

ProRail

Grote stationsprojecten



Grote stationsprojecten

Het openbaar vervoer is volop in beweging, in Europa én in Nederland. Dankzij de nieuwe hogesnelheidsverbindingen neemt het internationale reizigersvervoer per trein flink toe. En ook in ons eigen land verwacht de overheid een gestage toename van de stroom treinreizigers. De moderne gebruiker van het spoor mag rekenen op kwaliteit en comfort, vindt spoorbeheerder en -bouwer ProRail.



Artist impression Utrecht Centraal





Om de reiziger op de grote, internationaal georiënteerde stations het gewenste kwaliteitsniveau te bieden, werkt ProRail momenteel - in nauwe samenwerking met diverse andere partijen - aan de vernieuwing van zeven grote stations en hun directe omgeving: Amsterdam Centraal, Arnhem, Breda, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal en Delft. In alle gevallen gaat het om buitengewoon complexe bouwprojecten, die een grote inzet en deskundigheid vereisen. Het eindresultaat mag er straks zijn: bijzondere stationsgebouwen die voldoen aan alle eisen van de moderne reiziger. Het achtste grote stationsproject, Amsterdam-Zuidas, bevindt zich nog in de ontwikkelingsfase. Naar verwachting start de realisatie daarvan in 2010.

ProRail informeert u graag over de gang van zaken rond deze grootschalige stationsprojecten. Hoe komen de plannen tot stand? Welke noviteiten staan op stapel en welke partijen zijn erbij betrokken? Waarmee wordt rekening gehouden tijdens de werkzaamheden? En tot slot: hoe gaan de nieuwe stations eruit zien?

Nuttig en nodig

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. De tunnels en voetgangerspassages van toen zijn straks te smal, de perrons ontoereikend, de stationshallen te klein. Bovendien heeft de 21ste-eeuwse reiziger beslist hogere verwachtingen op het gebied van gebruiksvriendelijkheid, comfort en uitstraling.

De ontwikkelingen zijn versneld door de komst van de HSL-Zuid, het Nederlandse deel van een Europees netwerk van hogesnelheidslijnen. Dit netwerk biedt een hoogwaardig alternatief voor auto en vliegtuig. Vanaf 2008 brengen hogesnelheidsstreinen treinreizigers snel, veilig en comfortabel van Amsterdam via Rotterdam naar Antwerpen, Brussel en Parijs. De topsnelheid bedraagt 300 kilometer per uur. De huidige spoorlijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Keulen - Frankfurt wordt eveneens aangepast. Ook op deze as zullen in de toekomst meer reizigers hun bestemming per trein sneller en beter kunnen bereiken.



Artist impression Amsterdam Centraal

Ambitie

De nieuwe, moderne stations - ook wel openbaar vervoer-terminals genoemd - fungeren als kloppend hart van het openbaar vervoer in de betreffende steden. De reiziger kan hier heel gemakkelijk de meest geschikte vorm van transport kiezen: trein, lightrail, tram, bus, taxi of pont: alle vormen van openbaar vervoer in de stad komen samen op het station. Maar de nieuwe stations moeten meer zijn dan geoliede overstapmachines. Als alle betrokkenen er samen in slagen om een hoogwaardige én aangename OV-terminal in het stadscentrum te realiseren, dan komen mensen hier graag. Om te reizen, te werken, te wonen, te winkelen en te verblijven.

In het verleden kreeg de stationsomgeving niet altijd de aandacht die het verdiende. Maar tegenwoordig zien ook gemeenten en projectontwikkelaars in het station en zijn omgeving juist kansen. Anno 2020 kiest de reiziger waarschijnlijk vaker voor een wat langer verblijf in deze kwalitatief hoogstaande omgeving. Hier heeft hij straks immers alles bij de hand: winkels, cafés en restaurants, terrassen, vergaderlocaties...

De grote stations liggen allemaal op zeer gunstige locaties, in of vlakbij de

verschillende stadscentra. In veel gevallen vormen de stations zelfs de verbindende schakel tussen het historische centrum en de dynamische omgeving van het spoor. Hier vinden we steeds vaker 'publiekstrekkingen' als grote kantoren, onderwijsinstellingen, culturele voorzieningen en recreatieve attracties. De nieuwe stations zijn in veel gevallen de motor voor tal van andere stedelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, winkelen en recreëren.

Het is deze ambitie die ProRail, NS, gemeenten, projectontwikkelaars en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM delen. In de praktijk is het niet altijd eenvoudig om deze doelen overeind te houden. Wanneer het op de realisatie van de plannen aankomt, vragen zaken als financiering en afstemming veel aandacht. Ook de besluitvorming rondom dergelijke ingrijpende projecten neemt veel tijd in beslag. Bovendien zijn het in technisch opzicht over het algemeen complexe projecten. Dé uitdaging is ten slotte om te bouwen 'terwijl de winkel open blijft'. Alleen een nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen leidt tot het gewenste resultaat: een prachtig, goed functionerend, nieuw station in een bloeiend stadscentrum.



Artist impression Rotterdam Centraal

Ontwerp

In veel gemeenten wordt een 'masterplan' ontwikkeld voor de stationsomgeving. Daarbinnen neemt het station steevast een belangrijke positie in als een markant, beeldbepalend gebouw. Daarom zijn voor de grote stationsprojecten internationaal vermaarde architecten uitgenodigd om bijzondere, toekomstgerichte ontwerpen te maken. Ondanks vergelijkbare uitgangspunten slaagden zij erin elk station een geheel eigen identiteit te geven.

Aandachtspunten voor ProRail bij alle ontwerpen zijn een logische en overzichtelijke indeling en de toepassing van moderne informatie-middelen die de benodigde ondersteuning bieden aan de reiziger. Tot een eigentijds ontwerp behoren verder kwaliteitsaspecten als licht en ruimte, een aangenaam klimaat, een prettige akoestiek en het gebruik van hoogwaardige en duurzame materialen. Uiteraard wordt ook veel aandacht besteed aan de sociale veiligheid. In het station van de toekomst wordt ten slotte rekening gehouden met de OV-chipkaart, het elektronische toegangsbewijs voor alle vormen van openbaar vervoer in Nederland.

Aan het werk

Plannen opstellen voor een stationsomgeving is een complexe taak. Maar bouwen terwijl alle bussen, trams en treinen blijven rijden en in veel gevallen dagelijks honderdduizenden mensen het station bezoeken, lijkt een vrijwel onmogelijke opgave. ProRail gaat die uitdaging aan.

Dat vraagt om een doordacht logistiek plan. Om alle reizigersstromen tijdens de bouw goed op te kunnen vangen, investeert ProRail onder meer nadrukkelijk in tijdelijke maatregelen. Soms zal eerst iets moeten worden gesloopt, om ruimte te maken voor zo'n tijdelijke voorziening, en kan pas daarna het werk aan het stationsgebouw worden opgepakt. In een aantal gevallen neemt een tijdelijk station de functies van het oude station gedurende een groot deel van de bouwperiode over. Zonodig bouwt ProRail bijvoorbeeld ook een tijdelijke fietsenstalling met veilige looproutes van en naar het station. De studentenstad Utrecht - waar nu overal in de directe omgeving van het station fietsen staan - krijgt bijvoorbeeld een tijdelijke stalling met 2.500 plekken in de periode dat de huidige stallingen worden verbouwd.

Bouwen zonder overlast is een utopie. Maar ProRail tracht hinder zoveel mogelijk te beperken: voor de reizigers en de vervoerbedrijven, voor de bezoekers en de ondernemers in en om het station en uiteraard voor de omwonenden. De bouwplaatsen zelf worden goed afgeschermd om de overlast van stof en geluid te beperken.

Uitgangspunt is verder dat de functionaliteit en de kwaliteit tijdens de verbouwing zo veel mogelijk op peil blijven. Reizigers kunnen het station en de perrons goed en veilig bereiken, hun vervoersbewijs op een logische plek kopen en gebruikmaken van alle benodigde voorzieningen.

Bezoekers die een kijkje hebben genomen op stations als Paris Charles de Gaulle, Berlin Hauptbahnhof, Lille Europe, Barcelona, Marseille, Antwerpen, Frankfurt, Montpellier en Luik hebben al een indruk van de treinreis van de 21ste eeuw. Over enige tijd kunnen ook de zeven genoemde Nederlandse stations zich met deze buitenlandse stations meten.



Artist impression Den Haag Centraal

Nieuwe Sleutelprojecten

De meeste van de grote stations worden gebouwd als 'Nieuw Sleutelproject'. Deze term is afkomstig is van een subsidieregeling van VROM, bedoeld om samen met de gemeenten de ontwikkeling van de centra van deze steden te stimuleren. De verbouwing van de stations Amsterdam Centraal en Delft valt niet onder deze regeling, maar deze projecten zijn in omvang en aanpak wel vergelijkbaar met de Nieuwe Sleutelprojecten.

A blurred high-speed train in a tunnel, moving towards the viewer. The train is blue and white, and the tunnel walls are grey. The background is a bright light source at the end of the tunnel, creating a lens flare effect. The overall image has a sense of motion and speed.

Grote statti

Amsterdam Centraal

Arnhem

Breda

Delft

onsprojecten

Den Haag Centraal

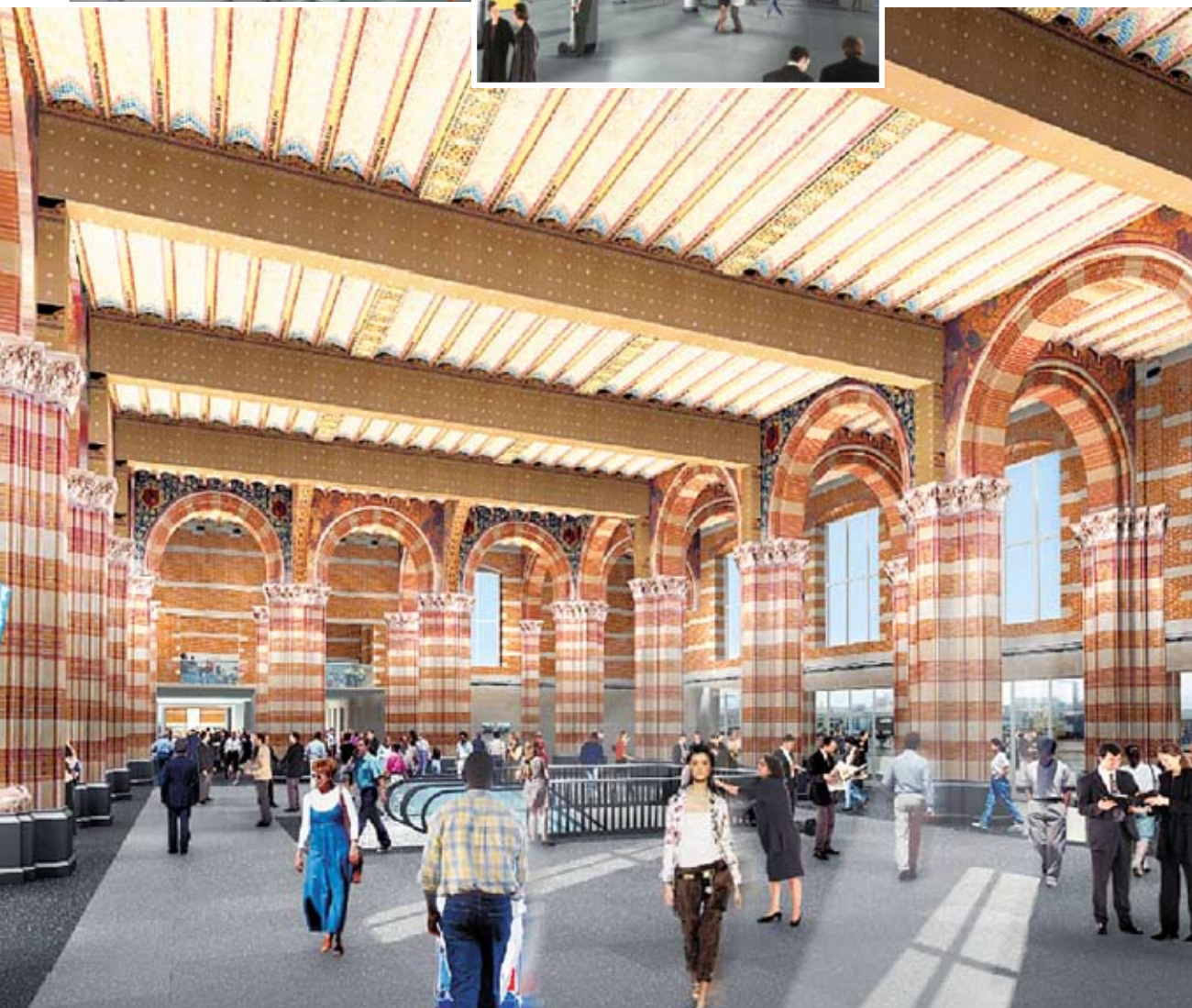
Rotterdam Centraal

Utrecht Centraal



Amsterdam Centraal

Ontwerp **Bentham Crowwel Architecten / Merckx + Girod** • Start bouw **1997** • Gereed **2013** • Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2020 **300.000**



Amsterdam Centraal ondergaat een ingrijpende transformatie om te kunnen voldoen aan de eisen van de nieuwe tijd. De vernieuwde, ruime en overzichtelijke stationshallen en voetgangerstunnels worden voorzien van alle gemakken.

Maar dit monumentale station is en blijft ook een bijzonder rijksmonument. Daarom worden tegelijk met de moderne toevoegingen in de inrichting, de authentieke kwaliteiten van het originele 19de-eeuwse ontwerp van architect Cuypers in ere hersteld.

Op Amsterdam Centraal komen alle OV-functies samen: trein, metro, bus, tram, pont en fiets. Mede door de komst van de hogesnelheidstrein en de Noord/Zuidlijn - een nieuwe metrolijn - neemt het aantal reizigers flink toe. Met het oog op meer en langere treinen heeft ProRail de perrons verlengd. Daarnaast is de westelijke voetgangerstunnel aanzienlijk verbreed en voorzien van winkels en andere voorzieningen voor de moderne reiziger.

Aan de stadszijde wordt het stationsplein opnieuw ingericht voor voetgangers en trams. En aan de IJ-zijde komt een nieuw, dynamisch busstation voor stads- en streekbussen, met een directe aansluiting op de treinsporen. Liftten en (rol)trappen brengen busreizigers direct naar een nieuwe stationshal aan het IJ.

Een gigantische glazen kap overdekt zowel het busstation, de stationshal als de buitenruimte langs het IJ. Voetgangers kunnen hier, of op een van de nieuwe pleinen aan het water, genieten van het uitzicht. Auto's passeren het station aan de IJ-zijde via een tunnel van oost naar west.

Met al deze aanpassingen wordt bovendien een nieuwe 'visuele verbinding' gerealiseerd tussen de stad en het IJ. In 2013 is Amsterdam Centraal een moderne OV-terminal in een beroemd, monumentaal stationsgebouw.

In een ruim, overzichtelijk en sociaal veilig stationsgebied rond de nieuwe OV-terminal Arnhem komen dagelijks veel reizigers samen. Mensen voor de hogesnelheidstrein van en naar Duitsland, voor binnenlandse treinen, voor trolleybus, bus of taxi, of mensen die hun reis per auto, per fiets of te voet vervolgen.

Licht, ruimte en comfort kenmerken de nieuwe OV-terminal van architect Ben van Berkel, eveneens ontwerper van de Erasmusbrug in Rotterdam. Het ontwerp voor Arnhem maakt gebruik van de natuurlijke hoogteverschillen in het stationsgebied. De verschillende vervoersnetwerken en voorzieningen schuiven op een slimme manier in elkaar, met zo min mogelijk gelijkvloerse kruisingen.

De bijzondere vormgeving van het ontwerp met golvende lijnen sluit niet alleen architectonisch mooi aan op het glooiende stadslandschap van Arnhem. Het levert ook een prettig verblijfsgebied op, waar iedereen eenvoudig zijn of haar weg kan vinden.

Via de centrale hal zijn zowel het streekbusstation West, het trolleybusstation Oost, als de vier treinperrons eenvoudig bereikbaar. Een apart treinperron is gereserveerd voor de hogesnelheidstrein van en naar Duitsland.

De parkeergarage onder station Arnhem biedt ruimte aan 1.000 auto's. Eveneens ondergronds is er ruimte om 5.000 fietsen te stallen.



Arnhem

Ontwerp **Ben van Berkel, UNStudio** • Start bouw **2007** • Gereed **2010** • Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2020 **110.000**

Breda ligt op een strategische plek tussen de Nederlandse Randstad en de Vlaamse Ruit: Antwerpen, Brussel, Mechelen en Gent. Deze Brabantse stad is mede hierdoor een goede vestigingsplaats voor bedrijven. Vlak naast het historische centrum van Breda verrijst in de komende twee decennia rond het station een geheel nieuw stadsdeel: 'Via Breda'. Het nieuwe stationsgebouw is hierbinnen gezichtsbepalend.

Een directe shuttlevverbinding met de hogesnelheidslijn, mogelijk gemaakt door de aanleg van een extra spoor en een derde perroneiland - sluit Breda aan op het Europese net van hogesnelheidslijnen.

Het stationsontwerp kent een bijzondere uitstraling. Reizen, wonen, werken en winkelen zijn geïntegreerd in één gebouw. En alle vervoersvormen - trein, bus, taxi, auto en fiets - zijn samengebracht onder één dak. Op dat dak kunnen automobilisten parkeren.

Het OV-knooppunt Breda is transparant van opzet en gemakkelijk toegankelijk dankzij een brede voetgangerstunnel. Deze tunnel zorgt daarnaast voor een verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van het spoor.

Het nieuwe station Breda herbergt winkels, kantoren en appartementen. Direct daarnaast komt een nieuw hotel. Aan de voor- en achterzijde van het station komen aantrekkelijke pleinen, lanen en waterpartijen. En langs de spoorzone realiseert de gemeente Breda de komende jaren vier compleet nieuwe woonwijken.



Breda

Ontwerp Architectenbureau K. van Velsen b.v. / Atelier Quadrat • Start bouw 2008 • Gereed 2011 •
Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2020 60.000

Delft

Ontwerp **Bentham Crowwel Architecten** • Start bouw **2008** • Gereed **2011**
• Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2020 **40.000**



Als onderdeel van een compleet vernieuwde spoorzone bouwt ProRail in Delft een ondergronds station en een tunnel. Vanuit dit station rijden de treinen straks direct een 2.300 meter lange spoortunnel in onder de stad door.

Het huidige tweesporige viaduct is een flessenhals voor het treinverkeer op het traject Amsterdam - Rotterdam. De spoortunnel is voorlopig tweesporig, maar voorbereid voor de aanleg van vier sporen. De spoortunnel bewerkstelligt daarnaast een aanzienlijke verbetering van het lokale leefklimaat. De treinen op het drukbereden traject Amsterdam - Rotterdam veroorzaken namelijk nogal wat overlast voor de omgeving. Het bestaande, lange spoorviaduct dwars door Delft, met zo'n 350 passerende treinen per dag, is de gemeente dan ook al lang een doorn in het oog.

Bovenop het ondergrondse station komt het nieuwe stadskantoor. En boven de tunnel komt nog veel meer ruimte vrij. Daar komen 1.500 woningen, 50.000 m² kantoren en een nieuw stadspark. Doordat de trein onder de grond verdwijnt, ontstaat bovendien een ruimtelijke verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van het huidige viaduct. De gemeente Delft heeft de ambitie uitgesproken om de spoorzone te ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk gebied.

In 2007 is een keuze gemaakt uit de ontwerpen van verschillende architecten. Inmiddels is er een voorlopig ontwerp, dat in de loop van 2007 verder wordt uitgewerkt. Het bestaande, historische stationsgebouw krijgt een horecabestemming.

Den Haag Centraal

Ontwerp **Bentham Crouwel Architecten** • Start bouw 2008 •
Gereed 2011 • Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2020 250.000



Door de komst van de HSL-Zuid, waarmee Den Haag een directe shuttlevverbinding krijgt, en de nieuwe regionale spoorverbinding RandstadRail (lightrail) groeit het aantal reizigers op Den Haag Centraal flink.

De gemeente ontwikkelt tijdens de vernieuwing van het stationsgebied de omgeving tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Stationsgebied en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed.

Temidden van de hoge kantoor- en woongebouwen rondom Den Haag Nieuw Centraal realiseert ProRail met het nieuwe station zelf een laag gebouw, ondanks het 22 meter hoge dak. Dat dak van glas en staal is ongeveer 120 meter lang en 96 meter breed. Dankzij het glazen dak is het station overdag overzichtelijk en open en 's nachts aangenaam verlicht.

Door het transparante ontwerp zijn de verschillende vormen van openbaar vervoer (trein, lightrail, tram en bus) steeds goed zichtbaar. Het ontwerp kent vier gelijkwaardige entrees: aan het Koningin Juliana-plein, de Rijnstraat, het Anna van Buerenplein en bij het overkapte busplatform. Het station is gemakkelijk toegankelijk en door grote elektrische schuifdeuren goed afsluitbaar.

Winkels en andere commerciële functies verlevendigen het nieuwe station, zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden. Er komen in de hal drie commerciële ruimten die qua vorm lijken op een geslepen kristal.

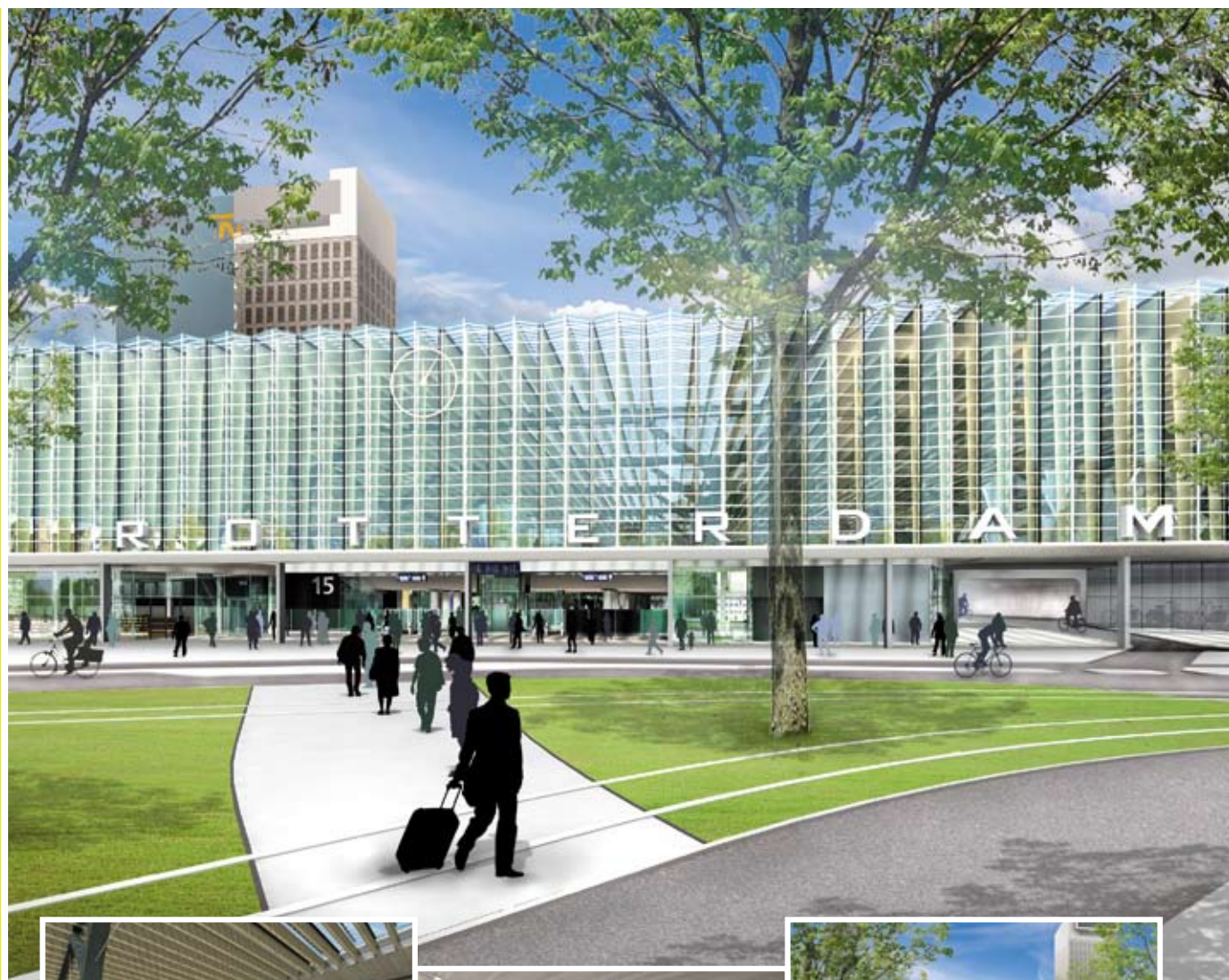
Vanuit het zuiden is Rotterdam de eerste Nederlandse halte van de HSL-Zuid. Rotterdam Centraal ligt hierdoor als het ware midden in Europa: 20 minuten van Schiphol en niet meer dan tweeënhalf uur van Parijs.

De internationale uitstraling van het nieuwe station - met in 2025 circa 320.000 OV-reizigers per dag - sluit goed aan bij de stedenbouwkundige ambities van deze wereldhavenstad. Een team van architecten heeft een gebouw ontworpen dat wordt gekenmerkt door licht, ruimte en overzichtelijkheid.

De zeer ruime centrale hal heeft grootstedelijke allure. De asymmetrische roestvrijstalen overkapping, gedragen door een constructie van staal en hout, gaat over in een glazen wand. Het ruimtelijke effect is buitengewoon, mede door de bijzondere doorkijk vanuit de hal naar de treinen.

De voor- en achterzijde van het station zijn verbonden door een voetgangerstunnel van maar liefst 30 meter breed. Aan weerszijden vindt de reiziger winkels. Het opengewerkte plafond van de passage biedt de passanten zicht op de perrons. Trappen, roltrappen en liften brengen reizigers naar hun aankomst- of vertrekpunt. Een loopbrug boven de sporen zorgt voor extra overstapmogelijkheden.

Rotterdam Centraal biedt verder een goede aansluiting op het regionale spoornetwerk RandstadRail (light-rail). Tot slot wordt ook het gebied rondom het station herontwikkeld met kantoren, woningen, winkels en veel overige voorzieningen waaronder diverse parkeergarages.



Rotterdam Centraal

Ontwerp Team CS: Benthem Crouwel Architecten / West 8 urban design & landscape architecture / Meyer & Van Schooten Architecten • Start bouw 2007 • Gereed 2011 • Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2025 320.000

Vanaf 2025 worden op Utrecht Centraal circa 100 miljoen treinreizigers (inclusief overstappers) per jaar verwacht. In 2005 kwamen er bijna 59 miljoen treinreizigers op dit station. Deze reizigerstoename vereist, samen met de komst van de hogesnelheidstrein Amsterdam - Keulen, een grondige vernieuwing.

De nieuwe OV-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 en er komt een muziekpaleis, een stadskantoor, een mega-bioscoop en een casino. Winkelcentrum Hoog Catharijne ondergaat een ingrijpende verbouwing.

Aan de oost- en de westzijde van het station realiseert ProRail een entree aan een groot, verhoogd plein. Aan de Jaarbeurszijde ligt dit voor het Beatrix Theater en het nieuwe stadskantoor. Aan de stadszijde vervangt het stationsplein de vroegere 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. De zuidzijde van de hal wordt voorzien van één lange, glazen wand met uitzicht op de sporen. Het is de bedoeling om Utrecht Centraal energieneutraal te bouwen.



De perrons voor trein, bus en tram worden onder de stationshal gesitueerd. De taxistandplaatsen, de kiss & ride plaatsen en de parkeergarages zijn direct bereikbaar vanaf de nieuwe pleinen voor en achter het station. Rond het station komen overdekte stallingsplaatsen voor 22.000 fietsen, waarvan 9.000 in een speciaal fietsgebouw. Nu heeft Utrecht slechts 7.500 stallingsplaatsen, grotendeels op straat.

Utrecht Centraal

Ontwerp **Bentham Crouwel Architecten** • Start bouw 2008 • Opening 2013 • Verwacht aantal OV-reizigers (voor alle vormen van openbaar vervoer op deze locatie) op een gemiddelde werkdag in 2025 **360.000**

ProRail bouwt de komende jaren aan zeven grote, nieuwe stations. Maar ProRail zorgt ook voor voldoende capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid op het spoor en beheert het Nederlandse spoorwegnet: ruim 6.500 kilometer spoor en een kleine 400 stations. Elke dag rijden er in ons land zo'n 5.400 reizigerstreinen en ruim 300 goederentreinen. Die treinen vervoeren bijna 1,2 miljoen reizigers en 100.000 ton goederen per dag. ProRail maakt die mobiliteit mogelijk.

De kerntaken van ProRail op een rij:

- managen van de capaciteit op het spoor
- aanbieden van veilige treinpaden aan vervoerders
- leveren van reisinformatie aan reizigers
- aanleg van spoorwegen en bouw van stations
- beheer en onderhoud van het bestaande spoornet
- beheer van stations en transfervoorzieningen zoals perrons, (rol)trappen, liften en stationshal

Colofon

Deze brochure is een uitgave van ProRail, afdeling communicatie

Tekst René de Bie en Francine Rietdijk, Schreef, tekst + communicatie
Beeldmateriaal Amsterdam Centraal: Benthem Crouwel Architecten / Merckx + Girod • Arnhem: Ben van Berkel, UNStudio • Breda: A2Studio • Delft: Benthem Crouwel Architecten • Den Haag: Benthem Crouwel Architecten • Rotterdam: Benthem Crouwel Architecten • Utrecht: Benthem Crouwel Architecten **Ontwerp en opmaak** Inpladi BV, Cuijk
Druk vanGrinsven drukkers Venlo **Oplage** 5000

juli 2007





ProRail

WIJ ZORGEN DAT 'T SPOORT

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
030-235 62 66

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl/grotestationsprojecten