

## Verslag van de 34e Schouw Stationsgebied, gehouden op 13 november 2012

Aanwezig: Circa 150 belangstellenden en verder Luc Eerden, (gespreksleider), Paul Kamermans (ProRail), Ferry Theunisse, Peter Koolhaas en Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied).  
Verslag: Ingrid Bakhuis

### 1. Impressie van de rondwandeling op Utrecht Centraal

Zo'n 175 belangstellenden hebben zich in het Infocentrum verzameld om onder begeleiding van ProRail en hoofdaannemer BESIX een blik te werpen achter de bouwschuttingen op Utrecht Centraal.



De OV-terminal wordt twee keer zo groot als het huidige stationsgebouw. Om het treinverkeer voortgang te kunnen laten vinden tijdens de verbouwing, wordt de uitbreiding gefaseerd uitgevoerd. Zolang bouwdelen niet op elkaar aansluiten, moeten ze worden voorzien van tijdelijke steunconstructies en gevels. Die zijn herkenbaar aan blauwgekleurde materialen. Afhankelijk van de fase waarin de werkzaamheden zich bevinden, veranderen (tijdelijke) looproutes.

Fase 1, de uitbreiding van het zuidelijk deel van de hal aan de westzijde, is volgens planning in februari 2013 gereed. De contouren van het golvende dak zijn al zichtbaar. Dit deel van de hal sluit aan op het nieuwe, verhoogde, Stationsplein West, met daaronder een fietsenstalling met een capaciteit van 4500 fietsen. Een tijdelijk bordes tussen de nieuwe stationshal en het Beatrixgebouw zorgt voor een verbinding met het stationsplein. Ook komt hier een verbinding naar het tijdelijke busstation achter het Beatrixgebouw. Tijdelijk gaat het overgrote deel van de bussen daar halteren, om ruimte te maken voor de werkzaamheden aan de oostzijde.

Vanaf februari 2013 lopen reizigers door fase 1 en via het bordes achter het Beatrixgebouw naar het stationsplein of het tijdelijke busstation. De Jaarbeurstraverse wordt afgesloten en gesloopt. Op die plek wordt het volgende deel van de OV-terminal opgebouwd, onder het uitkragende deel van het nieuwe stadskantoor en aansluitend aan op de tijdelijke gevel van fase 1.

De ruimte in het Stationsgebied is uiterst beperkt en de coördinatie en afstemming van de bouwprocessen vergen veel inspanning van de gemeente, de opdrachtgevers, de hoofdaannemers van de diverse deelprojecten en de onderaannemers. Belangrijk onderdeel van de afstemmingsafspraken zijn de maatregelen die de veiligheid van zowel medewerkers als reizigers moeten garanderen. Ook het gelijktijdig bouwen van het stadskantoor en de OV-terminal vraagt intensief overleg over bouwstromen, aan- en afvoer en veiligheidsmaatregelen.

Fase A betreft de vernieuwing en vergroting van het zuidelijk deel van het bestaande stationsgebouw, de hoek achter de voormalige stationsrestaurant. De OV-terminal strekt zich uit tot over het huidige streekbusstation en wordt om de Katreinetoren heen gebouwd.. De bestaande dakconstructie met de rode bogen is ter plaatse van fase A reeds gesloopt. Om het treinverkeer eronder niet te hinderen, blijft het onderdek gehandhaafd. Daarop wordt een nieuwe vloer aangebracht, die exact aansluit op de vloerhoogte in andere delen van het gebouw. Deze fase wordt medio 2013 afgerond, waarna wordt gestart met fase B, de hoek boven het voormalige stadsbusstation. Daaronder worden de perrons van de buurtsporen verbreed. Ten slotte wordt het middendeel van de OV-terminal in twee fasen aangepakt: fase 3 en fase 4.

Net als aan de westzijde geeft een verhoogd plein aan de oostzijde toegang tot de OV-terminal. Dit Stationsplein Oost zal in 2016 gereed zijn. Het wordt ingeklemd tussen de OV-terminal en een nieuwe ingang naar Hoog Catharijne en vanaf het plein leiden trappen naar de looproute naar het Smakelaarsveld of het Moreelsepark.

Met de operatie gaat ook een vernieuwing van installaties en kabels en leidingen gepaard. Voor zover de werkzaamheden plaatsvinden op de perrons, vindt de aanvoer van materiaal en materieel plaats per spoor. Voor de overige bouwwerkzaamheden worden die per vrachtwagen aangevoerd en op de plek van bestemming gehesen met bouwkranen.



## Welkom

Terug in het Infocentrum Stationsgebied heet voorzitter Luc Eerden de aanwezigen van harte welkom. De presentieruimte is niet berekend op de overweldigende belangstelling, hij vraagt hiervoor begrip. De toenemende aantal deelnemers aan de Schouw geeft de Projectorganisatie aanleiding om zich te beraden op een andere opzet van de bijeenkomsten en wellicht een andere locatie.

Luc Eerden licht het programma voor deze avond toe. Wie zich via de presentielijst bekend heeft gemaakt, ontvangt hiervan een verslag per e-mail.



## 2. Bereikbaarheid van het station – toelichting door Paul Kamermans, omgevingsmanager ProRail

Om de perrons van de buurtsporen (tussen de sporen 1 tot en met 4) te kunnen verbreden, worden de sporen naar buiten verlegd. Het nieuwe spoor 1 is gereed in de zomer van 2013. Rantelementen zijn inmiddels geplaatst. De werkzaamheden aan de perrons zijn in 2014 gereed.

Aan de westzijde van het station kan nog een perron (sporen 20 en 21) worden toegevoegd in het kader van het project Doorstroom Station Utrecht. Die sporen zijn bestemd voor doorgaand treinverkeer en takken aan op bestaand spoor. Aan de oostzijde is ruimte gereserveerd voor een extra spoor ('perron 0'). Daarmee zijn de mogelijkheden van verdere spooruitbreiding uitgeput; het station is volledig ingesloten door kantoren en overige bebouwing.

In de loop van 2014 zal de seinzaal van de verkeersleiding verplaatst worden naar een locatie nabij de Cartesiusweg. De relaisruimte (sturing wissels) verhuist naar een gebouw nabij de Daalsetunnel. Het huidige gebouw van de verkeersleiding post wordt in 2017 verbouwd. Wat op de huidige locatie overblijft is een gebouw van één bouwlaag hoog. Hierin zitten alle telecomsystemen gevestigd.

Voor de werkzaamheden aan de oostzijde van het station – onder meer het Stationsplein Oost – is ruimte nodig. Daarom gaat het merendeel van de bussen tijdelijk halteren aan de westzijde van het station. In februari 2013 wordt een tijdelijk busstation achter het Beatrixgebouw in gebruik genomen. Een bordes achter de OV-terminal biedt een rechtstreekse verbinding naar dit busstation en naar de Rabobank. Ter hoogte van de inmiddels gesloopte Jaarbeursparkeergarage wordt een tramhalte gerealiseerd, die tijdelijk dienst gaat doen als eindhalte. In de Croeselaan worden de daarvoor benodigde kabels en leidingen gelegd en aangesloten op het stroomnet van Nuon. Op termijn wordt een doorgang gemaakt in de gevelwand aan het Jaarbeursplein door de sloop van het Cranenborggebouw en rijdt de tram weer naar de oostzijde van het station.



Op dit moment wordt gewerkt aan fase 1 van de OV-terminal. Dit is het zuidelijk deel van de nieuwbouw aan de westzijde. Wanneer deze fase gereed is – in februari 2013 – en reizigers zich door dit deel van de nieuwbouw kunnen verplaatsen, start fase 2: de Jaarbeustraverse wordt na veertig jaar gesloopt en vervangen door nieuwbouw, aansluitend op de tijdelijke zijgevel van fase 1. De kolommen van het stadskantoor worden hierin geïntegreerd. Onderdeel van fase 2 is de interwijkverbinding, een tien meter

brede wandelroute aan de buitenzijde van de OV-terminal verbindt de oost- en de westzijde van de stad met elkaar zonder in de stationshal te komen.

Ook in het bestaande stationsgebouw is een start gemaakt met de werkzaamheden. Aan de zijde van het streekbusstation, tussen de voormalige stationsrestaurant en de Katreinetoren is een deel van het dak – met de karakteristieke rode ‘Markenhofbogen’ – al verwijderd. De vloeren van de onderste verdiepingen van de Katreinetoren worden aangesloten op de OV-terminal. Die zijn ontruimd en worden medio 2013 weer ingericht.

Het golvende dak bestaat uit felsplaten met openingen voor ontluchting en ventilatie. Aan de binnenkant wordt het dak voorzien van een isolatiepakket en een plafondafwerking. Voor de afwatering is een systeem van drievoudige goten ontworpen, geïntegreerd in het dak. Afvoeren in de lage delen van het dak zorgen ervoor dat het water naar een waterbuffer onder één van de perrons kan stromen.

In de toekomst zijn commerciële voorzieningen aan de zijkanten van de stationshal gesitueerd en is er een brede middenstrook zonder obstakels beschikbaar voor de afwikkeling van reizigersstromen.

- Bus en tram komen wel heel ver van de binnenstad te liggen. Hoe lang duurt die tijdelijke situatie? Paul Kamermans zegt dat de busbuffer aan de Mineurslaan definitief is. Wanneer fase 1 en 2 van de bouw van de OV-terminal gereed zijn – volgens planning eind 2014 – kan het definitieve busstation West onder de OV-terminal worden geschoven. Dit busstation is in de tweede helft van 2015 klaar. Een uitstaphalte ligt voor de ingang van het station, zodat reizigers hun weg snel kunnen vervolgen.

- Het is een grote afstand van de tijdelijke bushalte naar het Vredenburg, zeker voor mensen die niet goed ter been zijn.

Verkeerskundige Peter Koolhaas beaamt dat het flinke afstand is. De lijnvoering voor de tijdelijke situatie staat nog niet vast, die wordt bepaald door het BRU (Bestuur Regio Utrecht). Mogelijk stopt een aantal bussen zowel aan de west- als aan de oostzijde van het station. In de definitieve situatie halteert weer een flink aantal bussen aan de oostzijde van het station, op korte afstand van de binnenstad.

- Worden alle bushaltes verplaatst naar de westzijde? En wordt dat dan een koppel- of een eindstation? In principe is het een eindstation. Doorkoppeling blijft voorlopig mogelijk. Het BRU beslist welke lijnen een tussenstop maken en doorrijden naar de oostzijde. Wanneer gestart wordt met de bouw van de bibliotheek moet de Leidseveertunnel worden afgesloten en dan is er geen busverkeer van west naar oost mogelijk.

Bushaltes verhuizen van de busstations aan de oostzijde van het station en het Jaarbeursplein naar het tijdelijke station. Dit tijdelijke busstation kan volledig in gebruik genomen worden als de Valeriusbaan (Verlengde Van Zijstweg) klaar is. Enkele voorzieningen blijven ook in de tijdelijke situatie aan de oostzijde van het station, zoals, de taxistandplaats en de buslijnen 10,11 en 12.

- En de route via de Asselijnstraat is definitief?

Busverkeer wordt afgewikkeld via de Verlengde Van Zijstweg (Valeriusbaan), wanneer de busbaan via het terrein van de Rabobank beschikbaar is.

De Tweede Asselijnstraat is alleen bestemd voor bouwverkeer. Hier gaan geen bussen rijden. In de toekomst krijgt deze straat een functie als ontsluitingsroute voor de nieuwbouw (Kruisvaartproject).

- Is er niet overwogen om de tram onder het spoor te laten rijden?

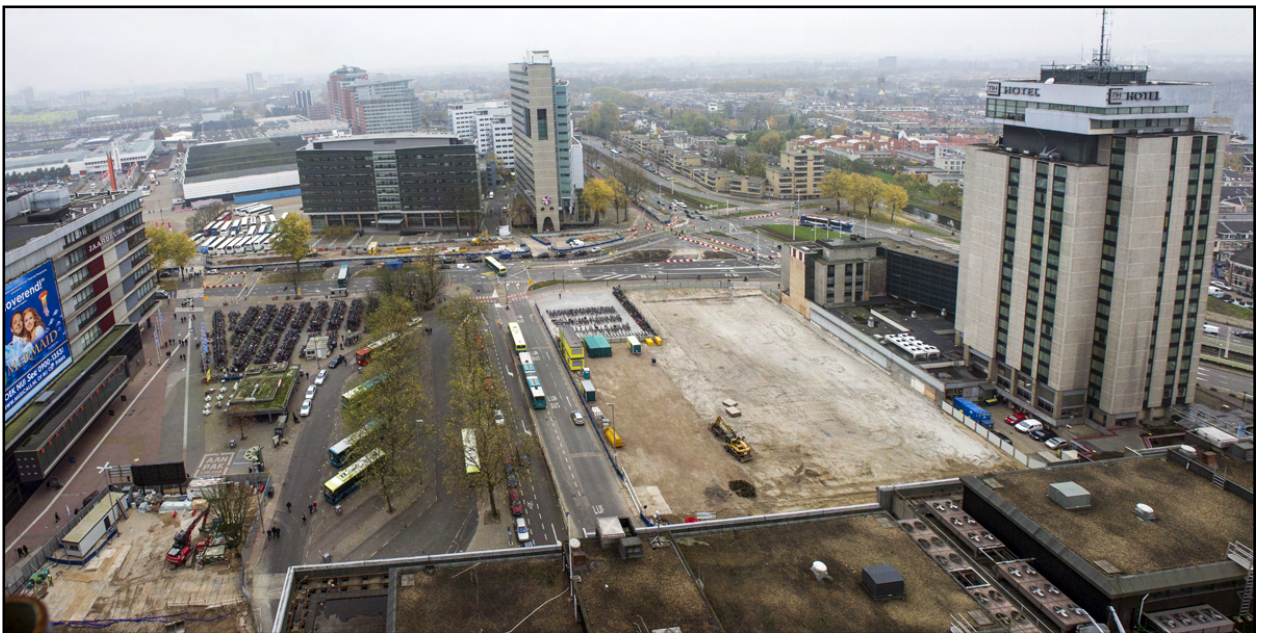
Die optie maakte deel uit van het Utrecht Centrum Plan (UCP) dat in de jaren negentig is ontwikkeld. In 2000 is het UCP stopgezet en is een start gemaakt met het project Herontwikkeling Stationsgebied. Een ondergrondse tramverbinding is een bijzonder dure oplossing en daarom als optie geschrapt.

### 3. Omgevingsmanagement – toelichting door Ferry Theunisse, uitvoeringscoördinator Stationsgebied

Een project van de omvang en complexiteit van het Stationsgebied Utrecht vereist een intensieve coördinatie om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zijn gewaarborgd en dat de communicatie hierover goed verloopt. Een bouwregisseur zet de hoofdlijnen hiervoor uit en bewaakt deze. Voor de detailuitwerking is het gebied opgedeeld in een oostelijk en een westelijk deel. Twee uitvoeringscoördinatoren onderhouden contacten met alle partijen die in de afzonderlijke deelprojecten werkzaam zijn. Bouwinspecteurs zijn voortdurend in het gebied aanwezig om eventuele knelpunten tijdig te kunnen signaleren en om te controleren of er volgens vergunning wordt gewerkt.

Ferry Theunissen schetst de projecten waarop de coördinatie voor het westelijk deel betrekking heeft:

- aanleg van de tijdelijke eindhalte van de tram op de plaats van de voormalige parkeergarage;
- sloop van het gebouw Cranenborgh (start december 2012; de aanbesteding is afgerond);
- werkzaamheden aan de riolering en kabels en leidingen op de Croeselaan, waaronder de warmteleiding van Nuon (gereed medio 2013). Onder meer vindt afstemming plaats met de Jaarbeurs over de bereikbaarheid tijdens (grote) evenementen;
- aanleg Valeriusbaan (Verlengde Van Zijstweg) en de Jan van Foreeststraat (2e Asselijnstraat);
- aanleg van het tijdelijk busstation tussen de Mineurslaan en het spoor;
- renovatie en uitbreiding station tot OV-terminal, de bouw van het stadskantoor en de onderlinge afstemming die daarin nodig is;
- aanleg Stationsplein west met de fietsenstalling eronder;
- bouw van de ondergrondse parkeergarage onder het Jaarbeursplein.



- Wat gaat er gebeuren met de Knoopkazerne?

Hierover is de gemeente in gesprek met de Rijksgebouwendienst. Bedoeling is het voormalige complex van Defensie te herontwikkelen tot Rijksverzamelkantoor. Daarnaast moet de openbare in het gebied beter op elkaar aansluiten en een kwaliteitsimpuls krijgen waardoor er een prettigere omgeving ontstaat.

- Hoe komt het Westplein eruit te zien en wanneer is de moskee klaar?

Luc Eerden zegt dat de bouw van de moskee buiten het plangebied Stationsgebied valt. De aansturing van de bouw is in handen van het moskeebestuur en voor zover hem bekend, vordert de bouw ervan met horten en stoten.

Wat het Westplein zelf betreft licht Peter Koolhaas toe dat in het Masterplan werd uitgegaan van een ondertunneling van het Westplein, voor doorgaand autoverkeer. Deze oplossing blijkt erg duur te zijn en het gemeentebrede verkeersbeleid is veranderd. Vandaar dat de ondertunneling wordt heroverwogen.



Diverse verkeersmaatregelen verminderen het autoverkeer via het Westplein. Er zijn andere varianten uitgewerkt, waarbij bijvoorbeeld het autoverkeer alleen nog via de Daalsetunnel wordt geleid. Dit zou er toe kunnen leiden dat er minder asfalt nodig is, waardoor een bovengrondse variant toch kan voldoen aan de uitgangspunten uit het Masterplan.

- En hoe zit het dan met de milieuproblemen?

Een van de knelpunten bij de ondertunneling van het Westplein was de concentratie uitlaatgassen ter hoogte van de tunnelmond. Als niet wordt gekozen voor een tunnel, ontstaan die problemen niet, omdat de uitlaatgassen zich dan meer spreiden. Verder is er gemeentebreed beleid om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

- Hoe verhoudt dit zich tot de uitkomsten van het referendum?

Erik Suik zegt dat in de volksraadpleging een voorkeur is uitgesproken voor Visie A. Die visie is uitgewerkt in het Masterplan, Op enkele onderdelen is van het Masterplan afgeweken, maar de uitgangspunten blijven overeind. Dit is terug te lezen in de Verantwoordingsrapportage Stationsgebied uit april 2010.

- Wordt de fietsersoversteekplaats aan het Westplein veranderd?

Peter Koolhaas zegt dat de fietsersoversteek – nu een belangrijk knelpunt – een volwaardig aandachtspunt is voor de overgang van de huidige naar de toekomstige situatie. Het rechte trekken van de oversteek, een rechtstreekse route van de Kanaalstraat naar de Leidseveertunnel en een betere afstelling van verkeersregelinstallaties maken daar deel van uit.

- Hoe staat het met de plannen voor een bioscoop?

Een megabioscoop is voorzien op de kop van het Jaarbeursterrein. De gemeente is met de Jaarbeurs in gesprek om tot een plan te komen voor een totale herontwikkeling van het Jaarbeursterrein, waar de megabioscoop van Wolff Cinema Groep onderdeel van uitmaakt.

- We zien wel een heleboel bouwplannen, maar over de aantrekkelijke onderdelen van het plan horen we niets meer. Plannen voor parkeergarages, kantoren en winkelgebouwen zijn allemaal geregeld, maar goede fietsroutes, het terugbrengen van water in de singel en het doortrekken van de Leidsche Rijn worden allemaal naar de toekomst verschoven. De Vredenburgknoop wordt toch niet voor niets aangelegd?!

Peter Koolhaas heeft begrip voor het ongeduld; zoals in veel grootschalige projecten laten de infrastructuur en maatregelen die de leefbaarheid bevorderen, ook hier nog even op zich wachten. Het doortrekken van de Leidsche Rijn en de Catharijnesingel is expliciet vastgelegd in het Masterplan. Ferry Theunisse vult aan dat herstel van de Catharijnesingel en de Leidsche Rijn geen droombeelden zijn, maar plannen die in uitvoering zullen worden genomen. Aan de aanleg van kades en bruggen wordt op de Catharijnesingel inmiddels al gewerkt. Herstel van de waterlopen vergt de nodige voorbereiding. Er is voorlopig nog geen harde planning van het terugbrengen van het water in de Leidsche Rijn. Voor de Catharijnesingel geldt dat eerst Nieuw Hoog Catharijne opgeleverd moet zijn, voordat het water doorgetrokken kan worden.

- Waar komt de Rabobrug precies te liggen?

Peter Koolhaas licht toe dat de brug ten zuiden van Utrecht Centraal komt te liggen, grofweg tussen de Croeselaan en het Moreelsepark.

#### 4. Stand van zaken lopende ontwikkelingen – toelichting door Erik Suik

##### Kabels en leidingen

Voor de sloop van het voormalige P&C-gebouw en vervolgens de bouw van het Entreegebouw van Nieuw Hoog Catharijne was het noodzakelijk kabels en leidingen te verleggen. Inmiddels is het merendeel van de kabels op het Vredenburgplein en Achter Clarenburg verlegd. Winkeliers hebben behoorlijk wat overlast gehad van het werk. Bij nieuwe werkzaamheden zal er scherper gekeken worden naar goede (tijdelijke) looproutes en duidelijke bewegwijzering. De ondergrond blijft een complex geheel. De komende jaren zullen we her en der in het gebied kabels en leidingen blijven verleggen, vernieuwen en rooien.

##### Vredenburg

De buitengevels van het Muziekpaleis zijn bijna allemaal dicht. In december gaan de eerste winkels in het woon/winkelgebouw De Vredenburg open. De opening van de openbare fietsenstalling in de kelder van dit gebouw laat helaas nog even op zich wachten. Met het zichtbaar maken van de restanten van kasteel Vredenburg is inmiddels wel gestart. Begin volgend jaar neemt het College een besluit over het al dan niet terugplaatsen van bushaltes op het Vredenburg. In 2013 start de sloop van het voormalige P&C-gebouw.



##### Nieuw Hoog Catharijne

Het eerste deel van de nieuwe looproute door Hoog Catharijne, boven de Stationsstraat, is gereed en open voor winkelend publiek. Later zal dit deel als één van de twee hoofdroutes helemaal door lopen over het water van de Catharijnesingel tot aan het Vredenburgplein.

##### Catharijnesingel

In verband met de fasering van werkzaamheden veranderen rijroutes op de Catharijnesingel voortdurend. Ten behoeve van werkzaamheden aan het diepriool wordt de rijbaan voor autoverkeer begin volgend jaar rechtgetrokken. Auto's rijden dan ter hoogte van het Vredenburg rechtdoor tussen het Muziekpaleis en de bouwketen van Heijmans. Hierdoor ontstaat er ook ruimte voor de aanleg van de nieuwe bruggen over het toekomstige water. Ook de busbaan zal in deze periode in zuidelijke richting wat verlegd worden. Erik Suik toont een impressie van de toekomstige situatie op de Catharijnesingel. Hierop is te zien dat autoverkeer straks al eerder ondergrondse naar een parkeergarage wordt geleid. Hierdoor zal er bovengronds minder autoverkeer rijden.



### Mariaplaats/Willemsviaduct

De sloop van het zuidelijk deel van de Catharijnebak gaat in 2013 van start. Ook wordt hier verder gewerkt aan de aanleg van het diepriool. Het gebied blijft toegankelijk, maar fiets- en wandelroutes zullen meermaals wijzigen. Voorafgaand aan het werk zal goed gekeken worden naar bewegwijzering voor fietsers en voetgangers en zal er afstemming plaatsvinden met betrokken ondernemers en belangengroepen. De nieuwe Willemsbrug wordt naast de bestaande brug gebouwd. Zodra de nieuwe brug klaar is wordt het oude brugdek verwijderd en de nieuwe brug geplaatst. In een volgende infoavond zal hier nader op worden ingegaan.

### Stationsplein

Op het Stationsplein geldt tegenwoordig een, door gemeente en branchevereniging ontwikkeld, taxikeurmerk. Dit betekent dat alleen taxi's met het keurmerk toegang hebben tot de standplaatsen. Het keurmerk moet de goede service voor klanten bewaken en zorgen voor een juiste route en eerlijke prijs. Geleidelijk zal het taxikeurmerk waarschijnlijk ook in de rest van de stad worden ingevoerd.

### Sluiting

Vanwege de enorme opkomst zal gekeken worden naar mogelijke alternatieve locaties en naar een systeem waarbij bezoekers zich van te voren moeten aanmelden. Mochten deze wijzigingen worden doorgevoerd, zullen bezoekers van eerdere Schouwen hier van te voren op geattendeerd worden. De volgende Schouw is gepland op dinsdagavond 22 januari 2013. Het programma wordt bekend gemaakt via de gebruikelijke digitale communicatiekanalen en in het Stadsblad. Luc Eerden dankt de aanwezigen voor hun belangstelling. Hij nodigt hen uit voor een drankje en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur.

