

3. Spoorzone Delft

Willemijn Wilms Floet en Leen van Duin

De reconstructie van stationsgebieden is op dit moment een actuele opgave, in grote en in kleinere steden. Vanwege de centrale ligging en het hoge voorzieningenniveau worden stationsgebieden door stadsbestuurders en projectontwikkelaars hoog gewaardeerd. In de grote Nederlandse steden Amsterdam en Rotterdam zijn uitbreiding en reorganisatie van het openbaar vervoer (tram, metro, randstadrail, hogesnelheidslijn) de aanleiding om stationsgebieden rigoureuus op de schop te nemen. In Utrecht en Den Haag is de herinrichting van de openbare ruimten rond het station gekoppeld aan een flinke uitbreiding van vastgoed. Het is de tendens in de grote steden om vervoersstromen te ontwarren, het stationsgebouw te verzelfstandigen en de verbinding tussen Stationsplein en binnenstad te verbeteren. In kleinere steden als Arnhem, Breda en Delft speelt weliswaar de problematiek van het station als overzichtelijk en efficiënt vervoersknooppunt, maar nieuwe stationsgebouwen vertonen een andere tendens: ze worden onderdeel van een groot multifunctioneel complex, een hybride gebouw dat het stationsgebied herkenbaar maakt.

Delft is de eerste kleinere Hollandse stad waar de trein ondergronds wordt gebracht. De stad zou daarin vooruit kunnen lopen op vergelijkbare steden. Bij de aanvang van het project Spoorzone Delft (5 oktober 2005) sprak minister van Verkeer en Waterstaat Peijs de wens uit dat verschillende steden het voorbeeld van Delft zouden volgen.¹

Volgens plan rijdt de trein door Delft vanaf 2012 ondergronds en is in 2020 een compleet nieuwe stationsbuurt gerealiseerd. De tunnel is de oplossing voor verschillende technische spoorproblemen² en biedt tegelijk de kans om in het geografische middelpunt van de stad, direct naast het historische centrum een nieuwe stadswijk te realiseren van 1500 woningen en 50.000 m² kantoren. Het streven is een wijk te bouwen met allure en met een sfeer vergelijkbaar met de Delftse binnenstad.³

In 1999 heeft de gemeente Delft de interna-

tionaal bekende Spaanse stedenbouwkundige Joan Busquets aangetrokken om een masterplan te maken en de supervisie te voeren. Het bestemmingsplan is inmiddels vastgesteld. De aanbesteding van de tunnel wordt voorbereid. De gemeente Delft en de NS realiseren samen een gecombineerd station en stadskantoor, dat als primair element en katalysator van de ruimtelijke ontwikkelingen moet gaan dienen. De meervoudige studieopdracht (volgens de Europese aanbestedingsregels) aan vijf architectenbureaus⁴ ging aanvankelijk tussen twee ontwerpen: een groot stedelijk bakstenen gebouw met een 'archetypische' stationsgevel en windmolentorens op de hoeken (Soeters), en een gebouw dat is samengesteld uit vijf glazen strookvormige bouwdelen boven een transparante hal (Uyttenhaak). Het eerste project kreeg de steun van de Delftse bevolking. In het tweede project waren de thema's van het verplechten van richtingen, en het park boven op de tunnel uit het plan van Busquets herkenbaar verwerkt. Het viel daarom goed bij de gemeente. Alle betrokken architecten tekenden om verschillende redenen beroep aan tegen de uitslag. De impasse werd doorbroken door de vier architecten allemaal in de gelegenheid te stellen hun ontwerp verder uit te werken. Deze ronde is gewonnen door Mecanoo, met een blauw betegelde gewelfde stationshal. Van buiten oogt het gebouw als een glazen monoliet, waarvan de massa en de geleding zich voegen naar de context. Wanneer het proces volgens de oorspronkelijke planning was verlopen zou je vanuit het gebouwontwerp, randvoorwaarden hebben kunnen formuleren voor het ontwerp van de tunnel. Door de extra ronde in het ontwerpproces werd dit een gepasseerd station. Het tunnelontwerp wordt een beperkende voorwaarde voor het gebouw. Vanwege het complexe programma en de lastige situering, pal naast het kleinschalige Westerkwartier, is veel kritiek geleverd op de omvang van de opgave en de tijdsdruk waarbinnen de schetsontwerpen moesten worden gemaakt.

¹ 'Delft krijgt dus een welverdiende *make-over*. En ik hoop dat er nog veel steden zullen volgen. Er gaan in Nederland namelijk nog een hoop andere gemeentes gebukt onder een spoordoorsnijding die de leefbaarheid verpest. Misschien niet allemaal op de schaal van Delft, maar serieus genoeg om er wat aan te willen doen. Denk aan Utrecht, Hilversum, Gouda en Amersfoort. Allemaal plaatsen waar het spoor ruimtelijke ontwikkelingen tegenhoudt en ook nog eens zorgt voor veel fileleed. Want spoorwegovergangen zijn lokale file *hotspots* van de eerste orde. Alle reden dus voor actie vind ik. In mijn visie is de eeuw van de binnenstad aangebroken. Als het aan mij ligt opent Delft dan ook een lange rij met stedelijke metamorfoses. Want steden zijn toch de plekken waar het gebeurt in Nederland, zeg maar de *money making machines* van onze economie. Het zijn plaatsen waar mensen uitgaan, waar mensen winkelen en waar mensen werken.' Bron: http://www.verkeerenwaterstaat.nl/actueel/toespraken/toespraakarchief/toespraak_van_de_minister_van_verkeer_en_waterstaat__karla_peijs_bij_de_start_van_het_project_spoor3044.aspx?dossierURI=tcn:195-19871-4

² De spoortunnel lost de volgende 'technische' problemen op: het ruimtegebrek voor een vierde spoor, nodig om sneltreinen lokale treinen te kunnen laten passeren, wordt opgeheven; de knik die nu de snelheid van doorgaande treinen beperkt, wordt uit het tracé gehaald; de geluidsbelasting door treinen over het luchtspoor voor de aangrenzende panden wordt weggenomen; het perrontunneltje overstroomt nu bij overvloedige regenval; vervuiling en sociaal onveilige plekken onder het

spoorviaduct verdwijnen.

³ Zie *Bestemmingsplan Spoorzone Delft*, 2006.

⁴ OMA heeft de opdracht al snel teruggegeven. De andere bureaus waren Mecanoo, Uyttenhaak, Kraaijvanger Urbis en Soeters-van Eldonk-Ponec.

De stad Delft bestaat uit een verzameling zelfstandige wijken, met ieder een eigen ruimtelijke structuur. De identiteit is afhankelijk van de bestemming en de eigentijdse opvattingen over architectuur en stedenbouw op het moment dat ze tot stand kwamen.⁵ De nieuwe stationswijk zal niet anders zijn. De historische sporen worden gewist, er wordt opnieuw begonnen. Het vrijkomende gebied biedt de kans een wisselwerking te laten ontstaan tussen het grootschalige karakter van de hedendaagse maatschappij en de fijnmazige structuur van het historisch stedelijk weefsel. Het maakt een web van nieuwe relaties mogelijk en uiteindelijk nieuwe vormen van openbare ruimten en bouwwerken in een innovatieve architectuur.

Busquets ziet de stationswijk als een letterlijke schakel in het hart van Delft en koos als aanknopingspunten voor het ontwerp de morfologische kenmerken van de binnenstad en de verloren geschiedenis van de stadsmuur. Zo'n verhaal overtuigt gemakkelijk het grote publiek. De persoonlijke vertaling van de historische kenmerken naar de hedendaagse concrete situatie, de feitelijke identiteit van het gebied, zou echter onderwerp van een vakdiscussie moeten zijn. Dit artikel wil daartoe de aanzet leveren. Daarvoor beschrijven we eerst op basis van kaart- en literatuurstudie de ontwikkeling van de spoorzone in drie opeenvolgende tijdvakken: 1840-1910, 1910-1940 en 1940-1970. Daarna gaan we in op het plan van Busquets en plaatsen daar enige kanttekeningen bij.

1840-1910

Spoorwegingenieur F.W. Conrad projecteerde in 1841 de spoorlijn langs Delft op een afstand van 500 meter ten westen van de stad, in de gemeente Hof van Delft. Hem stond een monumentale stationswijk voor ogen, zoals onder andere bij station Hollands Spoor in Den Haag was gepland. Het gemeentebestuur van Delft had geen behoefte aan concurrentie met de buurgemeente, zag, nu de industrialisatie opkwam, nieuwe kansen om uit de economische malaise te komen, en vond daarom dat het spoor zo dicht mogelijk in de nabijheid van de bestaande stad moest worden gesitueerd. Er was ruimte langs de oude stadsvest, die haar verdedigingsfunctie had verloren.⁶ De entree tot Delft vanaf de Buitenwatersloot was veilig en maakte een monumentale indruk, via een bolwerk dat geheel door water was omgeven en via de symmetrische Waterslootse Poort, die met bruggetjes bereikbaar was. In het Delftse gemeentearchief is een schets uit 1846 bewaard waarop het station werd gesitueerd óp het bolwerk, maar deze oplossing bleek niet haalbaar. De Waterslootse Poort werd later in 1846 gesloopt en het water om het bolwerk gedeeltelijk gedempt.

Het station kwam in de zuidwesthoek van de kruising te liggen.⁷ De situatie is vergelijkbaar met Leiden en Gouda, waar het station ook naast een belangrijke uitvalsweg aan een apart plein kwam te liggen. Alleen een brug verbond het stationsplein met de Delftse binnenstad. Er was alleen bebouwing langs de Buitenwatersloot. Voor de rest was het gebied ten westen van de spoorlijn in gebruik als blekerij of siertuin, of het had een agrarische bestemming. De eerste trein reed in 1847.

Rond 1880 verving treinmaatschappij HIJMS de kleine, romantische en landelijk gelegen stations langs de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam door grotere gebouwen met een monumentalere uitstraling – zo ook station Delft.⁸ De stilstaande lange treinen blokkeerden de route naar de Buitenwatersloot en er was geen ruimte om het emplacement uit te breiden. Het station werd 250 meter verplaatst in zuidelijke richting, aan een straat, tegenover de Rijks Constructiemagazijnen.⁹ Om dit complex binnen de stadskant te trekken werd een knik in het spoortracé gelegd. Tegenwoordig vormt deze knik een probleem omdat de doorgaande treinen erdoor beperkt worden in hun snelheid.. Het nieuwe station uit 1885, ontworpen door C.B. Posthumus Meyjes, lag opnieuw geïsoleerd ten opzichte van de historische stad. De route liep via de kade langs de Houttuinen¹⁰ en de Waterslootsepoortbrug. De asymmetrische positie van de stationstoren gaf de richting aan van en naar de binnenstad. Het westelijke perron werd al vanaf het begin ontsloten via een tunneltje, dat tegelijk doorgang bood naar het Westerkwartier.

Water bleef rond het spoor een belangrijke rol spelen. Aan de westkant van het spoor, ter hoogte van het oude station, werd in dezelfde tijd een spoorhaven gegraven.¹¹ Door de beperkte capaciteit en congestie verloor de haven rond 1920 de concurrentie met de binnenhaven in Den Haag. Voor de doorgang van de schepen is het noordelijke gebied van de Houttuinen bij de aanleg van het nieuwe station 3,5 meter opgehoogd. Aan de westkant van het spoor reed vanaf 1912 de stoomtramdienst Delft–Westland vanaf het goederenemplacement achter het station via wat nu de Westlandseweg heet. Deze tram werd vooral gebruikt voor goederentransport.

De eerste wijk over het spoor, het arbeidersbuurtje Westerkwartier, werd vanaf 1880 ontwikkeld door speculanten.¹² Nabij de Gist- en Spiritusfabriek kwam in 1895 aan de westkant van het spoor het bekende arbeiderswijkje Agnetapark tot stand door toedoen van de verlichte industrieel Van Marken.

Het gedeelte Spoorsingel tussen de Spoorhaven en de Laan van Overvest werd bebouwd in

5
Delft bestaat uit: de middeleeuwse historische binnenstad, de Westerkwartier/Olofsbuurt (eind negentiende eeuw), luxe herenhuizen langs de stadssingels, de Wippolder (begin twintigste eeuw), de tuinstadwijk Hof van Delft (jaren dertig), de Bomenwijk (portieketageflats uit de jaren vijftig), de hoogbouw wijken Voorhof en Buitenhof (jaren zestig) en de kneuterige woonervenwijk Tanthof (jaren zeventig). Industriegebieden bevinden zich zowel aan de noord- als aan de zuidkant van de stad tussen de Schie (de historische waterverbinding met Delfshaven) en het spoor. De TU/TNO-wijk uit de jaren zestig ligt ten zuiden van de historische stad en ten oosten van de industriezones. Recente uitbreidingen voor woningbouw bevinden zich in gemeenten naast Delft (Emerald in Delfgauw en het Hoornse Kwadrant in Den Hoorn). Recente grotere bouwprojecten in Delft betreffen reconstructies van oude industriegebieden in woongebieden in en rond de binnenstad (Zuidpoortgebied, terrein Braatfabrieken). In de koker zitten de transformatie van het oudste deel van de TU-wijk en de spoorzone. Het gebied tussen de Schie en A13, ten zuiden van de Kruihuisweg wordt ontwikkeld tot terrein voor aan de TU gerelateerde bedrijven, een 'Technopolis'.

6

In de volgende steden werden spoorlijnen gesitueerd in het gebied van de oude stadswallen: Delft 1847, Breda 1863, Harlingen 1863, Roermond 1865, Middelburg en Vlissingen 1872, Delfzijl 1884, Geertruidenberg 1886, Coevorden 1905. Bron: R. Dijksterhuis, *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland*. PhD-onderzoek, TU Delft, 1984, p. 119.

7

Zie voor een documentatie van de oude stations in

Delft: L. van Duin en W. Wilms Floet, 'Spoorzone Delft', *OverHolland 2*, p. 95.

8

Ibidem.

9

Sinds 1615 een door de gemeente geëxploiteerde voorziening voor de opslag van bouwmaterialen, vanaf 1800 tot 1924 een complex waar voor verschillende soorten militaire behoeften werd geproduceerd. Later werd het een politiegarage en nu functioneert het complex als een kleinschalig bedrijfsverzamelgebouw.

10

Het bouwblok aan de Houttuinen had gemengde bestemmingen gelieerd aan transport, zoals vervoersmaatschappijen voor paarden, boten en auto's.

11

Deze haven werd gebruikt voor de overslag van kolen, stro en glas voor het Westland en voor de import van grondstoffen bestemd voor de Gistfabriek en de fabriek van Calvé.

12

Het stratenplan was getekend door de gemeentearchitect De Bruyn Kops. Het buurtje werd gebouwd door aannemers/ontwikkelaars.

de periode tussen 1880 en 1910. De meeste panden zijn herenhuizen die we ook zien aan de buitenkant van de historische singels. De huizen aan de Spoorsingel waren minder homogeen van architectuur en telden minder verdiepingen. Vaak waren er op de begane grond bedrijven gevestigd. Ook zijn er afwijkende panden van andere datum. De Spoorsingel was beplant met bomen. Opvallend was het hek van houten paaltjes langs de spoorbaan. Over het bestaande spoor reed tussen 1880 en 1905 ook een 'lokaaltrein' met haltes aan 't Haantje, Agnetapark, de brug bij Schoolstraat en de Binnenwatersloot/oude Station.

Morfologisch interessant zijn de ontwikkelingen aan de Phoenixstraat, die in de historische stad het pad achter de stadsmuur vormde. Vanaf 1700 was deze muur geen directe verdedigingslinie meer. Sindsdien werden er tussen de muur en het water verschillende tuinhuisen gebouwd. Direct achter de stadsmuur werden de stallen en huisjes voor het personeel van de grote monumentale panden aan het Oude Delft gebouwd. Toen de stadsvest in 1863 werd afgegraven, werd rond 1865 een aantal tuinhuisen vervangen door substantiëlere bebouwing, gebouwd in opdracht van personen en instellingen die zich graag aan het spoor presenteerden.¹³ Een aantal kavels aan het Oude Delft werd gesplitst, waardoor de Phoenixstraat van een achterkant in een voorkant veranderde.¹⁴ Dit proces voltrok zich verder na de bouw van het spoorviaduct in 1965. Beide karakters zijn nog steeds zichtbaar in de huidige bebouwing.

De transformatie van achterkant naar voorkant gebeurde ook bij de Westvest, waar tussen 1865 en 1890 verschillende monumentale gebouwen voor de Technische Hogeschool en een gymnasium werden gerealiseerd.¹⁵ In andere Hollandse steden als Amsterdam, Haarlem en Leiden werden grotere programma's als vrijstaande gebouwen gesitueerd in de rondwandeling om de binnenstad, die in de plaats kwam van de verdedigingslinie. In de Delftse situatie was de westelijke stadsmuur bestemd voor het spoor, maar waren de percelen binnen de bouwblokken zo ruim dat hier plaats was voor grotere programma's en publieke bestemmingen als onderwijsgebouwen, de kadastrale dienst en politie. De Westvest had het aanzicht van een boulevard met bomen.

1910-1940

De eerste door de gemeente geplande uitbreiding van Delft – als gevolg van de Woningwet uit 1901 – was een gordel rond de bestaande stad.¹⁶ Omdat het gebied ten westen van het spoor behoorde tot de gemeente Hof van Delft, werd met de uitvoering aan de oost- en zuidoostkant van de stad

begonnen. Door de bloeiende industrie groeide de bevolking van Delft tussen 1920 en 1940 met een kwart. De annexatie van de gemeenten Hof van Delft en Vrijenban in 1921 bood de mogelijkheid nu ook uit te breiden in westelijke richting, aan de andere kant van het spoor.

In de loop van de jaren dertig werd het laatste open gedeelte langs de Spoorsingel bebouwd, tussen de Laan van Overvest en de Ruys de Beerenbrouckstraat. Deze stedelijke tuinwijk, met als hart de Hof van Delftlaan, vertoont per straat eenheid in bebouwingstypologie en stadsbeeld. De bebouwing langs de Spoorsingel bestaat uit typische jaren dertig boven/benedenwoningen en voegt zich vrij onopvallend tussen de bestaande bebouwing. Deze huizen zijn weliswaar iets hoger dan die in de woonstraten in de wijk, maar hebben zeker niet de allure die je op deze plek aan het spoor zou verwachten.

In de uitbreidingsplannen vanaf de jaren twintig en dertig¹⁷ werd ook de regionale schaal belangrijk. Behalve nieuwe woongebieden in de gordel rond de binnenstad werden grote infrastructurele elementen gepland, zoals de Rijksweg (A13) al dan niet in combinatie met een niet uitgevoerd kanaal aan de oostkant en de Provinciale weg aan de westkant. Deze noord-zuid georiënteerde infrastructurele elementen, inclusief de bestaande spoorlijn, bepaalden de structuur van alle groot-schalige uitbreidingswijken na de Tweede Wereldoorlog. De manier waarop de nieuwe infrastructuur via woonwijken aansloot op de bestaande stad was een belangrijk punt van discussie. De eerste plannen voor uitbreidingswijken werden niet meer gebaseerd op de geografische onderlegger, maar volgens de toen geldende inzichten van de stedenbouw.

Het voorstel uit 1921 de Oude Delft te dempen om hierover de stoomtramlijn Delft – Den Haag te laten rijden leverde zoveel protest op, dat deze in 1929 werd verlegd naar de Phoenixstraat. De oude stadswallen ten noorden van molen De Roos werden hiertoe verder afgegraven en een deel van de oeverbebouwing aan de Westsingelgracht werd afgebroken.

Vanaf 1929 probeerde de gemeente Delft herhaaldelijk financiën te vinden om de barrière tussen de westelijke woonwijken en de historische stad te slechten. Men dacht aan tunneltjes onder het spoor door, maar ook al aan het omhoogbrengen van het tracé. Dit bleek telkens opnieuw nog niet realiseerbaar.

1940-1970

Direct na de Tweede Wereldoorlog werden opnieuw initiatieven genomen. De spoorwegen wil-

¹³ Zoals de twee broers Braat, die een machinefabriek neerzetten die moeiteloos in twee woonhuizen gesplitst kon worden. Zie J.W.L. Hilkhuijsen e.a., *De Stad Delft. Cultuur en maatschappij van 1813 tot 1914*. Delft 1992, pp. 129-130.

¹⁴ Een mooi voorbeeld hiervan is de sociëteit van het studentencorps. Het in 1876 afgebrande 'Jeneverkerkje', dat direct aan de singel stond op de hoek van de Phoenixstraat en de Binnenwatersloot, werd vervangen door het huidige monumentale gebouw aan de stadzijde van de Phoenixstraat.

¹⁵ Toen nog Polytechnische School en het Stedelijk Gymnasium.

¹⁶ Een plan van gemeentearchitect M.A.C. Hartman uit 1908 en 1915, waarvan het zuidelijk deel, de Wippolder, is uitgevoerd.

¹⁷ Plannen voor Delft: 1921 ir. M.J.W. Roegholt; 1921 gemeentelijke commissie, met H.P. Berlage als adviseur, prof. S.G. Everts, prof. J.A.G. van der Steur, ir. M.J.W. Roegholt e.a.; 1922 en 1928 J. de Booij jr (Phoenixstraat boulevard met tram); 1931 J. de Booij jr (met voorstel voor luchtspoor).

den de dienstregeling en het emplacement uitbreiden. De gemeente koesterde de wens om de wachttijden en files bij de spoorwegovergangen op te lossen. In 1953 leidde dit tot het concrete ‘Spoorwegplan gemeente Delft’.

Alvorens in te gaan op het spoorwegplan uit 1953 staan we kort stil bij een interessant visionair plan dat tijdens de oorlogsperiode is gemaakt door Herman Rosse. Het plan werd onder de naam *Delft Kunststad*, uitgebracht in boekvorm ter gelegenheid van het 700-jarig bestaan van de stad.¹⁸ De stelling van Rosse was dat maatregelen voor ‘modern [gemotoriseerd] verkeer’ de oude stad buiten beschouwing moeten laten. ‘Daar men de afmetingen der wegen die voor het eigenlijke verkeer noodig zijn in de steden nog moet vergroten met dat oppervlak dat voor het parkeeren der auto’s noodzakelijk moet worden geacht, komt men tot een schaal van wegen die het oude bestaande wegenstramien en het daarbij behorende stadsbeeld ten eenenmale ontwrichten. De compromisvoorstellen, die nu onder den wimpel der wederopbouw voor verschillende steden worden gemaakt door stedenbouwkundige adviseurs kunnen uit een verkeersoogpunt niet als vooruitstrevende oplossingen worden beschouwd.’¹⁹ Rosse bepleitte al een autovrije binnenstad die het moest hebben van toerisme. Het ongeschonden historische centrum van Delft moest volgens Rosse een openluchtmuseum worden. Daar konden nog andere attracties aan toegevoegd worden, zoals een architectuurmuseum, musea over ambachtelijke kunsten en beroemde Delftse schilders, en ook nieuwe studentenvoorzieningen moesten er bijkomen. Voor de moderne tijd was plaats aan de rondweg. Het gedeelte van de rondweg tussen de Schoolstraat en het oude station, dat centraal lag ten opzichte van de oude stad en de nieuwe uitbreidingswijken in het westen, werd voorgesteld als een zeer moderne winkelavenue, met grote glazen warenhuizen, cinema’s en ijssalons, door een brede luifel overdekt. De trein (vier sporen) was gesitueerd op een luchtspoor, geïntegreerd in de doorsnede van het winkelcomplex, samen met de trambaan en een expeditiestraat. Bij het kruispunt Binnen- Buitenwatersloot – historisch gezien de belangrijkste entree tot Delft met de monumentale Waterslootse Poort – situeerde Rosse een complex van belangrijke publieke voorzieningen: gemeentesecretarie, politie, brandweer, postkantoor en station. Op regelmatige afstanden waren voetgangerstunnels in oost-westrichting gepland. Het gladstrijken van de bocht in het spoor – ook belangrijk bij de recente tunnelplannen – was voor Rosse het doorslaggevende argument om de bebouwing aan de Spooringsel te slopen. Tegelijk creëerde hij ruimte voor de brede winkelavenue. Het station kleepte hij aan met

kleine winkels die het comfort voor de reizigers moesten verhogen.

De praktijk ging compleet voorbij aan het plan van Rosse. Alleen de *Delftsche Courant* heeft er enige aandacht aan besteed. In de gemeentelijke planvorming speelde het helaas geen enkele rol. In 1948 vertrok Rosse naar Amerika, en Delft had S. J. van Embden in de arm genomen, een stedenbouwkundige adviseur die niet bang was voor grote ingrepen in de historische binnenstad, hoewel hij deze zo onzichtbaar mogelijk presenteerde, zoals te zien in het Komplan voor de Delftse binnenstad uit 1956. De binnenstad zou zowel in de noord-zuid- als de oost-westrichting worden doorkruist. In dit plan waren ook de uitkomsten van het hierboven genoemde ‘Spoorwegplan Gemeente 1953’ geheel verwerkt. Van zuid naar noord ging het om de volgende ingrepen:

1. De Irenetunnel onder het spoor was bedoeld als alternatief voor de oost-westroute door de binnenstad op regionale schaal. Deze nieuwe weg liep langs de zuidkant van de binnenstad en ontsloot aan de westkant van het spoor de nieuwe stadsuitbreidingen in Delft-Zuid, die vanaf de jaren zestig werden gerealiseerd.
2. De tweede ingreep, die aansloot op de Irenetunnel, betrof de uitbreiding van het emplacement voor de spoorwegen.
3. De derde ingreep ten slotte bestond uit het optillen van het spoor over het water ter hoogte van de Binnen- Buitenwatersloot met daarop aansluitend een luchtspoor tot en met de onderdoorgang van de Ruys de Beerenbrouckstraat.

De heer C. Smits, een inwoner van Delft, vroeg in een brief aan het College van Burgemeester en Wethouders of was overwogen een tunnel te realiseren in plaats van een viaduct.²⁰ Hij voorzorg aantasting van het stadsbeeld en vreesde voor het lawaai dat een viaduct zou veroorzaken. ‘Wanneer er echter iets goeds tot stand gebracht kan worden voor de toekomst, is geld van zeer ondergeschikt belang.’ De directeur Openbare Werken antwoordde namens het College dat een ‘ondergrondse’ praktisch niet uitvoerbaar was (daarvoor zou een traject nodig zijn van 2½ km, op een diepte van 9 meter, met spooransluitingen bij de Gistfabriek en Calvé en op de tram naar het Westland), nog afgezien van de kosten. Spoorwegarchitect ir. H.G. J. Schelling verduidelijkte in zijn informatieve beschouwing van de ontwerpproblemen waarmee de ontwerper van stations en spoorwegen wordt geconfronteerd, het motief van de kosten: ‘een hoge baan vereist immers ongeveer 4,50 meter verhoging, een verlaagde baan ongeveer 6,50 meter ingraving. Niettemin blijven spoorbanen die hoger liggen dan de omgevende stadsdelen, een scheidend element in het stads-

De carrière van Herman Rosse (1887-1965) speelde zich af tussen Amerika, waar hij furore maakte als ontwerper van theaterdecors, en Nederland, waar hij betrokken was bij de inrichting van het Vredespaleis in Den Haag en het Nederlandse paviljoen op de wereldtentoonstelling in New York van 1939. Vanaf 1933 was Rosse hoogleraar Toegepaste Kunsten aan de Faculteit Bouwkunde van de Technische Hoogeschool Delft. In 1945 publiceerde hij een wederopbouwplan voor Scheveningen, in 1946 verscheen zijn plan voor ‘Delft Kunststad’. W.G. Hammond, *Herman Rosse, Designs for Theatre*. Internetcatalogus bij de tentoonstelling in Chapin Library, Williamstown, Massachusetts, mei-sept. 2005.

H. Rosse, *Delft Kunststad. Restauratieplan voor de zeven eeuwen oude Prinsensstad. Een ontwerp van prof. Herman Rosse*. Delft 1946, p. 93.

Gemeentearchief Delft, archief B & W Delft, dossier met betrekking tot spoorwegen, brief C. Smits, gedateerd 19 november 1953.

Ir. H.G.J. Schelling, ‘Nieuwe spoorwegstations’, *De ingenieur*, 20 maart 1953, pp. 53-66.



001

Luchtfoto 1970. Bron: J. van Geest, S.J. van Embden. Rotterdam 1996.

001

Aerial photograph Delft 1970. Source: J. van Geest, S.J. van Embden. Rotterdam 1996.

002

Bewerking van de kadastrale minuut van Delft (1823).

002

Manipulation of the kadastrale minuut of Delft (1823).



003

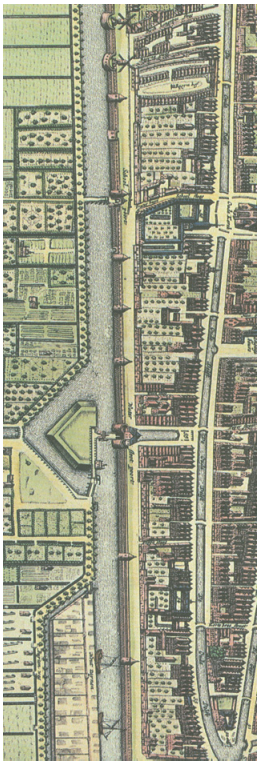
Bewerking van de Bonne-
kaart (1910).

003

Manipulation of the
Bonnekaart (1910).



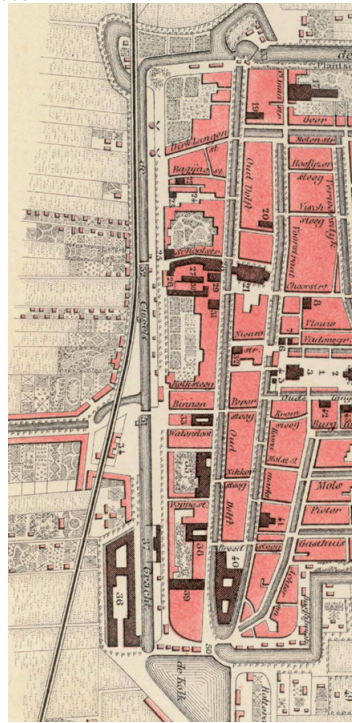
004



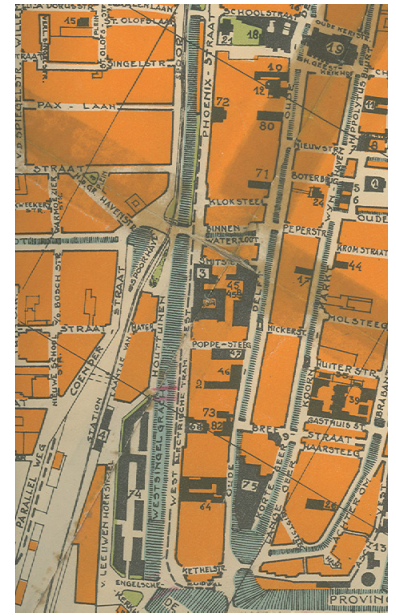
005



006



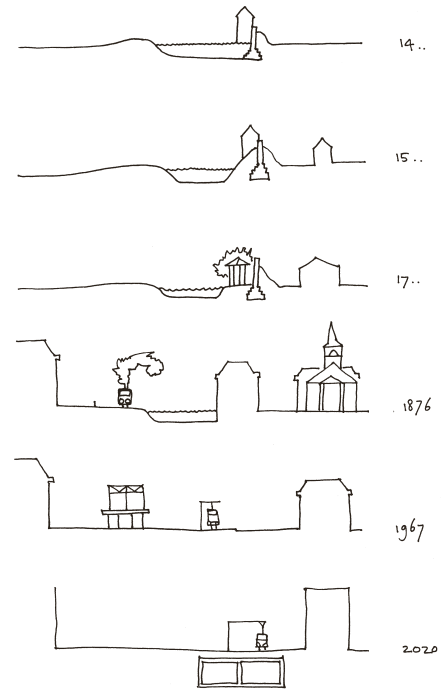
007



008



010



104

009





Fragment rond de Waterslootse poort, kaart Frederick de Witt, eind zeventiende eeuw.

Studie naar de positie van het eerste station op het bolwerk, F. W. Conrad 1846. Het werd iets zuidwestelijker gebouwd direct naast het bolwerk. Bron: Gemeentearchief Delft.

Fragment plattegrond Delft 1858, C. K. de Geus en S. Lankhout. Bron: Kaartenkamer Faculteit Bouwkunde TU Delft.

Situatie 1954. Het station werd in 1885 verplaatst in zuidelijke richting, op de plaats van het eerste station werd een spoorweghaven gegraven. Bron: Kaartenkamer Faculteit Bouwkunde TU Delft.

Bebouwing tussen de Phoenixstraat en de pas gedempte Singelgracht / spoorlijn. Bron: Gemeentearchief Delft.

1870, het Geneverkerkje aan de Singelgracht, voorloper van het Studentencorps. Bron: J. W. L. Hilkhuijsen (red), *De Stad Delft, Cultuur en Maatschappij van 1813 tot 1914*. Delft 1992.

Transformatie van de stadswal tot boulevard. Bron: Analyse door Willemijn Wilms Floet.

Kruispunt Binnenwatersloot-Buitenwatersloot vlak na oplevering Spoorviaduct in 1967. Bron: Foto Van der Reijken / Gemeentearchief Delft.

Singelgracht met de spoorlijn op de begane grond, situatie 1847 tot 1960. Bron: Gemeentearchief Delft.

Phoenixstraat in zuidelijke richting, 2006. Bron: Foto K. G. Spiero / Gemeentearchief Delft

Around the Waterslootse poort, map by Frederick de Wit, end seventeenth century.

Outline for the first railway station on the boulevard, F.W. Conrad 1846. The station was built a little southwest, next to the Binnenwatersloot. Source: Gemeentearchief Delft

Map of Delft 1858, C.K. de Geus and S. Lankhout. Source: Kaartenkamer Faculteit Bouwkunde TU Delft.

Situation 1954. The railway station was moved to the south. A harbour was excavated replacing the station. Source: Kaartenkamer Faculteit Bouwkunde TU Delft.

Buildings between Phoenixstraat and the filled up moat / railway track. Source: Gemeentearchief Delft.

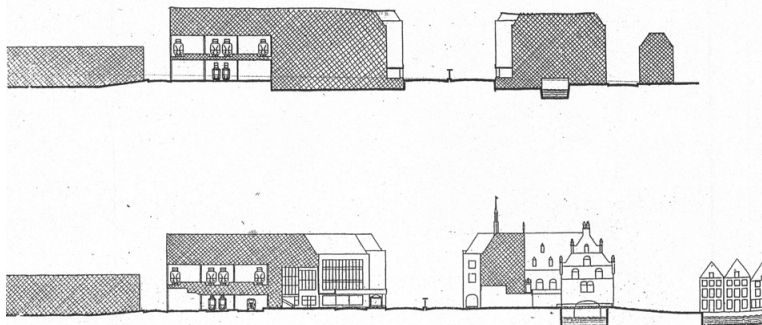
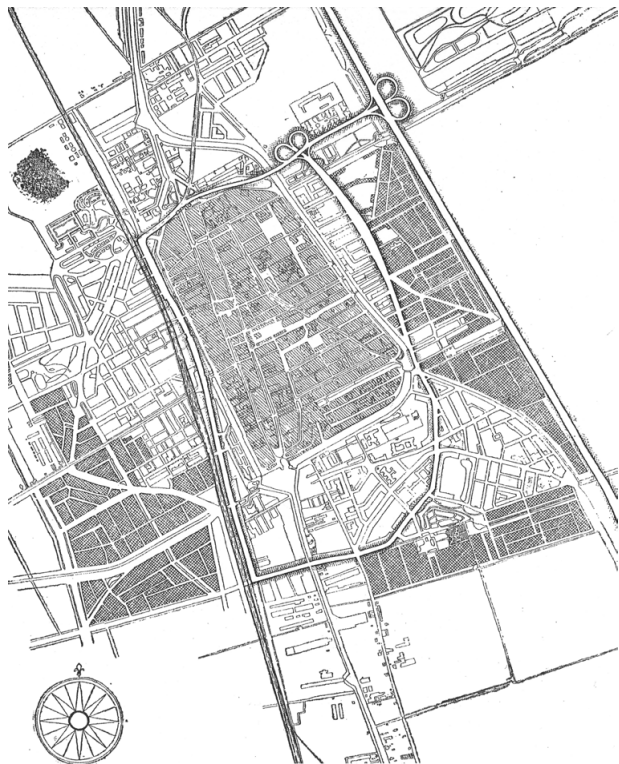
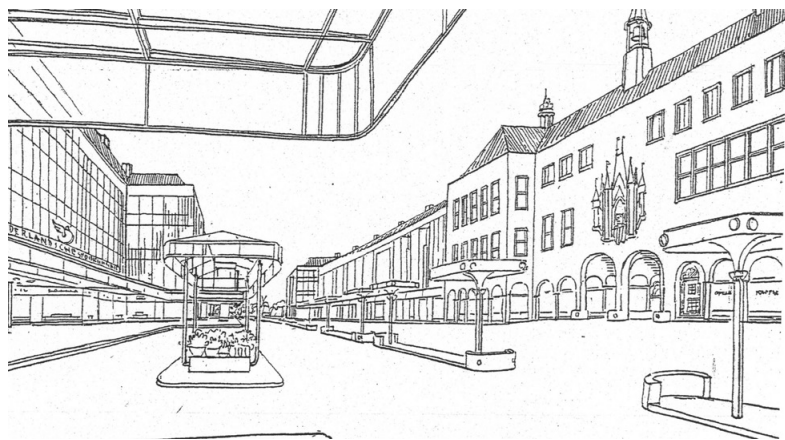
1870, 'Genever-church' along the moat, predecessor of the students' corps. Source: J. W. L. Hilkhuijsen (red), *De Stad Delft, Cultuur en Maatschappij van 1813 tot 1914*. Delft 1992.

Transformation of the city wall into a boulevard. Source: Analysis by Willemijn Wilms Floet.

Intersection Binnenwatersloot - Buitenwatersloot, just after the completion of the railway viaduct. Source: Foto Van der Reijken / Gemeentearchief Delft.

Moat and railwaytrack on ground level, situation from 1847 till 1960. Source: Gemeentearchief Delft.

Phoenixstraat to the south, 2006. Source: Foto K.G. Spiero / Gemeentearchief Delft.

**14a-c**

Plan voor Kunststad Delft door Herman Rosse, 1946. Bron: H. Rosse, *Delft Kunststad*, Delft 1946.

- De Phoenixstraat als moderne winkelboulevard, met rechts een nieuw stads-kantoor.
- Nieuwe gordelweg rond de historische binnenstad.
- Doorsnedes over de nieuwe Phoenixstraat. Al het gemotoriseerd verkeer is geïntegreerd in de bebouwing.

015

S. J. van Embden, *Komplan Delft*, 1956. Bron: J. van Geest, S. J. van Embden. Rotterdam 1996.

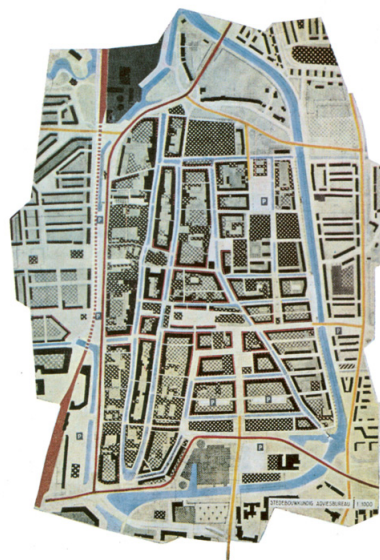
014a-c

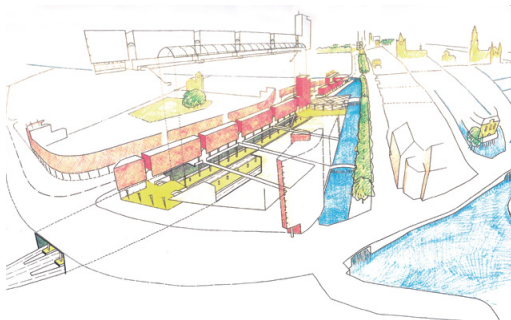
Design for Delft Art City by Herman Rosse, 1946. Source: H. Rosse, *Delft Kunststad*, Delft 1946.

- Phoenixstraat as modern shopping boulevard, a new city office on the right.
- New ring around the historic city.
- Section across the new Phoenixstraat. All motorized traffic is integrated into the buildings.

015

S. J. van Embden, town area plan Delft, 1956. Source: J. van Geest, S. J. van Embden. Rotterdam 1996.





016

Verkennde studie naar de spoortunnel door F. Palmboom, J. van den Bout i.s.m. R. van Genderen, 1992. Bron: Projectbureau Spoorzone Delft.

017

Verkennde studie naar de spoortunnel door F. Palmboom, J. van den Bout i.s.m. R. van Genderen, 1992. Bron: Projectbureau Spoorzone Delft.

018

Ontwerp stationswijk, masterplan spoorzone Delft, Joan Busquets, 2006. Bron: Projectbureau Spoorzone Delft.

016

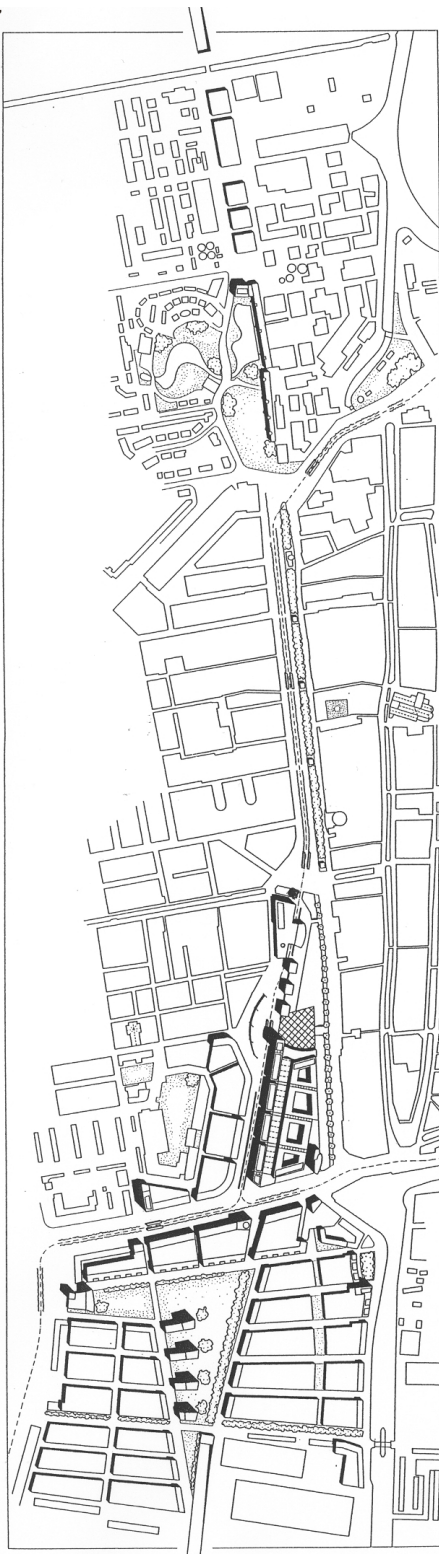
Exploring design study of railway tunnel by F. Palmboom, J. van den Bout in cooperation with R. van Genderen. Source: Projectbureau Spoorzone Delft.

017

Exploring design study of railway tunnel by F. Palmboom, J. van den Bout in cooperation with R. van Genderen. Source: Projectbureau Spoorzone Delft.

018

Masterplan railwayzone Delft, Joan Busquets, 2006. Source: Projectbureau Spoorzone Delft.

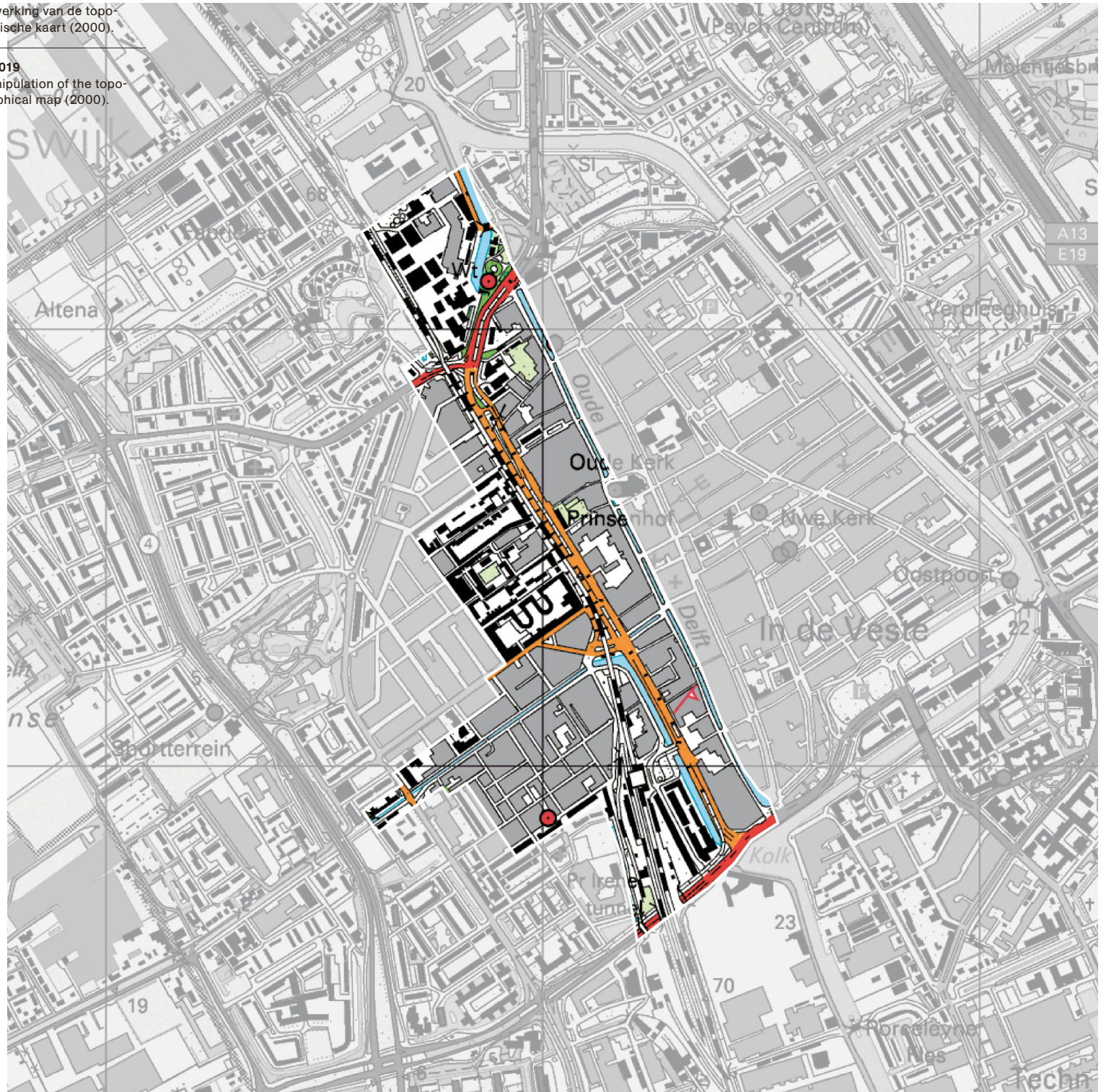


019

Bewerking van de topografische kaart (2000).

019

Manipulation of the topographical map (2000).



beeld, waardoor zij in stedenbouwkundig opzicht minder bevredigend zijn.²¹

De president-directeur van de NS, ir. J. Lohmann, besprak bij de opening van het luchtspoor ter hoogte van de Binnenwatersloot op 13 juli 1965 de planvorming. Eerst was het de bedoeling tussen de Binnenwatersloot en de Wateringse Vest een 'aarden baan' op te werpen. De aanleg van de hiervoor benodigde keermuren zou echter duurder zijn dan het aanleggen van een viaduct. 'Delft heeft een viaduct gekregen, dat aesthetisch een aanwinst voor de stad mag heten. Het heeft over de gehele lengte een vrije hoogte van ruim drie meter; de Spoorsingel is op enkele plaatsen belangrijk verbreed en de bewoners hebben de beschikking gekregen over een groot aantal overdekte parkeerplaatsen. Dit lijkt mij als een bijkomend winstpunt te kunnen worden gewaardeerd. Men ziet eruit hoe onverwacht vaak openbaar en particulier vervoer in elkaar grijpen (...) . Een spoorlijn met een station, dat zich aan de rand of buiten de stad bevindt, kan zijn functies voor een goede vervoersvoorziening van deze stad minder goed vervullen dan een stad met een station nabij het centrum, waar aansluiting mogelijk is met het locale openbare vervoer en waar zo mogelijk een goede overgang kan plaatsvinden van en naar de particuliere vervoermiddelen. Dit is een aanwijzing om toekomstige woongebieden zoveel mogelijk te projecteren aan of liever aan weerszijden van bestaande spoorlijnen. Een begrip als dat van de "bandstad" past in deze zienswijze en daarmee ook station Delft Zuid, dat wij binnen redelijke termijn willen creëren ten behoeve van de bewoners van de nieuwe woonwijken aldaar.'²²

Tussen 1953 en 1967 werden werkzaamheden uitgevoerd om de barrièrewerking van het spoor in de stad op te heffen. Tussen 1956 en 1960 werd de Westlandseweg via de Irenetunnel onder het spoor doorgeleid. Ter hoogte van het station werden twee blokken van de Rijksconstructiemagazijnen afgebroken om ruimte te maken voor een stationsplein/busstation en een brug over de Westvest. In noordelijke richting werd het spoor omhoog gebracht: tussen 1962 en 1965 werd het spoorviaduct bij de Buitenwatersloot gerealiseerd. Tussen 1960 en 1967 werd het spoorwegviaduct afgebouwd. Voor deze laatste operatie moest de singel in de Phoenixstraat tijdelijk worden gedempt. De singel is echter nooit weer opengegraven. Met uitzondering van de Bagijnnetoren en molen De Roos werd alle bebouwing aan de westkant van de Phoenixstraat gesloopt. Uit deze tijd stamt de ingreep om het Bagijnhof, Prinsenhof en het Hoogheemraadschap te verbinden met de Phoenixstraat. Zoals hierboven al is opgemerkt, was dit een nieuwe stap in het proces om de achterkant van de historische

stad te veranderen in de voorkant van een nieuwe stadsboulevard. Het gebied achter het station en het emplacement werden in de jaren zestig verder afgebouwd met portieketageflats en een complex middelbare scholen.

2006-2030

De Irenetunnel en het spoorviaduct hebben de problemen met het spoor nooit op een bevredigende manier opgelost. Deze infrastructurele elementen vertonen technische gebreken (zie noot 1) en zien er armoedig uit. Alleen wanneer het kermis is (een week in september) wordt daar de wekelijkse markt gehouden en heeft het gebied een levendig aanzien.

Naar aanleiding van de NS-plannen om standaard vier sporen in gebruik te nemen op het traject Amsterdam–Rotterdam (*Rail 21*) en van de *Ontwikkelingsvisie Delft 1993* gaf de gemeente Delft opdracht aan het jonge stedenbouwkundig ontwerp bureau Palmboom en van den Bout om te onderzoeken of een spoortunnel een mogelijkheid zou zijn. Hun plan omvatte een royale entree tot de stad van het station via een waterplein, met zicht op de toren van de Oude Kerk. De modernistische ogende bebouwingstypologie was gekoppeld aan de tunnel. Ondanks haar waardering voor dit plan besloot de gemeente als strategie om de tunnel er door te krijgen een internationale beroemdheid aan te trekken, de Spaanse stedenbouwkundige Joan Busquets.

Het plangebied van de spoorzone Delft is in totaal 40 hectare groot. De spoortunnel wordt 2300 meter lang en loopt tussen de DSM/Gist- en Spiritusfabriek en de Abtswoudseweg. Het plan van Busquets is – net als de historische binnenstad van Delft – gestructureerd door lineaire elementen in de noord-zuidrichting, van oost naar west: de stadsboulevard Phoenixstraat/Westvest (met singelgracht), een stadspark op de spoortunnel (die van de tunnel-eigenaar Prorail niet mag worden bebouwd in verband met calamiteitenrisico's), de Coenderstraat (die in de nieuwe situatie de belangrijke ontsluitingsweg van het stationsgebied wordt), afgewisseld met zones bebouwing. Andere belangrijke onderdelen van het plan zijn de reconstructie van het Bolwerk bij de historisch belangrijke overgang tussen de Binnen- en Buitenwatersloot, het Stationsplein (met openbaar vervoersknoop, het oude station (een rijksmonument) plus een zeer groot gecombineerd station/stadskantoor), de tot *parkway* getransformeerde Westlandseweg (was tunnel, wordt maaiveld) en de gebouwen op de tunnelmonden. De zones met bebouwing zijn onderverdeeld in trapeziumvormige bouwblokken, waarin (formele, niet zichtbare) richtingen uit de bestaande aangrenzende

bebouwing van de kaart zijn overgenomen. Voorgesteld wordt een mix van wonen, kantoren, kleinschalige bedrijfjes en voorzieningen.²³ Het is de bedoeling de bouwblokken te voorzien van openbaar toegankelijke hoven, die in hoogte aansluiten op de omgeving: nabij de binnenstad laag, in Delft-Zuid hoog. Het valt op dat de bebouwingstypologie of blokmaat voor de hoge gebouwen niet anders is dan voor de lagere. Om het karakter van diversiteit te verwezenlijken zijn regels opgesteld die binnen de blokken verplichten tot variatie in bouwhoogte.

Punt van discussie bij de totstandkoming van het Masterplan van Busquets was de positie van het station: zo dicht mogelijk bij de Binnenwatersloot, de oude entree tot de historische binnenstad, of aan de Westlandseweg, zo dicht mogelijk bij de belangrijkste bestemming van de treinreizigers, de Technische Universiteit, maar misschien weer te dicht bij station Delft-Zuid. De uitkomst was een compromis: het station zou halverwege komen, pal naast het oude station. Een ander discussiepunt was van economische aard en betrof de lengte van de tunnel. Omdat vastgoed meer opbrengt, is gekozen voor een langer tunneltracé (2300 meter in plaats van 1900 meter).

Slot

Natuurlijk zijn er kanttekeningen te plaatsen bij het plan van Busquets. Het streven om de nieuwe stationswijk een beeld van diversiteit te geven dat vergelijkbaar is met het milieu van de Delftse binnenstad is natuurlijk niet letterlijk te vertalen in de dichtheid die hedendaagse projectontwikkelaars voor ogen hebben. De straatprofielen, bouwhoogten en bouwregels die daartoe nu in het bestemmingsplan zijn vastgelegd, zijn niet vooraf getoetst. Ook een beeldkwaliteitsplan ontbreekt vooralsnog. Waarom zou de wijk geen eigen identiteit mogen hebben? Het plan wordt aan de man gebracht met woorden die de lading niet dekken. Er is geen koppeling gelegd tussen het stedenbouwkundige plan en een bepaalde bebouwingstypologie.²⁴

De nadrukkelijk gepresenteerde oost-westverbindingen uit het plan Busquets sluiten aan op de richtingen in de stadsplattegrond, maar in ruimtelijke zin hebben ze geen betekenis: zichtlijnen komen uit op kleine straatjes, en fysiek lopen de straten dood op water.

De Phoenixstraat en de stationswijk worden door de gemeente behandeld als twee afzonderlijke delen. De plek die historisch het belangrijkste kruispunt vormde, de kruising van de Binnenwatersloot/Buitenwatersloot - Phoenixstraat/Westvest is onderbelicht. De bebouwing langs de Spoorsingel en het Westerkwartier vormt de eer-

ste generatie gebouwen die daar is neergezet en zal binnenkort toe zijn aan groot onderhoud en misschien wel vervanging. Vraagt de nieuwe stedenbouwkundige structuur om een nieuwe bebouwingstypologie? De invloed van de nieuwe spoorzone op de omliggende bebouwing is nog niet onderzocht.

Volgens het plan Busquets moet de Phoenixstraat/Westvest opnieuw een stadsboulevard worden, met het beeld voor ogen van de historische stadsgracht, het bolwerk en het plan dat Zocher in 1837 maakte voor de zuidoostkant van Delft. In de uitwerking van de plannen ligt het primaat bij de infrastructuur: de 40 meter brede boulevard is volgepland met aparte banen voor auto's, bussen, trams, fietsers en voetgangers. De gracht is nu verplaatst naar de zijde van de Spoorsingel. De identiteit van de openbare ruimte, de boulevard, of de 'beleving van de infrastructuur' als esthetisch motief zijn nog amper onderzocht. Ook zou het een vraag kunnen zijn of de tunnelaanleiding geeft tot nieuwe bebouwing, erop of er aan vast. Onderzoek van de mogelijkheden die de ondertunneling van het spoor biedt voor de Phoenixstraat en de Spoorsingel, is meer dan ooit geboden.

23

Het programma voor de Spoorzone Delft omvat 1500 woningen en 50.000 m² kantoren, inclusief het stadskantoor en voorzieningen. *Bestemmingsplan Spoorzone Delft*, 2006.

24

Stegen van 8 meter breedte met vijf bouwlagen hoogte zijn bijvoorbeeld te breed voor hun naam.

Bibliografie

Geurtsen, R., *Locatie Zuidpoort Delft. Stadsmorfologische atlas*. Delft 1988.

Hoogenberk, E.J., en B.D. Verbrugge, *Bedreigde gebouwen. Bouwen, breken en behouden in Delft 1840-1940*. Delft 1982.

Verbrugge, B.D., *Het aanzien van de Westrand*. Delft 1985.

Vlis, I. van der, *De Delftse Stationsbuurt. Wonen, leven en werken naast het spoor*. Delft 2004.