

# → Bouwkrant OV-terminal Utrecht Centraal



Voorjaar 2010



## → Hoe loopt het?

Bart Wiggers over loopstromen in het station.

[pagina 2](#)



## → i-Bouw

Nieuw informatiepunt in de stationshal.

[pagina 3](#)



## → Wat doe jij?

Bert van Mourik, locatiemanager Utrecht Centraal, vertelt.

[pagina 7](#)



## Toepassing van zonnecellen levert duurzame energie

# Vernieuwen perronkappen en perrons

Station Utrecht Centraal krijgt nieuwe perronkappen en perrons. Drie perrons krijgen perronkappen met zonnecellen. Deze wekken voldoende energie op voor de verlichting en om de roltrappen in het station te laten draaien. De kappen zijn van glas waarin de zonnecellen zijn verwerkt. Zo komt er meer licht op de perrons waardoor het comfortabel wachten is.

### Het werk

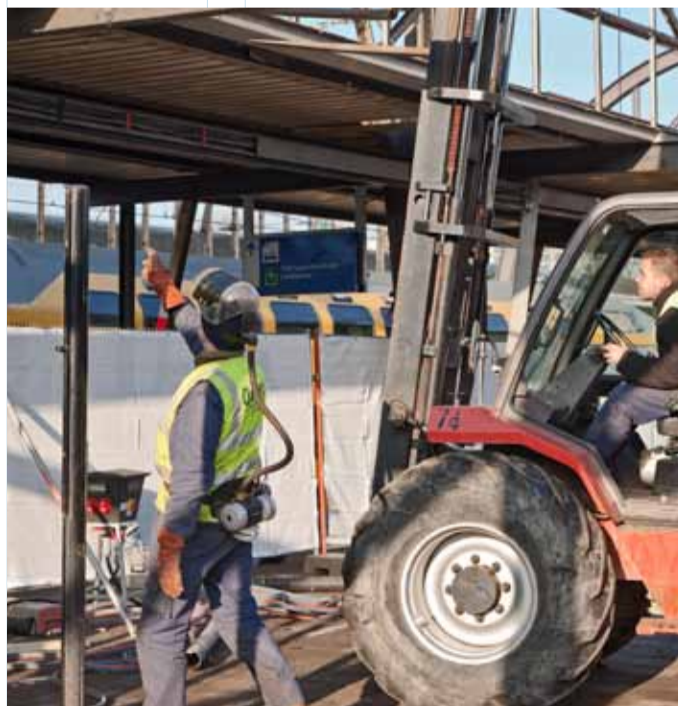
De perrons worden vernieuwd. De werkzaamheden bestaan uit het slopen van de oude overkapping, het bouwen van de nieuwe overkapping inclusief zonnecollectoren, het aanbrengen van funderingen en de aanleg van liftputten voor de nieuwe liften. De perrons worden waar nodig verhoogd of verlaagd tot de Europese standaard zodat reizigers gemakkelijk in en uit de trein kunnen stappen.

### Complexe logistiek

Begin februari zijn de werkzaamheden op het perron waar de sporen 5 en 7 aan liggen gestart. Een ingewikkeld project. Werken middenin een druk reizigersgebied is een hele uitdaging. Vrachtwagens kunnen niet op het werkterrein komen en er is geen ruimte voor materiaalopslag. Al het materieel wordt aangevoerd met werktreinen. Om de veiligheid van de reizigers te waarborgen, wordt tijdens de bouw het perron voor de helft afgesloten. Hierdoor is het werkterrein erg krap: het perron is circa vijftien meter breed. De helft ervan is voor de reizigers en de andere helft is werkterrein. Dat is dus zo'n zeven meter om op te werken. Voor elk perron is ongeveer een half jaar ingeruimd en alle buitendienststellingen staan al vast. Alles moet precies op het juiste moment gebeuren met zo min mogelijk overlast voor treinreizigers en omwonenden.

### Perron tijdelijk afgesloten

De afsluiting van het perron aan de kant van spoor 5 duurt zo'n vier maanden. Reizigers die doorgaans vertrekken vanaf spoor 5, vertrekken voorlopig vanaf een ander spoor. Informatie over de gewijzigde dienstregeling vindt u op [www.ns.nl](http://www.ns.nl) en op de borden met vertrektijden in de stationshal. Als spoor 5 klaar is, wordt spoor 7 afgesloten. Volgens de huidige planning is het eerste perron in het najaar van 2010 klaar. Daarna zijn de andere perrons aan de beurt. ←



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

Benieuwd naar alle 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. Wilt u regelmatig geïnformeerd worden? Meld u dan via de website aan voor de digitale nieuwsbrief. ←

# Hoe loopt het?

Hoe zorg je ervoor dat reizigers voldoende ruimte hebben om zich goed en veilig door het station te bewegen tijdens de bouw van de nieuwe openbaar vervoerterminal (OV-terminal)? 'Dat is een kwestie van het verzamelen van de juiste informatie, het analyseren van loopstromen en knelpunten', aldus Bart Wiggers, projectingenieur bij ProRail.



Bart Wiggers: 'Soms stop ik om te kijken hoe mensen zich door de stationshal bewegen. Dan komt er een trein binnen en is het even heel erg druk. Als je middenin die golf zit, is het voor je gevoel altijd druk. Van een afstandje zie ik dat het reizigersstromen zijn die even pieken en vervolgens vlot weer doorstromen.'

'Als je ervoor kiest om te verbouwen met het station open, moet dat wel haalbaar zijn. Utrecht Centraal is nu al vrij klein voor het grote aantal reizigers dat hier dagelijks over de vloer komt. Om te onderzoeken welk effect de verbouwing heeft op de loopstromen en of de afsluiting mogelijk is, hebben we hiervoor een simulatiemodel gemaakt.

## Loopstromen in beeld

Hoe mensen zich in en om het station bewegen, is redelijk goed te voorspellen. Allereerst hebben we de huidige situatie onderzocht. Hoe ziet de stationshal eruit en welke elementen (winkels, roltrappen, krantenbakken) bepalen de loopstromen? We hebben de looproutes in beeld gebracht en daar verschillende gegevens op los gelaten: het aantal reizigers per vierkante meter in de drukke ochtendspits en de doorstroomsnelheid. We hebben ook

de bestaande drukke en minder drukke plekken in het station in beeld gebracht. Bekende knelpunten zijn bijvoorbeeld de route van het station naar Hoog Catharijne en de busstations.

## Van knelpunt naar knooppunt

Knelpunten kunnen ontstaan doordat verschillende loopstromen samenkomen, het aantal reizigers te groot is, er wachtrijen staan bij balies of doordat reizigers hun weg niet goed kunnen vinden. Als er nu al knelpunten zijn, dan zijn die er zeker tijdens de bouw. Daarom bouwen we de nieuwe stationshal in fasen. In de eerste fase wordt er een heel nieuw stuk aan de stationshal gebouwd. Zo creëren we extra ruimte. Daarna wordt de situatie snel beter en als het nieuwe stationsgebouw klaar is, ontstaat een OV-terminal geschikt voor honderd miljoen reizigers per jaar. ←

# Werkzaamheden OV-terminal: wat wanneer?

De bouw van een nieuw station inclusief de voorzieningen zoals busstations, fietsparkeergebouw, taxiplaatsen, voorpleinen en dergelijke duurt naar verwachting ruim vijf jaar, als alle wettelijke procedures zijn doorlopen. In februari is gestart met de vervanging van perronkappen, in de loop van dit jaar slaan we de eerste paal voor de uitbreiding van het stationsgebouw en heeft ook de Noorder-tunnel een metamorfose ondergaan.

## Gefaseerd bouwen

Om de overlast zoveel mogelijk te beperken, is het bouwproject in stukken geknipt. De planning is zo in elkaar gepuzzeld dat de treinen gedurende de hele verbouwing kunnen blijven rijden en de winkels open blijven. Echter, hoe de fasering er tot in detail uit komt te zien, weten we zodra de aannemer van het stationsgebouw bekend is. Voor de zomer

is bekend welke dat is. Samen met de aannemer wordt dan de definitieve planning voor de bouw gemaakt. ←



## Blik op 2010:

- Persen kabeltunnel onder station
- Bouwrijp maken terrein onder Jaarbeurstraverse
- Contracteren aannemer stationsgebouw
- Sloop sporthal Hoog Catharijne
- Eerste paal stationsgebouw
- Eerste fase bouw OV-terminal
- Sloop en vernieuwing perrons en perronkappen
- Sloop oprit Stationsplateau
- Herinrichting taxiplateau
- Opknapt tramhalte Utrecht Centraal
- Bouw nieuwe taxiplaatsen en kiss&ride plaatsen
- Tijdelijke uitbreiding commercie stationshal
- Tijdelijke aanpassingen streekbusstation

Mobiel informatiepunt in de stationshal

## Welkom bij i-Bouw!

De stationshal is hét centrum van de OV-terminal Utrecht Centraal. Er komen dagelijks duizenden reizigers over de vloer. Om reizigers zo goed mogelijk te informeren over de verbouwing en de werkzaamheden in en om Utrecht Centraal, is het verplaatsbare informatiepunt i-Bouw ontwikkeld.



De i-Bouw staat sinds begin april in de stationshal. Bent u op het station en heeft u nog een paar minuten tijd voordat de trein vertrekt? Loop dan eens om de i-Bouw heen, neem plaats op een van de banken of kijk even binnen. Op de panelen vindt u belangrijke projectinformatie en het meest actuele bouwnieuws leest u op de beeldschermen.



Let op: de i-Bouw verandert gedurende de verbouwing regelmatig van plek. De i-Bouw geeft alleen informatie over de verbouwing van het Utrechtse station, informatie over het gehele Stationsgebied vindt u in het Infocentrum Stationsgebied, Vredenburg 40. Voor actuele reisinformatie kunt u terecht bij de NS Infobalies of de NS medewerkers in de stationshal.

## Reiziger aan het woord

Annemies Broekgaarden is hoofd Educatie bij het Rijksmuseum. Zij reist bijna dagelijks naar Amsterdam. Normaal vanaf spoor 5, maar doordat het perron en de perronkappen vernieuwd worden, is dat spoor tijdelijk buiten dienst.

Annemies: 'Via flyers ben ik op tijd geïnformeerd over de werkzaamheden. Ik ga iets eerder van huis om er zeker van te zijn dat ik mijn trein 's ochtends haal. Als de berichtgeving via de elektronische borden in de stationshal goed werkt, is er niet zo veel aan de hand. Maar wordt er op het laatste moment nog een verandering aangekondigd, dan is het even chaos.



### Van bouwput naar bouwput

Ik begrijp als geen ander dat er soms verbouwd moet worden. Het Rijksmuseum staat al zeven jaar in de steigers. Ik vind het tijdens de verbouwing wel prettig om te weten waar ik rekening mee moet houden. Hoe lang

duren de werkzaamheden aan 'mijn' perron? Dat was mij niet helemaal duidelijk. Als de verbouwing een prettiger station oplevert, is dat het tijdelijke ongemak waard. Ik hoop wel dat de verbouwing van het station sneller klaar is dan die van het Rijksmuseum!

### Randstadspoor regio Utrecht

## Snel per trein naar Utrecht

De regio Utrecht is de afgelopen jaren flink gegroeid. De Vinex-wijken Utrecht Leidsche Rijn, Amersfoort Vathorst en Houten Zuid zijn grotendeels gebouwd en er worden nog steeds nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen bijgebouwd. Een goed openbaar vervoersnetwerk draagt bij aan het woon-, werk- en leefplezier. Daarom werkt ProRail aan het nieuwe Randstadspoor.

Randstadspoor verbindt de belangrijkste gebieden voor wonen, werken en recreatie in de regio Utrecht. Sinds 2005 wordt er gewerkt aan spoorverdubbelingen op verschillende delen van het traject en het bouwen van nieuwe stations. De nieuwe Randstadspoorstations Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij en Utrecht Zuilen zijn al in gebruik. Utrecht Terwijde en Vleuten zijn bijna klaar. Station Utrecht Vaartsche Rijn, tussen Utrecht Centraal en Lunetten, moet nog gebouwd worden. Tussen Utrecht en Breukelen rijden tot 's avonds 20.00 uur inmiddels vier treinen per uur. Bovendien sluit het busnetwerk naadloos aan op de trein.

### Snel en comfortabel reizen

Het doel van Randstadspoor Utrecht is om snel en comfortabel met het openbaar vervoer te kunnen reizen in de regio Utrecht. De grootste voordelen zijn dat reizigers dichterbij huis op de trein stappen, ze hun bestemming sneller bereiken en ze niet altijd



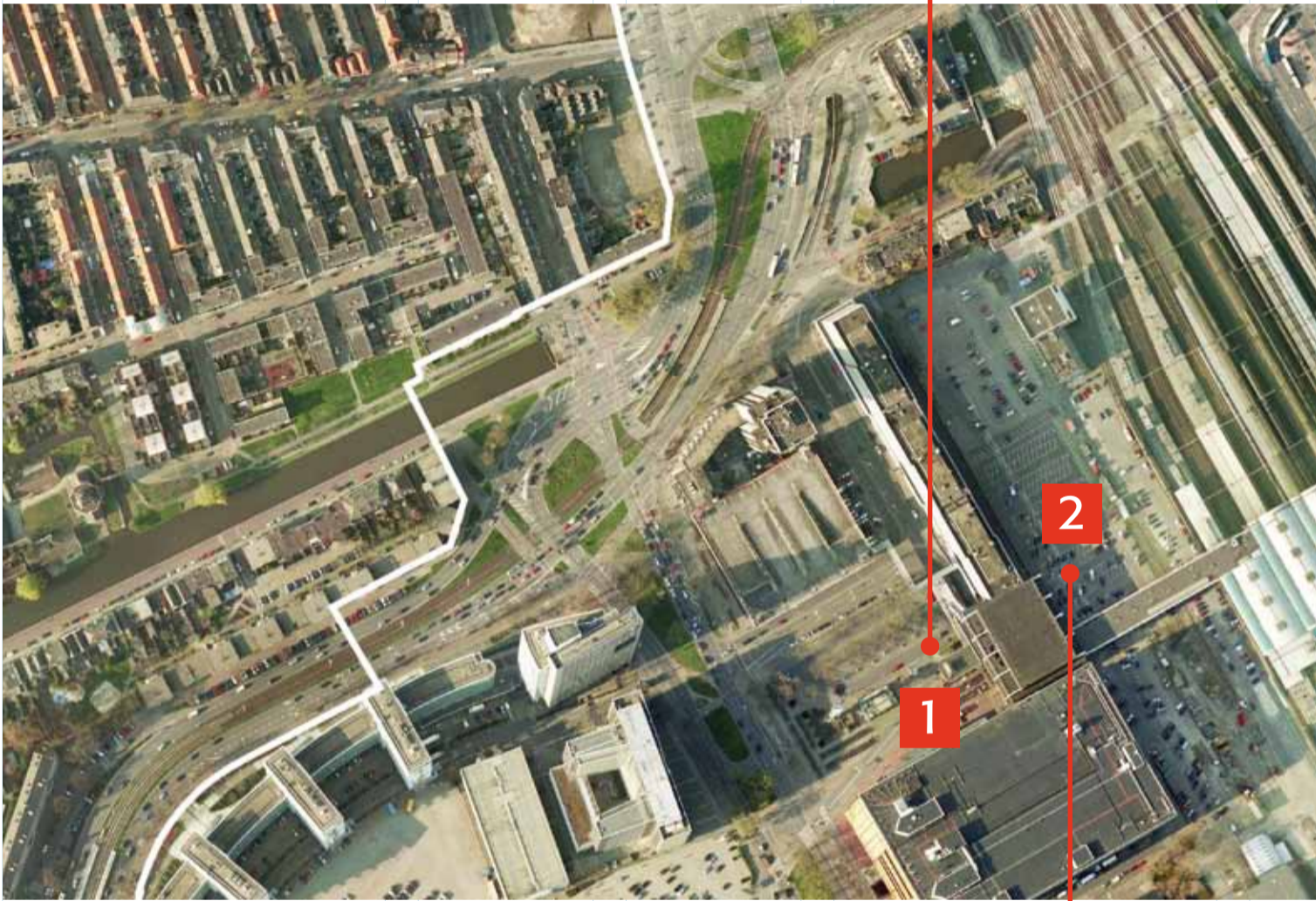
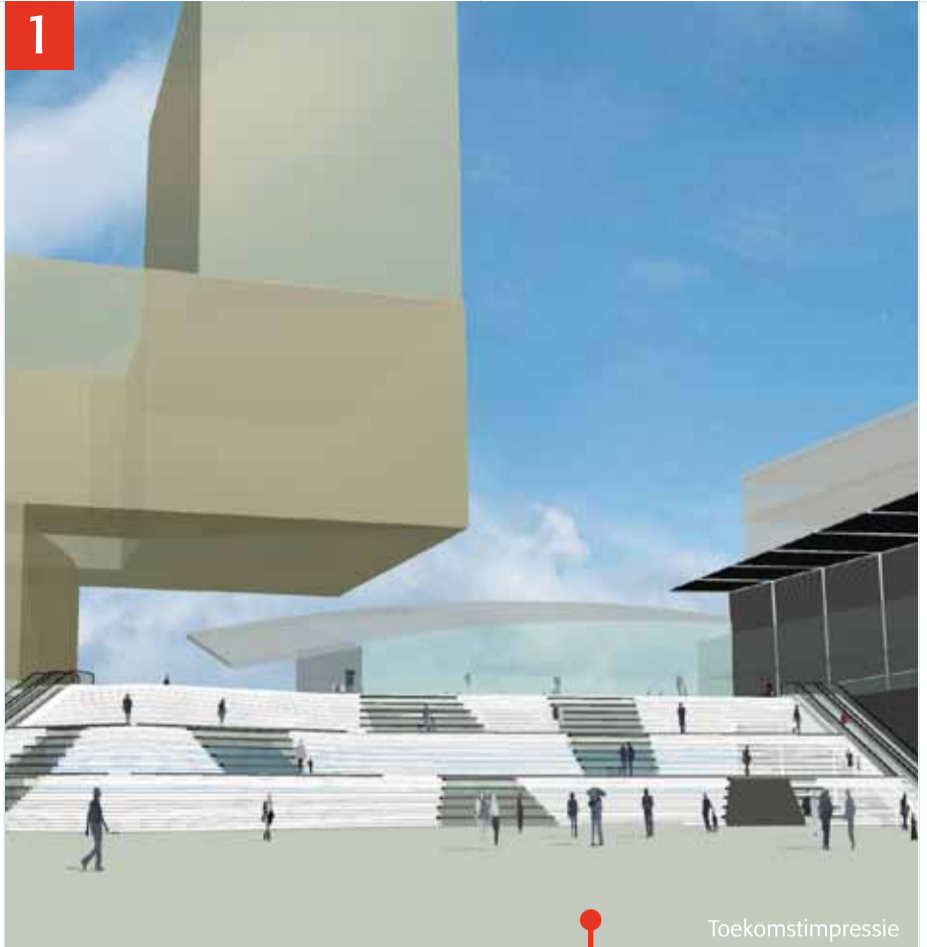
Impressie van het toekomstige station Vaartsche Rijn

meer via Utrecht Centraal hoeven te reizen. In 2015 is Randstadspoor Utrecht gereed.

## Stationsplein West

Het nieuwe Stationsplein West verbindt de OV-terminal, het Stads kantoor, het Beatrixgebouw en het Leeuwensteijngedouw met het Jaarbeursplein door middel van een enorme trappenpartij. Het oogt als een podium van het Jaarbeursplein. Onder het plein is een stalling voor 5.000 fietsen gepland.

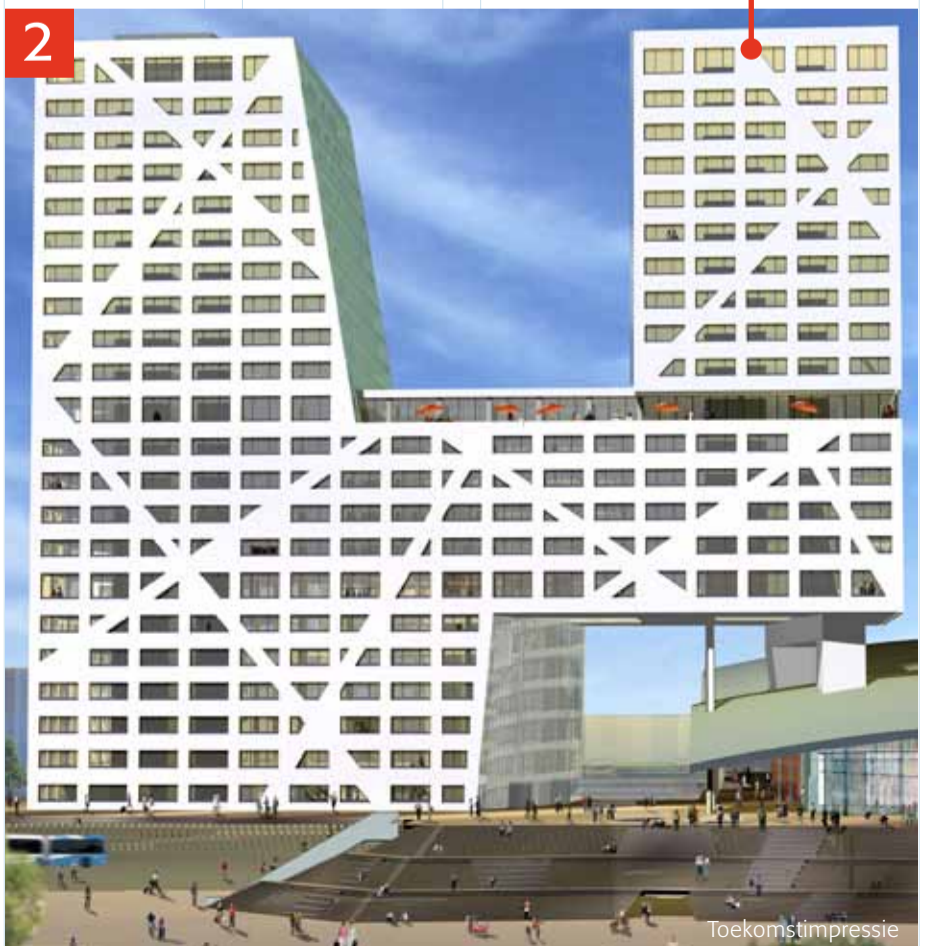
Tijdens een consultatieavond van de gemeente bleek dat het ontwerp op instemming kon rekenen, maar dat men het ontwerp iets te 'stenig' vond. De architect gaat daarmee aan de slag. Het definitieve ontwerp van het plein is naar verwachting binnen een half jaar klaar.



## Stadskantoor boven OV-terminal

Het nieuwe Stadskantoor van de gemeente Utrecht bevindt zich op een wel heel bijzondere locatie: half boven de nieuwe OV-terminal. Het Stadskantoor wordt gebouwd aan de huidige Mineurslaan, naast de stationsentree aan het Jaarbeursplein. Het biedt straks onderdak aan tien gemeentelijke diensten die nu verdeeld zijn over verschillende locaties in de stad.

Architect Dirk Jan Postel van Kraaijvanger Urbis Architecten heeft zijn ontwerp afgestemd op de levendige omgeving, waardoor een logische overgang ontstaat tussen de publieke ruimte en de publiekshal van het Stadskantoor. In het gebouw staat de ontmoeting centraal. Het gebouw heeft een hoogte van 90 meter, omvat 65.000 vierkante meter, krijgt 270 parkeerplaatsen en 2.200 stallingsplekken voor fietsen. De oplevering staat gepland voor 2013.



3

## Een nieuwe brug over het spoor

Utrecht krijgt er een belangrijke, nieuwe fiets- en wandelverbinding in het centrum bij. Een brug over het spoor die de Croeselaan, ter hoogte van de Rabobank, met het Moreelsepark verbindt. De brug krijgt een lengte van circa 275 meter en wordt zo'n tien meter breed. De locatie boven het spoor maakt het bouwen van de brug erg ingewikkeld. De komende tijd wordt er nog gewerkt aan het ontwerp van de brug.

De brug wordt met trappen aangesloten op de perrons, zodat de brug ook voor treinreizigers aan de zuidkant van het station een aantrekkelijke verbinding wordt.



Toekomstimpresie

4

3



4

## Opknopbeurt tramhalte Utrecht Centraal

De voormalige tramhalte Moreelse Park maakt plaats voor taxistandplaatsen en kiss&ride plekken. Dit betekent dat tramhalte Utrecht Centraal de komende jaren de nieuwe eindhalte is voor de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein. Om ervoor te zorgen dat tramreizigers zo comfortabel mogelijk kunnen reizen, ondergaat de tramhalte een opknopbeurt. De werkzaamheden zijn in december al gestart, maar door de vorst hebben ze vertraging opgelopen. De halte wordt grondig gereinigd en de muren worden geverfd. De verlichting wordt verbeterd. De bestrating wordt vernieuwd en voorzien van blindengeleide tegels. De donkere overkappingen maken plaats voor transparante varianten zodat er duidelijke zichtlijnen ontstaan en reizigers zich veiliger voelen. Tenslotte krijgen de roltrappen een onderhoudsbeurt. En tegen de zomer functioneren ook de borden met dynamische reisinformatie.



# Renovatie Noordertunnel

Het opknappen van de Noordertunnel bleek een flinke klus. In de zomer van 2009 is de tunnel zes weken volledig afgesloten geweest en momenteel worden de laatste afrondende werkzaamheden uitgevoerd. Maar het is de moeite waard: een mooie, prettig verlichte tunnel is het resultaat. Mét oog voor historische details, zoals een doorkijk naar de oude atoomschuilkelder. Ook de mozaïekvloer is bewaard gebleven en aan de noordwand is een kunstwerk geplaatst. Tenslotte worden na de zomer de nieuwe digitale reisinformatieborden geplaatst.



De tunnel in oude staat.



De sloop is begonnen...



Noordertunnel bijna klaar!

## Verder in het Stationsgebied...

### Muziekpaleis aan het Vredenburg krijgt vorm



De bouw van het Muziekpaleis aan het Vredenburg is begonnen. Muziekcentrum Vredenburg is afgebroken op de grote zaal na. Deze zaal is behouden vanwege zijn bijzondere akoestiek en wordt de kern van het nieuwe Muziekpaleis. Het gebouw krijgt vijf muziekzalen. Aan de kant van de Catharijnesingel komt horeca met een groot terras aan het water. Hier is straks ook de hoofdentree. Roltrappen leiden naar het muziekplein dat op 25 meter hoogte ligt en waar u een schitterend uitzicht over de stad heeft.

#### Statement

Het Muziekpaleis is een statement in de omgeving en qua architectuur. Vijf architectenbureaus, met ieder hun eigen specialisme, ontwierpen elk een muziekzaal. Een grote, deels glazen, kap overkoepelt het geheel en maakt er één gebouw van. 's Avonds is het Muziekpaleis prachtig verlicht. Kortom, een opvallend gebouw in de stad! De bouw van het Muziekpaleis is begin 2010 gestart. In 2013 kunt u er voor het eerst genieten van concerten.

### Catharijnesingel: auto's er uit, water er in



De Catharijnebaan wordt weer water, zodat de binnenstad straks weer omsingeld is. Voordat het zover is moet er nog heel veel gebeuren: er komen bruggen over het water en een parkeergarage onder het water. Verder worden het Muziekpaleis naast en het vernieuwde Hoog Catharijne gedeeltematig over het water gebouwd.

#### Sloop bak

Om al deze projecten uit te kunnen voeren en de stad toch bereikbaar te houden, wordt er in fases gewerkt. De 1e fase bestaat uit het slopen en vervolgens opvullen van de Catharijnebak met zand. Half maart is de Catharijnebak definitief gesloten. Vanaf dat moment rijdt iedereen alleen nog 'bovenlangs' en is verkeer in de 'bak' voorgoed verleden tijd. Voor fietsers, voetgangers en bussen verandert er niet zo gek veel. De hoofdroutes van en naar het station en de binnenstad blijven open.

### CU Kids 2009 bedenken droomevenement



Het CU Kidsfonds is opgericht om dromen van kids in en rondom het Stationsgebied uit te laten komen. Kinderen van scholen in het Stationsgebied kunnen dromen insturen die eraan bijdragen het gebied tijdens de bouw leefbaar te houden. Dit jaar wordt de droom van Xiao Yi, Sebastiaan, Douwe en Pim werkelijkheid. De vier jongens uit groep zeven van basisschool De Twijn bedachten een kartevenement voor kinderen. 'Je zit samen met je vriendje in een kart. De één stuurt, de ander leest kaart.'

#### Vernieuwend

De jury vond dit evenement het meest origineel. De gedachte dat twee kinderen samenwerken, waarbij 'de één stuurt, de ander navigeert', sprak de jury bijzonder aan. Corio, Jaarbeurs, gemeente Utrecht, ProRail, NS en de partners van het Stationsgebied gaan de uitdaging aan om het kartevenement binnen budget te realiseren.

Kijk voor meer informatie op [www.kidsfonds.nl](http://www.kidsfonds.nl).

## Taxi's nog even op het Stationsplateau

Op het Stationsplateau boven het stadsbusstation staan nu de Utrechtse taxi's. Ook is er ruimte voor kiss&ride. Dit plateau moet vrijgemaakt worden voor de bouw van de OV-terminal. In eerste instantie moet het plateau dienst doen als tijdelijke ruimte voor opslag en expeditie. Later wordt het plateau helemaal gesloopt om ruimte te maken voor het nieuwe Stationsplein Oost: één van de nieuwe entrees tot het nieuwe stationsgebouw.

De taxi's krijgen tijdelijk ruimte op de begane grond. Een aantal plekken is voorzien op de voormalige tramhalte Moreelse Park. Hiervoor wordt een deel van de trambaan en de voormalige tramhalte Moreelse Park gesloopt. Ook de bestaande voorrijdplek

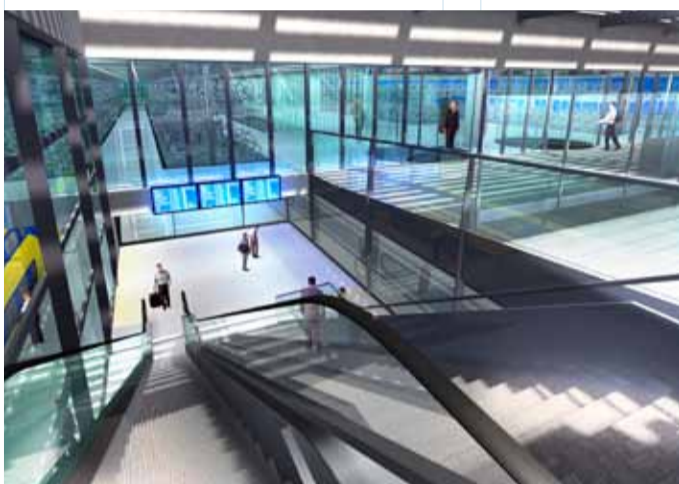
op het streekbusstation blijft gehandhaafd. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om op de hoek Laan van Puntenburg/Moreelsepark een verzamelaarsplaats voor taxi's aan te leggen. ProRail, de gemeente en de taxibranche zijn in overleg om de laatste details van het voorstel af te stemmen. Ook met bewoners en bedrijven in de omgeving is gesproken. Hun suggesties worden waar mogelijk verwerkt in het voorstel. Tenslotte moet het voorstel enkele formele procedures doorlopen (onder meer een verkeersbesluit). Pas als de benodigde procedures zijn afgerond, kunnen de nieuwe plaatsen aangelegd worden en kunnen de taxi's verhuizen.

# Intussen in... Delft

De bouw van de OV-terminal Utrecht Centraal is één van de grote stationsprojecten in Nederland.

In Amsterdam, Arnhem, Breda, Delft, Den Haag en Rotterdam worden ook moderne OV-terminals gebouwd.

We nemen steeds een kijkje in één van de andere steden. Dit keer bezoeken we Delft.



In Delft loopt het spoor dwars door de historische binnenstad, over een viaduct en soms vlak langs gevels van woningen. Het treinverkeer zorgt voor veel overlast. 'Het leuke aan Delft is dat het om een groot binnenstedelijk project gaat. Het raakt veel mensen. Door een spoortunnel en een ondergronds station te bouwen, krijgt Delft er aanzienlijk wat ruimte bij. Ruimte om de binnenstad een kwaliteitsimpuls te geven', aldus Gerben van den Hurk, omgevingsmanager bij ProRail.

'Het gebied rondom het oude stationsgebouw is vrijgemaakt voor de bouw van de nieuwe, ondergrondse OV-terminal. Het busstation, de taxistandplaatsen en andere voorzieningen zijn daarom onlangs tijdelijk naar de achterkant van het station verhuisd. In juni starten we met het graven van de tunnel. De tunnel krijgt een lengte van circa 2,5 kilometer en bestaat uit twee afzonderlijke tunnelbuizen. De ene tunnelbuis wordt meteen in gebruik genomen, de tweede wordt casco opgeleverd. Als viersporigheid in de toekomst gewenst is, hoeven we Delft niet te vermoeien met een nieuw bouwproject. Het oude historische stationsgebouw blijft behouden en krijgt een horecabestemming. Het nieuwe station komt ondergronds en deelt de entree met het nieuwe stadskantoor. De nieuwe OV-terminal is hypermodern, maar past prima binnen de monumentale omgeving. De oude Delftse molen wordt tijdens de tunnelbouw een meter opgetild om de tunnel er onder te kunnen bouwen. Het water komt weer terug in de gracht en waar eerst de trein voorbijraasde wordt het rustig en ruimtelijk. In 2013 rijden de treinen door de tunnel en omstreeks 2016 is de tweede tunnelbuis klaar. In 2020 worden de laatste woningen opgeleverd en heeft de binnenstad een nieuw gezicht.'

## Wat doe jij?



**Bert van Mourik**

### 'Geen dag is hetzelfde. Dat is eigenlijk ook wel de jus op de hutspot.'

Bert van Mourik is locatiemanager. Met zijn team van stationsbeheerders, schoonmakers, onderhoud- en storingsdeskundigen en beveiligers zorgt hij ervoor dat Utrecht Centraal en twintig andere treinstations in de provincie Utrecht schoon, heel en veilig blijven.

Bert: 'Dat kost heel veel menskracht en geld. Mijn functie vervul ik met gezond verstand, passie en inlevingsvermogen. Je moet je goed kunnen verplaatsen in de reiziger.'

Meestal merken reizigers weinig van de werkzaamheden die Bert en zijn team verrichten. Totdat de schoonmakers onlangs staakten op Utrecht Centraal. Dan is pas goed te zien hoeveel 'onzichtbaar' werk er iedere dag weer wordt verzet. 'We opereren zoveel mogelijk achter de schermen, zodat de reiziger zijn reis ongestoord kan voortzetten. Als locatiemanager ken je alle plekken en hoekjes van het station.'

Hoe ben jij betrokken bij de inrichting van de nieuwe OV-terminal?

Bert: 'Wij zijn al heel vroeg bij de planvorming betrokken. Er is veel glas verwerkt in de OV-terminal. Dat moeten wij wel goed schoon kunnen houden. Mede op ons verzoek komen er 'glaswasgondels' en wordt er goed gekeken naar de stroefheid van de stationsvloer. Een heel belangrijke bijdrage van onze kant is het advies om de kabeltunnel onder het station deels te vernieuwen en beter te beveiligen. Deze tunnel kennen reizigers niet, maar dit is de levensader van het station en de verkeersleiding. Als hier bijvoorbeeld brand ontstaat, dan ligt het station en het treinverkeer plat en heeft de halve stad geen stadsverwarming.'

'Er komt heel wat bij kijken om stations schoon, heel en veilig te houden. Geen dag is hetzelfde. Maar als ik alle zaken van de dag voor mijn gevoel goed heb afgehandeld, is mijn werkdag geslaagd. Het allerleukste is te zien dat je dingen voor elkaar krijgt!'

## Werkzaamheden onder Jaarbeurstraverse

De bouw van de nieuwe OV-terminal start met een uitbreiding van het station aan de westkant. Daarom werkt ProRail op het terrein onder de Jaarbeurstraverse, tussen het Beatrixtheater en het spoor, sinds september 2009 aan het verleggen van kabels en leidingen en het saneren van de grond.



Ook heeft ProRail onderzoek gedaan naar de eventuele aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven. Dit omdat het Utrecht station in de Tweede Wereldoorlog is gebombardeerd. Inmiddels is vastgesteld dat er geen explosieven in de bodem liggen. De bodemsanering en het verleggen van kabels en leidingen kan nu in het voorjaar worden afgerond.

## Vrolijke wachtruimtes

Twee wachtruimtes op het perron van spoor 14/15 hebben sinds half februari kleurrijke vloertekeningen gekregen. Bekende Utrechtse plekken zoals het Neude en de Dom hebben een plaatsje gekregen in deze zogenaamde 'stad der verbeelding'.

Voor deze kunstwerkjes hebben ProRail en NS samen- gewerkt met de Stichting Abrona, een organisatie voor dienstverlening aan mensen met een verstandelijke beperking. De tekeningen zijn ontwikkeld rond het thema 'haal de stad Utrecht naar het station'.

Het verblijf in de wachtkamers is niet alleen warmer dan buiten op het perron, je wordt er ook een stuk vrolijker van. De tekeningen zijn met een kleefbaar folie over de tegels aangebracht en hebben een levensduur van circa twee jaar.



## → Anno 1926

In 1870 werd de spoorlijn van Utrecht naar 's-Hertogenbosch geopend; zo ontstond langzaam maar zeker een echt spoornetwerk in Nederland. Treinen naar de grote steden vertrokken vanaf het station van de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS), lokale treinen vertrokken vanaf het Buurtstation. Een loopbrug

over de Leidsche Rijn verbond de twee stations met elkaar. In 1909 is het station van de NRS omgedoopt tot 'Centraal Station'. Toen is ook de capaciteit uitgebreid. Met de bouw van de Leidseveertunnel, die werd voltooid in 1940, konden de buurtsporen worden doorgetrokken en werden er direct naast het stationsgebouw vier sporen aangelegd.

## Meer informatie

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

Het nieuwe Infocentrum Stationsgebied is op 18 februari 2010 geopend aan het Vredenburg 40. U bent elke maandag tot en met zaterdag van harte welkom. Er zijn presentaties, maquettes, audiovisuele impressies en tentoonstellingen te bekijken. De medewerkers van het Infocentrum staan voor u klaar om al uw vragen te beantwoorden.

Openingstijden:  
Maandag tot en met vrijdag 13.00 - 18.00 uur  
Zaterdag 13.00 - 17.00 uur

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

## Colofon

### Tekst en redactie

Nicole Walma, Koppie Koppie, Utrecht  
Communicatiewerkgroep Gemeente Utrecht, ProRail en NS

### Beeld

Bentham Crouwel Architecten  
Fotografie Ronald Tilleman  
Ed Selhorst  
Kraaijvanger Urbis Architecten  
Architectenbureau Cepezed  
Felix Kalkman  
Movares  
NPC ExpertCenter

### Druk

Atlas, Soest

### Oplage

7.500

### Vormgeving

Taluut, Utrecht



**ProRail**



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