

→ Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



Zomer 2011



→ Perrons de breedte in

De perrons 1 t/m 4 gaan op de schop
pagina 2



→ Wat doe jij?

Jan Biermans, toezichthouder bij
ProRail
pagina 7



→ Dag van de Bouw

Een kijkje achter de (bouw)schermen
pagina 8



Overzicht stationshal utrecht Centraal vanaf derde kwartaal 2011

Stationshal: groeien en snoeien

De bouw van de toekomstige OV-terminal is begin dit jaar gestart. Op het bouwterrein tussen de stationshal en het Beatrixtheater in is dat nu ook echt zichtbaar: hier 'groeit' letterlijk onder ieders ogen de uitbreiding van de stationshal. Binnenkort gaan de bouwers ook in de bestaande hal flink aan de slag. Een deel daarvan gaat dan op de schop.

De Utrechtse stationshal wordt de komende jaren compleet vernieuwd. Het dak gaat eraf, de tegelvloer eruit en alles wat ertussen zit wordt vervangen of opgeknapt, dit alles in fasen, zodat de hal in gebruik kan blijven. "In het derde kwartaal van dit jaar beginnen we in het gedeelte rondom de oude stationsrestaurant De Tijd. Die is al een tijdje dicht en wordt nu gesloopt. Daar schuinonder op het busstation komt een bouwterrein met een grote bouwkraan voor het aan- en afvoeren van bouwmaterialen", vertelt Hans Kokke, assistent-directievoerder bij ProRail.

Bouwschuttingen

Het deel waar het werk start, bevindt zich tussen Van Vogelpoel Bloemenplaza en de AH to go (zie plattegrondje). Om dan richting de sporen 5 en 7 en de kantoren in de Katreinetoren te komen worden er overdekte doorgangen gemaakt die het bouwterrein doorkruisen. De winkels en voorzieningen die dan achter de bouwschuttingen verdwijnen, komen terug op andere plekken in de hal – met uitzondering van De Tijd.

Door deze omheining van bouwschuttingen wordt de stationshal kleiner en de doorgang naar de sporen 5 en 7 en het kantoorgebouw Katreinetoren smaller. "Daar zal het drukker worden, maar we hebben de loopstromen goed berekend en getest, en daar de breedte van de doorgangen op gebaseerd", zegt Hans.

Sloop sporthal

Terwijl dit allemaal losbarst, wordt al enige tijd aan de uitbreiding van de stationshal gebouwd tussen de huidige hal en het Beatrixtheater in. "En hier dichtbij komt later ook het nieuwe Stationsplein West én het stadskantoor. Om ruimte te maken, hebben we een deel van de sporthal Catharijne, aan de kant van het theater, gesloopt", zegt Hans. "We hebben tijdelijke loopbruggen gebouwd tussen de Jaarbeurs-

traverse, de trappen naar het Jaarbeursplein en het theater in. Als straks de eerste fase van de bouw van Stationsplein West erop zit, slopen we de rest van de sporthal.

Die sloop bezorgt de bouwers trouwens wel een paar grijze haren. "Er zat veel asbest in de sporthal. Het weghalen vertraagde het werk behoorlijk. Maar ja, het moet gebeuren", constateert Hans nuchter.

Zowel het deel dat vanaf de komende zomer in de huidige hal wordt aangepakt als de uitbreiding buiten zijn begin 2013 klaar en gaan dan ook meteen in gebruik. Bezoekers van het station krijgen dan al een voorproefje hoe de rest van de nieuwe OV-terminal eruit komt te zien.

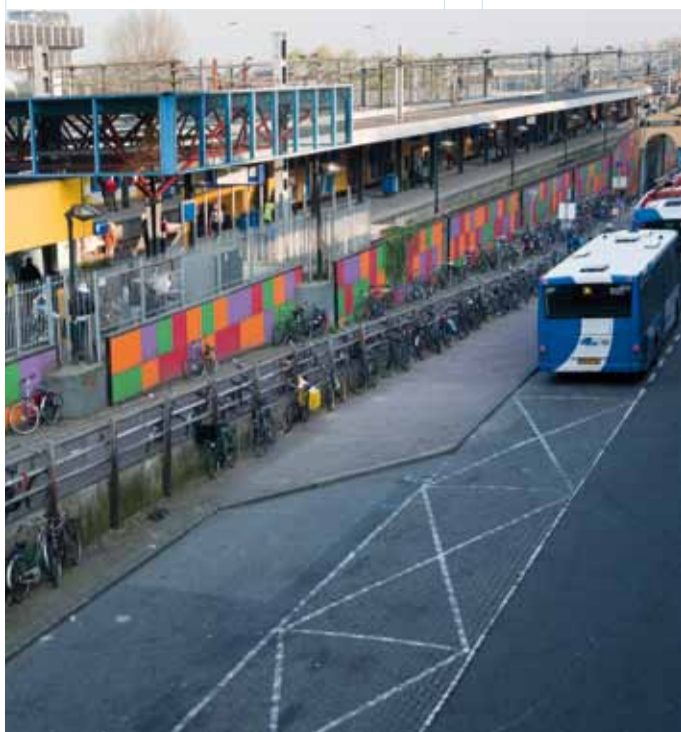
Sloop sporthal in volle gang



Volg Stationsgebied Utrecht op Twitter!

Het laatste nieuws over de ontwikkelingen in het Stationsgebied en de bouw van de OV-terminal meteen op uw telefoon of computerscherm? Volg 'CU2030' via Twitter: <http://twitter.com/CU2030>.

Perrons de breedte in



Zicht op de sporen 1 en 2

De perrons langs de sporen 1 tot en met 4 zijn, vooral aan de noordkant van het station, behoorlijk krap. ProRail start daarom in augustus met het opknappen en verbreden hiervan. De verbreding gebeurt in de richting van de binnenstad; aan de andere zijde is vanwege de sporen en perrons hier geen ruimte voor.

Boven de perrons komen nieuwe kappen, identiek aan de kappen die ook elders komen en deels al klaar zijn. De kappen boven de perrons langs spoor 1 tot en met 4 krijgen echter geen zonnepanelen; de scha-

duw die nabijstaande gebouwen afwerpen, maken het 'opvangen' van zonlicht hier bijna niet mogelijk.

Naast het werk aan de perrons beginnen in deze omgeving ook de voorbereidingen voor het toekomstige Stationsplein Oost, de nieuwe 'toegangspoor' tot de OV-terminal, Hoog Catharijne en binnenstad.

Het werk aan de perrons duurt tot halverwege 2014. Een belangrijk gevolg hiervan is dat de Noorderfietsenstalling onder de sporen dicht gaat. Deze ruimte is nodig voor



Looproute van en naar het station via het voormalig taxiplateau

de bouw van de nieuwe fundering van de perrons. Op het Smakkelaarsveld worden vervangende stallingsloodsen gebouwd. Later komt onder Stationsplein Oost een definitieve nieuwe stalling, met ruimte voor 12.500 fietsen.

Tijdens de bouw blijven de perrons en de sporen 1 tot en met 4, zo veel als mogelijk, in gebruik. Er zal vanwege de veiligheid – en omdat het hier overdag erg druk is – deels ook 's nachts worden gewerkt.

Houdt u hiervoor de website www.cu2030.nl in de gaten. ←

Reiziger aan het woord



"Ja, ik weet dat er wordt verbouwd, in en rond het station. Bijvoorbeeld bij de Catharijnesingel. Daar heb ik onlangs het informatiebord van bekeken."

Voor Fleur Molenaar is 'CU2030' geen onbekend terrein. Terwijl ze in de stationshal wacht op een trein naar Zwolle, vertelt de studente dat ze er (nog) geen hinder van heeft ondervonden. Ze heeft bijvoorbeeld de verhuisde bushaltes gevonden voor de lijnen naar de Uithof, die ze regelmatig gebruikt.

De stationshal zelf, vindt Fleur (21), kan wel een oppepper gebruiken. "Ik mis daglicht", zegt ze, "en het is allemaal wat koud en saai. Kunnen er misschien kunstwerken worden opgehangen?

Of culturele evenementen worden georganiseerd?"

Wat ze nadrukkelijk aanbeveelt, is duidelijkere bewegwijzering richting de binnenstad. "Ik loop zelf liever niet via Hoog Catharijne de stad in. Maar dan moet je wel weten dat je ook via de trappen naar beneden kan, en dat je om HC heen kunt lopen." Ze voegt toe erop te hopen dat die routes, die ze nu erg smal en rommelig vindt straks prettiger worden.

Het zonnetje in huis

De eerste perronkap met zonnecellen is klaar! De nieuwe overkapping boven het perron langs spoor 11 en 12 heeft een installatie die het licht opvangt en omzet in elektriciteit. De energieke cellen zitten verwerkt in de kapconstructie, die bestaat uit staal en lichtdoorlatend gebogen glas.

De jaarlijkse energieopbrengst van deze nieuwe kappen is 85.000 kwh, dat staat gelijk aan ongeveer 25 huishoudens en een CO2-reductie van 46 ton, gelijk aan zo'n 30 auto's. De opgewekte energie gaat de lift, roltrappen en verlichting mede laten draaien.

Direct na de afronding van de eerste kap, half april, is het werk verschoven naar het perron tussen spoor 8 en 9. Daar knappen ze nu het perron op en plaatsen ook hier een kap met zonnecellen. Naar verwachting is dit werk in december klaar.

Hekkenluiser in dit zonnige verhaal wordt het perron tussen de

sporen 5 en 7. De zonnecellen op deze kap komen alleen aan de noordzijde van het station; aan de zuidzijde zorgt het kantoor-gebouw Katreinetoren voor teveel schaduw om het opvangen van licht rendabel te maken.

Overigens is in mei de laatste monumentale kap weggehaald (spoor 8/9). Een deel is naar het stoomtreinmuseum in Goes overgebracht, een deel wordt door de gemeente Utrecht opgeslagen en gerestaureerd om het te hergebruiken in Leidsche Rijn.



Overzicht perronkappen

Stadskantoor

De bouw van het nieuwe Stadskantoor Utrecht, aan de Jaarbeurszijde van het station, is eind april begonnen. Nu nog gaat het vooral om grondwerkzaamheden. Maar na de zomervakantie gaat het gebouw snel 'de hoogte in'. Het Stadskantoor wordt in opdracht van de gemeente ontwikkeld door NS Poort. De meeste gemeentelijke diensten komen er medio 2014 onder één dak.

De bouw ging in april van start met heikwerkzaamheden en het plaatsen van damwanden. Momenteel wordt de bouwput verder uitgegraven en vinden voorbereidingen plaats voor de fundering. Eind juli zullen alle 350 funderingspalen in de grond zitten. Dan starten de voorbereidingen voor de poten waarop de zuidtoeren van het Stadskantoor komt te rusten, het gedeelte van het gebouw dat boven de OV-terminal komt.

Na de zomervakantie gaan de bouwwerkzaamheden zagezegd 'de hoogte in', met het plaatsen van het eerste deel van de staalconstructie van het gebouw, meteen zes verdiepingen hoog. Ook begint dan de bouw van de kernen van het gebouw. Hierin komen later trappen, liften en toiletten. De kernen geven het Stadskantoor stabiliteit. Ze krijgen meteen hun uiteindelijke hoogte, 95 meter.

Meer informatie over het Stadskantoor vindt u op www.cu2030.nl. U kunt ook de UAR-applicatie downloaden op uw smartphone; meer hierover op pagina 6.



Utrecht Centraal - zomer 2011

Beatrixtheater

Bouwtterrein uitbreiding OV-terminal

Bouwwerkzaamheden in huidige stationshal gestart

Chauffeursverblijf

Bushaltes veranderen van plek

Voormalig fietspad langs het spoor

Busstation Zuid

Bouwkraan

Voorrijdplekken taxi's

Extra trap en lift

Regiotaxi's

Kiss&Ride



Sporthal & Catharijnehof grotendeels gesloopt

Mineurslaan deels afgesloten

Bouwlocatie Stads Kantoor

Eerste perronkap met zonnecellen gereed

Uitbreiding sporen 1 t/m 4
richting binnenstad

Noorderfietsenstalling
sluit op termijn

Voormalig taxiplateau

Busstation Noord

Verder in het Stationsgebied...

Utrechtse versie UAR-applicatie



Na Amsterdam, Rotterdam, Den Bosch en Den Haag bestaat er nu ook voor Utrecht de gratis architectuurapplicatie UAR, 'Urban Augmented Reality'. Ze laat op (de meeste) smartphones gebouwde, toekomstige en nooit-gerealiseerde architectuur zien als 'laag over de werkelijkheid heen' (driedimensionaal). Aan de hand van tekst, beeld, archiefmateriaal en film wordt een indruk gegeven van hoe het Utrechtse stationsgebied was, is en wordt. De Utrechtse versie heeft ook een audioroute langs een groot deel van de (toekomstige) projecten rond de nieuwe OV-terminal Utrecht Centraal. UAR Utrecht is een initiatief van het Nederlands Architectuurinstituut (NAi) in samenwerking met Architectuurcentrum AORTA, Stadspromotie Utrecht en de partners in het stationsgebied. Het programma is te downloaden via de Appstore en de Android Market. ←

Orde in het grote fietsenbos



Utrecht fietst veel en graag, ook van en naar het station. Maar het parkeren van die duizenden fietsen levert op dit moment een vrolijke en onoverzichtelijke 'chaos' op. Over een paar jaar is dat voorbij. Overdekte stallingen met plek voor in totaal zo'n 22.000 fietsen, de grootste hiervan onder de nieuwe stationspleinen, scheppen dan orde. Tot het zover is blijft het passen en meten. Tijdens de bouwwerkzaamheden wordt regelmatig geschoven met stallingen en rekken. Zo komen er deze zomer op het Smakkelaarsveld nieuwe loodsen voor fietsen. Deze vangen de sluiting op van de Noorderfietsenstalling; dit gebeurt in verband met werkzaamheden aan de perrons langs de sporen 1 t/m 4. Lees 'Perrons de breedte in' op pagina 2. ←

Comeback voor kasteelmuur in fietsenkelder



In de openbare fietsenkelder onder het nieuwe winkel- en appartementengebouw De Vredenburg worden de archeologische resten van Kasteel Vredenburg weer zichtbaar gemaakt. De Spaanse dwangburcht werd tussen 1577 en 1581 door de Utrechtse met de grond gelijk gemaakt. Maar onder de grond bleef van alles bewaard. Over een paar jaar zijn de resten van de noordoostmuur van het kasteel weer voor iedereen zichtbaar, als onderdeel van de kelder. Tijdens de Dag van de Bouw op 28 mei waren de bouwputten van het Muziekpaleis en De Vredenburg open voor het publiek en waren de kasteelresten al weer even zichtbaar. Wordt dus vervolgd! ←

Schuifpuzzelen op Busstation Zuid



Op Busstation Zuid, het domein van de streekbussen, verandert veel. Op het busstation komt een grote bouwkraan te staan, die nodig is voor de werkzaamheden aan de nieuwe stationshal van de OV-terminal. En omdat hun platform een andere bestemming kreeg, vertoeven taxi's hier nu ook. Schuifpuzzelen: ruimte hebben voor het één, betekent opschuiven voor het ander.

Busstation Zuid verandert volop, al enige tijd. Zo werd het fietspad direct langs het spoor al afgesloten; fietsers rijden nu via het Stationsplein richting de Laan van Puntenburg. Op de plek van het voormalige fietspad langs het spoor zijn nu de haltes van bus 12/12s en een chauffeursverblijf gerealiseerd.

Op de plek van de voormalige tramhalte Moreelse Park is een 'kiss & ride'-strook gemaakt voor het wegbrengen en ophalen van reizigers. De bloemenstal, voorheen onderaan de (rol)trappen naar het station/Hoog Catharijne, staat nu een stukje verderop voor het NS-hoofdkantoor. De kiosk/snackbar bij de trappen is inmiddels dicht, gesloopt en keert hier niet meer terug.

Nieuw op deze locatie is de komst van de taxi's. Hun platform bevond zich boven Busstation Noord. Maar hier worden tijdelijk laad- en losruimtes en een politiepost gestationeerd. De taxi's verhuisden daarom begin dit jaar naar Busstation Zuid. Onderaan de (rol)trappen is een voorrijdplek voor vier wagens.

Hoofdrolspeeler de komende tijd wordt de bouwkraan, die op de huidige busbaan langs het spoor schuin onder de voormalige stationsrestauratie De Tijd komt te staan. Hij gaat materialen aan- en afvoeren voor het werk in de stationshal (zie voorpagina). Dit vergt ruimte (een terrein waarop de kraan kan staan) en veiligheidsmaatregelen: als de kraan draait, mag dit geen risico's opleveren voor de omgeving. Voor de bussen had dit als gevolg dat sinds medio juni de route vanaf Busstation Zuid onder het station door, naast de reïsporen, is afgesloten. De bussen rijden nu via een nieuwe route over busstation Zuid en Noord naar hun bestemmingen.

De aanpassingen hebben allemaal te maken met de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het gebied. De standplaats voor regiotaxi's komt onderaan de trappen. En op de voormalige plek van bloemenstal en kiosk wordt deze zomer een extra trap en een lift gebouwd naar Hoog Catharijne en de stationshal. De lift, die toegang biedt tot de stationstraverse tussen het busstation en Hoog Catharijne, vervangt het huidige exemplaar want die komt binnen de grenzen van het bouwterrein. ←

Intussen in... Amsterdam

Niet alleen in Utrecht, ook in Arnhem, Breda, Delft, Den Haag en Rotterdam worden moderne OV-terminals gebouwd. En in Amsterdam, waar we dit keer in deze vaste rubriek poolshoogte nemen.



Station Amsterdam Centraal is aan het eind van de 19e eeuw gebouwd op een speciaal ervoor aangelegd eiland. Dit 'Stationseiland' staat sinds 2000 behoorlijk op zijn kop. Met de geplande bouw van de Noord/Zuidlijn-metro als 'kapstok' besloten gemeente, NS en ProRail het hele gebied grondig aan te pakken. Want dat was – en is – hard nodig: vanwege de toegenomen drukte (het aantal dagelijkse reizigers op het eiland nadert de 300.000) en omdat op veel plekken groot onderhoud en het bouwen van extra voorzieningen nodig was. In dat laatste wordt, naast de nieuwe metro, voorzien met onder andere een overzichtelijker stationsplein en een nieuw busstation.

ProRail houdt zich op het stationseiland bezig met de verbouwing van de centrale Cuypershal, de drie voetgangerstunnels in het station, de tussengelegen vleugels en nieuwe passages voor bezoekers die het station als doorgangsroute gebruiken. Op en rond de perrons worden

nieuwe overkappingen, nieuwe verlichting en betere toegankelijkheid via (rol)trappen en liften gerealiseerd. Enorm belangrijk, in een stad waar heel veel mensen voor het voor- en natransport een rijwiel gebruiken, zijn ook de fietsenstallingen. Er worden dan ook 10.000 overdekte stallingsplekken rond het station gebouwd.

Fietsers staan op het Stationseiland sinds kort om nóg een reden in de schijnwerpers. Dit voorjaar startten ProRail en gemeente met de bouw van een nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers, onder het station door. Zo ontstaat een ongehinderde verbinding tussen de centrum- en IJzijde van het station. Een snelwegje voor langzaam verkeer zagezegd.

De verbouwing van het Amsterdamse Stationseiland is in volle gang; enkele projecten zijn al klaar, andere gaan de komende jaren van start. Het gehele gebied zal rond 2019 klaar zijn. ←

Meer informatie: www.prorail.nl/amsterdamcentraal, www.stationeiland.amsterdam.nl en twitter.com/stationseiland

Wat doe jij?



Zestig procent buiten, veertig procent binnen

Jan Biermans, gepikt en gemazeld in de spoorwereld sinds 1981, is toezichthouder bij ProRail. "Ik werk steeds weer voor een ander project. Nu dus hier in Utrecht. Het toezicht doe ik met twee collega's. Eén is gespecialiseerd in beton, de ander in installaties, ikzelf in bouwkundige zaken."

De term 'toezicht' verraadt al dat Jan (54) veel op de bouwplaatsen vertoeft. "Zo'n zestig procent van mijn tijd", schat hij in. "De overige veertig bestaat uit overleg, het maken van actielijsten en ander bureauwerk. Maar waar ik ook ben, waar het altijd om gaat is erop toezien dat de aannemer dóet wat hij móet doen. Ik let op de kwaliteit van het geleverde werk, en op de veiligheid en gezondheid van bouwers en publiek. En op de risico's. Kan er iets naar beneden vallen? Is er elektrocutiegevaar? Wat doet men als er toch iets gebeurt? Om daadwerkelijk ongewenste situaties voor te blijven, houd ik maandelijks een veiligheidsinspectie met de aannemers."

In de praktijk valt het wel mee met dat 'ongewenste', stelt Jan gerust. Maar toch is er elke dag wel wat aan de hand. "Ik kreeg vanochtend

een berichtje dat er een schuifdeur 'aan gort' zou liggen. En inderdaad, dat bleek te kloppen. Moeten we dus snel oplossen. En in de Mineurslaan was de aannemer, in de drukke ochtendspits, aan het werk en ontbraken afscheidingen tussen het publiek en het werktein. Dan geldt, stoppen met het werk, hekken goed plaatsen en dan weer aan de slag."

Jan noemt als 'slagroom' op zijn dagelijkse werk de contacten met de bedrijven en organisaties in het Utrechtse stationsgebied. "Denk aan de winkels in het station, NS Poort, Hoog Catharijne-exploitant Corio, de vervoerders – maar ook nabije bedrijven als de Rabobank. Iedereen merkt de gevolgen van al het werk. Voor mij is het prachtig om een steentje bij te dragen aan een soepele voortgang." ←

Kijkje achter de (bouw)schermen

Dag van de Bouw en CU Kids



Dag van de Bouw

Op de Dag van de Bouw, de jaarlijkse landelijke open dag van bouwprojecten, trok ook het Utrechtse stationsgebied veel belangstelling. Zo'n 600 mensen kwamen 28 mei richting het infocentrum aan het Vredenburg, voor een of alle presentaties, de toelichting bij de maquette en de lancering van de UAR-applicatie (meer hierover op pagina 6). Ook de rondwandelingen door het gebied en de twee opengestelde bouwterreinen – van het Muziekpaleis en De Vredenburg – trokken honderden belangstellenden.

CU Factor

De dag erna, 29 mei, werd de vloer letterlijk vrij gemaakt voor de kleinere bezoekers. Op het Vredenburg vond voor kinderen, als onderdeel van de Utrechtse 'Culturele Zondag', de danswedstrijd 'CU-Factor' plaats. Deze was bedacht door vier meiden van basisschool De Kameleon. Zij wonnen in 2010 de dromenwedstrijd van het CU Kidsfonds, het fonds van de verschillende partijen in het stationsgebied dat dromen van kinderen werkelijkheid maakt. 'CU-Factor' omvatte vóór de finale een aantal stemrondes. De vijf finalisten namen het op 29 mei tegen elkaar op – met uiteindelijk Juliette en haar spetterende moves op de hit 'I Like To Move It' als winnares!



Meer informatie

**Infocentrum Stationsgebied
Vredenburg 40
(oude pand RAF/Staffhorst)
Telefoon: 030 – 286 96 50**

Openingstijden:
Maandag tot en met vrijdag
13.00 - 17.30 uur
Zaterdag 13.00 – 17.00 uur

www.cu2030.nl
twitter.com/cu2030

Colofon

Tekst en redactie

Bas Berwers, Amsterdam
Communicatiewerkgroep gemeente Utrecht, ProRail en NS

Beeld

Fotografie Gerrit Serné
Gemeente Utrecht

Druk

Atlas, Soest

Oplage

14.000

Vormgeving

Taluut, Utrecht

Deze Bouwkrant is een gezamenlijke uitgave van gemeente Utrecht, ProRail en NS. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.



ProRail

