

nominatie_nomination

Stationsplein 1, Rotterdam (NL)

Plaats_Localisation

ProRail, Rotterdam

Gemeente Rotterdam; Stadsontwikkeling / Projectmanagement & Engineering / Projectmanagementbureau, Rotterdam

Opdrachtgever_Maître d'ouvrage

Team CS, een samenwerking tussen

Bentham Crouwel Architecten, Amsterdam

MVSA Meyer en Van Schooten Architecten, A'dam West 8, Rotterdam

Architect_Architecte

ARCADIS Nederland, Amersfoort

Gemeente Rotterdam Stadsontwikkeling / Projectmanagement & Engineering / Ingenieursbureau, Rotterdam

Studiebureau_Bureau d'études

Iemants Steel Constructions, Arendonk (stationshal)

Bouwcombinatie TBI (sporenkap, kantoren, passage)

Rotterdam CS, Apeldoorn

Algemene aannemer_Entrepreneur général

Iemants Steel Constructions, Arendonk (stationshal)

CSM Steelstructures, Hamont-Achel (sporenkap)

Staalbouwer_Constructeur métallique

Foto's_Photos: Jannes Linders

Rotterdam Centraal

Rotterdam heeft er een nieuw icoon bij. Rotterdam Centraal is een openbare vervoersterminal van internationale allure. Door de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL-Zuid) en light-railverbinding RandstadRail wordt tegen 2025 een forse stijging van het aantal reizigers verwacht – van 110.000 naar 320.000 reizigers per dag.

De stationshal is uitgevoerd in glanzend roestvast staal en vormt een sculpturaal icoon aan Rotterdams culturele as. De stationshal en de sporenkap zijn voorzien van een stalen draagconstructie.

Om van de stationshal een royale en overzichtelijke ontvangsthal voor de reizigers te maken, heeft men getracht om zo groot mogelijke overspanningen met een kolomvrije ruimte te realiseren. De transparante hal heeft een gevouwen dakconstructie die als origami uit het gesloten gedeelte van de sporenkap lijkt te ontstaan. Het dak en de luifels liggen onder verschillende hellingen en zijn aan de buitenzijde afgewerkt met een gefelste beplating uit roestvast staal.

Rotterdam Central

Rotterdam peut s'enorgueillir d'une nouvelle icône. Rotterdam Central est une gare d'allure internationale. Sa connexion au réseau européen de trains à grande vitesse et au réseau de RER. RandstadRail lui font augurer une forte augmentation du nombre de voyageurs d'ici 2025 – de 110.000 actuellement à 320.000 par jour.

Le hall de gare est réalisé en acier inoxydable brillant et forme un emblème sculptural sur l'axe culturel de Rotterdam. Le hall de gare et la couverture des voies font tous deux appel à une construction porteuse en acier.

Pour faire du hall de gare un espace d'accueil clair et royal pour les voyageurs, on a utilisé les plus grandes travées possible sans colonnes. Le hall transparent a une toiture pliée qui, tel un origami, semble naître de la partie fermée de la couverture des voies. Le toit et les auvents présentent différentes inclinaisons et sont finis sur la face extérieure avec un placage serti en acier inoxydable.





De hoofddraagconstructie van het gebouw is uitgevoerd in staal. Naast de twee hoofdsteunpunten aan de zuidzijde lijkt de hal niet zichtbaar ondersteund te worden. Dit is enerzijds bereikt door de noordelijke steunpunten te integreren in de constructie van de kantoren aan de west- en oostzijde in de Stationshal, en anderzijds door de ligger van de Sporenkap boven perron 2 te gebruiken als onzichtbare oplegging voor de stationshal. Hiermee is een maximaal visueel effect gecreëerd.

De hoofddraagconstructie van de sporenkap bestaat uit een stelsel van ongeschoorde stalen langsspanen in het midden van de zes perrons en onder de twee langsevels. De spantkolommen hebben de vorm van de hoofdletter Y, verwijzend naar de vorm van de oude perronoverkapping.

La structure porteuse principale du bâtiment est réalisée en acier. A part les deux points d'appui principaux sur le côté sud, le hall semble ne pas être soutenu. Cet effet a été obtenu d'une part en intégrant les points d'appui au nord dans la construction des bureaux situés sur les flancs ouest et est du hall de gare, d'autre part utilisant la poutre de la couverture des voies au dessus du quai 2 comme point d'appui invisible pour le hall de gare. Ainsi, on obtient un effet visuel maximal.

La structure porteuse principale de la couverture des voies consiste en un système de fermes longitudinales en acier non étauçonnées au milieu des six quais et sous les deux façades principales. Les colonnes d'acier ont la forme d'un Y majuscule, pour rappeler la forme des anciens auvents protégeant les quais.