

Verslag Schouw 10 september

Deelnemers:

Namens de projectorganisatie: Jimmy Kross, Tjerk van Impelen

Namens ProRail: Paul Kamermans

Namens de gemeente Utrecht: Iris Vliegenberg

Namens BAM: Paul Beljaars

Belangstellenden: ongeveer 25

Verslag door: Margreeth Menkveld (Kassing Notuleerservice, Odijk)

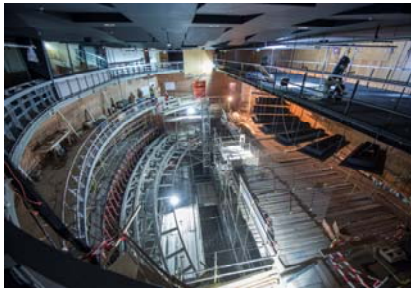


Welkom

Jimmy Kross heet de aanwezigen welkom. Vanwege het slechte weer gaat de buitenrondwandeling van vanavond niet door. In plaats daarvan vertelt Tjerk van Impelen over de ontwikkelingen aan de hand van de maquettes in het Infocentrum. Daarna worden compacte presentaties gegeven en kunnen algemene vragen gesteld worden.

2. Muziekpaleis

Jimmy Kross vertelt dat het muziekpaleis geopend zal worden op 21 juni 2014. Een aantal zalen is zo goed als klaar. Binnenkort zullen proefconcerten plaats vinden. Er is goed nagedacht over de akoestiek. De grote zaal blijft zoals het was, maar er komen wel nieuwe stoelen.

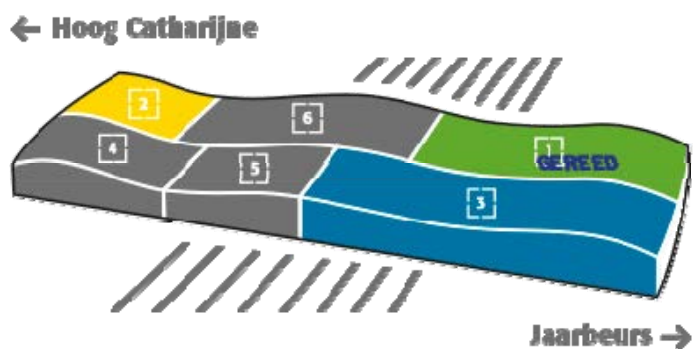


3. OV-terminal Utrecht Centraal Station

Paul Kamermans, omgevingsmanager bij ProRail, geeft een presentatie.

Het aanpakken van de nieuwe stationshal gebeurt in zes stappen.

- Stap 1: deze stap is afgerond. Er werd gebouwd boven een oud parkeerterrein, zodat er niets afgesloten hoefde te worden.
 - Stap 2: is het aanpakken van de stationshal rond de Catharijnetoren. Hiervoor is een stuk van de stationshal afgezet. Het werk is op 29 september 2013 gereed en dit deel van de stationshal wordt dan open gesteld.
 - Stap 3: betreft de integratie van het stadskantoor met de stationshal.
 - Stap 4 en 5: de noordzijde van de OV-terminal wordt afgebouwd.
 - Stap 6: het zuiddeel van de OV-terminal wordt aangepakt.
- In 2016 is de stationshal klaar.



Het informatiebord in de hal is onlangs weggehaald. Er was onvoldoende ruimte voor reizigers om er voor te staan. Vanmorgen, 10 september, is de streekbustraverse afgesloten. Op 29 september gaat het bordes aan de andere zijde open. Dan ontstaat er een tijdelijke situatie voor langere tijd. De stationshal wordt transparant en open.

4. Het nieuwe Hoog Catharijne

Paul Beljaars van BAM is projectleider voor de onderbouw van het nieuwe Hoog Catharijne. Hij vertelt over de bouw van de nieuwe parkeergarage. Het nieuwe Hoog Catharijne kent een poortgebouw met hotel en winkels. Aan de kant van Vredenburg komt een entreegebouw. Vanuit het station komt een dubbele looproute richting Vredenburg en de binnenstad. De bestaande parkeergarage Vredenburg onder Hoog Catharijne blijft bestaan. Onder het Vredenburgplein komt een nieuwe garage, waarin deze oude garage wordt geïntegreerd. De nieuwe garage krijgt vijf verdiepingen met twee aanrijtunnels. De inritten worden aangelegd met twee technieken: bodeminjectie en onderwaterbeton.



Voor het onderwaterbeton wordt een damwand aangelegd. Daarna wordt beton gestort en wordt het water weggepompt. Voor de bodeminjectie worden ook damwanden geplaatst. Het beton wordt geïnjecteerd en dan wordt de droge grond weggegraven.

Op 11 september wordt gestart met het storten van het beton. Dat gebeurt tussen 06.00 en 23.00 uur. BAM probeert overlast te voorkomen, maar de klus moet in één keer geklaard worden. De parkeergarage wordt aangelegd door middel van een polderconstructie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een dikke kleilaag die 60 meter onder het maaiveld ligt. Er worden waterkerende wanden aangelegd tot 60 meter diepte. Hiervoor worden sleuven gegraven van 1 meter breed met een grote graafinstallatie. De damwanden worden 33 meter diep. Aanvoer van deze kant en klaar wanden gebeurt buiten de spits in goed overleg met alle betrokkenen. Zo ontstaat er een grote waterdichte bak. Het water wordt weggepompt en er wordt beton gestort. De onderste 27 meter van de wanden worden gestort met een mengsel van cement en bentoniet. Dit moet aangevoerd worden en de afgegraven grond moet afgevoerd worden. In principe gebeurt dit tussen 7.00 en 17.00 uur, maar er moet in ieder geval één paneel per dag geplaatst worden. Dit alles zal veel vrachtverkeer opleveren. BAM doet dit met zorg voor de omgeving, zeker omdat het een binnenstedelijk gebied betreft. Als de wanden erin zitten wordt het gebied ontgraven. De archeologen zullen voldoende tijd krijgen de resten van het stadskasteel te onderzoeken. Er wordt gegraven tot -2 niveau. Vanaf dit niveau wordt verder naar beneden gebouwd tot -5 niveau.

Aan de rand van de stad, waarschijnlijk in Lage Weide, komt een tijdelijk logistiek centrum. Van hieruit zullen alleen volle vrachtwagens met gecombineerde vrachten de stad inrijden. Het bouwpersoneel parkeert in transferium Westraven en gaat dan met de tram de stad in. Bij het inrichten van de bouwplaats wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Lichtmasten bijvoorbeeld worden zo geplaatst dat ze niet bij bewoners naar binnen schijnen. Elk pand in de omgeving is van te voren in kaart gebracht. Zo is na te gaan of de bouwactiviteiten schade veroorzaken.

Paul Beljaars benadrukt dat er flink wat regels en voorschriften zijn voor de bouw, maar dat het uiteindelijk gaat om gedrag. Wanneer er overlast is wordt BAM daar graag op aangesproken. Communicatie met de omgeving is belangrijk.

5. Westzijde stationsgebied

Iris Vliegenberg, projectmanager openbare ruimte en infrastructuur van de gemeente Utrecht, vertelt over de werkzaamheden voor de komende maanden aan de Van Sijpesteijnkade. Voor de ontwikkeling van nieuwe kantoren en woningen worden de panden aan de Van Sijpesteijnkade gesloopt, behalve nummer 25, want dat is een Rijksmonument. De Van Sijpesteijnkade is een belangrijk gebied. De ingang van de noordertunnel ligt hier, men stalt er zijn/ haar fiets en hier is in de toekomst de opgang voor de nood- en hulpdiensten naar de sporen en

naar de verkeersleidingspost. De Van Sijpesteijnkade is een belangrijke doorgaande fietsroute met 25.000 fietsers per dag.

De Leidsche Rijn zal een stukje worden doorgetrokken richting Westplein. Er wordt een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) lijn (tram en bussen) aangelegd. hiervoor wordt een viaduct gebouwd over dit stuk Leidsche Rijn. De huidige panden aan de Van Sijpesteijnkade liggen hoger dan het fietspad. In de toekomstige situatie blijft dit hoogte verschil. Het voetpad komt vlak langs het water, waardoor de beleving van het hoogteverschil groter wordt.

Het college heeft ingestemd met het bestemmingsplan Westflank noord en HOV west. In dit bestemmingsplan is de nieuwbouw van de Westflank Noord, het HOV viaduct en de aanleg van de kadeconstructie aan de van Sijpesteijnkade mogelijk. Eind oktober wordt het bestemmingsplan voorgelegd aan de raad.



In het gebied staan circa 800 fietsklemmen. Er worden echter ook veel fietsen naast de fietsklemmen geplaatst. Vanaf half oktober worden de fietsklemmen verwijderd. Fietsers kunnen hun fietsen dan op het Jaarbeursplein en deels op het Westplein plaatsen (waar eerder de tramrails lagen).

Tijdens de sloop wordt langs het huidige huizenblok een bouwschutting geplaatst op de grens tussen het huidige voet- en fietspad. Het fietspad blijft gehandhaafd, het voetpad komt langs het water te lopen.

Onder het water door komt een betonnen koker voor kabels en leidingen. Drie bomen zullen gekapt moeten worden. De gemeente gaat haar best doen om de twee grote lindes te behouden. Er wordt nu onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de bomen en hun wortels. Eén jonge boom kan verplant worden.

In november worden de drie panden aan de zijde van het spoor gesloopt. De andere panden, in eigendom van de NS, blijven voorlopig staan. Eventueel krijgen ze een tijdelijke invulling. Nood- en hulpdiensten gaan over het fietspad en over een helling het terrein op. Het bouwverkeer voor de sloop gaat achter de bouwschutting langs.

Planning:

- Oktober tot december: conditionering (= voorbereidenden werkzaamheden)
- Januari 2014: kabels en leidingen leggen
- Maart 2014: sloop The Guardian
- April 2014: start bouw HOV-viaduct
- Oktober 2015: in gebruikname viaduct.

Vragen:

De verkeersleidingspost zou verplaatst worden naar de Cartesiusweg?

Antwoord: De mensen gaan inderdaad naar de Cartesiusweg, maar de technische voorzieningen blijven grotendeels op de huidige plek.

Er moeten straks meer fietsen naar het Jaarbeursplein. Kan dat wel?

Antwoord: Er komt een gebouwde stalling voor 4.200 fietsen. Naast de tramhalte kunnen straks, als de keten weg zijn, 300 fietsklemmen extra geplaatst worden..

Fietsers willen allemaal zo dicht mogelijk bij het station hun fiets kwijt. Dit probleem wordt deels aangepakt door het lik op stuk beleid. na opening van de gebouwde stalling gata de gemenete strenger handhaven tegen fout gestalde fietsen. De verwachting is dat dit het gedrag van de fietsers mede daardoor zal veranderen.

Naast de Noordertunnel ligt een oude tunnel. Kunnen hier geen fietsen gestald worden?

Antwoord: Dat was de oude Sijpesteijntunnel. Deze wordt nu gebruikt voor kabels en leidingen. Er is onderzocht of de tunnel gebruikt zou kunnen worden voor fietsparkeren, maar dit bleek te duur om de tunnel geschikt te maken voor dit gebruik.

6. Stads kantoor

Jimmy Kross vertelt dat het stadskantoor straks het derde hoogste gebouw wordt in Utrecht, na de Domtoren en de Rabobank.

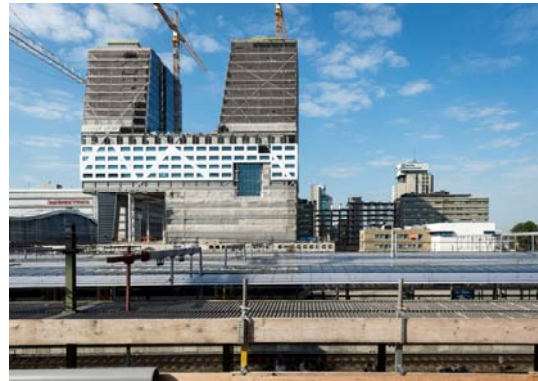
Er wordt momenteel aan het middengedeelte gebouwd. Daarna volgt één van de torens, dan een gedeelte beneden en daarna de tweede toren.

Het gebouw wordt bekleed met 1.072 gevelelementen. Deze zijn er in diverse maten:

Standaard 5,6 x 3,6 meter, afwijkend 7,2 x 3,6 meter.

De 11^e en de 21^e verdieping worden bekleed met afwijkende maten gevelbekleding namelijk 5,6 of 7,5 lang en 4,5 meter hoog.

Eind van dit jaar is de gevel klaar. Om deze termijn te halen is het nodig om per week 70 á 80 uur te gaan werken.



7. Sluiting

Elke eerste zaterdag van de maand kunt u vanaf 11.30 uur deelnemen aan de Open Rondwandeling: start in het Infocentrum.

Jimmy Kross sluit de bijeenkomst onder dankzegging om 21.00 uur.

De volgende schouw is op dinsdag 5 november.