

# Een terugblik op 8 jaar bouwen in het hart van Rotterdam



Klikken voor een  
volgende pagina.  
Om terug te gaan  
klikken + shift.

Een terugblik  
op 8 jaar bouwen  
in het hart  
van Rotterdam



## Trots

In hartje Rotterdam is van 2006 tot 2014 dagelijks met man en macht gewerkt aan de nieuwbouw van het Centraal Station. Het verouderde metro- en treinstation is in die jaren getransformeerd tot een zeer moderne OV-terminal. De stad zal er met recht trots op zijn. Die trots mag zeker ook uitgedragen worden door iedereen die in de afgelopen jaren bij de realisatie betrokken is geweest. Een opsomming van alle medewerkers zou deze pagina ruimschoots kunnen vullen.

Denk aan timmermannen, spoorwerkers, kraanmachinisten, steigerbouwers, betonafwerkers, ijzervlechters, schilders, elektriciens, grondwerkers, veiligheidsdeskundigen, plafonneurs, loodgieters, dakdekkers, staalmonteurs, heiers, lassers, stratenmakers, slopers, verkeersbegeleiders, betonboorders, stukadoors en vele andere doorzetters.

Aan de zijde van opdrachtgevers ProRail en Gemeentewerken Rotterdam en bij hoofdaannemer Mobilis leverden onder andere tekenaars, constructeurs, toetsers, uitvoerders, werkvoorbereiders, stagiaires, projectleiders,

secretarissen, bouwmanagers, administrateurs, calculatoren en maatvoerders hun bijdrage. En dan zijn we vast nog wel iemand vergeten...

Mobilis wil iedereen enorm bedanken voor zijn of haar bijdrage aan het fantastische nieuwe stationsgebied. Wij hopen dat iedereen terugkijkt op een uitdagende en plezierige bouwperiode. En vermoeden dat een bezoek aan het station in de (verre) toekomst nog steeds goede herinneringen en dat trotse gevoel op zal roepen. "Dit hebben wij toch maar mooi gebouwd."

Kijk nog eens rustig door dit fotoboek en sta dan weer even stil bij de vele nachtelijke buitendienststellingen, de hoogwerkerparade op de perrons, de natte voeten onder de metro en de vele andere uitdagingen die het station hebben gemaakt tot wat het nu is.

Bedankt!

Mobilis B.V.



Het oude station is in 1957 opgeleverd. Aannemer destijds was Voormolen uit Rotterdam.  
De roots van Mobilis liggen bij ditzelfde Voormolen, erg bijzonder.

---





Het metrostation is gerealiseerd door Mobilis in opdracht van Gemeentewerken Rotterdam.

De uitvoering startte begin 2006. De nieuw aangelegde metroverbinding tussen Den Haag en Rotterdam werd in 2009 in gebruik genomen.

---









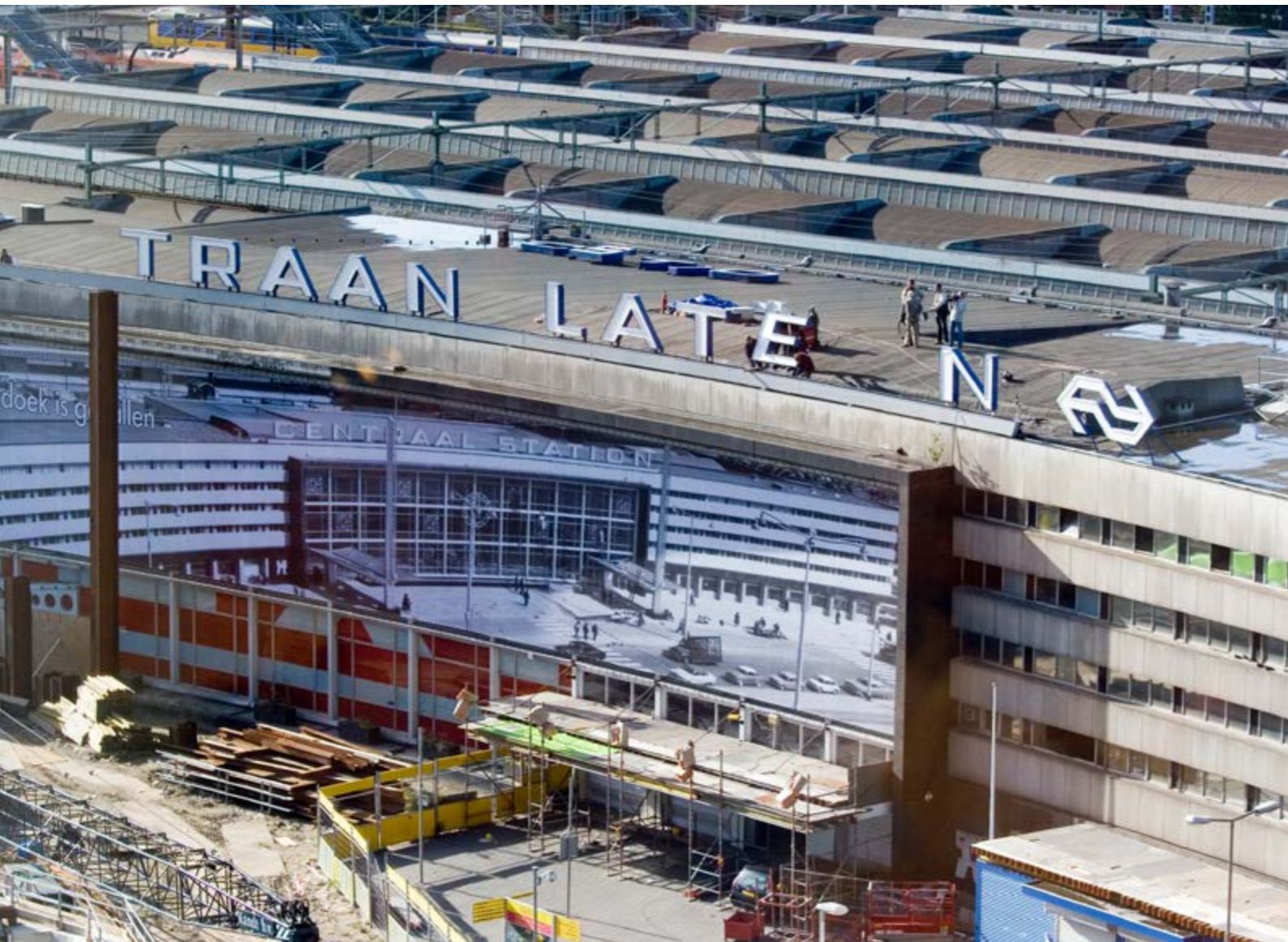
Weetje:  
Er is gebruik gemaakt  
van ondergrondse  
vriestechiek om de  
bestaande metrotunnel  
in stand te kunnen  
houden.







Na 50 jaar trouwe dienst werd in 2008 de oude stationshal gesloopt.  
De winkels en servicebalie verhuisden naar het tijdelijke blauwe stationsgebouw.



Weetje:  
Uit eerbetoon aan het  
oude station werden  
de letters Centraal  
Station hervormd tot  
'Traan laten'.



In 2009 zijn de eerste werkzaamheden voor project NSP Rotterdam Centraal van start gegaan; het realiseren van de zuidhal vloer. De toen gestorte vloeren sluiten aan op de trapopgangen van het metrostation. De looproutes voor reizigers zijn tijdens de bouw meerdere malen gewijzigd. De zuidhal bestaat tegenwoordig uit winkels, kantoren en een restaurant.











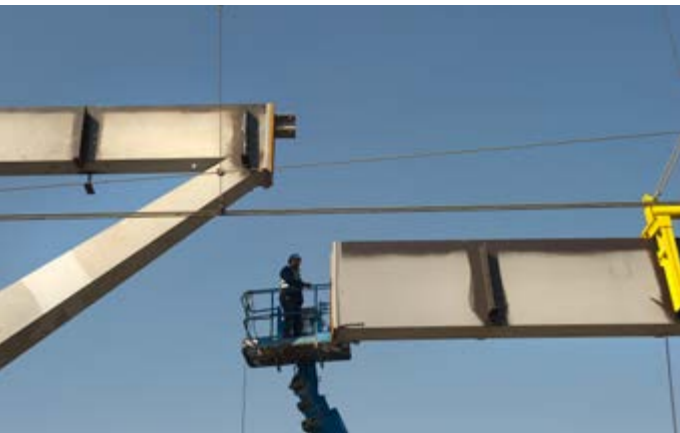
In de 7 weken durende perronfase werden de volgende werkzaamheden uitgevoerd: Slopen van de oude overkapping, groutinjectionpalen boren, poeren storten, Y-kolommen plaatsen, dakbalken lassen en uiteindelijk het perron bestraten en voorzien van inrichting.

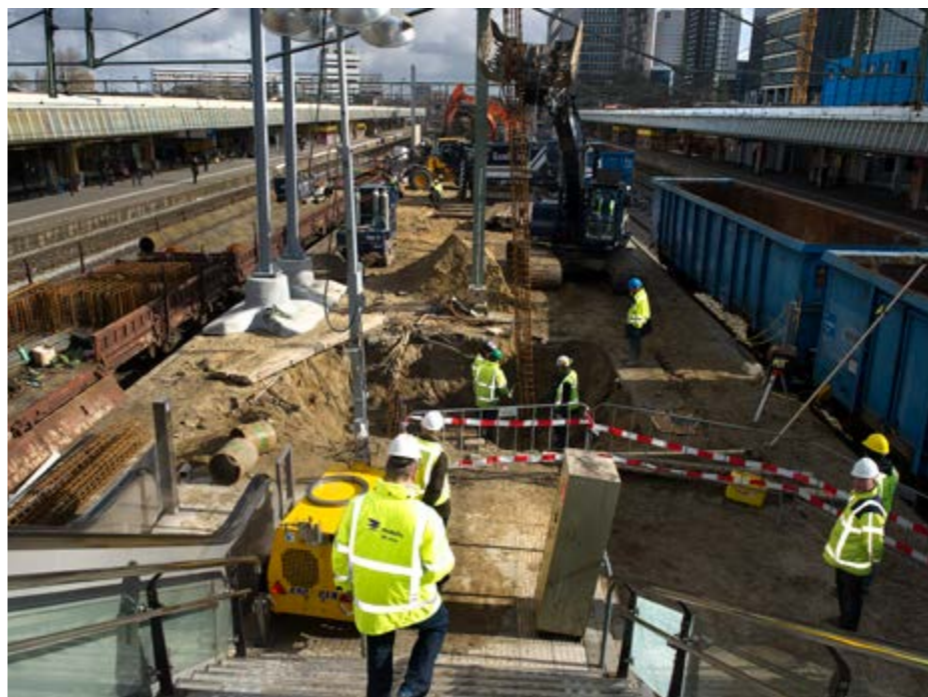
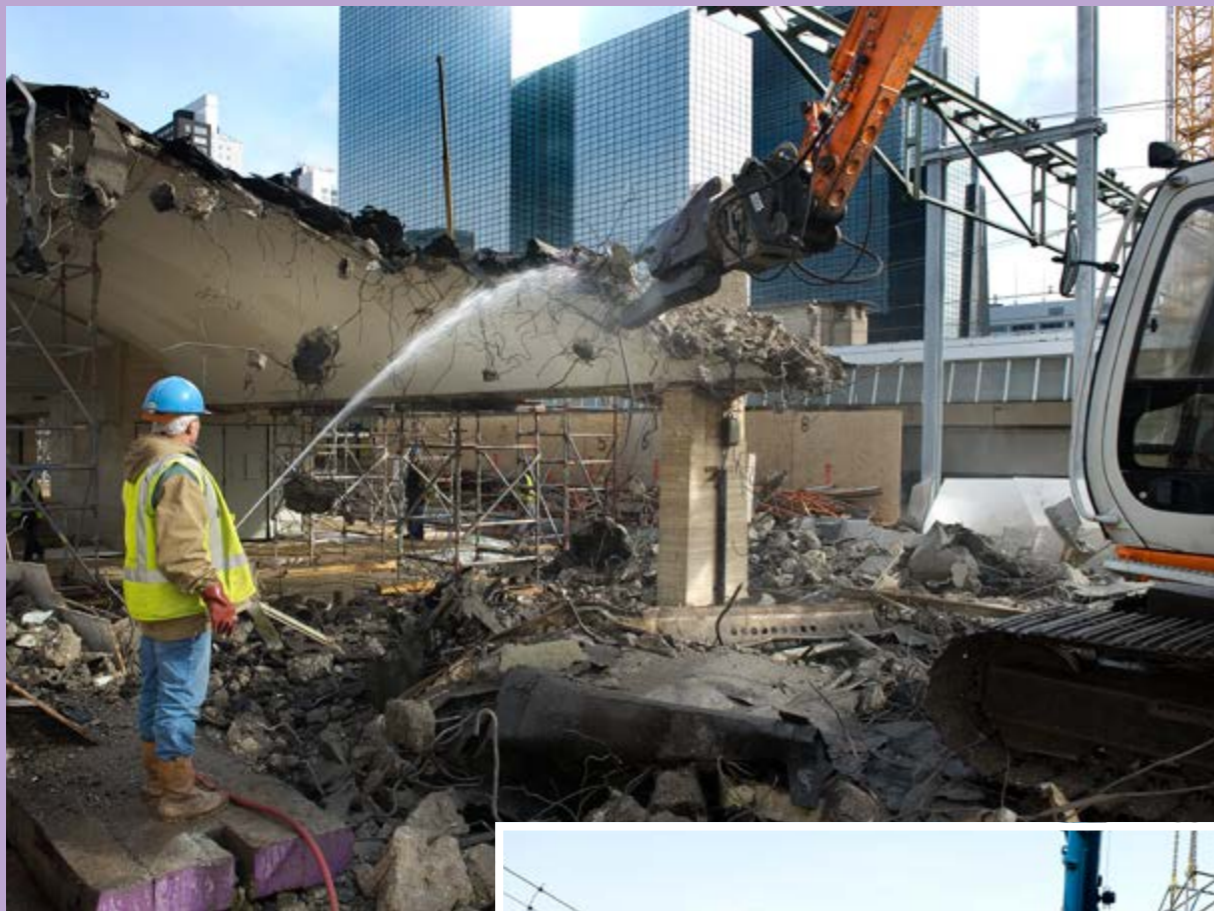
---





Weetje:  
De perrons zijn in de laatste fase van de bouw voorzien van 22.000 m<sup>2</sup> Chinees natuursteen.







Een groot deel van de aan- en afvoer tijdens de bouw vond plaats per spoor. Mobilis reed met een eigen diesellocomotief. Dit vanwege de spanningsloos gestelde bovenleidingen in het bouwgebied.



Weetje:  
Totaal zijn er ruim 1200  
treinbewegingen geweest  
tussen Rotterdam CS  
en het rangeerterrein  
aan de Boezembocht in  
Rotterdam Noord.



Aansluitend aan een perronfase startte de bakfase. Daarin gebeurde het volgende: bestaande sporen verwijderen, ballast en grond ontgraven, oude tunnel slopen, nieuwe vloer storten, kolommen en wanden storten, het dek storten en aanspannen en vervolgens de spoorstaven aanbengen. Tegelijkertijd werd er boven deze werkzaamheden gewerkt aan de realisatie van de sporenkap.



Weetje:  
aantal reizigers  
OV-terminal per dag:  
2007: 110 000  
2025: 320 000  
verwacht













In de zomervakantie van 2011 is sporendek 14-15 op zijn plaats geschoven.  
Door voor te bouwen aan de noordzijde van het station zijn er vele weken  
bouwtijd bespaard gebleven.



Weetje:  
Het ingeschoven  
dek weegt ruim  
1000 ton.



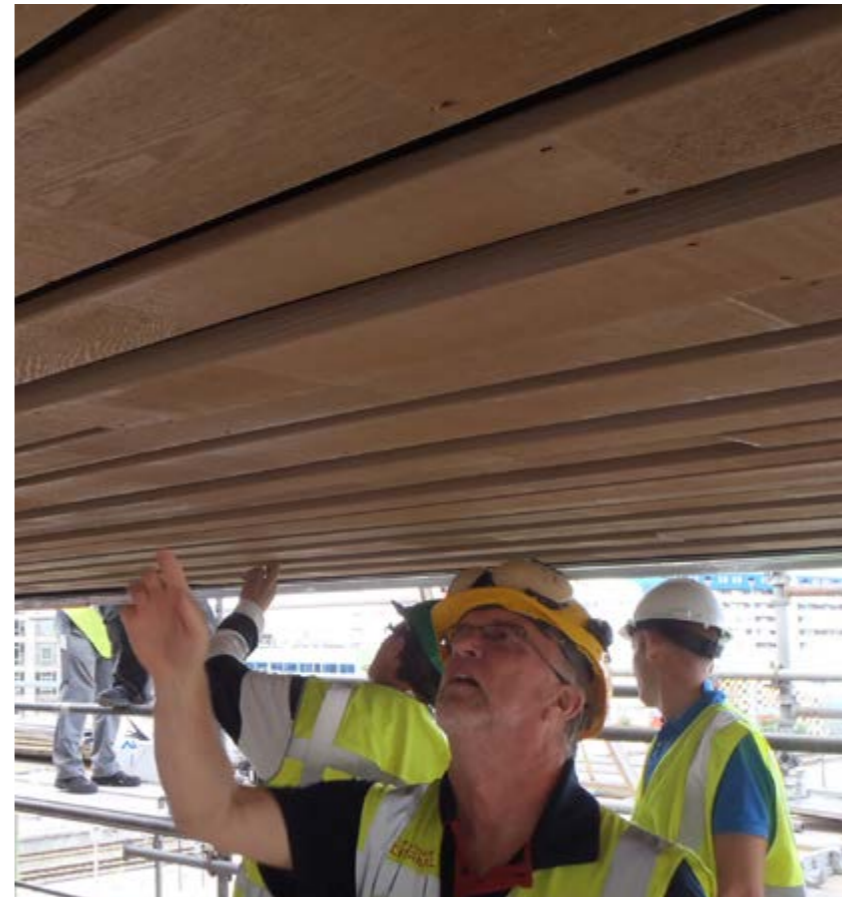
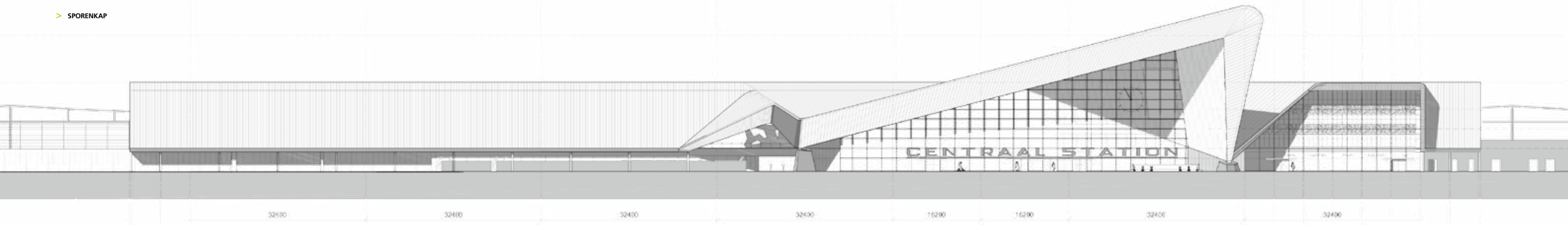
# Sporenkap

Waar in het verleden alleen de perrons overkapt waren, is in het huidige ontwerp een volledige overkapping van perrons en sporen toegepast. Hiertoe zijn met ruim 10.000 glaspanelen een glasdak van 28.800 vierkante meter gerealiseerd. Eén derde van de oppervlakte is belegd met zonnecellen. De opgewekte stroom wordt onder meer benut voor de voeding van de roltrappen en de verlichting. De delen van de sporenkap waar geen glas in opgenomen is, zijn bedekt met RVS. De onderzijde van dit dak is afgewerkt met Western Red Cedar hout.

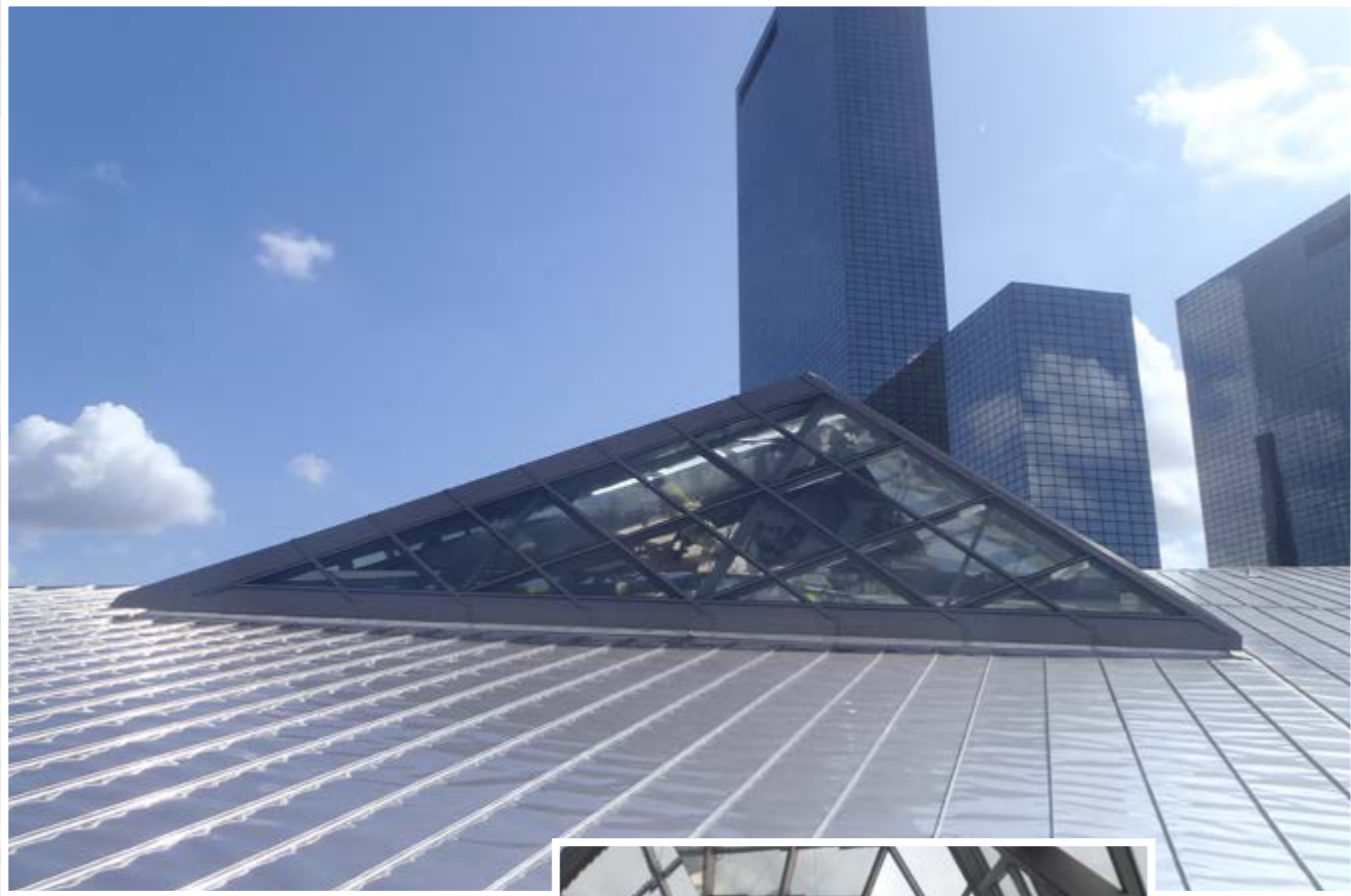
---



*Weetje:  
Er is 12 km aan  
gelamineerde  
houten spanten  
gebruikt.*





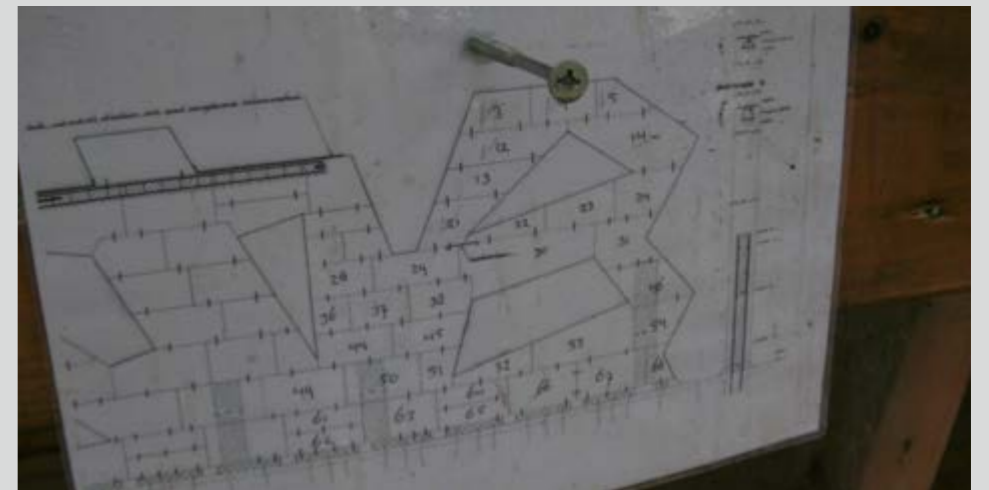




# Speculaasjes

De originele betonnen kunstwerken zijn als eerbetoon aan het oude station weer teruggeplaatst boven beide zijden van de Provenierstunnel. Het patroon is voor de oplettende reiziger in vele details van het station terug te vinden.

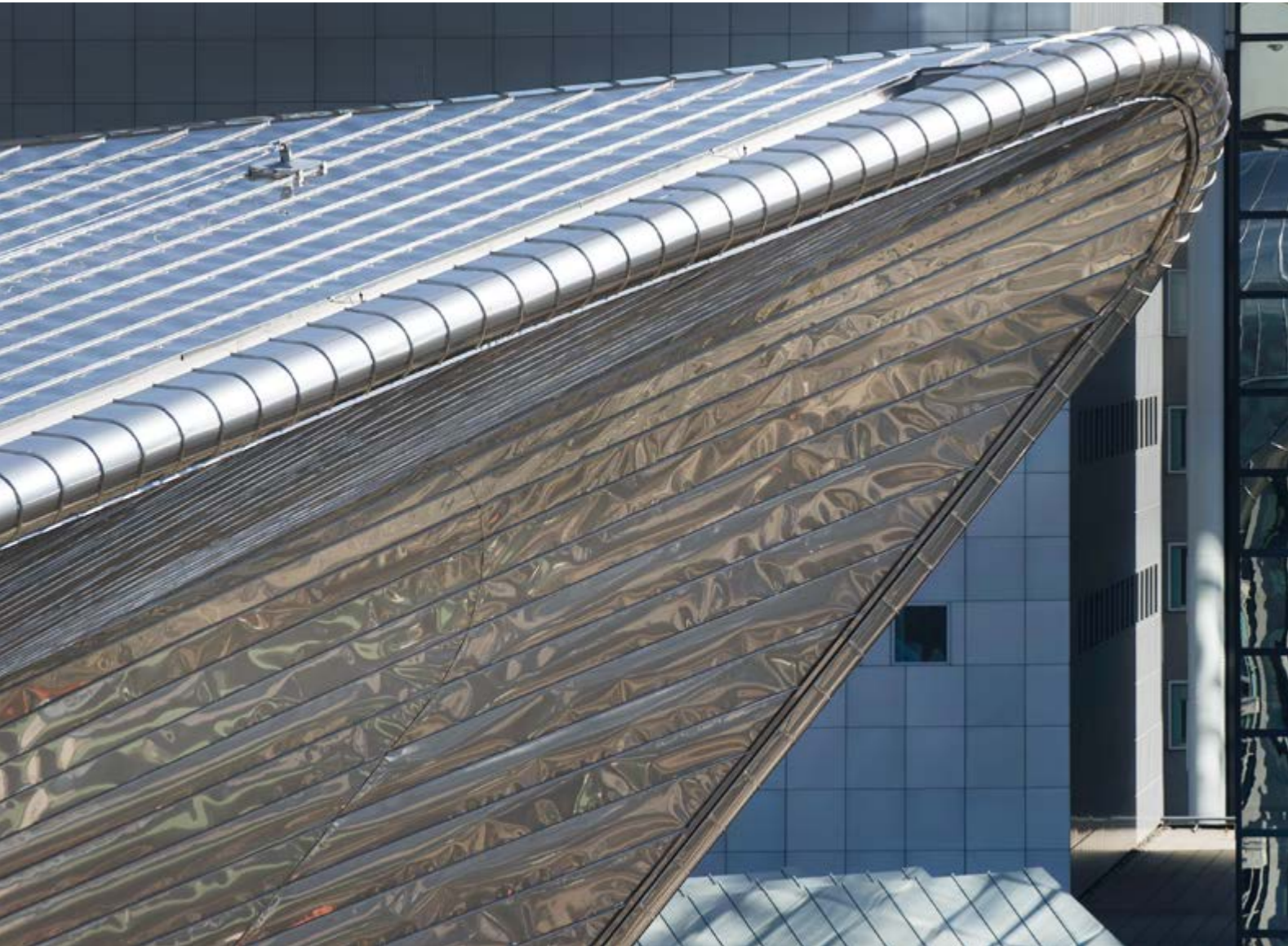
---



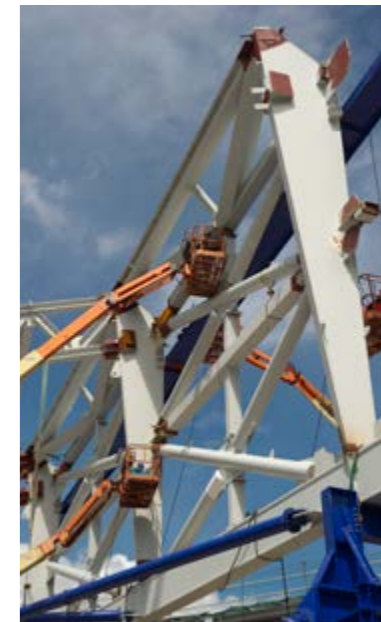


De staalconstructie van de stationshal is in opdracht van Gemeentewerken Rotterdam gebouwd door Belgische collega's. Na voltooiing van deze megaconstructie kon Mobilis aanvangen met het aanbrengen van de aftimmering en vele installaties.

---



*Weetje:  
Het LED-scherm  
tegen de oostwand  
is het grootste scherm  
in Europa.*





Het hart van het treinstation is de reizigerspassage. Na het passeren van de toegangspoortjes kun je hier één van de vele winkels bezoeken of de opgang naar de perrons betreden. De passage is sinds 10 november 2012 opengesteld voor het publiek.



Weetje:  
De nieuwe reizigers-  
passage is incl. winkels  
50 meter breed, vroeger  
was dit slechts 9 meter.



Politiek pagina 2

Richt weer een stads- en dorpsvernieuwingsfonds op. Zonder zo'n fonds dreigt weer verloedering, vindt de Aannemersfederatie Nederland.

Economie pagina 4

Opdrachtgever Thialf OG moet de plannen voor de verbouwing van schaatsstadion Thialf door een onafhankelijke commissie laten bekijken.

Vrijdag 7 maart 2014 / Dagblad voor de bouw / nummer 44

Rotterdam CS gereed

Rotterdam CS is het eerste station in een reeks van zes zogenoemde Sleutelprojecten dat klaar is. Architectenbureau Benthem & Crouwel drukte op bijna alle stations zijn stempel. Jaren geleden stelde het Rijk 1,4 miljard euro beschikbaar voor het opwaarderen van de grote stations om ze geschikt te maken voor hst-treinen. Jaren van puzzelen in Amsterdam, Utrecht, Den Haag, Arnhem en Breda volgden. Het eerste station is opgeleverd en wordt donderdag geopend door de koning. Later dit jaar volgt Den Haag CS. Foto: Kees Stuijp



> PAGINA 9: VERVOLG

De officiële opening van het station door koning Willem-Alexander heeft plaatsgevonden op 13 maart 2014.

## Colofon

'Een terugblik op 8 jaar bouwen  
in het hart van Rotterdam'  
is een uitgave van:



Mobilis B.V.  
Landdrostlaan 49  
7327 GM Apeldoorn  
Postbus 20175  
7302 HD Apeldoorn  
Fascinatio Boulevard 522  
2909 VA Capelle aan den IJssel  
Postbus 4346  
3006 AH Rotterdam  
T 055-538 22 22  
[www.mobilis.nl](http://www.mobilis.nl)

### Opmaak:

**dtpzaken.**  
*grafische producties*

[www.dtpzaken.nl](http://www.dtpzaken.nl)

### Begeleiding en productie:

**MK** MEDIA KRACHTCENTRALE

[www.mediakrachtcentrale.nl](http://www.mediakrachtcentrale.nl)

### Fotoverantwoording:

Gitte Spinder, Kees Stuij, Littleplanet en  
projectmedewerkers Mobilis.



