

Verslag van de 23e Informatieavond Uitvoering (Schouw) Stationsgebied, gehouden op 9 november 2010 in het Infocentrum aan het Vredenburg

Aanwezig: Circa 70 belangstellenden, volgens presentielijst; Ton Lindhout (gespreksleider), Frans Rombouts (Heijmans), Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied), Kaat Smulders (Projectorganisatie Stationsgebied), Belinda van Wijlick (ProRail).
Verslag: Ingrid Bakhuis.

1. Opening en toelichting programma

Ton Lindhout heet de aanwezigen welkom.

Aan deze informatieavond is een rondleiding door het gebied voorafgegaan, deze keer met de werkzaamheden aan het Centraal Station als onderwerp. Namens ProRail leidde Huub Steghuis de aanwezigen rond over het taxiplateau, de stationshal en de perrons.

Programma

Frans Rombouts zal namens aannemer Heijmans de stand van zaken geven van de bouw van 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 en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken op de bouwplaats.

Aan weerszijden van het Vredenburgviaduct wordt de Catharijnebak gesloopt en wordt de vrijkomende ruimte opgevuld met zand.

De grote bouwkeet is opgebouwd en wordt medio november in gebruik genomen. Ook is een bouwkraan geplaatst met een haakhoogte van 65 meter.

Er worden een grote en twee kleinere bouwkuipen aangelegd. In de kleinere kuipen wordt gebouwd aan de betonnen schachten ten behoeve van de liftkernen, waar op een later moment de stalen constructie voor de muziekzalen aan komt te hangen.

De werkzaamheden zijn enigszins vertraagd door de creosootverontreiniging van de grond. De verontreiniging is veroorzaakt door de gasfabriek die hier in het verleden heeft gestaan.

Weliswaar heeft de creosootvervuiling geen gevolgen voor de volksgezondheid, maar wettelijk is voorgeschreven dat elke vorm van verontreiniging wordt onderzocht en dat de verontreinigde grond wordt afgegraven en afgevoerd.

De kuipen worden voorzien van damwanden, die met buizen op hun plaats worden gehouden. De kuipen lopen vol water. Daarin worden zogenoemde gewi-ankers geboord. Dit gebeurt vanaf een ponton. Het ponton ligt er al, de kraan wordt op 10 november 2010 geplaatst. Na het aanbrengen van de ankers wordt er onderwaterbeton gestort en als is vastgesteld dat de kuip waterdicht is, kan het water worden weggepompt, zodat een betonnen kuip resteert. Omdat het grondwater licht verontreinigd is – eveneens als gevolg van de aanwezigheid van creosoot in de bodem – wordt dit eerst gezuiverd en vervolgens in de bypass van de Catharijnesingel gepompt.

Als de bouwput droog is en de fundering gestort, kunnen de buizen die de damwanden op hun plaats houden, worden verwijderd. Vervolgens worden de bekisting en bewapening aangebracht voor het constructiebeton. Nadat de fundering is gelegd en gedroogd worden de liftkernen verdieping voor verdieping opgebouwd tot een hoogte van 45 meter. Met behulp van digitale apparatuur wordt continu gemeten of de maatvoering volgens plan is en in de juiste stand staat.

In principe vinden de werkzaamheden voor het plaatsen van de gewi-ankers plaats van 07.00 tot 19.00 uur. De mogelijkheid om de werktijden tijdelijk uit te breiden wordt onderzocht. Er vinden voortdurend geluidsmetingen plaats en er wordt ingegrepen als geluidswaarden worden overtroffen.

In de uitvoering van het gehele project werkt Heijmans met zo'n 80 onderaannemers. Dat vraagt een uitgekiende logistiek. De aan- en afvoer van materiaal en materieel moet zodanig plaatsvinden dat de voortgang van de bouwwerkzaamheden is gegarandeerd zonder dat de veiligheid en bereikbaarheid van de omgeving in gevaar komt.

De ruimte op de bouwplaats is beperkt. Opslag is hier niet mogelijk en er kunnen hooguit twee vrachtwagens tegelijkertijd lossen. Daarom worden materiaal en materieel aangevoerd precies op het moment dat het nodig is ('just in time'). Deze aanpak moet opstoppingen in de omgeving voorkomen. Leveranciers brengen de materialen naar Lageweide en van daaruit worden ze 'just in time' naar het bouwterrein vervoerd. Voor lichtere materialen wordt bezien of samenwerking mogelijk is met de Cargo Hopper; die organisatie zet kleine vrachtauto's in die rijden op zonne-energie. Voor zwaar transport wordt overslagruimte gezocht in de omgeving van Oudenoord, van waar trailers naar de bouwplaats kunnen rijden.

Vrachtwagenchauffeurs moeten zich vooraf melden en het bouwterrein is alleen toegankelijk via een slagboom met toegangscontrole. Ook voor de mensen die op het bouwterrein werken, geldt een toegangscontrole met behulp van een tourniquette en toegangschip.

Vragen

- *Waarom wordt er onder water gewerkt?*

Grofweg zijn er twee methodieken voor de grondwerkzaamheden. De droge methode, zoals de BAM die toepast voor De Vredenburg, dat naast het Muziekpaleis wordt gebouwd, en de natte methode. Bij de droge methode wordt de bouwput uitgegraven en wordt de ondergrond geïnjecteerd om het grondwater tegen te houden. Bij de natte methode, die voor het Muziekpaleis wordt gebruikt, wordt de ondergrond afgesloten met beton. Nadat het water is weggepompt en het onderwaterbeton is gedroogd, resteert een droge bouwput. Vervolgens wordt bewapening en bekisting aangebracht voor de constructiebetonlagen.

- *Wat is de rol van de architect van het oorspronkelijke Muziekcentrum Vredenburg, Herman Hertzberger?*

Hertzberger is de coördinerend architect. Terwijl wij bouwen, werken de architecten nog volop aan de uitwerking van de gevelarchitectuur, de integratie van oude en nieuwe bouwdelen, de aanhechtingen van de constructies en aan het interieurontwerp.

- *Het zou toch een glazen gebouw worden?*

Daar is inderdaad wel eens sprake van geweest, maar in het definitieve ontwerp is een huid over de constructie getrokken. Daarin zijn openingen gemaakt, zodat er contact is met de omgeving. Aan de zijdes van het Vredenburg bestaat de gevel wel grotendeels uit glas.

- *De bouw van de Rabotoren heeft vertraging opgelopen door brand. Hoe wordt dat hier voorkomen?*

Het is praktisch niet mogelijk om branddetectiesystemen te installeren tijdens de bouw; de elektronica is pas bij oplevering beschikbaar en daarvoor zijn geen tijdelijke voorzieningen te treffen. Naar verluidt is de bouw van de Rabotoren ook verstoord door brandstichting. Tegen pech is geen kruid gewassen, maar we proberen vernieling en brandstichting te voorkomen door een goede beveiliging van het bouwterrein, zoals de toegangscontrole die onbevoegden van het terrein moet houden.

- *Is in het bouwplan rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten, zoals zonne-energie en groen?*

Er wordt niet gewerkt met zonnecellen, maar wel met warmte-koude opslag, waarbij gebruik wordt gemaakt van de warmte in de aarde. De diepte waarop de warmte beschikbaar is, verschilt per situatie en is nog niet bekend.

- *Hoe zit het tijdens de bouw met de fiets- en looproutes?*

De situatie op het Vredenburg (twee fietspaden en een voetpad) blijft voorlopig hetzelfde. Rond de zomer van volgend jaar zal het Vredenburgviaduct gesloopt worden. Voetgangers en fietsers rijden dan tijdelijk om het viaduct heen naar de binnenstad en het station. De intentie is om de doorgang van en naar het station en de binnenstad te allen tijden open te houden.

- *Zijn er nog nieuwe archeologische vondsten gedaan op de bouwplaats en zo ja, worden die geïntegreerd in de nieuwbouw?*

In de grote bouwkuip zijn enkele kleine zaken van geringe waarde gevonden, maar bij de Rijnkade is een deel van de voormalige westelijke toegangspoort van kasteel Vredenburg aangetroffen. Conform de wetgeving worden de resten nader onderzocht en beschreven, waarna wordt besloten wat daarmee moet worden gedaan: in de grond achterlaten, opgraven en elders tentoonstellen, of integreren in de bouwwerken. Zo krijgt een deel van de fundering van kasteel Vredenburg een plaats in de fietsenkelder onder het Woon/winkelgebouw De Vredenburg.

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 – zijn deelprojecten in uitvoering genomen. Mede aan de hand van foto's doet Erik Suik daarvan verslag.

Oostzijde

Bouwplaats Vredenburg

Er wordt gewerkt aan funderingen en kelders. In de loop van volgend jaar wordt ook bovengrondse bebouwing zichtbaar. Voor de bouwwerkzaamheden worden diverse torenkranen ingezet, variërend in hoogte tussen de 60 en 90 meter.

- *Misschien is het aardig de kranen ook een rol te geven in het stadsleven. Misschien een kranenballet, of deze hoge kranen voorzien van kerstversiering.*

Deze suggestie wordt gewaardeerd en meegenomen om te zijner tijd te bespreken met de aannemers die in het Stationsgebied aan het werk zijn.

Slib dat uit de bouwkuipen vrijkomt, wordt in waterdichte laadbakken naar het depot vervoerd. De vrachtwagens worden voor vertrek schoongespoten, zodat de stad niet wordt belast met restanten van het slib. In het depot wordt vastgesteld in welke mate het slib is vervuild en of zuivering en hergebruik mogelijk is.

De Utrechtse bevolking heeft het Spaanse garnizoen uit kasteel Vredenburg verdreven en het kasteel grotendeels eigenhandig gesloopt. Bij de bouw van Muziekcentrum Vredenburg en de aanleg van de Catharijnebaan zijn de resterende fundamenten van het kasteel grotendeels verwoest. Aan de zijde van de Catharijnesingel ter hoogte van de voormalige kleine toegangsbrug naar het kasteel, zijn nu resten van de westelijke toegangspoort aangetroffen. Deze vallen onder de rijksmonumentenwet. De resten zijn afgedekt met zand en de komende tijd wordt onderzocht

en besloten hoe er in de toekomst mee moet worden omgegaan, mede in het kader van "De verbeelding van het verleden".

Tijdens de bouwwerkzaamheden worden voortdurend trillingsmetingen uitgevoerd. Tijdens de volgende informatieavond – 18 januari 2011 – zal een deskundige toelichten hoe dat in zijn werk gaat: wat er wordt gemeten, hoe en waar en wat er met de meetgegevens wordt gedaan.

Catharijnesingel

Het Vredenburgviaduct blijft open voor voetgangers, fietsers en bussen, maar zal wel anders worden ingericht. Waarschijnlijk rond de zomer van 2011. Meer info hierover volgt in een van de komende informatieavonden. Het Catharijnevadiaduct, de zogenoemde Engelse oversteek die altijd voor veel verwarring heeft gezorgd, is gesloopt.

Voor de oude spuikoker is een bypass gemaakt. De koker wordt gesloopt om ruimte te maken voor de inrit naar de expeditiekelder van het Muziekpaleis. Deze loopt straks aan de stadskant langs de singel en verdwijnt dan onder het Muziekpaleis.

De Catharijnebak moet in zijn geheel worden gesloopt om voldoende vaardiepte in de singel te bereiken, nieuwe bruggen en een ondergrondse parkeergarage aan te kunnen leggen. Op dit moment worden de palen van de oude kademuren verwijderd. Vervolgens moeten zo'n 1.000 funderingspalen een voor een uit de bak worden gehaald.

Damwanden worden geplaatst en onder meer met buizen op hun plaats gehouden. Vervolgens kunnen de betonnen wanden van de bak worden gesloopt en wordt de bak voorlopig opgevuld met zand. Dat geeft ruimte voor de bouw van de nieuwe bruggen en omliggende projecten én de stad blijft bereikbaar.

Vanuit de Radboudtraverse van Hoog Catharijne heb je een goed zicht op het bouwterrein. In samenwerking met en door medefinanciering van Corio, wordt hier binnenkort een uitkijk- en informatiepunt gemaakt.

Mariaplaats

Eind november worden de bomen langs de Catharijnebaan tot aan de Mariaplaats geveld om ook hier ruimte te maken voor de sloop van de Catharijnbak. Weliswaar gaan die werkzaamheden pas in 2011 van start, maar de bomen worden nu geveld om het broedseizoen van volgend voorjaar voor te zijn. Het gaat om relatief kleine bomen, zodat het vellen hooguit twee dagen in beslag neemt. Het vellen wordt doordeweeks uitgevoerd, om de bereikbaarheid van winkels tijdens piekuren zo min mogelijk te verstoren. Er wordt weinig verkeershinder verwacht.

Vleermuizen

Een kolonie 'gewone dwergvleermuizen' huist onder de dakrand van het FGH-gebouw en foerageert in de omgeving van de Weerdsingel. Vleermuizen zijn beschermd en de Flora- en Faunawet schrijft voor dat vervangende maatregelen moeten worden getroffen als bomen worden verwijderd die een rol spelen in de leefwereld van beschermde soorten. Vleermuizen oriënteren zich met behulp van sonar. Na het kappen van bomen in de omgeving van het Vredenburgviaduct zijn boombakken geplaatst die de vleermuizen moesten helpen hun route te vinden. Monitoren heeft uitgewezen dat de vleermuizen alternatieve routes hebben ontwikkeld en geen gebruik maken van de boombakken. Ook is gebleken dat het kappen van bomen geen negatief effect heeft gehad op de vleermuizenpopulatie. Voor de boombakken wordt nu een alternatieve functie/plek gezocht.

Centraal Station

Er wordt binnenkort door de aannemer die de nieuwe stationshal bouwt een grote torenkraan opgebouwd. Deze kraan komt deels op het fietspad pal langs de sporen te staan. Hierdoor kan binnenkort alleen nog voor Hoog Catharijne langs worden gefietst. De fietsroute langs de sporen gaat definitief dicht.

Perrontrappen, -wanden en -kappen worden aangepast. De nieuwe perronkappen worden in fases geplaatst, waar nuttig voorzien van zonnepanelen. Inmiddels is een deel van een nieuwe perronkap al op het station te zien.

OV-terminal

De huidige stationshal wordt vervangen door een grotere OV-terminal, met busstations aan weerszijden. Over de plaats van de tramhalte is nog geen definitief besluit genomen.

Westzijde

Kabels en leidingen

Na de oostzijde, worden nu ook al een tijd aan de westzijde kabels en leidingen verlegd, vernieuwd of vervangen en uitgebreid. Op dit moment wordt gewerkt aan de kabels en leidingen langs de Croeselaan en de Mineurslaan. Begin volgend jaar zal er ook op het Jaarbeursplein gegraven worden. Meer info hierover in een volgende informatieavond.

Jaarbeursplein

Aan de westzijde van het station wordt ruimte gemaakt voor de bouw van het nieuwe station en het ernaast en gedeeltelijk overheen te bouwen Stadskantoor van de gemeente Utrecht. Voor de bouw van het station en het Stadskantoor worden rondom het station bouwkransen geplaatst, met een hoogte tot boven de 100 meter.

- *Een van de aanwezigen baart de opstelling van de bouwkraan op het Stationsplein zorgen. Aangezien die route ook veel gebruikt wordt door de hulpdiensten.*

De hulpdiensten spelen een belangrijke rol bij het opstellen en goedkeuren van dit soort plannen. Het Stationsgebied moet gedurende de werkzaamheden te allen tijden bereikbaar zijn voor de nood- en hulpdiensten. In een volgende informatieavond kan hier dieper op in worden gegaan.

De verhoogde looproute van de Jaarbeurstraverse naar de parkeergarage op het Jaarbeursplein en omliggende kantoren is afgesloten en wordt inmiddels gesloopt. Garage en kantoren zijn vanaf nu alleen nog via de straat te bereiken.

- *Afgesproken is de werkzaamheden in beginsel uit te voeren tussen 07.00 en 19.00 uur. Geldt dat ook voor de sloop van de sporthal aan het Jaarbeursplein?*

Inderdaad worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd, maar soms laten de bereikbaarheid of de veiligheid van de omgeving dat niet toe. Een deel van de sloopwerkzaamheden – met name het weg takelen van onderdelen – zal in de nacht gebeuren. Omwonenden zijn daarover vooraf geïnformeerd en overlast wordt gemonitord.

Fietsparkeren

De reclamezuil met kiosk, centraal op het Jaarbeursplein, heeft plaatsgemaakt voor een tijdelijke fietsenstalling met zo'n 2.000 dubbellaagse fietsparkeerplaatsen. In de toekomst komt er een verhoogd stationsplein naar het station met daaronder een fietsenstalling met plek voor 4.200 fietsen.

- *Volgens het AD/Utrechts Nieuwsblad komen er ondergrondse fietsenstallingen voor in totaal 22.000 fietsen. Waar komen die en wanneer? En klopt het dat fietsen worden verwijderd als ze buiten de stallingen worden geparkeerd?*

In het Stationsgebied moeten straten en pleinen straks vrij van geparkeerde fietsen zijn. Dit betekent dat de 22.000 fietsparkeerplaatsen die rondom het station nodig zijn, allemaal worden opgenomen in gebouwde stallingen. Dat kan onder het spoor zijn, zoals de Noorderstalling en de stalling aan de Van Sijpesteijnkade. Maar ook onder de verhoogde stationspleinen aan weerszijden van het station. Zodra de nieuwe fietsparkeervoorzieningen er zijn, zal het 'wildparkeren' van fietsen op straat niet meer toegestaan zijn en zal er strenger op worden gehandhaafd. Er wordt geïnvesteerd in fietsenstallingen en het beheer ervan en met voorlichtingscampagnes zal het gebruik ervan worden gestimuleerd.

Aanvullend op de 22.000 stationsgerelateerde fietsparkeerplaatsen, worden er nog eens 11.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, onder meer ten behoeve van bezoekers van Hoog Catharijne.

- *Worden het betaalde of onbetaalde fietsenstallingen?*

Dat staat nog niet vast. Voor het kostendekkend bouwen en beheren van de nieuwe fietsenstallingen wordt een plan van aanpak gemaakt. Om de stallingen kostendekkend te kunnen maken, moet er op een of andere manier geld worden gevonden. Dat kan door overheidssubsidie, commerciële exploitatie door een combinatie met winkels, of het heffen van fietsparkeergelden.

- *Door de doorlopende veranderingen in het Stationsgebied vertrekken treinen nog wel eens van een ander spoor dan gebruikelijk. Het zou een enorme verbetering zijn als informatie daarover al zichtbaar is in de Noordertunnel.*

Belinda van Wijlick (ProRail) zegt dat de invoering van het treininformatiesysteem is vertraagd. Het systeem met actuele informatie over vertrektijden en -plaatsen is op een aantal stations getest. Nadat de aanloopproblemen zijn verholpen wordt dit systeem ook in Utrecht toegepast.

4. Actiepunten/vragen

1. Toelichting op trillingsmetingen

5. Afsluiting

Op 24 november is een publieksavond gepland waarin wordt ingegaan op de inrichting van de stationspleinen aan weerszijden van de OV-terminal. De publieksavond vindt ook plaats in het Infocentrum.

De eerstvolgende informatieavond over de uitvoering (Schouw) in het Stationsgebied is gepland op 18 januari 2011. Vanaf 19.00 uur is iedereen weer van harte welkom voor eerst een rondleiding langs een van de projecten en vervolgens vanaf 20.00 uur voor een presentatie over de stand van zaken.

Ton Lindhout dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en inbreng en nodigt hen uit voor een afsluitend drankje. Tijdens dit informele gedeelte van de bijeenkomst worden beelden vertoond van het nieuwe Stadskantoor.

Hij sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.