

Arnhem Centraal

Nieuwsbrief #7 okt. '08

Stations van de toekomst:

De stationsomgeving van Arnhem is niet de enige die een metamorfose ondergaat. Andere stations waar het reizigersaantal de komende jaren stijgt zijn ook in ontwikkeling.

Het reizigersvervoer per trein groeit de laatste jaren met gemiddeld drie procent per jaar. In de toekomst zet die groei nog verder door. Daar zijn veel stations in Nederland, die vaak kort na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd, niet op berekend. Tunnels en voetgangerspassages zijn smal, perrons ontoereikend en de stationshallen te klein. Bovendien heeft de moderne reiziger hogere verwachtingen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, comfort en uitstraling. Om de reiziger op de grote, internationaal georiënteerde, stations het gewenste kwaliteitsniveau te bieden, werken de betrokken gemeenten momenteel samen met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail en NS aan de vernieuwing van een aantal grote stations en hun directe omgeving.

Samen met Arnhem worden Den Haag, Rotterdam, Breda, Amsterdam Zuidas en Utrecht ook wel de 'Nieuwe Sleutelprojecten' genoemd. Dat wil zeggen dat de ministeries van VROM en V&W en een aantal regionale overheden extra investeren in deze stations. Het ministerie doet dit omdat de komst van de Hogesnelheidslijn, en in het geval van Arnhem de ICE, veel kansen biedt voor de daaraan liggende stations en hun omgeving. Bijvoorbeeld omdat nationale en internationale bedrijven zich daar willen vestigen vanwege de optimale bereikbaarheid. Door te zorgen voor nieuwe voorzieningen, mooie gebouwen en extra groen, krijgen de locaties een flinke kwaliteitsimpuls.

Ditmaal naast Arnhem ook eens aandacht voor de andere grote stationsprojecten Den Haag, Rotterdam, Breda en Utrecht. Over station Amsterdam Zuidas is nog weinig bekend. Daarom blijft dat station in dit artikel buiten beschouwing.

Den Haag

Het aantal reizigers op station Den Haag Centraal (190.000 per dag) zal in 2020 verdubbeld zijn. Mede door de komst van de HSL Zuid en RandstadRail. Het station moet dan ook snel uitbreiden om de nieuwe voorzieningen in te passen. Daarom wordt de OV-terminal zelf in twee fasen gebouwd. De eerste fase is de ombouw voor RandstadRail.



Inhoud

- Stations van de toekomst
- Arnhem en ProRail bouwen OV-Terminal gefaseerd
- Denk mee over het station van de toekomst
- Koepelgebouwtje naar andere plek in Arnhem
- Fotoimpressie bouw Arnhem Centraal
- Informatiecentrum Arnhem Centraal

Het project Arnhem Centraal wordt mede mogelijk gemaakt met subsidie van:



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



provincie
GELDERLAND



GEMEENTE
Arnhem



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

PARTNERS:



ProRail

ArnhemCentraal



Facts & figures Den Haag

Projecten:

- Aanleg nieuwe perrons voor RandstadRail
- Vernieuwing stationshal
- Vernieuwing Anna van Buerenplein
- Hoogbouw Koningin Julianaplein
- Haags startstation Erasmuslijn (HSE)
- New Babylon

Samenwerkende partijen:

- Gemeente Den Haag
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- ProRail
- NS

Architect:

Bentham Crowwel Architecten

Het definitief ontwerp van de tweede fase laat een nieuw station zien met veel glas en licht. Reizigers kunnen zich

in één oogopslag oriënteren op de verschil-

lende routes en vervoersvormen. Het ontwerp kent vier gelijkwaardige entrees: aan het Koningin Julianaplein, de Rijnstaat, het Anna van Buerenplein en bij het overkapte busplatform. Meer informatie op www.denhaagnieuwcentraal.nl.

Rotterdam

Door de komst van de HSL-Zuid en RandstadRail stijgt het aantal reizigers op Rotterdam Centraal naar verwachting met een factor drie tot 322.000 in het jaar 2025. Ook hier wordt het stationsgebied grondig aangepakt en komen er vele kantoren en woningen bij. In het plan zit ook een wandelboulevard richting binnenstad. Om dat mogelijk te maken wordt het Weena voor het doorgaand wegverkeer volledig ondertunneld. De voor- en achterzijde van het station worden verbonden door een voetgangerstunnel van 49 meter breed (nu 9 meter!) met aan weerszijden winkels. Het opengewerkte plafond van de passage biedt zicht op de perrons. Een loopbrug boven de perrons zorgt voor extra overstapmogelijkheden. Passend bij de stad is het ontwerp een architectonisch hoogstandje. Als je in de hal van het station staat is er geen twijfel mogelijk: dit is Rotterdam. Meer informatie op www.rotterdamcentraal.nl.

Breda

Breda is via een zij-aansluiting de enige stad in Noord-Brabant waar een hogesnelheidstrein stopt. Een directe shuttlevverbinding met de hogesnelheidslijn, mogelijk gemaakt door de aanleg van een extra spoor en een derde perron, sluit Breda aan op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Het centraal station van Breda ligt temidden van verouderde woonwijken, fabriekscomplexen en verlaten emplacements.

Facts & figures Rotterdam

Projecten:

- Tijdelijke OV-terminal
- Nieuwe stationshal
- Ondergronds station voor metro en RandstadRail
- Wandelboulevard Stationsplein
- Herinrichting Proveniersplein
- Busstation
- Weenatunnel
- Parkeergarage Kruisplein

Samenwerkende partijen:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- Gemeente Rotterdam
- Stadsregio Rotterdam
- ProRail
- NS

Architecten:

- Team CS, bestaande uit:
- Bentham Crowwel Architecten
- Meyer en van Schooten Architecten
- West & Urban design & Landscape architecture



NS Poort en projectontwikkelaar AM realiseren hier de gebiedsontwikkeling van het Stationskwartier. Ook de ligging van de stad tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit (Antwerpen, Brussel, Mechelen en Gent) maakt Breda een goede vestigingsplaats voor internationale bedrijven.

De gemeente Breda verwacht met de komst van de HSL-Zuid dan ook een grote toename van het aantal bedrijven en inwoners.

Facts & figures Breda

Projecten:

- Nieuw station met appartementen en kantoorruimte
- Busterminal
- Vernieuwing stationsomgeving
- Acht nieuwe woonwijken
- Hotel

Samenwerkende partijen:

- Gemeente Breda
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- ProRail
- NS
- Provincie Noord-Brabant

Architect:

Architectencombinatie Koen van Velsen / Quadrat



Rondom het stationsgebouw komen pleinen, lanen en waterpartijen. Daarnaast maakt de bestaande nieuwe passage onder het station door, die het noorden en het zuiden van de stad met elkaar verbindt, plaats voor een bredere ondergrondse passage. Meer informatie op www.viabreda.nl.

Utrecht

Vanaf 2025 worden op Utrecht Centraal circa 100 miljoen treinreizigers per jaar verwacht. In 2005 waren dat er bijna 59 miljoen. Deze reizigerstoename vereist een grondige vernieuwing. De nieuwe Openbaar Vervoer Terminal is onderdeel van een ambitieus plan voor een nieuw stadscentrum, waarbij stationsgebied en oude binnenstad weer één geheel worden. De historische singelstructuur wordt hersteld, Hoog Catharijne wordt grondig verbouwd, op het Jaarbeursterrein worden een casino, megabioscoop en hotel gebouwd en muziekcentrum Vredenburg wordt omgebouwd tot muziekpaleis.

Aan de oost- en de westzijde van het station realiseert ProRail een entree aan een groot, verhoogd plein. Aan de Jaarbeurszijde ligt dit plein voor het Beatrixtheater. Aan de stadszijde vervangt het stationsplein de verbinding tussen het station en Hoog Catharijne. Het station krijgt een ruime, lichte hal met een golvende dakconstructie die alle bus-, trein-, en tramplatforms verbindt. Meer informatie op www.CU2030.nl.

Facts & figures Utrecht

Projecten:

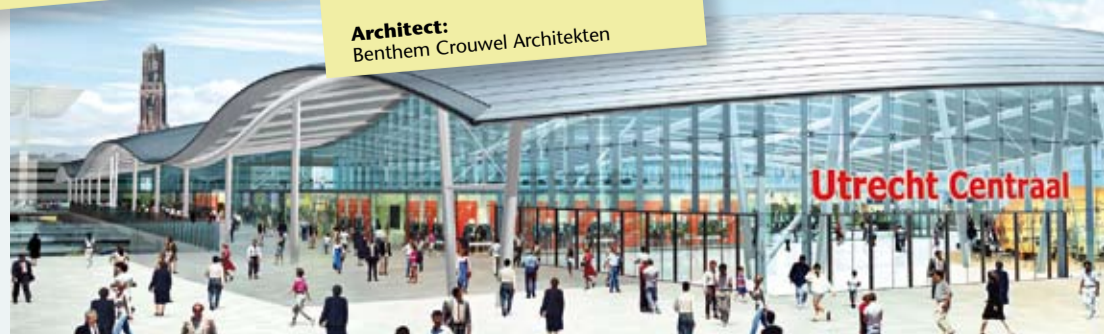
- Nieuwe OV-terminal
- Vernieuwing Hoog Catharijne
- Ontwikkeling jaarbeursterrein met megabioscoop, casino en hotel
- Nieuw muziekpaleis Vredenburg
- Water terug in de Catharijnesingel
- Nieuw stadskantoor

Samenwerkende partijen:

- Gemeente Utrecht
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- ProRail
- NS
- Jaarbeurs
- Corio
- Holland Casino

Architect:

Bentham Crowwel Architecten





Half september heeft u in de media een en ander kunnen lezen of horen over de bouw van het nieuwe station van Arnhem. Hieronder vindt u het persbericht zoals dat toen aan de media is verstuurd voor de gemeente Arnhem, NS en ProRail.

Arnhem en ProRail bouwen OV-Terminal gefaseerd

Perrontunnel en fietsenstalling begin 2011 in gebruik

Begin september hebben de gemeente Arnhem, de ministeries van VROM en V&W en ProRail besloten de bouw van de OV-Terminal te faseren. Met geld dat nu al beschikbaar is, wordt eerst de perrontunnel en de fietsenstalling afgebouwd en ingericht. Deze voorzieningen kunnen eind 2010/begin 2011 in gebruik worden genomen waarna het tijdelijk station gesloopt kan worden. Dit zal voor de reiziger een sterke verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast hebben de partijen afgesproken zich maximaal in te spannen voor de bouw van de OV-Terminal zelf. De financiering hiervan is nog niet rond, naar verwachting komt hierover voor het eind van het jaar meer duidelijkheid.

Realisering ontwerp

In juni 2008 bleek het beschikbare budget niet toereikend om het complete nieuwe station te bouwen. Dit kwam o.a. door kostenstijgingen op de bouwmarkt, veranderingen in de aan-

bestedingsmarkt en het uitlopen van de planning.

In de afgelopen periode heeft ProRail in een marktconsultatie gesprekken gevoerd met aannemers om te onderzoeken óf en onder welke voorwaarden deze het ontwerp kunnen realiseren. Gebleken is dat het voor meerdere partijen mogelijk is om het ontwerp te realiseren, het beschikbare budget is echter onvoldoende.

Ook is in de afgelopen maanden in samenwerking met architectenbureau UNStudio het oorspronkelijke ontwerp geoptimaliseerd. Dit heeft tot besparingen geleid, zonder het uiterlijk en de sfeer die de OV-Terminal moet uitstralen wezenlijk te veranderen.

Door nu te kiezen voor een gefaseerde aanpak kunnen de perrontunnel (inclusief winkels, installaties, roltrappen en liften naar de perrons) en de fietsenstalling, met plaats voor 4000 fietsen, al worden gebouwd zonder de nagestreefde eindsituatie met de OV-Terminal te negatief te beïnvloeden.

Arnhem Centraal Oost

Het besluit over een gefaseerde bouw biedt de reizigers niet alleen een kortere route richting perrons. Na de sloop van het huidige tijdelijke station kan de gemeente Arnhem starten met de ontwikkeling van Arnhem Centraal Oost. In de komende periode wordt onderzocht of het mogelijk is de bouw van de OV-Terminal te combineren met de ontwikkeling van Arnhem Centraal Oost zodat sprake is van extra inkomsten en tegelijkertijd de risico's beter gespreid zijn.

Voor meer informatie over Arnhem Centraal en de OV-Terminal kunt u terecht op www.arnhemcentraal.nu.



Denk mee over het station van de toekomst

Welke functies krijgt het station van de toekomst?

Wilt u meedenken over het station van de toekomst? Dat kan! NS en ProRail hebben samen een virtueel station geopend op www.mijnproefstation.nl. Op deze site kunt u een blik werpen in de toekomst en krijgt u de kans om mee te denken over de nieuwe grotere stations van NS en ProRail. Eerst virtueel en sinds medio 2008 ook letterlijk. Want Leiden Centraal wordt het proefstation van Nederland, waar u in de loop van 2008 de nieuwe visie op toekomstige stations kunt ervaren. Op de website www.mijnproefstation.nl kunt u zelf ideeën indienen, meedenken en meedoen met enquêtes, ontwerpwedstrijden en polls.

Dus moet er kinderopvang komen, een sportschool of heeft u ideeën over de inrichting van de perrons? Denk dan mee op www.mijnproefstation.nl! Op Leiden Centraal worden verschillende ideeën uitgetoetst, variërend van bewegwijzering, verlichting en toiletten tot winkels en andere concepten. Uiteindelijk biedt het proefstation de basis voor de invulling van de grote stations in Nederland. En zo denkt u via de website én het proefstation in Leiden dus mee over het toekomstige station in Arnhem.



Koepelgebouwtje naar andere plek in Arnhem

Zowel de gemeente Arnhem als de supervisor van Arnhem Centraal, Ben van Berkel van UNStudio vinden dat het koepelgebouwtje op haar huidige locatie, straks in de entree aan de achterzijde van het nieuw te bouwen station een geforceerde oplossing oplevert die het aanzien en de functie van het gebouwtje geweld aandoet. De commissie welstand en monumenten is het hiermee eens. Onderzocht wordt op welke alternatieve locaties het gebouwtje wél tot haar recht kan komen (want behoud ervan staat voorop).

Belanghebbenden zijn afgelopen maart geïnformeerd over de mogelijkheden en gevraagd naar suggesties voor alternatieve lokaties. Er zijn toen verschillende lokaties geopperd, waarbij één bedrijf te kennen gaf het gebouw te kunnen gebruiken als kantoor in de directe omgeving van het station en de Amsterdamse weg. De gemeente Arnhem noemde als mogelijke lokaties het KEMA-terrein en station/park Presikhaaf.

Studie naar alternatieve locatie

Bij de studie naar een alternatieve locatie worden de suggesties van de belanghebbenden meegenomen. Tegelijkertijd moet er gekeken worden naar de huidige functie en vormgeving van het gebouw. Het gebouw is destijds voor een specifieke functie ontworpen (entree, publieke ontvangst) op een

specifieke plek (in een talud en als een schakel tussen loopbrug en Amsterdamse weg). Als een alternatieve locatie om dezelfde of soortgelijke specifieke eigenschappen vraagt kan het gebouw op een passende plek een nieuwe bestemming krijgen.

Vervolg

De studie wordt afgerond met een top-5 aan alternatieve locaties voor het Koepelgebouwtje. Deze locaties worden met belanghebbenden besproken en op basis van criteria gewikt en gewogen. Uiteindelijk zal door burgemeester en wethouders de keus definitief gemaakt worden en starten de voorbereidingen voor verplaatsing.

Voor meer - en actuele informatie rondom het Koepelgebouwtje zie www.arnhem.nl/projecten/sporeninarnhem



Het tweede deel van de tunnel dat half augustus in ruwbouw gereed was van bovenaf gezien. Rechts een deel van perron 2 geheel in plastic gehuld. Het beton is net gestort en is goed ingepakt om te snel afkoelen te voorkomen. Hoe geleidelijker het beton afkoelt, hoe kleiner de kans op scheuren.



De mannen van Welling zijn keihard aan het werk om het nieuwe dak van de tunnel leeg te maken. Op het dak moeten de sporen 4, 5 en 6 weer aangebouwd worden.



Door het dak van de tunnel lopen tientallen kabels. Door deze kabels op te rekken en daardoor enorm aan te spannen neemt de draagkracht van het dak van de tunnel toe. Hard nodig om de treinen eroverheen te kunnen laten rijden.

De nieuwe tunnel wordt met trappen, roltrappen en liften verbonden met de perrons. Hier een trap naar spoor 3 en 4 in aanbouw.



Aannemer Besix Welling heeft alle gloednieuwe kolommen in het eerste deel van de nieuwe perrontunnel 'ingepakt' met houten latjes om beschadiging te voorkomen.

Informatiecentrum Arnhem Centraal

Op de hoek van de Bergstraat en de Utrechtsestraat vindt u het informatiecentrum van het project Arnhem Centraal. Het centrum zit in hetzelfde pand als de firma Hertz. In het informatiecentrum kunt u de nodige documentatie vinden over de plannen op en rond het stationsgebied van Arnhem. Er staat onder meer een maquette van het totale gebied. Het informatiecentrum is op werkdagen geopend van 9.00 tot 17.00 uur. U kunt gewoon binnenlopen. Op woensdagmiddag van 13.00 tot 17.00 en op vrijdagochtend van 9.30 uur tot 13.30 uur is onze medewerkster Henny Brouwer aanwezig in het informatiecentrum. Zij staat u graag te woord. Loop gerust eens binnen. Nieuwsitems en eerdere publicaties over het project Arnhem Centraal vindt u op onze website: www.arnhemcentraal.nu.