

Verslag van de 31e Schouw Stationsgebied, gehouden op dinsdagavond 20 maart 2012

Aanwezig: Circa 100 belangstellenden, volgens presentielijst, en verder Luc Eerden (gespreksleider), Paul Kamermans (ProRail), Marc Mommers (NS Poort) en Erik Suik (Projectorganisatie Stationsgebied)

Verslag: Ingrid Bakhuis

Impressie van de schouw, voorafgaand aan de presentaties in het Infocentrum

Bijna honderd belangstellenden nemen deel aan de wandeling door het westelijk deel van het Stationsgebied, waar het Stadskantoor, de OV-terminal Utrecht Centraal en het verhoogde Stationsplein west in aanbouw zijn. De drie projecten zijn nauw met elkaar verweven en dat maakt een intensieve afstemming noodzakelijk.

Gewerkt wordt aan de eerste fase van de fietsenstalling onder het verhoogde stationplein. Na de zomer van 2012 is het station via het eerste deel van het nieuwe plein toegankelijk en kan de rest van de sporthal worden afgebroken. De fietsenstalling onder het plein bestaat uit drie lagen met een capaciteit van 4.200 fietsen en krijgt een rechtstreekse verbinding met de stationshal.

In totaal komen er vijf gebouwde openbare fietsenstallingen rondom het station, met een totale capaciteit van 22.000 fietsen. Bij private ontwikkelingen worden nog eens 11.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

In de oorspronkelijke plannen was de eindhalte van de tram aan de westzijde van het station gesitueerd en waren de bushaltes over oost en west verdeeld. Nu ervoor is gekozen de tramlijn door te trekken naar de Uithof, wordt er toch een tramhalte aan de oostzijde tussen het spoor en Hoog Catharijne ingepast. Hierdoor zal een groter aantal bushaltes worden verplaatst naar de westzijde. Welke buslijnen aan de oostzijde, aan de westzijde of aan beide zijden halteren, is nog niet vastgesteld. Reizigers die moeten overstappen en hun reis aan de andere kant van het station moeten vervolgen, moeten een afstand van zo'n 250 meter overbruggen, via de OV-terminal. Dit lijkt een flinke afstand, maar in de huidige situatie liggen stads- en streekbusstation op een vergelijkbare afstand van elkaar. Gedurende de werkzaamheden aan de OV-terminal wordt er een tijdelijk busstation ingericht aan de achterzijde van het Beatrixgebouw; dit wordt in februari 2013 in gebruik genomen. Het is niet waarschijnlijk dat de op- en overstapplaats voor touringcars terugkomt naar het station. Hiervoor wordt een alternatief gezocht.

Het Stadskantoor bestaat uit twee torens van 22 verdiepingen, verbonden door een middendeel van 12 verdiepingen. Deze worden opgebouwd uit een staalconstructie met bekleding. De totale kantooroppervlakte is 66.000 m². De zuidtoeren staat op een statief dat zich door de OV-terminal boort. De vloer van de OV-terminal ligt al op hoogte. Deze wordt doorgetrokken naar het entreegebied en de entreehal van het Stadskantoor. Als de staalconstructies van de bouwdelen gestabiliseerd zijn, worden die aan elkaar geklonken.



Welkom

Bij afwezigheid van de vaste avondvoorzitter treedt Luc Eerden op als gespreksleider. Hij heet de aanwezigen welkom bij deze 31e Schouw en licht het programma toe.

1. OV-terminal Utrecht Centraal – toelichting door Paul Kamermans

Als omgevingsmanager van ProRail is Paul Kamermans betrokken bij de verbouwing van de stationshal tot OV-terminal. Hij licht het bouwproces toe met behulp van foto's en tekeningen.

Om het toenemend aantal reizigers ook in de toekomst te kunnen bedienen, wordt de stationshal vergroot. In 2010 zijn daarvoor al de eerste voorbereidingen getroffen. Aan de oostzijde is het taxiplatform gesloten en is de bevoorrading van de winkels in Hoog Catharijne verplaatst. De tramhalte Moreelsepark is opgeheven om ruimte te maken voor de bouwwerkzaamheden. De sporthal aan de westzijde van het station is gedeeltelijk gesloopt en een aantal perronkappen is vervangen.

De verbouwing van de stationshal mag het reizigersverkeer niet verstoren en vindt daarom gefaseerd plaats. Daartoe is de hal in zes bouwfases verdeeld. Afhankelijk van de bouwfase worden routes verlegd.

Onlangs is een start gemaakt met het eerste deel van de verbouwing aan de westzijde van het spoor. Het station blijft nu nog toegankelijk via de Jaarbeurstraverse. Na oplevering van het eerste deel van het stationsplein, hebben reizigers rechtstreeks toegang tot het station via dit verhoogde plein. Wanneer het westelijk deel van de nieuwe OV-terminal gereed is, wordt de traverse gesloopt en wordt het middendeel van de OV-terminal gebouwd.

De OV-terminal valt gedeeltelijk onder de overkraging van het nieuwe Stads kantoor. Omdat de aanbouw van het Stads kantoor in de fasering vooruitloopt op de OV-terminal, moet de OV-terminal onder het Stads kantoor worden gebouwd. Hiervoor wordt aan de onderkant van de overkraging van het Stads kantoor een constructie bevestigd.

Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt het busverkeer afgewikkeld via een tijdelijk busstation achter het Beatrixgebouw. Deze zomer wordt gestart met de aanleg ervan en begin 2013 wordt dit in gebruik genomen. Het busstation is toegankelijk via een aparte traverse. Hierdoor wordt voorkomen dat busverkeer en voetgangers elkaar kruisen. Minder validen kunnen vanuit de OV-terminal met de lift naar het maaiveld en zich gelijkvloers naar het busstation verplaatsen.

Vragen en reacties

- De OV-terminal krijgt een golvend dak en de ruimte rondom de terminal krijgt een inrichting met natuursteen. Hoe wordt voorkomen dat de looproutes glad worden door het water dat van het dak stroomt?

Jelger Vos, bouwmanager bij ProRail, licht toe dat het materiaal moet voldoen aan zeer hoge eisen met betrekking tot veiligheid en duurzaamheid. Het toe te passen materiaal is onder meer getest op de vereiste stroefheid. Er is een steentype gevonden dat aan de eisen voldoet. Overigens stroomt het water niet van het dak op de looproute, maar wordt dit opgevangen en afgevoerd via een buizensysteem onder het dak.

- En hoe zit het in de winter? Aan de westzijde is dit de enige route naar het station. Wie zorgt er voor de gladheidsbestrijding?

Paul Kamermans zegt dat de NS verantwoordelijk is voor het beheer van de stations en de buitenruimte die daarvan deel uitmaakt. Gladheidsbestrijding van toegangen en perrons is onderdeel van het beheer. Het plein maakt deel uit van de openbare ruimte en voor het beheer daarvan is de gemeente verantwoordelijk. Over het overgangsgedebied zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt tussen gemeente, NS en ProRail.

- Tijdens de rondleiding is 25 mei 2012 als datum genoemd waarop het verhoogde stationsplein met de fietsenstalling eronder gereed moet zijn. Is die planning realistisch?

Erik Suik zegt dat eind mei wordt gestart met de volgende fase van de sloop van de sporthal. De huidige entree naar het station wordt dan ook gesloopt. Omdat de stationshal bereikbaar moet blijven, moet het eerste deel van het verhoogde plein dan zijn opgeleverd als opgang naar het station. De fietsenstalling is dan slechts gedeeltelijk klaar. Pas in het najaar van 2013 wordt de gehele fietsenstalling opgeleverd en zal het verhoogde stationsplein in zijn geheel zijn aangelegd en ingericht.

- Er is bewoners steeds voorgehouden dat de werkzaamheden worden uitgevoerd tussen 07.00 en 19.00 uur, maar keer op keer wordt daarvan afgeweken en worden werkzaamheden in de nacht uitgevoerd. Voor omwonenden geeft dat heel veel overlast. Spreker dringt erop aan de toezeggingen met betrekking tot de werktijden na te komen.

Paul Kamermans zegt dat de werkzaamheden zo veel mogelijk overdag worden uitgevoerd. Voor bepaalde werkzaamheden is dat niet mogelijk zonder de voortgang van het openbaar vervoer of de veiligheid in gevaar te brengen. De werkzaamheden voor de sporthal bijvoorbeeld moeten worden uitgevoerd in de uren dat er geen bussen rijden, in de praktijk tussen 01.00 en 06.00 uur.

Erik Suik zegt dat in 2007/2008 is aangegeven dat de reguliere werktijden liggen tussen 07.00 en 19.00 uur. Voor een aantal projecten in het Stationsgebied gelden deze tijden niet meer. Dit is erg vervelend voor omwonenden en de overlast wordt zoveel mogelijk voorkomen. Daarnaast worden nachtelijke werkzaamheden altijd apart vergund en vooraf bekendgemaakt.

- De bestaande bebouwing aan het Jaarbeursplein lijkt qua architectuur niet meer te passen in de nieuwe situatie. Wat gaat er met die gebouwen gebeuren?

Marc Mommers zegt dat ter hoogte van de huidige parkeergarage een tijdelijke tramhalte wordt aangelegd. Het middelste van de drie gebouwen – Cranenborch – wordt gesloopt om plaats te maken voor de tramroute naar het station. Voor de gebouwen aan weerszijden – Leeuwensteyn en Sijpesteijn – overweegt men renovatie of sloop/nieuwbouw. Een en ander afhankelijk van de voorkeur van de eigenaren van de panden.

- Wat is de betekenis van het straatniveau, als overal verhoogde pleinen worden aangelegd? In en rond Hoog Catharijne hebben we geen goede ervaringen met die niveaoverschillen, tunnels en traverses!

Erik Suik zegt dat het openbaar gebied deels wordt verhoogd om een goede aansluiting op de stationshal en het winkelgebied mogelijk te maken. De ruimte hier onder wordt gebruikt voor ondersteunende functies, zoals parkeren, bevoorrading en busverkeer. Over het beheer ervan maakt de gemeente afspraken met de betrokken partijen.

2. Bouw Stads Kantoor – toelichting door Marc Mommers

Het Stads Kantoor wordt op een verdiepte parkeergarage gebouwd. Een laag ligt onder het straatniveau en twee lagen erboven. De ingang van het Stads Kantoor komt op dezelfde hoogte te liggen als de ingang naar de OV-terminal. Het kantoor bestaat uit een hoofdvolume van twaalf verdiepingen en twee torens van tweeëntwintig verdiepingen, gerekend vanaf het verhoogde maaiveld. De zuidtoeren rust op een statief, waarvan de poten door het dak van de OV-terminal steken. Op een werkvloer op dit statief wordt een hoogwerker geplaatst om de toren af te bouwen. In de eindsituatie vormt deze de basis van de toren.

De energiehuishouding van het gebouw wordt geregeld door middel van duurzame warmte–koude opslag. Hiervoor worden bronnen geslagen en leidingen aangelegd. Vanaf september 2012 is het warmte–koude opslagsysteem operationeel en wordt dit ook gebruikt voor de bouwwarmte.

In de twee betonnen kernen van het gebouw komen trappenhuisen en liften. Deze zijn in aanbouw. De structuur van het gebouw wordt gevormd door een zware staalconstructie. Hierop worden de betonnen kanaallaadvloeren gelegd. De staalconstructie wordt afgedekt met brandwerend materiaal en over het algemeen afgewerkt met witte kunststofbeplating, waardoor de belijning van de staalconstructie herkenbaar is. De hal van het gebouw bestaat uit een open ruimte (vide) tot de zesde verdieping. De vorm hiervan verandert per verdieping. De vide wordt van licht voorzien door een gedeeltelijk glazen dak en een 6 verdiepingen hoge glasgevel. De hoofdstructuur van het gebouw is aan het eind van dit jaar gereed. Daarna wordt er verder gewerkt aan de resterende gevelbekleding en de afwerking. Aan het eind van het eerste kwartaal in 2013 wordt de Jaarbeurstraverse gesloopt en kunnen de vloeren van de OV-terminal en het Stadskantoor op elkaar worden aangesloten. In april 2013 is het gebouw wind- en waterdicht, de oplevering is voorzien eind januari 2014.

Onder andere door de aanleg van veiligheidsvoorzieningen kunnen de werkzaamheden grotendeels overdag worden uitgevoerd zonder andere gebruikers van het Stationsgebied te storen of in gevaar te brengen. Toch is niet te voorkomen dat een deel van het werk in de nachtelijke uren moet plaatsvinden. Zo mag de plaatsing van de staalconstructie op het statief uit veiligheidsoverwegingen niet overdag plaatsvinden. In de periode van 11 april tot 11 mei worden deze werkzaamheden uitgevoerd van zondag tot en met donderdag, van 00.30 tot 05.30 uur. De Jaarbeurstraverse is gedurende die periode afgesloten. De omleidingsroute voert via het Jaarbeursplein en de Van Sijpesteijnkade naar de Noordertunnel. Nachtelijke werkzaamheden worden steeds vooraf aangekondigd via de gebruikelijke kanalen.

Aanvankelijk was rekening gehouden met nachtelijke werkzaamheden in het najaar, in de weken 32 tot en met 45, maar daarvan is geen sprake meer. In die periode worden de nachtelijke werkzaamheden beperkt tot enkele incidentele nachten.

Vragen en reacties

▪ Is er geen gevaar dat de gevelplaten op enig moment van het gebouw afvallen of afwaaien? Daar gaat Marc Mommers niet vanuit; de gevelbekleding bestaat uit grote sandwich-elementen. Deze zijn betrekkelijk licht, waardoor krachten op de ophangpunten beperkt blijven en hierop berekend zijn.

▪ Gaat die bekleding niet vervuilen of verkleuren? Nee, de gevelementen worden volgens een nieuw procédé vervaardigd en bestaan uit één materie van dezelfde samenstelling, zonder coating- of verflaag. Daardoor zijn glans en kleur overal hetzelfde. De kleurechtheid van de gevelbekleding is voor 40 jaar gegarandeerd. Natuurlijk zal er wel veroudering optreden, maar dat gebeurt gelijkmatig.

▪ Is er al een ontwerp voor een naamsaanduiding of logo op het gebouw? Het is voornamelijk niet duidelijk of er een logo of naamsaanduiding op het gebouw komt.

▪ Er komt een doorgang tussen het Stadskantoor en de OV-terminal. Zal het daar niet enorm tochten?

Deze zogenoemde interwijkverbinding stelt passanten in staat zich tussen oost en west te verplaatsen, zonder door de OV-terminal te hoeven lopen. De doorgang is ruim tien meter breed en wordt overkapt door de luifel van de OV-terminal. Volgens windstudies zal het hier inderdaad wel waaien, maar door voorzieningen als luifels en windschermen moet een situatie ontstaan die de functie van verblijfsgebied waarmaakt.

- Komen er bomen?

In de omgeving rondom het Stadskantoor worden wel bomen geplant, maar niet in dit stedelijke gebied, waar beide gebouwen elkaar ontmoeten. Boombakken zijn wel een mogelijkheid.

- Hoe ziet de aansluiting op Hoog Catharijne eruit?

Erik Suik zegt dat in een volgende bijeenkomst kan worden ingegaan op de oostzijde van de OV-terminal. Momenteel wordt gewerkt aan het voorlopig ontwerp hiervoor.

3. Lopende en geplande werkzaamheden – toelichting door Erik Suik

Woon/winkelgebouw De Vredenburg is het eerste gebouw dat in het kader van het project Stationsgebied rond de zomer wordt opgeleverd. Eerst worden de winkels in de eerste twee lagen opgeleverd en ingericht, daarna de woningen erboven. Ook de openbare ruimte rond dit gebouw wordt dan heringericht. De feestelijke opening van De Vredenburg is dit najaar voorzien.

Naar verwachting kan het Muziekpaleis worden opgeleverd in oktober 2013.

Begin 2013 wordt een aanvang gemaakt met de sloop van het Peek&Cloppenburg-gebouw.

Bij de sloop van de Catharijnebak is de 'zeldzame' steenbreekvaren aangetroffen. Dit is een beschermde soort en deze is dan ook met veel zorg uit de Catharijnebak verwijderd om te worden herplant, onder meer bij de Weerdsingel. Deze plant is echter ook gewoon bij tuincentra te koop.

Het verleggen van kabels en leidingen en de aanleg van het diepriool worden voortgezet op het tracé Paardenveld – Smakkelaarsveld – Mariaplaats. Deze werkzaamheden nemen nog zo'n anderhalf jaar in beslag. In een straal van 50 en 100 meter wordt de staat van de bebouwing vooraf opgenomen, uit voorzorg met het oog op mogelijke verzakkingen en/of schades tijdens de bouw.

Het zou kunnen dat nog dit jaar wordt gestart met de sloop van de Catharijnebak bij de Mariaplaats en de sloop van de Willemsbrug. Hier wordt in een volgende bijeenkomst dieper op ingegaan. Tevens zal er voor de zomer een aparte bijeenkomst worden georganiseerd voor de direct betrokken bewoners en ondernemers.

- Moeten ook op dat tracé spuikokers worden verwijderd?

Waarschijnlijk wel.

- Waarom worden de werkzaamheden aan het Vredenburg en aan de Mariaplaats gelijktijdig uitgevoerd; zo is er geen enkele van de klassieke verbindingen van binnenstad en station meer beschikbaar!

Dit is inderdaad een kritisch punt en zal worden meegenomen in de overwegingen om wel of niet dit jaar te slopen.

Vredenburgviaduct

Na de sloop van de Catharijnebak wordt het gat opgevuld met zand. Vervolgens wordt de toerit naar de expeditiekelder onder het Muziekpaleis aangelegd en wordt het Vredenburgviaduct gesloopt om plaats te maken voor een nieuw complex van vijf bruggen die de verschillende verkeersstromen van elkaar scheiden.

Een harde planning voor al dit werk is nog niet te geven. Deze hangt samen met het realiseren van de omleidingsroute voor fietsers en voetgangers, via Wijk C. Zoals ook in de vorige bijeenkomst is toegelicht, rijdt fietsverkeer vanuit de binnenstad naar het station dan vanaf het Vredenburg via de Willemstraat en de Lange Koestraat over de Catharijnebak naar het Smakkelaarsveld. Vanaf het

station rijden fietsers via het Smakkelaarsveld, over de Catharijnebak en de Catharijnekade naar het Vredenburg, waar zij met behulp van verkeerslichten ter hoogte van de Willemstraat de busbaan oversteken en hun route langs de bouwschutting vervolgen.

De voetgangersroute van en naar het station loopt (in beide richtingen) langs het Vredenburg, via een in ere te herstellen trap door de Korte Koestraat naar het Vredenburg.

- Een van de aanwezigen heeft vernomen dat een en ander niet volgens de daarvoor geldende procedures is aangevraagd en aangekondigd.
- De procedures zijn er niet voor niets! Die zijn er om burgers in de gelegenheid te stellen op de plannen te reageren.

Erik Suik zegt dat de gemeente voor alle plannen in het Stationsgebied alle daarvoor geldende procedures doorloopt, maar daarop voor dit bijzondere geval een uitzondering maakt. Dit heeft er met name mee te maken dat zowel de sloopmethode als de omleiding telkens worden verfijnd. Aangezien de omleiding volgens de huidige planning in april van kracht gaat, ontbreekt de tijd om de volledige procedure voor de verkeerswijzigingen te doorlopen. Overigens hoeft voor een verkeerswijziging korter dan vier maanden geen procedure te worden doolopen. Hier kan voorlopig gebruik gemaakt van worden.

In verband met de installaties voor wamte–koude opslag ten behoeve van het Muziekpaleis worden dit jaar bronnen geslagen en leidingen gelegd in Wijk C (Korte Koestraat, Dirck van Zuylenstraat, Waterstraat, St.–Jacobsstraat). De planning staat nog niet vast, maar het zou kunnen dat deze werkzaamheden rond de zomer worden uitgevoerd. Het leggen van de benodigde leidingen gebeurt betrekkelijk snel, het slaan van bronnen geeft meer overlast. In een afzonderlijke informatieavond op 26 maart wordt hier verder op ingegaan.

Croeselaan – Jaarbeursplein – Mineurslaan

Om ruimte te maken voor het verleggen van kabels en leidingen, de aanleg van voorzieningen ten behoeve van warmte–koude opslag en de tijdelijke eindhalte van de tram moet een flink aantal bomen aan de westzijde van het station wijken. Op termijn worden hier weer nieuwe bomen geplant..

- Kan de herinrichting van de Overste Den Oudenlaan niet worden versneld, zodat de Croeselaan kan worden ontzien en het niet nodig is daar bomen te kappen?

Die mogelijkheid is onderzocht, maar versnelling is niet te verenigen met de fasering.

De parkeergarage op het Jaarbeursplein wordt gesloopt. Hier wordt een tijdelijke tramhalte aangelegd. De tramverbinding loopt dwars door de bebouwing aan de Mineurslaan naar het spoor. Hiervoor wordt het gebouw Cranenborch gesloopt. Onder het Jaarbeursplein wordt een nieuwe parkeergarage gerealiseerd.

Ten behoeve van de werkzaamheden aan de OV-terminal en het Stadskantoor wordt achter het Beatrixgebouw een tijdelijk busstation aangelegd.

Aan het eind van dit jaar wordt gestart met de aanleg van de Rabobrug, waarmee eind volgend jaar een volwaardige verbinding ontstaat tussen de Dichterswijk en de binnenstad.

- Komen er trappen tussen de brug en de perrons?

Voorlopig niet, op den duur wel. De brug heeft een functie als interwijkverbinding en met Corio is afgesproken dat er voorlopig geen rechtstreekse verbindingen komen tussen de brug en de perrons, in ieder geval zolang er hier in het Stationsgebied wordt gewerkt. Mochten de

voetgangersstromen daartoe aanleiding geven, kan na die periode worden gezien of extra verbindingen naar de perrons gewenst zijn.

- Met de verplaatsing van het busstation moeten reizigers grotere afstanden afleggen. Komen er trappen tussen de Rabobrug en het busstation?

Ook dat is vooralsnog niet de bedoeling.

- De tomeloze macht van Corio moet eens worden ingedamd! Het zou in het belang zijn van de gemeente dat de perrons wel vanaf de brug bereikbaar zijn. Daarnaast komt op de plaats van het huidige P&C-gebouw een nieuw gebouw en er is sprake van een nieuwe traverse naar Hoog Catharijne. De gemeenteraad heeft daar kritische vragen over gesteld.

Erik Suik zegt dat op de plaats van het huidige Peek&Cloppenburg-gebouw een Entreegebouw is geprojecteerd dat met overbouwing verbonden wordt met het andere deel van Hoog Catharijne. De plannen hiervoor worden verder uitgewerkt. Uitkomsten van dit proces zijn nog niet bekend. In een volgende bijeenkomst kan dit onderwerp worden aangestipt.

4. Afsluiting

De volgende Schouw is gepland op **dinsdagavond 22 mei 2012**.

Luc Eerden dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en bijdrage en nodigt hen uit voor een afsluitend drankje. Hij sluit de bijeenkomst om 21.45 uur.

