appartementengebouw De Vredenburg heeft bijna het hoogste punt bereikt en het gebouw wordt in 2012 gefaseerd opgeleverd.

Muziekpaleis

Frans Rombouts heeft een toelichting gegeven op de vorderingen van het Muziekpaleis. Voorheen waren veel gebouwen in het Stationsgebied met elkaar verbonden. Die klontering paste in een bouwfilosofie waarin werd gestreefd naar comfortabele, overdekte verbindingen, maar volgens de huidige inzichten hebben overzichtelijke, herkenbare gebouwen die de oriëntatie verduidelijken, de voorkeur. Ook het Muziekpaleis wordt nu als zelfstandig gebouw benaderd. De Gildetraverse die het Muziekcentrum met Hoog Catharijne verbond, is al verwijderd en het gebouw wordt ook losgemaakt van Peek & Cloppenburg. Deze winkel verhuist medio 2012 naar het winkel- en appartementengebouw De Vredenburg, zodat het dan leeg komende gebouw gesloopt kan worden.

Stationsstraat

Corío werkt aan de overbouw van de Stationsstraat. Het vloeroppervlak van Hoog Catharijne wordt hierdoor uitgebreid en er ontstaat een extra looproute door het winkelcentrum heen. De inritten naar de parkeergarages blijven bestaan, maar de Stationsstraat verliest zijn openbare karakter.

De bouwkraan die nodig is voor de aanleg van het dak, wordt op het fietspad geplaatst zodat fietsverkeer tijdelijk via het Stationsplein worden omgeleid. De kraan is niet permanent in gebruik, zodat het fietspad niet doorlopend hoeft te worden afgesloten, maar het zou veel onduidelijkheid scheppen als de openstelling van het fietspad steeds verandert. Er wordt gezocht naar een heldere oplossing met zo min mogelijk hinder voor fietsers.

- Het Vredenburg wordt mogelijk afgesloten voor fietsverkeer en de Catharijnesingel ook al. Dan wordt de stad dus onbereikbaar voor fietsers.

Nee, wij garanderen dat fietsers hun bestemming kunnen bereiken, ook al moet dat soms met een omweg. Een oplossing hiervoor is in studie.

Catharijnesingel

In verband met de werkzaamheden in de Stationsstraat is de rijroute via de Catharijnesingel wat verlegd. Er wordt nog steeds gewerkt aan de sloop van de Catharijnebak. Zo'n duizend funderingspalen moeten één voor één worden verwijderd.

Medio oktober wordt gestart met de aanpassing van het diepriool. Het voetpad wordt verlegd van de gevels naar de buitenzijde van deze sleuf, gekoppeld aan de fietsroute. De entrees van gebouwen blijven toegankelijk.

De Spoorstraat en de Westerstraat worden tijdelijk afgesloten en personen- en vrachtverkeer worden omgeleid. De expeditie, waarin de Westerstraat een belangrijke functie vervult, wordt gedurende deze periode vanaf het Stationsplein georganiseerd.

- Een van de aanwezigen werkt in het gebouw op de hoek van de Catharijnesingel en het Moreelsepark. Zij stelt dat de informatie over de werkzaamheden en de gevolgen daarvan zeer summier is geweest. Fietsklemmen zijn verwijderd, de stoep is opengebrouwen, kabels zijn verlegd en dat alles zonder gebruikers van het gebouw daarover te informeren of met hen te overleggen over de gevolgen, zoals de slechte toegankelijkheid van de apotheek op de benedenverdieping, vooral voor mensen met een beperking.

Erik Suik betreurt dit. De Projectorganisatie Stationsgebied streeft er juist naar belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren over de werkzaamheden en de gevolgen daarvan. Hij gaat direct na afloop van deze bijeenkomst met mevrouw in gesprek.

Smakkelaarsveld

Er zijn extra fietsklemmen geplaatst en de twee fietsparkeerloodsen zijn in aanbouw. Deze loodsen compenseren gedeeltelijk de tijdelijke sluiting van de NS-fietsenstalling onder het station.

- De kruispunten op het Smakkelaarsveld blijven bijzonder onoverzichtelijk en gevaarlijk, waar fiets- en voetgangersstromen dwars door elkaar lopen.

Het is hier inderdaad erg druk en maar matig overzichtelijk. Het is zeker geen ideale situatie. Er zijn echter maar weinig mogelijkheden om de kruispunten te verruimen. De situatie wordt dagelijks gemonitord en waar nodig en mogelijk worden maatregelen getroffen om deze te verbeteren.

- Het zou al helpen als hier verkeersregelaars zouden worden ingezet.
- Is het niet mogelijk om bepaalde locaties tijdelijk af te sluiten, zodat er meer vaart kan worden gemaakt in de uitvoering van de werkzaamheden?

Uit het oogpunt van de bouwers zou dat misschien te verkiezen zijn, maar aan de ontwikkeling van het Stationsgebied is van meet af aan de harde voorwaarde gesteld dat alle functionaliteiten beschikbaar moeten blijven tijdens de bouwwerkzaamheden.

In het Stationsgebied worden al enige tijd periodiek verwijderingsacties gehouden van fietsen die 28 dagen aaneengesloten in dezelfde fietsklem geparkeerd zijn. Na een waarschuwing, door middel van een sticker, wordt de fiets verwijderd en naar het fietsdepot gebracht aan de Kanaalweg, waar de eigenaar zijn fiets kan afhalen. Deze verwijderingsactie is nu voor de eerste keer ook uitgevoerd in de binnenstad.

Buurtsporen

De perrons van de sporen 1 tot en met 4 worden verbreed om aan de Europese regels te kunnen voldoen. De spoorbundel komt hierdoor dichterbij de binnenstad te liggen. In verband met deze werkzaamheden sluit de NS-fietsenstalling binnenkort. Ook de Van Sijpesteijntunnel kan tijdens het werk afgesloten worden. De uitvoeringsplanning van dit werk wordt binnenkort bekend gemaakt.

- Wat gebeurt er met het kunstwerk van Van Ravesteyn dat op het viaduct staat?

Dat kunstwerk wordt zonder twijfel bewaard, maar of het herplaatst wordt, is Erik Suik niet bekend. Hij komt hierop terug.

Centraal Station

Aan de zuidzijde van het station zijn een nieuwe trappartij en lift aangelegd. De huidige trappen en roltrappen blijven voorlopig nog toegankelijk, de oude lift wordt gesloopt. ProRail werkt verder aan de vernieuwing van perronkappen met zonnecellen.

De uitbreiding en vernieuwing van het station vindt gefaseerd plaats, zodat het station tijdens de verbouwing altijd bereikbaar blijft. De gehele operatie moet in 2016 klaar zijn.

Inmiddels is de sporthal gesloopt om ruimte te maken voor de uitbreiding van de stationshal en de bouw van Stationsplein west. De ruimte tussen het spoor en het Beatrixgebouw maakt straks onderdeel uit van de nieuwe stationshal. Overigens wordt in 2012 ook parkeergarage op het Jaarbeursplein gesloopt. In de kantorenwand – ter hoogte van de GG&GD – wordt een doorgang gemaakt voor de nieuwe tramverbinding. De nieuwe stationshal verbindt straks de pleinen aan de oost- en de westzijde. De stationshal wordt voorzien van ov-chippoortjes. Voetgangers en reizigers kunnen door de stationshal lopen, maar er komt ook een overdekte verbindingroute buitenom.

- Het busstation wordt in een oostelijk en een westelijk deel opgedeeld, dus men moet altijd door de stationshal. Plaatsing van de ov-chippoortjes betekent dat men daarvoor moet betalen.

Dat hoeft niet; men kan ook kiezen voor de tunnels onder de sporen door of voor de verbindingroute aan de buitenzijde van het station. Daarnaast liggen in de huidige situatie de busstations nog verder uit elkaar.

In verband met de werkzaamheden aan de stationshal moeten op termijn de meeste bushaltes aan de oost(stads)kant wijken. Deze haltes worden dan verplaatst naar een tijdelijk busstation aan de west(Jaarbeurs)kant. Tussen het spoor en de Croeselaan in.

- De elektriciteitsleidingen zijn op een lelijke manier op de perronkappen aangesloten. Blijft dat zo?
- Een van de aanwezigen meldt dat dit een tijdelijke situatie is. De bovenleidingen worden later op de perronconstructie aangesloten.
- De nieuwe bouwkraan heeft een behoorlijke reikwijdte en staat wel erg dicht op het appartementengebouw. Als ze bewegen, raken ze dit bijna.

Erik Suik zal deze zorg aan de aannemer overbrengen.

Westzijde

Stationsplein west

Tussen het Jaarbeursplein en het spoor wordt Stationsplein west aangelegd. Dit is een verhoogd plein (8 meter boven straatniveau) dat aansluit op de vloer van de stationshal. Het plein is toegankelijk via trappen, roltrappen en liften. Onder het plein wordt een fietsenstalling aangelegd met 4.200 fietsparkeerplaatsen in dubbellaagse rekken. Er is een rechtstreekse verbinding tussen de fietsenstalling en het station. Volgens de huidige planning zijn het plein (grotendeels) en de fietsenstalling in 2013 gereed.

- De ingang naar de fietsenstalling lijkt wel erg smal.
- Wordt het een gratis of een betaalde stalling?

Onderzoek heeft aangetoond dat de ingang ruim genoeg is om de grote aantallen parkerende fietsers aan te kunnen. Of de fietsenstalling betaald of gratis wordt is nu nog niet bekend. De gemeente, ProRail en NS buigen zich momenteel over het vraagstuk hoe de investeringen in gebouwde fietsparkeervoorzieningen kunnen worden gefinancierd.

- Het stadsbestuur – met name GroenLinks – wilde van Utrecht dé fietsstad maken. Worden die overwegingen meegenomen?

De gemeente heeft de ambitie het Stationsgebied veilig en toegankelijk te maken en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten. Om die ambitie te verwezenlijken worden 22.000 ov-gerelateerde fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in gebouwde voorzieningen. Zodra deze fietsparkeerplaatsen gerealiseerd zijn, is het de bedoeling dat er geen fietsen meer in de openbare ruimte geparkeerd worden. De nieuwe fietsparkeerplaatsen moeten op een of ander manier bekostigd worden. In aparte informatieavonden wordt hierop ingegaan.

- Die ambitie mag de gemeente dan toch ook wel wat kosten?!

Ton Lindhout zegt dat er nog geen besluiten zijn genomen over de vraag of parkeervoorzieningen gratis of tegen betaling worden opengesteld. Opties worden onderzocht in overleg met de samenwerkingspartners.

Stadskantoor

Naast het Centraal Station verrijst het Stadskantoor. Kantoorvloeren hangen aan drie kernen van verschillende hoogte en een deel van het gebouw wordt over de nieuwe stationshal gebouwd. Het Stadskantoor krijgt een hoogte van 92 meter. Voor de bouwwerkzaamheden is inmiddels een torenkraan van 105 meter opgebouwd. Aan de betonnen kernen wordt – in ploegen – zeven dagen per week, vierentwintig uur per dag gewerkt. De kernen groeien met 13 cm per uur wat neerkomt op een verdieping per dag. In november moeten de kernen op hoogte zijn.

4. Actiepunten/vragen

1. Aandacht voor tijdelijke afsluitingen fietsroutes
2. Wat gebeurt er met het kunstwerk aan het spoor?
3. Worden de fietsenstallingen gratis of betaald?
4. Zorgen over de afstand van de kraan die voor de bouw de stationshal zijn geplaatst ten opzichte van de appartementen ertegenover.

5. Afsluiting

De volgende informatieavond is gepland op dinsdagavond 15 november 2011.

Ton Lindhout dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en bijdrage en nodigt hen uit voor een afsluitend drankje.

Hij sluit de bijeenkomst om 21.00 uur.