



ROTTERDAM CS.

AL POLDEREND NAAR

DE **NIEUWE SLEUTELPROJECTEN** (NSP)-STATIONS VAN **BENHEM CROUWEL ARCHITEKTEN**, IN ROTTERDAM, UTRECHT, DEN HAAG EN AMSTERDAM, ZIJN ONTWERPEN ALS PLEINEN DIE BARRIÈRES SLECHTEN. DE FILOSOFIE ACHTER ALLE ONTWERPEN: HET STATION ALS **OPENBARE RUIMTE** EN DE HAL ALS **STADSPLEIN**. JAN BENTHEM OVER STATIONS ALS **ICONEN**, GESPLETEN STEDEN, SCHIPHOL ALS EYE-OPENER EN DE ARCHITECT ALS DEGENE DIE, AL POLDEREND, DE VASTGELOPEN BESLUITVORMING VLOT TREKT.

ROTTERDAM CS.



Auteur: **Hans Fuchs**Illustraties: **Bentham Crouwel**

Architekten



JAN BENTHAM, Bentham Crouwel
Architekten.

HET OPTIMALE STATION

Wat vindt u een schoolvoorbeeld van een goed station, in binnen- of buitenland? Welke betekenis hebben stations, in steden en voor u persoonlijk?

“Een specifiek voorbeeld van een goed station heb ik niet. Meer in het algemeen: stations zijn iconen in de stad. Elke stad heeft een aantal van die iconische gebouwen: een stadhuis, een bibliotheek, een station. Het zijn de gebouwen die als kind indruk op je maken. Ik ben opgegroeid in Amsterdam en weet nog goed dat ik met mijn vader naar het Centraal Station fietste, ik herinner me nog hoeveel indruk dat gebouw van Cuypers, die grote hal, als kleine jongen op me maakte.”

Nu bent u zelf de architect van enkele van die iconen. Welke vraagstukken moesten uw stations oplossen?

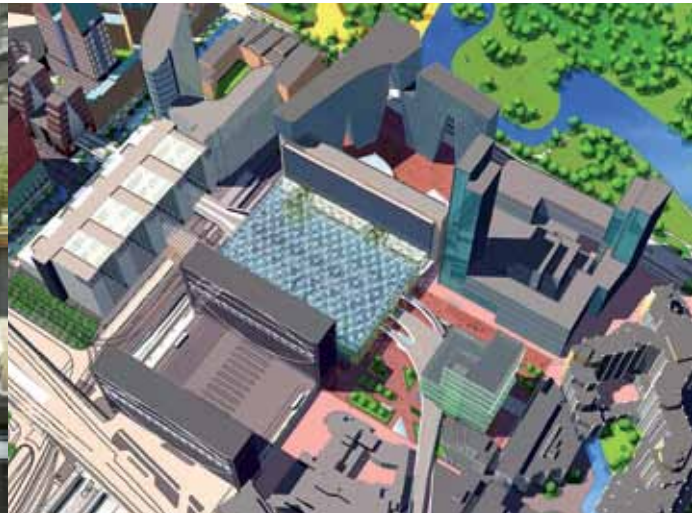
“De NSP-stations hebben allemaal te maken met dezelfde problematiek. Om te beginnen de besluitvorming; die was bij deze projecten niet meer rond te krijgen. Daarom zijn wij erbij gehaald, om dat weer vlot te trekken. Daarnaast speelt de techniek een grote rol. De HSL-treinen zijn langer, er zijn meer reizigers. Dat vraagt meer capaciteit, die architectonisch ook moet worden vormgegeven. Een ander punt: de sleutelprojecten moeten ook een impuls zijn voor de stad eromheen. Het draaide bij deze ontwerpen voor een belangrijk deel om het vinden van een antwoord op de vraag: hoe profiteert de stad? En

we wilden en moesten iets doen aan de barrièrewerking van de bestaande stations. Met name de oude doorgaande stations vormen toch vaak een drempel in de stad. In de negentiende eeuw aangelegd aan de stadsrand, liggen deze stations tegenwoordig allemaal midden in de stad. En dan wrekt zich de typologie. De klassieke opbouw van spooreplacement, ontvangstgebouw en tunnel of brug naar de sporen, leidt hier tot een gebouw met een sterke achterkant, midden in de stad. Dan ontstaan gespleten steden.”

Hoe belangrijk was het slechten van die barrière bij uw NSP-ontwerpen?

“Onze ambitie was om te vernieuwen en de slag te maken van gebouwen die scheiden naar gebouwen die verknopen. In Rotterdam bijvoorbeeld was het contrast tussen de voor- en achterkant van het bestaande station het grootst. Aan de achterkant lag een negentiende eeuwse wijk, aan de voorkant de geconcentreerde stad met zijn hoogbouw. Dat leek moeilijk te verbinden, maar het was ook wel een kwaliteit: groen aan de ene kant en hoogbouw aan de andere. Dat contrast hebben we versterkt, terwijl we tegelijkertijd een verbinding legden. Het station overdakt in één keer het hele emplacement, waardoor twee voorkanten ontstaan. Voor beide zijden vormt het nieuwe station ook de entree tot de stad, waarbij elke zijde een eigen karakter heeft en houdt.”

“IN CS
ROTTERDAM
ZIT DAT OUDER-
WETSE IDEE VAN
HET STATION
ALS ICOON,
HET GEBOUW
WAARVAN ALS
KIND JE MOND
OPENVALT, HET
GEBOUW DAT
ZICH VASTZET IN
JE HERINNERING.”



DEN HAAG CS.

Wat voor stations levert dat op?

Samen met de eis vanuit de NSP dat de stad moet profiteren, was dat verknopen het uitgangspunt voor alle vier ontwerpen. Dat leidde tot de benadering van het station, niet als gebouw maar als openbare ruimte, als nieuw plein in de stad. Het gebouw als magneet, met en door dat plein. De NS hebben inmiddels ook zelf ingezien dat de verdien capaciteit in dat openbare karakter zit, in dat plein.”

In hoeverre dicteerde de besluitvorming deze vorm van station als plein? Welke vraagstukken speelden bij de besluitvorming?

“Bij veel stationsplannen zat de besluitvorming krakend vast. De privatisering van de NS in het verleden, betekende dat de stations private ondernemingen werden. Het spoorbedrijf viel uiteen in geprivatiseerde bedrijfsonderdelen: Pro-Rail, NS Reizigers, NS Vastgoed. Daardoor kwamen ook de stationsprojecten niet meer van de grond. Je zat met zeven, acht partijen bij elkaar. De besluitvorming ging langs teveel verschillende partijen. Men kon in die situatie alleen maar een besluit nemen over het ontwerp

als geheel, want alles was met elkaar verknoot. Terwijl tegelijkertijd de betrokken partijen alleen over hun deelbelang een besluit mochten nemen. Dan komt er uiteindelijk dus ook geen besluit over het gehele plan.

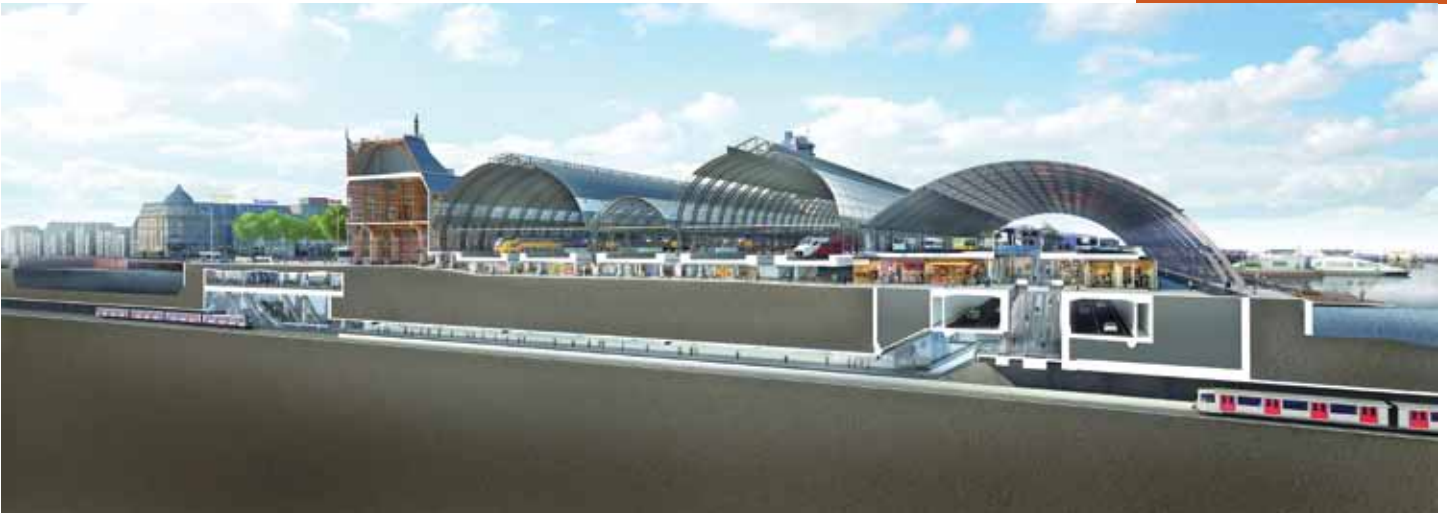
In die situatie zijn wij erbij gehaald, vaak vanuit de kant van de gemeente. Ons werd gevraagd om mee te denken en het ontwerpproces en de besluitvorming weer op gang te brengen. De aanleiding om voor ons te kiezen was het opleveren van Schiphol, waar we een stadsplein bouwden en snel een ingewikkelde knoop opgeleverd wisten te krijgen. Het plein, als geheel overkapt, met winkels, dat was een eyeopener voor gemeentes: zo kan het dus ook. Bovendien hadden we op Schiphol te maken gehad met allerlei verschillende partijen. Schiphol was al eerder geprivatiseerd, nog voor de NS. Samen met onze filosofie over plein en openbare ruimte, was het succes van Schiphol de aanleiding om ons bij de NSP-projecten te halen. ”

Hoe breng je die besluitvorming dan weer op gang, als architect?

“Door radicaal opnieuw te beginnen. Deels ging het om een ontwerpprobleem, om het vereen-

UTRECHT CS.





AMSTERDAM CS.

voudigen van de plannen en het mijden van gestapelde functies. Dat was bijvoorbeeld het grote manco van de plannen voor CS Utrecht. De gelaagdheid van metro, trein, bus en taxi's, zorgde ervoor dat er geen besluit kon worden genomen over het plan als geheel. Als je over één laag niet kan beslissen, dan wordt over het geheel ook niets besloten.

Om uit die impasse te komen, hebben wij het station van Utrecht zo ontworpen dat we met allerlei partijen onafhankelijk besluiten konden nemen over deelaspecten. Wij ontwierpen een simpele hal, met niks erbovenop, geen kantoren, want rondom ligt voldoende grond braak. Die hal biedt een flexibele, simpele hoofdbesluitstructuur. Hiermee kun je ook uit de voeten als er, halverwege, toch een roep komt om een stadskantoor te bouwen op het station. Dat is op zo'n moment dan alleen nog maar een beslissing over dat stadskantoor, niet over het hele station. Met die insteek kan je bouwen, kun je aan de slag. En de stad krijgt er een plein bij. Dat zorgt voor nieuwe verhoudingen en potentie. Er ontstaat ruimte om later verder te kijken of je bijvoorbeeld ook nog aanvullende functies wilt."

Wat vraagt dat van de architect?

"De kunst is om als architect geen partij te kiezen. Je moet alle partijen respecteren, ook in het doel dat zij nastreven, en ze zoveel mogelijk gelijk waarderen. Als ze zien dat je dat integer doet, dan zijn partijen ook bereid om dingen te aanvaarden. Het is mooi als dat aan de architect wordt overgelaten, en het geeft je als architect ook vrijheid en krediet op je eigen vakgebied, als ze zien dat je dat goed doet."

Hoe ging dat in Rotterdam?

"In Rotterdam gebeurde iets vergelijkbaars: daar ontbrak een gedelegeerd opdrachtgever voor de zeven partijen die bij het project betrokken waren, allemaal met hun eigen deelbudget. In dat vacuüm ziet een goede architect kansen.

Als je ziet dat dat gedelegeerd opdrachtgeverschap ontbreekt, dan vul je dat gat, daar zijn wij ingesprongen. De stad Rotterdam vroeg ons om een simpel station, een basisstation volgens de rijksstandaard. Wij vonden dat je dat niet kunt maken. In Rotterdam kom je met de HSL Nederland binnen. Dus hebben we hoog ingezet, samen met West 8 en Meyer en Van Schooten. Wij hadden de ambitie om een icoon te maken, binnen die gestelde financiële grenzen. Ook hier zijn we heel simpel begonnen, met een plein waar je alles kunt oplossen. En met de overtuiging dat dit ons zou lukken, wetend dat je problemen later kunt oplossen."

Bij dat alles is er ook nog een NS-cultuur met weinig speelruimte voor verandering en innovatie. Hoe ga je daar mee om, als architect?

"Niets aan het spoor wordt aan het toeval overgelaten. Het is wat dat betreft net als in de luchtvaart. Maar bij het spoor is men van de lange termijn planning, in tegenstelling tot de luchtvaart, waar alles in een tien-jaar-spanne wordt bekeken. En dan is er nog het veiligheidsdenken bij de spoorwegen. Er komt geen besluit, voordat alle consequenties zijn overdacht. Op een voorlopig ontwerp krijg je bij de NS een review met 750 wijzigingsvoorstellen. En die moeten allemaal worden afgevinkt. Dus als je iets wilt veranderen of bewerkstelligen, moet je dat stapsgewijs doen of laten zien dat de oplossing die je aandraagt feitelijk niet nieuw is."

Lever je als architect dan niet in op je ontwerp?

"Het is in feite polderen. Maar kijk naar Rotterdam: daar is geen gepolderd compromis ontstaan, daar staat een mooi architectonisch resultaat. In Rotterdam zit dat ouderwetse idee van het station als icoon, het gebouw waarvan als kind je mond openvalt, het gebouw dat zich vastzet in je herinnering."

“NIETS AAN
HET SPOOR
WORDT AAN
HET TOEVAL
OVERGELATEN.”

www.benthemcrouwel.nl/
www.cu2030.nl/
www.rotterdam.nl/rotterdamcentraal
www.denhaagnieuwcentraal.nl/
www.amsterdamcentraal.nl/

Interessante filmpje over Amsterdam CS:
<https://vimeo.com/58529929>