



*Bentham Crowwel Architecten*

# Stadspleinen met dak als vijfde gevel

Onder grote belangstelling opende Koning Willem-Alexander kortgeleden het vernieuwde Rotterdam Centraal. Met bijnamen als puntzak, haaienbek of kapsalon heeft ook de Rotterdammer zelf het opvallende gebouw al snel in het hart gesloten. In Den Haag Centraal is de vernieuwing eveneens goed zichtbaar. Bouwformatie in gesprek met architect Jan Bentham.

Tekst Kees van der Hoeven | Beeld Ilco Kemmere, Jannes Linders

De nu vijftigjarige historie van Bentham Crowwel Architecten leest als een spannend jongensboek. Begonnen met verbouwingen en kleine nieuwbouwprojecten, vielen ze al vroeg op met verrassende ontwerpen. Zoals die bescheiden woning in Almere, misschien wel het eerste project ter wereld waarin hardglazen gevels een dragende functie vervullen. Beelden van dat kozijnloze huis op een felgroen ruimtewerk als fundering gingen de hele wereld over en het vakwerk kwam later terug in de groene grensposten die ze voor het Rijk bouwden.

## Dertig jaar Schiphol

Kwamen we eerst met de auto 'thuis' bij Bentham Crowwel, ook het vliegtuig volgde snel. Met een fietsenstalling en een tijdelijke terminal voor de luchthaven Schiphol werd de basis gelegd voor een langjarige serie opdrachten. Bentham vertelde het ontwapenende verhaal al vaker, vooral om te laten zien hoe anders het met vertrouwen van opdrachtgevers in architecten van-

daag de dag is gesteld: 'Ik moest op gesprek bij de directeur van de luchthaven en vroeg me in eerste instantie af wat we wellicht fout hadden gedaan...' Na binnenkomst bleek hij bij de voltallige directie aan tafel te zitten en voorzitter Wegstapel deelde hem daar mede: 'Meneer Bentham, wij denken in u de juiste persoon te hebben gevonden om een toekomstvisie voor onze luchthaven te ontwikkelen.' Op diens tegenwerping dat hij geen enkel verstand van luchthavens had, was Wegstapels' antwoord luid en duidelijk: 'Dat is in het geheel geen probleem, die kennis hebben wij namelijk zelf en die krijgt u van ons mee.'

De gebouwde resultaten uit de voorbije decennia zijn voor ons al weer vertrouwd. Nieuwe terminals, verdubbelde pieren, het WTC, maar vooral die glasheldere organisatie rond aankomst en vertrek en alles wat daar bij komt kijken. Het is telkens een genoegen om vanuit het buitenland weer terug te keren op een van de prettigste luchthavens van de wereld.

Toen het HSL-spoor erbij kwam, maakten ze daar het ontwerp van hun eerste treinstation tussen de oude en de nieuwe terminal. De bovengrondse hal werd een goed voorbeeld van het concept dat later ook voor de grotere stations zou dienen: de stationshal als een verbindend, overdekt stadsplein. 'Als gebruiker ben je daar volledig vrij, jij beslist zelf wat je doet of waarheen je gaat. Ben je eenmaal in de terminal, dan voel je direct het verschil. Dat is privaat terrein en de KLM bepaalt daar wat je moet doen en in welke volgorde', vertelt Benthem.

#### Vier nieuwe stations

Na auto en vliegtuig werden trein en metro een nieuwe logistieke en architectuurspecialisatie. Inmiddels is Benthem Crowel betrokken bij de vernieuwing van de belangrijkste treinstations in ons land. Omdat ze als architecten geen 'verleden' hebben met de Nederlandse Spoorwegen (vroeger hielden die de stationsbouw strak in eigen hand) kunnen ze in die grote opgaven volstrekt onafhankelijk opereren, juist om de belangen van alle betrokken partijen evenwichtig te kunnen behartigen. Na Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal lag het overigens niet voor de hand dat Rotterdam Centraal ook nog in hun portefeuille terecht zou komen.

*'In zo'n **complex proces** is het belangrijk dat je alle stakeholders de gelegenheid biedt om over hun **eigen belangen helder** te kunnen besluiten en daarom moet die **enorme kluwen** eerst helemaal worden **ontrafeld**'*

Vandaar dat ze daar in de tenderfase samenwerking zochten met Meyer Van Schooten Architecten en met West 8 als stedenbouwkundige. Onder de naam Team CS presenteerden ze het winnende ontwerp dat uitblonk door zijn eenvoud: een sober, overdekt en compact station, dat zich zowel opent naar de stad aan de zuidkant, als er de noordelijke aanliggende woonwijk bij betreft en dat bouwbaar bleek binnen het budget van zeshonderd miljoen euro.

#### Veel politieke energie

Als ik vraag naar de belangrijkste uitgangspunten komt Benthem pas echt op stoom: 'Eerst hebben we alle over-

bodige ballast verwijderd, dus geen kantoren of ander luxe vastgoed meer en vervolgens hebben we de voorgevels zo dicht mogelijk naar de sporen gebracht, zodat ook de 'achteraf'-straten als Delftselaan en Conradstraat – vroeger perron '0' – worden opgewaardeerd.' Bijkomend voordeel was de kortere loopafstand tussen noord- en zuidkant. Team CS werkte inmiddels met zes jonge ontwerpers (twee per bureau) direct naast het station, zodat ze goed voeling konden houden met de locatie en met alle betrokken partijen. 'In zo'n complex proces is het belangrijk dat je alle stakeholders de gelegenheid biedt om over hun eigen belangen helder te kunnen besluiten en daarom moet die enorme kluwen eerst helemaal worden ontrafeld.' Na de analyses met telkens de bijbehorende oplossingen, groeide er gestaag een zeker enthousiasme bij de deelnemers en zelfs de verantwoordelijke wet-houders staken veel tijd in het project. Benthem: 'Het was tamelijk uniek dat Marco Pastors en Stephan Hulman daar elke zes weken een paar uur mee kwamen denken. Als je maar integer omgaat met ieders belang, groeit er vanzelf cohesie en bereidheid tot compromissen.'

#### Daglicht en dragers

Dus opnieuw een verbindend en overdekt stadsplein, nu in Rotterdam. Meer groen, water en licht aan de noord-

zijde van het station, een ruimere route onder de sporen door en een meer gesloten zuidzijde – daar wordt straks nog gebouwd – direct naast de driezijdig open stationshal met zijn sprekende kap. Van daaruit vind je de taxi's en trams aan de oostzijde, het westelijke busplatform en aan de zuidkant de mooi opgewaardeerde route naar het centrum.

En last but not least natuurlijk die wonderschone glazen perronoverkapping. Donkerbruine stalen kolommen en balken in de lengte van de perrons dragen de over de rails gestoken gelamineerde liggers, waarop de kasachtige glaskappen zijn aangebracht. Met een subtiel wit en grijs streepjespatroon en de verspreid gegroepeerde



Rotterdam Centraal.

zonnecellen. Daglicht- en schaduwstudies, vanwege de hoge gebouwen rondom, bepaalden de uiteindelijke spreiding die vooral van bovenaf goed herkenbaar is. Binnen biedt deze simpele opbouw zelfs een bijna zwevend effect, in de rijrichting worden de houten balken zo prachtig in het licht gezet.

Als ik de sublieme oplossing met de getwiste kolommen boven de roltrappen aan zijn eigen ontwerphand toeschrijf, ontkent Jan dat niet: 'Tja, in het optimale ritme van de stalen hoofdtragers kwamen ze telkens ook uit bij de trappaten, dus hebben we ze daar verticaal gespiegeld en bij de aanlanding vervolgens een kwartslag gedraaid...' Ik voorspel hem wederom wereldwijde publicatie van dat prikkelende beeld, net als bij het glas van zijn eerste huis. Voordat we naar Den Haag Centraal overstappen, vraag ik ten slotte hoe de keuze voor het natuursteen op de vloeren tot stand kwam. 'Kijk, dat is nou het gevolg van de gebundelde positieve energie binnen dit project. In de eindfase trokken de opdrachtgevers daarvoor spontaan hun portemonnee. Want zeg nou zelf, waar vind je in de wereld een station waar je vanaf het perron tot ver in de stad over dezelfde natuursteen loopt?'

*'Een stationsfamilie met **overkappingen** die, zowel van boven als van onderaf gezien, meestal dienst doen als **vijfde gevel**'*

#### Kopstation met bladerdak

Den Haag Centraal is met zijn 20.000 m<sup>2</sup> ongeveer de helft kleiner dan Rotterdam Centraal. Het is een van de weinige kopstations in ons land en dus zou je de wachtende treinen kunnen zien staan. Vreemd genoeg zijn die tot nu toe bijna verborgen gebleven achter de betonwanden van de voormalige stationshal. Aan het nieuwe station wordt nog volop gebouwd, maar de enorme, driezijdig georiënteerde glazen overkapping van de hand van Benthem Crowel is al grotendeels gereed. Naast de oude hoofdingang aan de Bezuidenhoutseweg zijn immers ook de entree aan het Anna van Buerenplein, maar vooral de aansluiting op de Turfmarkttroute naar de kantoren en het centrum belangrijker geworden. De stationshal, waar alle treinen gelukkig weer zichtbaar op je staan te wachten, heeft een eigenzin-

nig gevormd glazen dak gekregen. Het rust op slechts acht stalen kolommen, vier achter het opgetilde tramplatform en vier in de ruime aankomsthal zelf. Benthem legt uit hoe de wybervormige opbouw van het dak tot stand kwam: 'We hebben de diagonale verbindinglijnen tussen de kolommen als basis genomen voor de vlakverdeling in het dak. Bovenin vertakt elke kolom zich in vieren, zodat het stijve balkrooster uiteindelijk toch op tweeëndertig punten wordt gedragen.'

De opzet doet denken aan een eerdere overkapping die de architecten lang geleden bedachten voor de binnenplaats van een onderwijsgebouw in Amsterdam. Daar waren de 'bomen' weliswaar verder vertakt, maar die gedachte aan een bladerdak wordt in Den Haag Centraal toch bevestigd met het ingenieuze ventilatiesysteem: per glazen dakvlak zit telkens centraal een dicht paneel dat, net als de knop van een blad, hydraulisch in vier delen wordt geopend als het binnen te warm wordt. De geïntegreerde techniek wordt gecompleteerd met een omroepinstallatie en verlichting. Onder de dragers ten slotte bevinden zich geperforeerde panelen met daarachter isolatiemateriaal voor

een goede akoestiek. En net als in Rotterdam wordt het regenwater ook hier ingenieus en onzichtbaar via de draagconstructie afgevoerd.

#### Behouden vaart

Wederom een geslaagd voorbeeld van de filosofie die deze architecten uitrolden voor onze grote stations. Verbindende stadspleinen van waar je graag afreist en vervolgens weer prettig thuiskomt. Een stationsfamilie met overkappingen die, zowel van boven als van onderaf gezien, meestal dienst doen als vijfde gevel. Ook in Utrecht vordert het nieuwe stationsplein – daar geheel boven het spoor gelegen – gestaag. En kwam je tot nu toe alleen met auto, vliegtuig, metro of trein aan in de gebouwen van Benthem Crowel, bij Amsterdam Centraal kun je straks ook nog de boot nemen, want de IJ-pont meet dan gewoon af in de nieuwe hal.



Den Haag Centraal.