

[Chapeau]Bouw OV-terminal in laatste fase

[Kop]Een openhartoperatie midden in Rotterdam

[Intro]Op het stationsplein van Rotterdam verrijst langzaam maar zeker een hypermoderne nieuwe OV-terminal. Ook het stationsgebied ondergaat een metamorfose. “Er komen hier 100 miljoen reizigers per jaar. Waanzinnig.”

[Platte tekst]Een man in een fluorescerend hesje loodst een vrachtwagen de bouwplaats op. Tegelijkertijd houdt hij in de gaten dat nieuwsgierig publiek niet door de hekken naar binnen glipt. Achter de bouwkeet van ProRail: een enorm zandhoop. Dáár weer achter is te zien hoe het laatste deel van de reizigerspassage onder de OV-terminal Rotterdam wordt uitgegraven. Hoog boven de bouwplaats werken bouwvakkers aan het laatste deel van het immense glazen dak. Veel reizigers die Rotterdam Centraal aan de noordelijke Provenierszijde binnengaan, werpen even een blik op de bouwput. Boven de kaartautomaten, een stukje verderop, hangt een groot groen bord: ‘De OV-terminal Rotterdam is in aankomst. In zes ronden naar de finish.’ Te zien is dat Rotterdam Centraal in ronde vijf is aanbeland: de nieuwbouw van het perron van de sporen 12 en 13, de onderliggende reizigerspassage en de bouw van het dak. “‘t Is mooi wat hier gebeurt”, zegt een man, “maar ik zal blij zijn als alles weer normaal is.” In het voorjaar van 2014 is het zover.

Rotterdam krijgt een hypermoderne openbaar vervoer terminal. Hier komen spoor, RandstadRail, Hogesnelheidslijn (HSL), bus, tram en metro samen. Omdat naar verwachting in 2025 het aantal reizigers verdrievoudigd zal zijn tot ruim 300.000 is besloten tot de nieuwbouw. De gemeente Rotterdam neemt tegelijkertijd het hele stationsgebied op de schop. In het voorjaar van 2013 levert ProRail de OV-terminal op. NS Stations heeft dan ook de door ProRail afgeleverde casco's van winkels en kantoren afgebouwd. De gemeente zal het nieuwe stationsplein, compleet met nieuwe parkeergarage, ondergrondse fietsenstalling, platform voor tram en bus en ‘rode loper’ een jaar later opleveren. Kosten: 300 miljoen voor ProRail en 340 miljoen voor de gemeente Rotterdam.

[Tussenkop]Openhartoperatie

De negende etage van Central Post aan het Delftseplein, waar ProRail op een steenworp afstand van het station kantoor houdt, geeft een mooi overzicht van de bouw van het nieuwe Rotterdam Centraal. Blikvanger is de stationskap. De enorme asymmetrische roestvast stalen overkapping die in een punt ver over het Stationsplein heen steekt, gaat aan de zijkanten over in een glazen wand. Het dak boven de perrons waarin 3000 zonnecollectoren zijn verwerkt, schittert in de zon. De glasplaten zijn transparant en temperen zowel licht als warmte. “Het is uniek wat hier gebeurt”, zegt Eric van der Meer, projectmanager Rotterdam Centraal van ProRail, wijzend op de bouwput beneden. “Er komt hier een compleet nieuw station plus stationsgebied. Geen verbouwing, maar nieuwbouw”, benadrukt hij. “Een openhartoperatie middenin het centrum.”

De capaciteit van het oude station dat architect Ravenstein in 1957 tijdens de wederopbouw van de havenstad bouwde, was al lang niet meer toereikend voor de grote stroom reizigers die dagelijks Rotterdam Centraal aandoet. Als volgend voorjaar de OV-terminal klaar is, zullen alleen de oude stationsklok en oude aanduiding van de stationsnaam nog herinneren aan

Ravenstein. In 1998 wees het Rijk Rotterdam als een van de zes zogeheten Nieuwe Sleutelprojecten aan. Dat zijn grootschalige ontwikkelingsplannen voor zes stations waar hogesnelheidstreinen (gaan) stoppen: Amsterdam Zuidas, Breda, Arnhem, Utrecht, Den Haag en Rotterdam. Samen met ProRail ging de gemeente aan de slag met het ontwerp van Team CS.

De bouw van het nieuwe metrostation Rotterdam Centraal (2005-2010) ging aan de bouw van de OV-terminal vooraf. Die laatste werkzaamheden begonnen in 2009: nieuwe perrons, vernieuwing wissels, reizigerspassage en transferhal inclusief winkels en kantoren. Extra sporen waren al met de komst van de HSL aangelegd. Alleen het perron van spoor 16 is langer gemaakt. In het najaar zal de reizigerspassage, die de Centrumzijde met de Provenierszijde verbindt, open gaan. Een lichte passage met zicht op de er boven gelegen perrons, met winkels en roltrappen naar de sporen. Dagelijks zullen 100.000 mensen door de 49 meter brede en 150 meter lange passage lopen. Van der Meer van ProRail durft al wel te spreken van een succesvol project. De bouw ligt op schema en er zijn geen overschrijdingen. “We hebben er alles aan gedaan om de hinder voor zowel de reizigers, de omwonenden als het kantoorgebied aan het Weena, Delftseplein en Conradstraat zoveel mogelijk te beperken. Mobilis, onderdeel van de Bouwcombinatie TBI Rotterdam Centraal, heeft de gunning uiteindelijk gekregen omdat ze de aan- en afvoer van bouw- en sloopmaterialen grotendeels via het spoor konden doen en zodoende het bouwverkeer konden minimaliseren. Ook wordt altijd aan een heel perron gebouwd, want verbouwing van een half perron is hinderlijk voor de reiziger. Overlast is niet te voorkomen, maar wel te beperken.”

[Tussenkop]Kritische situatie

In de tijdelijke reizigerstunnel onder de sporen is het druk. Reizigers haasten zich via de houten trappen naar de perrons. Een golf mensen die het perron van spoor 15 via een andere houten trap verlaat, loopt vast. De trap is te smal voor de net gearriveerde intercity uit Utrecht. “Dat is een kritische situatie”, beaamt Eric van der Meer later. “Deze tijdelijke oplossing is eigenlijk niet geschikt.”

Een grote stroom reizigers beweegt door de tunnel richting Stationsplein. Daar leiden talloze gele pijlen en borden de reiziger naar metro, bus, tram, fietsenstalling, taxi en centrum. Overall camera's. “De ene keer word je zo geleid, dan weer zo”, zegt een medewerker van Nautah Dutilh, het advocatenkantoor aan het Weena. “Je moet niet te veel haast hebben om op je werk te komen. Maar als het straks klaar is, is het hier prachtig. Een station dat past in de skyline.” Een schoonmaker veegt onverstoorbaar afval en stof van de bouwput naast de Hema bij elkaar. “Dweilen met de kraan open”, mompelt hij desgevraagd.

Dat zowel bewoners als reizigers al sinds 2005 met een bouwput te maken hebben, ontkent niemand. ProRail houdt tweemaandelijks bewonersoverleg en ook de gemeente licht de bevolking intensief voor over de voortgang en hinder van de werkzaamheden. Volgens Van der Meer dragen mensen de nieuwbouw een warm hart toe. Veel mensen komen dagelijks kijken en we hebben meer ‘volgers’ dan de Noord/Zuidlijn, zegt hij. Earde Jepma van NS Stations ziet echter de klanttevredenheid tijdens de bouwperiode dalen. Volgens de laatste cijfers geeft 39,4 procent van de reizigers het station een waardering van 7 of meer. Daarmee scoort Rotterdam Centraal laag ten opzichte van andere stations die worden verbouwd.

“Mensen hebben last van de looproutes die steeds worden verlegd. De bewegwijzering is niet altijd duidelijk. Ondanks het feit dat we volgend voorjaar met de terminal klaar zijn, passen we een en ander toch steeds aan. Hoe je het ook wendt of keert: mensen moeten door een bouwput lopen. Dat is niet fijn.”

[Tussenkop]Rode loper

Het stationsgebied op een hoger plan tillen. Zo vat Peter Slangen, projectleider Rotterdam Centraal van de Gemeente Rotterdam, de wens van de gemeente samen. “We hebben straks een *Rotterdam Central District* waar je je vingers bij aflikt. Bovendien brengt Rotterdam Centraal stad en station dicht bij elkaar.” Slangen beschrijft hoe straks vanuit de OV-terminal een rode loper (rood natuursteen) de bezoeker rechtstreeks naar het Schouwburgplein in het centrum voert. “Zonder hinder van auto, tram of bus loop je zo het centrum in. In de oude situatie was het vanaf het station een zoektocht naar het centrum en bovendien uitkijken dat je niet werd overreden. Door de bouw van de Weenatunnel, die in 2010 is geopend, en de nieuwe ondergrondse parkeergarage Kruiskade die straks ondergronds wordt verbonden met de parkeervoorziening onder het Schouwburgplein, maken we het stationsgebied autovrij.” Meer allure is een andere reden van de gemeente het stationsgebied op de schop te nemen. De komst van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Parijs heeft Rotterdam tot een van de knooppunten van Europa gemaakt. Dan moet het ook die uitstraling hebben, is de redenering. Slangen: “Het oude stationsgebied viel bij de moderne kantoortorens uit de toon. Alleen hier zetten we nog verder in op kantoorbouw. Er is ruimte genoeg. Het stationsgebied moet een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn voor het internationale bedrijfsleven. Daardoor hopen we ook de hoger opgeleiden in de stad te houden. De onderkant van de arbeidsmarkt blijft, *high potentials* vertrekken. Dat willen we keren.”

Slangen gaat ervan uit dat begin 2014 Rotterdam Centraal (waar de OV-terminal dus onderdeel van is) klaar is. De gemeente heeft dan (met bijdrage van stadsregio en ministerie) voor 310 miljoen een modern stationsgebied. Een mooi icoon, nog net voor de gemeenteraadsverkiezingen, zegt Slangen. “Dan keert eindelijk de rust terug voor de reizigers en bedrijven die sinds de start van de bouw van het nieuwe metrostation in 2005 in stof en rommel zitten.”

[Tussenkop]Compensatieregeling

Om de overlast te compenseren heeft de gemeente Rotterdam samen met ProRail een compensatieregeling in het leven geroepen. Ondernemers, die inkomsten mislopen door de bouwwerkzaamheden, kunnen hier een beroep op doen. Naast andere bedrijven in het Groothandelsgebouw heeft ook Grandcafé restaurant Engels, gelegen aan het Stationsplein, daar een beroep op gedaan. “We zitten al zo lang in deze bouwput”, vertelt een medewerker. “En dat heeft gevolgen voor de klandizie. Klanten kunnen ons minder goed vinden; ook hebben we minder vergaderingen en congressen gehad. Het is meer dan terecht dat we gecompenseerd worden voor gederfde inkomsten.” Bedragen wil hij niet noemen. “Weet ik niet, moet je bij de baas zijn.”

NS Stations zal zodra de OV-terminal wordt opgeleverd, verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van het hele station. Voor bijvoorbeeld de schoonmaak, de beveiliging, het

onderhoud en de logistiek, maar ook voor de exploitatie van de ondergrondse fietsenstalling die de gemeente bouwt (met geld van ProRail) en eind 2013 plaats biedt aan 5000 fietsen, waarvan 1500 betaalde parkeerplaatsen en 3500 onbetaalde. Datzelfde geldt voor de fietsenstalling aan de Provenierszijde met 1500 onbewaakte plaatsen.

In het Groothandelsgebouw vertelt Earde Jepma, senior ontwikkelaar NS Stations, bevolgen over de invulling van de OV-terminal, die grotendeels in eigendom komt van NS Vastgoed. In juli zal ProRail de passage 'tot aan de pui' afleveren. NS Stations zal in drie maanden de winkelruimtes moeten afbouwen, zodat de passage dit najaar in bedrijf kan. Exploitant Servex Retail heeft bijna alle franchisecontracten met winkelketens rond. De nadruk bij de inrichting van de 6000 vierkante meter ligt op non-food; daarin zit de groei. Volgens Jepma is het station een gewilde A-locatie, hoewel winkeliers in het kader van sociale veiligheid aan strenge regels moeten voldoen: verplichte openingstijden tussen 7.00 en 22.00 uur, geen rijen in de passage, geen uitstalling buiten. "We zijn een station, geen winkelcentrum", zegt hij.

[Tussenkop]Dynamisch stadsporaal

"De behoefte van reizigers is flink veranderd", concludeert Jepma op basis van de visie 'Van overstapmachine naar dynamisch stadsporaal' uit 2005. "Een eyeopener. Tegenwoordig is een kwart van de reizigers puur gericht op reizen, 75 procent echter heeft aanvullende behoeften, zoals winkelen of vergaderen. Vroeger was dat omgekeerd. Toen was een station veel meer een haastplek." Op Leiden Centraal, dat als proefstation fungeert, is de indeling van het station in verschillende domeinen in 2007/2008 getest. Jepma: "Mensen vinden het prettig dat reis en verblijf meer gescheiden zijn. Dat er een domein is waar ze kaartjes en informatie kunnen krijgen, waar ze kunnen winkelen, kunnen werken en vergaderen en tenslotte een domein dat puur gericht is op de reis. In Leiden is de klantwaardering sinds de scheiding tussen reis en verblijf aanzienlijk toegenomen. Reden dat we die visie bij het op de schop nemen van de grote stations meenemen."

Maar, haast Jepma zich te zeggen, de grote stations worden geen kopieën van elkaar. "Op het station moet je het gevoel van de stad ervaren. Rotterdam is een evenementenstad bij uitstek. Zo'n 100 miljoen mensen komen jaarlijks op Rotterdam Centraal. Waanzinnig. Daarom komt in de hal een evenementenpunt. Omdat bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht een totaal andere uitstraling als stad hebben, ademen die stations na de verbouwing straks ook een andere sfeer uit. Wat echter voor elk station geldt: de basisfunctie van het station, veiligheid en betrouwbaarheid, moet in orde zijn. Pas dan kun je ballonnen en slingers gaan ophangen."

[Tussenkop]Mandjessupermarkt

Aan de zijkant van het felblauwe noodgebouw, dat tijdelijk dienst doet als station, staat een lange rij taxi's. Met mopperende chauffeurs. "Elke keer worden we weer ergens anders weggestopt. En als mensen ons niet kunnen vinden, krijgen wij dat op ons brood." "Dun belegd brood", vult een collega taxichauffeur adrem aan. "Economisch gaat het toch al niet lekker. Dus elke klant hebben we nodig. Blij als dit straks achter de rug is."

Als in mei 2013 de OV-terminal in gebruik wordt genomen, zal het blauwe noodstationsgebouw niet worden gesloopt, maar verplaatst en van een nieuw jasje voorzien. Het gaat dienst doen als mandjessupermarkt heeft Earde Jepma verteld. Volgens plan moet het stationsgebied 40 tot 60.000 vierkante meter nieuwe kantooruimte bieden. Omdat de

markt echter stagneert, is van een 200 meter hoog kantoorgebouw langs het spoor voorlopig geen sprake. Jepma: “Een lege kavel is lelijk en niet goed voor de sociale veiligheid. Daarom verplaatsen we het noodstation en maken er een mandjessupermarkt van, gericht op de stadsmensen.”