

Een station volgens het boekje

Reportage Station Arnhem Na 19 jaar is Arnhem Centraal af. Alles is gericht op overzicht. „Dit gebouw bewijst zichzelf.”

Door onze redacteur
Mark Duursma

Dit gaat natuurlijk weg hier.” Spoorbouwmeester Bert Dirrix wijst achteloos naar een gele kaartautomaat op

een van de looproutes in de stationshal. Een tijdelijke oplossing, dat kan niet anders. Alles in het nieuwe station van Arnhem Centraal, dat vanavond officieel wordt geopend, is gericht op overzicht en efficiëntie. Obstacles horen daar niet bij.

Dirrix wijst naar een wegwijzer naast de enorme gedraaide kolom. Architect Ben van Berckel noemt hem de twist, Arnhemmers hebben het al over de wokkel. Die wegwijzer, zegt Dirrix, is het enige wat de reiziger nodig heeft om zijn weg te vinden. „Dit gebouw bewijst zichzelf. Dat is heel belangrijk voor een plek waar zoveel mensen passeren, waar ze vaak voor het eerst komen en waar ze haast hebben. Navigatie is cruciaal.”

Welkom in de wereld van de Spoorbouwmeester. Bert Dirrix, architect en stedenbouwkundige uit Eindhoven, is sinds begin dit jaar verantwoordelijk voor de vormgeving in de

spoorsector. Bij een rondleiding door station Arnhem spreekt hij vol lof over vloeiende lijnen, rechthoekige volumes en het ensemble van functies. Maar ook zonder jargon kan Dirrix goed uitleggen waarom hij het ontwerp van zijn collega Van Berckel zo geslaagd vindt. En wat zijn werk als Spoorbouwmeester inhoudt.

Grofweg gaat het om twee zaken. Ten eerste bewaakt Bureau Spoorbouwmeester - opgericht in 2001 door NS en ProRail, acht werknemers - de visuele identiteit van het spoor. Van de kleur van Perronborden tot de etalages van stationswinkels, de Spoorbouwmeester toetst het aan het zogeheten Spoorbeeld. Die verzameling afspraken garandeert de eenheid op en rond stations.

Hoeren en goedkope hotels

Herkenbaarheid geeft reizigers vertrouwen, zegt Dirrix. „Waar je ook komt in Nederland, de stationshal is hetzelfde. Het ontwerp van een station is autonoom, maar moet rekening houden met richtlijnen voor de generieke elementen: bewegwijzering, meubilair, winkels.” En als de architect iets wil dat botst met het Spoorbeeld? „Dan gaan we het gesprek aan, maar het Spoorbeeld is leidend.”

Daarnaast bemoeit de Spoorbouwmeester zich met de stedenbouwkundige kant van het spoor: de relatie met de omgeving. Die is de afgelopen honderd jaar sterk veranderd, zegt Dirrix. In de 19de eeuw werden stations buiten of aan de rand van de stad gebouwd. Ze verhuisden naar de kern, maar tot twintig jaar geleden niet van harte. Dirrix: „Het stationsgebied is vanouds niet het beste stukje stad: de plaats waar de hoeren zitten, en goedkope hotels.”

Sinds tien jaar draait alles om 'hechting met de stad'. „Een mooi en aantrekkelijk station heeft een symboolwerking en kan een stad markeren. Kijk naar Rotterdam Centraal, en hoe natuurlijk het plein voor het station de reiziger naar het stadscentrum leidt.”

Er is nog een grote verandering: de grote stations worden ov-knooppunten, met tal van vervoersopties, kantoren en voorzieningen. Het station als attractie. Dirrix: „Het blijven doorganglocaties, maar het is prettig om er te verblijven.”

Arnhem is een van de zes Nieuwe Sleutelprojecten (NSP); stations die worden ontwikkeld om ze te laten aansluiten op de Europese hogesnelheidslijnen. Naast Arnhem gaat het

om Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Amsterdam Zuid en Breda. Arnhem, aan de ICE-route naar Duitsland, verwacht 110.000 reizigers per dag in 2020, tegen 55.000 in 2009.

Route over dak stationshal

Vanaf de 15de verdieping van de naast station Arnhem gelegen Parktoeren is

goed te zien hoe het net buiten de ringe gelegen station is verbonden met de binnenstad. Dirrix: „Van Berckels eerste ingreep was ontlasting van het stationsplein door de Willemstunnel. Er rijden alleen nog trolleybussen. Je loopt nu als voetganger zo de stad in.” De bestrating met grijze natuursteen komt rondom het hele stationsge-

KOSTEN

Bouw van station Arnhem bleef binnen het – verhoogde – budget

De bouw van station Arnhem kostte 163,1 miljoen euro. Het budget is als volgt verdeeld:	De financiering komt van:	
Stationshal: 65 miljoen	Ministerie van Infrastructuur en Milieu: 94 miljoen	ro bij, Arnhem 15,6 miljoen. De bijdrage van NS bleef gelijk.
Stationshal: 65 miljoen	Gemeente Arnhem (inclusief bijdrage Gelderland): 54 miljoen	
Fietsenstalling en Perrontunnel: 85 miljoen	NS: 15 miljoen	
Tijdelijk station: 10 miljoen	Het oorspronkelijke budget was 111,5 miljoen euro. 52 miljoen minder dan de kosten. In 2011 legde het ministerie 21 miljoen eu-	
De resterende 3,1 miljoen wordt gebruikt voor afronding van het project.		
		Daarnaast is 280 miljoen euro besteed aan het project Sporen in Arnhem waarbij ProRail allerlei ingrepen heeft gedaan in de infrastructuur. Dit bedrag is betaald door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (255 miljoen) en ProRail (25 miljoen).

TUJDLIJN

19 jaar na ontwerp is station Arnhem klaar

1987

Arnhem kiest nieuwbouw, geen renovatie van (derde) station uit 1954

oktober 1996

opdracht voor masterplan Arnhem Centraal naar UNStudio

2001

opening parkeergarage

2002

opening Willemstunnel

2005

opening Park- en Rijnstoren

2006

opening tijdelijk station

2007

sloop oude station

2008

mislukken van aanbesteding, splitsing in twee bouwfasen

2011

opening fase 1: perrontunnel en fietsenstalling

2009-2012

project Sporen in Arnhem, aanpassing infrastructuur

apr 2012

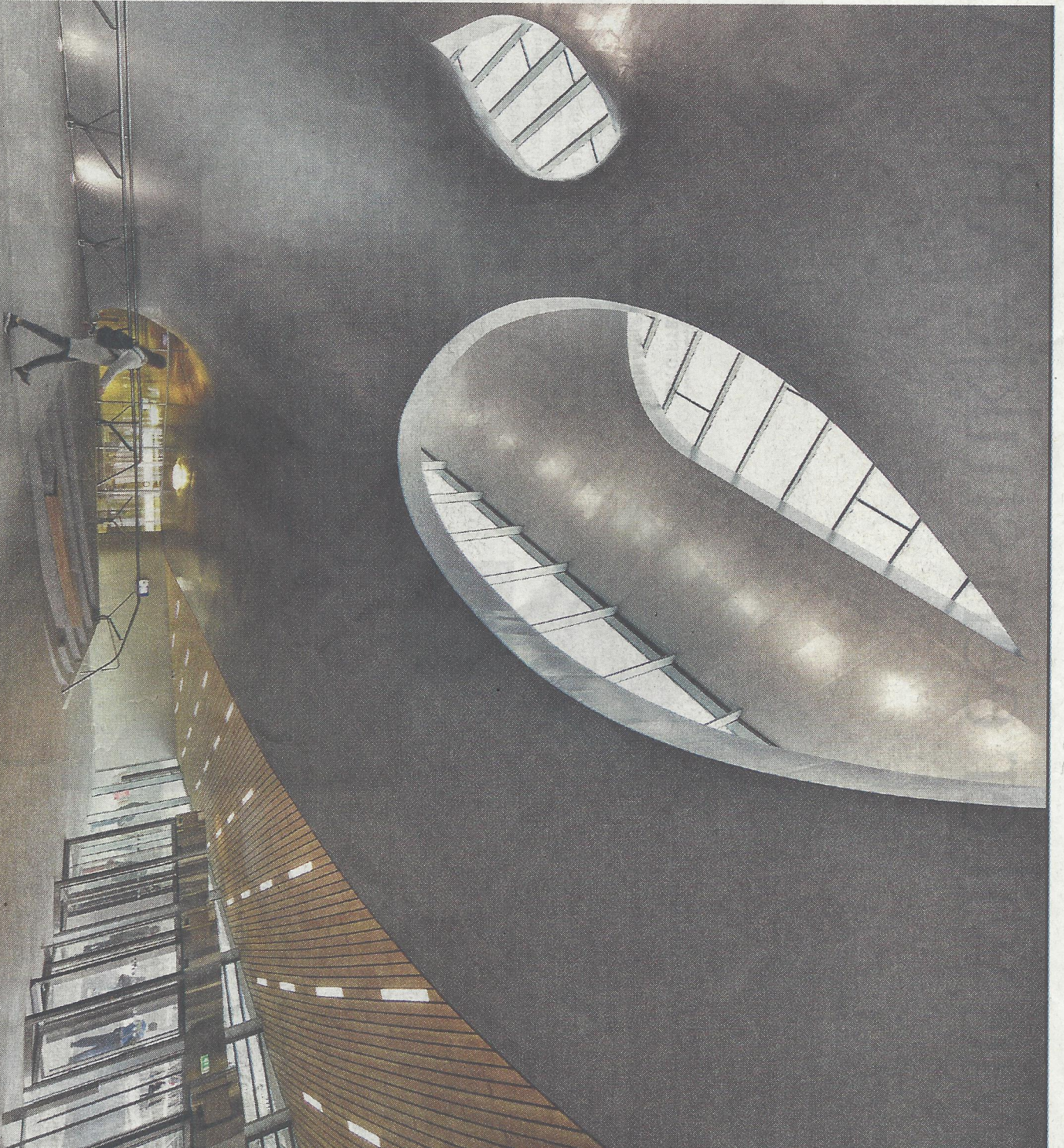
start bouw stationshal

2014

start aanleg trolleybussenplein

19 november 2015

opening stationshal



Alles zwiert, draait, welft en buigt

Transferhal Het station van Arnhem is verbouwd. Binnen- en buitenkant vormen samen net zo'n iconisch geheel als het Centraal Station van Rotterdam. Het zit hem in de krul.

Door **Bernard Hulsmann**

Recensie Gebouw

**Transferhal
Arnhem Centraal Spoorwegstation,
Arnhem**

Architect: UN Studio
Bouwkosten (totaal): 90 miljoen euro.
Opdracht: ProRail

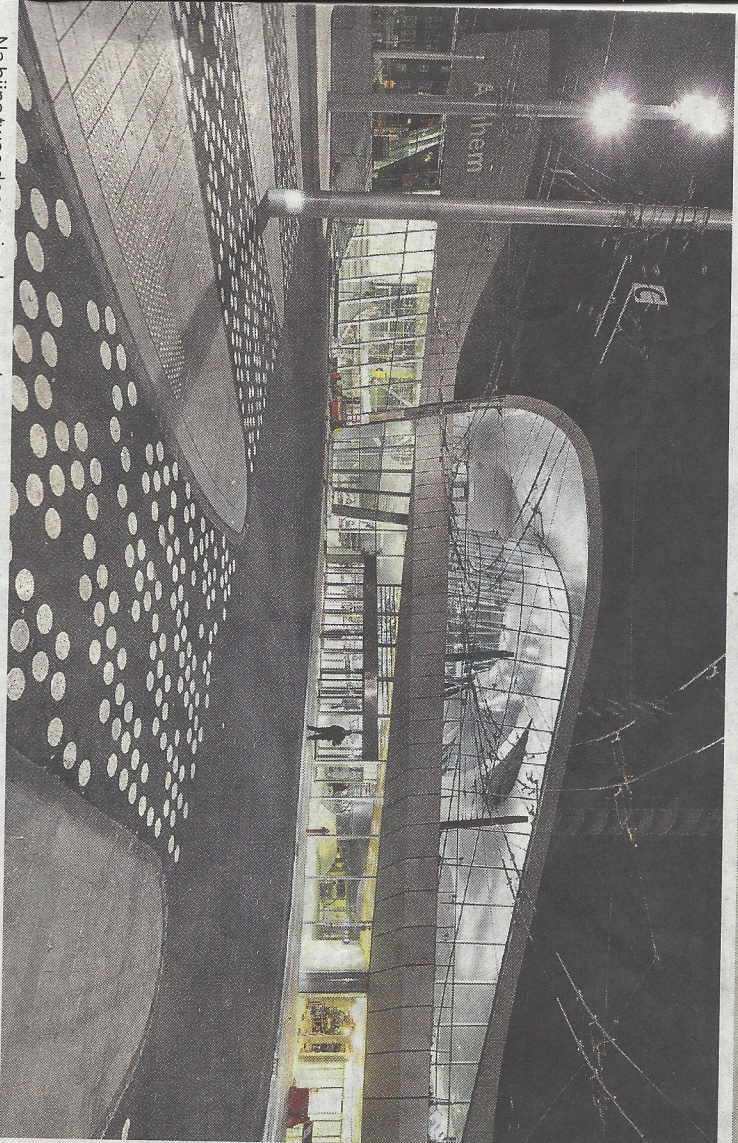


De mooiste 'promenade architecturale' door het nieuwe Centraal Station van Arnhem, begint in de diepte van de parkeergarage onder het gebouw. Van hieruit voert een lange, smalle trap naar boven, dwars door de vier verdiepingen van de garage. Eenmaal boven, betreed je via een grote ruimte met wanden van ruw beton de stationshal. Eerst heeft die nog een merkwaardig laag plafond, maar na een tiental meters kom je terecht in een weergaloze ruimte waar alles zwiert, draait, welft en buigt. Door kronijnlijze gevelen in het

ferhal een ongekend ingewikkelde puzzel. De wanden en het dak van de hal zijn grotendeels opgebouwd uit duizenden dubbelgekromde staalplaten die allemaal anders zijn. Ze zijn vervaardigd door Centraalstraat, een scheepsbouwer uit Groningen die al eerder betrokken was bij de bouw van blobs.

Het hallucinerende eindresultaat is het wachten waard. Want niet alleen zijn de vloeren, wanden en plafonds van de transferhal gekromd, bijna in het midden staat ook nog een grote wervelende constructie die de ontwerpers van UN Studio de 'twist' hebben gedoopt. De gigantische sculptuur, die doet denken aan een dan-

Met deze 'transferhal' heeft architect Van Berkel een internationaal hoogrepunt gerealiseerd



FOTO'S FLIP FRANSSSEN

Na bijna twee decennia plannen en bouwen wordt vandaag het nieuwe station van Arnhem geopend. De bouw

Na bijna twee decennia plannen en bouwen wordt nu duidelijk het **nieuwe station van Arnhem** gepeperd. De bouw kostte in totaal 163,1 miljoen euro.

bied. „De voetganger moet voelen dat hij in de sfeer van het station komt.“ Van de twee hoge kantoorstorens aan de westzijde loopt een voetgangersroute over het dak van de stationshal naar de voorzijde en binnenstad. Verkeer uit de binnenstad kan ondergronds doorrijden naar de parkeergarage onder het station. Aan de voorzijde splotst de entree zich in voetgangers naar boven en fietsers naar beneden.

Grijze kaarautomaten

Voor Dirrix zit de kracht van het gebouw in zulke routes. „Ongeloflijk hoe Van Berkel alle functies vloeiend en zichtbaar met elkaar weet te verbinden. Treinen, bussen, auto's, fietsen, alles komt natuurlijk samen.“ Bij de parkeergarage ziet hij een keur aan borden en signalen. „Dit is niet goed. Hier zie je dat alle partijen nog niet op één lijn zitten.“

Bureau Spoorbouwmeester ontwerpt zelf niet, maar adviseert de opdrachtgever en de ontwerper. De nieuwe brede houten Perronbank, een ontwerp van bureau Blom&Moors, is de opvolger van de ongemakkelijke bank van zwart draadstaal. De bank werd geïntroduceerd in Rotterdam, komt op veel

Het geel van NS zal verdwijnen uit de stations. Het 'ov-knooppunt' is van alle vervoerders

nieuwe stations en wordt geleidelijk op oude stations geplaatst. Dirrix: „Het wordt attractiever en comfortabeler, ook door beter meubilair.“

Reclame is een heikel punt. Dirrix moet commerciële belangen van winkeliers zien te verenigen met een prettige stationsbeleving. Naamborden haaks op de winkel zijn verboden, de naam moet in de gevel worden verwerkt. Reclameborden in de winkel moeten minimaal één meter van de put af staan. Er is nu discussie over digitale billboards op Amsterdam Centraal, die met hun felle licht de tunnel domineren. Dirrix: „Wij vinden dat de reiziger eerst functioneel moet worden geïnformeerd, pas in tweede instantie met reclame.“

De discussie over de rol van NS als staatsmonopolist heeft ook visuele gevolgen. Het geel van NS zal geleidelijk verdwijnen uit de stations, zegt Dirrix. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil dat de stations in uitstraling neutraal worden. Alle vervoerders moeten zich gelijkwaardig kunnen profileren, zonder dominantie van NS. „Kijk maar naar de nieuwe servicewinkel hier. Nauwelijks geel, op de achterwand staan de logo's van alle vervoerders. Nieuwe kaarautomaten worden in stapjes grijs.“ Kleur is politiek.

dak valt het licht mooi naar binnen. Links krult een vloer om tot een wand die op zijn beurt weer overvloeit in een plafond. Rechts draait een brede hellingbaan omhoog naar de Nieuwe Stationsstraat waaraan de toegangen zijn gelegen van Park en Rijn Torens. Die staan er, als onderdeel van het door UN Studio ontworpen nieuwe stationsgebied, al een jaar of tien.

Met deze 'transferhal', die op 19 november officieel wordt geopend, heeft Ben van Berkel met zijn bureau UN Studio een internationaal hoogtepunt gerealiseerd in de 'non-standaard' architectuur - de eerbiedige benaming voor de zogeheten 'blob'-architectuur waarbij sterk gebogen vormen de boventoon voeren. Al in 1996 begon Van Berkel, bekend van onder meer de Erasmusbrug in Rotterdam (1996) en theater de Stoep in Spijkensse (2014), aan het ontwerp voor 'Arnhem Centraal'. Het plan behelst veel meer dan een spoorwegstation: UN Studio ontwierp niet alleen een grote 'transfermachine' met een spoorwegstation, (rolley)busstation, een parkeergarage en een stalling voor 5.000 fietsen, maar ook tunnels, pleinen en kantoorgebouwen onder, op en naast de reuzenmachine.

Geen beton maar staal

Toch duurde de bouw van Arnhem Centraal niet alleen door de grote omvang zo lang. Toen de economische crisis in 2008 uitbrak, leverde de aanbesteding van de hypercomplexe transferhal, vertragting op. Pas nadat werd besloten om de hal niet te bouwen van beton, maar van staal, werd een bouwbedrijf gevonden.

Ondanks de vervanging van beton door staal bleef de bouw van de trans-

sende derwijs gaat over in hellingbanen en eindigt op het gekromde dak dat dankzij een andere 'twist', geen hinderlijke kolommen als dragers nodig heeft.

Plomp ensemble

Jammer genoeg pakt het exterieur van Arnhem Centraal minder goed uit. Dit komt doordat Van Berkel, net als alle andere blob-architecten, gewels niet beschouwt als op zichzelf staande onderdelen van een gebouw, maar als de contravormen van het interieur. Hierdoor toont de transferhal zich vanaf het Stationsplein als een onelegante krul. Samen met de iets bollende, dichte zijkant van het lange kantoorgebouw boven het busstation aan de Spoorstraat, vormt de krul een nogal plomp ensemble. Maar hoe fragmentarisch het exterieur ook is, tezamen vormen binnen- en buitenkant van Arnhem Centraal het zo'n 'iconisch' geheel als een andere recente stations-krul, het nieuwe Centraal Station van Rotterdam.

Advertentie

**De Nederlandse
Carrière dagen**

De grootste carrièrebeurs in het najaar!

vrijdag 27 & zaterdag

28 november

Jaarbeurs Utrecht

CARRIEREDAGEN.NL