

# → Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



November 2009



## → Klimaatneutraal bouwen

Nieuwe perronkappen wekken energie op.

Pagina 3



## → Wat doe jij?

Zabida Tieleman, NS Tickets & Service vertelt.

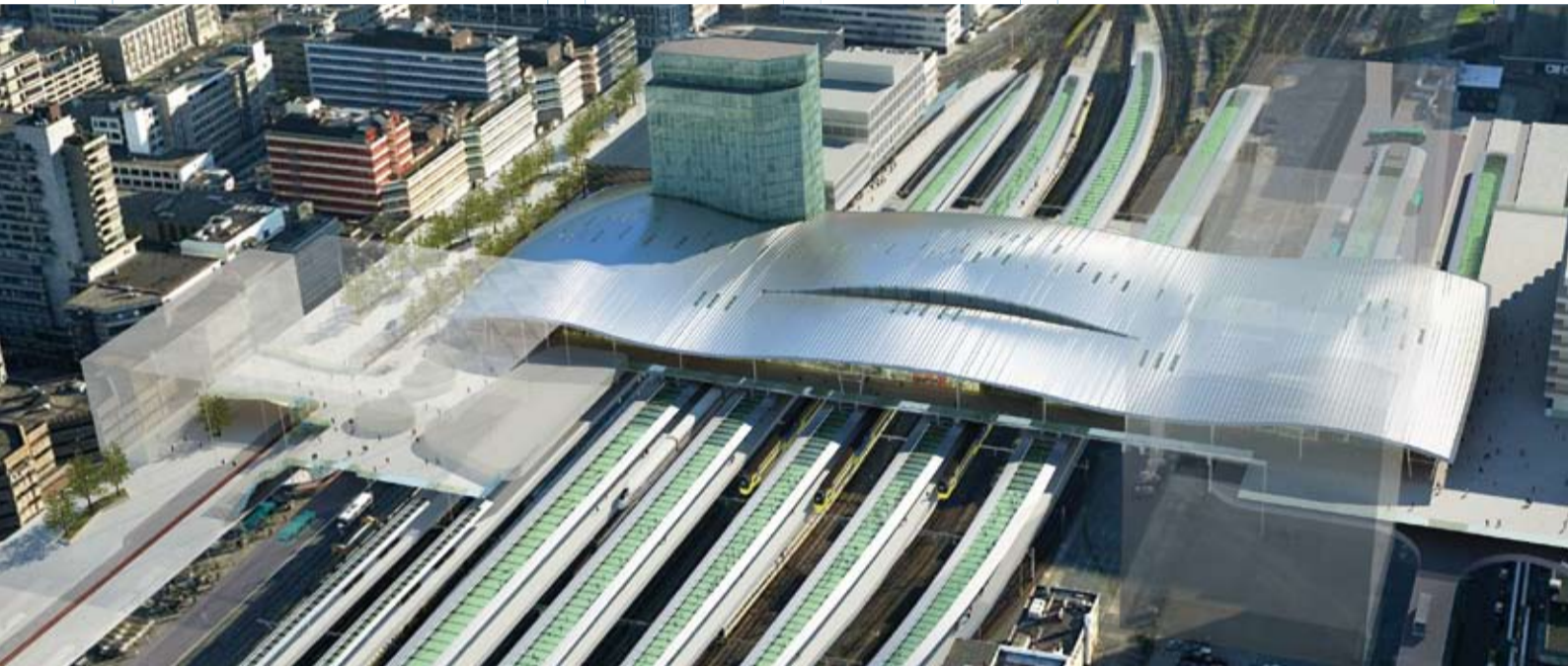
Pagina 7



## → Wens CU Kids vervuld

Millie, Jutta, Yara en Tamar openen Domtorenglijbaan!

Pagina 7



## Klaar voor de start?

Na jaren van plannen maken zijn de voorbereidingen voor de bouw van de nieuwe openbaar vervoer terminal Utrecht Centraal (OV-terminal) nu zichtbaar. De Noordertunnel onderging afgelopen maanden een facelift. Op het terrein onder de Jaarbeurstraverse worden kabels en leidingen verlegd en wordt de grond gesaneerd. De tramhalte Moreelse Park wordt opgeheven om ruimte te bieden aan taxi's. Al deze voorbereidingen zijn nodig om halverwege 2010 te kunnen beginnen met de bouw van een nieuw Utrecht Centraal.

### Hypermoderne OV-terminal

Verbouwing en uitbreiding van Utrecht Centraal is hard nodig. Het station is ooit gebouwd voor 35 miljoen reizigers per jaar, maar op dit moment maken al circa zestig miljoen mensen per jaar gebruik van het station. Dat worden er de komende jaren meer en meer. In 2030 komen hier – naar verwachting – honderd miljoen reizigers over de vloer. De nieuwe OV-terminal brengt alle reizigers en openbaar vervoersorten in een gestroomlijnde, hypermoderne stationshal bij elkaar. Bus, tram, fiets en taxi zijn, net als de treinpersoons, direct vanuit de stationshal bereikbaar. U kunt straks zelfs buiten de stationshal om, over de nieuwe Centumboulevard, van het Jaarbeursplein naar de binnenstad lopen.

### 'Bouwen met de winkel open'

Het nieuwe station wordt gefaseerd gebouwd. Dit betekent dat het 'stationsleven' tijdens de verbouwing gewoon doorgaat. De treinen blijven rijden en alle winkels en voorzieningen zijn open en bereikbaar. Wel is het nodig om de winkels en voorzieningen soms tijdelijk een andere plek te geven. En tijdens de verbouwing moeten reizigers af en toe een andere route nemen van en naar de trein, bus, tram, fiets of taxi. Daarbij wordt vanzelfsprekend geprobeerd de stationsomgeving zo comfortabel mogelijk te houden.

ProRail bouwt in samenwerking met de gemeente Utrecht en NS de nieuwe OV-terminal. De bouw zal ongeveer vijf jaar duren. Op dit moment loopt de aanbesteding van de bouwwerkzaamheden. Dit betekent dat er aannemers worden gezocht die het station gaan bouwen. Ook worden alle vergunningen aangevraagd die nodig zijn om met de bouw te beginnen. Als dit allemaal voorspoedig verloopt, kan de bouw van de OV-terminal medio 2010 starten.

## www.cu2030.nl

De bouw van de OV-terminal staat niet op zichzelf. Het gebied rondom Utrecht Centraal is toe aan een grondige facelift. Om het gebied veiliger en leefbaarder te maken en om tegemoet te komen aan de groei van de stad, krijgt Utrecht een nieuw Stationsgebied dat één geheel vormt met de binnenstad. Een stad waar mensen graag willen zijn.

Benieuwd naar de plannen in het Stationsgebied? Op [www.cu2030.nl](http://www.cu2030.nl) vindt u naast actuele informatie over de werkzaamheden ook plannen, tekeningen, foto's en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Ook kunt u zich hier aanmelden voor de digitale nieuwsbrief over het Stationsgebied.





# Transparant, licht en slim



Het nieuwe stationsgebouw van Utrecht Centraal wordt hypermodern. Benthem Crouwel Architecten tekent voor het ontwerp. Het bureau ontwierp niet alleen het nieuwe Utrecht Centraal, ook de stations van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn van hun hand. Roderik van der Meulen van Benthem Crouwel Architecten vertelt.

‘Het nieuwe stationsgebouw kenmerkt zich door het enorme, golvende metaalkleurige dak dat al het openbaar vervoer overkapt: trein, bus, tram en taxi. De golfbeweging in het dak symboliseert de verschillende vervoersstromen. Het dak is bovendien een belangrijk zichtpunt. Tussen alle hoogbouw manifesteert het karakteristieke dak zich als vijfde gevel.

Het gebouw wordt 245 meter lang, 90 meter breed en 18 meter hoog.’

## Entree tot de stad

‘Utrecht is een stad met allure en daar past een bijzonder stationsgebouw als entree bij. Een opmerkelijk verschil met het huidige gebouw is dat de OV-terminal een duidelijk begin en eind krijgt, met een eigen entree in de vorm van twee verhoogde pleinen. Het ontwerp is transparant, open, licht en functioneel. Uitgangspunt is natuurlijk dat het publiek gemakkelijk de weg weet te vinden naar het openbaar vervoer, de binnenstad of het Jaarbeursplein. Een ander belangrijk uitgangspunt is dat alles gebouwd moet worden op de bestaande fundering. Dit is een beperking, maar het stimuleert wel de creativiteit van de architecten. Dat is denk ik ook in het ontwerp terug te zien.’

## Meer ruimte door slim combineren

‘Wat verder nog bijzonder is om te vertellen, is dat we in het ontwerp zoveel mogelijk functies gebundeld hebben. Het langgerekte ‘oog’ en de ramen in het dak laten niet alleen licht in de stationshal, ze fungeren ook als ventilatieluiken. In de hoofdliggers van het dak is bovendien de verlichting ingebouwd. Alle kabels, leidingen en de geluidsinstallatie zijn verwerkt in de lijst van de perronkappen en de trappen zijn voorzien van led-verlichting, zodat deze duidelijk zichtbaar zijn. De kleur van de verlichting is aan te passen en draagt bij aan de sfeer, kleur en uitstraling van de hal. De kleurstelling in de stationshal is verder vrij neutraal. De mensen in de hal zorgen voor de nodige kleur, warmte en dynamiek.’

## Tramhalte Moreelse Park opgeheven



Halte Moreelse Park van de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein is begin december opgeheven. Halte Utrecht Centraal is dan de nieuwe eindhalte van de sneltram. Op Moreelse Park wordt ruimte gemaakt voor taxi's en kiss&ride.

Omdat in 2010 de bouw van de OV-terminal start, wordt het huidige taxiplateau bij Hoog Catharijne ingericht als werkterrein. Gezien de verwachte bouwplannen in het Stationsgebied en de beperkte beschikbare ruimte, is deze plek het meest geschikt. Vanaf locatie Moreelse Park kunnen taxi's de komende jaren ongehinderd door de bouwwerkzaamheden hun werk doen. De taxi's verhuizen begin 2010.

Een deel van de tramhalte wordt afgebroken en ingericht als taxistandplaats. Ook komt er ruimte voor kiss&ride. Het resterende deel van de halte wordt versmald en geschikt gemaakt als keerperon: trambestuurders stoppen er de tram en lopen dan via het perron naar de andere zijde van de tram. Voor reizigers is de halte vanaf begin december niet meer toegankelijk; tramhalte Utrecht Centraal is vanaf begin december de nieuwe eindhalte.

In het verlengde van halte Moreelse Park, op de sporen aan de Laan van Puntenburg, komt een tweede taxiparkeerplaats. Dit is echter geen opstapplaats voor klanten, het is de verzamelplaats voor taxichauffeurs. Om deze verzamelplaats te kunnen realiseren, wordt één spoor verwijderd en ingericht als taxiparkeerplaats. Op het resterende spoor kan, net als nu gebeurt, defect trammaterieel tijdelijk worden geparkeerd.

## Opknopbeurt voor tramhalte Utrecht Centraal

Vanaf november wordt tramhalte Utrecht Centraal geschikt gemaakt als nieuwe eindhalte. De halte krijgt een flinke opknopbeurt. Een deel van de overkapping wordt verwijderd, de (rol)trappen worden geveerd en voorzien van nieuwe verlichting en de trap naar de Noordertunnel krijgt een glazen plafond. Daarnaast wordt de halte voorbereid op de komst van de ov-chipkaart en dynamische reisinformatie. De werkzaamheden gebeuren grotendeels 's avonds, 's nachts en in de weekenden. Gedurende de werkzaamheden blijft de tram gewoon volgens de dienstregeling rijden. Reizigers en omwonenden kunnen enige overlast ondervinden van de werkzaamheden aan de halte. Ook kan het verkeer hinder ondervinden van het laden en lossen van materiaal bij de tramhalte.



# Nieuwe perronkappen wekken energie op

Utrecht Centraal is een van de eerste, grote treinstations in Nederland dat perronkappen krijgt met zonnecellen. Van de energieopbrengst kunnen de liften en roltrappen in de stationshal worden bediend. Hiermee komt ProRail tegemoet aan de belofte om in het nieuwe Stationsgebied CO2-uitstoot zoveel mogelijk te beperken.

'Het gebruik van zonnepanelen is op zich niet vernieuwend. De toepassing van zonnecellen in lichtdoorlatend gebogen glas, is dat wel. Normale zonnepanelen zijn donker en laten geen licht door. Deze zijn transparant. Daardoor zorgen de perronkappen, naast het opwekken van zonne-energie, voor een prettig, ruimtelijk effect op het perron. Het is een nieuwe toepassing van een bestaande combinatie', aldus Huub Steggehuis, bouwmanager OV-terminal Utrecht Centraal bij ProRail. 'We hebben bij station Zuilen een dergelijk systeem getest en het werkt!' Afhankelijk van het aantal zonne-uren, leveren de zonnecellen jaarlijks een bijdrage van circa zes procent in het totale energieverbruik van het station.

Wat merkt de reiziger daarvan? Huub: 'De reiziger merkt niet direct iets van de energiebesparing. Wel hopen we dat de perronkappen met zonnecellen reizigers stimuleren om ook duurzame keuzes te maken.'



**Wat?** Vernieuwing van alle perrons en perronkappen voorzien van zonnecellen (de perrons van spoor 1 tot 4 krijgen geen kappen met zonnecellen omdat deze het grootste gedeelte van de dag in de schaduw liggen).

**Wanneer?** Het perron van spoor 5 en 7 wordt als eerste vernieuwd. Een half perron en het naastgelegen spoor gaan dan respectievelijk vier en twee maanden dicht. Daarna volgen de perrons van spoor 9 en 11. De overige perrons volgen en in 2015 moet het project zijn afgerond.



## Grondwerk terrein Jaarbeurstraverse



In september 2009 zijn op het terrein tussen het Beatrixtheater en het spoor (onder de Jaarbeurstraverse) de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de OV-terminal van station Utrecht Centraal begonnen.

Er worden kabels en leidingen verlegd, de grond wordt gesaneerd en bouwrijp gemaakt. Ook wordt onderzocht of er in de grond niet-gesprongen explosieven aanwezig zijn. Dit laatste valt niet helemaal uit te sluiten omdat het Utrechtse station in de Tweede Wereldoorlog is gebombardeerd. Het terrein onder de Jaarbeurstraverse lag in de Tweede Wereldoorlog wat lager (net onder het straatniveau van de Mineurslaan).

Eventuele resten van explosieven kunnen zich daarom alleen in de dieper gelegen grondlagen bevinden. De bovenste grondlaag is inmiddels afgegraven. Dieper graven mag alleen gebeuren aan de hand van een speciaal veiligheidsprotocol. Momenteel wordt een gedetailleerde scan van de bodem gemaakt en nader onderzoek uitgevoerd.

Intussen gaan de werkzaamheden aan de kabels en leidingen door, dit is veilig omdat deze pas na de Tweede Wereldoorlog in de grond zijn gelegd. Daardoor is het uitgesloten dat er in de grond boven de kabels explosieven worden aangetroffen.

## Reiziger aan het woord

Tom Alkim reist dagelijks van zijn woonplaats Utrecht naar Rijkswaterstaat in Delft. 'Mijn treinreis begint elke ochtend in de Noordertunnel. De tunnel is nog niet af, maar ziet er veelbelovend uit. Ik vind de lampjes in de vloer en het parelmoer op de muur erg mooi. Door de grote lampen bij de kaartautomaten lijkt de tunnel minder ruimtelijk. Maar misschien zijn ze nog niet af... Wat ik nu mis is het informatiebord met de vertrektijden en de klok. Die komen vast terug. Wel jammer dat er alweer graffiti op de muren zit. Het stuk glas in de tunnelwand met zicht op een stukje Utrechtse geschiedenis vind ik prachtig. Dat doet me denken aan de metro in Athene!'

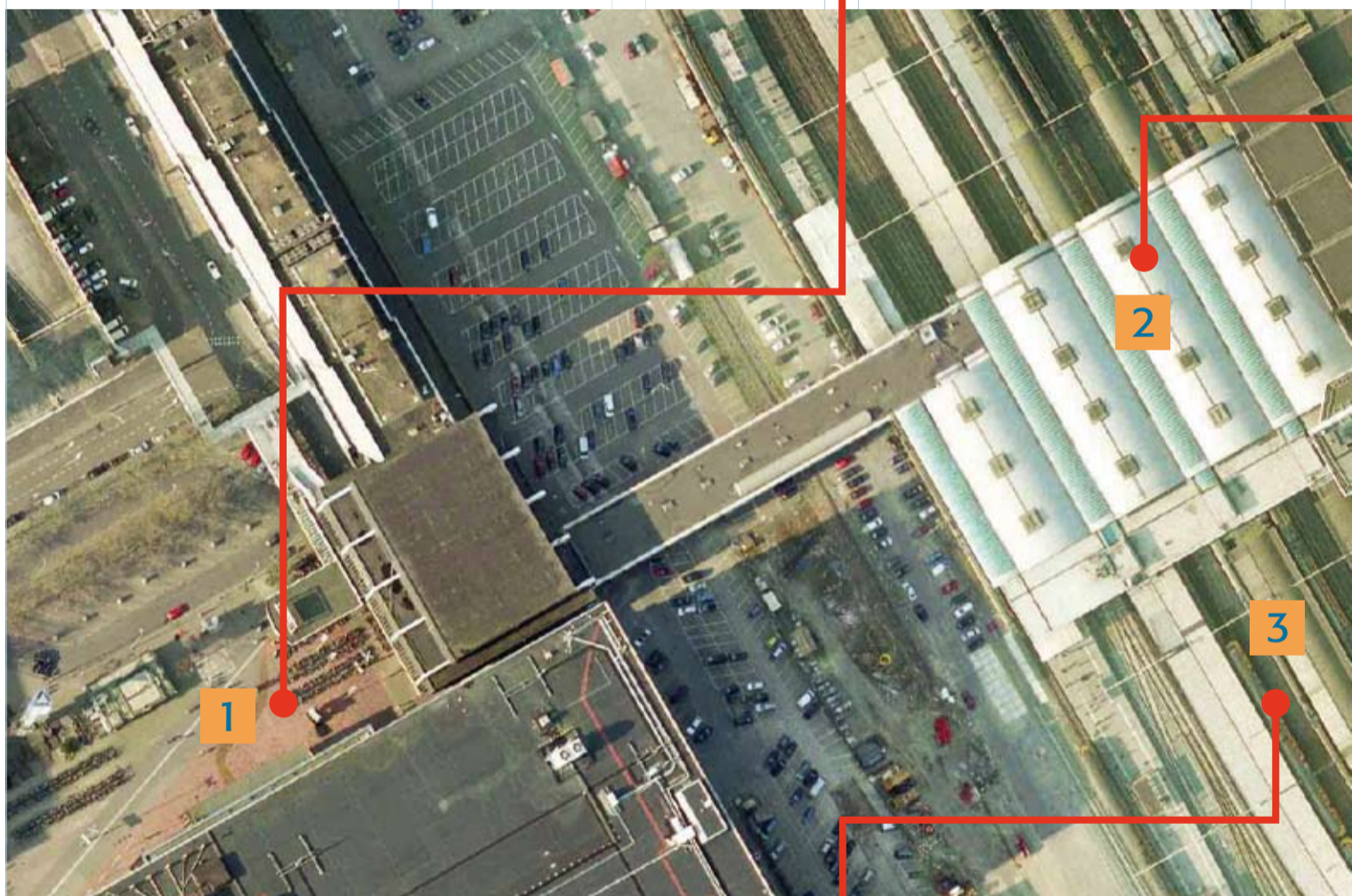




## Levendig Jaarbeursplein

Aan de Jaarbeurszijde van het station komt een geheel nieuw plein. Een levendige plek met het Beatrixtheater, horeca, kantoren en woningen. Via een enorme trappenpartij komt u op het hoger gelegen 'Stationsplein West'. Dit plein vormt de entree tot de toekomstige OV-terminal en het nieuwe Stads kantoor van de gemeente Utrecht.

Onder deze trappenpartij zit een fietsenstalling voor 5.000 fietsen verborgen. De trap, die circa 8 meter hoogte overbrugt, kan bij voorstellingen en manifestaties op het Jaarbeursplein worden gebruikt als tribune. Aan de centrumzijde komt eenzelfde plein en entree tot de OV-terminal. De twee pleinen spelen een belangrijke rol in het verlevendigen van het Stationsgebied.



## Perronkappen naar museum Goes

Eerder in deze Bouwkrant is te lezen over de nieuwe, duurzame perronkappen die Utrecht Centraal krijgt. Tussen de oude perronkappen, die vanaf begin 2010 vervangen worden, zitten prachtige exemplaren. Deze perronkappen zijn ontworpen door de Nederlandse Architect George Willem van Heukelom (1870-1952). Zijn eerste volledig zelfstandig uitgevoerde opdrachten waren de ijzeren perronkappen van Utrecht en Vlissingen (1893-1895) en de lange perronoverkapping van station 's-Hertogenbosch. De inmiddels antieke perronkappen van Utrecht gaan niet verloren. Voor een aantal kappen wordt een plekje gezocht in het Stationsgebied. De rest gaat naar het Zeeuwse Spoorwegmuseum 'Stoomtrein Goes-Borsele'. Dit openluchtmuseum gaat de kappen volledig restaureren, daarna krijgen ze een plek in het museum. Kijk voor meer informatie op [www.destoomtrein.nl](http://www.destoomtrein.nl)



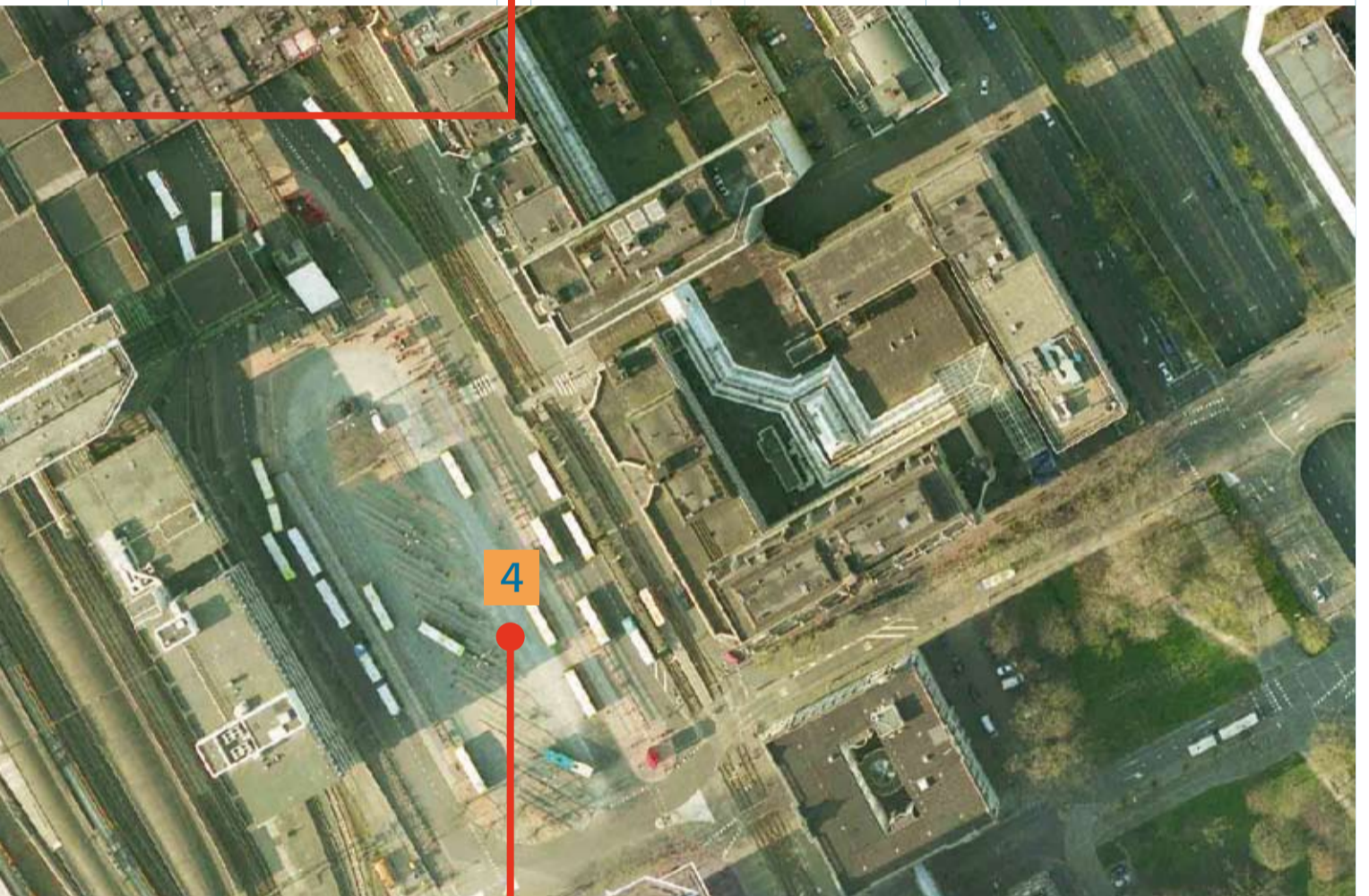




## Kijkje in de stationshal

Een groot verschil met de huidige stationshal is dat restaurants, cafés en terrassen op de eerste etage komen. Onder het genot van een hapje en een drankje kijkt de reiziger zo over de stationshal uit. Ook kunt u straks vanuit de stationshal op de sporen kijken. De centrale hal, ook wel de in- en overstapzone genoemd, is ruim en overzichtelijk. Daar krijgen de roltrappen, trappen en liften die reizigers naar de verschillende perrons brengen hun plek. Zo wordt de stationshal een prettige plek voor reizigers en passanten.

Aan de buitenzijde van de stationshal komt een Centrieboulevard die altijd open is. Aan deze boulevard zitten winkels die ook vanuit de stationshal toegankelijk zijn. De Centrieboulevard is een balkon dat passanten de mogelijkheid geeft om – zonder door de drukke stationshal te hoeven – gemakkelijk en snel van het Jaarbeursplein naar het centrum te komen.



## De Nieuwe Stationsstraat

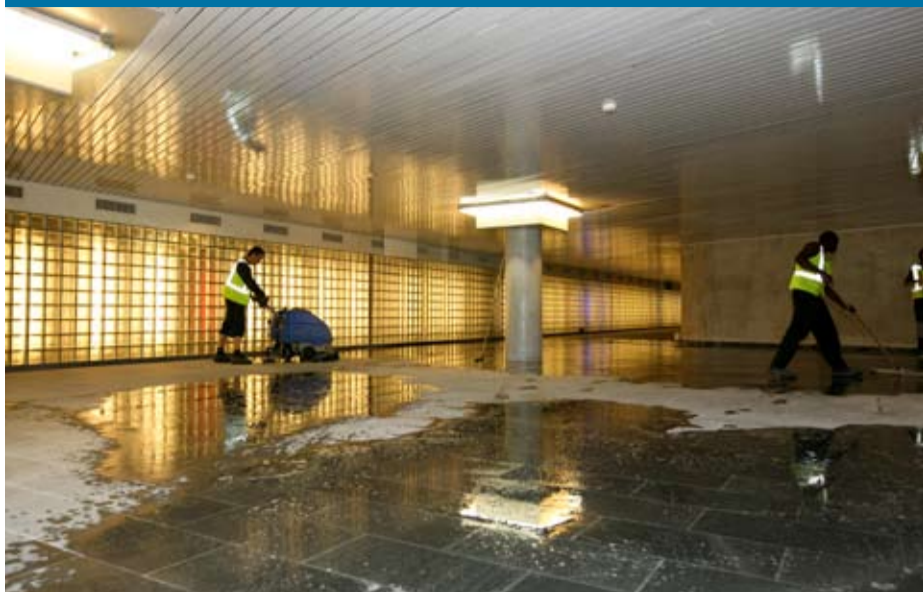
Momenteel bepalen de vele gestalde fietsen en het drukke bus- en tramverkeer de uitstraling van het Stationsplein. In de toekomst wordt dit een overzichtelijke Nieuwe Stationsstraat. Een 33 meter brede boulevard, die niet alleen geschikt is voor de gehaste reiziger op weg naar de OV-terminal, maar ook voor voetgangers die langs de nieuwe winkels en etalages slenteren. Winkels en eetgelegenheden bevinden zich straks zowel op straatniveau als op het verhoogde plein dat toegang biedt tot de OV-terminal.

Boven het huidige streekbusstation komt een 'fietsgebouw', een fietsenstalling met plek voor 9.000 fietsen. En ter hoogte van het streekbusstation wordt een brug over het spoor gebouwd. Deze 'Rabobrug' verbindt straks de Croeselaan met het Moreelsepark. Daarmee wordt de binnenstad beter bereikbaar voor fietsers en voetgangers vanuit de westkant van de stad.





## Metamorfose voor Noordertunnel



De Noordertunnel wordt dagelijks door vele reizigers en passanten gebruikt. Het was tot voor kort echter geen prettige tunnel om doorheen te lopen. Daar is verandering in gekomen. Van half juli tot eind augustus is de tunnel helemaal afgesloten geweest, zodat er flink door- gewerkt kon worden. De wanden, vloeren,

plafonds en trappen werden compleet vernieuwd. Het nieuwe interieur en de verlichting zijn ontworpen door Benthem Crouwel Architecten, net als de nieuwe OV-terminal. De tunnel is sinds 24 augustus weer open, maar tot eind 2009 wordt er nog wel in de Noordertunnel gewerkt.



'De Noordertunnel is weer open, hoor!'

Ibrahim Kaya legt de laatste vloertegels in een toekomstige werkruimte van de Noordertunnel.

## Hoeveel?

Niet alleen bovengronds, maar ook ondergronds is het Stationsgebied van Utrecht een van de drukste punten van Nederland. Bovengronds gaat het dagelijks om 20.000 fietsers, 10.000 voetgangers en 2.600 bussen. Onder de grond zijn er parkeergarages, tunnels, een schat aan archeologische restanten en een uitgebreid netwerk kabels en leidingen. Wat ligt er zoal aan kabels en leidingen in de ondergrond van het hele Stationsgebied?

→ **Riolering: 18.074 meter**

→ **Waterleiding: 8.332 meter**

→ **Warmteleiding: 7.929 meter**

→ **Gasleiding: 7.531 meter**

→ **Glasvezel: 32.907 meter**



## Intussen in... Rotterdam

De bouw van de OV-terminal Utrecht Centraal is één van de zeven grote stationsprojecten in Nederland. In Amsterdam, Arnhem, Breda, Delft, Den Haag en Rotterdam worden ook moderne OV-terminals gebouwd. In de komende Bouwkranten nemen we een kijkje in één van de andere steden. Dit keer bezoeken we Rotterdam.



Het vooraanzicht van de stationshal van Rotterdam wordt het imposante beginpunt van een brede wandelboulevard omzoomd door bomen. U loopt straks zo van het station de binnenstad in zonder een auto, bus of tram tegen te komen. 'Om ruimte boven de grond te maken, wordt geïnvesteerd in ondergrondse infrastructuur', aldus Bart de Haan, adviseur Projectcommunicatie ProRail. 'Het doorgaande verkeer gaat straks via de Weenatunnel, waardoor er een betere doorstroming en een betere bereikbaarheid is. Het verkeer dat wil parkeren kan ook onder de grond terecht. Er komt een ondergrondse fietsenstalling en parkeergarage onder het Kruisplein. Het vernieuwde metrostation bevindt zich al onder de nieuwe OV-terminal en is eind september in gebruik genomen. Het nieuwe busstation en de tramhaltes komen uiteraard wel op straatniveau.'

### Beleving van de bouwput

Bart: 'Net als straks in Utrecht, is het Stationsgebied in Rotterdam nu één groot bouwterrein. Het station, de winkels en de voorzieningen zijn tijdens de bouw wel gewoon open en volop in bedrijf. Dagelijks lopen er 110.000 mensen door de bouwput. We doen ons best om de bouwput er goed uit te laten zien, zodat mensen zich er prettig voelen en open staan voor informatie die ze door de bouwactiviteiten nodig hebben. We investeren daarom veel geld in een 'aantrekkelijke bouwput' en starten zelfs een campagne voor alle bouwvakkers en medewerkers op het terrein. Het is namelijk de bedoeling dat zij hun werkterrein zo schoon mogelijk houden. Poetsdiva's Marja en Liny (bekend van het tv-programma 'Hoe schoon is jouw huis?') zijn langsgekomen voor tips en trucs. Daarnaast versieren we regelmatig de bouwschuttingen, bouwketen en containers met kunstprojecten. Denk bijvoorbeeld aan gedichten en portretten van bouwvakkers. Natuurlijk betekent een goede beleving ook dat reizigers goed geïnformeerd worden en gemakkelijk hun weg weten te vinden op het station tijdens de verbouwing.'





# Wat doe jij?



Zabida Tieleman is teammanager bij NS Tickets, Service en Veiligheid op Utrecht Centraal. Ze besteedt veel zorg en aandacht aan de servicemedewerkers, maar ze is ook regelmatig in de stationshal te vinden. 'In de stationshal, daar gebeurt het! Die dynamiek, het geroezemoes van de mensen, de diversiteit aan reizigers, dat spreekt me aan', aldus Zabida.

'Ons kantoor bevindt zich letterlijk in het stationshart van Nederland. Het is hier dan ook altijd druk en geen dag is hetzelfde. Klanten komen bij ons voor het kopen van een treinkaartje, voor

begeleiding, verloren spullen en sinds begin augustus ook voor het opladen van de OV-chipkaart. Ja, de ontwikkelingen gaan door en door. Net zoals de plannen voor de nieuwe OV-terminal. Ik heb al een maquette gezien van het nieuwe stationsgebouw. Ik vind het nieuwe gebouw erg mooi: modern, dynamisch, ruimtelijk met veel glas. En dat golvende dak, geweldig! Het past wel bij Utrecht. Wat de verbouwing voor mij betekent? Ons kantoor gaat geloof ik verhuizen. Waar we precies komen te zitten, weet ik nog niet.

Maar als ze ons interne klimaat verbeteren en ons nieuwe kantoor net zo ruimtelijk, open en licht wordt als de nieuwe stationshal, dan ben ik helemaal tevreden.' ←

## Verder in het Stationsgebied...



- 1 Domtorenglijbaan
- 2 De Vredenburg
- 3 Smakkelaarsveld

### Domtorenglijbaan geopend Droom CU Kids in vervulling



Voordat het Stationsgebied volledig vernieuwd is, zijn de kinderen van nu volwassen. Om verschillende kinderdromen van kinderen in en rondom het Stationsgebied in vervulling te laten gaan, is het CU Kidsfonds opgericht. Elk bouwjaar wordt er één kinderdroom waargemaakt. Dit jaar is dat de wens van Millie, Jutta, Yara en Tamar van de Agatha Snellenschool. Zij bedachten de Domtorenglijbaan: een 'nep-Dom' van tien meter hoog met daaromheen een spannende glijbaan. Op weg naar boven is er van alles te leren over de historie van de 'echte' Dom. Millie, Jutta, Yara en Tamar hebben met deze Domtorenglijbaan de CU Kidsaward 2008 gewonnen. Afgelopen 3 september openden zij, samen met wethouder Janssen, de glijbaan in het park aan het Lepelburg, door er als eersten van af te glijden. Deze glijbaan krijgt de komende maanden op verschillende plaatsen in Utrecht een plekje. Op 30 oktober is tijdens het tweede CU Kidsgala bekend gemaakt welke kinderdroom in 2010 gerealiseerd mag worden. Daarover is meer te lezen op [www.kidsfonds.nl](http://www.kidsfonds.nl) ←

### De Vredenburg Oud en nieuw



Met de nieuwbouw van De Vredenburg krijgt het Stationsgebied er 5.900 m<sup>2</sup> winkelruimte, 76 appartementen en een openbare fietsenstalling bij.

De Vredenburg verrijst op de plaats waar Karel V in 1528 zijn kasteel Vredenburg bouwde. In de nieuwe Vredenburg blijven de oude funderingen van het kasteel zichtbaar in de kelder en de fietsenstalling. Ook volgt de indeling van het nieuwe gebouw deels de oude kasteelmuren. Het gebouw eert niet alleen het oude kasteel, maar verbindt ook de oude binnenstad met Nieuw Hoog Catharijne.

Het grondig archeologisch onderzoek is afgerond, de afhandeling van bezwaren loopt tegen haar einde. De bouw van De Vredenburg laat nu niet lang meer op zich wachten: begin december gaat de eerste paal de grond in. ←

### Smakkelaarsveld Deep down



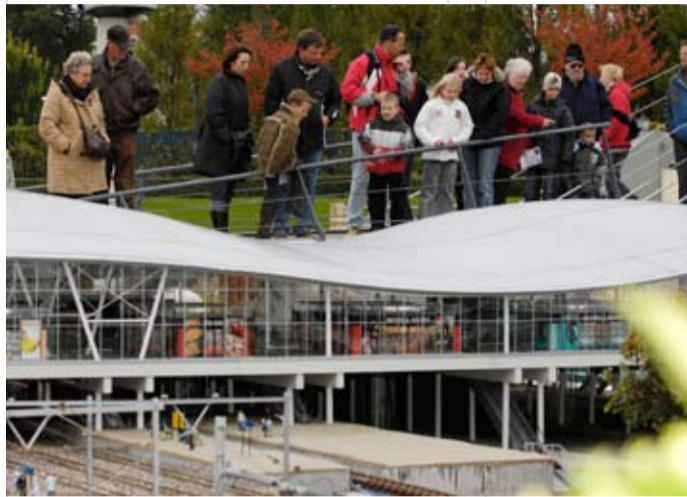
Het Smakkelaarsveld wordt in de toekomst een levendige plek met ruimte voor groen en ontspanning. Het vormt bovendien de entree tot de nieuwe bibliotheek waar straks niet alleen boeken te leen zijn, maar ook films te bekijken zijn, of een debat te bezoeken is of een hapje te eten is.

Maar om bovengronds te kunnen bouwen, moet eerst de ondergrond klaar zijn. Op het Smakkelaarsveld wordt de laatste hand gelegd aan een nieuw kabeltracé. Daarvan loopt een deel straks op vijf meter diepte onder het water van de Leidsche Rijn door. De kabels liggen in mantelbuizen op een vloer van onderwaterbeton, met aan de zijkanten damwanden. Vanuit hier worden de kabels en leidingen doorgetrokken richting Hoog Catharijne en de Catharijnesingel. Deze werkzaamheden kunnen soms overlast veroorzaken voor het verkeer, want werken ondergronds brengt af en toe ook bovengronds overlast met zich mee. Meer informatie is te vinden op [www.cu2030.nl/werkzaamheden](http://www.cu2030.nl/werkzaamheden). ←



## OV-terminal al te zien in Madurodam

Benieuwd hoe de nieuwe OV-terminal er uit komt te zien? Breng dan een bezoek aan Madurodam. Sinds 2007 is het toekomstige station Utrecht Centraal daar – op schaal nagebouwd – te bewonderen. De stationshal, de busstations en het fietsgebouw geven een goede indruk van de toekomstige situatie in Utrecht. Het miniatuurstation is ongeveer 3 bij 10 meter. Het is het eerste gebouw in Madurodam dat in het echt nog niet bestaat. Meer informatie op [www.madurodam.nl](http://www.madurodam.nl). Overigens is een kleine maquette van de OV-terminal ook in het Informatiecentrum in Utrecht te zien.



## Weetjes

- Utrecht Centraal verwelkomt elke dag ruim 200.000 reizigers en bezoekers.
- Ruim één kilometer trapleuningen leiden de passagiers straks via de trap naar het juiste perron. Bovendien worden alle leuningen voorzien van braille, zodat ook reizigers met een visuele beperking het juiste perron weten te vinden.
- In november worden er verschillende nieuwe vloertegels in het stationsgebouw gelegd. Deze worden de komende tijd getest voor de nieuwe OV-terminal.
- De nieuwe glazen stationsgevel heeft een oppervlakte van 4.680 m<sup>2</sup>.
- Het totale Stationsgebied heeft een omvang van 92 hectare (200 voetbalvelden).
- Er worden 40.000 zonnecellen in de nieuwe perronkappen geplaatst.
- Het glazen oog in het dak van het stationsgebouw laat alleen het Noorderlicht naar binnen. Puur licht zonder direct zonlicht.

## Verbouwen met de winkels open

Tijdens de verbouwing van het station zijn de winkels en loketten in de stationshal gewoon open. Ook alle treinen blijven rijden volgens het spoorboekje. Wel kan het zijn dat een trein gedurende een paar maanden vanaf een ander perron vertrekt of dat de looproute tijdelijk anders wordt. We proberen de overlast uiteraard zoveel

mogelijk te beperken. Dit doen we door er onder meer voor te zorgen dat reizigers altijd een dak boven hun hoofd hebben. Het nieuwe dak van de stationshal wordt in een aantal delen over het huidige dak heen gebouwd en dan wordt het oude dak pas afgebroken. Ook als de perronkappen vervangen worden, zorgen we ervoor dat

reizigers droog blijven. Verder zorgen we er met aangepaste reisinformatie en tijdelijke bewegwijzering voor dat reizigers zo goed mogelijk, om de bouwput heen, naar hun bestemming worden geleid. Dit alles vraagt wel om een doordacht logistiek plan, want er wordt steeds op een andere plaats in de stationshal gesloopt en gebouwd. ←



Voorgevel van het Centraal Station anno 1890 aan het stationsplein te Utrecht. Uitgever Boon, N.J., met dank aan het Utrechts Archief.

### → Anno 1890

In 1843 heeft de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij het eerste station van Utrecht geopend. Vanaf dit station vertrokken treinen naar Amsterdam en vanaf 1855 ook naar Rotterdam. Hierdoor werd het stationsgebouw al snel te

klein. Ruim tien jaar na de opening werd het station in 1856 al verbouwd. Nog eens tien jaar later, na de aanleg van de spoorlijn naar Zwolle, is het station opnieuw verbouwd. In 1936 is het Utrechtse station geheel vernieuwd naar ontwerp van Sybold van Ravensteyn. Tot die tijd zag het station er uit zoals op de foto. ←

## Meer informatie

Hoog Catharijne, Gildenkwartier 193  
(ingang op winkelniveau naast de MediaMarkt)

Openingstijden:

Maandag-vrijdag 13.00 - 18.00 uur

Zaterdag 13.00 - 17.00 uur

Tel: 030 - 286 9650

[stationsgebied@utrecht.nl](mailto:stationsgebied@utrecht.nl)

Het Informatiecentrum Stationsgebied verhuist eind dit jaar naar Vredenburg 40 (oude pand RAF/Staffhorst). Kijk op de website voor de definitieve verhuisdatum en openstelling. In het nieuwe jaar bent u hier van harte welkom.

[www.cu2030.nl/ovterminal](http://www.cu2030.nl/ovterminal)

## Colofon

Tekst en redactie

Nicole Walma, Koppie Koppie, Utrecht

Communicatiewerkgroep OV-terminal Utrecht Centraal  
(Gemeente Utrecht, ProRail en NS)

Beeld

Bentham Crouwel Architecten, Amsterdam

Ed Selhorst Fotografie, Utrecht

Fotografie Ronald Tilleman, Rotterdam

Gemeente Utrecht

Het Utrechts Archief, Utrecht

ProRail

Druk

Atlas, Soest

Oplage

10.000

Vormgeving

Taluut, Utrecht



**ProRail**



Deze Bouwkraant is een gezamenlijke uitgave van bovenstaande partijen. Aan de inhoud van deze Bouwkraant kunnen geen rechten worden ontleend.