

2. Leiden

Michiel Riedijk,

Niklaas

Deboutte,

Kersten Geers



The Issue of Obstruction in

Urban Design

Michiel Riedijk, Niklaas Deboutte,
Kersten Geers

1

When it is successful, urban design is praised for its problem-solving skills. Urban design does not differ from architecture in this capacity. If there is a spatial problem, then a professional process will lead to a solution. It is obvious that the professional merits of a discipline can be measured to a large extent by using the degree of its problem-solving skills. In the discipline of architecture, Vitruvius' *utilitas* has acquired canonical status. And something that presents itself as a solution is useable. Yet, the question remains: what is usefulness?

In the modern urban design process, the professionalism of the architect/urban designer is used in a very reduced manner. It acts as a lubricant for a different process in which large yet very specific economic interests determine the direction. Architecture and urban design are the professional legitimacy, a kind of lubricant for fundamental processes. One could say that urban design is dissolved in the process. In its attempt to change the more significant powers in society, urban design disappears.

It must be possible to achieve other results using urban design. The actual reflection of the urban design plan, the tangible project, is in fact its most important asset. The problem of the dominance of the diagram in urban design is its apparent vagueness. A diagram can be reinterpreted endlessly, as it has an endless set of interpretations; it is an empty box.

We plead for urban design of which the most important quality is not *interpreting*, but presenting and proposing. It is an a priori form of urban design proposing projects that draw their intrinsic qualities from the perception in the phenomenological space. Urban design should in the first place present spatial models instead of interpretations of economic concepts. These spatial models should be evaluated based on their *usefulness*.

2

In this project we want to research usefulness of the urban project *despite* its possible

economical value. It is an attempt to regain a relative autonomy for which we actually have the tools for our discipline: occupying space. Occupying is capturing something. You capture something by building something. Architecture acts as an antagonist to nature and the world. Once a site has been captured, it then obstructs. Architecture is a form of obstruction.

We have addressed the half hypothetical question of removing the visible infrastructure of the station area of Leiden by researching the notion of standing in the way by means of a project. Removing and developing underground works like a magic wand: a presumed problem is eliminated by an inexplicable, magic – presumed – liberating deed. Here, we ignore the intrinsic quality of buildings, the structure in the city. If we were to shove the entire city underground, the same would happen within the new horizon at the new site. In other words, it looks like an attempt not only to sweep the dust under the carpet, but all the furniture as well. Is the furniture then not empowered in some way or another? That is the question we asked ourselves when we elaborated this project: what is the possible quality of a physical obstruction? Is it possible to detach the infrastructural hindrance of the station area from the physical appearance? The result is the design of a core dyke as an architectonic project. It is an incarnated barrier.

3

Within the tradition of classical urban design, defining a couple of volumes, a formal composition within the urban landscape is obvious; the core dyke of the railway has this potential. Just by stripping this from the technological infrastructure it is possible to render its urban performance. The core dyke creates new *data* in the city, a reference line that was always visible, but now is made *accessible* in such a way that the core dyke can be part of the collective memory much more explicitly. Like a wave breaker it cuts through the city, providing new vistas and becoming a reference line. The reference line, the data, is capable of taking up the

De problematiek van de obstructie in de stedenbouw

Michiel Riedijk, Niklaas Deboutte,
Kersten Geers

1

Stedenbouw wordt – als hij succesvol is – geroemd om zijn probleemoplossend vermogen. Daarin verschilt stedenbouw niet van architectuur. Is er een ruimtelijk probleem, dan kan door middel van een professioneel proces een oplossing worden gevonden. Het spreekt voor zich dat de professionele merites van een vak voor een groot deel worden afgemeten aan de graad van zijn oplossend vermogen. In het vakgebied van de architectuur heeft Vitruvius' *Utilitas* een canonieke status verworven. Iets wat zich als een oplossing aandient is bruikbaar. Rest ons de vraag: wat is bruikbaarheid?

In het hedendaags stedenbouwkundig proces wordt de professionaliteit van de architect-stedenbouwkundige op een zeer gereduceerde manier ingezet. Ze vormt de saus bij een andersoortig proces, waarin grote, doch zeer specifieke economische belangen de richting bepalen. Architectuur en stedenbouw zijn de professionele legitimatie, een soort glijmiddel voor ingrijpende processen. Je zou kunnen zeggen dat de stedenbouw in het proces is opgelost. In zijn poging de belangrijkste krachten in de maatschappij ter wille te zijn verdwijnt de stedenbouw.

Het moet mogelijk zijn – hetgeen wordt bevestigd als we de geschiedenisboeken raadplegen – om andere resultaten te behalen door middel van het stedenbouwkundig ontwerp. De feitelijke neerslag van het stedenbouwkundig plan is immers zijn belangrijkste troef. Een belangrijk probleem van de diagrammatische stedenbouw is zijn invulbaarheid. Een diagram kan eindeloos worden geherinterpreteerd; het is een lege doos.

Wij pleiten voor een stedenbouw waarvan de belangrijkste kwaliteit niet vertalen is, maar presenteren en voorstellen. Het is een vorm van a-priori stedenbouw, die zijn intrinsieke kwaliteiten put uit de beleving in de fenomenologische ruimte. Stedenbouw zou dus in de eerste plaats ruimtelijke modellen moeten presenteren in plaats van vertalingen van economische concepten. Ruimtelijke modellen zouden moeten worden beoordeeld op hun *bruikbaarheid*.

2

In dit project willen we de bruikbaarheid onderzoeken *ondanks* het project, in een poging voor ons vakgebied een relatieve autonomie te heroveren omwille van datgene waarvoor we werkelijk het gereedschap bezitten: het bezetten van ruimte. Bezetten is innemen. Je neemt iets in door op iets te staan. Architectuur verhoudt zich als antagonist tot de natuur, de wereld. Zodra een plek wordt ingenomen, staat het ding zelf in de weg. Architectuur is een vorm van obstructie.

De half-hypothetische vraag om de zichtbare infrastructuur van het stationsgebied van Leiden weg te halen, hebben we aangegrepen om dit fundament van het ruimtelijk stedenbouwkundig denken, het in de weg staan, te onderzoeken door middel van een project. Weghalen en onder de grond ontwikkelen werken als een toverstaf: een verondersteld probleem wordt uit de wereld geholpen door een onverklaarbare, magische en – zo wordt verondersteld – bevrijdende daad. Bij die handeling wordt voorbijgegaan aan de intrinsieke eigenschap van het gebouw(de), de structuur in de stad. Als men de hele stad onder de grond zou stoppen, zou zich op de nieuwe plek, binnen de nieuwe horizon, hetzelfde voordoen. Het lijkt met andere woorden op een poging niet alleen het stof onder het tapijt te vegen, maar het hele meubilair. Is het meubilair dan niet krachtdadig, op de een of andere manier? Dat is de vraag die we ons hebben gesteld bij de uitwerking van dit project: wat is de mogelijke kwaliteit van het fysiek in de weg staan? Is het mogelijk om de infrastructurele hinder van het stationsgebied los te knippen van de fysieke verschijning? Het gevolg is het ontwerp van een dijklichaam als architectonisch project. Het is een vleesgeworden barrière.

3

Binnen de traditie van de klassieke stedenbouw is het voor de hand liggend een stel volumes te definiëren, een formele compositie binnen het stedelijk landschap; het dijklichaam van de spoorweg heeft die potentie. Juist door dit te ontdoen van de technologische infrastructuur wordt het mogelijk om zijn stedelijke krachtadigheid



bulk of the city. By radically making use of the dyke volume as an accumulated building mass, we create an urban *ground layer*. As a contemporary linear city, the total mass forms a city within the city: an urban ground zero on which the concept of collective use as a field of experimentation can be tested.

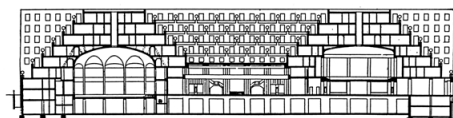
The urban data becomes an artificial urban *ground layer*. In its accumulation of constructed mass, the core dyke brings up another issue: the intention of the urban typology – the hall – creating the urban architecture of the collective opportunities with its explicitly voluminous appearance.

4

Back in the 19th century, when the rail infrastructure was developed, giant station halls had to be built, as the existing typology of the market hall was used ingeniously for the new collective temple: the station. The hall typology combines the representation of the public by showing the large content with the pragmatic answer to the problem of ventilating the smoke caused by the steam locomotive. At the same time, the size of the huge halls made station complexes instantly recognisable in the city. Despite the development of urban façades for the large halls, the repositioned façades and additional halls in the language of classic architecture, it was the enormous scale of the hall itself that was a reference point within the shaken up urban fabric (like the intervention of Haussmann in Paris: large axes and large halls). The halls themselves, in all their incarnations as ingenious large-volume constructions, are consequently relegated to the prototype of the collective space perception. Due to their scale they act as a reference point, and by their relative unmanageability, they are perfect semi open, climate conditioned public spaces. They are the prototype of the big unit in the city.

5

The project consciously rests on the historical analogy of the *mastaba*, an Egyptian burial site, forerunner of the pyramid, which in its bulky angularity looks like the incarnation of the notion of consciously taking up space. The word



‘mastaba’ means ‘bench’ in Arabic because it has the silhouette of a bench of mud. The shape of the mastaba, an elongated, truncated pyramid inspired us for the stepped core dyke in Leiden. Curiously about its forerunner is the fact that the original mausoleum gradually became a burial site for several classes of society. The critical mass of the volume ensured the reference in the landscape; the actual burial site, its essence, its reason for existence, could be found underground. The building for ritual service could be found in the volume itself.

6

This project wants to re-evaluate the given of the trackside in order to reintroduce the typology of the big unit in the discourse on the city, not as a singular building or landmark, but as an urban barrier and data.

We explicitly project the notion of the barrier at three different levels of scale. At the scale of the raised esplanade, there is a public space. At the scale of the hall, we present the space with all its possible completions, with the ticket hall as most crucial. At the scale of the room, we render this more explicit in the form of residences and offices.

With the station hall as an alibi, we reintroduce the large hall as the result of an intelligent overlay of the small unit. The ingenious, hall-like stacking of the individual cell is characterised by a rigorous perspicuity. The result is a building without windows, a building as urban player, without this action having a direct interpretation in the metaphor of accessibility. The project acts by way of its specific tactility and form in the city, according to its various levels of scale, but always embraces the split. The interior differs from the exterior. The large scale is different from the small scale, but they are all permeated with the same principles.

The project is an urban artefact, an urban block that in its formal directness strives to be a clear barrier in the urban fabric. The artefact is visible and obstructive; it makes a clear distinction between the various parts of the city. The hall typology facilitates juxtaposition of large open programmes: station hall, sports hall, market hall, assembly hall,

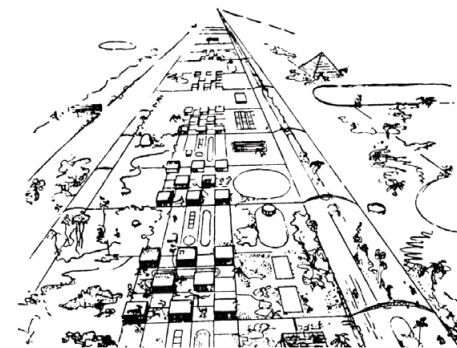


zichtbaar te maken. Het dijklichaam creëert een nieuw *gegeven* in de stad. Een referentielijn die altijd al zichtbaar was, maar hier *toegankelijk* wordt gemaakt, zodanig dat het dijklichaam op een veel explicietere manier deel kan zijn van het collectief geheugen. Als een golfbreker snijdt het door de stad, geeft het overzicht en wordt het referentielijn. De referentielijn, het gegeven, is in staat *de bulk* van de stad op te nemen. Door het dijkvolume radicaal in te zetten als geaccumuleerde bouwmasa maken we een stedelijk fond. Als een hedendaagse lijnstad vormt de totale massa een stad in de stad: een stedelijke *ground zero*, waarop het concept van collectief gebruik als experimenteerveld kan worden uitgetest.

Het stedelijke gegeven wordt een artificieel *stadsfond*. Het dijklichaam stelt in zijn accumulatie van geconstrueerde massa ook een ander item aan de orde: de intentie van de stedelijke typologie, namelijk de hal die met zijn expliciet volumineuze verschijning de stadsarchitectuur van de collectieve mogelijkheden vormt.

4

Toen in de negentiende eeuw, tijdens de aanleg van de spoorinfrastructuur, de reusachtige stationshallen moesten worden gebouwd, werd de reeds ontwikkelde typologie van de markthal op ingenieuze manier ingezet ten behoeve van die andere collectieve tempel: het station. De haltypologie combineert de representatie van het publieke door het tonen van de grote inhoud met het pragmatische antwoord op het probleem van de ventilatie van de rook van de stoomlocomotief. Tegelijkertijd maakte de maat van de enorme hallen de stationscomplexen onmiddellijk herkenbaar in de stad. Ondanks de ontwikkeling van de stadsfaçades voor de grote hallen, de op de klassieke leer gebaseerde voorzetgevels en voorzethallen, was het de enorme schaal van de hal zelf die als referentiepunt werkte binnen het opgeschudde stadsweefsel (zie wat dat betreft de interventie van Haussmann in Parijs: grote assen en grote hallen). De hallen zelf, als ingenieuze constructie van groot volume, zijn bijgevolg in al hun incarnaties verworpen tot het prototype van de collec-



tieve ruimtebeleving. Ze vormen door hun schaal een referentiepunt en door hun relatieve onbeheersbaarheid bij uitstek semi-geklimatiseerde open (bare) ruimtes. Ze zijn het prototype van de grote *unit* in de stad.

5

Het project steunt bewust op de historische analogie van de mastaba. Dit Egyptische eregraf, voorloper van de piramide, lijkt in zijn lompe hoekigheid de incarnatie van de notie van het bewust innemen van ruimte. Het woord ‘mastaba’ betekent *bank* in het Arabisch, verwijzend naar het silhouet van een modderbank. De vorm van de mastaba, een langwerpige afgeknotte piramide, heeft ons geïnspireerd tot het trapvormige dijklichaam in Leiden. Curieus aan zijn voorouder is de manier waarop het oorspronkelijke praalgraf in de tijd geleidelijk aan een begraafplaats werd voor alle lagen van de bevolking. De kritische massa van het volume zorgde voor de referentie in het landschap; de feitelijke begraafplaats, haar essentie, haar reden van bestaan, bevond zich onder de grond. In het volume zelf bevond zich de cultusruimte.

6

Dit project wil het herijken van het gegeven van de spoorberm aangrijpen om de typologie van de grote *unit* opnieuw te introduceren in het denken over de stad, niet als singulier gebouw of *landmark*, maar als stadsbarrière en stadsgegeven.

We projecteren de notie van de barrière expliciet op drie verschillende schaalniveaus. Op de schaal van de publieke ruimte wordt dat de opgetilde esplanade. Op de schaal van de hal presenteren we de ruimte met al haar mogelijke invullingen, met als meest cruciale de stationshal. Op de schaal van de kamer expliciteren we dit in de vorm van woningen en kantoren.

Met de stationshal als alibi herintroduceren we de grote hal in al haar incarnaties als het resultaat van een slimme opeenstapeling van de kleine *unit*. De ingenieuze, hal-achtige stapeling van de individuele cel wordt gekenmerkt door een rigoureuze eenduidigheid. Het resultaat is een gebouw zonder raam, een gebouw als stedelijke speler,

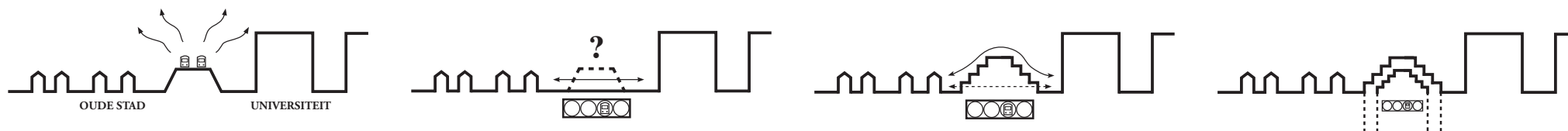
001	001
Mastaba tomb near Gizeh, Egypt (3000-2500 Bc.)	Mastaba-graftombe bij Gizeh, Egypte (3000-2500 v.Chr.)
002	002
Adolf Loos, Design for the Grand Hotel Babylon, Nice, 1923	Adolf Loos, Ontwerp voor het Grand Hotel Babylon, Nice, 1923
003	003
Station hall Antwerp-Central	Stationshal Antwerpen-Centraal
004	004
Leonidov, rim city Magnitogorsk, 1930	Leonidov, Bandstad Magnitogorsk, 1930
005a-d	005a-d
Question design rail zone Leiden	Vraagstellingen ontwerp spoorzone Leiden

etc. It is not the effort to understand the specific typology as a coincidental result of the question asked but as a leading and organising formal model. Urbanity essentially via the indirect route of *city – citizen – citizenship* refers to, responsibility and incorporates a negotiated form of collectivity. It is our task as architects to design buildings in such a way that this collectivity can be experienced and shared.

zonder dat die actie een directe vertaling kent in de metafoor van de toegankelijkheid. Het project acteert door middel van zijn specifieke tactiliteit en vorm in de stad; het doet dat op zijn verschillende schaalniveaus, maar altijd vanuit een omarming van de breuk. Binnen verschilt van buiten. De grote schaal is verschillend van de kleine schaal, maar ze zijn alle doordrongen van dezelfde principes.

Het project is een *urban artefact*, een stadsblok, een stedelijk artefact dat in zijn formele rechtlijnigheid een duidelijke barrière in het stadsweefsel wil zijn. Het artefact is zichtbaar en staat in de weg, het maakt een duidelijk onderscheid tussen de verschillende delen van de stad. De haltypologie maakt een nevenschikking mogelijk van grote open programma's: stationshal, sporthal, markthal, assemblagehal.... Het is de inzet om de specifieke typologie niet te begrijpen als een toevallig resultaat van de gestelde vraag, maar als een leidend en organiserend formeel model. Stedelijkheid betekent, via de omweg *city – citizen – citizenship*, verantwoordelijkheid en mondt uit in een onderhandelde vorm van collectiviteit. Het is aan ons architecten om zodanige gebouwen te ontwerpen dat die collectiviteit erfahrbaar en deelbaar wordt.

005a-d

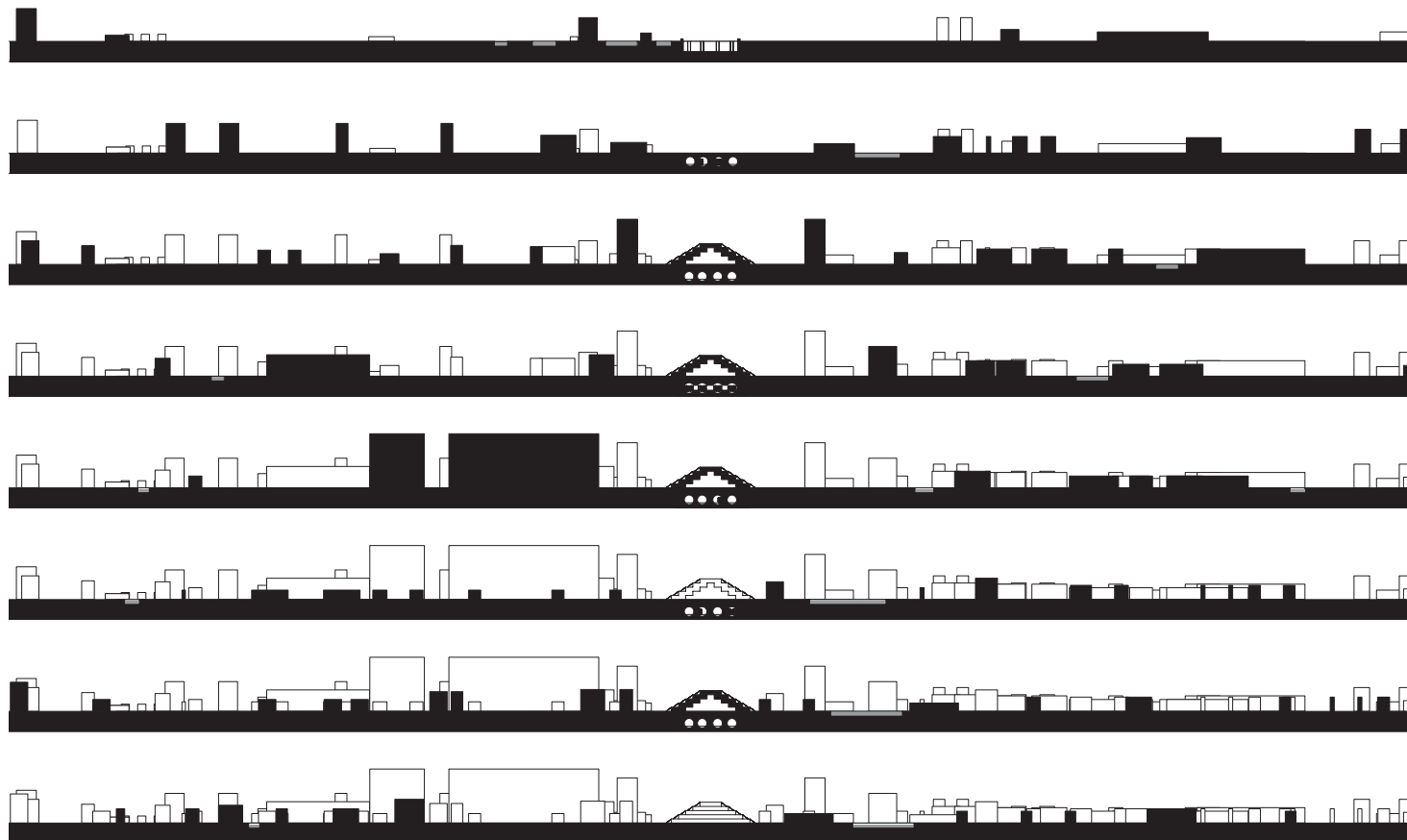
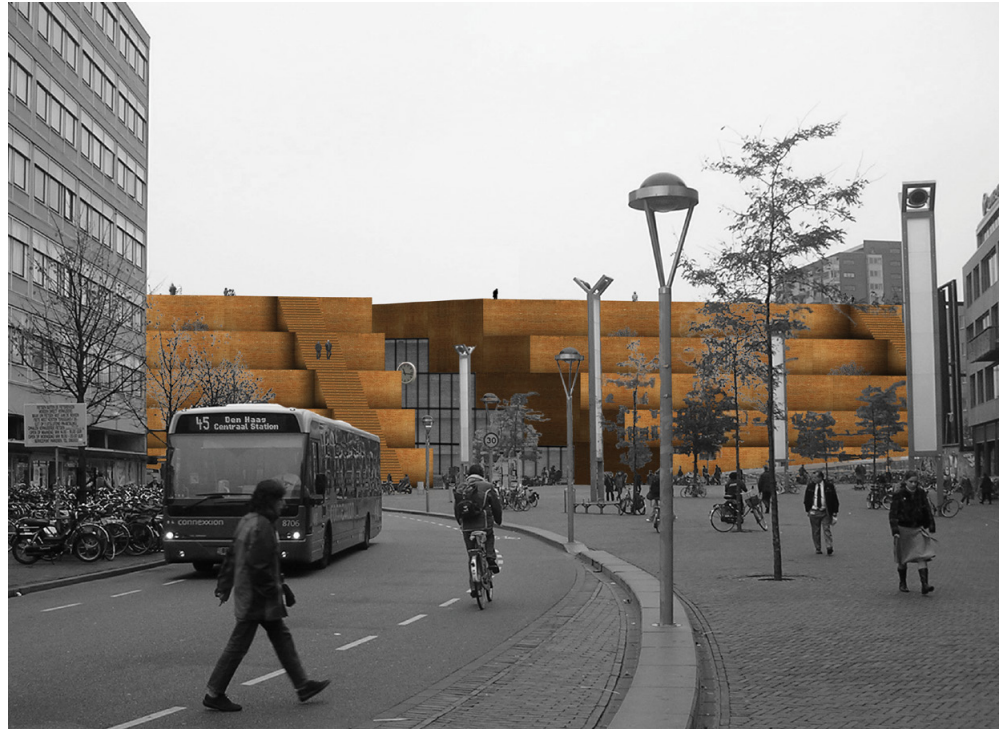




006
Obstruction in urbanism
 007
Building design rail zone
Leiden
 008
Station Leiden
 009
Profiles rail zone Leiden

006
 Obstructie in de steden-
 bouw
 007
 Ontwerp bebouwing spoor-
 zone Leiden
 008
 Station Leiden
 009
 Profielen spoorzone Leiden







009
Elevated esplanade
010
Elaboration of a fragment
of the building: floor plan
011
Station hall Leiden
012
Elaboration of a fragment
of the bebouwing: section,
above the construction
principle, down the station
hall with on top patio ap-
partements

009
Opgetilde esplanade
010
Uitwerking fragment be-
bouwing: plattegronden
011
Stationshal Leiden
012
Uitwerking fragment
bebouwing: doorsneden,
boven het constructief
principe, *onder* de stations-
hal met daarop patio-
appartementen

