



Delft University of Technology

The Interior of the Station

Rotterdam Central Station and Public Transport Terminal Breda

Mandias, Sereh; Frenken, Caspar

Publication date

2018

Document Version

Final published version

Published in

Oase: tijdschrift voor architectuur

Citation (APA)

Mandias, S., & Frenken, C. (2018). The Interior of the Station: Rotterdam Central Station and Public Transport Terminal Breda. *Oase: tijdschrift voor architectuur*, 101, 78-87.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Het interieur van het station

Over 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 ontwerpogave 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 gietijzeren, 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 snelgroeiende stad. De interieurs onthulden de onvoorstelbare mensenmassa en de machinerie die hun samenkomen 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.¹

De aanwezigheid van de stad in het stationsinterieur, waarbij het interieur betekenis ontleent aan zijn relatie met de stad, en stedelijkheid zelf als ontwerpmiddel 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 England had the scoop, the first Dutch railway, between Amsterdam and Haarlem, was instigated. Both terminals were located just outside the cities and not only functioned as stops, but also as gateways to those cities, a recurring motif in stations that were built in the course of the nineteenth century.

Towards the end of the century, however, many cities grew beyond the boundaries that had once determined the locations of their stations and the stations changed into landmarks in the hearts of urban landscapes. Thus, the symbolic meaning of the station shifted. The buildings were no longer only access gates, but also possible transfer points on the fault lines between the old and newer parts of the city. As a result of this dual function, design commissions for station buildings usually also include urban design issues.

The architecture of railway stations developed simultaneously with the emergence of modern Western metropolises. Beneath their large cast-iron and later steel roofs — products of the technological innovation that was at the basis of the metropolises themselves — they united the spectacle of the rapidly growing city. Their interiors revealed the unimaginable crowds of people and the machinery that made their encounter possible, representing the abstract idea of the metropolis in a nutshell. These big spaces thus became the characteristic public interiors of a new era, in which modern people showed themselves and were represented collectively.¹

The presence of the city in the station interior, with the interior deriving meaning from its relation with the city and urbanity itself being used as a design tool, is the connecting thread in the his-

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 gelegenheidscombinatie 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 Sleutelprojecten² 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?

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 bezien een variatie op het negentien-

tory of the station building. In the twentieth century, for example, we find 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 explicitly raised to the position of station protagonist, 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 takes a look at two recent Dutch station buildings: Rotterdam Central Station (Rotterdam CS), designed by Team CS, an occasional collaboration by designers from 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. The 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) were moreover expected to not only function as smooth-running public transport terminals, but were also part of a government initiative to improve the stations' urban quality and their connection to their cities.²

The explicit starting point of the designers of Rotterdam CS and PTT Breda is an idea of urbanity. But to what extent are 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?

Engineering Approach

Every station makes a statement about the encounter between city and track. Ever since the advent of the train, this encounter has allowed a limited number of spatial configurations and this remains unchanged despite technolog-

de-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,³ 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 de ruimte heen gevouwen is en naar het centrum wijst. De constructie is verpakt in aluminium (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

ical developments and the train's changed status. In this light, Rotterdam's new CS is a variation on the nineteenth-century train station, also comprising a front building that accommodates the station hall backed by a platform covering that spans and unites all tracks. Rotterdam even preserved the architectural confusion caused by the combination of a utilitarian covering on the track side and a conventional monumental, often historicising façade on the city side that originated in the station buildings of the nineteenth century as a result of rapid industrialization, of which Amsterdam Central Station is also an exponent.³

Like its predecessor, which was designed by Sybold van Ravesteijn (1957), the station hall is defined by an expressionist roof that is folded over the space asymmetrically and points towards the city centre. The construction is covered in aluminium (exterior) and wood (interior) and the considerable diameter needed to allow the free span partly determines the monumentality of the hall. The platform covering, on the other hand, follows a much more pragmatic logic. Though the commission was based on — cheaper — covering per platform, the designers' proposal of a steel, glass and laminate beam covering derived from greenhouse construction was within the budget. 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 platform covering, the station is more convincing when read as a single hall and a single, big interior. This shows in the cross section. The wide corridor is slightly lowered; the platforms are above it, inserted in the large hall like mezzanines. The boundary between wood and glass is near Platform 4, a seamless transition in terms of everything but used materials. The hall is the central gesture that unites and showcases the entire machinery of the station under its roof.

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 ensceneren van de massa, en de blik van de reiziger die haar waarneemt.⁴

Ook in Rotterdam is het zicht van de bezoeker tot ordenend principe verheven en opereert het interieur in dienst van een zo 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.⁵

Door de lichte helling omlaag van hal naar corridor kan de reiziger over de hoofden van de mensen heen de corridor in kijken en is er al dalend overzicht. 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.⁶ De verdienste van Rotterdam-Centraal is dat het deze ervaring niet tot een individueel moment, maar een heroïsch en collectief theater maakt.

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 dramati-

In the history of station design, New York's Grand Central Terminal marks the discovery of the mass of people itself as an aesthetic object and a design tool. Whereas its nineteenth-century predecessors mainly looked for architectural expression in a familiar monumentality, the New York station's attention shifted to the travellers and the spectacle of their collective movement. The station is monumental in terms of the staging of crowds and the directing of the gazes of travellers observing those crowds.⁴

Rotterdam, too, has raised the gaze of the visitor to an organizing principle and placed its interior in the service of the travellers' clear and well-organized experience. The shops are housed in the corridor. This submission of commerce, a challenge that all contemporary station designers face, turns the hall into a free, empty space. 'In principle, a transfer space is empty,' as Adriaan Geuze (West 8) explains this deliberate decision.⁵

A slight slope meandering down from hall to corridor allows travellers to look into the corridor over the heads of the other people and overlook the area before they descend. Above, the trains pulling in to Platform 1 are visible, against the background of the transparent covering 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.⁶ The merit of Rotterdam CS is that here the dance becomes a heroic and collective piece of theatre, rather than an individually experienced moment.

The diverse architectural execution of station hall and platform covering is not without consequences. Where the transparent platform covering allows passengers to see trains bathe in abundant daylight and thus makes traveling a poetic experience while it completely disappears into the background itself,

seert.

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 vloer-vlak verspreide entrees naar metro en fiet-senstalling.

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 archi-tectonische kakafonie van spraakmakende en vooral grote gebouwen is verrezen, en nestelt het zich tussen zijn burens, het Groothandelsgebouw (Van Tijen en Maas-kant, 1953) en het gebouw Delftse Poort (Bonnema, 1981). Het gevouwen dak ver-leent 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 functio-neren als een direct te begrijpen beeld func-tioneert.

‘Our buildings must survive the cigarette machine,’ schreef Robert Venturi, met het incasseringsvermogen van Grand Central Terminal’s hal als voorbeeld.⁷ Ook Rotter-dam-Centraal kun je in deze traditie lezen: gebouwen die als idee, en als architectuur, robuust genoeg zijn om de krachten en ver-anderingen 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 uitge-schreven door de gemeente Breda. Ik dacht: daar moet ik het van hebben. Ik zag het sta-tion als deel van de stad.’⁸ Het gebouw en

the giant piece of wood furniture of the station hall always explicitly presents a boundary. The sparse daylight makes the hall a dark space, a clearly delineated moment in the route from city to plat-form and vice versa — a gate that dram-atizes 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 out-side 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 inter-rupted by entrances to subway lines and bicycle parking facilities loosely scat-tered all over the floor surface.

In the city the building manifests itself with the same directness that characterizes its interior. As an urban design gesture, the station confidently joins the Rotterdam landscape in which an architectural cacophony of high-pro-file and especially 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 folded roof provides the building with a clear shape both inside and out. Its simplicity is crucial to the success of this gesture, because the building functions as an image that can be directly understood irrespective of the actual complexity of its functioning.

‘Our buildings must survive the ciga-rette machine,’ Robert Venturi wrote, with the resilience of the Grand Central Terminal’s hall as an example.⁷ Rot-terdam CS can be read in this tradition as well: buildings that are robust enough to absorb forces and changes inherent to its public task both as ideas and as architecture.

Lived-in Decor

In Breda, the relationship between the city and its new station has been an

zijn interieurs zijn als een stedenbouwkun-dige 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 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 ont-staan.

Waar de gevel van het voorgebouw in de negentiende eeuw doorgaans een variatie was op een gangbaar monumentaal vocabu-laire 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 ste-denbouwkundige 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 sta-tion te doorkruisen zonder hinder van toe-gangspoortjes; 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 parkeerdak bevat — afgedekt door het opgetilde parkeerplatform (dat het gehele dak beslaat) en geflankeerd door

explicit feature of the project from the beginning. ‘I walked into the city and saw how attentively the public space was made,’ says Koen van Velsen. ‘The tender was issued by the municipality of Breda. I thought: yes, that’s it. I saw the station as part of the city.’⁸ He approached the building and its interiors as an urban design challenge and imple-mented his premise — making the sta-tion part of the urban structure — at every level of the design.

The station sits between the city centre and the northern Belcrum district like a huge keystone. The programme supports the idea of a station as part of a city that, in addition to station func-tions, includes a spacious parking level and several dwellings. This is the result of the architect’s intervention: Van Velsen proposed to move the street to the north side to allow some of the offices and dwellings that were antici-pated in the urban plan to merge into the station building, leaving room for a lower forecourt on the other side of the sta-tion.

While in the nineteenth century, the façades of front buildings were usually variations on the usual urban monu-mental vocabularies, encapsulating a 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 on the fringes of Breda’s city centre, tries to find an equal distance from the city on either side of the track, taking a clear urban design position with the aim of neutralizing the barrier that tracks create.

Inside, the platforms are accessed by a low-lying passage for pedestrians and cyclists that is part of a network of spaces that connect the two districts. People can walk through the station without being hampered by turnstiles; an important gesture that was made pos-sible by providing a shorter tunnel that runs parallel to the traverse and provides access to the platforms.

Unlike Rotterdam CS, the station in Breda does not have a representative public hall, but consists of passages and

twee façades, vermomd als stad. Het station heeft geen herkenbare stedelijke figuur; de façade van het gebouw bestaat uit een 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 Beaux-Arts-achtige compositie in Botticino-marmer, is de perronhal in Breda juist uitgekleeft. 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’.⁹ In tegenstelling tot de opgraving in Lille, worden de stromen in Breda bovengronds geësceneerd: 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 de perronhal manifesteert zich zo een andere stedelijkheid, die gerelateerd is aan de schaal van het spoor netwerk 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 doorschermen in de vormgeving en materialisering van het interieur.¹⁰

In de perronhal lijken we ons in een bovengrondse opgraving te bevinden, met een dak dat overeind wordt gehouden door de woonblokken aan weerszijden van het spoor, en dikke pijlers balancerend op gecanneleerde kolommen. Het idee van de

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 that accesses the roof for cars that is hidden in the building mass, covered by the raised parking level (which covers the entire roof) and flanked by two façades, camouflaged to look like part of the city. The station does not have a recognizable urban figure; the façade of the building consists 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 Beaux-Arts 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’.⁹ Rather than copy the Lille excavation, Breda stages its flows aboveground: there are cyclists present in the passage and at right angles to them cars, trains and buses traverse the platform hall. Their spatial manifestation is dramatized: the hall is intersected by the ramp that takes the cars up to the roof; in the passage cyclists whizz by the passengers. Whereas the façades are still recognizably urban, the interior 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 to the places to which the tracks are connected.

OMA's Lille project uses Piranesi's *carceri* as a metaphor to simulate urbanity; Breda uses etchings of a dilapidated Rome and represents them on a different level. The Roman bathhouses with their huge coverings and clear organizations were a tried and tested model for the unprecedentedly big station halls that the metropolis demanded;

ruïne suggereert hier een verstrijken van de tijd, die dient ter legitimatie van het nieuwe stationsgebouw als onderdeel van de stad.¹¹

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, 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 ontwerpfases 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 vogelvluchterspectief 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 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.’¹² In de praktijk is Breda echter amper zichtbaar vanuit de hal. Aangezien het station een

in Breda their ruins, poetically portrayed by Piranesi, glimmer through the design and materialisation of the interior.¹⁰

The platform hall looks like an aboveground excavation, with a roof supported by residential blocks on either side and thick pillars that balance on top of crenelated 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.¹¹

The dark space created in this way, which is dominated by a concrete roof, turns the interior into a dystopian backcloth to lonely travellers on a gloomy day. Rays of daylight dramatically enter by perforations in the roof, which is overgrown with plants in places; the elements that make up the interior suggest an irregular layering. Depending on the passenger's perception, the experience can be either ominous or grandiose, which is a very contrarian architectural position to take in any case, one at odds with Rotterdam CS's good-natured techno-optimism.

It is not only the interior that alludes to the passing of time, the façades represent it as well. The masonry projects the design process like a simulated 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, this motif — of excavating and hollowing out — is used as a design tool on all other levels as well. From a bird's-eye perspective, the building looks like a large block into which openings have been cut. The station interior similarly plays with mass and void, both as spatial gestures and in the detailing of its surfaces. Lighting, advertising and wayfinding in the passage and in the shopping zone oriented at right angles to are absorbed in the thickness of the stone wall, whose forces are thus elegantly conquered.

On the experience of the interior, Koen van Velsen says: ‘What I want to convey is that the building conforms to the pat-

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.¹³ Dit continue interieur wordt door uiteenlopende instanties in samenhang ontworpen — van wagon tot *meeting points*, en van perronmeubulair 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 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

terns and cultures of the city. Conversely, when you leave the train you can see in which city you are. It is a way to include the existing city in a design.”¹² In practice, however, Breda is barely visible from the hall. But since the station is looking to connect with the city by being part of the city, in all areas that architects and urban designers have at their disposal, 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 by means of a network of interiors, as a reflection of an (exotic) urban public space.

Stations as Public Works

We can view 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.¹³ This continuous interior is designed by various parties in conjunction — from wagon to meeting points, and from platform furniture to traveller apps. The design and layout of the track 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 assigned an increasingly important role, both as part of the public space of the city and in its representation, and in which their specificity as a gateway to the city and as an urban interior are underlined.

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

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 starts from 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 dissolves yet is held together under the clear gesture of the two-piece roof. Rather than shy away from this friction, Station 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 contrary place, buried deep within.

Translation: InOtherWords, Maria van Tol