

## Verslag van de 33e Schouw Stationsgebied, gehouden op dinsdagavond 18 september 2012

Aanwezig: Ruim 100 belangstellenden, volgens presentielijst, en verder Erik Suik, Tjerk van Impelen (Projectorganisatie Stationsgebied), Gerald Brookhuis (Eneco) en Tjeerd Dierckxsens (ProRail).

Verslag: Ingrid Bakhuis

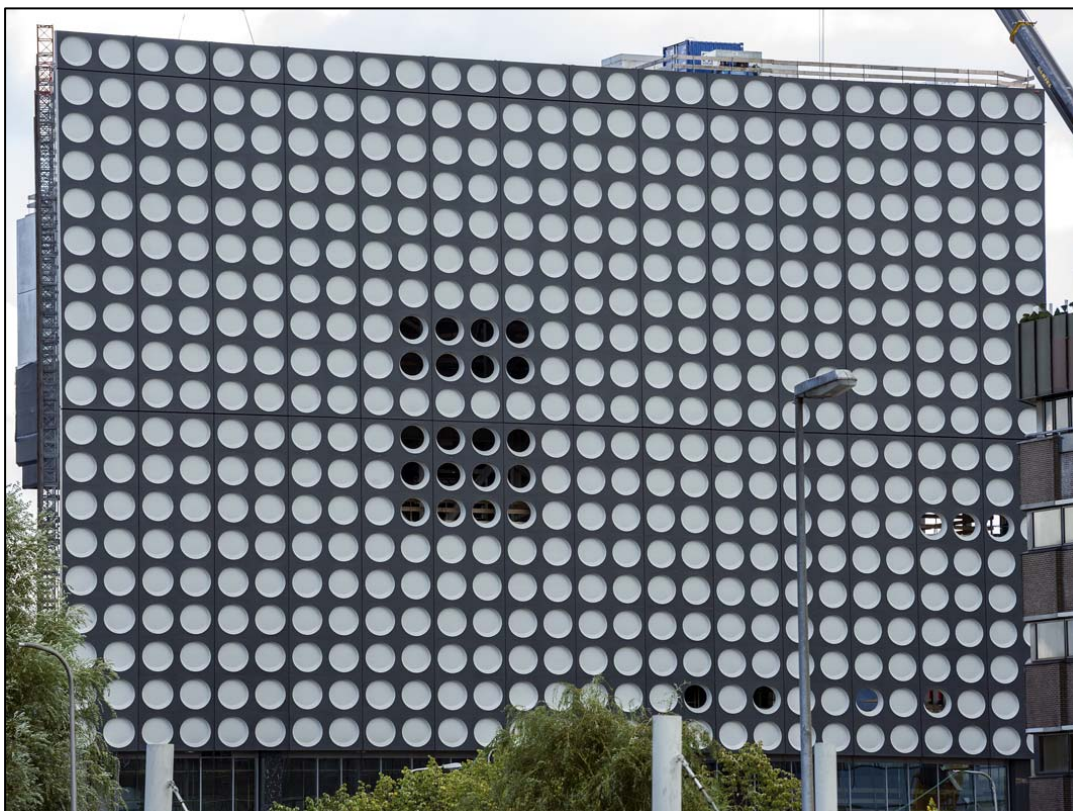
### Impressie van de wandeling

Deze keer speelt de Schouw zich af aan de binnenstadzijde van het Stationsgebied, met een toelichting op verschillende locaties op en rond het Vredenburg.

#### Muziekpaleis

De muzieksalen hebben hun definitieve vorm gekregen en er is een start gemaakt met het aanbrengen van de gevelbeplating en de dakisolatie en -bedekking. Aan het eind van dit jaar is het gebouw wind- en waterdicht. Er is een aanvang gemaakt met de inrichting van de muzieksalen. Daarvoor is binnen het gebouw een groot aantal steigers opgesteld.

De grote zaal behoudt de oorspronkelijke uitstraling, maar bijvoorbeeld de stoelen worden wel vervangen door bankjes. Om schade door werkzaamheden aan de hoogbouw te voorkomen, wordt de buitenzijde van de grote zaal als laatste afgewerkt. Het Muziekpaleis wordt oktober 2013 opgeleverd.



#### De Vredenburg

Woon-/winkelgebouw De Vredenburg is het eerste project dat wordt opgeleverd in het Stationsgebied. Een deel van de woningen is al bewoond. Plannen voor de winkelinfilling zijn gewijzigd. In plaats van Peek&Cloppenburg zullen Zara en Sting zich hier vestigen en de

winkelinrichting wordt daarop aangepast. Aan het eind van het jaar openen zij hun deuren. Ook de ruim 800 openbare fietsparkeerplekken in de kelder komen dan beschikbaar. Parallel aan de oplevering van de gebouwen wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht, eerst tussen De Vredenburg en het kruispunt bij de Bijenkorf, eind 2013 wordt deze doorgetrokken tot het Muziekpaleis. Barriers worden zoveel verwijderd, de oversteekplaats bij C&A wordt hersteld en er komt een oversteek ter hoogte van de Willemstraat naar de Vlaamse Toren (de straat tussen het Muziekpaleis en De Vredenburg).

Of de bushaltes terugkeren op hun oude plek aan het Vredenburg, is niet zeker. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU), verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de regio, vindt dit niet per sé nodig, omdat er voldoende haltes in de omgeving zijn (Neude/Janskerkhof, St. Jacobstraat, Centraal Station). Het schrappen van de bushaltes aan het Vredenburg is beter voor het milieu en de doorstroming van bussen en betekent een kostenbesparing. Een voordeel van dit plan is ook dat er meer ruimte resteert voor voetgangers en fietsers aan weerszijde van de busbaan. Er zou dan ook een tweerichtingsfietspad aan de zijde van De Vredenburg kunnen worden aangelegd, waardoor de fietsenstalling beter bereikbaar wordt. Een belangrijk nadeel is echter dat de afstanden tussen de haltes groter worden en diverse functies in de binnenstad – winkels, de markt, het Muziekpaleis – minder gemakkelijk bereikbaar zijn. Het college beraadt zich op een standpunt hierover.

- Als die haltes niet terugkeren, blijft overstappen wel erg lastig. Wie moet overstappen van lijn 1 naar lijn 3, moet van de St.-Jacobstraat naar de Neude lopen.

#### Vredenburgplein

Om de loopstromen van de binnenstad naar het station te kunnen verwerken, wordt – naast de bestaande route langs Blokker en V&D – een tweede 24-uursroute gerealiseerd tussen het Vredenburgplein en het station, via het Entreegebouw. Op de plaats van het huidige gebouw, waar o.a. Peek&Cloppenburg zit, wordt het Entreegebouw gebouwd in de stijl van De Vredenburg. Dit bestaat uit drie lagen winkels met daarboven woningen. De voorgevel komt op de lijn van het Muziekpaleis te liggen. Het Vredenburgplein wordt hierdoor kleiner en intiemer, waardoor het plein meer het karakter van een 'stadsplein' moet krijgen.

De doorgang van de binnenstad naar het station moet worden gewaarborgd en daarom vinden de sloop- en bouwwerkzaamheden gefaseerd plaats. Eerst wordt de bebouwing aan de rand van het plein gesloopt (van Peek&Cloppenburg tot Prénatal), dan wordt een nieuwe ondergrondse parkeergarage van vijf lagen aangelegd en gekoppeld aan de bestaande parkeergarage onder het plein en ten slotte wordt het Entreegebouw gebouwd. Daarna wordt de bestaande route langs de Blokker aangepakt. Winkels krijgen een tijdelijk onderkomen. De nieuwe situatie is rond 2017 gereed.

#### Nieuw Hoog Catharijne

Een deel van de nieuwe 24-uursroute tussen de binnenstad en het station is al aangelegd boven de Stationsstraat. Deze noordpassage ligt achter vergadercentrum Hoog Brabant en krijgt een aansluiting op het Gildenkwartier en het Radboudkwartier. Entrees naar de parkeergarage en de appartementen zijn verlegd. Het glazen dak geeft de passage een lichte uitstraling. De route wordt begeleid door winkels, waarvan de tweede verdieping in pandig is te bereiken. De passage en de winkels gaan naar verwachting half oktober open. Omstreeks 2019 maakt de noordpassage deel uit van de 24-uursroute van het Vredenburgplein, via het Entreegebouw en het Poortgebouw naar het station.

### Smakkelaarsveld

Nu is het Smakkelaarsveld gevuld met een zee van fietsen, maar wanneer de diverse nieuwe fietsparkeergarages in het Stationsgebied gereed zijn, kan het voor een deel weer als groen veld worden ingericht.

### Vredenburgviaduct

Dagelijks passeren 2.600 bussen en 25.000 fietsers het Vredenburgviaduct. Dit viaduct maakt plaats voor een bruggenstelsel. Bruggen over de Catharijnesingel en de Leidsche Rijn die de verschillende verkeersstromen – bussen, auto's, fietsers en voetgangers – beter van elkaar scheiden.

Een deel van het viaduct is al gesloopt in combinatie met de sloop van de Catharijnebak. Voor voetgangers en fietsers is een nieuwe tijdelijke oversteek gemaakt in het verlengde van de Lange Koestraat. Alleen bussen rijden nog via het Vredenburgviaduct van en naar het station. Zodra de werkzaamheden aan het Muziekpaleis dit toelaten – volgens planning aan het eind van dit jaar – wordt een tijdelijke lus (chicane) gemaakt voor busverkeer. Zodat dan gestart kan worden met de aanleg van de nieuwe bruggen.

Autoverkeer rijdt tijdelijk via het midden over de Catharijnesingel, omdat er aan weerszijde ruimte nodig is voor werkzaamheden aan kabels & leidingen, dieprijool, de expeditietoerit en de inrit naar de nieuwe parkeergarage onder de Catharijnesingel. Na afronding van al dit werk komen de rijbanen uiteindelijk weer aan westkant van de Catharijnesingel te liggen. In de eindsituatie liggen er ten westen van de Catharijnesingel drie rijbanen, waarvan een uitvoegstrook naar de ondergrondse parkeergarage.

### Welkom

Terug in het Infocentrum Stationsgebied heet Erik Suik de belangstellenden welkom. Hij zal de lopende ontwikkelingen kort toelichten, waarna Tjeerd Dierckxsens zal ingaan op de aanleg van een tijdelijk busstation aan de Jaarbeurszijde van het station.

### Lopende ontwikkelingen – Erik Suik

#### Croeselaan

De situatie aan de Croeselaan moet voortdurend worden aangepast op de werkzaamheden aan het dieprijool en de kabels en leidingen. Dit vraagt geduld en aanpassingsvermogen van de vele fietsers, voetgangers, automobilisten en bus- en taxichauffeurs die dagelijks gebruik maken van dit deel van het Stationsgebied.



### Jaarbeursplein

De Jaarbeursgarage is gesloopt. Op deze plek is vanaf april 2013 de eindhalte van de sneltram geprojecteerd, voorlopig voor de duur van zo'n zes à zeven jaar.

Op termijn wordt de tramverbinding via het Stationsplein doorgetrokken naar de Uithof. Het middelste van de drie kantoorgebouwen aan de noordrand van het Jaarbeursplein, 'Cranenborch', wordt gesloopt om een doorgang van de tramlijn richting het spoor mogelijk te maken. De eigenaar van het naastgelegen gebouw overweegt herontwikkeling, opdat dit gebouw beter aansluit bij het veranderende beeld van het Jaarbeursplein.

Onder het Jaarbeursplein wordt een nieuwe parkeergarage aangelegd. Deze wordt ondergronds ontsloten vanuit de Croeselaan. De nieuwe OV-terminal krijgt aan weerszijden een verhoogd stationsplein met daaronder een fietsenstalling.

De toegang naar de Jaarbeurstraverse en de sporthal Catharijne zijn gesloopt en de looproute is verlegd. Suggesties voor hergebruik van de logo's van Hoog Catharijne en NS zijn welkom.

### OV-terminal

Het Centraal Station wordt uitgebreid en bestaande traverses worden in de nieuwe hal opgenomen. In de nieuwe situatie staat de reiziger centraal; de grote hal is transparant en overzichtelijk en biedt de reizigersstromen de benodigde ruimte. Winkels zijn meer langs de wanden gesitueerd.

De verbouwing vindt gefaseerd plaats, om het openbaar vervoer niet te verstoren. De eerste vier sporen hebben een regionale functie, gescheiden van het intercityverkeer. Deze worden verlegd in de richting van de binnenstad, zodat er ruimte ontstaat voor bredere perrons.



### Stationsplein

Het voormalige taxiplateau wordt omgevormd tot stationsplein. Dit plein verbindt Hoog Catharijne straks met de OV-terminal. Onder dit verhoogde plein komt een fietsenstalling met een capaciteit van circa 12.500 plaatsen.

Deze bouwwerkzaamheden laten zich niet combineren met het busstation noord. Daarom wordt een groot deel van de bushaltes verplaatst naar de Jaarbeurszijde van het station. Achter het Beatrixtheater wordt hiervoor een tijdelijk busstation aangelegd.

### Vredenburg - Catharijnesingel

Het Vredenburgviaduct is grotendeels gesloopt. Voor fietsers en voetgangers is een oversteek gemaakt in het verlengde van de Lange Koestraat. In het begin heeft deze geleid tot

chaotische situaties, maar de voorsorteervakken en de duidelijke belijning hebben geleid tot meer structuur. Ideaal is de situatie zeker niet, maar een alternatief is gelet op het beschikbare budget en voortdurende wijzigende verkeerssituaties helaas niet voorhanden. Met behulp van studenten van de HKU wordt de komende weken gezocht naar vernieuwende ideeën op het gebied van routes, aanduidingen en bewegwijzering.

#### Muziekpaleis

Het Muziekpaleis krijgt steeds meer vorm. Er is een start gemaakt met het aanbrengen van de gevelbeplating en er wordt hard gewerkt aan het interieur. Het wordt tijd om na te denken over de definitieve naamgeving. Hiervoor zijn vooral de toekomstige huurders van het gebouw aan zet.

#### Vredenburgplein

Voor de bouw van de parkeergarage en het Entreegebouw is het nodig kabels en leidingen in het gebied tussen het Vredenburgplein en Achter Clarenburg te verleggen, te vernieuwen of uit te breiden en dit pakket aan te sluiten op het eerder vernieuwde tracé.

Gerald Brookhuis van Eneco legt uit dat dit gebeurt in samenwerking met Eneco, Vitens, KPN en andere bedrijven. Overlast voor bewoners, bezoekers en winkeliers is niet te voorkomen maar er wordt alles aan gedaan om de overlast te beperken. Met de marktmeester zijn afspraken gemaakt over een wijziging van de opstelling van de markt op woensdag en vrijdag. De zaterdagmarkt blijft in de huidige vorm bestaan.

De verwachting is dat de werkzaamheden circa acht weken in beslag nemen en zijn afgerond voor de sinterklaasdrukke. Vondsten van archeologische waarde zouden die planning in de war kunnen brengen; er is dan aanvullend bodemonderzoek nodig dat vertraging kan opleveren. De kans daarop is echter gering, omdat er al bodemonderzoek is verricht toen de parkeergarage onder het plein werd aangelegd.

- Waarom zijn deze werkzaamheden niet eerder uitgevoerd? Het is heel ongelukkig als ze samenvallen met de sinterklaasdrukke.

Gerald Brookhuis zegt dat Eneco de werkzaamheden graag eerder had willen uitvoeren, ook gelet op de start van het stookseizoen. De vaststelling van het precieze tracé heeft echter veel tijd gevraagd.

- Moeten er bomen worden gekapt?

Nee, het vastgestelde tracé gaat niet ten koste van de bomen op het Vredenburgplein.

- Is te verwachten dat er onbekende leidingen worden aangetroffen, waarvan herkomst en functie moeten worden onderzocht?

Gerald Brookhuis kan daarover geen uitspraken doen; andere locaties hebben echter laten zien dat de betrouwbaarheid van de documentatie van kabels en leidingen niet 100% is.

#### **Aanleg tijdelijk busstation west – Tjeerd Dierckxsens**

Naar verwachting is de nieuwe OV-terminal in 2017 gereed. In de definitieve situatie halteren bussen zowel aan de oost- als de westzijde van het station. Aan de oostzijde komt op de plaats van het huidige streekbusstation een gecombineerd stads- en streekbusstation. Aan de westzijde wordt een nieuw busstation aangelegd tussen het Beatrixtheater en het spoor. Om de aanleg van Stationsplein oost mogelijk te maken, moeten de bushaltes worden verplaatst. Daarom wordt al in het eerste kwartaal van 2013 gestart met de aanleg van een tijdelijk busstation achter het Beatrixtheater. Wanneer het westelijk deel van de OV-terminal gereed is – volgens planning in 2015 – krijgt het busstation zijn definitieve inrichting,

In de eindsituatie krijgt het nieuwe busstation twee ontsluitingen: via de Mineurslaan en via de Verlengde Van Zijstweg. Ook komen er twee uitstapplaatsen: aan de Mineurslaan en aan de overzijde bij het spoor, dicht bij de stijgpunten naar de loopbrug. Ook in de toekomst blijft er een tramhalte op de plek van de voormalige garage op het Jaarbeursplein.

Het tijdelijk busstation is ingedeeld in een zone voor intensief busverkeer en een zone voor minder intensief busverkeer. Digitale reisinformatie verwijst reizigers naar het juiste perron. Gedurende de werkzaamheden aan de OV-terminal is de ruimte beperkt. Daarom worden de busperrons in de tijdelijke situatie in een visgraatmodel aangelegd. In de eindsituatie liggen de busperrons naast elkaar, haaks op de OV-terminal. Dit sluit aan bij de visie van één overzichtelijk vervoerssysteem voor de verschillende modaliteiten – trein, tram en bus – waardoor reizigers zich goed kunnen oriënteren. De golfbeweging in het dak correspondeert hiermee.

Er wordt een animatiefilmpje getoond dat bus- en voetgangersbewegingen in beeld brengt.



- Moeten alle busreizigers via de OV-terminal naar de binnenstad of kunnen ze ook via een andere route naar de zuidkant van het centrum?

De Rabobrug is een goed alternatief, maar die ligt er nog niet als het tijdelijk busstation in gebruik wordt genomen. Voorlopig moeten reizigers via de OV-terminal naar de binnenstad.

- Kun je vanaf de Rabobrug rechtstreeks naar de treinperrons?

De Rabobrug is primair bedoeld als 'interwijk'verbinding tussen Dichterswijk en de Mariaplaats. Met trappen en mogelijk ook roltrappen of liften naar de perrons zou de brug fungeren als een volwaardige entree naar het station en zijn er extra voorzieningen en voorwaarden vereist, zoals toegangspoortjes en reizigersinformatie. Het voorlopig ontwerp sluit rechtstreekse verbindingen naar de treinperrons niet uit, maar voornamelijk worden deze niet uitgewerkt. Overigens biedt ook niet elk perron ruimte voor de aanleg van trappen. Waarschijnlijk is een definitief ontwerp voor de brug aan het eind van het jaar gereed en kan de planprocedure dan van start gaan. Dan kan er ook meer duidelijkheid worden gegeven over de planning van de aanleg van de brug.

- Als je vanuit westelijke richting komt, kunt je dus niet meer met de bus naar het Vredenburg?

Jawel. Afhankelijk van de eindbestemming rijden er wel bussen van de westzijde naar de oostzijde van de OV-terminal, maar welke dat zijn is nog niet bekend. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) stelt de dienstregeling vast.

- Hoe moet het met mensen die slecht ter been zijn?

Het merendeel van de mensen die slecht ter been zijn, maakt gebruik van de regiotaxi. De standplaats voor de regiotaxi ligt direct bij de stijgpunten van roltrap, trap en lift. Daar is ook een overdekte wachtplaats.

Voor visueel gehandicapten worden looplijnen aangelegd.

- Alle bussen krijgen toch een lage instap voor mensen die een rolstoel of rollator gebruiken?

Dat klopt. Als er reizigers zijn met een rolstoel of rollator, kan de buschauffeur besluiten de uitstaphalte te kiezen die het dichtst bij de stijgpunten ligt.

- Het filmpje laat krappe bochten zien. Kunnen de langste dubbelgelede bussen daar wel langs?

Nee, die blijven halteren aan de oostzijde van de OV-terminal. Voor de overige bussen zijn de ruimteberekeningen in de praktijk getoetst.

- Is het busstation wel veilig genoeg? Gaan mensen niet oversteken van het ene perron naar het andere?

Het aantal mensen dat overstapt van de ene bus op de andere is beperkt en oversteken wordt zo veel mogelijk voorkomen door een slimme afstemming van dienstregelingen.

- Het is een flinke afstand van de oostzijde van de OV-terminal naar het busstation aan de westzijde. Komt er een snelwandelband?

Nee. De afstand is niet groter dan nu en de situatie verbetert door een geïntegreerde organisatie van trein, tram en bus. Met een goede afstemming van dienstregelingen kan winst worden bereikt in de overstapbewegingen.

#### Aanvullende vragen

- De trappen naar de uitgang aan de westzijde van het station bleken niet goed ontworpen en er zijn nu noodtrappen geplaatst. Daarvan verhoudt de leuning zich niet goed tot de trap. Wanneer worden de noodtrappen vervangen door de definitieve trap?

Erik Suik bevestigt dat er een aanlegfout is gemaakt, waardoor de trap niet goed paste. Een aangepast ontwerp wordt getest in samenspraak met belangenorganisaties. Aan het signaal van de leuning zal aandacht worden besteed.

- Er worden steeds weer andere artist impressions gepresenteerd van Nieuw Hoog Catharijne, de een nog afzichtelijker dan de andere. Is er eigenlijk wel controle op de architectuur of danst de gemeente alleen naar de pijpen van Corio?

Erik Suik zegt dat de stedenbouwkundige en architectonische ontwerpen wel degelijk worden beoordeeld door onafhankelijke adviescommissies, waaronder de welstandscommissie. In een volgende bijeenkomst kan aandacht worden besteed aan de formele processen die moeten worden doorlopen. Erik Suik is graag bereid de vraagsteller hierover buiten deze bijeenkomst te informeren.

- Bij de vernieuwing van de tramrails in Nieuwegein is een probleem aan het licht gekomen, waardoor het project is vertraagd. Worden diezelfde rails gebruikt voor de verlegging van de rails in de omgeving van het station?

Erik Suik gaat ervan uit dat de knelpunten tijdig zijn opgelost en dat de nieuwe tramhalte in april 2013 beschikbaar is.

### Sluiting

De volgende Schouw is gepland op dinsdagavond 13 november. Vanaf 18.30 uur gaan de deuren van het Infocentrum weer open.

Erik Suik nodigt de aanwezigen uit voor een afsluitend drankje en sluit de bijeenkomst om 21.15 uur.

