

ROTTERDAM CENTRAAL

Een groot deelproject gaat dit voorjaar van start: de bouw van de stationshal, het boegbeeld van Rotterdam Centraal. Een activiteit die samenhangt met de komst van de stationshal is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel, noodzakelijk om de waterhoeveelheid van het dak af te kunnen voeren. Ook de looproutes veranderen binnenkort. Op 6 februari is de derde ronde van start gegaan en de bouwactiviteiten aan het spoor en de sporenkap liggen perfect op schema. In dit Bouwbericht leest u meer over de voortgang van de werkzaamheden en wijzigingen die voor u van belang kunnen zijn.

BOUW BERICHT

februari 2011
#20



Volg ons ook op twitter via
twitter.com/rdamcentraal



BOUW STATIONSHAL IS SPECTACULAIRE OPERATIE

Een groot deelproject gaat dit voorjaar van start: de bouw van de stationshal aan de centrumzijde. De nieuwe stationshal is het hart van de openbaar vervoer terminal. Een imposante, hoge en transparante ontvangthal, opgetrokken uit staal en glas. De hal zal het huidige stationsplein voor een groot deel overspannen.

> vervolg op pagina 2

> vervolg van pagina 1

Bijzonder is ook de bouw van de stationshal. Het eerste deel dat de aannemer medio maart plaatst, is één van de hoofdsteunpunten. Dit eerste hoofdsteunpunt komt aan de kant van het Groothandelsgebouw. Het stalen skelet lijkt op een gigantische Meccanoconstructie. Voor het inhijzen van de grote stalen spanten komt er een megakraan aan de Conradstraat. De kraan heeft een gieklenkte van 155 meter. Vanwege het gewicht van de



kraan en de grote krachten die er op uitgeoefend worden, krijgt de kraan een betonnen fundatie. De kraan zelf wordt opgebouwd met hulpkranen. Alleen het aanvoeren van de kraandelen met grote opleggers is al een spectaculair gezicht. Vanaf mei begint de plaatsing van de spanten. Het hijswerk vindt plaats in de avonden en nachten. Om het staalskelet tijdens de bouwfase te stutten en stevigheid te geven, zijn ondersteuningsconstructies nodig. Deze ondersteunende delen zijn niet meer nodig als de staalbouw gereed

is. Om de bouw van de hal mogelijk te maken, zal ook de luifel van het tijdelijke station gedeeltelijk verwijderd worden.

De bouwtijd van het staalskelet is relatief kort. Naar verwachting zal de enorme stalen constructie al begin 2012 gereed zijn. Doordat het ontwerp nu echt vorm krijgt, krijgen reizigers in de loop van dit jaar een beter idee van het uiteindelijke resultaat: een markante stationshal die een blikvanger van het station.



Het in aanbouw zijnde stationsgebouw valt straks onder de overkapping.

VOORBEREID OP HOLLANDSE PLENSBUIEN

Een activiteit die samenhangt met de komst van de grote stationshal, is de aanleg van een gescheiden rioolstelsel.

Zo'n gescheiden stelsel houdt in dat er aparte afvoer is voor vuilwater en regenwater. Een goede afvoer van regenwater is ook beslist nodig, want het dak van de stationshal vangt veel water op, zeker bij Hollandse plensbuien.

Het eerste deel van het gescheiden rioolstelsel komt voor het Groothandelsgebouw, aan de pleinzijde waar ook de hoofdingang is. De werkzaamheden beginnen medio maart. In een later stadium is de Conradstraat aan de beurt. De aanleg van het nieuwe rioolstelsel vindt in delen plaats. Augustus 2012 zullen de werkzaamheden afgerond zijn.

START 3E BOUWRONDE ROTTERDAM CENTRAAL

Op 6 februari is de derde ronde van start gegaan van de bouw van de perronoverkapping. In deze ronde wordt perron 4 volledig vernieuwd, het dak van de sporenkap uitgebouwd tussen perron 3 en perron 4 en de reizigerspassage verder doorgetrokken.

Om ervoor te zorgen dat treinreizigers van het station gebruik kunnen blijven maken, wordt dit gedeelte van het bouwproject rondom het spoor in zes rondes uitgevoerd. Dat gaat volgens een strak schema. Elke ronde duurt 23 weken en is opgesplitst in twee fases. De eerste fase is de perronfase. Die bestaat uit het slopen van het bestaande perron, het leggen van kabels en leidingen en het aanbrengen van de funderingen voor de



karakteristieke Y-vormige kolommen. Als dit gereed is, is het mogelijk de helft van het perron weer te gebruiken. De fase die dan aanbreekt, is de 'bak- en dakfase'. Dit betreft graafwerk en de bouw van een volgend deel van de onderliggende reizigerspassage.

Tevens wordt het sporendek waar de treinen op rijden aangelegd en werken de bouwers verder aan het dak boven de sporen. Een nieuw aspect van de bouw in de derde ronde is het aanbrengen van zonnepanelen (hierover in een volgende uitgave van

Bouwbericht meer). Naar verwachting zullen de volgende rondes ook keurig volgens schema worden afgerond. Een realistische verwachting, want door de opgedane ervaring tijdens de eerste rondes weet de aannemer nog beter hoe hij de bouw moet organiseren. Dankzij een uitgekiend schema komt er minder druk op de planning te staan en is er meer ruimte om eventuele tegenvallers op te vangen. Dat geeft veel vertrouwen voor de voortgang. En doordat al een groot deel van de integrale perronoverkapping zichtbaar is, krijgen reizigers een goede indruk van de nieuwe situatie.

HET DIEPSTE PUNT IS EEN HOOGTE PUNT VOOR PARKEERGARAGE KRUISPLEIN

Onder het Kruisplein komt een diepe parkeergarage van vijf lagen die plaats gaat bieden aan 760 auto's.

Halverwege april halen graafmachines de laatste grond weg op de bodem van de bouwput. Een mijlpaal, want het diepste punt van de parkeergarage is dan bereikt. Dit bouwproject gaat dan

een nieuwe fase in. De bouwput zal het terrein worden van betonvlechters en betonstorters. De vrachtwagens die ingezet zijn voor afvoer van grond maken plaats voor betonwagens.

WIJZIGING LOOPROUTE

Voor het aanbrengen van een van de laatste delen van het dak boven het metrostation is een verplaatsing van de looproute op het stationsplein nodig.

De looproute wordt verlegd richting het Groothandelsgebouw, waarbij het looppad gedeeltelijk op het dak van het metrostation komt te liggen. Het verplaatsen van de looproute is van belang om op een veiliger afstand van het bouwterrein van de stationshal te lopen.

Voordat het aanbrengen van de dakplaten mogelijk is, verwijderen de bouwers in maart de stempels en de stempelbalken (de grote en zware stalen constructie die de bouwput stut). Dat zal in zo kort mogelijke tijd worden gedaan.

SLOPEN EN BOUWEN AAN DE PROVENIERSZIJDE

Aan de Provenierszijde van het station, de kant van het Proveniersplein en de Stationsingel, staan nog enkele gebouwen die gesloopt moeten worden.

Het gebouw dat het eerst zal verdwijnen, is het oude NS Postgebouw dat achter de tijdelijke fietsenstalling staat. In de loop van het jaar zullen de andere gebouwen afgebroken worden. Een andere activiteit aan de noordzijde is de bouw van een stelling bij Spoor 16, het meest noordelijke spoor dat grenst aan het Proveniersplein. Deze werkzaamheden zouden, volgens een eerdere planning, op een later moment worden uitgevoerd. Ze zijn naar voren



gehaald om later tijdwinst te kunnen boeken. De stelling wordt gebouwd voor aanleg van het sporendek. Voor dit sporendek is veel beton nodig. Betonwagens voeren het beton aan. Ze voldoen aan de strenge

milieunormen die ook voor wagens in de binnenstad gelden. Voor de veiligheid zijn afspraken gemaakt met de gemeente over vaste aan- en afvoerroutes. De aanvoer van beton start eind februari.

DAGLICHT VOOR PROVENIERSTUNNEL

Tijdens de bouw van het OV-knooppunt Rotterdam Centraal wordt de Provenierstunnel (de oude fietstunnel) gebruikt als reizigerstunnel om bij de perrons te komen.

Als de nieuwe, veel bredere, reizigerspassage klaar is, wordt de Provenierstunnel weer fietstunnel. Mooier dan voorheen, onder meer doordat er daglicht naar binnen valt. Bij perron twee is het gat voor zo'n dakvenster al aangebracht (tijdens de bouwwerkzaamheden zal dit om

praktische redenen afgedekt zijn). Bij perron vier en zes worden ook dakvensters aangebracht voor daglicht. Op drie plekken zal de Provenierstunnel verlicht worden door daglicht dat via het erboven gelegen terminaldak de tunnel in stroomt.

ENGLISH EDITION

This edition of 'Bouwbericht' is available in English. Mail to info@puntcentraal.nl for the digital English version.

ONDERWERPEN VOOR BOUWBERICHT

Heeft u nog ideeën of onderwerpen die u graag in dit Bouwbericht zou willen lezen, laat het dan weten via info@puntcentraal.nl



PUBLIEKSVOORLICHTING EN INFORMATIE

Punt Centraal aan het Weena 705 geeft uitgebreide informatie over het project Rotterdam Centraal en het programma Rotterdam Central District. Ook voor vragen, klachten en opmerkingen kunt u langsgaan bij Punt Centraal, bellen met 010 240 38 00 of mailen naar info@puntcentraal.nl. Uiteraard kunt u het project op de voet volgen op www.rotterdamcentraal.nl of via twitter.com/rdamcentraal.

ROTTERDAM CENTRAAL COLOFON

Het project Rotterdam Centraal wordt mogelijk gemaakt door gemeente Rotterdam, ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nederlandse Spoorwegen, ProRail en stadsregio Rotterdam. De RET realiseert RandstadRail in opdracht van Gemeente Rotterdam en stadsregio Rotterdam.

UITGAVE februari 2011

FOTOGRAFIE Kees Stuij en projectbureau Rotterdam Centraal

REDACTIE Communicatieteam Rotterdam Centraal

OPMAAK Goed Opgemaakt

DRUK Veenman drukkers

OPLAGE 30.000