



Gemeente Amsterdam
Coördinatie Stationseiland

Stationseiland: op weg naar de toekomst





Amsterdam Centraal

Modern en efficiënt reizigerseiland, ook in de toekomst

Een aantal jaren geleden begon Amsterdam met de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Deze doorkruist straks het Stationseiland. De aanleg van de nieuwe metrolijn was een goed moment om het hele stationsgebied kritisch onder de loep te nemen.

Het Stationseiland behoort tot de drukste vervoersknooppunten van Nederland. Treinen, bussen, trams, metro's, taxi's, fietsroutes, veren en voetpaden: zo'n 250.000 mensen maken dagelijks gebruik van het eiland en zijn voorzieningen. En het wordt almaar drukker. In de nabije toekomst groeit het aantal gebruikers van het gebied naar 300.000 per dag.

De komst van de Noord/Zuidlijn gaf de definitieve doorslag om het gebied grootscheeps te verbouwen. Nu kon ook meteen een aantal verbeteringen worden gerealiseerd, zoals het samenbrengen van de her en der verspreide bushaltes in één busstation en een nieuwe inrichting van het Centraal Station en het Stationsplein. Het project 'Stationseiland Amsterdam Centraal' bundelt alle bouwprojecten en zorgt dat

ze samen naar één doel toewerken: een modern en efficiënt knooppunt voor het openbaar vervoer, nu en in de toekomst.

Overzichtelijk en mooi

Het Stationseiland wordt een visitekaartje voor Amsterdam, dat de stad weer waardig is: fraai opgeknapt en overzichtelijk ingericht. Dit geldt met name voor het openbaar vervoer. De bussen krijgen een eigen station aan de IJzijde, op dezelfde hoogte als de treinsporen. De trams vertrekken als vanouds op het Stationsplein, dat verder uitsluitend het domein wordt van voetgangers. De Noord/Zuidlijn en de bestaande Oostlijn delen de nieuwe, moderne metrohal onder het Stationsplein.

Het monumentale stationsgebouw wordt in oude staat hersteld. Binnen komt een uitgebreid aanbod van winkels, horeca en andere voorzieningen. Buiten worden zowel de IJ- als stadszijde fraai ingericht, met hoogwaardige materialen en modern straatmeubilair.

Voor fietsers komen er drie overdekte stallingen, met in totaal 10.000 plekken. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen zorgt voor een snelle fietsverbinding tussen de veerponten en het centrum.



Noord/Zuidlijn



IJzijde

Bouwprojecten op het Stationseiland

De bouwprojecten zijn verdeeld in vier groepen:

- Stadszijde: een autoluwe Prins Hendrikkade, een overzichtelijk Stationsplein en een vergroot Open Havenfront;
- Stationsgebouw: herstel van de monumentale delen, ruime en overzichtelijke tunnels, winkels en voorzieningen, langere perrons, nieuwe (rol)trappen en liften;
- IJzijde: een nieuw busstation, een vernieuwde stationshal (de 'IJhal') met winkels en reizigersvoorzieningen, een autotunnel onder de De Ruijterkade, nieuwe bruggen, twee 'waterpleinen' voor (veer)boten en een autovrije kade voor fietsers en voetgangers;
- Noord/Zuidlijn: de nieuwe metro rijdt onder het station door en krijgt in- en uitgangen aan zowel de stads- als de IJzijde.

Coördinatie Stationseiland

De metamorfose van het Stationseiland is erg ingewikkeld. Veel verschillende deelprojecten, met meerdere verantwoordelijke partijen, worden uitgevoerd in een klein gebied, dat tijdens de werkzaamheden gewoon in gebruik blijft. De drie verantwoordelijke partijen – NS, ProRail en de gemeente Amsterdam – werken daarom intensief samen, met als spin in het web de gemeentelijke projectorganisatie Coördinatie Stationseiland. Deze

- draagt tijdens de werkzaamheden zorg voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het Stationseiland en coördineert de verschillende projecten.
- werkt aan de realisatie van het 'Masterplan Stationseiland', een document met afspraken over hoe het gebied eruit moet gaan zien;
- verzorgt de communicatie over de werkzaamheden.

De Coördinatie zorgt ervoor dat het Stationseiland tijdens de gehele bouwperiode kan blijven functioneren als vervoersknooppunt en toegangspoort tot de stad.

Stadszijde



Stationsgebouw





Onderdeel Zuidelijke IJ-oever

De verbouwing van het Stationseiland maakt deel uit van de herinrichting van de Zuidelijke IJ-oever. De gemeente Amsterdam bouwt aan de zuidkant van het IJ een hoogwaardig woon- en werkgebied, als uitbreiding en versterking van het historische hart van de stad.

De herinrichting vindt plaats in zeven deelgebieden, met elk een eigen karakter. Het Stationseiland is het

reizigerseiland: het domein van de reizigers, met alle voorzieningen die zij nodig hebben. Terwijl hier en op andere plekken het werk nog volop gaande is, is een aantal onderdelen van de Zuidelijke IJ-oever al klaar en in gebruik. Prachtige voorbeelden hiervan zijn de Silodam, met zijn spectaculaire architectuur voor wonen en werken, en de Oostelijke Handelskade, een stoere mix van gerenoveerde pakhuizen en nieuwe gebouwen.

Stadszijde: ruimer en rustiger



Het Open Havenfront in de toekomst



Impressie van de nieuwe Odebrug

Stationsplein

Het Stationsplein wordt het domein van voetgangers en trams. Er komt een looproute tussen het station en het Damrak. De trams houden haltes aan zowel de west- als oostkant van het station. Voetpaden, verlichting, beplanting, bankjes en wegwijzers worden allemaal vervangen. Er wordt gewerkt met duurzame materialen die een hoogwaardige uitstraling hebben. Alle stads- en streekbussen verhuizen naar het nieuwe busstation aan de IJzijde. De taxistandplaats blijft aan de westkant van het plein.

Prins Hendrikkade

Ter hoogte van het Stationseiland zal de Prins Hendrikkade, wat betreft het gemotoriseerd verkeer, een stuk rustiger worden. Er komt een éénrichtingsroute, als onderdeel van de toekomstige

'stadshartlus', en het autoverkeer wordt zoveel mogelijk naar de nieuwe autotunnels aan de IJzijde geleid.

Open Havenfront

Het water voor het station, het Open Havenfront, wordt op een aantal plaatsen groter gemaakt. Dit versterkt het eilandkarakter van het stationsgebied. Er komen nieuwe verlaagde kades met steigers voor de rondvaartrederijen en publiek gebruik.

Odebrug

Tussen de Prins Hendrikkade – in het verlengde van de Geldersekade – en de Oostertoegang komt, over het water van het Oosterdok heen, de geheel nieuwe Odebrug. Deze zorgt voor een goede bereikbaarheid van het Oosterdokseiland ('ODE').



Rode Loper: entree met allure

Het Stationseiland vormt over een paar jaar een fraai opgeknapte entree tot de Amsterdamse binnenstad. Het is vanaf dan ook het startpunt van de 'Rode Loper': een strategische verbinding, die dwars door de stad – tussen station Amsterdam Centraal en de Ceintuurbaan (en later zelfs tot aan de RAI) – bovengronds de route van de Noord/Zuidlijn volgt. Het Stationsplein wordt dusdanig ingericht dat het, ter hoogte van de kruising van de Prins Hendrikkade

en het Damrak, naadloos overgaat in de Rode Loper.

De Rode Loper krijgt een eigen gezicht, met lichte en afwisselende materialen, zo min mogelijk obstakels, minder schreeuwerige reclame en meer bomen. De route wordt het domein van de voetgangers, de fietsers en de trams, met ruime trottoirs en voor de auto gescheiden rijroutes.

Amsterdam Centraal: nieuw station binnen historische grenzen

Het prachtige station Amsterdam Centraal blijft ook op het vernieuwde Stationseiland dé blikvanger. Om de groeiende stroom reizigers te kunnen opvangen, wordt het historische gebouw wel aangepast. Het wordt een 'nieuw station binnen historische grenzen'. Het monumentale gebouw moet over een paar jaar weer in zijn oude glorie tevoorschijn komen, en tegelijkertijd voldoen aan alle moderne voorwaarden. De verbouwing van het stationsgebouw vindt plaats op basis van de 'Visie op het monument Amsterdam Centraal', een document waarin NS en ProRail met veel foto's en afbeeldingen hebben vastgelegd aan welke moderne eisen het gebouw moet voldoen en op welke manier historische elementen van het gebouw kunnen worden behouden, gerenoveerd of – letterlijk – weer in het zicht kunnen komen.

Cuypershal

In de centrale hal aan de stadszijde, vernoemd naar stationsarchitect Pierre Cuypers, wordt de monumentale architectuur in oude staat hersteld. In de Cuypershal en de 'vleugels' naar de west- en oosttunnel richt alles zich op de reiziger. Hier komen informatievoorzieningen, winkels en horeca.

Naar de perrons

De tunnels naar de perrons worden ruim en overzichtelijk. Dit is al te zien in de westtunnel, die een paar jaar geleden werd verbouwd. De midden-



Impressie nieuwe middentunnel

en oosttunnel krijgen een vergelijkbare inrichting. Alle reizigersinformatie is in het midden te vinden, terwijl zich aan weerszijden van de tunnels winkels en voorzieningen bevinden. De perrons zijn vanuit de tunnels bereikbaar via brede roltrappen en ruime liften.

Op reis

Station Amsterdam Centraal is en blijft het vertrek- en aankomstpunt voor treinen in alle windrichtingen – nationaal en internationaal. De komst van de Fyra, de gloednieuwe hogesnelheidstrein, zorgt binnenkort voor extra cachet. Vooruitlopend op het nog intensievere treinverkeer en het groeiend aantal reizigers zijn aan de westkant van het station de sporen 10a tot en met 15a gemoderniseerd en de perrons met elk ongeveer 200 meter verlengd.

Fietsen: op weg naar 10.000 plekken

De fiets is voor veel gebruikers van het Stationseiland het ideale vervoersmiddel – om over te stappen of de stad in te gaan. Vanzelfsprekend dus dat op het vernieuwde eiland heel veel stallingsplekken komen. De meeste zullen zich bevinden in een grote, ondergrondse fietsenstalling aan de westkant van het station. Daarnaast wordt de stalling aan de oostkant van het station opgeknapt en uitgebreid en komt er een nieuwe stalling aan de IJzijde van het station. In totaal komen er uiteindelijk ongeveer 10.000 overdekte stallingsplaatsen.

Fiets- en voetgangerstunnel

Onder de sporen door, aan de westkant van het station, komt een fiets- en voetgangerstunnel. Fietsers en voetgangers kunnen dan rechtdoor de stad in richting de Martelaarsgracht, meteen als zij van de veerponten komen. En uiteraard ook vanuit de stad naar de veren toe.

Tijdelijke stallingen

Momenteel is door de bouwwerkzaamheden op het Stationseiland de ruimte voor fietsers nog beperkt. De fietsflat aan de stadszijde, diverse fietsrekken op en rond het Stationseiland, de fietsparkeerpont en het fietsplatform aan de IJzijde zijn tijdelijke voorzieningen. Deze verdwijnen als de nieuwe fietsenstallingen gereed zijn. Tijdens de werkzaamheden kunnen fietsen die buiten de rekken staan,



hinderlijke en gevaarlijke obstakels zijn. 'Parkeren' is daarom uitsluitend toegestaan in de fietsrekken en voor 'fout parkeren' is geen plaats. Stadstoezicht ziet er dagelijks op toe dat fietsen correct gestald zijn en het aantal stallingsplekken behouden blijft.

Fietsen knippen

Om het Stationseiland veilig en leefbaar te houden, worden fietsen die hinderlijk staan weggeknipt. Ook worden fietswrakken verwijderd. Voor 'langparkeerders' is op het drukke Stationseiland alleen plek in de betaalde stallingen. Een fiets die buiten langer dan 28 aaneengesloten dagen gestald staat, wordt eveneens weggeknipt. Dit wordt tevoren aangekondigd met een waarschuwingssticker. De eigenaar van de betreffende fiets heeft dan 28 dagen de tijd om zijn fiets zelf mee te nemen. Gebeurt dit niet, dan wordt de fiets verwijderd en gestald bij het Fietsdepot, voorheen de AFAC. Hier gaan ook de andere fietsen naartoe die zijn weggeknipt. De rechtmatige eigenaar kan hem hier, voor een kleine vergoeding, zelf ophalen of thuis laten bezorgen.

Het toekomstige Stationseiland in vogelvlucht

IJzijde

Waterplein West



Noord/Zuidlijn



Noord/Zuidlijn







Waterplein Oost

i



Stadszijde

Legenda

-  Langzaam verkeerpassage
-  Stadshartlus
-  Open Havenfront
-  Waterpleinen aan de IJzijde
-  Geplande fietsstallingen
-  Stationsplein 7, Informatie Centrum

IJzijde: vijf spectaculaire niveaus



Een van de grootste projecten op het Stationseiland is de grondige metamorfose van de IJzijde, aan de noordkant van het station.

Aan de IJzijde wordt op vijf niveaus gewerkt:

- Diep onder de grond doorkruist de Noord/Zuidlijn het gebied;
- Daarboven komt een autotunnel;
- Op 'maaiveldniveau' (het straatniveau van de De Ruijterkade) krijgen fietsers en voetgangers ruim baan. Hier komen 'waterpleinen' voor diverse soorten scheepvaart en er worden recreatievoorzieningen gebouwd, zoals horecagelegenheden;
- Op het niveau van de treinen komt een busstation;
- Het geheel wordt uiteindelijk overdekt door een indrukwekkende glazen kap.

Autotunnel

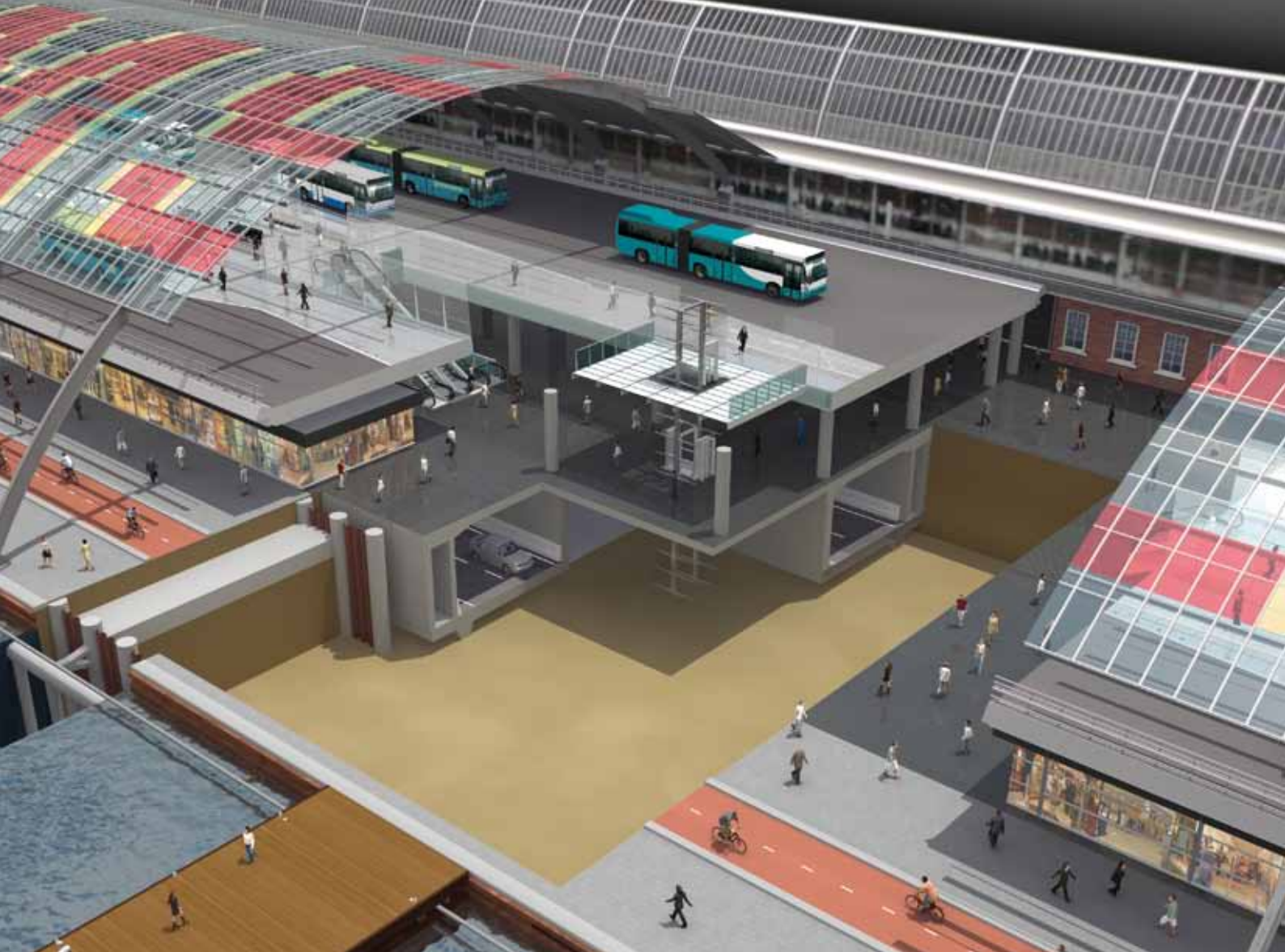
De De Ruijterkade was jarenlang een drukke route voor gemotoriseerd verkeer – drukte die het oversteken van

de weg, vanuit en richting het station, onaangenaam en soms zelfs riskant maakte. Project IJSEI maakt aan deze situatie een eind: het autoverkeer gaat gebruikmaken van een tunnel. Deze 300 meter lange onderdoorgang loopt, parallel aan het station, onder de De Ruijterkade door, tussen het maaiveld en de Noord/Zuidlijn. De tunnel krijgt twee buizen, met elk twee rijstroken.

De Ruijterkade

De De Ruijterkade wordt uitsluitend toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Zo ontstaat bovendien een rustige en veilige oversteekplek tussen het station en de (veer)bootsteigers. Aan beide kanten van het gebied kunnen auto's en touringcars passagiers ophalen en afzetten, op zogenaamde 'kiss & ride-lussen'.

De kade is inmiddels 40 meter breder gemaakt. Dit is de prettige bijkomstigheid van de kistdam, die tussen het Stationseiland en het IJ is gebouwd: een nieuwe kade die voorkomt dat de vrij drassige grond door de bouwwerkzaamheden in het



IJ zou verdwijnen. Voor de bouw van de dam moesten bestaande steigers en pieren worden gesloopt en verplaatst. Als onderdeel van het project IJSEI komen in het IJ twee nieuwe 'waterpleinen', centrale plekken waar veer-, party- en riviercruise-boten aanmeren en vertrekken.

Busstation

Per uur doen zo'n honderd bussen Amsterdam Centraal aan. De bushaltes zijn nu nog verspreid over diverse locaties rond het station. IJSEI maakt met de bouw van één centraal busstation een eind aan deze onoverzichtelijkheid. Het nieuwe busstation komt op dezelfde hoogte als de NS-sporen en biedt uiteindelijk plaats aan alle haltes van de stads- en streekbussen. Het busstation wordt goed toegankelijk, met liften, trappen

en roltrappen. Het krijgt dynamische halteplaatsen: de haltes liggen niet vast, maar kunnen verspringen, afhankelijk van de beschikbare ruimte op dat moment. Elektronische borden informeren de reizigers over de actuele vertrekplekken.

Kap

Boven het busstation, langs de gehele lengte van station Amsterdam Centraal, komt een glazen overkapping. Deze sluit qua ontwerp aan op de kappen die zich nu al boven het treinstation bevinden. De nieuwe kap brengt het busstation, de stationshal, het maaiveld en de verschillende veren letterlijk en figuurlijk onder één dak, en zorgt voor beschutting tegen weer en wind. De kap wordt een constructie van stalen boogspanten en 'koud gebogen' glas. Het geheel is straks 360 meter lang en 22 meter hoog.

Noord/Zuidlijn: nieuwe metro onder het station door

Amsterdam werkt aan een nieuwe metroverbinding: de Noord/Zuidlijn. De 9,5 kilometer lange metrolijn tussen het Buikslotermeerplein in Amsterdam Noord en station Amsterdam Zuid, met in totaal acht haltes, moet in 2017 in gebruik gaan.

De Noord/Zuidlijn rijdt onder station Amsterdam Centraal door, via een speciaal aangelegd tunneldeel. Onder het Stationsplein komt de metrohalte 'Centraal Station'. Deze vormt in de toekomst de plek waar reizigers kunnen kiezen tussen de nieuwe Noord/Zuidlijn en de bestaande Oostlijn.

Onder het station

Voor het bouwen van het tunneldeel onder het stationsgebouw is een gedeelte van de oude houten fundering verwijderd. Op die plek kwam een speciale constructie, lijkend op een ondergrondse tafel en sterk genoeg om het middendeel van het station te dragen. Onder de 'tafel' is een tijdelijke gracht uitgegraven, een 'zinksleuf'. Een reusachtig, 130 meter lang tunneldeel wordt vanaf het IJ in deze zinksleuf gevaren en op zijn plaats verankerd.

Aan de stadszijde

Onder het Stationsplein, op -1, komt de centrale metrohal. Hier kunnen reizigers in de nabije toekomst naar de bestaande Oostlijn op -2 (richting Amsterdam

Zuidoost) of naar de Noord/Zuidlijn op -3. Tussen het Natte Damrak en het Scheldeplein bestaat de Noord/Zuidlijn uit twee geboorde tunnels, onder de stad door. De tunnels zullen worden geboord door twee grote machines, die speciaal voor dit project zijn ontworpen en gebouwd in Duitsland. Het boren gaat van start nabij het Stationseiland, in het Natte Damrak ter hoogte van de kruising met de Prins Hendrikkade.

Continu controle

Het maken van de zinksleuf onder het station en het uitgraven van het Stationsplein is niet zonder risico's. Daarom monitoren het Projectbureau Noord/Zuidlijn, ProRail en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam alle stappen in dit proces zorgvuldig. Zij meten regelmatig het stationsgebouw, de treinsporen en de bodem onder de tafelconstructie, zowel binnen als buiten de zinksleuf. Daarbij letten zij onder meer op het grondwaterniveau binnen en buiten de bouwput, de toestand van de bouwputwanden en de toestand van de (tijdelijke) 'stempels', dit zijn de ondersteuningsconstructies die de wanden op hun plek houden. Na iedere stap worden de meetresultaten vergeleken met de berekeningen. Als de meetwaarden binnen de vooraf bepaalde grenswaarden blijven, kan worden gestart met een volgende stap. Als dat niet het geval is, vindt er onderzoek plaats en eventueel corrigerende maatregelen.

Planning: hoe zien de komende jaren er globaal uit?

Het plannen van de Stationseiland-verbouwing is ingewikkeld. Het werk bestaat uit tientallen grote en kleine deelprojecten.

De projecten moeten allemaal op elkaar worden afgestemd. Want dikwijls vindt het werk in eenzelfde gebied plaats en kan het ene deelproject niet

starten voordat het andere klaar is, of tijdelijk pauzeert. En als werkzaamheden uitlopen of juist sneller gaan, heeft dit uiteraard invloed op het volgende project. Coördinatie Stationseiland speelt een centrale rol bij het maken, afstemmen en voortdurend controleren van de meerjarenplanning – in nauwe samenwerking met de diverse bouwprojecten, NS, ProRail, Stadsdeel Centrum en diverse gemeentelijke diensten.

2009

- busstation IJSEI gedeeltelijk in gebruik
- aanpassing oostbuis Oostertoegang

2010

- start bouw Odebrug
- sloop streekbusplatform bij Kamperbrug
- start inrichting middentunnel station Amsterdam Centraal
- start tunnelboormachines Noord/Zuidlijn
- invaren en afzinken tunneldeel Noord/Zuidlijn onder het station
- bouw trappen en liften naar metrohal onder Stationsplein

2011

- metrohal onder Stationsplein gedeeltelijk in gebruik (voor Oostlijn)
- heropening hoofdingang station
- Odebrug in gebruik
- tramrails op oostelijk deel Stationsplein terug op hun oorspronkelijke plek

2012

- fiets- en voetgangerstunnel onder de westkant van het station in gebruik
- start herinrichting Stationsplein
- autotunnel onder de De Ruijterkade gereed
- verbreding oosttunnel station Amsterdam Centraal gereed

2013

- nieuwe fietsenstalling in het station, bij het IJ, in gebruik
- IJhal (nieuwe stationshal aan westkant station, bij het IJ) gereed
- busstation IJSEI geheel in gebruik
- heringerichte De Ruijterkade en waterpleinen in gebruik

2014

- opening nieuwe fietsenstalling aan westkant station
- vernieuwing kade oostdeel Open Havenfront (ter hoogte van Sint Nicolaaskerk) en aanpassing Prins Hendrikkade gereed
- Stadshartlus-deel op en rond Stationseiland in gebruik

2015

- vergroten westdeel Open Havenfront (ter hoogte van IBIS-hotel) gereed

2017

- Noord/Zuidlijn in gebruik
- vergroten middendeel Open Havenfront (ter hoogte van het Prins Hendrikplantsoen) gereed

Planning juni 2009

Stationseiland: hoe het ooit begon...



Heien van de houten palen



Bouw van de spoorkap aan de IJzijde

Het Stationseiland vormt al zo'n 120 jaar de toegangspoort tot Amsterdam. Toen de stad een goede locatie zocht voor een nieuw hoofdstation was het niet gemakkelijk om er, zo dicht mogelijk bij het handelscentrum, een goede plek voor te vinden. Na veel discussie werd gekozen voor een strategische plek aan het water, tegenover het Damrak. In het IJ werd een kunstmatig eiland aangelegd en daarop werd het station gebouwd.

Ingewikkeld project

In 1875 kregen twee architecten een gezamenlijke opdracht om het station te ontwerpen: Pierre Cuypers, ook de bouwmeester van het Rijksmuseum, en Dolf van Gendt, een oud-spoorwegarchitect die ook tekende voor het Concertgebouw.

Door de slappe ondergrond op het nieuwe eiland was de bouw van het station technisch gezien niet eenvoudig. In totaal kwamen er 9.000 heipalen aan te pas, om te voorkomen dat het station zou verzakken. In 1889 werd het prachtige nieuwe station in gebruik genomen.



Een monumentaal station

Architect Cuypers gaf het stationsgebouw een rijk geornamenteerde, klassieke gevel mee. Hij gebruikte zandsteen en graniet, en versierde het geheel met diverse ornamenten en beeldhouwwerken. In de middengevel zijn de wapens afgebeeld van Europese steden waarmee Amsterdam een relatie onderhield.

In 1974 kwam het gebouw op de nationale monumentenlijst. Aan het eind van de jaren '80 bleek dat de gevel er behoorlijk slecht aan toe was, door vervuiling en weersinvloeden. Een ingrijpende renovatie zorgde ervoor dat alle details weer in ere werden hersteld. Een mooi voorbeeld hiervan is het ridderbeeld op de Koninklijke Wachtkamer, 's Konings Wapendrager. Het 'Gevleugeld Wiel', het oorspronkelijke beeldmerk van vele spoorwegmaatschappijen, keerde in 2005 terug op de nokken van de zuidkap.

Mijlpalen

- 1881 start bouw fundering perrons en sporen
- 1882 start bouw stationsgebouw
- 1889 stationsgebouw gereed en geopend
- 1923 ingebruikname tweede overkapping, boven de sporen 11 tot en met 15
- 1956 uitbreiding centrale hal
- 1984 tweede uitbreiding centrale hal
- 1996 ingebruikname derde overkapping, boven de sporen 8 tot en met 10

Afgeronde projecten



De vernieuwde westtunnel in het station

Westtunnel

Het was, in 2000, het eerste project dat gereed kwam: de vernieuwde westtunnel van het station. De nieuwe tunnel is drie keer zo breed als de oude, heeft aan weerszijden winkels en voorzieningen, en vormt nu de blauwdruk voor het opknappen van de midden- en oosttunnel.

Nieuwe Brug

De monumentale brug 303 over het Damrak ging in zijn oorspronkelijke vorm in gebruik aan het eind van de 14e eeuw en kreeg toen in de volksmond de koosnaam 'Nieuwe Brug'. Voor de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn in het Natte Damrak moest de brug – die dus de tand des tijds doorstond! – tijdelijk worden afgebroken. Maar in 2008 ging ze, na zorgvuldige herbouw, weer een nieuwe toekomst tegemoet. De brug is in oude stijl herbouwd, maar voldoet aan de moderne eisen van de tijd: steviger dan ooit, om het drukke (gemotoriseerde) verkeer aan te kunnen, en flink verbreed.

Prins Hendrikkade

Aan de zuidkant van de Prins Hendrikkade is, tussen de Kamperbrug en het Singel, een vrijliggend fietspad aangelegd, voor beide rijrichtingen. Fietsers kunnen nu, tijdens de werkzaamheden, ongehinderd hun weg vinden. Het fietspad blijft ook na de verbouwing van het Stationseiland in gebruik.

IBIS-hotel

Het IBIS-hotel, ten westen van station Amsterdam Centraal, is tussen 2006 en 2008 verbouwd en uitgebreid. Het hotel heeft nu een extra vleugel, recht boven de treinsporen 1, 2, 3 en 4. Het bouwen van deze uitbreiding, terwijl eronder de treinen gewoon reden, vormde een Nederlandse primeur.

IJSEI: bruggen, deel busstation

Voor de aanleg van de autotunnel onder de De Ruijterkade was het noodzakelijk om de bruggen over de Ooster- en Westertoegang te renoveren. Dit bood meteen de gelegenheid om losse fiets-/voetbruggen te bouwen. Deze liggen nu naast de bruggen voor het gemotoriseerd verkeer.

Tijdelijke maatregelen



De uitbreiding van het IBIS-hotel



De tijdelijke voetgangersroute van en naar het centrum

Westelijke voetgangersroute

Tijdens de bouwwerkzaamheden is er op het Stationsplein veel minder ruimte voor voetgangers. Om voldoende loopruimte te houden, is een tijdelijk voetpad aangelegd, vanaf het westelijke tramemplacement en vervolgens parallel aan de Middentoeingsbrug richting het Damrak. Langs deze 'westelijke voetgangersroute' staan winkels. Enkele ervan zijn afkomstig uit de middentunnel van het station, waar voor hen door de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn tijdelijk geen plek is. Aan de achterzijde van de voetgangersroute hangt een kunstwerk.

Busbrug

Het bouwen van de Noord/Zuidlijn vereist een groot bouwterrein op het Stationsplein. De oostelijke tramsporen, die in het 'vaarwater' van dit bouwterrein lagen, werden eromheen geleid en maken daarna, als altijd, gebruik van de Middentoeingsbrug. Voor de rijbaan van de stadsbussen bleef op de brug te weinig ruimte over. Daarom is over het Open Havenfront, tussen de Prins Hendrikkade en het tijdelijke platform voor stadsbussen, in 2007 een tijdelijke busbrug geplaatst. Deze zorgt ervoor dat de bussen hun haltes op het platform zonder moeite kunnen bereiken en verlaten.

Stationsplein 7: kom (weer) eens langs!



Het gezamenlijke informatiecentrum van Stationseiland en Noord/Zuidlijn, 'Stationsplein 7', is de plek om alles te weten te komen over beide giga-projecten. In het centrum zijn maquettes, foto's, films en presentaties te bewonderen en te bekijken. De tentoonstelling wordt regelmatig geactualiseerd. De deskundige medewerkers van Stationsplein 7 beantwoorden met plezier alle vragen. Zij zijn op de hoogte van het laatste nieuws en weten wat er de komende jaren allemaal gaat gebeuren.

Elke zondag vindt om 11.30 uur en om 14.00 uur een open rondleiding plaats. En op andere dagen vinden, op verzoek, groepsrondleidingen plaats.

Stationsplein 7, op het gelijknamige adres (oostzijde station Amsterdam Centraal), is geopend van dinsdag tot en met vrijdag tussen 10.00 en 17.00 uur, en op zondag tussen 11.00 tot 16.00 uur.

Op maandag en zaterdag is het informatiecentrum gesloten.

De toegang is gratis.

Informatie en reserveringen:

020 – 344 50 70 of per e-mail:

stationseiland@pmb.amsterdam.nl.

Kijk voor het laatste nieuws, actuele data en aankondigingen op www.stationsplein7.amsterdam.nl.

Colofon

Dit is een uitgave van Coördinatie Stationseiland

www.stationseiland.amsterdam.nl

September 2009

Oplage: 7.500 exemplaren

Teksten: Bas Berwers

Foto's en illustraties: RoVorm, Gé Dubbelman,

Benthem Crouwel, Trazar

Ontwerp: Werf3

Druk: Den Haag Media Groep

Wijzigingen in planning en ontwerp voorbehouden.

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden

ontleend. Gemeente Amsterdam aanvaardt geen

aansprakelijkheid voor onjuistheden en onvolledigheden.