

Station Arnhem supercompact



Na bijna twintig jaar bouwen heeft Arnhem een ultramodern station. Deels van scheepsstaal. De komende zeventig jaar kan het reizigersverkeer ongehinderd toenemen evenals de treinenloop. “Dit station is heel belangrijk als knooppunt voor de regio.”

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS

Een bouwvakker legt op zijn knieën de laatste hand aan de vloer van Chinees graniet die grenst aan het overdekte busstation. Op schermen is te zien waar de verschillende bussen halteren, zodat reizigers in de transferruimte kunnen wachten. Boven het hoofd van de vloerenlegger wordt het enorme balkon afgewerkt. “Het is hectisch”, zegt de man vanachter het hek dat de werkzaamheden scheidt van passerende reizigers. “Op 19 november gaat de transferhal officieel open. Er moet nog veel gebeuren. Daarom ben ik deze week als zzp’er nog even ingevlogen.”

Na bijna twintig jaar van slopen en bouwen heeft Arnhem een nieuw station. “We zijn heel trots en blij dat het zover is”, zegt verantwoordelijk SP-wet- houder Gerrie Elfrink, “maar vooral opgelucht. De officiële opening betekent een verlossing. Arnhemmers hebben heel wat moeten verduren al die tijd. Een jarenlange bouwput op de belang-



rijkste plek in de stad. Gelukkig hebben mensen geen geheugen voor pijn. Nu zijn de reacties heel enthousiast. Dit station zie je nergens.”

In 1997 begonnen de werkzaamheden in het Arnhemse stationsgebied. Station Arnhem, dat in 1954 het in de oorlog verwoeste stationsgebouw verving, was verouderd. Het groeiend aantal reizigers (nu zo'n 60.000 dagelijkse in- en uitstappers) liep vast in de smalle reizigerstunnel. De railinfrastructuur was bovendien niet langer toegerust voor de vele Intercity's, regionale-, internationale- en goederentreinen. Tijdens het project Sporen in Arnhem (2009-2011) bouwde ProRail een vrije ongelijkvloerse kruising, een vierde perron en twee nieuwe perronsporen. Over een lengte van 7 kilometer werd de complete spoorinfrastructuur vernieuwd en uitgebreid. De dive onder zorgde ervoor dat treinen vanuit Utrecht en Nijmegen

elkaar niet langer dwars zaten. Drastische vermindering van het aantal wissels maakte een soepeler treinenloop mogelijk. Tegelijkertijd was het project Arnhem Centraal in ontwikkeling. Sinds 2000 werd gebouwd aan een ondergrondse parkeergarage, kantoortorens, een fiets- en voetgangersbrug, een passerelle die de uitgang naar de Sonsbeekzijde vormt, een ondergrondse fietsenstalling, een overdekt busstation en de stationstunnel met winkels. In 2013 begon ProRail aan het sluitstuk: de ov-terminal en het trolleybusstation op het dak van de parkeergarage.

Verwarmde vloer

De 21 meter brede en 90 meter lange perrontunnel ademt rust en ruimte. De grijze natuurstenen, verwarmde vloer met in het midden houten banken in ronde vormen, oogt weids. Aan beide zijden voeren trappen, roltrappen en liften naar

de perrons. Een verkoopmedewerker van de Bruna, een van de zeven winkels gelegen aan de passage, vindt haar stek waar ze sinds 2011 zit maar niks. “Het is zo saai en rustig. Geef mij maar de hectiek van het noodstation”, zegt ze doelend op winkeltjes en horeca die tussen 2006 en 2011 jarenlang in de krappe noodvoorziening zaten. En waar reizigers tot hun grote ergernis gedwongen langs werden geleid.

Aan de einde van de reizigerspassage aan centrumzijde worden de chipkaartpoortjes gereed gemaakt. Kabels hangen nog uit plafonds. Extra camera's worden aangesloten. Na de tourniquets komt de reiziger in de transferhal waar alle reizigersstromen samenkomen. Het ontwerp van architect Ben van Berkel is vanuit de reiziger bedacht. Hoe loopt deze en hoe voert zijn weg logisch naar perron, busstation, fietsen-

stalling, taxistandplaats, parkeergarage, kantoren en centrum? Alle reizigersstromen zijn van tevoren minutieus geanalyseerd.

Achter een hek is de brede hellingbaantrap te zien die het hoger gelegen kantorenplein verbindt met het vloerniveau van de stationshal. De vloer glooit mee met de ondergrond, evenals het dubbel gekromde dak. Niets lijkt recht. “Het bijzondere is dat het station helemaal in lijn is met het glooiende gebied en de hoogteverschillen die Arnhem kenmerken – met de stuwwal aan de ene kant en de Rijn aan de andere”, verklaart projectmanager Karin van Helmond van ProRail, terwijl ze het bouwhek naar de hellingbaantrap opent. In een grote bocht overbrugt de 100 meter lange trap

ontwerp van Ben van Berkel van UN Studio, dat uit 1995 dateert, bleek aanvankelijk moeilijk te realiseren. “Het is een prachtig ontwerp door alle golvende vormen, maar het oorspronkelijke idee om alles in beton te bouwen bleek niet haalbaar”, vertelt Van Helmond, die sinds 2013 verantwoordelijk is voor de bouw van de ov-terminal. Het lastige ontwerp was ook de reden dat de aanbesteding van de terminal in 2008 mislukte, waardoor uiteindelijk pas in 2012 met de bouw werd begonnen – drie jaar later dan gepland. “Het lukte niet om een bouwer te vinden die het ontwerp aandurfde en ook nog eens kon garanderen binnen het beschikbare budget van inmiddels zo’n 60 miljoen te blijven”, zegt wethouder Elfrink, die als verkiezingsbelofte ‘geen overschrij-



Ingang vanaf het busplein

zo’n 12 meter hoogteverschil. Ze wijst om zich heen. De open, hoge en lichte ruimte met zonerend glas wordt onderbroken door grote, in totaal twaalf dragende constructies; in de volksmond worden de dragende fronttwist en backtwist al wakkels genoemd. Het schaaldak is gemaakt van scheepsbouwstaal en loopt in een kromming door in de perrontunnel.

Mislukte aanbesteding

36 soorten glas, 680 ton staal, 2500 m³ beton, 560 ton wapening en 1500 dakpanelen. Dat is station Arnhem. De uitvoering van het ambitieuze

dingen’ toezegde. “Er kleefden te veel risico’s en dus meerkosten aan het ontwerp zoals het er toen lag.” Mede omdat station Arnhem inmiddels tot een van de zes nieuwe sleutelprojecten was benoemd, bleek het ministerie bereid tot extra financiering. Elfrink: “Omdat het project ‘Sporen in Arnhem’ van start ging met een extra perron heeft ProRail besloten een knip te maken en het stationsproject in twee fasen aan te besteden en te voltooien. In een eerste fase hebben we de perrontunnel en de fietsenstalling gebouwd, zodat daarna in ieder geval het tijdelijke station dicht kon. En daarna de ov-terminal met het



Rechtsonder de toegang tot de parkeergarage. De trap leidt naar het inpandige busstation.

trolleybusstation. Bij die laatste aanbesteding is een vast budget van 37,5 miljoen bepaald. We hebben de bouwwereld gevraagd suggesties te doen voor aanpassingen in het ontwerp, waarbij de bouw binnen het risicoprofiel kon worden afgerond. Bouwcombinatie Ballast Nedam - BAM heeft toen voorgesteld het ontwerp zo aan te passen dat beton met staal kon worden gecombineerd.”

Beste lassers

Nog nooit heb ik zo'n ingewikkelde en bijzondere operatie meegemaakt, vertelt Karin van Helmond. “Omdat beton te zwaar, te complex en te risicovol was om het ontwerp in uit te voeren, moesten we utiliteitsbouw met scheepsbouw samenbrengen. De beste lassers ter wereld zijn ingevlogen en er is gebruik gemaakt van scheepsbouwtechnieken om de ronde vormen in het staal te krijgen. Losse platen zijn zowel bij Centraal Staal in Groningen als op scheepswerven in Oost-Duitsland gemaakt en hier naartoe vervoerd. Alles moest tot op de millimeter passen.” Dit ontwerp is zo uniek”, weet Van Helmond. “Het Centre Pompidou heeft afgelopen zomer de maquette van UN Studio gekocht en het MoMA in New York heeft er tien jaar geleden al aandacht aan besteed. We hebben ook nu veel internationale aandacht. Het feit dat het ontwerp inmiddels 25 jaar oud is en nóg zo ultra-modern, zegt heel veel.”

Op spoor 7 staat de Spurt van Arriva te wachten. Samen met Breng (Connexion) verzorgt Arriva deze populaire treindienst via Doetinchem. Reizigers richting Winterswijk stappen in. Een scholier zegt het nieuwe station mooi te vinden. “Het is hier zolang een puinhoop geweest. Ik kan bijna niet geloven dat het nu klaar is. Goed dat er een Mac en een Burger King zijn.” Hij stapt in. Een medewerker met het logo van NedTrain op zijn



Reizigers wachten op hun bus.



Overdekt busstation voor stads- en streekbussen. De trolleybussen zijn inmiddels verhuisd naar het voorplein.



Ruime reizigerstunnel met robuuste zitbanken.



Passerelle over het spoor leidt naar ingang Sonsbeek.

gele hesje spuit hoog boven de treinen de doorzichtige perronkap schoon.

Integrale ov-visie

Met het nieuwe station vervult Arnhem (dat hoogstwaarschijnlijk Centraal achter de naam mag gaan plakken) een belangrijke knooppunt-functie in Oost-Nederland. Behalve Intercity's richting Schiphol, Den Helder, Nijmegen, Zwolle en Roosendaal gaan ICE's richting Frankfurt en Basel en Sprinters naar Ede-Wageningen, Nijmegen en Zutphen, en verzorgen Arriva en Breng diensten Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en tussen Arnhem en Tiel. Daarnaast is het regionale busvervoer een belangrijke speler. "Verbetering van het regionale vervoer heeft een grote reizigersgroei tot gevolg gehad", weet Van Helmond. "Frequentieverhoging heeft meer reizigers gegenereerd. Een ICE is leuk, maar die reizigers gebruiken het station in Arnhem veel

minder dan regionale reizigers. De bouw van het nieuwe station is echt uitgegaan van een integrale ov-visie. Hoe versterken modaliteiten elkaar? En wat heeft de reiziger nodig om betrouwbaar en comfortabel te kunnen reizen? Hoe faciliteer je de reiziger om moeiteloos gebruik te maken van het openbaar vervoer? Volgens mij is die opzet heel goed gelukt."

Cor Hartogs, projectleider bij de provincie Gelderland, kan dat beamen. "We hebben als voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen heel sterk ingezet op de verbetering van het regionale vervoer. De zes spoorlijnen waar de provincie Gelderland voor verantwoordelijk is, maakt dat ook mogelijk. Met het project Stadsregiorail hebben we veel geïnvesteerd in meer stoptreinen, nieuwe stations zoals Molenhoek, Westervoort en Nijmegen Goffert en betere aansluitingen van bus en trein. Het nieuwe station Arnhem was daarbij een belangrijke aanjager. Door het nieuwe vierde perron ontstond meer ruimte in de dienstregeling en werd de capaciteit om meer treinen te laten rijden vergroot. En als gevolg van de spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam over 4 kilometer wordt straks de overstap op Arnhem richting Utrecht ook beter. Zo zie je dat investeren in de regio maakt dat de knoop Arnhem steeds beter benut kan worden." En, zegt Hartogs, in 2017 wordt Arnhem onderdeel van de treindienst Emmerich-Düsseldorf. Deze lijn is onderdeel van de 12-jarige concessie Niederrhein, die NS-dochter Abellio heeft gewonnen. De provincie betaalt mee aan de verlenging van de treindienst naar Arnhem die één keer per uur zal rijden.

Sonsbeekzijde

Aan het einde van de reizigerstunnel, waar Quattro bloemen, vlaaien, bonbons, cadeaus én koffie verkoopt, gaat de trap richting perron 11 waar de Intercity naar Schiphol net wegrijdt. Aan het einde van het perron voert de trap naar de passerelle aan de westzijde hoog boven de sporen. Via deze route bereikt de reiziger de uitgang Sonsbeekzijde. Ook hier wordt nog gewerkt aan bekabeling en chipkaartpoortjes. "Het aantal reizigers dat deze uitgang neemt is fors gegroeid", zegt projectmanager Van Helmond. Aan deze kant komen steeds meer bedrijven. Met de kennis van nu hadden we de in- en uitgang wel breder kunnen maken."

In de transferhal kijken belangstellenden achter de hekken naar de laatste bouwwerkzaamheden. Een man met een blindenstok vindt soepel zijn weg richting de kaartautomaat. Nog lege



Perronkappen en plafond reizigerstunnel 'golven'.

winkelruimten worden afgewerkt. Via de draaideuren gaat de transferhal buiten over in het stationsplein. Bouwvakkers werken aan de sensoren in het dek van het trolleybusstation. Bij vijf perrons kunnen de trolleys halteren. Ze krijgen een perron toegewezen via een scherm. Aan de zijkant van het platform is de ingang naar de ondergrondse parkeergarage die vier verdiepingen telt. Helemaal beneden komt zelfs daglicht. Arnhem Centraal is efficiënt gebouwd. Op een grondgebied van 40.000 vierkante meter is 160.000 vierkante meter gebruiksoppervlak gerealiseerd. Zo zijn bijvoorbeeld de parkeergarage, het busstation en kantoorgebouw Place de la Gare bovenop elkaar gebouwd.

Het nieuwe station uit beton en scheepstaal heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Maar we krijgen er ook echt wat voor terug, vindt wethouder Gerrie Elfrink. "De nieuwe terminal is een impuls voor het openbaar vervoer, verbetert de bereikbaarheid van Arnhem en is goed voor de werkgelegenheid. De hoofdkantoren van CZ en Cito zijn er gevestigd." Aanvankelijk was meer ruimte voor wonen en werken gepland, maar de crisis gooide roet in het eten. Vandaar dat Elfrink nu heel blij is dat een grote Pathébioscoop eind oktober zijn deuren aan het stationsplein heeft geopend. "Dat is een grote trekker en een aanwinst voor Arnhem. Ik heb er vertrouwen in dat nu nog leegstaande meters ook gauw een bestemming vinden."

Arnhem Centraal

De ontwikkeling van het stationsgebied Arnhem behoort tot een van de zes nieuwe sleutelprojecten (NSP) van het ministerie, met hsl-aansluiting. Arnhem Centraal is de naam van het project dat in opdracht van de gemeente Arnhem, NS en ProRail is gerealiseerd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Arnhem, NS, (voormalige) Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland hebben het project gefinancierd. Totale kosten van Arnhem Centraal bedroegen 160 miljoen euro.

In 1997 startte de planontwikkeling van Arnhem Centraal. Een nieuwe Willemstunnel, die bovengrondse busbanen mogelijk maakte, was in 2000 klaar. De ondergrondse

parkeergarage in 2005. Een jaar later werden de groene en blauwe kantoorstorens Park- en Rijntoren opgeleverd, ging het noodstation open en begon de sloop van het oude station. De eerste fase van Arnhem Centraal, de bouw van de stationstunnel en ondergrondse fietsstalling (4500 fietsen), ging in 2009 van start en was twee jaar klaar. Inclusief het overdekte busstation. Het tijdelijke station werd in 2011 afgebroken. In 2012 startte de laatste fase van Arnhem Centraal met de bouw van de transferhal en de overdekte busterminal voor de stads- en streekbussen en het stadsbusplein voor de trolleybussen met vijf perrons, grenzend aan de transferhal. Op 19 november 2015 vond de officiële opening plaats.



Wachten op een treinvervangende bus.