

Spoorzone Delft

Leen van Duin, Willemijn Wilms Floet

In Delft komen de gebieden rond het historisch centrum waar de spoorweg, de rangeerterreinen en de fabrieken lagen, in snel tempo vrij voor nieuwe bestemmingen. In deze gebieden kan een wisselwerking ontstaan tussen het grootschalige karakter van de hedendaagse maatschappij en de fijnmazige structuur van het historische stedelijke weefsel. Ze maken zo een web van nieuwe relaties mogelijk en uiteindelijk nieuwe vormen van openbare ruimtes en bouwwerken in een innovatieve architectuur.

Het onderzoeksatelier 'Hybrid Building' van de Technische Universiteit Delft onderzoekt de mogelijkheden om verschillende functies, ruimte-soorten en constructieve systemen in de Hollandse stad met elkaar te vervlechten. We stelden ons hierbij de vraag welk soort architectonische interventies zouden kunnen anticiperen op het hybride karakter van de vrijkomende gebieden in Delft. We veronderstelden dat vooral partiële, dat wil zeggen in schaal en legenda beperkte, interventies het vermogen hebben om in te spelen op ontwikkelingen die nog niet te voorspellen zijn. Het gaat daarbij om interventies die zich in ruimtelijke zin kenmerken door continuïteit, helderheid en exactheid en tegelijkertijd in staat zijn complexe en wisselende bestemmingen in zich op te nemen. Dergelijke interventies kunnen hun bestaansrecht eigenlijk alleen ontlenen aan de ter plaatse aanwezige stedelijke structuur, ook als die virtueel is, zoals in Delft met het masterplan van Jean Busquets.¹

We presenteren hier enkele resultaten van ons onderzoeksatelier in de vorm van studentenprojecten. Deze hebben betrekking op verschillende vraagstukken die spelen bij de spoorzone in Delft: 1. de transitie van het oude stationsgebouw, 2. een ontwerp voor een hybride gebouw op een nieuw, ondergronds spoorwegstation en ten slotte 3. een voorstel voor de spoorzone in haar geheel.

Delft ligt op veengrond. De ontwikkeling van de stad is in hoofdzaak bepaald door het ontginningspatroon van dit veengebied. De waterbouw-

kundige problemen die hiermee gepaard gingen – de afvoer van overtollig water en de handhaving van een gelijkmatig waterpeil – maakten de aanleg van een reeks grachten en een omringende stadsgracht noodzakelijk. Aan de grachten kwamen bouwpercelen te liggen. Deze percelen zijn in de loop van de tijd één voor één bebouwd.² Tot halverwege de negentiende eeuw bleef het ommeland leeg en was er nog geen sprake van een landelijk netwerk van verharde wegen, spoorwegen en waterwegen. Nederland vormde tot 1815 geen eenheidsstaat, waardoor de aanleg van een landelijk geïntegreerd transportstelsel nauwelijks op gang was gekomen, en telde rond 1850 drie miljoen inwoners, minder dan de provincie Zuid-Holland nu. De *Grote Historische Atlas van Nederland, 1839-1859*³ laat zien dat Delft in die tijd nog hoofdzakelijk bestond uit de omsloten stad zoals die zich tussen 1300 en 1650 had ontwikkeld.

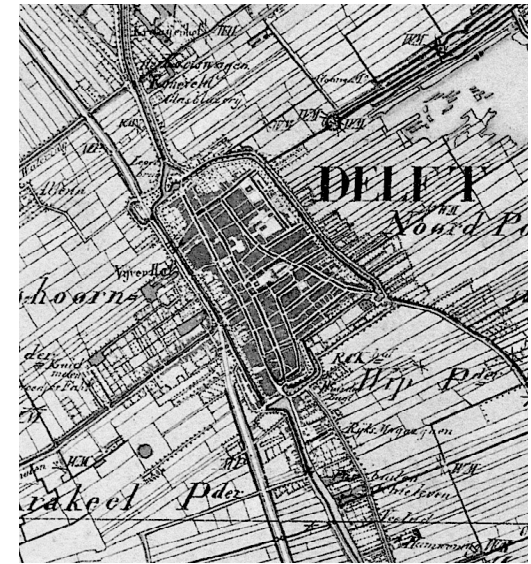
Het spoorwegennet dat de Hollandse steden ontsluit, is vanaf 1840 aangelegd en rond 1880 vrijwel voltooid. Tussen 1842 en 1847 wordt de treinverbinding tussen Amsterdam en Haarlem via Leiden, Den Haag en Delft doorgetrokken tot Rotterdam. Langs Gouda en Utrecht wordt de lus rond de Hollandse stedenring afgemaakt en via Arnhem verbonden met Duitsland. De Randstad wordt zichtbaar. De tracés zijn rechtlijnig en de snelheid en lengte van de rijkswegen staan alleen flauwe hellingen en ruime bochten toe. De spoorweg kan daardoor niet gemakkelijk tot in de stad komen, tenminste niet zonder ingrijpende doorbraken in historische centra. Doorgaande spoorlijnen worden daarom langs de rand van de Hollandse steden gelegd en de stations dicht bij een bestaande invalsroute naar de stad.⁴

Spoorwegstations

Het eerste Delftse stationsgebouw was net als andere stations uit die tijd niet meer dan een provisorische voorziening: het bestond uit een perron en enkele opstallen, omsloten door een omheining.

001a
Topografische kaart Delft,
1839-1859, detail van kaart
001b.

001a
Topographical map Delft,
1839-1859, detail of map
001b.



Volgens Gerald L. Burke kan Delft worden beschouwd als een klassiek voorbeeld van een Hollandse waterstad. Het grondpatroon van de ontwikkeling is bepaald door drie waterwegen: de oorspronkelijke Oude Delft, de Nieuwe Delft die parallel aan en ongeveer zeventig meter ten oosten van de Oude Delft werd gegraven, en een natuurlijke waterweg die dwars door de grachten liep die als afwateringskanaal dienden, om vervolgens in noordelijke richting parallel aan de Oude en Nieuwe Delft te lopen, zoals te zien is op de plattegrond van Blauw uit 1650. Aanvankelijk omvatte de stad die omstreeks 1300 werd ommuurd, een kerk – de Oude Kerk –, een kasteel dat in het bezit was van de graven van Holland, een Gasthuis en een paar hofjes, pakhuizen en werkplaatsen en daaromheen de gebruikelijke winkels en huizen. Naarmate de bedrijvigheid zich uitbreidde moest meer land in ontwikkeling worden gebracht. Omstreeks 1350 werd het gebied dat de stad bestreek bijna twee keer zo groot door een uitbreiding in

oostelijke richting voorbij de Verwersdijk, die was aangelegd om de natuurlijke waterweg te reguleren. De vroegere afwateringskanalen dienden nu als grachten en drooggelegde landerijen werden opgedeeld in de lange, smalle rechthoekige bouwblokken die karakteristiek zijn voor de watersteden. Ook in het centrum van de stad vonden belangrijke veranderingen plaats. Het kasteel werd verbouwd tot stadhuis en de kasteeltuinen vormden de locatie voor het marktplein. Een brand in 1536 verwoestte ongeveer tweederde van de stad Delft, zodat slechts enkele gebouwen van voor die tijd zijn overgebleven, maar de twee belangrijkste kerken ontwaamen aan de vernietiging en werden aan het eind van de zestiende eeuw in hun huidige vorm voltooid. Bij het herbouwen ging men te werk volgens dezelfde indeling van de stad, dat wil zeggen grotendeels in overeenstemming met het bestaande grachtenpatroon en de positie van de nog bruikbare paalfunderingen.

Er waren geen precedentes en de ingenieurs van de spoorwegen kozen in hun ontwerp voor functionele en constructieve doelmatigheid. Stations waren technische constructies, vervoersapparaten. Maar om de spoorweg op rendabele wijze te exploiteren moesten spoorwegmaatschappijen burgers verleiden te gaan reizen. Het comfort en de betrouwbaarheid van het spoor werden daarom na verloop van tijd onderstreept met ontvangstgebouwen in een vertrouwde stijl: het classicisme en de neogotiek van de negentiende eeuw. Het eerste station dateert uit 1846 en stond op het snijpunt van de spoorlijn langs de Westvest/Phoenixstraat en de Buitenwatersloot. Het stationsgebouw bestond uit een uitspringend middendeel in twee bouwlagen, met aan weerszijden vleugels: links het goederenkantoor, rechts de woning van de stationschef. Het gebouw voegde zich met zijn natuursteen, versierde gootlijsten en blauwe pannendak weliswaar in het architectonische beeld van die tijd, maar is toch voornamelijk een utilitair bouwwerk.

Durand had als belangrijkste vertegenwoordiger van het utilitarisme al begin negentiende eeuw regels ontwikkeld voor het samenstellen van op functie geclassificeerde bouwwerken. Zijn combinatieleer – een ordeningsprincipe om materiële en ruimtelijke onderdelen samen te voegen tot een gebouw – bleek bij uitstek geschikt om de nieuwe bouwopgaven van de negentiende eeuw (gevangenissen, kazernes, scholen) op grote schaal te realiseren. Maar nog efficiënter was de Nederlandse aanpak van de stationsbouw. Rond 1860 ontwikkelde de Commissie voor de Staatsspoorwegen vijf klassen stationsgebouwen en deed het bouwen volgens standaardontwerp zijn intrede. Met deze staatsstationsarchitectuur wordt de basis gelegd voor de opvatting van wat een station dient te zijn: een representatief ontvangstgebouw dat de reiziger een passend comfort biedt, gecombineerd met een utilitair vormgegeven overkapping van glas en staal waaronder kan worden in- en uitgestapt. Een bijzondere combinatie van architectuur en techniek, waarbij het verschil tussen beide expressief wordt uitgewerkt. De vijf standaardontwerpen variëren, afhankelijk van het inwonertal van de stad, in omvang en zijn eenvoudig van opzet: vanuit het middendeel ontwikkelt het plan zich symmetrisch naar beide zijden. De stations van de vijf klassen vormen een typologische reeks, maar kunnen ook in stilistisch opzicht vormverwantschap vertonen. Hoewel de door de staat gebouwde stations huisvesting bieden aan gedifferentieerde activiteiten, bezitten ze een hoge graad van neutraliteit en zijn daarom gemakkelijk aan te passen aan de eisen van de tijd. Een aantal stations uit die tijd voldoet in functioneel opzicht nog steeds, ondanks het feit dat de reizigersstromen enorm zijn toegenomen.

Behalve de staat realiseerden ook particuliere spoorwegondernemingen stationsgebouwen. Vaak ging het daarbij niet om standaardontwerpen, maar om unieke gebouwen, zoals het in 1883 door de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij gebouwde tweede station in Delft, dat het eerste verving. Het station valt om twee redenen op: het is asymmetrisch en heeft een heel apart torentje. De vormgeving is monumentaal en het gebouw speelt een bijzondere rol in de architectuur van de stad. De architect heeft het station in de destijds heersende neorenaissancestijl vormgegeven. De uitbundige decoraties geven het gebouw een levendig aanzien. De programmaonderdelen zijn ondergebracht in vijf verschillende delen: een hoofdgebouw met torentje, twee vleugels van verschillende lengte en twee beëindigingen van verschillende grootte. De bouwdelen zijn vervolgens ook op heel eigen wijze ingericht. Het station is daardoor een monofunctioneel bouwwerk geworden, dat niet gemakkelijk kan worden aangepast aan veranderende eisen. Nu de spoorweg bij Delft ondergronds gaat, komt het station leeg te staan. Het gebouw blijft behouden vanwege de monumentale waarde, maar de specifieke vorm maakt hergebruik niet eenvoudig.

De Delftse spoorzone

Delft ijvert al jaren voor de vervanging van zowel het oude stationsgebouw als het in 1968 aangelegde luchtspoor door een spoortunnel. Het spoor in Delft is een *bottleneck* in het tracé rond de Hollandse stedenring: het luchtspoor biedt geen ruimte voor een extra vierde (inhaal)spoor en intercitytreinen kunnen niet snel genoeg rijden door een knik in het tracé. Een tunnel zou de ruimtelijke samenhang tussen het historische centrum en latere uitbreidingen kunnen verbeteren. Vanaf 1999 heeft de gemeente Delft een masterplan voor de spoorzone laten maken door een projectteam, dat de gang naar de realisatie van de spoortunnel in de vorm van publiek-private samenwerking begeleidt, en door de Spaanse stedenbouwkundige Joan Busquets. Busquet heeft samen met diverse ingenieurbureaus het exacte tracé, de lengte en de bouwtechniek voor de tunnel, de infrastructurale knoop van trein, bus, tram, taxi, auto en fiets, en het vastgoedprogramma ontwikkeld en vastgelegd in een concreet voorstel. Naast de programma's voor het spoor is er ruimte voor 155.000 vierkante meter woonoppervlak (1670 woningen) en 20.000 vierkante meter kantoren. Het totale vrijkomende gebied beslaat zo'n 450.000 vierkante meter.

Het plan van Busquets sluit in formeel opzicht aan op de lineaire structuur van de historische binnenstad van Delft, met doorgaande straten die in de noord-zuidrichting lopen, parallel aan het

1

Joan Busquets, *Spoorzone Delft, een visie op stedelijke verbetering*. Delft 1999.

2

G.L. Burke, *The Making of Dutch Towns*. Bristol 1956.

3

Grote Historische Atlas van Nederland; West-Nederland 1839-1859. Groningen (Wolters-Noordhoff) 1990.

4

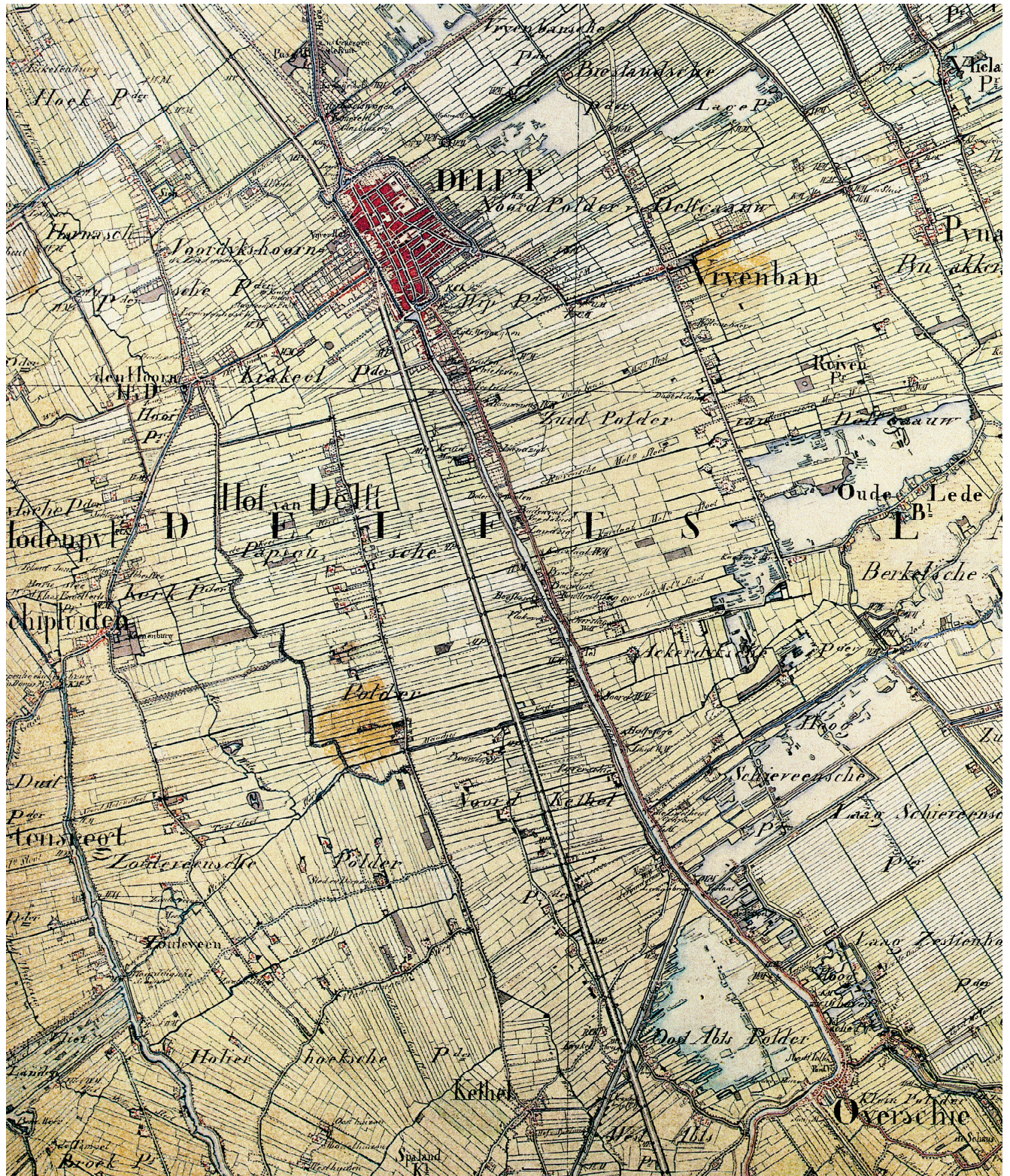
H. Romers, *De spoorweg-architectuur in Nederland, 1841-1938*. Zutphen, 1981.

001b

Topografische kaart Delft, Overschie, 1839-1859. Uit: Grote Historische Atlas van Nederland, Groningen 1990.

001b

Topographical map Delft, Overschie, 1839-1859. From: Grote Historische Atlas van Nederland, Groningen 1990.



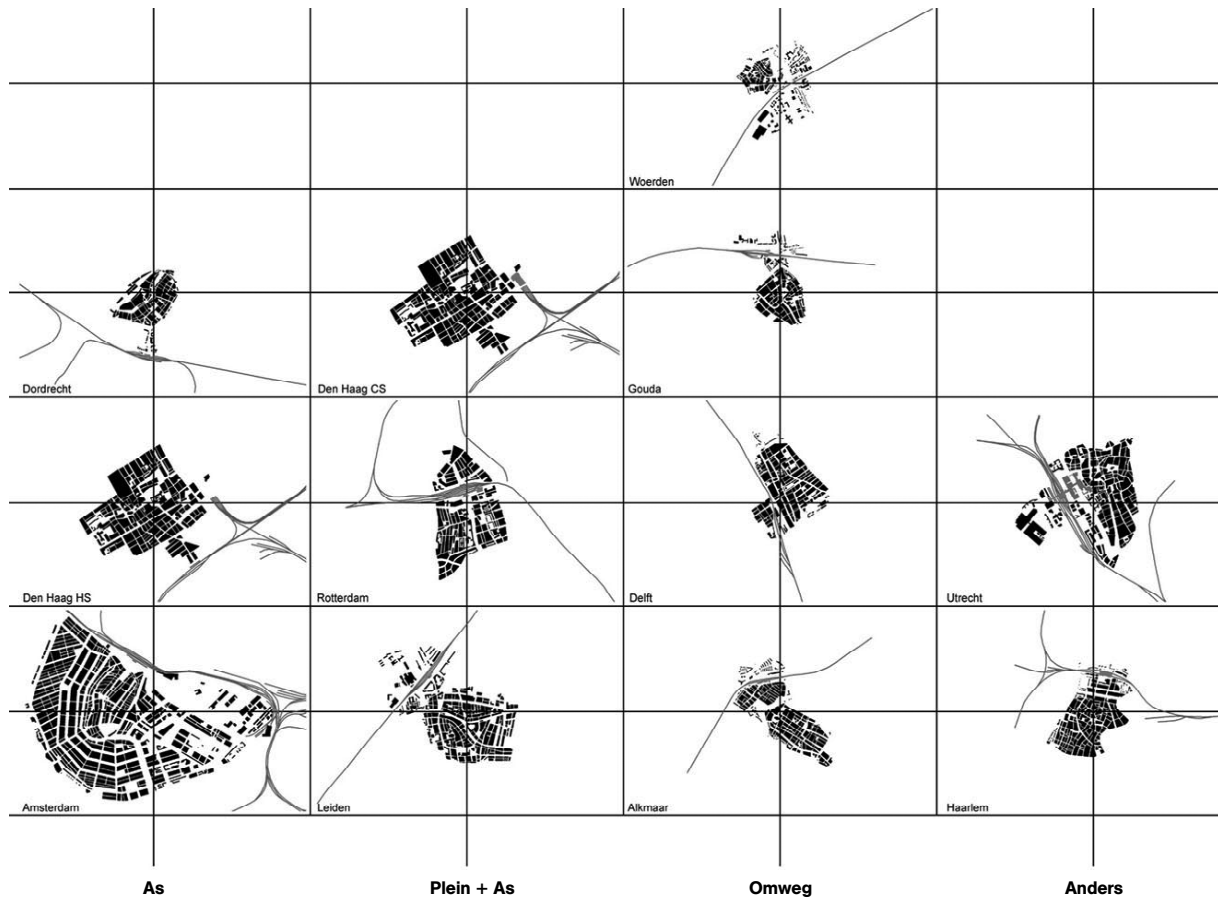


Spoorweglus rond Hollandse stedenring, 1860

Railway loop around the Randstad cities in 1860

Doorgaande spoorlijn met stations langs Hollandse steden

The railway with stations along the Dutch cities

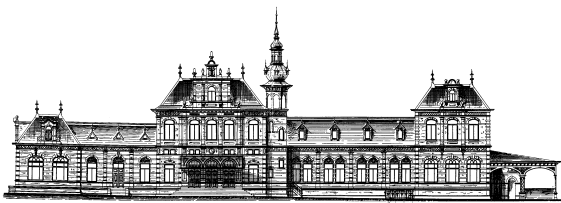
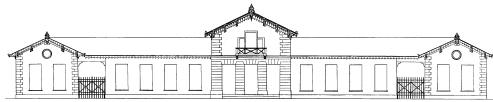


As

Plein + As

Omweg

Anders



Het eerste station van Delft,
1846

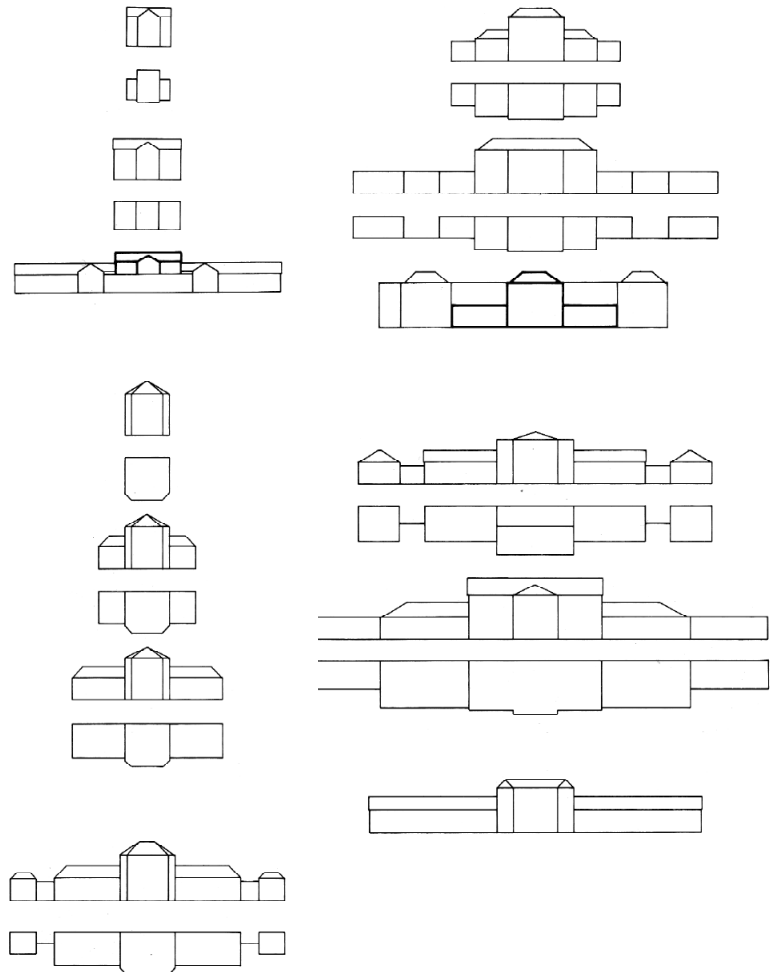
Het tweede station van
Delft, 1883

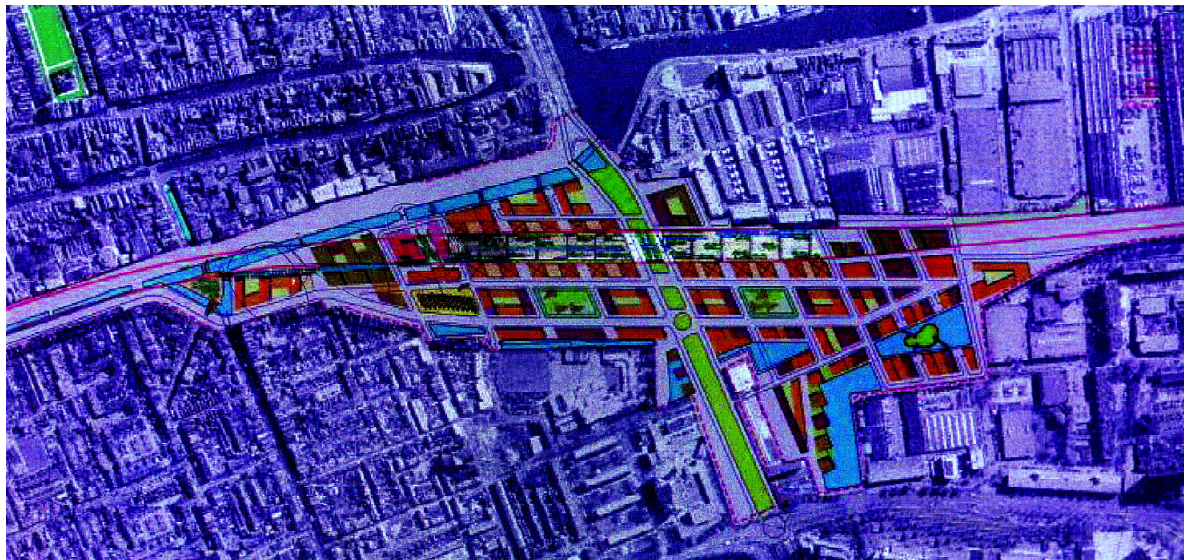
De vijf klassen stationsge-
bouwen van de Commissie
voor de Staatsspoorwegen

The first station in Delft,
1846

The second station in Delft,
1883

The five classes of station
buildings of the State Rail-
way Commission





spoor. Dwarsstraten volgen de richting en de maatvoering van de aangrenzende wijk Hof van Delft en zijn van een secundaire orde. In de meest recente versie van het masterplan is bestaand en nieuw water bepalend voor de vaststelling van de oost- en westgrens van het spoorzonegebied en voor de vormgeving van de ruimte.

Een belangrijk uitgangspunt van het masterplan is het toevoegen van een aantal monumentale en betekenisvolle openbare ruimten aan de stad. Allereerst wordt de westelijke rand van de historische binnenstad – de Phoenixstraat/Westvest – getransformeerd tot een boulevard, waarbij de stadswandeling rond Delft, zoals Zocher die in 1837 ontwierp voor de oostkant van de stad, als referentie dient. De historische waterloop wordt, net als het oorspronkelijke Bolwerk, teruggebracht tot waar tot halverwege de negentiende eeuw de belangrijkste stadspoort stond. De tweede herstructureringsopgave is de Westlandseweg, de belangrijkste verkeersader die de binnenstad en Delft-Zuid in oost-westelijke richting verbindt. Deze weg deelt het plangebied voor de spoorzone in tweeën en wordt getransformeerd tot een boulevard in de stijl van de groene modernistische avenues uit de jaren zestig gebouwde hoogbouw wijken van Delft-Zuid.

In de lineaire structuur van het ontwerp zijn nieuwe openbare ruimten opgenomen: een langgerekt park op het dak van de spoortunnel dat de Westlandseweg oversteekt, een plein voor het oude stationsgebouw, een plein bij het Bolwerk en een singel. De zichtlijn van de stationsuitgang naar de toren van de Oude Kerk wordt vrijgehouden.

De bebouwing is in aansluiting op de schaal van de omliggende bebouwing gedacht in drie tot vijf lagen: laag langs de oude stad, hoger aan de westkant van de spoorzone. De bebouwingstypologie uit het plan-Busquets wijkt af van de overgeleverde bouwvormen: percelen worden niet geleidelijk ingevuld, maar net als bij een Vinex-locatie in één keer ontwikkeld met bouwblokken in een exotische architectuur. Het stedenbouwkundige plan is geënt op het concept van intensief, meervoudig ruimtegebruik. De bebouwing heeft een hybride opzet, met woningen boven op een plint van winkels, kantoren en voorzieningen. In de meest recente versie van het masterplan is het tunneltracé in oostelijke richting opgeschoven. Een positief gevolg hiervan is de toevoeging van een drietal groene pleintjes in het westelijke deel van het plan. Belangrijke representatieve gebouwen in het project zijn het nieuwe station met daaraan gekoppeld de infrastructuurknoop die vlak naast het oude station is geprojecteerd en een nieuw stadskantoor voor alle Delftse gemeenteambtenaren bij het Bolwerk.

Project 1: Het oude stationsgebouw

Leo Boekestijn heeft in het kader van zijn afstudeerproject de mogelijkheden van herbestemming van het bestaande Delftse station onderzocht. Hij heeft een oplossing ontwikkeld voor een actuele problematiek, namelijk de herbestemming van een in cultureel opzicht waardevol gebouw, en in zijn ontwerp laten zien hoe morfologische en typologische studies kunnen worden ingezet om een nieuw, uniek ontwerp te genereren. Vanuit een aantal sprekende voorbeelden is er op de plaats van het bestaande station, en binnen de context van Busquets masterplan, een gebouw met een nieuw programma, een nieuwe typologie en een nieuwe beeldtaal ontwikkeld.

Het stationsgebouw uit 1883 blijft in de opzet van Boekestijn behouden, dat wil zeggen de buitenschil, aangezien het oorspronkelijke interieur bij diverse aanpassingen in de loop der jaren al verloren is gegaan. Er is een nieuwe bestemming aan het gebouw gegeven: een Design Centrum. Het programma daarvan bleek zo omvangrijk dat het stationsgebouw aan de achterzijde is uitgebreid met nieuwbouw.

Nu ligt er voor het stationsgebouw nog een rommelig plein dat het overstappunt vormt voor allerlei vormen van vervoer. In Boekestijns ontwerp is dit plein getransformeerd tot een voetgangersruimte met een eigen identiteit: het biedt ruimte voor wisselende buitenexposities en een *flow* van komende en gaande reizigers die zich van en naar het nieuwe ondergrondse spoorwegstation bewegen. Dit plein vormt een schakel tussen het historische centrum en de stadsuitleg uit de tweede helft van de twintigste eeuw. Het is zowel een 'place to transfer' als een 'place to be'.

Achter het stationsgebouw ligt in het plan van Busquets een parkzone. Deze parkzone wordt in Boekestijns ontwerp afgesloten met een nieuw gebouw van vier tot zes bouwlagen dat via een tussenslid is verbonden met het stationsgebouw. De parkzone is getransformeerd tot beeldentuin, met mogelijkheden voor wandelen, sport en spel. Het park daalt op de plaats van het stationsgebouw af naar een inpandige expositieruimte in het tussenslid.

Boekestijns nieuwe toevoeging is in functioneel opzicht hecht verbonden met het stationsgebouw. Ze is bovendien uitgevoerd in een eigentijdse abstracte beeldtaal en laat de architectuur van het oude station niet alleen in haar waarde, maar het bestaande monument lijkt zelfs onderdeel van het geheel te zijn geworden. Het bestaande voegt zich naar het nieuwe en niet andersom.

Project 2: Het hybride stationsgebouw

Het zoeken naar een eigentijdse vormentaal – ook voor stations – is van alle tijden. Vanaf het begin van de twintigste eeuw wint het station aan betekenis in het openbare stedelijke leven en worden toonaangevende architecten ingezet bij de vormgeving ervan. Stations nemen een monumentale plaats in de stad in en spelen een rol in de architectonische cultuur. In veel steden in binnen- en buitenland worden voor stations architectuurwedstrijden uitgeschreven. De vormgeving hoort zo eerder bij een specifieke architectuurstroming of de signatuur van de architect dan bij iets wat typisch is voor stations. Wat blijft is de splitsing in de vormgeving van de perronoverkapping als typisch staaltje van ingenieurskunst en de rest van het programma dat in architectonische zin wordt gearticuleerd.

In de eerste helft van de twintigste eeuw is het aantal stationsgebouwen in Nederland teruggebracht van ongeveer negenhonderd naar driehonderd.⁵ Tegelijkertijd wordt het stationsgebouw een knooppunt voor allerlei vormen van vervoer. Architecten als Schelling en Van Ravensteijn bepalen in die periode het gezicht van het stationsgebouw in Nederland, elk vanuit een eigen architectuuropvatting. In functioneel opzicht heeft de verschuiving van het reizen als vorm van openbaar optreden naar het reizen als functionele handeling tot gevolg dat het eigen karakter van stationsgebouwen verwaagt. Het aantal nevenfuncties wordt aanvankelijk tot een minimum beperkt en de hal tot bescheiden proporties teruggebracht, maar in elk stationsgebouw wordt gezocht naar een unieke architectonische expressie.

Vanaf de jaren tachtig proberen spoorwegarchitecten weer een eigen huisstijl te ontwikkelen. Dit leidt ertoe dat nieuwe stationsgebouwen weliswaar als unieke gebouwen ontworpen worden, maar dat de serie herkenbaar moet zijn. Het leidt tot een *hightech revival*, waarbij op onnavolgbare wijze met perronoverkappingen wordt geëxperimenteerd. Met wat staven, draden en verwrongen platen glas werd een station in elkaar gezet. Het station verloor in dit proces zijn monumentale verschijning in het stedelijke weefsel. Velen zagen dit als een verlies voor de stad: weer een herkenbaar bouwtype verdwenen. Het station is overstapmachine geworden.

Deze situatie bood onverwachte kansen. Het station als overstapmachine genereert namelijk grote stromen bezoekers en die zou je met allerlei commerciële activiteiten in contact kunnen brengen. Het idee van een multifunctioneel centrum dat ook een openbaar transportknooppunt bevat, ziet het licht. Onder meer Rotterdam, Den Haag en

009a-c

- Leo Boekestijn
a. Oost- en westgevel van voormalig station
b. Plattegrond
c. West- en oostgevel van nieuwbouw

010a-c

- Chris Bloemen
a. Situatie
b. Doorsnede
c. Maquette

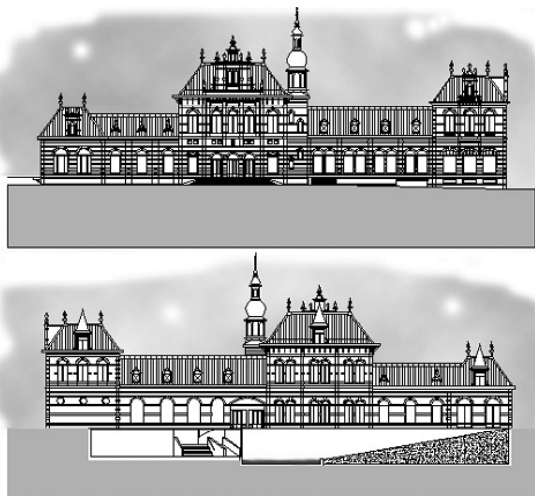
009a-c

- Leo Boekestijn
a. East and west façade of former station
b. Floor plan
c. West and east façade of new building

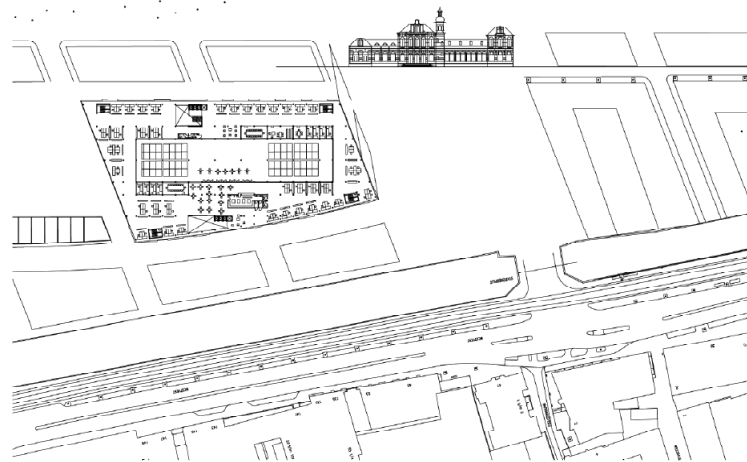
010a-c

- Chris Bloemen
a. Location
b. Cross-section
c. Model

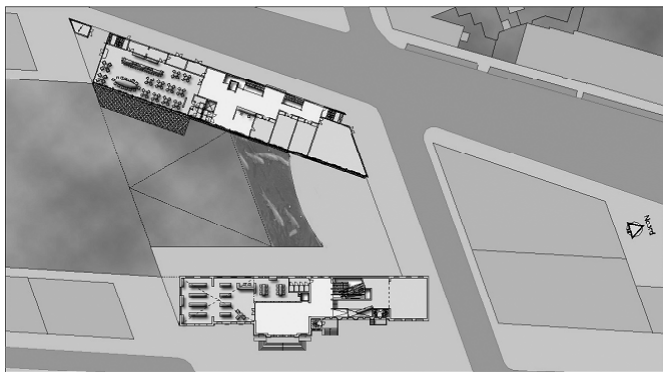
009a



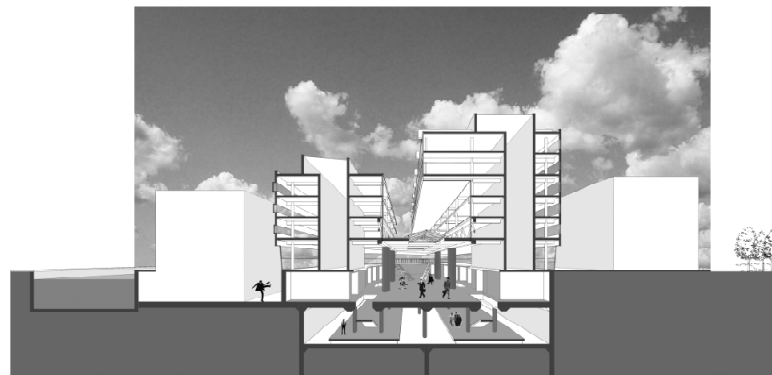
010a



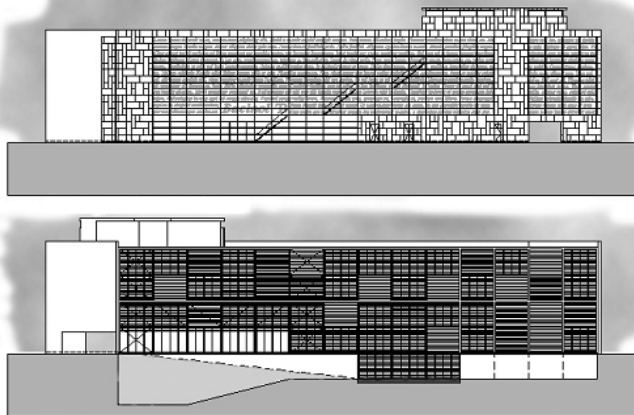
009b



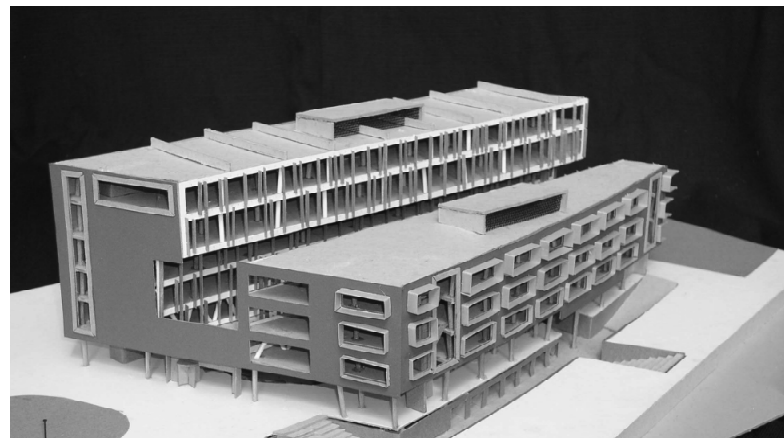
010b



009c



010c



Utrecht spelen hierop in. Het station muteert tot een hybride gebouw met complexe en wisselende functies.

Chris Bloemen heeft voor de Delftse spoorzone onderzocht welke typologieën of composities het vermogen hebben te anticiperen op het stedelijke netwerk van de eenentwintigste eeuw. Hoe kan de spoorzone in programmatisch en ruimtelijk opzicht worden verdicht tot een vitaal knooppunt, en wat zijn de architectonische eigenschappen van bouwwerken die de plaats innemen van de traditionele stadscentra rondom het stadhuis, de kerk en de markt?

Bloemen geeft vanuit de geschetste ontwikkelingen van het hybride stationsgebouw een centrumfunctie aan het knooppunt van vervoerssystemen in Delft. Kantoren, winkels en andere voorzieningen, maar ook woningen zijn samengebracht in een hoge bebouwingsdichtheid. Belangrijke elementen in Busquets masterplan zijn de twee hoofdrichtingen: één parallel aan het spoor, de ander dwars daarop volgens de verkavelingsrichting van de eerste uitbreiding van Delft in westelijke richting. Bloemen maakt van deze karakteristiek gebruik en situeert een gebouw van zeven tot negen bouwlagen aan de zuidzijde van het huidige stationsplein, recht boven het spoortracé, zodat reizigersstromen vanaf een nieuw in te richten stedelijk plein met verblijfsfuncties direct naar de perrons kunnen gaan. De relatie van het stationsplein met het historische centrum kan gemakkelijk worden gelegd via de nieuw te ontwikkelen boulevard langs de Westvest/Phoenixstraat. Het overstapknooppunt met halteplaatsen voor bussen en taxi's en parkeerplaatsen voor auto's en fietsen is aan de andere zijde van het gebouw gelegd. Stedelijk plein en overstapknooppunt zijn met elkaar verbonden door een verdiepte winkelstraat. Deze straat biedt ook directe toegang tot de stationshal. Naast en boven de stationshal zijn in het bouwblok kantoren gepland. Doorlopende oppervlakken en open doorsneden bieden onvermoede kansen voor het hybride gebouw.

Project 3: De Delftse spoorzone

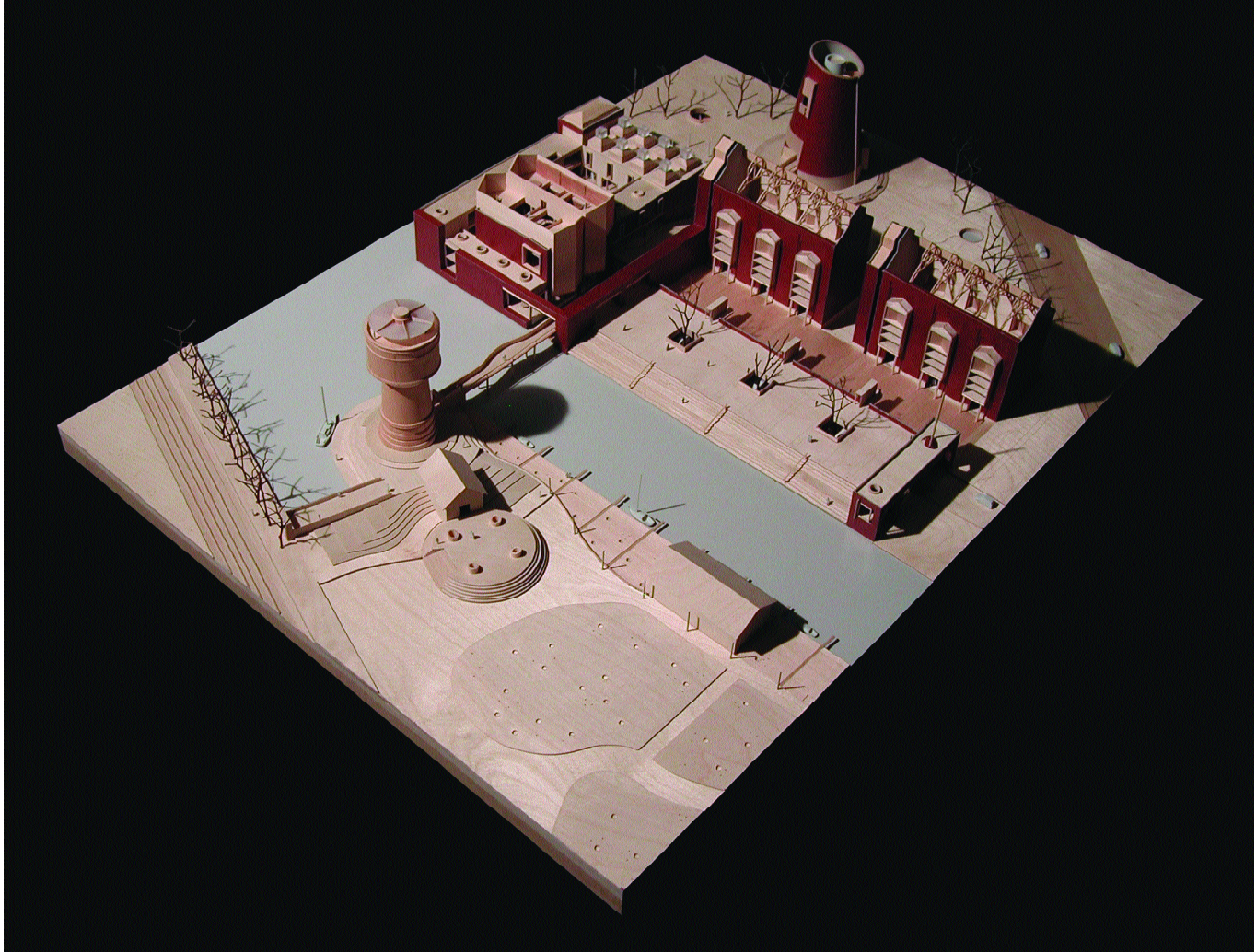
Floris Cornelisse heeft een stedenbouwkundig ontwerp vervaardigd voor de Delftse spoorzone met als uitgangspunt de verbetering van de verbindingen tussen de verschillende wijken van Delft. Het ontwerp is gestructureerd rond twee rechte assen, vormgegeven als esplanades, die belangrijke openbare ruimten verbinden. De noordelijke as volgt de historische stadsrand, de zuidelijke as het spoortracé. Het snijpunt van deze assen bevindt zich op het Bolwerk. Het ontwerp omvat de transformatie van de Gist- en Spiritusfabriek tot woongebied; interventies in de Westvest/Phoenixstraat en het stationsgebied, en de transformatie van het industriegebied tussen spoor en het Rijn-Schiekanaal tot woonwerkgebied. De transformatie van het Gist- en Spiritusterrein is architectonisch uitgewerkt.

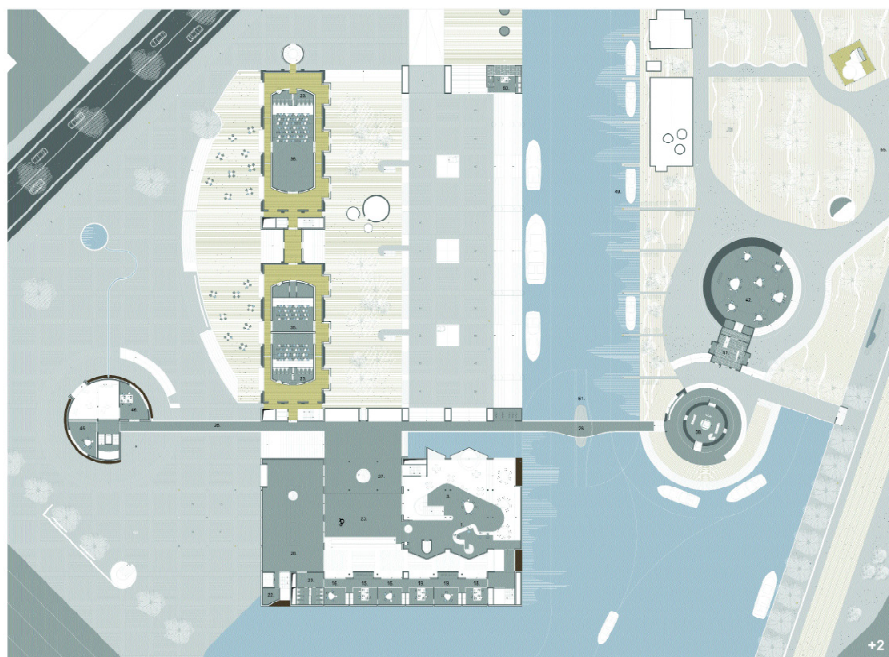
Dit terrein ligt tussen een fabrieksarbeiderswijk, het Agnetapark,⁶ en een stadspark, het Koningsplein. Aan de oostkant wordt het begrensd door het Rijn-Schiekanaal, de oude waterhandelsroute tussen Delfshaven en Leiden. Het ontwerp sluit aan op het aanwezige groene karakter en volgt het idee van een tuinstad met open strokenbouw. Op twee bijzondere locaties zijn hoven gesitueerd, die de monumentale restanten van de Gist- en Spiritusfabriek omsluiten. Aan de kant van de binnenstad is water geprojecteerd, een spiegeling van de kolk op de zuidwesthoek van het historische centrum. Dit hangt samen met het herstel van de historische waterloop, dat ook al in het plan-Busquets wordt voorgesteld. Aan deze nieuwe kolk zijn een jachthaven en culturele voorzieningen gepland: een dansschool, theaterschool, filmhuis en concertzaal zijn ondergebracht in oude fabriekshallen, het stadsarchief en de bibliotheek in nieuwbouw. De heterogene ordening van oude en nieuwe bebouwing en pleintjes, (water)parkjes en arcades sluit aan bij het informele karakter van het aangrenzende park en de oude industriegebouwen.

De interventies zijn te lezen als een constructie van stedelijke noodzakelijkheden. Ieder onderdeel heeft specifieke kenmerken, zonder compleet en zelfvoorzienend te willen zijn. Ze hebben elkaar nodig en vullen elkaar aan. De ruimtelijke beleving van de stad wordt erdoor versterkt, men kruist elkaars wegen om van de ene plek naar de andere te gaan. De stadsdelen zijn zowel zelfstandig als afhankelijk van elkaar. De architectuur is ingezet om dit spanningsveld vorm te geven: het is een architectuur van complementaire plekken.

011a
Floris Cornelisse, Masterplan
Delftse Spoorzone.
a. Maquette

011a
Floris Cornelisse, Delft Rail-
way Zone Master Plan
a. Scale model





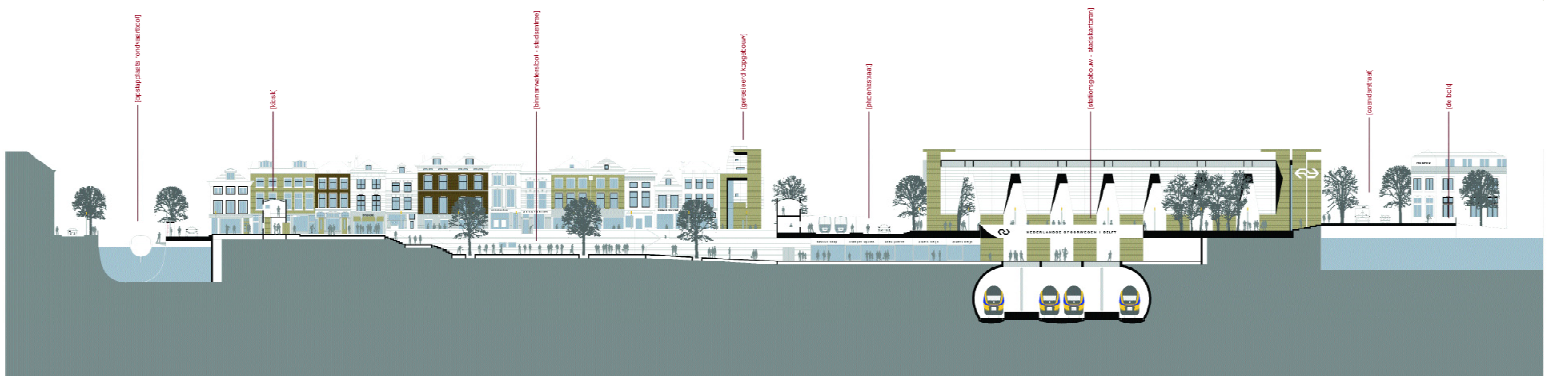
011b-e

Floris Cornelisse, Masterplan
Delftse Spoorzone
b. Stedenbouwkundig ontwerp
c. Plattegrond
d. Doorsnede bibliotheek op
gist- en spiritusterrein
e. Doorsnede over de
Binnenwatersloot met de uit-
gang van het station

011b-e

Floris Cornelisse, Delft Rail-
way Zone Master Plan
b. Urban development
c. Floor plan
d. Cross-section library on
Noordkolk Gist & Spiritus-
terrein
e. Cross-section of the
Binnenwatersloot with the
exit from the station

011d



011e

