

Verslag van de 35e Infoavond Uitvoering (Schouw) Stationsgebied, gehouden op 22 januari 2013

Aanwezig: Circa 100 belangstellenden, volgens presentielijst, en verder Marc Mommers (NS Stations), Peter Koolhaas, Robert Oosterwegel en Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied).

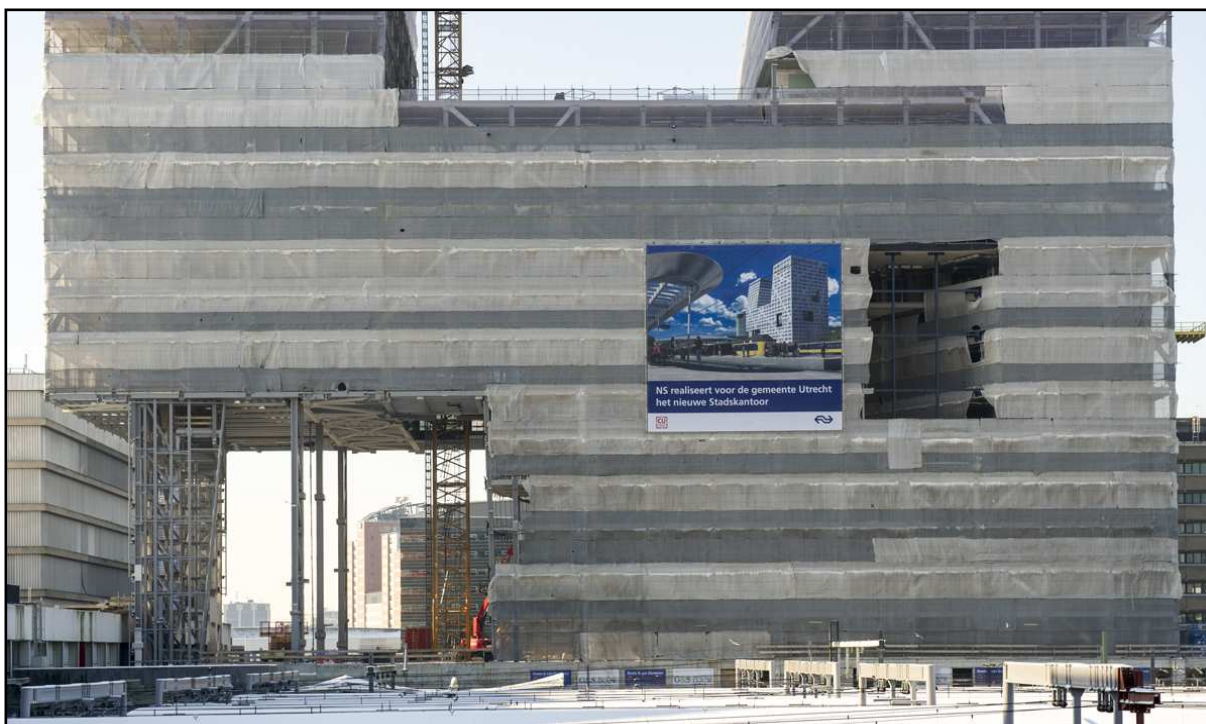
Verslag: Ingrid Bakhuis

Welkom

Erik Suik heet de aanwezigen welkom bij deze 35e Schouw. Deze keer is er geen wandeling. Marc Mommers geeft een toelichting op de bouw van het Stadskantoor, daarna wordt ingegaan op andere ontwikkelingen aan weerszijden van het station. Wie zich via de presentielijst bekend heeft gemaakt, ontvangt een verslag.

Stadskantoor – toelichting door Marc Mommers

Het Stadskantoor gaat bestaan uit een horizontaal hoofdvolume van twaalf verdiepingen en twee torens van tweeëntwintig verdiepingen. Onder het hoofdvolume liggen nog drie 'kelderverdiepingen', waarvan er twee bovengronds liggen. Voor deze verwarrende aanduiding is gekozen, omdat de 'begane grond' met de entree gelijk is geschakeld met de vloer van het stationsgebouw. De zuidtoren wordt over het dak van de OV-terminal gebouwd en rust op een statief, waarvan de poten door het dak van de OV-terminal steken. Dit stelt niet alleen bijzondere eisen aan de constructie en fundering, maar ook aan de afstemming van de bouwprocessen van het stadskantoor en de OV-terminal.



Stadskantoor in aanbouw

In mei 2011 is een start gemaakt met de bouw van het stadskantoor. De betonnen kernen zijn gebouwd volgens de 'glijbekistingsmethodiek', waaraan 7 dagen per week, 24 per dag is gewerkt.. Aan deze betonnen kernen is een staalconstructie bevestigd, waarin ca. 8000 ton staal is verwerkt. Aan deze staalconstructie worden prefab betonnen vloerdelen gehangen. Schuin geplaatste schoren geven de constructie stabiliteit in de gevel. Het hoogste punt – 92 meter – is in december 2012 bereikt. Kenmerkend is dat deze schoren soms niet zijn bevestigd aan de knooppunten van de stalen rasters, maar ernaast, zodat er extra constructieve maatregelen nodig zijn om de krachten op te vangen en de vereiste stabiliteit te bereiken. Voor de montage wordt gewerkt met tijdelijke hulpconstructies, die pas worden verwijderd als de stabiliteit is gegarandeerd.

Een deel van de twaalf roltrappen en vijftien liften is inmiddels geïnstalleerd. Een van de roltrappen beslaat drie verdiepingen en voert vanaf de 3e verdieping deels door de publiekshal naar de 6e verdieping waar het vergadercentrum en de trouwzaal zijn gesitueerd. Op de zesde verdieping kan worden overgestapt van de liften vanaf de begane grond naar de liften in de zuidtoren. Het gebouw is zo geconstrueerd dat er veel licht invalt via de gevels. Het glasdak van het atrium op de zevende verdieping maakt de publiekshal tot een grote lichte ruimte. De twaalfde verdieping van de torens is ingeruimd voor technische installaties: de luchtbehandelingsinstallaties zitten in de noordtoren, alle datatechniek in de zuidtoren. Hierdoor kunnen toevoegingen op het dak worden beperkt tot enkele installaties die derhalve minder zichtbaar zullen zijn. De dakopbouwen zijn nodig voor de uitloop van de liften. De witte gevelbeleding bestaat uit zogenoemde sandwichpanelen van kunststofplaten met daartussen isolatiemateriaal. Aan de binnenzijde is de gevel dus ook afgewerkt met wit kunststof. De panelen hebben een afmeting van 5,40 x 3,60 meter (verdiepingshoog). Ramen, bestaande uit drielaags glas, zijn daarin geïntegreerd. De schoren blijven in de gevelbekleding zichtbaar. De gevelafwerking van de zuidtoren moet worden afgerond voor de start van de tweede fase van het stationsgebouw. De start van demontage van deze gevel is gepland vanaf het tweede kwartaal. De entreegevel aan het Stationsplein-West en is gebogen van vorm. Glaspanelen zijn verdiepingshoog en worden toegepast zonder profiel. Waarbij de voegen afgewerkt worden met beglazingskit. In het hele gebouw wordt ongekleurd, transparant glas gebruikt. Na de zomer van 2013 wordt een begin gemaakt met de afwerking en inrichting van het gebouw. Het plaatsen van systeemwanden, pantry's en keukens met de bijbehorende installaties, maakt daar deel van uit. Het gebouw kan in oktober 2014 in gebruik worden genomen.

- Is de toepassing van rubber in de glazen entreegevel wel bestand tegen vuil en weersinvloeden? Kan het gebouw wel schoongehouden worden?

Zeker, deze toepassing is uitvoerig getest. Overal zijn voorzieningen aangebracht voor gondels ten behoeve van de glasbewassing. Waarbij rekening gehouden is met de terugliggende gevels.

- Wordt het niet erg warm in de publiekshal met al dat glas?

Nee, het dak van het atrium bestaat uit zonwerend glas en de hal is zo hoog dat de warmte zich goed verspreidt.

- Het is niet zo dat dakopbouwen niet zichtbaar zijn. Vanuit de appartementen in Hoog-Catharijne en zelfs vanaf de straat zijn vierkante dozen zichtbaar. Die stonden niet op tekeningen en artist's impressions. Ze ontsieren de hoogwaardige architectuur. Het zou mooi zijn als deze lelijke dozen (alsnog) aan het zicht worden onttrokken met een oplossing in de stijl van de gevelarchitectuur. Nu de gemeente het gebouw heeft gekocht, is dit haar verantwoordelijkheid, in samenspraak met de bouwer en de architect.

Inderdaad worden dakopbouwen niet altijd getoond op artist's impressions, maar in de bouwtekeningen staan ze wel. Kennelijk heeft de architect deze toevoeging als acceptabel beoordeeld. Als projectdirecteur heeft Marc Mommers zich te houden aan de bouwvergunning en bijbehorende tekeningen. Hij kan dan ook geen uitspraak doen over een wijziging. Het is hem ook niet bekend of het bestemmingsplan een verlenging van de gevellijn zou toestaan.

In een later stadium zal hier nog een keer op terug worden gekomen.

- Het gemeentehuis in Den Haag kent ook veel hoge, open ruimten. Daar hebben zich een aantal zelfmoordpogingen voorgedaan. Hoe is de valbeveiliging in dit stadskantoor georganiseerd?

Waar in de publieksruimte hoogteverschillen voorkomen van meer dan één verdieping, worden hoge balustrades toegepast. Dit kan een hoge glaswand zijn, een rasterafscheiding met groen of een dichte wand.

Ontwikkelingen westzijde – toelichting door Robert Oosterwegel

De komende tijd wordt een groot aantal werkzaamheden uitgevoerd aan de westzijde van het station. Interessant en zeker ook een uitdaging is dat er veel afhankelijkheden zijn tussen de verschillende projecten. Als voorbeeld, in de tweede helft 2014 wordt gestart met de ondergrondse parkeergarage onder het jaarbeursplein. Voordat hiermee gestart kan worden moeten eerst de fietsen zijn verplaatst naar de nieuwe stalling onder Stationsplein west en de bussen moeten zijn verplaatst naar het tijdelijk busstation west. Tevens wordt er bij de bouwactiviteiten in het binnenstedelijk gebied gekeken op welke wijze het project kan worden gebouwd, waarbij de hinder voor de omgeving zo minimaal is.



Jaarbeursplein; aanleg tijdelijke eindhalte van de tram

In de eindsituatie is het Jaarbeursplein een groot aantrekkelijk plein met veel verblijfsruimte, zonder bussen, fietsen en auto's. De sporthal en de bovengrondse parkeergarage zijn gesloopt, fietsrekken zijn verplaatst en het eerste deel van Stationsplein west, met daaronder de ruwbouw van de fietsenstalling, is in het voorjaar van 2012 in gebruik genomen. Uiteindelijk vormt het Stationsplein de entree naar het Stadskantoor en de stationshal.

Op de plaats van de voormalige parkeergarage, grenzend aan het NH-hotel, wordt de tijdelijke eindhalte van de tram gerealiseerd. Deze wordt in begin april 2013 in gebruik genomen. Voorlopig is dit de eindhalte, maar op termijn wordt de tramlijn doorgetrokken naar de oostkant van het station en wordt de halte aan de westzijde een tussenhalt. Nadat de tijdelijke eindhalte in gebruik is genomen, wordt het tramspoor aan de oostzijde verwijderd, zodat daar gestart kan worden met de bouw van Stationsplein oost.

Om het tramtracé in de toekomst te kunnen doortrekken wordt een doorbraak gemaakt in de bestaande kantoorgebouwen; het middelste gebouw – gebouw Cranenborch – wordt gesloopt. Eerst wordt het binnenwerk ontmanteld, daarna wordt het gebouw gedemonteerd. Mogelijk wordt het naastgelegen gebouw – Leeuwenstein – herontwikkeld, maar daarover lopen de gesprekken nog.

Tussen het Beatrixgebouw en de sporen wordt het tijdelijk busstation west gerealiseerd. Er wordt een loopbrug bebouwd tussen de nieuwe stationshal en het busstation. Het busstation wordt in gebruik genomen per 3 maart 2013. Op deze datum worden de bussen van het Jaarbeursplein naar het nieuwe busstation.

Na 3 maart zal een groter deel van het Jaarbeursplein worden ingericht als bouwterrein t.b.v. het tweede deel van Stationsplein west. De taxi's en de bussen van Eurolines en treinvervangend busvervoer behouden hun plek. Tevens wordt een goede looproute aangelegd vanaf het station, naar de tijdelijke eindhalte van de tram.

Ten behoeve van het bouwterrein en de looproute worden er 7 bomen gekapt op het Jaarbeursplein. De bomen vallen tevens binnen de plek waar medio 2014 de ondergrondse parkeergarage wordt gebouwd. De Beatrixboom kan voorlopig blijven staan en er wordt nog onderzocht of deze boom t.z.t. kan worden herplant bij de bouw van de parkeergarage.



Kappen van bomen op de Croeselaan

De steeg tussen Stationsplein west en het Beatrixtheater wordt afgesloten om te voorkomen dat deze door voetgangers wordt gebruikt als (sluip)route naar het tijdelijk busstation. De nooddeuren van het Beatrixtheater blijven bruikbaar.

De eerste fase van de nieuwe stationshal wordt op zondag 3 februari a.s. in gebruik genomen. De looproute wordt dan verlegd van de Jaarbeurstraverse naar het nieuwe deel van de stationshal. Daags na de opening wordt gestart met de sloop van de Jaarbeurstraverse. Winkels die hier waren gevestigd, zijn inmiddels verplaatst.

- Worden de sloopwerkzaamheden aan het Cranenborch-gebouw overdag uitgevoerd? Uitgangspunt is dat sloopwerkzaamheden overdag worden uitgevoerd. Indien bepaalde werkzaamheden toch 's nachts uitgevoerd worden, zal de Projectorganisatie als opdrachtgever hiervoor gemotiveerd ontheffing aanvragen bij het college van B&W.

- De nieuwe liften van Stationsplein west ruiken naar urine. Dit wordt doorgegeven aan de beheerder, die erop zal toezien dat liften goed worden schoongemaakt.

- Als de tramlijn pas over vijf jaar wordt doorgetrokken, waarom wordt het Cranenborch-gebouw dan nu al gesloopt?

De tram wordt pas in 2018 doorgekoppeld, echter wordt al eerder gestart met aanleg tramrails (in verlengde van tijdelijke eindhalte tram, richting oostzijde), en het bouwen van het HOV-viaduct over de Leidsche Rijn. Tevens worden er hier en daar nog kabels en leidingen verlegd.

- Het is wel erg ver lopen van de nieuwe eindhalte van de tram naar de binnenstad.

Dat is waar. Deze situatie is niet ideaal, maar er is helaas geen andere oplossing. Voor de herontwikkeling van het Stationsgebied aan de oostzijde is het noodzakelijk dat de tram tijdelijk aan de westzijde zijn eindhalte heeft. Bestuur Regio Utrecht en de Projectorganisatie erkennen dat deze situatie niet ideaal is, om deze reden is besloten een goede looproute naar de tram aan te leggen. Zodra Stationsplein west gereed is, wordt de looproute voor een stuk ingekort, aangezien dan ook de tweede roltrap van Stationsplein west in gebruik gaat.

- Is er niet overwogen om een metro aan te leggen?

Peter Koolhaas zegt dat een metrosysteem zich niet leent voor een stad van de omvang van Utrecht. In het kader van het Utrecht Centrum Plan (UCP) is wel onderzocht of een ondergrondse OV-tunnel onder de sporen zou kunnen worden aangelegd, maar om kostentechnische redenen is daarvan afgezien.

- Aangegeven is dat de eerste fase van de OV-terminal op 3 februari a.s. wordt geopend. Is er rekening gehouden met grote drukte van reizigers die naar de slotdag van het Filmfestival in Rotterdam gaan?

Dit zal worden doorgegeven aan de betrokkenen bij NS en ProRail.

- Hoe staat het met de plannen voor de Rabobrug? Krijgt die nu wel of niet een verbinding met de perrons?

De Rabobrug komt er zeker, maar de oplevering zal pas over een aantal jaren zijn. De brug wordt over het spoor gebouwd en daarover moeten vroegtijdig afspraken worden gemaakt met ProRail, in verband met werken tijdens 'trein vrije periodes'.

Over een rechtstreekse verbinding van de brug met de perrons is veel discussie gevoerd. De brug is oorspronkelijk bedoeld als interwijkverbinding en een verbinding met de perrons is niet noodzakelijk voor het functioneren van de OV-terminal. Vooralsnog wordt er daarom geen rechtstreekse verbinding met de perrons gemaakt.

- Er zijn fietsparkeervoorzieningen aangelegd bij de tijdelijke eindhalte voor de tram. Blijven die bestaan?

Vanwege de werkzaamheden moeten van tijd tot tijd fietsparkeervoorzieningen worden verplaatst of opgeheven. Deze worden dan zoveel mogelijk gecompenseerd. Volgens de fietsparkeerbilans zijn deze tijdelijke fietsparkeervoorzieningen bij de tramhalte nodig. Wanneer de grote ondergrondse parkeervoorziening onder Stationsplein west beschikbaar is, kunnen ze worden opgeheven.

- Wordt die ondergrondse fietsenstalling een betaalde voorziening?

Dat is nog niet bekend. Daarover moet het college van B&W nog een besluit nemen.

- De nieuwe locatie van de tramhalte betekent dat tram en autoverkeer elkaar kruisen bij de Croeselaan.

Peter Koolhaas bevestigt dat een kruising van drukke verkeersroutes helaas geen positief effect heeft op de verkeersafwikkeling. Dit is een tijdelijk probleem, want per 1 januari 2015 wordt een aantal

maatregelen van kracht in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit. Er is dan geen doorgaand verkeer meer mogelijk via het Paardenveld en de Monicabrug, zodat de intensiteit van het autoverkeer zal afnemen. Zolang de werkzaamheden in het Stationsgebied voortduren, zal er geregeld sprake zijn van overlast voor autoverkeer.

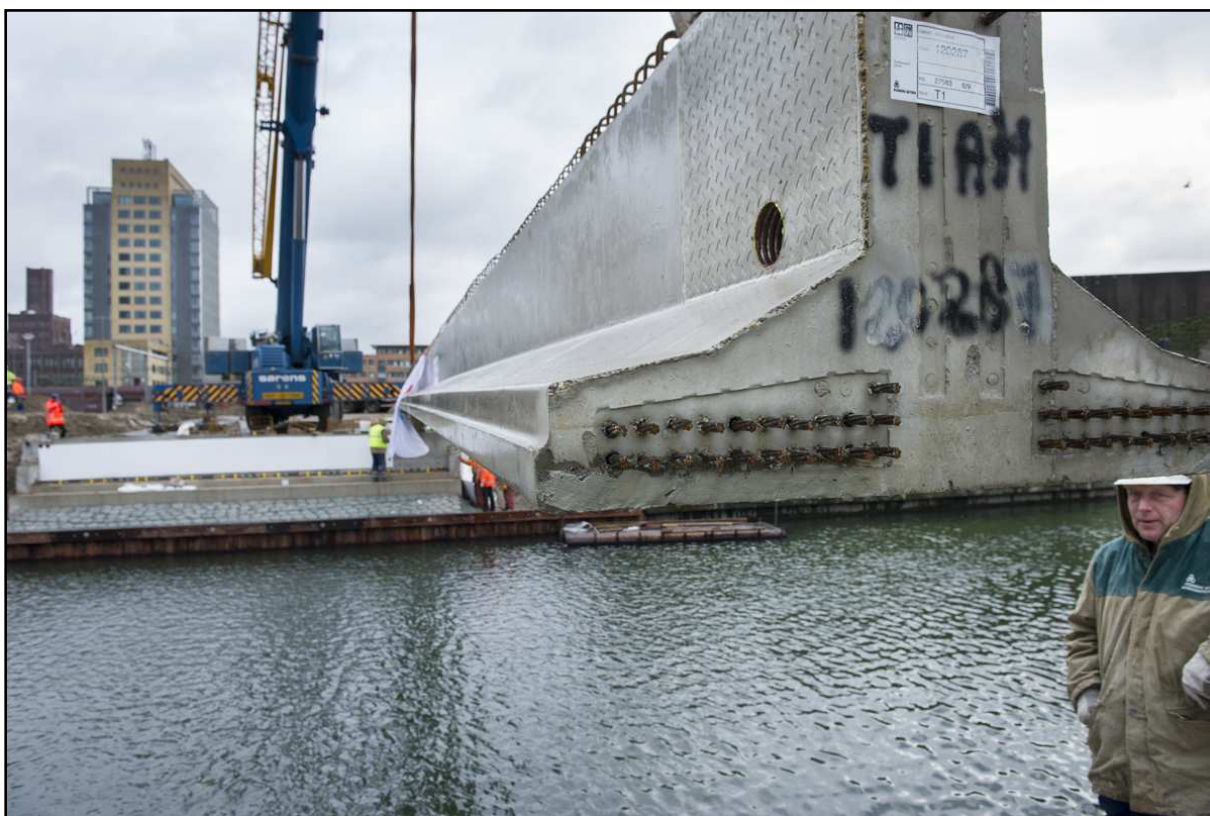
De doorstroming van fietsverkeer wordt zo veel mogelijk bevorderd. In dit verband wijst Peter Koolhaas op een nieuwe, snelle en comfortabele fietsroute – Leidseweg – Kanonstraat – Leidseveertunnel – Lange Koestraat – die de drukke route via de Van Sijpesteijnkade kan ontlasten.

- Gaan de bussen naar het tijdelijke busstation via de 2e Asselijnstraat rijden?

Na veel discussie met omwonenden heeft het college besloten de hinder voor omwonenden te verzachten en geen busverkeer via de 2e Asselijnstraat (Jan van Foreeststraat) te laten rijden. Deze wordt uitsluitend gebruikt voor bouwverkeer en bestemmingsverkeer naar het postgebouw. Bussen worden via de nog aan te leggen Valeriusbaan geleid, over het terrein van de Rabobank. Deze route kan later dit jaar in gebruik worden genomen. Mogelijk wordt de Jan van Foreeststraat in de toekomst ook gebruikt als ontsluitingsweg naar toekomstige woningbouw op het EKP-terrein.

- De 2e Asselijnstraat biedt ook een snelle verbinding naar de binnenstad, maar deze is afgesloten met hekken. Kan deze verbinding niet opengesteld worden?

Deze verbinding wordt niet opengesteld voor fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers die vanaf de Croeselaan uit de richting Dichterswijk komen en de trein of bus willen pakken, dienen via het jaarbeursplein te gaan.



Aanleg van de brug over de Kruisvaart

Ontwikkelingen Oostzijde – toelichting door Erik Suik

De komende jaren zal de druk op de Catharijnesingel en het Stationsplein toenemen. Tijdelijke routes moeten geregeld worden gewijzigd om opeenvolgende werkzaamheden mogelijk te maken.

De route voor autoverkeer van de Daalsetunnel naar de Catharijnesingel is opnieuw verlegd en de fietsroute ligt nu parallel aan de autorijbaan. Een voorsorteervak voor fietsers wordt nog toegevoegd. De nieuwe route voor busverkeer van het station naar de Binnenstad is inmiddels in gebruik genomen.

De aanleg van het diepriool verplaatst zich op de Catharijnesingel de komende maanden in zuidelijke en noordelijke richting.

De aanleg van de nieuwe ondergrondse parkeergarage inclusief de twee inritten gaat dit jaar van start. De voorbereidingen van de sloop van het P&C-gebouw zijn in volle gang. De sloop zal extra bouwverkeer genereren.

De aanleg van de expeditieroute naar de kelder van het Muziekpaleis wordt dit jaar afgerond. Het Muziekpaleis krijgt geleidelijk vorm en wordt ook dit jaar opgeleverd.

De fietsenstalling in de kelder van woon/winkelgebouw De Vredenburg is in het voorjaar gereed. Het Vredenburg wordt gefaseerd heringericht. De definitieve inrichting is afhankelijk van de uitkomst van de discussie over herplaatsing van bushaltes aan het Vredenburg. Binnenkort neemt het college hierover een besluit.

Kabels en leidingen worden aan- en verlegd. Voor voorzieningen voor warmte-koude-opslag worden er opnieuw grondwerkzaamheden uitgevoerd in Wijk C. In verband hiermee moet de fietsverbinding worden verlegd en zullen fietsers tijdelijk in twee richtingen door de Lange Koestraat rijden.

Ter hoogte van de Mariaplaats wordt de Catharijnebak gesloopt en wordt de nieuwe brug naast de huidige gebouwd. Deze werkzaamheden starten in het voorjaar. Een en ander gaat niet ten koste van de Parade.

De fietsenstalling Laag Catharijne gaat sluiten op de huidige locatie en wordt verplaatst naar de nieuwe locatie onder kantoorgebouw Singelborgh. De parkeercapaciteit neemt iets af, maar de ruimte om fietsen te maken wordt groter.

Om ruimte te maken voor bouwprojecten moeten geregeld fietsparkeervoorzieningen worden verwijderd en/of verplaatst. Daardoor dreigt op termijn een groter tekort te ontstaan. Op basis van de fietsparkeerbalans is opnieuw gezocht naar extra locaties. In afwachting van de start van de bouw van de Bibliotheek ++ worden op het Smakkelaarsveld wellicht extra fietsklemmen bijgeplaatst. Middels een extra verdieping boven de huidige fietsenstalling. Alle fietsklemmen op het Smakkelaarsveld zijn tijdelijk. In de eindsituatie krijgt het Smakkelaarsveld naast de Bibliotheek een blauww/groene inrichting.

Om Stationsplein oost, de nieuwe verbinding tussen de OV-terminal en Nieuw Hoog Catharijne, te kunnen realiseren, moet de tramhalte buiten gebruik worden gesteld en wordt een groot deel van de bushaltes verplaatst van busstation noord naar busstation zuid en naar het tijdelijke busstation aan de westzijde van het station.

Tijdens de volgende Schouw zal worden ingegaan op de plannen voor het Stationsplein oost, de bouw hiervan en de tijdelijke maatregelen die hiervoor nodig zijn.

Vertrek Erik Suik

Erik Suik heeft alle 35 Schouwen in de afgelopen vijf jaar met veel plezier voorbereid en begeleid. Dit was de laatste, want hij gaat een andere functie bekleden binnen de gemeente.

Jimmy Kross neemt de organisatie en invulling van de Schouw voortaan voor zijn rekening. Mogelijk veranderen de Schouwen hierbij ook van vorm. Hij attendeert ook op de rondleidingen die elke eerste zaterdag van de maand worden gehouden van 11.30 tot 13.00 uur, vanuit het Infocentrum. Aanmelding is niet nodig.

Jimmy dankt Erik voor zijn inzet in de afgelopen jaren en biedt hem een attentie aan. De aanwezigen nemen afscheid van hem met een groot applaus.

Sluiting

De volgende Schouw is gepland op dinsdagavond 19 maart 2013. De rondleiding start om 19.00 uur, het daaropvolgende programma om 20.00 uur.

Erik Suik nodigt de aanwezigen uit voor een afsluitend drankje en sluit de bijeenkomst om 21.30 uur.

