

**Stationsgebied Utrecht**

Postadres Postbus 1273, 3500 BG Utrecht

Telefoon 030 – 286 96 50

www.2030.nl

# Verslag schouw Stationsgebied

<b>Bijeenkomst</b>	47 <sup>ste</sup> schouw Stationsgebied	<b>Verslag door</b>	Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice, Odijk)
<b>Datum</b>	26 mei 2015	<b>Datum verslag</b>	
<b>Tijdstip</b>	19.00 – 21.15 uur	<b>Verzonden aan</b>	
<b>Plaats</b>	Stadskantoor, zesde verdieping	<b>Vervolg</b>	
<b>Agendapunten</b>			
1. Welkom 2. Dag van de bouw 3. Looprouten door het gebied vanaf augustus 2015 4. Hoog Catharijne, presentatie door Klepierre 5. OV-terminal Utrecht Centraal, presentatie door ProRail 6. Verkeerssituatie Catharijnesingel 7. Fotoronde bouwplaatsen 8. Jaarbeursplein 9. Sluiting			
<b>Deelnemers</b>			
Namens de projectorganisatie: Tjerk van Impelen, Erica van Dijk, Marit Mathijssen, Agnes Algera Namens de gemeente Utrecht: Peter Koolhaas, Rutger Siderius Namens Klepierre (voorheen Corio): Marianne Wesselo Namens ProRail: Paul Kamermans Belangstellenden: ongeveer 100 – 120			
<b>Verslag</b>			
<b>1. Welkom</b> Marit Mathijssen en Agnes Algera openen de 47ste schouw en heten de aanwezigen welkom. Het thema voor deze schouw is 'Het leven na de tour'. Toelichting zal worden gegeven op een aantal ontwikkelingen die starten na de tourstart in Utrecht (4/5 juli 2015).  De groep is verdeeld over twee zalen. De groep is te groot om gezamenlijk een bouwplaats te bezoeken of een ronde te maken door het gebied.			
<b>2. Dag van de bouw</b> Op 13 juni is de dag van de bouw. Een aantal bouwplaatsen is dan opengesteld. In ieder geval zijn open: de in aanbouw zijnde fietsenstalling Stationsplein Oost, de parkeergarage onder het entreegebouw HC/naast Tivoli Vredenburg en de bouwplaats tussen het Paardenveld en Vredenburgknoop. In het stadskantoor zijn de hele dag presentaties en is er ook een rondwandeling door het gebied.			
<b>3. Looprouten door het gebied vanaf augustus 2015</b> Aan de hand van een filmpje wordt de nieuwe looprouten van Jaarbeurszijde naar het Vredenburgplein getoond.  Met name het middengebied van het Jaarbeursplein wordt gedeeltelijk afgesloten. De interwijkverbinding langs de OV-terminal wordt geopend. Ook een deel van de nieuwe OV-terminal is dan gereed. De route vanaf de OV-terminal richting MediaMarkt wordt iets verlegd maar blijft beloopbaar. De roltrappen voor V&D gaan dicht. De bezoekers worden geleid richting Xenos (uitgang Zeeman).			

#### 4. Hoog Catharijne

Marianne Wesselo van Klepierre geeft een presentatie. Klepierre (voorheen Corio) is een beursgenoteerde Europese winkelbelegger.

Marianne Wesselo vertelt dat HC altijd goed heeft gefunctioneerd. Een groot deel van de winkels behoren tot de topfilialen van de ketens. De uitstraling is echter gedateerd. Veertig jaar geleden is HC gebouwd en de ontwikkeling was voor die tijd zeer vooruitstrevend. Er is een combinatie aan functies gerealiseerd zoals wonen, winkelen, parkeren, theater, sporthal. Een groot nadeel van HC is dat HC naar binnen toe is gericht (introvert, met de rug naar de oude stad).

Door HC te verbouwen wordt geprobeerd een verbinding te maken met de binnenstad. De Utrechtse binnenstad biedt veel kansen zoals de historische functies, sterke ondernemers die gevestigd zijn in de binnenstad maar ook het nieuwe Tivoli Vredenburg.

In het verleden zat een aantal entrees van HC verstopt in het gebouw, zoals in de hoek bij Peek & Cloppenburg. Aan de Vredenburgzijde komen twee duidelijke nieuwe entrees. De nieuwe te bouwen/gebouwde panden aan het Vredenburgplein worden in baksteen uitgevoerd om aansluiting te vinden bij de bestaande bebouwing van de binnenstad.

De verwachting is dat jaarlijks circa 100 miljoen bezoekers de OV-terminal bezoeken. Er zullen meer mensen de binnenstad bezoeken. Gekozen is om het publiek via twee assen door HC heen te leiden zodat de mensen op een comfortabele manier zich in het gebied kunnen bewegen.

Er is bewust gekozen voor twee assen (en niet voor één brede) van ongeveer 8 meter breed. Deze assen moeten bijdragen aan het prettig verblijven en winkelen in HC. Er worden dwarsverbindingen aangelegd tussen de assen.

Door het aanleggen van twee assen is het daarnaast mogelijk HC gefaseerd te herontwikkelen. De route van de OV-terminal naar de binnenstad moet namelijk begaanbaar blijven.

De Noord-as is over twee jaar gereed. Pas als deze gereed is kan gestart worden met het aanleggen van de tweede as en kan de oude as (Radboudtraverse) gesloten worden.

Op verschillende niveaus kan in de toekomst gewinkeld worden. In het entreegebouw en de centrale assen komen op twee lagen winkels. Rondom HC op maaiveld komen winkels. Tegenover V&D komt de styleroom. In dit gebied komen winkels die een hoogwaardig modeaanbod bieden.

Onder het Entreegebouw komt de Vredenburgparkeergarage. De parkeergarage krijgt een uitgang in de Stadskamer.

Gevraagd wordt waarom een zelfde nummering is aangehouden voor de parkeergarages in de binnenstad als voor de parkeerplaatsen rondom de Jaarbeurs.

Marianne Wesselo antwoordt dat op termijn aan de nummers 'HC' wordt toegevoegd daar waar het de parkeergarages rondom HC betreffen.

De ontwikkeling van De Vredenburg is gereed (het gebouw waar Zara in is gevestigd).

Gevraagd wordt waarom de winkels niet bereikbaar zijn vanaf de Vredenburgzijde. Het is nu geen levendig gebied.

Marianne Wesselo antwoordt dat de retailers die in het pand zijn gevestigd dit niet willen inpassen. Voor de levendigheid van het gebied is het inderdaad beter dat ook aan de straatzijde de winkels toegankelijk zijn.

De bezoekers die komen vanuit de OV-Terminal en richting binnenstad lopen komen eerst op een (niet overdekt) centraal plein. Onder dit plein komt de fietsenstalling. De bezoekers hebben op dit punt de keuze om door HC heen te lopen naar de binnenstad of aan de buitenzijde op maaiveldniveau via Moreelsepark of Smakkelaarsveld.

In het voorzetgebouw komen winkels en horeca (en terrassen).

Gevraagd wordt welke grote trekker zich gaat vestigen op het Radboudplein.  
Marianne Wesselo antwoordt dat in augustus/september H&M hier een filiaal opent.

Gevraagd wordt of de uitgang aan de Moreelseparkzijde blijft bestaan.  
Marianne Wesselo antwoordt dat deze uitgang blijft bestaan.

Gevraagd wordt of het pand waar V&D in is gevestigd wordt opgesplitst.  
Marianne Wesselo kan hier geen antwoord op geven. Klepierre is geen eigenaar van dit pand.

De Stadskamer wordt een belangrijke ruimte. Hier staat verblijven en ontmoeten centraal. Het wordt de 'huiskamer' van HC met voornamelijk horeca. In de Stadskamer komt de entree naar HC, en de toegang naar parkeergarage P5. In de Stadskamer komt de receptie van het bovengelegen hotel.

In september wordt gestart met de bouw van het voorzetgebouw, de entree aan het Vredenburgplein en de entree aan de oostzijde. Er wordt een tijdelijke passage gemaakt om het winkelgebied bereikbaar te houden.

De Noord-as, de entree aan het Vredenburgplein, het voorzetgebouw en het eerste deel van Stationsplein Oost zijn in 2017 gereed. Naar verwachting zijn alle werkzaamheden in HC in 2019 gereed. Het hart van HC/Radboud centraal is in augustus/september 2015 gereed.

De roltrappen bij V&D moeten eruit om tweede entree aan het Vredenburgplein te kunnen maken. Eén van de twee liften blijft in gebruik en ook de lift in de parkeergarage blijft in werking. De route wordt omgelegd via Boven Clarenburg richting Xenos.

Gevraagd wordt hoe de bewoners worden geïnformeerd over de werkzaamheden.  
Marianne Wesselo antwoordt dat de bewoners regelmatig via een nieuwsbrief op de hoogte worden gesteld. Op 8 juni is er een avond voor alle bewoners en huurders van Hoog Catharijne.

##### **5. OV-terminal Utrecht Centraal**

Paul Kamermans geeft een presentatie. In 2010 had de Stationshal een oppervlakte van 8.000 m<sup>2</sup>. Deze hal was geschikt voor 35 miljoen reizigers. Op dit moment is de hal ongeveer 9.000 m<sup>2</sup> en er maken ongeveer 80 miljoen reizigers per jaar gebruik van de hal.

Wanneer de OV-terminal gereed is bedraagt het oppervlak 21.000 m<sup>2</sup> en zullen er naar verwachting 100 miljoen reizigers per jaar gebruik maken van de hal.

De werkzaamheden zijn verdeeld over zes bouwstappen. Bouwstappen 1 en 2 zijn gereed en binnenkort komen de stappen 3, 4 en 5 gereed. Bouwstap 6, het overvleugelen van het bestaande dak door een nieuw, groter en hoger dak, zal in 2016 worden opgeleverd.

Aan de hand van plattegronden licht Paul Kamermans de huidige en toekomstige situatie toe. Op 13 juli gaat perron 8 (sporen 20 en 21) in dienst en de sporen 18 en 19 uit dienst. Ook de sporen 14 en 15 gaan gedurende een bepaalde periode uit dienst. Op 31 juli 2015 wordt de situatie in de OV-terminal gewijzigd.

De OV-terminal kan op termijn alleen bereikt worden met een OV-chipcard. Als gevolg van de vele incidenten wordt gezien of de poortjes eerder dan de geplande datum van derde kwartaal 2016 in gebruik genomen worden.

Bezoekers die niet in de OV-terminal hoeven te zijn kunnen langs de terminal, via de interwijkverbinding naar de binnenstad lopen. Halverwege de interwijkverbinding is er een mogelijkheid om de terminal te betreden. In de tijdelijke situatie zullen de bezoekers alsnog aan de zijde van Stationsplein Oost door de terminal moeten omdat de aansluiting met Stationsplein Oost nog niet gereed is.

Ook is het mogelijk om via de tweede verdieping in de OV-terminal van de Jaarbeurszijde naar HC te lopen. Men moet dan wel inchecken en uitchecken maar wanneer men korter dan een uur in dit gebied verblijft, dan worden er geen kosten in rekening gebracht.

Eind december 2015 worden de tijdelijke winkels in de Stationshal gesloopt. Binnenkort wordt gestart met het slopen van de bordessen bij het Beatrixgebouw zodat gewerkt kan worden aan de definitieve inrichting. Ook aan de zijde van HC wordt het bordes weggehaald. Er komt een rechtstreekse verbinding met de stationstraverse.

Om het hoogteverschil op te vangen tussen de OV-terminal en HC wordt er een soort hellingbaan aangelegd in de tijdelijke voorziening.

Voor de bouw van fase 6 wordt gewerkt met een mobiele kraan.

Op verschillende manieren kan de reiziger de OV-terminal bereiken. Er zijn verschillende stijpunten. Op het perron komt de reiziger eerst de vaste trap tegen, daarna de roltrap en in het middendeel van de perrons liggen de liften.

Opgemerkt wordt dat de nieuwe perrons niet breed zijn. De goederentreinen gaan rijden langs de perrons.

Paul Kamermans antwoordt dat in de nieuwe situatie de doorgaande sporen waar nu de goederentreinen op rijden, verdwijnen. De perrons worden breder. De ruimte die ontstaat door het opheffen van de doorgaande sporen wordt gebruikt om de perrons te verbreden. Er is voldoende ruimte voor de reizigers om afstand te nemen van het spoor wanneer er een doorgaande trein het perron passeert.

## **6. Verkeerssituatie Catharijnesingel**

Peter Koolhaas licht toe welke werkzaamheden in het najaar 2015 zullen worden uitgevoerd.

De noordbrug op de Vredenburgknoop is in de zomer klaar. Deze brug wordt ingericht als busbaan en fietspad. De bussen gaan weer in een chicane rijden van het Smakkelaarsveld naar het Vredenburg. De zuidbrug kan vervolgens definitief ingericht worden met een voet- en fietspad. De belangrijkste fietsverbinding via de Sijpesteijntunnel naar het Vredenburg blijft open.

De om-en-om regeling op de Catharijnesingel voor het autoverkeer wordt in het weekend van 6-7 juni opgeheven. Tot 17 augustus zijn allebei de rijstroken geopend. Daarna wordt wederom een om-en-om regeling ingesteld. Deze regeling is nodig om ruimte te maken voor het aanleggen van kabels en leidingen en het plaatsen van poren voor het Poortgebouw.

Gevraagd wordt of de om-en-om regeling efficiënter kan worden ingericht.

Peter Koolhaas antwoordt dat het zo efficiënt mogelijk wordt ingericht. Rekening moet worden gehouden met ontruimingstijd. Voorkomen moet worden dat er aanrijdingen plaatsvinden en ook moet de afwikkeling van het verkeer van de Stationsstraat en de Westerstaat ingepast worden in de om-en-om regeling. De file wordt veroorzaakt door de aanvoer van het verkeer van de zijde van het Paardenveld. De toevoer wordt hier geknepen.

De autokruising Catharijnesingel/Moreelsepark wordt tijdelijk verlegd naar de Rijnkade. Er moeten nog werkzaamheden worden uitgevoerd aan de kabels en leidingen. In november zal de weg in de definitieve situatie worden aangelegd. Daarna wordt gestart met de bouw van een bergbezinkbassin. Door deze verlegging is het mogelijk om De Parade te organiseren in het Moreelsepark.

Gevraagd wordt waarom de tweede brug bij de Mariaplaats niet wordt gebruikt.

Peter Koolhaas antwoordt dat deze rijbaan al op hoogte ligt. Er is verschil in hoogte tussen het Wilemsviaduct en de rijbaan.

In het weekend van 5 - 8 juni 2015 wordt gewerkt aan de kruising Paardenveld/Daalsetunnel/Weerdsingel. Er is maar beperkt verkeer mogelijk. Met de aanpassing wordt geprobeerd het verkeer van de Weerdsingel te verminderen (en de luchtkwaliteit te verbeteren). Vanaf 27 mei staan op de website de tijdelijke routes.

## **7. Fotoronde bouwplaatsen**

Tjerk van Impelen toont aan de hand van foto's welke werkzaamheden er plaatsvinden in het stationsgebied.

Puntsgewijs:

- Stationsplein West: gaat op 31 juli open. Daarna wordt de huidige verbinding afgebroken en het plein dichtgelegd. De bussen zullen onder het plein door gaan rijden.
- Jaarbeursplein: er worden proefsleuven gegraven om te checken of de kabels en leidingen liggen op de plek waar men deze verwacht.
- Croeselaan richting Dichterswijk, tussen Knoopkazerne en Rabobank: vinden de voorbereidende werkzaamheden plaats voor de aanleg van de Rabobrug.
- Sijpesteijkade: waar vroeger de GG&GD zat, wordt nu gewerkt aan de aanleg van het viaduct (verbinding Sijpesteijkade - Vleutenseweg/Leidseveertunnel) voor de trams en bussen. De HOV-baan moet vanaf hier al hoogte gaan maken voor het viaduct.
- Westplein, naar Sijpesteijkade: aanleg van de verhoogde HOV-baan.
- ParkPlaza, Vleutenseweg: een duiker (spuikoker) wordt gebouwd om het water voorlopig onder de grond van het Westplein aan te sluiten op het water naar de Munt.
- Smakkelaarsveld: gewerkt wordt aan de HOV-baan. Via de geplaatste slangetjes wordt er een gelei in de bodem gepompt voor een waterdichte bodem van de bouwkuip.
- Leidseveer tunnel: het geplaatste vlechtwerk/ijzerwerk is voor de aanleg van de gefundeerde HOV-baan.
- Paardenveld: wijziging van de verkeerssituatie (zie punt 6).
- Amsterdamsestraatweg richting parkeergarage Paardenveld: vanuit wijk C is goed te zien dat het metselwerk en de bestrating klaar zijn. De hekjes op de brug ontbreken nog. De brede zandstrook moet eind 2015 vervangen zijn door water.

## **8. Jaarbeursplein**

Rutger Sederus vertelt dat onder het Jaarbeursplein een garage gebouwd gaat worden. Het plein wordt heringericht. Er komt een WTC-gebouw, gebouw Leeuwenstein wordt gesloopt en ook aan de randen van het nieuwe plein komen twee nieuwe gebouwen (Jaarbeurspleingebouw fase 1 en 2, respectievelijk 45 en 90 meter hoog). Het Jaarbeursplein wordt een evenementenplein (niet bedoeld voor het houden van grote popconcerten). De wens is om een levendig plein te maken met bomen die beschutting bieden tegen de wind. Er zal veel gebruik worden gemaakt bij de inrichting van natuursteen. De entrees van de parkeergarage komen op het plein. Er zullen waterelementen aan de entrees worden toegevoegd. Aan de noordzijde van het plein zullen lange trappen komen met lange tredes.

Het plein (gemeten vanaf de trap bij het Stationsplein West tot aan de overzijde van de Croeselaan) krijgt een oppervlak dat vergelijkbaar is met De Dam in Amsterdam.

Aan de zijde van de kantoren komt de rijbaan voor auto's te vervallen. Er wordt een groenstrook aangelegd.

De Beatrixboom wordt in het najaar gekapt. Deze boom is bijzonder omdat deze door Prinses Beatrix is gepland maar de boom is qua levensstandaard niet meer zo bijzonder. De boom is in dusdanig slechte toestand dat de boom niet verplant kan worden.

Gehoopt wordt dat de eigenaar van het Beatrixgebouw, de Jaarbeurs, het gebouw gaat opknappen. De plannen voor het aanpassen van de achterzijde van het gebouw, dat is gelegen tegen Stationsplein West, zijn in een gevorderd stadium. De eigenaar voelt zich wel geprikkeld om het gebouw aan te passen.

De Rijksgebouwendienst overweegt om in de Knoopkazerne een vergadercentrum voor overheidsdiensten te ontwikkelen.

De Croeselaan eindigt in de inrit voor de parkeergarage. De parkeergarage is bereikbaar via de Van Zijstweg.

In de periode na 4 juli zal het gebied heringericht worden. Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren zal er een aantal keer geschoven worden met fietspaden. Naar verwachting liggen begin 2016 de fiets- en looproutes in een (tijdelijke, voor ongeveer anderhalf jaar) definitieve situatie.

De planning is dat begin 2018 de parkeergarage in gebruik kan worden genomen en ook het Jaarbeursplein gereed is.

De aanbesteding voor de bouw van de parkeergarage loopt. De aannemers zijn vrij in het bepalen van de bouwmethodiek. Aan de zijde van het Beatrixtheater moeten de werkzaamheden trillingvrij plaatsvinden. De parkeergarage biedt ruimte voor ongeveer 750 tot 800 plekken. Oorspronkelijk was het plan om een garage te bouwen voor 1.100 plekken (gelijk aan het aantal plekken dat in de oude garage naast het NH Hotel aanwezig was) maar dat aantal is onder de druk van de politiek naar beneden bijgesteld.

Tijdens een aantal weekenden in 2016 is er geen treinverkeer mogelijk vanwege de werkzaamheden in het kader van doorstroom station Utrecht. Er wordt nog gezocht naar een goede locatie voor het busstation voor de bussen die ingezet worden ter vervanging van de trein.

#### **9. Sluiting**

Tjerk van Impelen sluit de bijeenkomst om 21.10 uur en nodigt iedereen uit voor een borrel in de centrale hal.