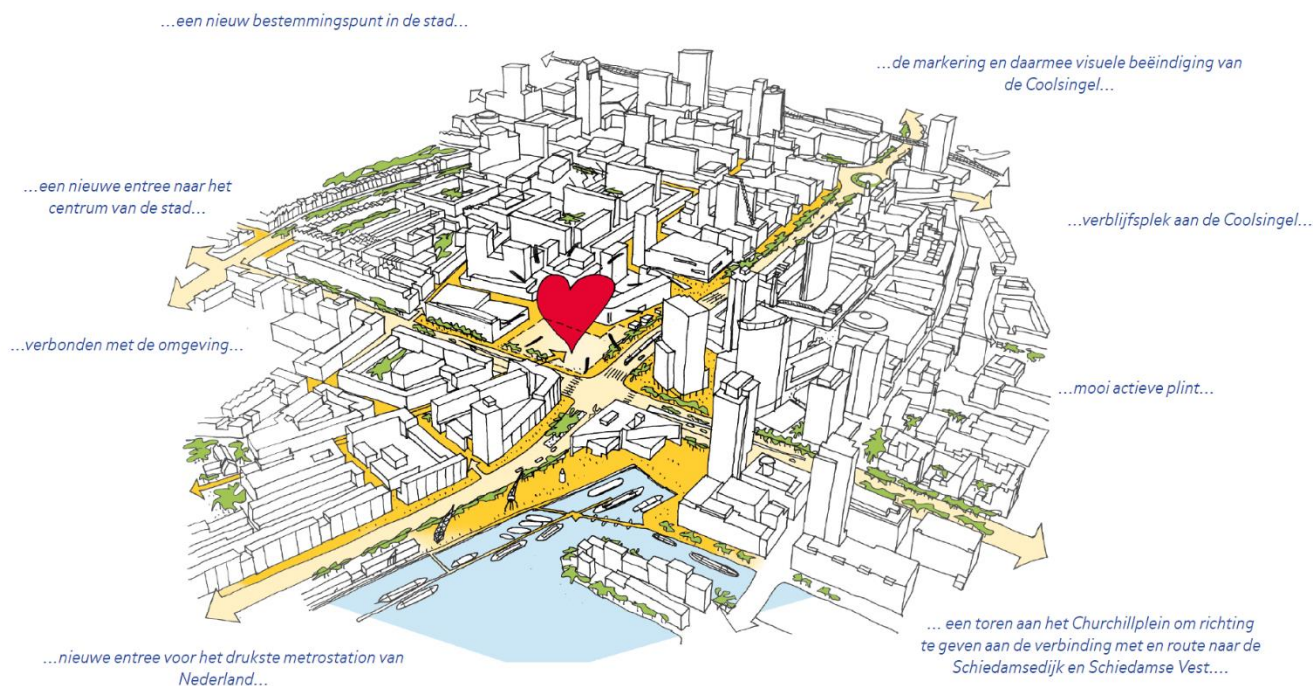


Knooppuntontwikkeling op ov-knooppunt Beurs.



Aanleiding

Midden in het stadshart van Rotterdam ligt het knooppunt Beurs. Er spelen diverse ontwikkelingen in dit gebied. Deze zijn voor gemeente Rotterdam, vervoerbedrijf RET en Metropoolregio Rotterdam Den Haag aanleiding om in samenwerking de gezamenlijke context van de ontwikkelingen goed te beschrijven. Zo is de herinrichting van de Coolsingel nu voltooid en dienen zich vastgoedplannen aan om invulling te geven aan de verdichting van de stad. Met de ideeën voor het Blaakpark transformeert de huidige verkeersader naar aantrekkelijk verblijfsgebied. Voor de nieuwe stadsbewoners staat een mobiliteitstransitie op stapel met een geringere rol voor de auto en met meer nadruk op lopen, fietsen, openbaar vervoer en moderne mobiliteitsdiensten. De Beurstraverse, beter bekend als de “Koopgoot”, staat voor een grote renovatie. Verder is er een fors capaciteitsknelpunt in het metronetwerk, waarin Beurs qua reizigersomvang het grootste knooppunt in de Metropoolregio is. Ook blijft de reizigerswaardering achter bij de eis voor metropolitane knooppunten: vooral de huidige uitstraling heeft een forse opwaardering nodig. Al deze opgaven spelen zich af op een beperkte oppervlakte. De oplossingen zijn alleen te realiseren als die voor elk van de opgaven nauwgezet in samenhang met de anderen wordt vormgegeven, vanuit de benadering van het knooppunt in zijn geheel inclusief de overstap tussen modaliteiten en met al zijn in- en uitgangen en haltes. Gemeente, vervoerder en vervoersautoriteit hebben daarom gezamenlijk de opgaven rondom Beurs in beeld gebracht. In deze notitie wordt daartoe de aanpak van de “Handreiking ketenmobiliteit op ov-knooppunten” gevolgd. Zowel de vervoerskundige als de ruimtelijke ontwikkelingen komen daarin aan de orde.

OV-knooppunt Beurs

Het knooppunt Beurs is het hart van het metronetwerk daar waar de noord-zuidverbinding en oost-westverbinding elkaar kruisen. Het station wordt dan ook door alle metrolijnen aangedaan, meerdere tramlijnen en een buslijn en betreft het grootste overstappunt in het OV netwerk van de regio Rotterdam. Met gemiddeld 120.000 instappers per dag is het tevens drukste metrostation van heel Nederland. Dit is vergelijkbaar met de reizigersaantallen op de knooppunten Rotterdam Centraal en den Haag Centraal.

Het knooppunt Beurs bestaat uit een ondergronds metrostation, een tramhalte op de Coolsingel en bushaltes in de nabijheid op de Blaak en Westblaak. Het metrostation is ontstaan door realisatie van een diep ondergronds noord-zuidstation onder de Coolsingel in 1968 en een hoger kruisend oost-weststation onder Churchillplein in 1982, verbonden via de stationshal en ondergrondse corridors.

Vanwege de toegenomen reizigersaantallen zijn de perrons van het noord-zuidstation in 2000 verbreed. In 2007 is het OV chipsysteem geïntroduceerd en is het gehele station afgesloten met toegangspoortjes, waarbij de looproutes onder de Coolsingel zijn vrijgehouden. Het noord-zuidstation is aan de noordelijke zijde verbonden met de Beurstraverse (Koopgoot). Aan de zuidzijde is een ondergrondse traverse met toegangen tot beide stations en stijgpunten naar het oosten (Blaak), zuidoosten (Maritiem museum) en westen (Lijnbaan, Binnenwegplein). In deze traverse zijn diverse winkels en een servicepunt van RET aanwezig.

Naast dat het metrostation een zeer groot overstappunt is, is het ook gelegen in het hart van het centrum van Rotterdam met directe verbinding naar de Beurstraverse en verder Hoogstraat, Lijnbaan, Binnenwegplein, Maritiem museum en kantoren aan de Blaak. Kortom, metrostation Beurs is zowel als overstappunt en bestemmingslocatie de grootste en belangrijkste voor het OV netwerk van de regio Rotterdam en daarom van grote invloed op nagenoeg alle reizigers.

Vijf aandachtsgebieden

MRDH bereidt een uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit op ov-knooppunten voor als onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Vanuit dit programma kunnen gemeenten, wegbeheerders en stationsbeheerders subsidie krijgen voor o.a. verbeteringen in de infrastructuur (conform MRDH-Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling).

Daarnaast wordt in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe – Metropolaan Openbaar Vervoer en Verstelijking (MOVV) ook een studie gedaan naar de capaciteit van het Rotterdamse metronetwerk. De beide trajecten stemmen we nauw op elkaar af en zorgen dat er geen studiewerk dubbel gedaan wordt.

Een goed ingericht ov-knooppunt maakt het reizigers gemakkelijk om van de ene modaliteit over te stappen op de andere. Daartoe moet het ov-knooppunt goed functioneren in samenhang met de functies in de directe omgeving. Naast overstappen van bv. bus op metro gaat het bij ketenmobiliteit vooral om de combinaties lopen, fiets en auto met openbaar vervoer. We kijken daarbij niet alleen naar het vortransport naar de halte maar ook naar het natransport vanaf de halte naar de bestemming. Bij de uitwerking van het beleid voor ketenmobiliteit worden de volgende aandachtsgebieden benoemd waarvoor op ieder knooppunt in hun onderlinge samenhang een plan wordt uitgewerkt:

Lokale ontsluiting

Te voet of met de fiets naar het ov komen heeft de voorkeur. Met goede looproutes wordt het invloedsgebied van station of halte sterk vergroot. Maatregelen die knelpunten of barrières in de directe stationsomgeving (te denken valt aan ca. 300 m) wegnemen, kunnen onderdeel zijn van het plan.

Fietsparkeren

Voldoende en veilige fietsparkeerplekken op de juiste locaties voor ov-reizigers vanuit aanrijdroutes naar het station. De capaciteit wordt zo veel mogelijk vraagvolgend uitgebreid, mits adequaat beheerd gericht op tegengaan ongewenst langparkeren.

P+R

Indien aanwezig, functioneert de P+R goed, d.w.z. voor de doelgroep ov-gebruikers en beperkt voor direct omwonenden (liever lopen of fietsen). Vanwege de ruimte en kosten wordt P+R niet vraagvolgend gefaciliteerd maar is de inzet het goed benutten van de schaarste, op basis van de 'P+R-ladder'.

Kwaliteitsbeleving

De reizigers waarderen het gebruik van het knooppunt met een rapportcijfer van minimaal een 7. Deze tevredenheid draagt bij aan 'klantenbinding' en bevorderen van ov-gebruik als vaste gewoonte.

Mobiliteitsdiensten

Het knooppunt biedt fysiek ruimte aan mobiliteitsdiensten voor ov-reizigers (zoals taxi, deelfietsen, deelauto's etc.) voor zover dit voorziet in een aannemelijke behoefte en derden bereid zijn de diensten te exploiteren.

Aanpak

Een station is niet alleen een knooppunt van vervoersmodaliteiten is maar ook van beheerdomeinen. Er zijn vaak diverse beheerders in en rondom een station te vinden: de gemeente beheert de buitenruimte en gemeentelijke wegen houdt toezicht op de openbare orde; het station wordt beheerd

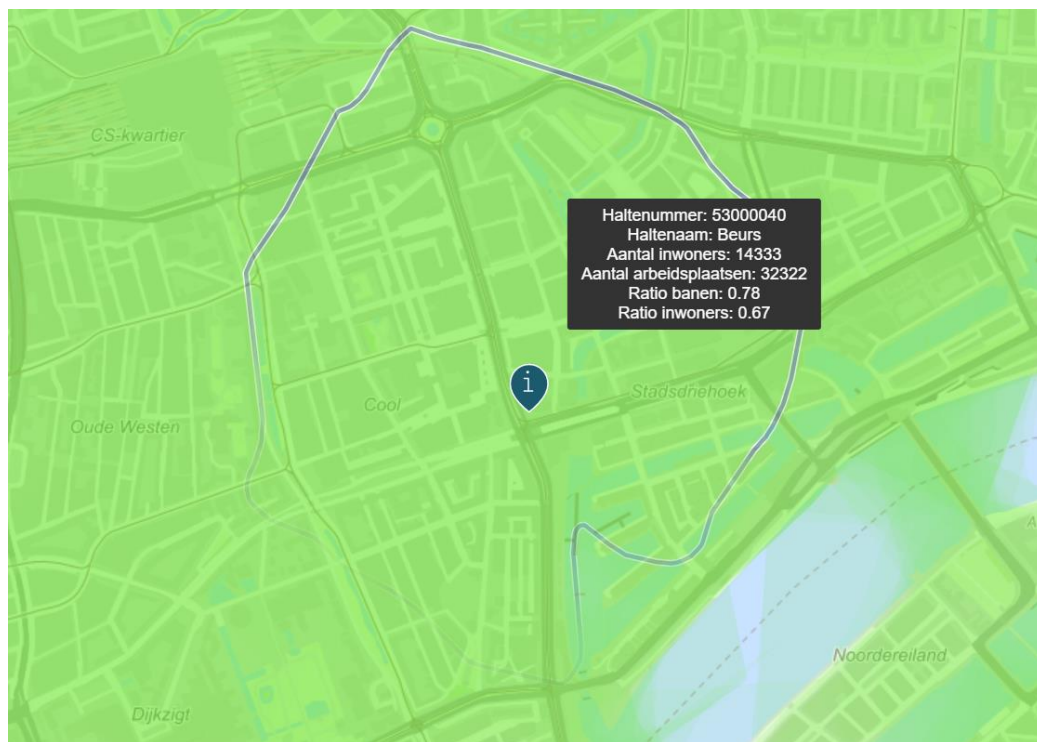
door RET, HTM of ProRail, de exploitatie op treinstations door NS, de fietsenstalling, P+R-terrein, etc. Daarom wil de MRDH dat alle betrokken beheerders vanaf een vroeg stadium samenwerken. Dat betekent gezamenlijk de opgave voor verbeterpunten bespreken en op basis daarvan plannen uitwerken waarin alle vijf de aandachtsgebieden in hun onderlinge samenhang tot hun recht komen. In de voorfase brengt de MRDH als procesbegeleider partijen bij elkaar om zo te komen tot een gedragen startdocument voor de planuitwerking.

Inventarisatie

Vertrekpunt voor het beschrijven van de opgave is de inventarisatie ketenmobiliteit die de MRDH de afgelopen jaren heeft uitgevoerd. De hoofdlijn van de uitkomsten zijn per ov-knooppunt samengebracht in het overzichtsveld van de 'Knopenroos' (bijlage). Hieronder de belangrijkste uitkomsten.

Lokale ontsluiting

De lokale ontsluiting te voet is met 67% wat beter de landelijke benchmark van 60%. Dit is wat je zou verwachten in dit hoogstedelijke gebied. Deze score is aantal inwoners/woonadressen dat daadwerkelijk binnen 10 minuten lopen de halte bereikt, in verhouding tot het totaal aantal binnen een hemelsbrede cirkel. Het zijn vooral fysieke waterbarrières die hier het loopbereik inperken. Beurs is ook een belangrijke uitstaphalte naar bestemmingen in de binnenstad: arbeidsplaatsen, culturele voorzieningen en het winkelgebied. Met de verwachte verdichting van de binnenstad zal deze functie aan belang verder toenemen.



Fietsparkeren

Metrostation Beurs heeft als halte in binnenstedelijk gebied van hoge dichtheid geen specifieke functie voor fietsparkeren van ov-reizigers. De halte afstanden zijn in dit gebied afgestemd op loopafstanden, zodat er geen noodzaak is om met de fiets naar de metro te komen. De afstanden naar de stations Stadhuis, Blaak, Leuvenhaven en Eendrachtsplein variëren van 450 – 600 meter. Fietsparkeren voorziet niettemin wel in een behoefte voor bezoekers van het centrum. Stel dat je hier voor slechts 5% van de metroreizigers capaciteit zou willen maken, dan praat je over 2500-3000 plekken, dat zou op deze plek zonde van de schaarse ruimte zijn. Als fietsbestemming *naar de binnenstad* is een parkeervoorziening op deze plek wel een logische. Ruim 100.000 inwoners wonen binnen een reistijd van 15 minuten fietsen van deze plek, wat een uitstekend startpunt is voor een bezoek aan het winkelgebied rond de Lijnbaan. Grootschalige fietsparkeervoorzieningen voor binnensteden maken onderdeel uit van de scope van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040, waar

dit voorjaar een contourenschets voor is opgesteld. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre de fiets in het voortransport bij dit metrostation een functie voor de reizigers vervult.

P+R

Er is geen P+R functie bij dit station.

Kwaliteitsbeleving

In het voorjaar van 2019 zijn de reizigers op de UAB-knooppunten gevraagd naar hun tevredenheid over de ov-knoop. Dit is het resultaat voor Beurs (*cursieve cijfers bovenin zijn de regionale gemiddelden*). Vanuit de status als metropolitaan ov-knooppunt geven deze uitkomsten aanleiding om de kwaliteitsbeleving te verbeteren. Gezien het belang van de metroknoop met ca 100 duizend instappers en ruim 20 duizend overstappers en de verwachte groei als gevolg van gebiedsontwikkelingen is dit een urgente opgave. Bij een knooppunt van deze omvang is het belangrijk om weerstand in de kwaliteitsbeleving laag te houden. Dat betekent dat de klantwaardering ongeveer een half punt omhoog moet; vooral de aspecten uitstraling, overzicht en reinheid op hebben daarbij een flinke kwaliteitsimpuls nodig.

Reizigerswaardering MRDH UAB-knooppunten				7,0	7,8	6,2	6,6	7,4	6,4
Gemeente	knooppunt	UAB-eis	Is dit werk?	Algemeen oordeel	Bereikbaar	Uitstraling	Comfort	Overzicht	Reinheid
metropolitaan				6,9	7,8	6,1	6,6	7,2	6,4
Rotterdam	Beurs	7,5	-0,4	7,0	7,5	6,1	6,9	7,2	6,3

De herkenbaarheid van de toegang, de overzichtelijkheid van de ingangen en de uitstraling het metrostation zelf moet verbeterd worden.



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

- De toegang van de entree is onvoldoende herkenbaar en moet sterk verbeteren. De ingang aan de kant van het Binnenwegplein (McDonalds, Casino) is rommelig en donker. Het nodigt niet uit om daar naar binnen te gaan. De passage op niveau -1 heeft ook geen prettige uitstraling. De passage heeft beperkte hoogte, een rommelige indeling met retailfuncties in combinatie met de utilitaire uitstraling van een werkkelder (tl-licht, leidingen/buizen).



- De overgang van winkelgebied Beurstraverse (Koopgoot) naar station is vrij abrupt en hard.

Mobiliteitsdiensten

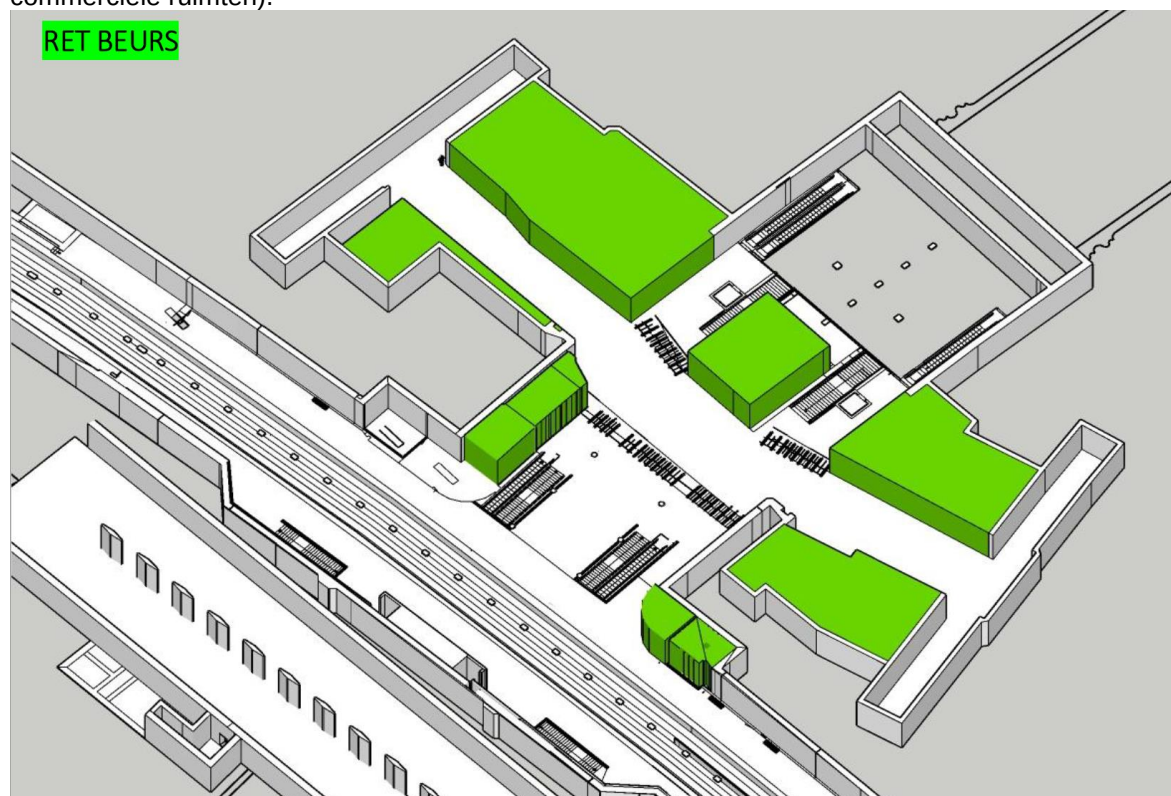
Gezien het grote aantal bestemmingen dat in dit gebied op loopafstand bereikbaar is, is het niet de verwachting dat voor ov-reizigers mobiliteitsdiensten van toegevoegde waarde zijn. Voor de nieuwe bewoners in de appartementencomplexen zijn mobiliteitsdiensten wel een wezenlijk onderdeel van het concept. Strikt genomen valt dit buiten de scope van het ov-knooppunt en is onderdeel van de vastgoedontwikkeling. Vanwege de verwevenheid van het station met het nieuwe vastgoed, ligt het voor de hand om de verschillende voorzieningen voor reizigers, bewoners en binnenstadsbezoekers in onderlinge afstemming dan wel geïntegreerd te ontwerpen.

Relevante ontwikkelingen

Beurs is behalve een belangrijke toegangspoort voor het centrum ook het assenkruis van de Rotterdamse metro. Behalve een groot aantal in- en uitstappers zijn er ook veel overstappen van de ABC-lijnen op de D en E-lijn en vice versa. Metrostation Beurs zit over enkele jaren aan de capaciteitsgrens. Zowel het vergroten perrons en stijgpunten als ook de toegang van tot station vraagt aandacht. Vooral in de spits is het vaak dringen geblazen (hoewel nu even niet meer – dat geeft tijd om de komende jaren de capaciteit van het station geschikt te maken voor herstel en verdere groei van de reizigers aantallen).



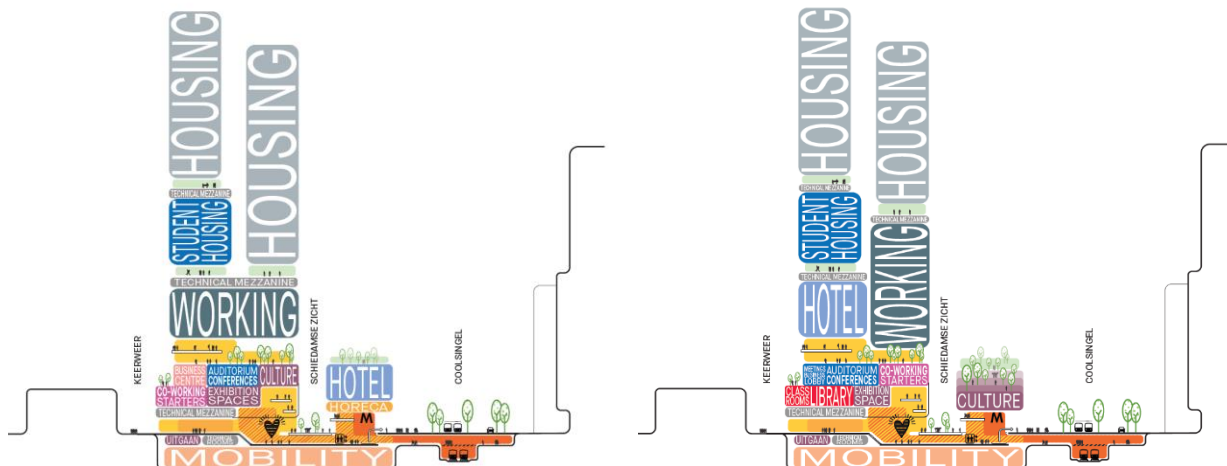
Op het niveau -1 van de centrale hal met de toegang naar de perrons wordt nu veel ruimte in beslag genomen door technische en commerciële ruimten. Herinrichting van dit niveau biedt mogelijkheden om niet alleen meer fysieke ruimte voor looproutes te maken maar ook meer licht, overzicht en ruimtelijke beleving er in te brengen (afbeelding hieronder: huidige indeling met in groen de commerciële ruimten).



Hart010

Projectontwikkelaar Around Town/Local heeft opdracht gegeven om een stedenbouwkundig plan te maken voor de ontwikkeling van het perceel 'Coolse Poort', direct grenzend aan de uitgang Binnenwegplein van de metro. Hier gaat grootschalige vastgoedontwikkeling plaatsvinden gericht op

een programmatische mix van activiteiten in verschillende denkbare varianten (onderstaande doorsnedes van west naar oost):



Hiervoor is een grotere toegang aan de Coolse Poort nodig, omdat de mobiliteit van bewoners, forenzen en bezoekers zich sterk op het metrostation zal oriënteren. Dat vraagt voor het metrostation om een aanpak die ruimtelijk slim geïntegreerd is in en meekoppelt op de ontwikkeling van de locatie. Deze ruimtelijke ontwikkeling biedt dus een kans om de noodzakelijke capaciteitsvergroting van het metrostation goed te integreren in de gebiedsontwikkeling en daarmee tevens een forse kwaliteitsverbetering voor de reizigerswaardering te realiseren. Belangrijkste opgave daarbij is om voor de toegangen en de centrale ruimte in het station meer openheid, licht en ruimte te creëren. Ondergronds ligt de uitdaging erin om het verstopt en oncomfortabel metrostation om te toveren naar de entree van de binnenstad van Rotterdam.

Overzicht van de opgaven voor Beurs

1. Entree naar de stad

Herkenbaarheid van het station als toegangspoort naar het centrum, optimale aansluiting bij en afstemming met ruimtelijke plannen en gebiedsontwikkeling in het belang van goed functioneren van het station in zijn omgeving en optimale benutting van schaarse ruimte.

Het metrostation moet een belangrijke entree worden naar het stadshart van Rotterdam. De toegang van het Binnenwegplein moet een herkenbaar en aantrekkelijk markeringspunt worden, zodat duidelijk onderstreept wordt dat de metro bij uitstek een vervoerwijze is om op deze plek in de stad geraken – of van hieruit te vertrekken.

Om de ambitie voor het ov-knooppunt vorm te geven zijn er raakvlakken met de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Bovengronds herontwikkeling Coolsingel (bijna afgerond);
- Blaak Park project:
Meer ruimte aan verblijf en minder aan autoverkeer ter verbetering van leefbaarheid en het functioneren van het te ontwikkelen woongebied in de directe omgeving;
- Hart 010:
Op basis van het door het College van B&W vastgestelde ambitiesdocument Hart 010 de eigenaar/initiatiefnemer van de panden Coolsepoort/Westblaak bureau Mecanoo een Masterplan laten opstellen. Dit Masterplan geeft belangrijke input voor de Nota van Uitgangspunten (opstelling eerste kwartaal 2021). Nota van Uitgangspunten wordt door de Raad vastgesteld. Zowel op maaiveld als ondergronds grenst het plangebied met dat van het metrostation, wat ontwerpkanalen biedt.
- Beurstraverse:
De eigenaar/verhuurder van de winkels bereidt een transformatie voor. Hiervoor zal de gemeente een nota van uitgangspunten maken (begin 2021). De Beurstraverse (beter bekend als de 'Koopgoot') is na het Binnenwegplein in omvang de tweede toegang tot de metro. Ook in deze plannen wordt gekeken naar de ontsluiting van de ingang van het metrostation en een

mogelijke (ondergrondse) fietsenstalling. Bezien moet worden hoe en of het vastgoed van Garbe past binnen de genoemde ambities.

2. Capaciteits- en kwaliteitsverbetering

Voldoende capaciteit in het station om de verwachte reizigersstromen vlot, veilig en comfortabel af te wikkelen, rekening houdend met verwachte groei van het aantal reizigers.

Het metrostation vervult zowel een functie voor de overstap in het metrokruis als voor de ontsluiting van het centrumgebied. Dat laatste niet alleen als bestemming vanuit stad en regio maar met de gebiedsontwikkeling ook als herkomst voor de nieuwe bewoners.

De laatste tien jaar is het gebruik van de metro jaarlijks met zo'n 3% gestegen. Na Corona zal die ontwikkeling zich verder doorzetten. De huidige terugval in reizigersaantallen biedt tijd om ons voor te breiden op het herstel van het ov-gebruik. Met de aanhoudende groei van aantallen reizigers zal het nu al drukke station nog krappere aanvoelen. Dat maakt het onprettig voor de reiziger. Het doel is om een station te ontwerpen waarvan een hoger rapportcijfer van de reiziger te verwachten is: een 7½. Er ligt hier een uitdaging om de interne ontwikkeling van het station (capaciteit uitbreiding) af te stemmen op de ontwikkelingen in de directe omgeving en de buitenruimte. Hier moet ook oog zijn voor het bouwkundige aspect en de beperkte ruimte die men hier heeft in dit deel van de stad waar ruimte al aardig volgebouwd is.

Het perspectief is dat voor de nieuwe bewoners het openbaar vervoer een belangrijke drager van hun dagelijkse mobiliteit wordt. De opgave voor capaciteit en kwaliteitsbeleving moeten daarin hand in hand gaan. Het station moet voor bewoners (en bezoekers) van de binnenstad zodanig herkenbaar en aantrekkelijk zijn, dat de metro de vanzelfsprekende keuze is. Een keuze waarin zij zich welkom voelen en zichzelf herkennen. Uitstraling en allure zijn dan geen luxe maar een harde functionele vereiste. De huidige opzet van het station zal dan volstrekt niet meer voldoen.

Bij het bepalen van de benodigde capaciteit voor loopstromen gaat het niet alleen om aankomende en vertrekkende reizigers maar vooral ook de overstap tussen de kruisende metrolijnen. De overstap tussen de metrolijnen moet duidelijk, ruim, comfortabel en vooral ook logisch zijn. Dit knooppunt moet in staat zijn grote piekmomenten goed af te wikkelen zonder afbreuk te doen aan het comfort van de reiziger.

3. Lokale ontsluiting

Te voet of met de fiets naar het openbaar vervoer komen heeft de voorkeur. Met goede looproutes wordt het invloedsgebied van station of halte sterk vergroot. Maatregelen die knelpunten of barrières in de directe stationsomgeving (te denken valt aan ca. 300 m) wegnemen, kunnen onderdeel zijn van het plan.

De lokale ontsluiting kan worden verbeterd. Specifieke onderwerpen vragen aandacht:

- Het verbeteren van de overstap tussen metro en bus en tram. Met name de overstap op de bus wordt als vrij slecht gezien. De afstand bus-metro is groot (ca. 300m) en de overstap tram-metro omslachtig. De doorstroming van de verschillende vervoersmodaliteiten is hier belangrijk. Met de ontwikkelingen rond om Blaak Park wordt de verbinding tussen de bus 32 en het metrostation mogelijk bemoeilijkt.
- De doorstroming van meerdere ov-modaliteiten is hier belangrijk. Voorkomen dat de inrichting van Blaak Park de doorstroming van de bus te veel belemmert.
- Het verbeteren van het overzicht rond om de ingangen van de metro; wanneer je de metro ingang uit komt aan de kant van het Churchillplein en Binnenwegplein.
- Het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers. De kwaliteit op maaiveld, met name de oversteekbaarheid van Blaak. Dit is vooral een barrière vanuit de richting Waterstad.
- De tunnel onder het Churchillplein is nu nog in gebruik door autoverkeer. Wanneer deze functie zou veranderen, biedt dat ook mogelijkheden om deze ruimte bij de functies van het ov-knooppunt te betrekken.
- De verbeteringen van de ontsluiting voor voetgangers bij voorkeur bovengronds realiseren.
- Het wel/niet behouden van de zuidelijke traverse van het metrostation als onderdoorgang onder de Coolsingel en wel/niet wijzigen van de locaties van de ov-toegangspoortjes. Nu wordt met name bij evenementen waarbij de Coolsingel wordt afgesloten (bijvoorbeeld de Marathon) de zuidelijke traverse gebruikt om onder de Coolsingel door te lopen, zonder door de ov-

toegangspoortjes te gaan. Veel overstappende reizigers moet echter twee maal door de toegangspoortjes. Een gezamenlijke verkenning en afweging van mogelijkheden is hier gewenst.

- Toegankelijkheid voor mensen met een beperking moet gegarandeerd zijn, waaronder bereikbaarheid van alle niveaus van het station met liften, geleide lijnen voor blinden/slechtzienden en visuele informatie voor doven. Hierbij dient naast de minimale vereiste gekeken te worden wat een dergelijk groot knooppunt vraagt. Er zijn bijvoorbeeld liften aanwezig tussen perron en maaiveld waarmee aan de minimale eisen van toegankelijkheid wordt voldaan, maar vanuit de Beurstraverse kun je niet met de lift naar het metrostation. Een rolstoelgebruiker moet dan weer naar boven om om te rijden naar de andere zijde van het metrostation. Het knooppunt als geheel dient hierop beschouwd te worden.

4. Fietsparkeren

Voldoende en veilige plekken op de juiste plekken voor ov-reizigers vanuit aanrijdroutes naar het station. De capaciteit wordt zo veel mogelijk vraagvolgend uitgebreid, mits adequaat beheerd gericht op tegengaan ongewenst langparkeren.
Voldoende en veilige plekken voor bezoekers van het centrum, adequaat beheerd gericht op tegengaan van ongewenst langparkeren.

Er is behoefte aan meer fietsparkeerplekken in het zuidelijke deel van het centrumgebied. De precieze opgave moet benoemd worden na een verdiepend onderzoek. Waarschijnlijk moet dit een inbandige oplossing worden vanwege de beperkte beschikbare openbare ruimte. Er moet onderzocht worden of de fietsparkeerplekken zich moeten richten op winkelende gebruikers of ov-gebruikers.

Bespreekpunten hierbij zijn:

- Het aandeel dat met de fiets van of naar ov-knooppunt Beurs komt is relatief klein, het is goed om meer inzicht te krijgen in deze cijfers. (Het hiervoor opgezette onderzoek is vanwege Corona-maatregelen uitgesteld).
- Voor de functies wonen en bedrijvigheid in Hart 010 voorziet de gebiedsontwikkeling in de eigen behoefte aan fietsparkeerplekken. Een multifunctionele stalling voor verschillende doelgroepen is denkbaar mits die wel recht doet aan de verschillende eisen vanuit de doelgroepen en dat die wel ieder voor het eigen aandeel kostendrager zijn.
- Inbandige oplossing en ondergrondse oplossingen worden bekeken, maar dit hangt af van verschillende afhankelijkheden, o.a. eventuele functieverandering van de verkeerstunnel Churchillplein en beschikbare ruimte buiten/inbandig om plaats te maken voor fietsparkeerplekken.
- Vanuit de gemeente wordt hier niet specifiek naar Beurs gekeken voor een oplossing voor het tekort aan fietsparkeerplekken voor metroreizigers. Er wordt breder gekeken naar het zuidelijke deel van het centrumgebied.
- De mogelijkheid om breder naar het gebied te kijken en fietsparkeerplekken op een ander knooppunt aan te bieden ter 'compensatie' voor Beurs. In het centrumgebied de focus op de voetganger en aan de rand hiervan meer plek voor de fietser.

Beurs is het middelpunt van het metronetwerk. Er is altijd wel een ander metrostation waar je naartoe kan met de fiets. Indien de fietsparkeeropgave te complex wordt, is het mogelijk voor fietsparkeervoorzieningen 'uit te wijken' naar alternatieve locaties. Verzwaar Beurs dan niet met te veel fietsplekken, maar laat de fiets meer aan de rand van het centrum.

5. Kwaliteitsbeleving

De reizigers waarderen het gebruik van het knooppunt met een rapportcijfer van minimaal een 7,5. Deze tevredenheid draagt bij aan 'klantenbinding' en bevorderen van ov-gebruik als vaste gewoonte.

De herkenbaarheid van de toegang, de overzichtelijkheid en uitstraling van de ingangen en het metrostation zelf moet verbeterd worden.

- De toegang van de entree is onvoldoende herkenbaar en moet sterk verbeteren. De ingang aan de kant van het Binnenwegplein (McDonalds, Casino) is rommelig en donker. Het nodigt niet uit om daar naar binnen te gaan. De eerste verdieping heeft ook geen prettige uitstraling.

- De overgang van winkelgebied Beurstraverse (Koopgoot) naar station is vrij abrupt en hard.

Met de reisbeperkingen in de Coronatijd heeft niet alleen het gebruik van het openbaar vervoer een flinke terugval gezien; ook het imago van het ov als een logische en vanzelfsprekende manier van reizen heeft een deuk opgelopen (ov = gevaarlijk...). En dat terwijl de dienstverlening van onze vervoerders begin 2020 in de Klantenbarometer de hoogste klantwaardering ooit kregen. Het verbeteren van de kwaliteitsbeleving en het nadrukkelijk presenteren van projecten die daar aan gaan werken, kan een belangrijke sleutel zijn in het proces van stapsgewijs terugwinnen van het vertrouwen van de klant. Sociale veiligheid van het hele ondergrondse metrostation en de toegangen is daarbij cruciaal.

Zoekrichting voor de verbeteringen

Het verbeteren van de kwaliteitsbeleving kan niet volstaan met enkele cosmetische ingrepen, het zal vragen om een forse ingreep in de structuur van het station om meer fysieke ruimte in de entreehal vrij te maken en meer daglicht binnen te brengen. De volgende elementen zijn het waard om daarin verder uit te werken:

- Verbreden van de perrons langs de ABC-lijn
Vergelijkbaar met de verbreding van de perrons langs de D/E lijn in de jaren negentig een soortgelijke verbreding van noord- en zuidperron.
- Verruimen van de capaciteit voor loopstromen, vooral voor de overstap metro-metro.
- Vergroten van de entreeruimte op niveau -1
Volledig opnieuw herinrichten van dit niveau met vrij maken van de commerciële en technische ruimten.
- Vergroten van de lichtinval
Bijvoorbeeld door het vergroten van de hoofdentree aan het Binnenwegplein met behulp van een vide voor extra lichtinval. Dit vergroot vanuit de hal een oriëntatie op de stadsentree en vice versa.

Dit is een forse ingreep en leidt tot een majeur project. Hiervoor dient zich echter wel een kansrijk momentum aan. De gebiedsontwikkeling van zowel Hart010 als de transformatie van de Beurstraverse biedt volop meekoppelkansen. In de planuitwerking maakt dat opties beschikbaar komen indien bepaalde opgaven in samenhang en samenwerking met de gebiedsontwikkeling kunnen worden opgepakt.

6. Mobiliteitsdiensten

Essentieel onderdeel van de stedelijke verdichting in dit gebied is dat lopen, fietsen en openbaar vervoer de dragende bestanddelen voor de dagelijkse mobiliteit van de nieuwe bewoners zullen vormen. Het oogmerk is een lage parkeernorm, waarbij mobiliteitsdiensten als autodelen in de resterende behoefte aan autogebruik voorzien. Gemeente Rotterdam voorziet een 'mobiliteitshub' waar naast auto's ook stadsfietsen en deelscooters beschikbaar zijn. Deze hebben geen betekenis voor ov-reizigers, aangezien deze locatie alle herkomsten en bestemmingen op loopafstand ontsluit. Niettemin is dit een aspect wat in goede samenhang dan wel geïntegreerd met het station moet worden ontwikkeld.

Scope & Onderzoeksvragen

Om de bovengenoemde opgaven nader te onderzoeken wordt het knooppunt van metro, tram, bus, voor-/natransport en bereikbaarheid voor toegang tot het ov-systeem beschouwd. Hierbij wordt het knooppunt in zijn geheel beschouwd met alle in-/uitgangen en haltes. Op toeleidende routes kunnen voetgangersbarrières in de directe omgeving onderdeel van het project zijn, alsmede fietsknelpunten voor zover zij gelegen zijn op het Regionaal basisnetwerk Fiets (conform 'Handreiking Ketenmobiliteit').

Bij de uitwerking spelen de uitkomsten van de volgende onderzoeken een belangrijke rol:

- Capaciteit: In het kader van het programma Metrocapaciteit wordt een loopstromenonderzoek uitgevoerd. Daarbij worden de huidige reizigers aantallen en de prognose 2040 geanalyseerd. Later dit jaar volgt een nadere specificatie van de verschillende toegangen van het station. Deze uitkomsten geven richting aan het programma van eisen voor de bouwkundige uitwerking van de entrees.

METROPOOLREGIO

ROTTERDAM DEN HAAG

- Bereikbaarheid en doorstroming tram en bus: De aansluitingen tussen metro en tram zijn niet optimaal, ook de doorstroming rond Beurs en Churchillplein vraagt nadrukkelijk aandacht. De potentie van verbeteringen in deze aansluitingen zijn nog niet uitgezocht.
- Fietsparkeren: Inzicht in het huidige gebruik van de fietsenstalling naar doelgroepen (reizigers, bezoekers, forenzen). Dit kan pas worden opgestart wanneer de reizigersstromen zich weer voldoende genormaliseerd hebben. De uitkomsten zijn input voor een integrale prognose van de fietsparkeerbehoefte rond deze locatie.
- Mobiliteitsdiensten: In samenwerking met de vastgoedontwikkelaars bepalen van de behoefte aan voorzieningen voor mobiliteitsdiensten, zowel voor publiek gebruik (reizigers, binnenstadsbezoekers) als voor particulier gebruik (bewoners, bedrijven). Deze uitkomsten zijn input voor de programma's van eisen voor zowel vastgoed als station.
- Toekomstbeeld vastgoed: Blijven de huidige aanwezige panden goed in het toekomstbeeld passen.
- Buitenruimte: Wat is de gewenste uitstraling en bestrating/materialisering van de buitenruimte.