

# Verslag vak-excursie 'P+R en de psychologie van het overstappen' II

Donderdag 19 september 2013, Rotterdam

organisatie en begeleiding: Annemieke Molster, Molster Stedenbouw

## Programma:

- P+R Rotterdam Alexander, met de metro naar
- P+R Kralingse Zoom, met de parkshuttle naar
- Rivium, lopen naar
- Zalmhuis, aanlegsteiger watertaxi, met de watertaxi naar
- Katendrecht, Provimi, lopen naar
- Metrostation Wilheminaplein, met de metro naar
- Metrostation Beurs, met de metro naar
- Rotterdam Centraal Station



## Deelnemers

Amar Sjaau En Wa	RWS
Alfons Heijmen	Gemeente Den Haag
Chris Verweijen	Movares
Merten Nefs	Vereniging Deltametropool
Fred van der Neut	RET
Harry Wijers	Connexion
Camilla Meijer	Omgeving en Beleving
Joep Dickhaut	Movinnio
Sanja Durmisevic	DesignEssence (Evidence Based Design & Healing Environments)

## ***P&R in Rotterdam algemeen***

Doelstelling: P+R-Nota (2002): De centrale P+R-doelstelling is het realiseren van 18.750 P+R-parkeerplaatsen in de periode tot en met 2020. Met de 4.200 P+R-parkeerplaatsen van 2002 resulteert dit in totaal 22.950 P+R-parkeerplaatsen in 2020.

De stadsregio beschrijft in het tweede deel van de P+R-nota de kwaliteitseisen van een P+R en het beheer van de locaties. Een P+R met een goede kwaliteit is noodzakelijk om de bezetting van de parkeerplaatsen te vergroten. In de herijking van het programma wijzigt de stadsregio niets aan de kwaliteitseisen of het beheer van de locaties. Actie is nodig om de locaties te controleren aan de hand van deze eisen.

## *Criteria en kwaliteitseisen*

Een locatie voor een P+R-voorziening dient:

- Aan een hoogwaardige openbaar-vervoersverbinding te liggen;
- Goed met de fiets bereikbaar te zijn;
- Goed bereikbaar te zijn vanaf het rijkswegennet;
- Markttechnisch interessant te zijn voor de exploitatie van extra voorzieningen.

Het parkeerbeleid is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De stadsregio vervult een coördinerende en stimulerende rol als het gaat om de P+R plaatsen. De stadsregio verleent subsidie voor de aanleg van P+R locaties. In 2002 waren er 4.200 P+R plaatsen in de regio, in 2012 waren dat er bijna 7.300. Met het P+R-beleid wil de stadsregio voorkomen dat het stedelijk gebied verder dichtslibt met autoverkeer en de druk op de parkeervoorzieningen in de centra verminderen. Steeds meer automobilisten parkeren (gratis) op een P+R terrein om daar op de metro of trein te stappen. Op deze manier vermijden zij de verkeersdruk en komen ze snel op hun bestemming aan. De bezetting van de meeste P+R-locaties in de regio Rotterdam is dan ook hoog (gemiddeld 83%, sommigen waaronder Kralingse Zoom > 100%).

Naast de aanleg van P+R terreinen financiert de stadsregio ook de promotie van nieuwe en onderbezette P+R-locaties. Daarnaast subsidieert de stadsregio het (dynamische) bewegwijzeringssysteem dat in 2013 wordt voltooid.

### ***P+R Rotterdam Alexander***



P+R Alexander ligt aan de drukke Prins Alexanderlaan, verscholen achter het Albeda college en nachtclub Eclipse. Aan de overzijde van de weg ligt NS intercity station Rotterdam Alexander met lijnen richting Rotterdam Centraal, Utrecht en Amsterdam. Daar stopt ook de metro (lijn A en B: Binnenhof, Schiedam, Nesselande) en een aantal bussen. Er is een fietsenstalling (deels met fietskluizen) en een fietsverhuur (automaat).

Op deze P+R (en op andere P+R's in de regio Rotterdam) werd voorheen vaak geparkeerd door mensen die in de buurt moesten zijn, waar de P+R feitelijk niet voor bedoeld is. In 2012 is daarom in opdracht van de Stadsregio een proef uitgevoerd om automobilisten die geen gebruik maken van het openbaar vervoer te ontmoedigen hier te parkeren. De OV-gebruikers kunnen bij terugkeer hun chipkaart door een speciale kaartlezer halen, waarna zij gratis kunnen uitrijden. Mensen die niet verder hebben gereisd met het openbaar vervoer (of een papieren OV kaartje hebben gebruikt) moeten het geldende tarief betalen van € 0,50 per 19 minuten. Het dagtarief is € 16,-. Na 19:00 uur en op vrijdag na 22:00 uur is de slagboom open en kan iedereen vrij uitrijden. De proef is geslaagd en het systeem is nu ook in gebruik op P+R Slinge en vanaf 6 november ook op Kralingse Zoom.

Het werkt als volgt:

#### STAP 1 Toegang

Trek een parkeerkaart uit de automaat bij de entree van het P+R-terrein.

Neem de parkeerkaart mee uit uw auto.

Ook als u in bezit bent van een OV-abonnement, trek de kaart uit de parkeerautomaat en neem hem mee.

#### STAP 2 Reizen met OV

Reis vanaf het P+R-terrein met openbaar vervoer (OV).

Check altijd in en uit met uw OV-chipkaart (ook voor abonneementhouders)!

U heeft de parkeerkaart bij u.

#### STAP 3 Kaartcontrole

Stop uw parkeerkaart in de parkeerautomaat.

Houdt u OV-chipkaart voor de OV-chipkaartlezer op de parkeerautomaat.

Deze controleert uw reis met het OV.

De laatste reis heeft het eindpunt dichtbij het P+R-terrein en is gestart vanaf een ander station.

U kunt tot een uur na uitchecken bij het P+R-terrein gratis uitrijden.

Bij een correcte reis op uw OV-chipkaart, scant de parkeerautomaat de kaart "vrij" en kunt u gratis uitrijden.

Geen geldige OV-reis of later dan een uur na uitchecken op het parkeerterrein? U betaalt het geldende parkeertarief voor de tijd dat u hebt geparkeerd.

Geldige OV-reis met een papieren kaartje, geen OV-chipkaart of bent u vergeten in en uit te checken? U betaalt het geldende tarief.

#### STAP 4 Gratis uitrijden:

Stop uw 'vrijgegeven' parkeerkaart in de uitrij-automaat en rij gratis weg.

Bij niet gratis uitrijden:

Betaal het geldende parkeertarief

Betaal per pin of contant. Betalen met OV-chipkaart is niet mogelijk.

De capaciteit van de P+R is 473 plaatsen en bestaat uit parkeren op maaiveld dat deels overdekt is. Op het dek wordt ook geparkeerd. Er is een beheerdersgebouw dat op werkdagen van 7:00 tot 21:30 en op zaterdag van 7:00 tot 20:45 uur bemand is. Zondag is het niet bemand. Er is wel altijd cameratoezicht. Er is sprake van dat de beheerder verdwijnt bij wijze van bezuinigingsmaatregel. Het is nog onduidelijk of en wanneer dit zal gebeuren. Net als in Amsterdam zou dit een verslechtering betekenen van de sociale controle en is de vraag wat er gebeurt bij storingen, bijvoorbeeld van de slagboom of de automaat. Het Albeda College en de nachtclub zijn geen van beiden echt gericht op het parkeerterrein (op de hogere verdiepingen van het College zijn wel ramen, maar de eerste paar verdiepingen zijn parkeergarage) en zullen nauwelijks zorgen voor sociale controle. De beheerder geeft aan dat hij juist last heeft van de leerlingen, vooral omdat ze rommel laten slingeren. Voor de omgeving als geheel is sociale veiligheid toch al een issue, omdat het een erg monofunctioneel gebied is met nauwelijks woningen, waardoor 's avonds en in het weekend de omgeving redelijk uitgestorven zal zijn. Het toevoegen van een functie, zoals een snackkraam van waaruit ook enig toezicht zou kunnen worden gehouden, is hier minder logisch omdat er al voorzieningen zijn op het station. Het is de vraag of een dergelijke functie op het P+R terrein voldoende levensvatbaar is.

P+R terrein Alexander ligt vlak naast de snelweg (A20), maar doordat de afrit een eind verder ligt, lijkt het toch nog lang te duren voor je er bent. 's Ochtends staat het verkeer vaak vast (niet alleen op de snelweg, maar juist ook na de afrit), waardoor mensen het idee krijgen dat ze in al die tijd stilstaan misschien maar beter door hadden kunnen rijden naar hun eindbestemming. Dit kan niet makkelijk verbeterd worden. Andere dingen mogelijk wel:

#### *Ideeën ter verbetering:*

- Onder het dek is het donker, wat een onveilig gevoel geeft. De verlichting zou kunnen worden verbeterd.
- Mogelijkheid tot inrijden met de OV chipkaart maakt het systeem makkelijker.
- Als het P+R terrein op zaterdag vol is (bijvoorbeeld bij evenementen), kan mogelijk capaciteit worden ingekocht in de parkeergarage van het Albeda College
- Aantrekkelijker maken van de looproute tussen P+R en station, bijvoorbeeld door het toevoegen van bomen in de stoep voor het Albeda College en in de middenberm van de Prins Alexanderlaan. Hoewel we het verlichtingsniveau 's avonds overdag niet hebben kunnen ervaren, is het waarschijnlijk een verbetering om verlichting toe te voegen die gericht is op de stoep. Nu is de verlichting alleen gericht op de rijbaan. Deze route is (sociaal) veiliger om te lopen, dan over het P+R terrein zelf.
- Er is nu een informatiebord met vertrektijden van treinen. Hieraan zouden vertrektijden van bussen en metro's kunnen worden toegevoegd.
- 9292 geeft een onlogische looproute aan, namelijk via de overzijde van de weg waar een hele smalle stoep is -> doorgeven aan 9292.
- In het station is het P+R terrein slecht aangegeven. Dit kan beter/duidelijker.
- Het 'hoe gaat u verder' bord van de NS hangt alleen bij de uitgang aan de kant van de winkels en niet aan de kant van het busstation en P+R terrein. Hier is een extra plattegrond op zijn plaats.
- De oversteekcapaciteit van de zebra kan verhoogd, voetgangersstromen zijn op sommige momenten (na de colleges?) te groot
- Er kan veel wachttijd in de oversteek zitten, doordat de metro passeert en de voetgangerslichten op rood staan, dit komt de capaciteit van de oversteek ook niet ten goede. Wachttijdbeleving kan ingekort door veraangenaming van de omgeving.

### **P+R Kralingse Zoom**

Dit P+R terrein ligt aan de Kralingse Zoom en is bereikbaar vanaf de A16. Bij het P+R terrein is een metrohalte (lijn A, B en C naar Binnenhof, Schiedam, de Terp en de Akkers), een busstation en een halte voor de Parkshuttle (buslijn 500). Op loopafstand liggen o.a. de Erasmus Universiteit Rotterdam, de Hogeschool Rotterdam en het bedrijventerrein Brainpark.

P+R Kralingse Zoom is een van de meest populaire P+R terreinen in de regio en werd door leden van de ANWB gekozen tot de beste van 29 terreinen in Nederland. De stadsregio heeft subsidie verleend om het parkeerterrein uit te breiden van 730 plaatsen tot 1700 plaatsen, waardoor deze P+R de grootste van Nederland wordt. Eind 2010 is begonnen met de bouw van een nieuwe parkeergarage, die eind 2013 klaar zal zijn. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn er minder parkeerplaatsen beschikbaar. De gemeente Rotterdam heeft daarom een tijdelijk parkeerterrein ontwikkeld bij Brainpark III. Het parkeerterrein van 200 parkeerplaatsen ligt aan de andere zijde van de rijksweg A16. (P+R Kralingse Zoom "Extra"). Vanaf dit terrein is metrostation Kralingse Zoom snel bereikbaar.

Ook het busstation en het metrostation worden verbouwd. Ook deze werkzaamheden moeten eind 2013 afgerond zijn.

Toezicht op het parkeerterrein is van maandag tot en met donderdag van 07.00 tot 19.30 uur, vrijdag van 07:00 tot 22:00 uur en op zaterdag van 09:00 tot 19.30 uur. Zondag is er geen toezicht. Er is een snackkraam waardoor er sprake is van informeel toezicht. We hebben niet gecheckt wanneer deze snackkraam open is.



Het is lastig dit P&R terrein te beoordelen met alle werkzaamheden die aan de gang zijn. Een aantal dingen valt op, cq zijn voor verbetering vatbaar:

- Er worden veel fietsen gestald onder de hellingbaan naar het busstation. Deze zijn niet erg aantrekkelijk. Vaak staan er wrakken. Ook zijn er te weinig rekken. Deze kunnen worden toegevoegd (zit mogelijk al in de plannen?).
- Er is geen bewaakte stalling. Dit lijkt ook niet te zijn opgenomen in de bouwplannen. Dit zou kunnen worden opgelost met fietskluizen zoals bij Alexander.
- Er is geen fietsverhuur, dit zou kunnen met een fietsverhuur automaat. In 2006 meldt de website van het Fietsberaad dat de OV fiets komt bij P+R terrein Kralingse Zoom. Deze is er tot op heden niet gekomen. Reden is ons onbekend.
- De routing/bebording vanuit het metro- en busstation naar de Parkshuttle is onduidelijk. De jongen van de koffieverkoop zegt dat hij om de haverklap mensen de weg moet wijzen. Dit kan beter.
- Het station en haar omgeving zijn – vooral dankzij de bouwwerkzaamheden – rommelig, onoverzichtelijk en aan verbeterd onderhoud toe.

### **Parkshuttle**

De ParkShuttle II is een elektronisch geleide autobusdienst die automatisch werkt, zonder chauffeur (people mover), en rijdt van Kralingse Zoom naar drie haltes in bedrijvenpark Rivium in Capelle aan den IJssel (Rivium 1,2 en 4) met ertussen nog de halte Fascinatio / Brainpark III. Sinds 1 september 2008 rijdt de parkshuttle van maandag tot en met vrijdag van 6.00 tot 21.00 uur, in de spits elke 2,5 minuut en daarbuiten op afroep, waarbij de maximale wachttijd 6 minuten is.

Het traject is gesloten voor overig verkeer (een vrije baan met in het wegdek elektronica voor de sturing van de parkshuttle) en heeft twee rijstroken, dus wagentjes kunnen elkaar passeren, behalve onder het viaduct in de A16 en op de brug over de N210, waar het wagentje zo nodig wacht tot een tegenligger voorbij is. Er zijn enkele kruisingen met gewone wegen. Deze zijn beveiligd met slagbomen (bron wikipedia).



De Parkshuttle is vanuit het metrostation lastig te vinden, omdat deze niet (of niet duidelijk genoeg, wij hebben het niet gezien) staat aangegeven in het station. Pas op het P+R terrein staat een bordje naar de Parkshuttle. Inchecken gaat gemakkelijk met de OV chipkaart. In de peplemover kun je op een automaat aangeven bij welke halte je eruit wilt. Tijdens de rit is duidelijk te zien dat een automatisch gestuurde bus altijd exact dezelfde rijbaan volgt, waardoor het asfalt op die plek snel slijt. Een mogelijke (maar dure?) verbetering is het vervangen van de rijbaan door beton. Bij de haltes staat geen enkele informatie over de omgeving. Voor onbekenden is het onduidelijk hoe hij of zij verder moet lopen. Een omgevingsplattegrond kan uitkomst bieden. Bijvoorbeeld ook om aan te geven waar de halte van de watertaxi is en waar de bushaltes van lijn 34 en 95 liggen voor een mogelijke overstap. Deze haltes liggen feitelijk vlakbij, maar zijn vanaf de eindhalte van de Parkshuttle niet zichtbaar.

### **route Rivium - Zalmhuis**

Zonder goede papieren of digitale kaart op zak is de route tussen Rivium en het Zalmhuis niet te vinden. 9292 stuurt ons een iets andere route dan google maps, maar beide zijn ongeveer even lang. De kortste route (die wij nemen) gaat over het terrein van het Zalmhuis heen. Een betere bewegwijzering zou enorm helpen.



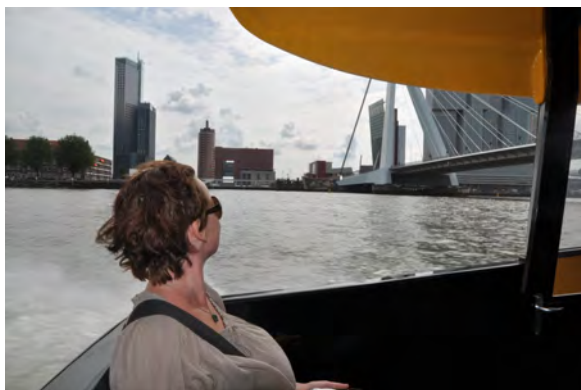
### **Watertaxi**

De watertaxi van Rotterdam is begonnen met een veerdienst tussen de Leuvehaven, de Veerhaven en Hotel New York in 1994 om de bereikbaarheid van hotel New York te verbeteren. Sinds 2000 zijn er snelle maastaxi's aan de vloot toegevoegd, die op aanvraag door Rotterdam varen met als uiterste opstapplaatsen het Delta hotel in Vlaardingen in het westen, Spijkenisse haven in het zuidwesten en de Kinderdijk in het oosten. In totaal zijn er 43 opstapplaatsen. Tarieven worden bepaald aan de hand van de afstand en het aantal personen en kunnen worden berekend via de website. Van te voren reserveren is aan te raden op drukke dagen en met grote groepen. Dit kost 5 euro extra.



Onze toer ging van het Zalmhuis naar Katendrecht (Provimi), kostte voor 9 personen €58,50 inclusief reserveren en duurde slechts 9 minuten. Met het openbaar vervoer zou deze reis €2,18 pp (€19,62 voor 9 personen) hebben gekost en ruim 50 minuten hebben geduurd. Dit is een vervoermiddel voor mensen met veel geld en weinig tijd. Toch wordt het vooral gebruikt door toeristen die wel tijd hebben, maar het doen voor de gave ervaring. Eigenlijk is het zonde dat het zo duur is, want het is een mooie aanvulling op het openbaar vervoer in de stad. Aan de andere kant is de hoge prijs ook weer logisch; het is immers een taxi en geen bus. Ondanks het prijsverschil is het de moeite waard te kijken op welke manieren de watertaxi beter gekoppeld zou kunnen worden aan andere vervoersmiddelen in de stad. Bijvoorbeeld door een betere bewegwijzering tussen haltes van verschillende openbaar vervoersmiddelen. Ook is de gebruikstoelichting bij de steiger minimaal. Er staat alleen een telefoonnummer dat je kunt bellen. Een uitgebreidere toelichting zou het gebruiksgemak kunnen verhogen en ook passanten ertoe kunnen verleiden eens de watertaxi te nemen.

Rotterdam heeft ook een waterbus, deze was niet opgenomen in de excursie. Voor meer info hierover zie <http://www.waterbus.nl/landing.php>. De waterbus is er niet zozeer voor vervoer in Rotterdam, maar meer voor vervoer tussen Rotterdam en de omringende steden zoals Krimpen aan de IJssel, Ridderkerk en de Drechtsteden.



### **Looproute Katendrecht- Wilhelminapier**

Katendrecht was voorheen de rosse buurt van Rotterdam met stoere zeebonken en dames van lichte zeden. Inmiddels is het een nieuwe stadswijk waar veel is opgeknapt, gesloopt en nieuw gebouwd. Op de kop van Katendrecht ligt het passagiersschip SS Rotterdam, in gebruik als hotel, restaurant en vergadercentrum.

We leggen aan bij halte Provimi aan de Veerlaan, waar de Provimifabriek is gevestigd, een bedrijf in de diervoederindustrie. Het fabriekscomplex is het enige nog actieve havengerelateerde bedrijf in Katendrecht. Vanaf de aanlegsteiger van de watertaxi was niet direct duidelijk hoe we moesten lopen. Weer een punt van slechte, cq afwezige bewegwijzering. De route kwam langs oude fabrieksgebouwen, bouwkavels en een heringericht plein, het Deliplein, met allerlei restaurants, die voornamelijk 's avonds open zijn, waardoor er overdag relatief weinig te beleven valt. Hoewel er wel enkele winkels zijn. In het weekend 's avonds schijnt het 'the place to be' te zijn.



Na de lunch vervolgen we onze weg naar de Wilhelminapier, aan de overkant van de Rijnhaven. Sinds ongeveer een half jaar is Katendrecht via een langzaamverkeersbrug verbonden met de Wilhelminapier, waardoor de loopafstand tussen Katendrecht en het centrum enorm is verkleind. Deze nieuwe Rijnhavenbrug wordt in de volksmond 'Hoerenloper' genoemd; een verwijzing naar de vroegere rosse buurt. De Wilhelminapier is van oudsher bekend om Hotel New York. Inmiddels is er veel hoogbouw verrezen, waaronder de hoogste woontoren van Nederland: New Orleans, die in 2010 werd opgeleverd. Inmiddels is de Rotterdam, een enorm project van Rem Koolhaas grotendeels klaar. Het gebouw is 150 meter hoog en heeft een bvo van 160.000 m<sup>2</sup>, waarmee het het grootste gebouw van Nederland is. Het bijzondere is dat de wandelroute langs de Rijnhaven (Antoine Platekade) ondanks de enorme gebouwen die eraan staan, toch een menselijke maat kent door de vorm van de bebouwing. Dat geldt veel minder voor de straat waaraan 'de Rotterdam' staat (Wilhelminakade) en voor de bebouwing aan de Noordzijde van de pier (waar we met excursie overigens niet geweest zijn).



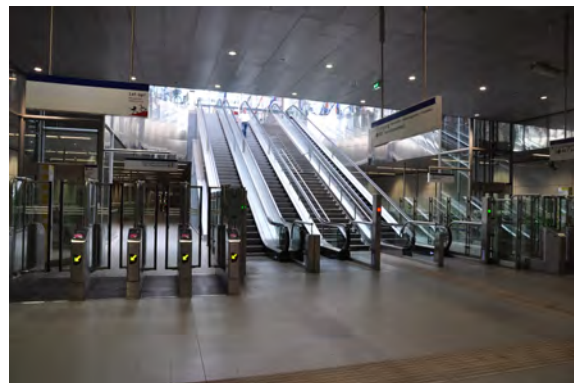
***Metrostation Wilhelminaplein (algemene info deels van wikipedia)***

Wilhelminaplein ook wel Kop van Zuid genoemd, is een Rotterdams metrostation aan lijn D en lijn E gelegen nabij de Erasmusbrug op de Kop van Zuid. Het station werd geopend op 4 juni 1997, en is een ontwerp van Zwarts & Jansma architecten. Het station ligt aan de helling tussen het bovengrondse traject aan de zuidoostzijde en de tunnel onder de Nieuwe Maas aan de noordwestzijde; daardoor helt het perron in de lengterichting; dit wordt ook omgroept in de metro.

Het station heeft roltrappen die rechtstreeks naar de gelijknamige tramhalte leiden. Hier stoppen de lijnen 20, 23 en 25. In juli 2005 werd een nieuwe toegang tot het station in gebruik genomen. Deze ingang bevindt zich tegenover het Nieuwe Luxor Theater op de Wilhelminapier naast het Wilhelminaplein en is met de stationshal verbonden door een voetgangerstunnel met loopbanden onder het drukke kruispunt bij de voet van de Erasmusbrug. Een eerder plan voor een people mover is nooit gerealiseerd, wel is de daarvoor al deels gebouwde tunnelbuis richting Wilhelminapier nu geopend voor reizigers die daar met een tapis roulant doorheen kunnen. Vanaf Wilhelminaplein gaan de metrotreinen bovengronds naar Rijnhaven, met als eindbestemming De Akkers (Spijkenisse) of Slinge.

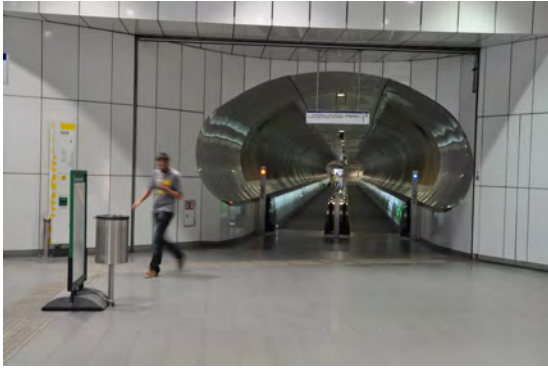
Sinds eind 2011 stopt de RandstadRail-metro tussen Den Haag Centraal en Slinge hier, waar mee het station onderdeel geworden is van metrolijn E.

Als er een metrotreinstel in het station aankomt, gaan er automatisch lampen op het perron aan. Als de metro vertrekt, doven ze weer. Fred van der Neut voegt toe dat het lichtniveau ook sterker wordt als er mensen aan komen.



Sanja Durmisevic, gepromoveerd op beleving van ondergrondse stations vertelt over haar onderzoeksresultaten. Uit haar onderzoek blijkt onder andere dat het gevoel van veiligheid van een metrostation vooral bepaald wordt door de (beleefde) veiligheid van de omgeving van het station. Verder spelen mee: ruimtelijkheid, verlichting en materialen. Metrostation Wilhelminaplein scoorde goed. Het is er licht (natuurlijk en kunst) en de ruimtes zijn prettig. Door de toepassing van reflecterende materialen wordt het gevoel van ruimtelijkheid versterkt. Bij Wilhelminaplein loopt het perron schuin af. Daar wordt voor gewaarschuwd op bordjes. Chris Verweijen wist te vertellen dat het perron niet alleen in de langsrichting afloopt, maar ook iets in de dwarsrichting richting de muur, zodat rolstoelen of kinderwagens niet de rails op rollen. Fred van de Neut gaf aan dat de RET graag wil dat er fietsenstandaards komen op het plein boven, omdat nu veel mensen hun fiets tegen de glazen balustrade zetten. Dat wil de gemeente niet. Misschien is het een idee een stalling in het station te maken op -1. Daar is mogelijk nog ruimte en fietsers moeten toch die kant op. De extra ruimte is ooit gemaakt om een people mover te kunnen laten rijden naar het eind van de pier, maar dat plan is nooit uitgevoerd.





### ***Metrostation Beurs (algemene info deels van wikipedia)***

Beurs is het belangrijkste metrostation in Rotterdam. Op dit station is er een overstapmogelijkheid tussen de vijf metrolijnen van Rotterdam, de lijnen A, B, C, D, en E. Het is daardoor één van de drukste metrostations van Rotterdam, mede doordat het onder de Coolingsingel en in het centrum van Rotterdam ligt. Ook is het een onderdeel van de Koopgoot

Station Beurs werd geopend op 9 februari 1968, toen de Erasmuslijn (destijds Noord-Zuidlijn genoemd), als eerste Rotterdamse metrolijn in gebruik kwam. Op 6 mei 1982 werd ook een station geopend aan de Calandlijn. Dit station heette destijds station Churchillplein; het was echter ondergronds verbonden met station Beurs. Sinds eind jaren 90 worden beide gedeelten beschouwd als één geheel, onder dezelfde naam. In 2000 werd het station opgeknapt en kreeg het een veel lichtere en modernere uitstraling. De perrons van lijn D werden dubbel zo breed om de toegenomen reizigers meer ruimte te bieden.

Het station heeft de vorm van een T. Aan de noordzijde van de perrons van metrolijn D en E bevindt zich een kleine stationshal die uitkomt in de passage van de "Koopgoot" onder de Coolingsingel. Aan de zuidzijde van het station, tussen metrolijn D, E en de één niveau hoger gelegen sporen van de lijnen A, B en C, bevindt zich een winkelpassage met uitgangen richting het Churchillplein en het Binnenwegplein. Onder deze zuidelijke stationshal bevinden zich twee tunnels die de perrons van de lijnen verbinden.

Op de tramhalte stoppen de trams van de volgende lijnen: 8, 21, 23, 24 en 25.

Op station Beurs zijn we alleen op het perron geweest. Sinds het onderzoek van Sanja (voor 2000) blijkt de situatie enorm verbeterd, o.a. door verbreding van het perron en door verbeterde verlichting. Ook is er andere gevelbekleding gekomen: gladde, maar niet vlakke, witte bakstenen, die ook in Londen gebruikt worden. Deze zijn onaantrekkelijk voor graffiti spuiters omdat hun werk er niet mooi op komt te staan door het niet vlakke oppervlak. Als er wel gespoten wordt, is het relatief makkelijk verwijderbaar.



### ***Extra informatie via [info@molster-stedenbouw.nl](mailto:info@molster-stedenbouw.nl)***

fotoverslag via [www.movinnio.nl](http://www.movinnio.nl)

'Perception Aspects in Underground Spaces Using Intelligent Knowledge Modeling' opvraagbaar bij Sanja Durmisevic ([sanja.durmisevic@gmail.com](mailto:sanja.durmisevic@gmail.com))