

Datum **Ons kenmerk** **Uw kenmerk** **Bijlage**

Onderwerp

Verslag informatiebijeenkomst 3 juni

Verslag van de informatiebijeenkomst van de Spoorzone Delft, gehouden op 3 juni 2009, in het Unesco IHE gebouw, Westvest 7 te Delft, aanvang 20.00 uur.

1. Opening

De gespreksleider opent de bijeenkomst om 20.10 uur. Hij heet alle aanwezigen van harte welkom. Hij geeft aan dat deze avond informatie zal worden gegeven door achtereenvolgens de heer Gossink en mevrouw Haasnoot over de geplande werkzaamheden voor de komende twee jaar. De gespreksleider geeft het woord aan de heer Gossink.

2. Voorstelronde en doel van het overleg

De heer Gossink geeft aan dat hij het kort zal houden; het leeuwendeel van de informatie zal worden gegeven door mevrouw Haasnoot. Hij stelt de medewerkers die deze avond aanwezig zijn om vragen vanuit de zaal te beantwoorden even voor:

- de heer J.K. Mosselman, (Projectmanager Beton)
- de heer R. van de Burgt, (Projectleider Tunnel)
- de heer P. Bouten (Werkvoorbereider Beton/Prinses Irenetunnel)
- de heer D. Ozinga (Werkvoorbereider Beton/Stationsgebied)
- de heer D.J. van Heuvel, (Werkvoorbereider Infra/inrichting openbare ruimte)
- de heer S. Benne, (Werkvoorbereider Infra/ inrichting openbare ruimte)

Indien er vragen worden gesteld waarop hijzelf of mevrouw Haasnoot het antwoord niet weten, kunnen deze medewerkers aan het project die vragen voor hun rekening nemen.

3. Planning werkzaamheden planonderdeel Noord

Mevrouw Haasnoot geeft aan gedurende zeven jaar het aanspreekpunt te zijn voor de aanwezigen in de zaal. Men kan haar bereiken via de website of gewoon aanspreken op straat. Daarnaast is het informatiecentrum een belangrijke bron van informatie. Ze denkt zeker anderhalf uur de tijd nodig te hebben om alle sheets te doorlopen met de daarbij behorende uitleg. Als mensen na deze avond nog een vraag te binnen schiet, kunnen ze deze ook stellen via de website. Allereerst wil zij ingaan op de monitoring en de bouwkundige opnames die aan het werk vooraf zullen gaan.

De monitoring betreft het onderzoek binnen het gehele gebied naar de mogelijke gevolgen van de bouwwerkzaamheden. Zo wordt o.a. onderzoek gedaan naar de ondergrond in het projectgebied (sonderingen, proefsleuven etc.) en worden voorbereidingen getroffen om panden te monitoren. In september 2008 is gestart met het plaatsen van spiegeltjes aan de panden in de Phoenixstraat. Hiermee worden de bewegingen van de panden gemeten nu er nog niet gebouwd wordt. De spiegeltjes blijven zitten tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat ook dan bewegingen van het pand gevolgd kunnen worden. Het aantal geplaatste spiegeltjes is afhankelijk van de grootte van het pand. In de toekomst worden nog meer gegevens verzameld o.a. door het plaatsen van trillingsmeters en peilbuizen. Trillingsmeters zijn zeer gevoelig afgesteld, zodat ingegrepen kan worden al de trillingen te groot worden. Ook zijn in het hele gebied

peilbuizen geplaatst in samenwerking met de gemeente Delft, die ze ook op andere plaatsen in de stad gebruikt. Met behulp van peilbuizen worden fluctuaties in de grondwaterstand gemeten.

De bouwkundige opnamen betreffen het onderzoek aan individuele panden zowel aan de buitenzijde als aan de binnenkant. De gehele bouwtechnische staat waarin het pand verkeert, wordt onderzocht en in tekst en beeld vastgelegd. Iedere huiseigenaar krijgt het rapport toegezonden en heeft dan 14 dagen de tijd om daarop wijzigingen voor te stellen. Is dat eenmaal gebeurd of wordt er niet gereageerd dan deponeren het onafhankelijke onderzoeksbureau (Hanselman Taxaties BV) het rapport bij de notaris.

Men heeft de afstand waarbinnen panden in aanmerking komen voor een bouwkundige opname niet zomaar vastgesteld. Daar hebben een heleboel berekeningen aan ten grondslag gelegen. Door het steeds opvoeren van voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen is het gebied waarbinnen heel misschien problemen zouden kunnen optreden teruggebracht van oorspronkelijk 50 tot 15 meter uit de bouwput. De afstand terugbrengen tot 0 meter is onmogelijk: volkomen risicoloos bouwen bestaat niet.

Mensen wier pand niet geselecteerd is, kunnen bureau Hanselman benaderen dat hiervoor de opnamen verricht. Zij kunnen dit bureau dan alsnog verzoeken op eigen kosten toch een opname te verrichten. Bij een groot aantal deelnemers kan Hanselman de prijs eventueel verlagen. Wil men helemaal onafhankelijk een bureau in de arm nemen dan kan men zoeken op de website www.nivre.nl. Voor de gehele periode en voor alle panden – ook deze die geen opname gehad hebben – geldt dat in geval van zorgen of ongewone verschijnselen aan het pand mensen ogenblikkelijk contact op mogen nemen met CCL.

Het omleggen van de kabels en leidingen geschiedt door de eigenaars, de netwerkbeheerders. Als men hierover klachten of vragen heeft, kan men die indienen bij Spoorzone Delft. Dat kan straks via de website of in een later stadium bij het informatiecentrum. Het tunneltracé is 2.3 kilometer lang en er bevinden zich ongeveer 2.000 kabels en leidingen ondergronds in het gebied. De aannemer heeft de planning opgesteld in overleg met de negentien netwerkbeheerders. Het graven van de sleuven vindt komende zomer en in het najaar plaats, maar dat gebeurt hoofdzakelijk in de Phoenixstraat. De graafwerkzaamheden vinden soms maar drie meter van de gevel plaats. Op sommige plaatsen en tijdstippen zijn de huizen daardoor minder gemakkelijk toegankelijk. Dit is helaas niet te vermijden. Eventuele klachten zullen door CCL worden doorgespeeld naar de netwerkbeheerders. Met ingang van de zomer zal er langzamerhand steeds meer bouwverkeer op gang komen en in het najaar zullen de bouwhekken worden opgesteld.

De sloopwerkzaamheden zullen ook met de grootste zorgvuldigheid worden uitgevoerd. Allereerst zijn daar de bomen in het gebied. De gemeente heeft al 137 bomen verplant. Er zal er ook een aantal worden omgehakt en verwijderd, dat is helaas onvermijdelijk. In de laatste fase van de werkzaamheden zullen de bomen weer terugkeren om onder andere de Spoorringel weer een groen aanzien te geven. Ten aanzien van het slopen van de bebouwing kunnen alle geruchten dat er met springstoffen gewerkt gaat worden naar het rijk der fabelen worden verwezen. Men werkt met grote sloopsoortergrijpers, die de panden stukje voor stukje afbreken. Er kan wel tijdelijk enige verkeersoverlast ontstaan door het afvoeren van het sloopmateriaal. Dat gebeurt overigens direct, het is niet de bedoeling dat overal sloopmateriaal blijft liggen. Sommige bouwonderdelen zullen tijdelijk worden verwijderd zoals het trapje voor de studentensociëteit en de trappen en luifel van het huidige station. Deze zullen zorgvuldig worden opgeslagen en na de werkzaamheden weer herplaatst.

De aanpassingen op de infrastructuur vormen het volgende onderdeel van de plannen. Men heeft er naar gestreefd tot eenvoudige oplossingen te komen, die ook voor de gehele planperiode gelden. Tussentijdse wijzigingen zijn zoveel mogelijk voorkomen. De centrale gedachte is het zoveel mogelijk scheiden van gemotoriseerd verkeer van fietsers en voetgangers. De Phoenixstraat komt dicht tegen het treinviaduct te lopen. Auto's en bussen lopen daar met de trams mee, dat is het meest veilig. Als nood- en hulpdiensten moeten uitrukken springen alle lichten achtereenvolgens op rood en wordt de straat als het ware leeg gereden, zodat de hulpverleners ruim baan hebben. De huidige parkeerruimte bij de Phoenixgarage, het Hoogheemraadschap en de Bagijnhof blijft gehandhaafd. De aanrijroute wordt wel gewijzigd en de rijsnelheid zal worden aangepast. De parkeerruimte onder het viaduct blijft ook bestaan met uitzondering van de plaatsen ter hoogte van het Prinsenhof. Bij de bloemenkiosk Koos de Roos zal parkeerruimte voor fietsers worden gecreëerd. De tram- en bushalte aan de Binnenwatersloot komt gedurende de planperiode te vervallen. Bus 37 blijft gewoon rijden. Bus 130 zal worden omgeleid met ingang van 13 december 2009. Veolia plaatst alle informatie op zijn website. Het busstation en de taxistandplaats zullen naar de achterzijde van het huidige station worden verplaatst. De werkzaamheden daarvoor beginnen na de bouwvakvakantie en het nieuwe busstation moet in de winter gebruiksklaar zijn.

Om veiligheidsredenen worden de fietsers zoveel mogelijk geweerd van de Phoenixstraat, zij rijden over de Spoorringel. Er komt een nieuw fietspad over de Irenetunnel naar het tijdelijke busstation. In het algemeen moet het publiek zo ver mogelijk bij de bouwput vandaan blijven. De aannemer maakt alle voorlopige voorzieningen, waarvan het toch de bedoeling is dat die zo'n vier à viereneenhalf jaar dienst doen. Delftstede zal voor voetgangers langs de gevelwand bereikbaar blijven. Het laden en lossen voor de bedrijven zal met die bedrijven afzonderlijk helemaal worden besproken. De route voor geldauto's zal ook nog apart bekeken

worden. Bij alle verkeersomleidingen staan veiligheid en helderheid van de gekozen oplossingen centraal. Mensen moeten zonder te hoeven raden, gokken of twijfelen maar een kant uit kunnen: de goede. De tram krijgt een keerlus op de Westvest en die zal daar de gehele bouwperiode gehandhaafd blijven.

Bodemvondsten: het is en blijft mogelijk dat waardevolle oudheidkundige voorwerpen en structuren worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden. Daar is een zekere tijds marge voor opgenomen in het werkschema. Bijzondere voorwerpen zullen na ontgraving worden geconserveerd en wellicht te zijner tijd museaal worden tentoongesteld. Er zitten nog delen van de oude stadsmuur en zelfs van enkele poorten verborgen onder het huidige wegdek. Die onderdelen zijn al door sondering in beeld gebracht en zullen na het plaatsen van de diepwanden door archeologen worden onderzocht. Men hoopt zo waardevolle aanvullende informatie te verkrijgen over het uiterlijk van de stad in het verleden.

De eigenlijke bouwwerkzaamheden zullen beginnen met het neerzetten van het onderkomen voor de werkers aan het project en van allerlei werkruimten, een zogenaamd ketenpark. Dat gebeurt op het terrein van Bacinol. Daar vlak naast komt ook de bentonietcentrale, dit zijn een aantal verticaal opgestelde silo's waarin heel fijne kleideeltjes met water worden vermengd. Dit mengsel wordt als tijdelijke steunvulling voor de te graven sleuven gebruikt. Zo wordt voorkomen dat de nog instabiele wanden van de zojuist gegraven sleuven zijdelings afkalven. Deze fase in het proces geeft het meeste rommel, het wordt gedurende enkele dagen eigenlijk gewoon een bende vlak voor de deur van de bewoners aan de Phoenixstraat. Hier valt helaas niet aan te ontkomen. Er komen aan het boren/uitgraven van de sleuven ook reusachtige bouwmachines te pas. Zijn de sleuven eenmaal gegraven en opgevuld met bentoniet dan wordt direct daarna de wapeningskorf – de voorgevlochten ijzeren wapening – van de diepwand door een kraan neergelaten in de sleuf. Vervolgens wordt de sleuf van onderaf volgepompt met vloeibaar beton. Hierdoor wordt de bentoniet langzaam omhoog gedrukt en buiten de sleuf opgevangen voor hergebruik nadat klei en water weer gescheiden zijn.

De lengte van de diepwanden varieert van 3,5 tot ongeveer 7 meter. Voor de samenhang en draagkracht van de diepwanden is het noodzakelijk dat ze op de juiste wijze drogen en volledig uitharden. Hiervoor moeten de segmenten om en om geplaatst worden. Er zullen dus nooit twee segmenten direct naast elkaar worden geplaatst. Het plaatsen van de diepwanden in de Phoenixstraat staat gepland voor januari 2010. Als de twee eerste diepwanden voor de oostlijn, het dichtst tegen de panden van de Phoenixstraat aan, geplaatst zijn, begint men met het aanbrengen van het dak tussen de wanden van de toekomstige treintunnel. Daarna volgt het ontgronden tussen de wanden. Daar ziet men vanaf de straat dus niets meer van. Na enkele meters ontgronden worden stempels geplaatst om de beide diepwanden op de juiste afstand van elkaar te stabiliseren. Is men voldoende op diepte dan wordt de vloer van de treintunnel gestort. Daarna kunnen de stempels worden verwijderd en kan de middenwand geplaatst worden. Als die eenmaal is aangebracht, kan het plafond van de treintunnel volledig belast gaan worden. Bovengronds kan er dan op gereden worden.

Zodra in de tunnel treinen kunnen rijden, kan worden begonnen met de verwijdering van het viaduct en de aanleg van de westelijke spoortunnel. Daaraan vast zal de garage onder de Spoorsingel worden aangelegd. Hoe die zal worden ingericht en hoe de werkzaamheden daarvoor zullen verlopen is nog niet bekend. De bouw van het nieuwe stadskantoor zal in 2011 kunnen beginnen.

Monumenten

CCL voelt zich wel degelijk zeer verantwoordelijk voor twee bij Delfenaren geliefde monumenten in het gebied: de Bagijnstoren en molen De Roos. De oude toren zal gedurende de werkzaamheden met de modernste technieken in zijn geheel ongeveer 20 meter verplaatst worden. Voor molen De Roos is de definitieve ondersteuningsmethode, op een betonnen plaat of op palen, nog onbekend. Nader onderzoek moet hier nog meer zekerheid geven. Gekozen is voor een stapsgewijze aanpak waarin het belang van het monument en het stadsgezicht centraal staan.

De gespreksleider sluit om 21.35 uur het plenaire overleg en verzoekt iedereen onder het genot van een drankje zijn meer persoonlijke vragen met de aanwezige medewerkers te bespreken.