

## Het interieur van het station

Rotterdam-Centraal en  
OV-Terminal Breda

In 1839, 14 jaar nadat Engeland de primeur had, werd de eerste Nederlandse spoorlijn in gebruik genomen, tussen Amsterdam en Haarlem. De stations aan beide uiteinden van het traject lagen vlak buiten de stad en vervulden niet alleen de rol van halteplaats, maar ook die van toegangspoort tot de stad, een motief dat in de loop van de negentiende eeuw in veel stations terugkwam.

Tegen het einde van de eeuw groeiden veel steden echter voorbij de grenzen die de locatie van hun stations hadden bepaald, waardoor deze stations veranderden in belangrijke figuren midden in het stedelijk landschap. Hiermee verschoof de symboliek van het station, en was het gebouw niet langer enkel toegangspoort, maar ook een mogelijke verbinding op breuklijnen tussen het oude en nieuwere deel van de stad: een dubbelrol die maakt dat de ontwerpopgave van stationsgebouwen in veel gevallen ook een belangrijk stedenbouwkundig vraagstuk behelst.

De architectuur van spoorwegstations ontwikkelde zich gelijktijdig met de opkomst van de moderne westerse metropool. Onder hun grote gietijzers, en later stalen daken — een product van de technologische vernieuwing die aan de basis stond van de metropool zelf — verenigden ze het schouwspel van de snelgroeïende stad. De interieurs onthulden de onvoorstelbare mensenmassa en de machinerie die hun samenkomst mogelijk maakte, en vatten het abstracte idee van de metropool in een oogopslag samen. Deze grote ruimten werden zo de karakteristieke publieke interieurs van een nieuw tijdperk, waar de moderne mens zich collectief toonde en gerepresenteerd zag.<sup>1</sup>

De aanwezigheid van de stad in het stationsinterieur, waarbij het interieur betekenis ontleent aan zijn relatie met de stad, en stedelijkheid zelf als ontwerpmedium wordt aangewend, loopt als een rode draad

## The Interior of the Station

Rotterdam Central Station and  
Public Transport Terminal Breda

In 1839, 14 years after the first railway was put into service in England, the Netherlands followed with a connection between Amsterdam and Haarlem. Both terminals were situated just outside the cities and not only functioned as stops, but also as gateways to those cities, a recurring motif in railway stations that were built in the course of the nineteenth century.

Towards the end of the century, however, many cities expanded beyond the boundaries that had been determined by the position of their railway stations. These stations, in return, now changed into prominent figures in the urban landscape. As such, the symbolism of the station changed, as it was no longer just an entrance to the city, but also a connection between its older and newer parts. As a result, the design assignment for a railway station inevitably includes an urban question.

The railway station and its architecture developed simultaneously with the emergence of the modern Western metropolis. Beneath their large cast-iron, and later steel roofs — products of the technological innovation that was at the basis of the metropolis itself — they sheltered the spectacle of the rapidly growing city. Their interiors revealed the unprecedented crowds of people and the machineries that facilitated their encounter, and captured the abstract idea of the metropolis in a single glance. These big spaces became the emblematic public interiors of a new era, in which modern man showed himself and saw himself represented.<sup>1</sup>

The presence of the city within the interior of the station — whose significance is determined by its relation to this city and the use of urbanity itself as a design tool — is a connecting thread in the history of the station building.

door de geschiedenis van het stationsgebouw. In de twintigste eeuw vinden we deze uitdrukking van een specifiek soort stedelijkheid bijvoorbeeld in het Grand Central Terminal in New York (Whitney Warren en Charles Wetmore, 1910), waar de metropolitane mensenmassa voor het eerst expliciet tot protagonist van het station verheven wordt, en recenter in de dramatische onthulling van de samenkomst van stedelijke verkeersstromen in OMA's project voor het station van Euralille in Lille (1994).

Dit artikel beschouwt twee recente stationsgebouwen in Nederland: Rotterdam-Centraal van Team CS, een gelegenhedencombinatie van ontwerpers van Benthem Crouwel Architecten, Meyer en Van Schooten Architecten en West 8 Landschapsarchitecten uit 2014, en OV-Terminal Breda van Koen van Velsen architecten uit 2016. Beide projecten maken onderdeel uit van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Amsterdam, die in 2009 in gebruik werd genomen. De verwachte groei van het aantal treinreizigers als gevolg van deze internationale verbinding, maakte een grondige verbouwing van de stations noodzakelijk. Deze zogenaamde Nieuwe Sleutelprojecten<sup>2</sup> moesten bovendien niet alleen functioneren als soepel lopende ov-terminals, maar waren onderdeel van een overheidsinitiatief om de stedelijke kwaliteit en de aansluiting van de stations op de stad te bevorderen.

De ontwerpers van Rotterdam-Centraal en Station Breda vertrekken expliciet vanuit een idee van stedelijkheid. Maar in hoeverre is het eindresultaat representatief voor de huidige stedelijke conditie? Hoe adresseert het station de reizigers? En op welke manier ontleent het stationsinterieur zijn betekenis aan de relatie tot de stad?

<sup>1</sup> M. Pimlott, *The Public Interior as Idea and Project* (Rotterdam: Jap Sam Books, 2016), 149.

<sup>2</sup> In 2000 bestemde de overheid 1 miljard euro voor de stedenbouwkundige inpassing van zes zogenaamde sleutelprojecten: de hsl-stations Amsterdam-Zuidas,

Rotterdam-Centraal, Den Haag-Centraal, Utrecht-Centraal, Arnhem-Centraal en Breda-Centraal. Zie: C. Wilkins, 'Station. Overstapmachine wordt stedelijk knooppunt', in: Crimson Architectural Historians, *Ontwerpen aan het spoor* (Rotterdam: nai010 uitgevers, 2010), 34.

In the twentieth century we find examples of this expression of a specific kind of urbanity in New York's Grand Central Terminal (Whitney Warren and Charles Wetmore, 1910), in which the metropolitan crowd is introduced as protagonist of the station, and more recently in the dramatic unveiling of the convergence of urban traffic flows in OMA's project for the Euralille station (1994).

This article considers two recently completed station buildings in the Netherlands: Rotterdam Central Station (Rotterdam CS), designed by Team CS, an occasional collaboration between designers of Benthem Crouwel Architects, Meyer & Van Schooten Architects and West 8 Urban Design and Landscape Architecture from 2014, and the Public Transport Terminal Breda (PTT Breda) by Koen van Velsen Architecten from 2016. Both projects are part of the High Speed Rail Link between Antwerp and Amsterdam, which became operational in 2009. An anticipated growth of the number of train passengers as a result of this international connection necessitated the thorough makeover of the stations. These 'Nieuwe Sleutelprojecten' (new key projects)<sup>2</sup> were moreover expected to not only function as smooth-running public transport terminals, but were also part of a government initiative to improve the urban quality and the stations' connection to their cities.

The designers of both Rotterdam CS and PTT Breda start from an idea of urbanity, but to what extent are the end results representative of current urban conditions? How do the stations address travellers? And how do the station interiors derive meaning from their connection to their cities?

<sup>1</sup> M. Pimlott, *The Public Interior as Idea and Project* (Rotterdam: Jap Sam Books (2016), 149.

<sup>2</sup> In 2000, the government allocated 1 billion euros for the urban integration of these projects, the six High Speed Rail Link stations: Amsterdam Zuidas Station,

Rotterdam Central Station, The Hague Central Station, Utrecht Central Station, Arnhem Central Station and Breda Central Station. See: C. Wilkins, 'Station. Overstapmachine wordt stedelijk knooppunt', in: Crimson Architectural Historians, *Ontwerpen aan het spoor* (Rotterdam: nai010 uitgevers, 2010), 34.

## Ingenieursbenadering

Ieder station doet een uitspraak over de ontmoeting tussen stad en spoor. Ondanks technologische ontwikkelingen en de veranderende status van de trein, zijn hier sinds het spoor zijn intrede deed een beperkt aantal ruimtelijke configuraties voor mogelijk. Het nieuwe Rotterdam-Centraal is zo gezien een variatie op het negentiende-eeuwse treinstation. Ook hier is het station geconfigureerd als een voorgebouw waarin de stationshal is ondergebracht, met daarachter de perronoverkapping die alle sporen overspant en verenigt. Zelfs de architectonische spraakverwarring die in het negentiende-eeuwse stationsgebouw als gevolg van de rappe industrialisatie ontstond tussen de utilitaire kap aan de spoor kant, en het vaak conventioneel monumentale gezicht aan de stadskant, waarvan Amsterdam-Centraal bijvoorbeeld een exponent is,<sup>3</sup> wordt in Rotterdam herhaald.

Net als zijn door Sybold van Ravesteyn ontworpen voorganger (1957), wordt de stationshal gedefinieerd door een expressivistisch dak, dat nu asymmetrisch over

## Engineering Approach

Every station makes a statement about the encounter between city and railway. Despite technological developments and the changing status of the train, only a handful of spatial configurations have been available since the introduction of the railways. Seen in this light, the new Rotterdam CS is a variation on the nineteenth-century railway station. Here too, the station is comprised of a front building, which houses the station hall, backed by the train shed that spans and unites all the tracks. Even the semantic confusion, originating in the nineteenth-century railway station, between a utilitarian train shed on the side of the tracks and the often conventionally monumental façade on the city side — a result of rapid industrialisation and of which Amsterdam Central Station is an example — is maintained in Rotterdam.<sup>3</sup>

Like its predecessor designed by Sybold van Ravesteyn (1957), the station hall is defined by an expressive roof,

de ruimte heen gevouwen is en naar het centrum wijst. De constructie is verpakt in roestvrijstaal (buiten) en hout (binnen), en de aanzienlijke doorsnede die nodig is om de vrije overspanning mogelijk te maken, draagt bij aan de monumentaliteit van de hal. De perronoverkapping daarentegen volgt een veel pragmatischer logica. Hoewel de opgave uitging van goedkopere beschutting per perron, stelden de ontwerpers binnen het beschikbare budget een op de kassenbouw gedimensioneerde kap van staal, glas en laminaatliggers voor. Deze en andere essentiële ontwerpkeuzes op basis van praktische, economische overwegingen echoën die van de negentiende-eeuwse ingenieursbenadering.

Ondanks het onderscheid tussen voorgebouw en kap, is het station overtuigender voor zover het als één hal en één groot interieur te lezen is. Dit openbaart zich in de doorsnede. De brede corridor ligt iets verdiept, de perrons erboven zijn als een mezzanine in de grote hal geschoven. Ergens ter hoogte van spoor 4 ligt de grens tussen hout en glas — op het materiaal na een naadloze overgang. De hal is het centrale gebaar, dat de volledige machinerie van het station onder haar dak verenigt en zichtbaar maakt.

In de geschiedenis van het stationsontwerp markeert Grand Central Terminal in New York de ontdekking van de mensenmassa zelf als esthetisch object waarmee ontworpen kan worden. Waar zijn negentiende-eeuwse voorgangers hun architectonische expressie overwegend zochten in een vertrouwde monumentaliteit, is de aandacht hier verschoven naar de reizigers en het spektakel van hun gezamenlijke beweging. Het station vindt zijn monumentaliteit in het insceneren van de massa, en de blik van de reiziger die haar waarneemt.<sup>4</sup>

Ook in Rotterdam is het zicht van de bezoeker tot ordenend principe verheven en opereert het interieur in dienst van een zo

which has now been folded asymmetrically over the space and points towards the city centre. The construction is covered in stainless steel (exterior) and wood (interior) and the considerable diameter needed to allow the free span partly determines the monumentality of the hall. Although the commission suggested a cheaper solution where each platform would have its own canopy, the designers proposed to construct, within the available budget, a train shed made of steel, glass and laminate beams, dimensioned on greenhouse construction. These and other essential design choices based on practical economic considerations echo those of the nineteenth-century engineering approach.

Despite the distinction made between the front building and the train shed, the building is more convincing when read as one hall and a single, large interior. This becomes evident in the cross section. The wide corridor is slightly sunken, and the platforms above it project into the hall like a mezzanine. The boundary between wood and glass lies somewhere above Platform 4, a seamless transition apart from the change of materials. The hall is the central gesture, unifying and revealing the totality of the station's machinery under its roof.

In the history of station design, New York's Grand Central Terminal marks the discovery of the crowd itself as an aesthetic object and a design tool. Whereas its nineteenth-century predecessors mainly looked for architectural expression in a familiar monumentality, the attention here had shifted to the travellers and the spectacle of their collective movement. The station finds its monumentality from the staging of the crowd, and in the gaze of the traveller who witnesses it.<sup>4</sup>

In Rotterdam, too, the visitor's gaze has been elevated to a structuring



Team CS, Rotterdam Central Station / Rotterdam-Centraal, train shed / perronkap

<sup>3</sup> Het Rijksmuseum (1876–1885) en Amsterdam-Centraal (1881–1889) werden in dezelfde periode ontworpen door Pierre Cuypers. De overeenkomst tussen beide illustreert hoe het station als representatief publiek gebouw begrepen en ontworpen werd.

<sup>4</sup> A. Raynsford, 'Swarm of the Metropolis / Passenger Circulation at Grand Central Terminal and the Ideology of the Crowd Aesthetic', *Journal of Architectural Education*, jrg. 50 (1996) nr. 1, 2–14.

<sup>3</sup> Pierre Cuypers designed the Rijksmuseum (1876–1885) and Amsterdam Central Station (1881–1889) in the same period. The similarities between the two illustrate how the station was understood and designed as a representative public building.

<sup>4</sup> A. Raynsford, 'Swarm of the Metropolis: Passenger Circulation at Grand Central Terminal and the Ideology of the Crowd Aesthetic', *Journal of Architectural Education*, vol. 50 (1996) no. 1, 2–14.



helder en overzichtelijk mogelijke beleving van de reiziger. De winkels zijn dan ook ondergebracht in de corridor. Deze disciplinerende van de commercie, een uitdaging waarvoor alle hedendaagse stationsontwerpers zich gesteld zien, maakt de hal tot een vrije, lege ruimte. 'Een transferruimte is in de basis leeg,' laat Adriaan Geuze (West 8) als uitleg van deze bewuste keuze optekenen.<sup>5</sup>

Door de lichte helling omlaag van hal naar corridor kan de reiziger over de hoofden van de mensen heen de corridor in kijken. Daarboven ziet de bezoeker de treinen op spoor 1 binnenrijden, tegen de achtergrond van de transparante kap, gedragen door sculpturale, donkere kolommen: alle elementen van het station, en de reizigers die zich van en naar de trein spoeden, zijn in één oogopslag te overzien.

'In de eigentijdse samenleving met [haar] massacultuur is het forensisme een vorm van rituele dans waarin het station een belangrijk decor is,' aldus Geuze.<sup>6</sup> De verdienste van Rotterdam-Centraal is dat het deze ervaring niet tot een individueel moment, maar een heroïsch en collectief theater maakt.

principle, and the interior operates in the service of the traveller's experience, making it as clear and well-organised as can be. As such, the shops are accommodated within the corridor. This containment of commerce, a challenge for all contemporary station designers, allows the hall to become a free, unobstructed space. 'A transfer space is essentially empty,' states Adriaan Geuze (West 8), explaining this particular decision.<sup>5</sup>

A slight slope down from hall to corridor allows travellers to look over the heads of the other people into the corridor. Above this, the trains pulling in to Platform 1 are visible, against the background of the transparent roof carried by sculptural, dark columns: all of the elements of the station as well as passengers rushing to and from the trains can be taken in at a single glance.

'In today's society, with its mass culture, commuting is a kind of ritual dance to which the station is an important backdrop,' says Geuze.<sup>6</sup> The merit of Rotterdam CS is that here the dance becomes a heroic and collective

Het verschil in architectonische uitwerking tussen stationshal en perronoverkapping is niet zonder consequenties. Waar de transparante kap de ervaring van overvloedig binnenvallend daglicht op treinen mogelijk maakt, het reizen zo tot een poëtische ervaring verheft, en zelf volledig naar de achtergrond verdwijnt, is de stationshal als gigantisch houten meubelstuk altijd uitdrukkelijk als grens aanwezig. Het spaarzame daglicht maakt haar tot een donkere ruimte, een duidelijk afgebakend moment in de route van stad naar perron en andersom — een poort, die zowel de aankomst op de lichte perrons, als in de stad zelf dramatiseert.

Het beeld van de stad is nadrukkelijk aanwezig in het stationsinterieur. Gezien vanaf de sporen, en opnieuw vanuit de hal, tekent zij zich buiten het station scherp af binnen de contour van de hal. De grens tussen binnen en buiten wordt dan ook zoveel mogelijk van belang ontdaan. Als universele vlakke strekt de rode vloer zich voorbij het dak uit over het stationsplein en verder, en wordt het zicht op de stad alleen onderbroken door de losjes over het vloervlak verspreide entrees naar metro en fietsenstalling.

In de stad manifesteert het gebouw zich met eenzelfde directheid die het interieur kenmerkt. Als stedenbouwkundig gebaar voegt het station zich zelfverzekerd in het modernistisch landschap van Rotterdam, waar in de laatste twee decennia een architectonische kakafonie van spraakmakende en vooral grote gebouwen is verzezen, en nestelt het zich tussen zijn burens, het Groothandelsgebouw (Van Tijen en Maaskant, 1953) en het gebouw Delftse Poort (Bonnema, 1981). Het gevouwen dak verleent het gebouw niet alleen van binnen, maar ook van buiten een heldere figuur. Cruciaal voor het welslagen van het gebaar is daarbij de eenvoud, zodat het gebouw ongeacht de complexiteit van zijn functioneren als een direct te begrijpen beeld functioneert.

'Our buildings must survive the cigarette machine,' schreef Robert Venturi, met het

piece of theatre, rather than an individually experienced moment.

However, the differentiation in architectural execution between the station hall and train shed is not without consequences. While the translucent train shed bathes trains and passengers alike in an abundance of daylight, elevating travel to a poetic experience by dissolving into the background, the station hall is always explicitly present, resembling a giant piece of wooden furniture that delineates the interior. The sparse daylight makes the hall a dark space, a clearly defined moment in the route from city to platform and vice versa — a gate that dramatizes both the arrival on the well-lit platforms and that in the city itself.

The image of the city is explicitly present in the station interior. Seen from the tracks, and again from the hall, the city outside the station stands out sharply against the contours of the hall. The boundary between inside and outside is therefore played down as much as possible. Like a universal surface, the red floor stretches beyond the folded roof, over the station square and even further, the view of the city only interrupted by loosely scattered entrances to subway lines and bicycle parking facilities.

In the city the building manifests itself with the same directness that characterises its interior. As an urban gesture, the station confidently joins the modernist Rotterdam landscape in which an architectural cacophony of high-profile and very large buildings has arisen over the last two decades to nestle between its neighbours Groot Handelsgebouw (Van Tijen & Maaskant, 1953) and Delftse Poort (Bonnema, 1981). The gesture of the folded roof defines the interior of the building, and establishes the building as a strong urban figure. The clarity of this gesture is fundamental to the crafting of a recognisable image out of the operational complexity of the building.



Team CS, Rotterdam Central Station/ Rotterdam-Centraal, view from station hall into corridor/ blik vanuit stationshal richting corridor

<sup>5</sup> F. Loer, 'De Erotiek van Rotterdam Centraal', in: E. Liukku en S. Mandias (red.), *Help, we zijn populair! Rotterdam stad in verandering* (Rotterdam: naiO10 uitgevers, 2016), 39.

<sup>6</sup> Ibid., 42.

<sup>5</sup> F. Loer, 'De Erotiek van Rotterdam Centraal', in: E. Liukku and S. Mandias (eds.), *Help, we zijn populair! Rotterdam stad in verandering* (Rotterdam: NaiO10 publishers (2016), 39.

incasseringsvermogen van Grand Central Terminal's hal als voorbeeld.<sup>7</sup> Ook Rotterdam-Centraal kun je in deze traditie lezen: gebouwen die als idee, en als architectuur, robuust genoeg zijn om de krachten en veranderingen die inherent zijn aan hun publieke taak te absorberen.

#### Bewoond decor

In Breda is de verhouding tussen de stad en haar nieuwe station vanaf het begin expliciet onderdeel geweest van het project. 'Ik liep de stad in en zag met hoeveel aandacht de openbare ruimte was gemaakt,' aldus Koen van Velsen. 'De aanbesteding was uitgeschreven door de gemeente Breda. Ik dacht: daar moet ik het van hebben. Ik zag het station als deel van de stad.'<sup>8</sup> Het gebouw en zijn interieurs zijn als een stedenbouwkundige opgave benaderd, en het uitgangspunt om het station onderdeel te maken van de stedelijke structuur is op ieder niveau van het ontwerp doorgevoerd.

Het station ligt als enorme sluitsteen tussen het stadscentrum en de noordelijke wijk Belcrum. Het programma ondersteunt

'Our buildings must survive the cigarette machine,' Robert Venturi wrote, with the resilience of the Grand Central Terminal's hall as an example.<sup>7</sup> Rotterdam CS can be read in this tradition as well: buildings that as idea, and as architecture, are robust enough to absorb the forces and changes inherent to its public task.

#### Lived-in Decor

In Breda, the relationship between the city and its new station has been a fundamental part of the project from its inception. 'I walked into the city and saw with how much attention the public space was made,' says Koen van Velsen. 'The tender was issued by the municipality of Breda. I thought: I can work with that. I saw the station as part of the city.'<sup>8</sup> He approached the building and its interiors as matter of urban design and implemented his premise — making the station part of the structure of the city — at every level of the project.

The station sits between the city centre and the northern Belcrum district like a huge keystone. The programme

het idee van het station als deel van de stad, dat naast stationsfuncties ook een groot parkeerdek en een hoeveelheid woningen omvat. Dit kwam tot stand door een ingreep van de architect: op Van Velsen's voorspraak werd de straat aan de noordzijde verlegd, zodat een deel van de kantoren en woningen die in het stedenbouwkundig plan waren voorzien onderdeel konden worden van het stationsgebouw, en er aan deze zijde van het station een verdiept voorplein kon ontstaan.

Waar de gevel van het voorgebouw in de negentiende eeuw doorgaans een variatie was op een gangbaar monumentaal vocabulaire in de stad om de perronhal erachter in te kapselen, meten de gevels van Station Breda zich het beeld van de stad zelf aan. Daarbij zoekt het gebouw, hoewel het aan de rand van het stadscentrum ligt, aan beide kanten van het spoor een gelijkwaardige toenadering tot de stad: een duidelijke stedenbouwkundige stellingname met als doel de barrière van de spoorlijn onschadelijk te maken.

Binnen zijn de perrons bereikbaar via een verdiepte passage voor voetgangers en fietsers, die onderdeel uitmaakt van een netwerk aan ruimten, dat de twee wijken met elkaar verbindt. Het is mogelijk het station te doorkruisen zonder hinder van toegangspoortjes; een belangrijk gebaar dat verwezenlijkt is door een kortere tunnel te voorzien die parallel aan de traverse ligt en toegang biedt tot de perrons.

In tegenstelling tot Rotterdam-Centraal heeft het station geen representatieve publieke hal, maar bestaat het interieur uit passages en pleinen, en ontleent betekenis aan de manier waarop het de structuur van de stad voortzet en versterkt. Wel is er de perronhal — een aanzienlijke ruimte die zes sporen, een busplatform en een hellingbaan naar het parkeerdek bevat — afgedekt door het opgetilde parkeerplatform (dat het gehele dak beslaat) en geflankeerd door twee façades, vermomd als stad. Het station heeft geen herkenbare stedelijke figuur; de façade van het gebouw bestaat uit een

supports the idea of the station as part of the city: in addition to the functions of a railway station, it includes a large parking deck and several dwellings. This is the result of the architect's intervention: at Van Velsen's advocacy, the street on the north side was moved, to allow some of the offices and dwellings that were anticipated in the urban plan to merge into the station building, leaving additional room for a sunken forecourt on this side of the station.

While in the nineteenth century, the façades of front buildings were usually variations on the usual monumental vocabularies in the city in order to encapsulate the platform hall at their backs, the façades of the station in Breda are made to measure up to the image of the city itself. In addition, the building, although it is situated on the edge of Breda's city centre, seeks an equal approach to the city on both sides of the station, thereby taking a clear urban position aimed at neutralizing the barrier created by the railway

Inside, the platforms can be accessed via a sunken passage for pedestrians and cyclists that is part of a network of spaces that connects the two districts. People can traverse the station without being hampered by turnstiles, an important gesture that was made possible by providing a shorter tunnel that runs parallel to the passage and provides access to the platforms.

Unlike Rotterdam CS, the railway station in Breda does not have a representative public hall, but consists of passages and squares that derive meaning from the way in which they continue and strengthen the structure of the city. The station does have a platform hall, a substantial space containing six tracks, a bus station and a ramp for cars, covered by the raised parking deck (which covers the entire roof) and flanked by two façades, disguised as part of the city.



Team CS, Rotterdam-Centraal, station hall / stationshal

<sup>7</sup> R. Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture* (New York: The Museum of Modern Art, 2007), 42.

<sup>8</sup> H. van der Heijden, 'Pleisterplaats Breda. Gesprek met Koen van Velsen', in: *Architectuur in Nederland 2015/2016* (Rotterdam: nai010 uitgeverij, 2016).

<sup>7</sup> R. Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture* (New York: Museum of Modern Art, 2007), 42.

<sup>8</sup> H. van der Heijden, 'Pleisterplaats Breda: Gesprek met Koen van Velsen', in: *Architectuur in Nederland 2015/2016* (Rotterdam: nai010 publishers, 2016).



bewoond decor, dat ambieert het station op te laten gaan in de stad door het te laten verdwijnen.

Waar de stationsmachine in Grand Central Terminal werd verborgen onder een compositie in Botticino-marmer, is de perronhal in Breda juist uitgekleed. Alles is zichtbaar: een strategie voor stedelijkheid die herinnert aan station Euralille, waar OMA bij het station een *Espace Piranésien* voorzag: een holte waar 'alle omringende krachten', in de vorm van verkeersstromen, aan de oppervlakte werden gebracht ter introductie van een 'metropolitaan moment'.<sup>9</sup> In tegenstelling tot de opgraving in Lille, worden de stromen in Breda bovengronds geënceneerd: fietsers zijn aanwezig in de passage, en de auto, trein en bus haaks daarop in de perronhal. Hun ruimtelijke manifestatie wordt getheatraliseerd: de hal wordt doorsneden door de hellingbaan die de auto's naar het dak brengt; fietsers passeren de reizigers op volle snelheid in de passage. Waar de gevels nog een herkenbare stedelijkheid betrachten, is het interieur ongegeneerd metropolitaan. In de holte van

The station does not have a recognizable urban figure; the façades of the building consist of an inhabited decor that aspires to merge the station into the city by making it disappear.

Whereas Grand Central Terminal's machinery was concealed under a composition in Botticino marble, the platform hall in Breda has been stripped bare. Everything is visible: a strategy for urbanity that recalls Euralille's station, where OMA provided the station with an *Espace Piranésien*: a cavity in which 'all surrounding forces', in the form of traffic flows, were brought to the surface to introduce a 'metropolitan moment'.<sup>9</sup> Rather than copy the Lille excavation, Breda stages its flows aboveground: cyclists are present in the passage, cars, trains and buses traverse the platform hall above. Their spatial manifestation is dramatised: the hall is intersected by the ramp that takes the cars up to the roof; in the passage cyclists whizz by the pedestrians. Whereas the façades are still recognizably urban, the interior

de perronhal manifesteert zich zo een andere stedelijkheid, die gerelateerd is aan de schaal van het spoornetwerk als geheel en de plaatsen waarmee het spoor in verbinding staat.

Waar Piranesi's *carceri* worden aangesproken in OMA's project voor Lille als metafoor om stedelijkheid te simuleren, zijn het zijn etsen van het vervallen Rome die op een ander niveau aanwezig zijn in Breda. De Romeinse badhuizen met hun enorme overkappingen en heldere organisatie vormden een beproefd model voor ongekend grote stationshallen die de metropool afdwong; in Breda zijn het hun ruïnes, poëtisch verbeeld door Piranesi, die doorschemeren in de vormgeving en materialisering van het interieur.<sup>10</sup>

In de perronhal lijken we ons in een bovengrondse opgraving te bevinden, met een dak dat overeind wordt gehouden door de woon- en kantoorblokken aan weerszijden van het spoor, en dikke pijlers balancerend op gecanneleerde kolommen. Het idee van de ruïne suggereert hier een verstrijken van de tijd, die dient ter legitimatie van het nieuwe stationsgebouw als onderdeel van de stad.<sup>11</sup>

De donkere ruimte die zo geconstrueerd wordt, en wiens ervaring gedomineerd wordt door het betonnen dak, maakt het interieur op een sombere dag tot een dystopisch decor voor eenzame reizigers. Daglicht valt in dramatische banen binnen via perforaties in het parkeerdek, dat op plaatsen begroeid is met planten, en in de elementen van het interieur is er de suggestie van een onregelmatig gevormde gelaagdheid. Al naar gelang de perceptie kan deze ervaring zowel onheilspellend als grandioos zijn, maar het is op zijn minst een bijzonder tegendraadse architectonische stellingname, die haaks staat op het montere techno-optimisme van Rotterdam-Centraal.

De suggestie van het verstrijken van tijd blijft overigens niet beperkt tot het interieur,

is unabashedly metropolitan. A different urbanity thus manifests itself in the cavity of the platform hall, one that relates to the scale of the rail network as a whole and the places with which it is connected.

OMA's Lille project invokes Piranesi's *carceri* as a metaphor to simulate urbanity; in Breda, it's his etchings of a dilapidated Rome that are present on a different level. The Roman baths, their enormous spans and clear organisation provided an exemplary model for the unprecedented size of the railway stations required by the metropolis; in Breda it is their ruins, as portrayed by Piranesi, that are present in the design and *materialisation of the station's interior*.<sup>10</sup>

The platform hall resembles an aboveground excavation, with a roof supported by city blocks on either side of the tracks and heavy pillars balancing on top of fluted columns. Here, the idea of the ruin suggests the passing of time, which serves to legitimize the new station building as part of the city.<sup>11</sup>

On gloomy days, this dark space, dominated by the concrete roof, turns the interior into a dystopian setting for lone travellers. Rays of daylight penetrate the roof through perforations in the parking deck, which is overgrown with plants in places; and the elements of the interior suggest an irregularly shaped stratification. Depending on the passenger's perception, the experience can be either ominous or grandiose. In any case, as an architectural statement it is an outspoken and unusual statement, and one that is very much at odds with Rotterdam CS's good-natured techno-optimism.

Furthermore, the allusion to the passing of time is not confined to the treatment of the interior, but is present in the façades as well. The masonry projects the design process like a simulated



Koen van Velsen architecten, Public Transport Terminal Breda / OV-Terminal Breda, platform hall / perronhal

<sup>9</sup> 'Espace Piranesien', in: B. Mau en R. Koolhaas, *SMLXL* (Rotterdam: 010 Publishers, 1995), 1200.

<sup>10</sup> Bekende voorbeelden zijn Union Station, Washington DC (Daniel Burnham, Ernest R. Graham, 1907) en Penn

Station, New York (Charles Follen McKim, William Rutherford Mead, Stanford White, 1910).

<sup>11</sup> Pimlott, *The Public Interior as Idea and Project*, op. cit. (noot 1), 110.

<sup>9</sup> 'Espace Piranesien', in: B. Mau and R. Koolhaas, *SMLXL* (Rotterdam: 010 Publishers, 1995), 1200.

<sup>10</sup> Famous examples are Union Station, Washington, DC (Daniel Burnham, Ernest R. Graham, 1907)

and Penn Station, New York (Charles Follen McKim, William Rutherford Mead, Stanford White, 1910).

<sup>11</sup> Pimlott, *The Public Interior*, op. cit. (note 1), 110.

maar is ook aangewend voor de gevels. Het ontwerpproces wordt als gesimuleerde geschiedenis geprojecteerd in steen, waarbij de verschuivende positie van de gevelopeningen in opeenvolgende ontwerpfasen in verschillende soorten baksteen leesbaar is — sporen van een ontwikkeling die alleen virtueel heeft plaatsgevonden.

In navolging van de hal, wordt het motief van excavatie en 'uitholling' op elk schaalniveau als ontwerpmiddel voortgezet. Zoals het gebouw vanuit vogelvluchtperspectief werkt als een groot blok waarin openingen zijn uitgesneden, zo wordt ook in het stationsinterieur een spel van massa en leegte gespeeld, zowel in het ruimtelijke gebaar als in de detaillering van de oppervlakken. Verlichting, reclames en bewegwijzering in de passage en in de haaks daarop georiënteerde winkelzone, zijn opgenomen in de dikte van de natuurstenen wand, waardoor hun krachten vooralsnog op chique wijze bedwongen worden.

Koen van Velsen zegt over de ervaring van het interieur: 'Wat ik daarmee bedoel is dat het gebouw zich voegt naar de patronen en de culturen van de stad. Andersom kun je

history: the changing positions of façade openings in successive design stages can be read from different types of brick, which are thus traces of an imaginary development that has only taken place digitally.

As in the hall, the motif of excavating is used as a design tool throughout the project. From a bird's-eye perspective, the building resembles a large, carved out mass: a play of solids and voids that is reflected in the treatment of its interior, both in spatial gestures and in the detailing of its surfaces. Lighting, advertising and wayfinding in the passage and in the shopping zone are absorbed in the thickness of the stone wall, whose forces are for now elegantly contained.

On the experience of the interior, Koen van Velsen says: 'What I want to convey is that the building conforms to the patterns and cultures of the city. Conversely, when you arrive by train you can see in which city you are. It is a way to include the existing city in a design.'<sup>12</sup> In reality, however, Breda is barely visible from

als je uit de trein komt zien in welke stad je bent. Het is een manier om de bestaande stad bij een ontwerp te betrekken.'<sup>12</sup> In de praktijk is Breda echter amper zichtbaar vanuit de hal. Aangezien het station een verbinding zoekt met de stad door er zelf onderdeel van te worden, met alle middelen die de architect én stedenbouwkundige tot zijn beschikking heeft, is deze visuele connectie echter ook overbodig. Als voortzetting van de stad is het project te lezen als een hedendaags, genuanceerd antwoord op het project van de megastructuur uit de jaren 1960, zoals het voormalige Utrecht-Centraal en Hoog Catharijne. Ook daar was het de ambitie station en stad met elkaar te verbinden aan de hand van een netwerk van interieurs, als weerspiegeling van een (exotische) stedelijke publieke ruimte.

#### Stations als publieke werken

We kunnen het spoor zien als grootschalig interieurproject: een publieke ruimte die zich over het hele land uitstrekt, gedefinieerd door een aaneenschakeling van situaties waarvan men tijdens een reis deel uitmaakt.<sup>13</sup> Dit continue interieur wordt door uiteenlopende instanties in samenhang ontworpen — van wagon tot *meeting points*, en van perronmeubilair tot reizigers-apps. Waar bij het ontwerp en de inrichting van het spoor een opmerkelijk consistente verschijningsvorm wordt aangehouden, onderscheiden de stationsgebouwen — daar waar het grenzeloze spoorinterieur de publieke ruimte van de stad ontmoet — zich door een expliciete, specifieke houding ten aanzien van de ontwerpogave.

De stations van Breda en Rotterdam zijn het voorlopige hoogtepunt van dit fenomeen, als gevolg van een ontwikkeling waarbij stations in steden een steeds belangrijker rol wordt toegedicht, zowel als onderdeel van de publieke ruimte van de stad als in haar representatie, en waarin juist hun specificiteit als entree tot de stad en als

the hall. But since the station aspires to connect with the city by being part of the city, with all of the means available to architects and urban designers, this visual connection is superfluous anyway. As a continuation of the city, the project can be read as a contemporary, nuanced answer to 1960s megastructure projects such as the former Utrecht Central Station and shopping centre Hoog Catharijne. Here, too, the ambition was to link the station and the city to each other through of a network of interiors, as a reflection of an (exotic) urban public space.

#### Stations as Public Works

We can consider the railway as a large-scale interior project: a public space that extends across the entire country, defined by a series of situations that one takes part in during a journey.<sup>13</sup> This continuous interior is designed by various parties in conjunction — from wagons to meeting points, and from platform furniture to traveller apps. The design and layout of the railway shows a remarkably consistent appearance, but the station buildings — where the boundless rail interior meets the public space of the city — are distinguished by an explicit, specific attitude towards the design brief.

For now, the stations in Breda and Rotterdam are the culmination of this phenomenon, as a result of a development in which stations in cities are ascribed an increasingly important role, both as part of the public space of the city and in its representation, and in which their specificity as an entrance to the city and as an *urban interior are underlined*.

In the two stations discussed here, large-scale public ambitions have been transformed into clear positions on how to deal with the complexity of the city as it manifests itself in the station interior.

<sup>12</sup> Van der Heijden, 'Pleisterplaats Breda', op. cit. (noot 8).

<sup>13</sup> Zoals ook Wouter van Stiphout opmerkt in: 'Ontwerpen aan het spoor / ontwerpen aan Nederland' in: Crimson Architectural Historians, *Ontwerpen aan het spoor*, op. cit. (noot 2), 37.

<sup>12</sup> Van der Heijden, 'Pleisterplaats Breda', op. cit. (note 8).

<sup>13</sup> As Wouter van Stiphout also points out in 'Ontwerpen aan het spoor / ontwerpen aan Nederland', in: Crimson Architectural Historians, *Ontwerpen aan het spoor*, op. cit. (note 2), 37.



Koen van Velsen architecten, Public Transport Terminal Breda / OV-Terminal Breda, passage





Koen van Velsen architecten, Public Transport Terminal Breda /  
OV-Terminal Breda, platform hall / perronhal



Koen van Velsen architecten, Public Transport Terminal Breda /  
OV-Terminal Breda, platform hall / perronhal

stedelijk interieur op de voorgrond komt.

In beide besproken stations zijn deze grootschalige publieke ambities omgezet in een duidelijke stellingname ten aanzien van de omgang met de complexiteit van de stad, zoals die zich manifesteert in het stationsinterieur. Ieder op eigen wijze, blazen deze stations zo het idee van publieke werken in de stad nieuw leven in.

De stations tonen hoe het succes van het station als architectonisch project baat heeft bij een duidelijk gebaar of idee, waarin alle invloeden, van commercie tot financiële en ruimtelijke beperkingen, een plek kunnen krijgen, met een architect die de regie neemt (en krijgt) om vanaf de stedenbouwkundige schaal na te denken over het gebouw.

Rotterdam kiest als aanknopingspunt de ervaring van de massa, en construeert een frictieloze maar tegelijkertijd collectieve ervaring van het reizen, waarin de dichotomie tussen stad en trein wordt opgelost, bijeengehouden onder het heldere gebaar van het tweeledige dak. Station Breda gaat deze frictie juist niet uit de weg, en ensceneert de confrontatie en complexiteit van stromen die in het station samenkomen. Met alle mogelijke middelen positioneert het zich als een stuk stad, en koestert het zijn perronhal als tegendraadse plaats begraven in zijn binnenste.

Each in their own way, the stations breathe new life into the idea of public works in the city.

The stations show how the success of the station as an architectural project benefits from a clear gesture or idea, in which all influences, from commerce to financial and spatial constraints, have their place, with an architect who takes (and is given) control to think about the building from the urban scale.

Rotterdam chooses as a starting point the experience of the crowd and constructs a frictionless but at the same time collective experience of traveling, in which the dichotomy between city and train has been solved, held together under the clear gesture of the double roof. Rather than shy away from this friction, Public Transport Terminal Breda dramatizes the confrontation and complexity of the flows that converge at the station. With all possible means it positions itself as a piece of city, and cherishes its platform hall as a perverse place, buried within.

Translation: InOtherWords, Maria van Tol