



Verslag schouw Stationsgebied

Bijeenkomst	45 ^{ste} schouw Stationsgebied	Verslag door	Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice, Odijk)
Datum	20 januari 2015	Datum verslag	
Tijdstip	19.00 – 19.55 uur	Verzonden aan	
Plaats	Infocentrum Stationsgebied	Vervolg	
Agendapunten			
1. Welkom 2. Voortgang bouw Utrecht Centraal 3. Bouw viaduct over Leidsche Rijn en herinrichting Leidscheveertunnel 4. Sijpesteijnkade 5. Water in de Singel 6. Fotorondje bouwplaatsen			
Deelnemers			
Namens de projectorganisatie: Tjerk van Impelen Namens de gemeente Utrecht: Bart Herremans, Simon Roozen en Jeroen Golstein, provincie Utrecht verantwoordelijk voor OV Busvervoer Namens ProRail: Paul Kamermans en Marielle Frumau			
Belangstellenden: ongeveer 100 –120			
Verslag			
1. Welkom Tjerk van Impelen heet de aanwezigen welkom. Er zijn circa 15–20 mensen voor het eerst aanwezig. Meestal bestaat de schouw uit een informatiedeel en een bezoek aan de bouwplaats. Vanwege het grote aantal bezoekers en de wintertijd is geen bezoek gepland op de bouwplaats. De organisatie beraadt zich nog hoe de bouwplaatsbezoeken geregeld kunnen worden in een volgende ronde. Dat heeft ook te maken met de veiligheid op de bouwplaats en de grote bezoekersaantallen. Vanavond is er een bijeenkomst met vier sprekers.			
2. Voortgang bouw Utrecht Centraal Paul Kamermans is omgevingsmanager stationsgebied Utrecht Centraal bij ProRail en Marielle Frumau is omgevingsmanager DoorStroomStation Utrecht bij ProRail. ProRail werkt naast het stationsgebied ook aan het doorstroomstation Utrecht, dat is een aanpassing aan het railnet. Eind 2010 is de bouw gestart met de bouw van de stationshal. Er wordt gefaseerd gebouwd. De reizigers moeten op een veilige manier naar de treinen kunnen gaan. De eerste twee stappen zijn gerealiseerd. De stappen 3,4,5 betreffen de noordelijke delen en die worden als één geheel opgeleverd op 31 juli 2015. Als de gehele verbouwing klaar is, is Utrecht Centraal geschikt om 100 miljoen reizigers per jaar te verwerken. In het derde kwartaal van 2016 is de bouw gereed. Aan de hand van foto's wordt een overzicht gegeven van de bouwactiviteiten en de definitieve eindsituatie. Momenteel wordt druk gebouwd aan de interwijkverbinding. Deze wordt op 31 juli 2015 geopend. Er wordt gewerkt aan de entresol en daarin wordt een Grand Café gevestigd. Er is ook een trap gepland, maar die wordt later opgeleverd omdat deze voor een deel met de treden in bouwdeel 6 is opgenomen. De entresol is wel bereikbaar via de zijkanten. De ingang van het station is nu bij het Beatrixgebouw. Na 31 juli 2015 wordt deze verplaatst. Het tijdelijke bordes wordt dan afgebroken waarna het gat dat er nu is gedicht kan worden. Omdat een bezoek aan de bouwplaats niet mogelijk is, worden enkele foto's getoond.			
Vragen Waar komt de interwijkverbinding op uit? In de uiteindelijke situatie loopt de verbinding van stationsplein West naar stationsplein Oost. De interwijkverbinding kan vanaf 31 juli wel worden gebruikt, maar aan de Oostkant komt er een nieuwe			

tijdelijke verbinding met Hoog Catharijne omdat dan het stationsplein Oost nog niet klaar is.

Is 31 juli 2015 als openingsdatum van de interwijkverbinding niet onhandig in verband met de Tour de France?

Helaas is het niet mogelijk deze verbinding eerder te openen. De bouw lijkt vergevorderd, maar er moet nog veel gebeuren voordat het noordelijke deel van het station open kan voor het publiek. De tijd tot 31 juli is hard nodig voor onder andere de afbouw van installaties, de vloer, de winkels en roltrappen. Na de oplevering start meteen de laatste fase, bouwstap 6. Het laatste stuk oude stationshal, in het hart van het station, wordt afgebroken en opnieuw opgebouwd. Dit is een complexe stap en zal voor reizigers niet onopgemerkt gaan. Het betekent bovendien wenen aan nieuwe looproutes door het station. Het duurt een paar weken voordat de doorstroming door het station weer soepel zal verlopen. Het is daarom niet verstandig zo'n ingrijpende wijziging in het station uit te voeren net voor een groot evenement als de Grand Depart.

Waar komen de poortjes te staan die ProRail/NS gaat plaatsen als er een ingang komt vanaf de interwijkverbinding tussen de winkels en de hal in?

Er komen drie rijen poortjes, aan Oost- en Westkant en in het midden van de stationshal vanaf de interwijkverbinding.

Hoe komen buspassagiers die geen OV-chipkaart hebben, het station in?

Die moeten dan via de interwijkverbinding lopen. Spreker geeft aan waar de OV-chippunten komen te liggen. Het OV-chipgebied bevindt zich boven het spoor. Buspassagiers moeten via de interwijkverbinding van het ene naar het andere busstation lopen.

Hoe komen de winkels in de stationshal te liggen ten opzichte van de poortjes?

Als mensen via de winkels de stationshal kunnen betreden hebben poortjes geen zin. Sommige winkels zijn van binnen het chipgebied bereikbaar en sommige winkels van buitenaf. Daarover zal de NS beslissen. Het is niet mogelijk om door een winkel van buiten het OV-chipgebied naar het binnendeel van het OV-chipgebied te lopen. Wellicht zullen sommige winkels zowel van binnen als van buiten het OV-gebied bereikbaar zijn, maar daar wordt een voorziening voor getroffen. In eerdere presentaties zijn daar voorbeelden van gegeven.

Waarom is er niet gekozen voor het plaatsen van poortjes bij de toegang naar de perrons?

Er is nu gekozen voor een complete zone in de hal. Veroorzaakt dat geen inkomstendering voor de winkeliers?

In de stationshal wordt een zone gecreëerd waarin overgestapt kan worden tussen treinen waarbij reizigers niet steeds in/uit hoeven te checken. NS maakt een plan welke winkels het beste in het OV-chipgebied passen (reizigersgerelateerd) en welke winkels beter vanaf de interwijkverbinding bereikbaar kunnen zijn.

Hoe worden de winkels bevoorrad?

Deze worden bevoorrad via de bevoorradingslift. De commercie op de tussenvloer is ook bereikbaar via een lift. Aan de Oostkant komt een expeditietunnel waardoor de winkels bereikbaar zijn.

Is er een plattegrond beschikbaar waarop zichtbaar is wat interwijkverbinding is en wat de indeling is van de stationshal?

Deze is beschikbaar maar heeft spreker vanavond niet bij zich. Hij zal deze de volgende bijeenkomst meenemen.

De stationskap wordt verbonden met de Katreinetoren. Is dat bouwtechnisch wel mogelijk?

De gevel van de Katreinetoren is vervangen en geschikt gemaakt voor de verbinding met de kap van de stationshal. De kap van het station draagt op de stationsvloer en hangt niet aan de gevel van de Katreinetoren.

Het blauwe klapperbord in de stationshal is vervangen door een elektronisch bord. Ook deze is weggehaald en vervangen door kleine schermen.

Er is gekozen voor de kleinere schermen, zodat niet iedereen zich verzamelt op één plek. Er zijn veel klachten over het verdwijnen van dat bord, hij sluit niet uit dat er in de toekomst wellicht toch weer een voorziening komt. Het blauwe bord was ook een herkenningsteken. Er wordt nog nagedacht over

een soort kunstwerk dat kan dienen als herkenningsteken.

Waarom worden de oudere perrons met deze verbouwing niet direct rechtgetrokken?

Marielle Frumau antwoordt dat deze perrons rechter worden gemaakt dan deze nu zijn. Er is een aantal dwangpunten in het ontwerp waarmee rekening gehouden moet worden, zoals de bruggen aan de westzijde en het opstel terrein voor treinen aan de oostzijde van het station. Bij de dwangpunten komt een aantal sporen bijeen en daardoor buigt het perron met het smaller worden van de rails mee. De lengte van de perrons wordt door de kromming geoptimaliseerd waardoor ook langere treinen gebruik kunnen maken van deze perrons.

Hoe wordt het hoogteverschil tussen Hoog Catharijne en Utrecht Centraal station opgevangen?

Dat is geen onderwerp voor deze avond. Er komen verschillende niveaus van het plein met flauw aflopende stukken om het niveauverschil van één meter op te vangen.

Komen er op alle perrons overkappingen?

De overkappingen op de zuidelijke perrons komen nog.

Hoe staat het met de wissels in het project doorstroomstation Utrecht?

Marielle Frumau antwoordt dat aan dit traject nog tot eind 2016 wordt gewerkt. De sporen en de wissels worden gefaseerd aangepakt. Het beste zou zijn dit in een keer te doen maar dat betekent dat er twee jaar geen treinen op Utrecht kunnen rijden. Vandaar deze fasering waardoor het treinverkeer in beperktere mate toch doorgang kan vinden.

Hoe groot is de sneeuwbelasting van het dak?

De sneeuwbelasting is conform het bouwbesluit voor verblijfsruimten.

3. Bouw viaduct over Leidsche Rijn en herinrichting Leidscheveertunnel

Bart Herremans geeft een presentatie. Hij wordt bij vragen ondersteund door Jeroen Golstein, provincie Utrecht. Hij begint met een foto van de fietstunnel die wordt gesloopt. Naar aanleiding van de sloop heeft hij een bericht ontvangen dat hij voorleest ter informatie voor de aanwezigen. Het is een bericht in 'straattaal'. Aan het eind van zijn presentatie heeft hij nog een eerbetoon aan de graffiti afbeeldingen (zogenoemde pieces) in de fietstunnel. Vanavond wil hij de aanwezigen meenemen in het doel van het traject en dan vooral de Leidscheveertunnel. Doel: Aan de Westkant van het station komt een groot busstation. Aan de Oostkant komt een kleiner busstation. Daarnaast heeft de tramlijn het CS als eindhalte. Die tramlijn moet worden verbonden over de Leidsche Rijn en door de Leidscheveertunnel met de Oostkant van het station. Daarvandaan gaat de tramlijn in de toekomst verder naar de Uithof.

Vragen

Komen er busstations aan de Oost- en Westzijde?

Inderdaad er komt aan beide zijden een busstation.

Waar eindigt de tram vanuit Nieuwegein en de Uithof?

De eindhalte van de tramlijn blijft op de huidige plek tot dat er voor de Nieuwegeinlijn nieuw materieel is besteld. Tussen 2020- en 2025 moet dat materieel aangekocht worden. Op dat moment zal de verbinding vanuit Nieuwegein worden doorgetrokken naar de Uithof.

Tjerk van Impelen vult aan dat er een tramspoor wordt aangelegd om ervoor te zorgen dat de tram van de Uithoflijn over het spoor op het traject van de SUNIJ-lijn gebracht kan worden. Op die manier kan de tram naar de remise (onderhoudsgarage) worden gereden. Omdat er een ander type tram op de Uithoflijn rijdt kan dat spoordeel niet voor passagiersvervoer worden gebruikt.

Is de slinger alleen voor tram of kan deze ook voor de bus worden gebruikt?

De slinger die wordt aangelegd is zowel voor de tram als de bus bruikbaar.

Vragensteller heeft nog tekeningen gezien waarbij de tramlijn door Clarenburg naar het zuiden gaat met als eindhalte station West. Gaat dat nog steeds door?

Geantwoord wordt dat er sprake van is geweest om bij het busstation Jaarbeurszijde een tramhalte te maken waardoor de Uithoflijn vanaf dat punt naar de Uithof zou rijden. Later is besloten de Uithoflijn vanaf de oostzijde/centrumzijde te laten starten. Er komt dus geen tramhalte bij het busstation

Jaarbeurszijde. Alle busbanen in Utrecht worden verder zodanig aangelegd dat deze in de toekomst vertrambaar zijn.

4. Sijpesteijnkade

Op de Sijpesteijnkade is het straatbeeld in positieve zin veranderd. Er is ruimte gecreëerd voor nieuwe gebouwen en het fietspad is verlegd. Daarnaast zijn er in dat gebied veel kabels en leidingen verlegd. Hij geeft op sheets aan hoe de Sijpesteijnkade er in februari 2015 bij zal liggen.

De bus- en trambaan loopt achter het NH Hotel, over de Leidsche Rijn en door de Leidscheveertunnel. Deze gaat over in Smakelaarsveld en sluit aan op het Stationsplein-Oost. Een deel van de fietstunnel is al gesloopt daar waar de bus- en trambaan over de Leidsche Rijn aan de Westkant worden gebouwd. De Leidscheveertunnel wordt heringericht en aangesloten op de werkzaamheden bij Stationsplein-Oost.

Op beeld geeft spreker aan hoe de herinrichting van de tunnelbuizen van de Leidscheveertunnel eruit komen te zien. De Leidscheveertunnel is de afgelopen jaren vaak aangepast aan de vervoerscapaciteit. Op de sheets is zichtbaar hoe de toekomstige indeling van de Leidscheveertunnel eruit zal zien.

Voor de realisatie is een aantal randvoorwaarden meegegeven:

- In december 2015 moet de bus- en trambaan beschikbaar zijn. Vanaf busstation West moet de route richting de stad via de Leidscheveertunnel gereed zijn.
- In juni 2015 moet de Noordelijke bus- en trambaan beschikbaar zijn. Er moet dan voldoende ruimte beschikbaar zijn om bezoekers van Oost naar West te laten passeren in verband met de Tour de France.
- Daarnaast moet er te allen tijde een veilige route zijn voor fietsers en voetgangers over de Sijpesteijnkade.
- De toegang voor nood- en hulpdiensten moet beschikbaar zijn.
- Daarna worden de bovenleidingen aangelegd zodat vanaf 2018 de tram kan rijden.

Toch wordt de fietstunnel gesloopt, terwijl dit wel een belangrijke doorgangsroute is. Op een volgende sheet toont hij welke verbindingen daarvoor terugkomen.

Voorstel

Kunnen er stukken van de fietstunnel worden bewaard, zoals ook met de Berlijnse Muur is gedaan. Deze kunnen dan worden gebruikt als meeting point op het CS.

Geantwoord wordt dat het misschien zou kunnen als ProRail geld beschikbaar stelt. Aanvullend idee vanuit het publiek is om dan ook een van de rode bogen van het oude station te behouden en onder zo'n boog een stuk grafittimuur te plaatsen.

Vraag

Komt er aan de Oostkant ook een busstation en past dat daar wel?

Aan de Oostkant komt een busstation, maar daar zullen minder bussen halteren dan aan de Westkant. Het grote busstation komt aan de Westkant.

Tjerk van Impelen vult aan dat als Utrecht in de toekomst nadenkt over meer tramroutes door de stad er ook buslijnen zullen vervallen. Voorlopig komen er aan beide zijden van het station bussen.

Voorheen was er een bushalte op het Westplein ter hoogte van het NH Hotel. Nu is de dichtstbijzijnde bushalte op het Jaarbeursplein. Voor mensen die slecht ter been zijn, is dat ver weg van winkels etc.

Jeroen Golstein antwoordt dat er in het verleden meer bushaltes waren op het Westplein. De loopafstand tot bijvoorbeeld de AH wordt wel groot. De busroutes zijn veranderd en er is weinig ruimte om alsnog haltes te realiseren aan het Westplein.

Een van de aanwezigen geeft aan dat er zeker nog wel ruimte is om daar bushaltes aan te leggen.

Tjerk van Impelen geeft aan dat dergelijke voorstellen aangeleverd moeten worden bij de busmaatschappij, zodat zij bij de provincie duidelijk kunnen maken dat consumenten een wens hebben daar een bushalte te realiseren. QBuzz Utrecht heeft zeker de mogelijkheid om bij de provincie aan te geven welke consumentenwensen er zijn.

Jeroen Golstein zal dit punt meenemen in de overleggen. Hij geeft aan dat er een aantal toeleidende routes richting het stationsgebied is. Door alle veranderingen in het gebied zullen buslijnen niet allemaal dezelfde route behouden. Het is bekend dat het gebied rond het Westplein nu geen haltering meer kent door de knip. Dat wordt zo spoedig als mogelijk hersteld. Na de herinrichting wordt getracht alle eerdere verbindingen weer te herstellen. Het is bekend dat daaraan zeker behoefte is.

Het eerbetoon aan de fietstunnel houdt in dat er foto's zijn gemaakt van alle afbeeldingen (tags en pieces) in de tunnel. Hiermee wordt alles voor het nageslacht bewaard.

5. Water in de Singel

Simon Roozen heeft een presentatie ondersteund door foto's over het terugbrengen van het water in de Singel. Aan de hand van foto's geeft hij aan hoe het eindresultaat eruit zal zien. In september 2015 zal het eerste deel van de Singel worden gevuld met water. Daarna kunnen de aanvullende werkzaamheden worden afgemaakt.

Tevens wordt naar de restanten van het monument gezocht. Het kan zijn dat de stenen zijn bedekt met creosoot. Het vermoeden bestaat de restanten van Kasteel Vredenburg in de creosoot zitten. Als het creosoot inderdaad in de stenen zit moet dit worden gereinigd.

Op foto's wordt weergegeven om welke deel van de Singel het gaat. Hij geeft een toelichting op de werkzaamheden die momenteel worden uitgevoerd.

Vraag

Hoe diep wordt de Singel?

Dat kan de spreker op de sheets niet zien. De vraag zal later herhaald en beantwoord worden.

Wanneer komen de bomen terug?

De bomen worden in het voor- of najaar geplant. Hij vermoedt dat de bomen langs de Catharijnekade in oktober 2015 worden geplant. Hij weet niet welke boomsoort wordt geplant.

Wordt het water in één keer de Singel in gestuurd of gaat dat in delen?

De gemeente maakt het ontwerp en het is aan de aannemer hoe hij dit wil aanpakken. De aannemer krijgt een opdracht en een tijdsvenster mee en zo wordt de aanbesteding in de markt gezet. De aannemer met het beste plan en de beste prijs mag het plan realiseren.

Hoeveel rijbanen komen er de kant van de bankensector? Kan er vanaf die kant nog worden overgestoken richting Paardenveld en wijk C? Destijds is er een laad- en losplaats toegezegd voor de panden die daar staan, wordt dat nog gerealiseerd.

Er komt een strook van Noord naar Zuid en vice versa. De wijk is wel bereikbaar, maar dat is via een omweg. Rechtstreeks dat stadsdeel (Wijk C) inrijden is niet mogelijk. De brug die wordt gebouwd is alleen voor vrachtverkeer, fietsers en voetgangers. De brug mag wel als ontsluiting worden gebruikt voor het politiebureau.

De heer Roozen neemt de laatste opmerking over de laad- en losplaats mee naar de projectmanager.

Wat wordt er gedaan aan veiligheid als de tentbrug eenmaal gereed is?

Deze vraag wordt meegenomen en kan worden beantwoord tijdens het napraten na de bijeenkomst.

6. Fotoronde bouwplaatsen

Tjerk van Impelen heeft met drie uitvoeringscoördinatoren een buitenronde gelopen langs de bouwplaatsen. De aanwezigen worden bijgepraat aan de hand van een fotoreportage.

Vragen naar aanleiding van de fotoronde bouwplaatsen

De fietsen bij de Kruisvaart zijn verwijderd. Op dit moment kunnen mensen op een ander deel van de doorgang daar bijna niet meer lopen vanwege de vele fietsen die daar nu staan. Kan daar iets aan gedaan worden? Tjerk van Impelen vraagt of deze vraag hem per mail kan worden toegestuurd.

Komt er nog een ondergrondse parkeergarage bij het Beatrixtheater?

Daar wordt in de gemeenteraad nog over gesproken. Er is al een ontwerp van, maar daarover is nog een politieke discussie gaande. Die discussie moet worden afgewacht.

Hoe zit het met de tweede laag fietsenstalling op het Smakkelaarsveld?

Er zou een plateau komen bovenop de fietsenrekken op het Smakkelaarsveld. In oktober jl. zou gestart worden met het plaatsen van het plateau. Helaas is dat plateau er nog niet. Het is niet bekend wanneer er gestart wordt met de werkzaamheden. Dit komt onder andere doordat er grondvervuiling is geconstateerd. Dat moet eerst worden gereinigd waarna de rioolwerkzaamheden afgemaakt kunnen worden. Daarna kan verder worden gewerkt aan de fietsvoorziening op het Smakkelaarsveld.

Is er een tweezijdig fietspad aan de kant van de FGH-bank?

Tjerk van Impelen antwoordt dat het fietspad aan beide zijden eenrichtingsverkeer betreft. De huidige situatie is een eenzijdig fietspad met tweerichtingsverkeer. Hoe ver loopt de nieuwe situatie door? Het is nu een eenzijdig fietspad met tweerichtingsverkeer vanwege de bouwwerkzaamheden aan de Catharijnesingel. De definitieve situatie wordt dat er aan beide kanten van de weg een eenrichtingsverkeer fietspad wordt aangelegd.

Is er al bekend wat er met het oude Stafhorst/RAF-gebouw gebeurt?

Het gebouw is eigendom van de gemeente Utrecht. Momenteel staat het gebouw leeg en is het overgedragen aan de vastgoedafdeling van de gemeente Utrecht.

Kunnen de rondvaartboten nog onder de bruggen van de Catharijnesingel doorvaren?

De vaardiepte is circa 150 cm. De ruimte onder de bruggen van de Catharijnesingel is ongeveer 200-220 cm. Dat is voldoende voor sloepen en rondvaartboten.

Waarom heeft de parkeergarage aan de Noordkant van de Catharijnesingel één in-/uitgang en aan de zuidkant een aparte in- en uitgang?

Tjerk van Impelen heeft hierop geen antwoord.

Vanuit de ondersteuning wordt aangegeven dat bij de Noordelijke tunnel (bij de FGH-bank en Vredenburg) ruimte is om de in- en uitgang naast elkaar aan te leggen. De Zuidelijke tunnel heeft die ruimte niet en daarom zijn de in- en uitgang achter elkaar gemaakt.

De volgende Schouw (nummer 46) is dinsdag 24 maart 2015.

De bijeenkomst sluit om 20.55 uur.