

3. Delft

b0b van Reeth



Project Delft

b0b van Reeth in cooperation with Peter Van doninck

This project for the Delft rail zone was designed by AWG architects for the Delft University of Technology within the scope of the research project *5x5 Projects for the Dutch city*. The study on the potential of the area that will be freed up when the rail is placed underground is an academic exercise just like the studies for the other Dutch cities of the 5x5 project. It has to be seen as separate from the practical assignments that are currently being worked on in Delft.

Siting

This study is an exploration of the spatial and architectonic possibilities of the rail zone, which will appear as the underground railway is built. The starting point is at the urban design level, but the project particularly illustrates that by using architectural interventions, the urban structure can undergo a metamorphosis. Just like building railways and stations were important for the urban development of the 19th century, this new intervention – the tunnelling of the rail path – encourages a new urban restructuring. In the 19th century, just like in the other Dutch cities, the railway and the station were placed beside the city. Due to the growth of the city since then, the rail zone and station area are now in the middle of the city geographically speaking. This ‘new’ location makes it so that the restructuring has to take into account the relationship between the different districts and express itself on the ‘new’ city centre of Delft.

The current rail path runs tangentially to the historical city centre and forms a barrier with the 19th century expansion of Hof van Delft. South of the current station there is a physical border, a trackside, which is crossed by a few arterial roads North of the station on the Phoenixstraat where an overpass was built in the 1960s. Here, the railway does not literally constitute a physical border, but by its large spatial presence, it is still a real barrier. This bad spatial quality, the noise pollution, the fine particles issue, the limited capacity of the railway etc., are all arguments to place the railway underground.

The clear character of border area between the historical city centre and the Hof van Delft district will disappear because

of the underground railway. The project area that we define contains the entire area that will be tunnelled. Not every part of the planned area will be elaborated in detail, although the interventions have a single ambition in mind: realising a new, meaningful downtown area for Delft.

On the map of the city centre of Delft, four areas can be distinguished morphologically: the city centre surrounded by the Singelgracht on the East side; the former industrial area (rail workplaces and warehouses) on which the master plan for the rail zone of Joan Busquets is mainly aimed at in a southern direction; the 19th-century urban expansion Hof van Delft, characterised by an orthogonal building block structure on the West side and the former industrial grounds of DSM and Calvé in the North. The area of the Phoenixstraat is the main focus of this urban structure. In this research by design we attempt using urban design and architectural interventions to make the new centre of the ‘big’ Delft out of this place. The current border between the historical city centre and Hof van Delft change and will in fact be given a connecting character. Not only will it be a common place for these two historical districts, but also the new developments in the North (DSM/Calvé grounds) and South (Joan Busquets’ master plan for the rail zone) fit this ‘new’, centrally located public space. The opportunities of placing the railway underground go further than just the freed up grounds. Space is then made for a new downtown area in the city.

On the painting *Zicht op Delft* (‘View of Delft’) by Johannes Vermeer from 1660, Delft can be recognised by the Nieuwe Kerk (New Church), which towers above the city. Today the Market in Delft is recognised by two ‘primary urban elements’, which form the edges of the square on two sides. The city hall and the Nieuwe Kerk define the public space and give the Market the status of centre. By analogy of the Market, two important public buildings are planned for the extremities of the Phoenixstraat. These new urban elements provide identity to the ‘new’ Phoenixstraat and the city of Delft, and contribute to the urban development and transformation of the rear areas. On the

Project Delft

b0b van Reeth

i.s.m. Peter Van doninck

Dit project voor de spoorzone van Delft is door AWG architecten ontworpen in opdracht van de TU Delft in het kader van het onderzoeksproject *5x5 Projecten voor de Hollandse stad*. De studie over de potenties van het gebied dat vrijkomt als het spoor ondergronds wordt aangelegd in vijf Hollandse steden, is een academische oefening. Deze moet los gezien worden van de praktische opgaven waar momenteel in Delft aan gewerkt wordt.

Situering

Deze studie is een verkenning van de ruimtelijke en architectonische mogelijkheden van de spoorzone die zich voordoen als de spoorlijn ondergronds wordt aangelegd. Uitgangspunt is het stedenbouwkundige niveau, maar het project illustreert vooral hoe de stadsstructuur aan de hand van architecturale ingrepen een metamorfose kan ondergaan. Zoals de aanleg van spoorwegen en de bouw van stations belangrijk waren voor de stadsontwikkeling van de negentiende eeuw, zo brengt deze nieuwe ingreep – de ondertunneling van het spoortracé – een nieuwe stedelijke herstructurering op gang. In de negentiende eeuw werden in Delft, net als in de andere Hollandse steden, de spoorlijn en het station naast de stad aangelegd. Door de groei die de stad sindsdien heeft doorgemaakt liggen de spoorzone en het stationsgebied vandaag geografisch gezien midden in de stad. Deze ‘nieuwe’ ligging maakt dat de herstructurering moet ingaan op de verhoudingen tussen de verschillende stadsdelen en zich moet uitspreken over het ‘nieuwe’ centrum van de stad Delft.

Het huidige spoortraject loopt tangenciaal aan de oude binnenstad en vormt een barrière met de negentiende-eeuwse uitbreiding Hof van Delft. Ten zuiden van het huidige station is dit een fysieke grens, een spoorberm die door enkele hoofdverkeerswegen wordt gekruist. Ten noorden van het station, aan de Phoenixstraat, werd in de jaren zestig een viaduct gebouwd. De spoorlijn vormt hier geen letterlijk fysieke grens, maar door haar grote ruimtelijke aanwezigheid is ze toch een echte barrière. Deze slechte ruimtelijke kwaliteit, de geluidsoverlast, de fijnstofproblematiek, de beperkte capaciteit van de

spoorlijn enzovoort zijn argumenten om de spoorlijn ondergronds aan te leggen.

Het duidelijke karakter van grensgebied tussen de oude binnenstad en het stadsdeel Hof van Delft zal door de ondergrondse spoorlijn verdwijnen. Het projectgebied dat wij afbakenen omvat het hele gebied dat wordt ondertunneld. Niet alle onderdelen van het plangebied zullen even gedetailleerd worden uitgewerkt, maar de ingrepen beogen slechts één ambitie: het realiseren van een nieuw betekenisvol centrumgebied voor Delft.

Op de kaart van het stadscentrum van Delft zijn morfologisch vier gebieden te onderscheiden: de binnenstad omringd door de Singelgracht aan de oostelijke zijde; het voormalige industriegebied (spoorwerkplaatsen en pakhuizen), waarop het masterplan voor de spoorzone van Joan Busquets zich voornamelijk richt, in zuidelijke richting; de negentiende-eeuwse stadsuitbreiding Hof van Delft, gekenmerkt door een orthogonale bouwblokkenstructuur, aan de westkant en het (voormalige) industrieterrein van DSM en Calvé in het noorden. In deze stedelijke structuur ligt het gebied van de Phoenixstraat centraal. In dit ontwerp onderzoek trachten we door middel van stedenbouwkundige en architecturale ingrepen van deze plek het nieuwe centrum van het ‘grote’ Delft te maken. De huidige grenszone tussen de oude binnenstad en Hof van Delft verandert en zal juist een verbindend karakter krijgen. Niet alleen zal het een gemeenschappelijke plek zijn voor deze twee oudere stadsdelen, maar ook de nieuwe ontwikkelingen in het noorden (DSM/Calvé-terrein) en het zuiden (masterplan spoorzone Joan Busquets) sluiten aan bij deze ‘nieuwe’, centraal gelegen openbare ruimte. De mogelijkheden van het ondergronds brengen van de spoorlijn reiken verder dan enkel de vrijkomende terreinen. Er ontstaat ruimte voor een nieuw centrumgebied in de stad.

Op het schilderij *Zicht op Delft* van Johannes Vermeer uit 1660 is Delft te herkennen aan de Nieuwe Kerk, die boven de stad uittorent. De Markt in Delft wordt vandaag herkend aan twee ‘primaire stedelijke elementen’ die aan twee zijden de randen van het plein vormen: het stadhuis en de Nieuwe Kerk definiëren de openbare

001



South side, the new station building/ municipal office building takes up this position. The new building is a combination of public transport junctions (train, tram, bus and water taxi) and head office for the city council. On the side of the DSM/Calvé grounds we propose a congress/cultural centre. By integrating the Bacinol building into this cultural complex, the industrial history becomes part of this new urban icon. The programme of this building lies in the cultural and creative atmosphere. Where industrial buildings used to be, a centre for knowledge and innovation can now be erected.

Public Space (ill. 001)

The city is built up around public spaces. The streets and squares are the rooms or interior of a city, places where goods are exchanged and thoughts are shared. The city is just like a house: nothing more than a hierarchically structured area, a concatenation of various meaningful spaces, determined by meaningful buildings. The built-up environment is the carrier of public space. The Phoenixstraat is currently a space that is completely dedicated to the train, tram and car traffic. The tunnelling offers an opportunity to realise a valuable and meaningful public space for the city and its residents.

Vision (ill. 005)

We can summarise our vision for the restructuring of the rail zone in three schemes: The structure of the city is no longer recognised by the historical city centre with the newer districts created around it, but as a group of districts with their own structure, of which the new rail zone is the centre. (ill. 005a) The new Phoenixstraat is the main connecting element between the districts. The barrier is converted into connection and centrality. (ill. 005b) Two primary urban elements are planned on the new 'Phoenixstraat'. They give the Phoenixstraat and the entire city of Delft a new character, but must also set the development of the rear areas in motion. (ill. 005c)

002



Infrastructure

Water (ill. 004a)

Until the building of the elevated track, the historical city centre of Delft was entirely walled in by a canal. With the completion of the track it seemed more practical to reserve the space of the Spoorsingel for future car traffic and so the canal was filled in. In our proposal we restore this canal as a fully-fledged element of the city's water infrastructure. On the South side of the Phoenixstraat, a wide pedestrian and cyclist bridge bridges the water connection. On the northern side, the canal gets a connection to the canal that is also extended up to 'Het Haantje'. The joining of the water infrastructure around the historical city centre and the direct connection to the Schie in Delft in the direction of Rotterdam as well as the Delftse Vliet canal in the direction of The Hague ensures proper connections for water taxi and leisure boating.

Car Traffic (ill. 004b)

As set out in Joan Busquets' master plan and the *Rail Zone Delft* development plan, the car traffic on the Phoenixstraat is limited to the level of neighbourhood opening traffic. Out of the concrete establishment of the public space, a kiss & ride zone near the station, connections to existing and new parking garages are part of it.

Tram and Bus Traffic (ill. 004c)

The tram route remains and the halts are strategically organised: in the new station and municipal office building and at the congress building on the North side. Thanks to the new tramline to the university neighbourhood, tram traffic will become more intensive. The local municipal bus traffic will use the tram path. The regional buses will get their own bus station as an additional building next to the station.

Structure of Public Spaces and Green Areas (ill. 004d)

The high building density of the city centre as well as Hof van Delft have as a consequence that the number of squares is limited. The green structure of the city centre is mainly concentrated along the Singelgracht

001

Railway creates barrier between the historic city centre and the 19th century Hof van Delft

002

Railway viaduct along the Phoenixstraat, 2007

003

Johannes Vermeer, *View on Delft*, ca. 1660

004a-d

Concept urban plan

a. New canal structure

b. Car traffic

c. Tram- and bus lines

d. Green structures

001

Spoorlijn vormt barrière tussen de historische binnenstad en het negentiende-eeuwse Hof van Delft

002

Spoorviaduct aan de Phoenixstraat, 2007

003

Johannes Vermeer, *Zicht op Delft*, ca. 1660

004a-d

Concept stedenbouwkundig plan

a. Nieuwe grachtenstructuur

b. Autoverkeer

c. Tram- en busroute

d. Groenzones

003



spoorzone het centrum is. (afb. 005a) De nieuwe Phoenixstraat wordt het centrale verbindende element tussen de stadsdelen. De barrière wordt omgevormd tot verbinding en centraliteit. (afb. 005b) Twee primaire stedelijke elementen zijn aan de nieuwe 'Phoenixstraat' gepland. Deze verlenen de Phoenixstraat en de hele stad Delft een nieuw karakter, maar moeten ook de ontwikkeling van de achterliggende gebieden op gang brengen. (afb. 005c)

Infrastructuur

Water (afb. 004a)

De historische binnenstad van Delft was, tot de bouw van het spoorwegviaduct, volledig omweld met een singelgracht. Bij de voltooiing van het viaduct leek het handiger de ruimte van de Spoorsingel te reserveren voor het opkomende autoverkeer en werd de gracht gedempt. In ons voorstel herstellen we deze gracht als volwaardig element van de waterinfrastructuur van de stad. Aan de zuidzijde van de Phoenixstraat wordt de aansluiting op het water overbrugd door een brede voetgangers- en fietsersbrug. Aan de noordelijke zijde krijgt de gracht aansluiting op de singel en wordt tegelijk verlengd tot aan 'Het Haantje'. De aaneensluiting van de waterinfrastructuur rond de historische binnenstad en de directe aansluiting op de Delftse Schie richting Rotterdam en op de Delftse Vliet richting Den Haag zorgen voor goede verbindingen voor watertaxi en pleziervaart.

Autoverkeer (afb. 004b)

Zoals werd bepaald in het masterplan van Joan Busquets en het bestemmingsplan *Spoorzone Delft*, wordt het autoverkeer op de Phoenixstraat beperkt tot het niveau wijkontsluitingsverkeer. Van de concrete inrichting van de openbare ruimte maken een 'kiss & ride'-zone bij het station, aansluitingen aan bestaande en eventueel nieuwe parkeergarages deel uit.

Tram- en busverkeer (afb. 004c)

De tramroute blijft behouden en de haltes worden strategisch georganiseerd: in het nieuwe stationsgebouw/stadskantoor en bij het congresgebouw aan de noordzijde. Door

ruimte en verlenen de Markt de status van centrum. Naar analogie van de Markt worden aan de uiteinden van de Phoenixstraat twee belangrijke openbare gebouwen gepland. Deze nieuwe stedelijke elementen verlenen identiteit aan de 'nieuwe' Phoenixstraat en de stad Delft, en dragen bij tot de stedelijke ontwikkeling en transformatie van de achterliggende gebieden. Aan de zuidzijde neemt het nieuwe stationsgebouw / stadskantoor deze positie in. Het nieuwe gebouw is een combinatie van openbaarvervoersknooppunt (trein, tram, bus en watertaxi) en hoofdzetel van het stadsbestuur. Aan de kant van het DSM/Calvé-terrein stellen wij een congres/cultureel centrum voor. Door de integratie van het Bacinolgebouw in dit culturele complex maakt de industriële geschiedenis deel uit van deze nieuwe stedelijke icoon. Het programma van dit gebouw ligt in de culturele en creatieve sfeer. Waar voorheen industrieel werd geproduceerd, kan een centrum voor kennis en innovatie worden ingericht.

Openbare ruimte (afb. 001)

De stad is opgebouwd rondom openbare ruimten. De straten en pleinen zijn de kamers van de stad, het interieur van de stad, de plaatsen waar goederen en gedachten worden uitgewisseld. De stad is daarbij – net als de woning – niets anders dan een hiërarchisch gestructureerd gebied, een aaneenschakeling van verschillende betekenisvolle ruimten, bepaald door betekenisvolle gebouwen. De gebouwde omgeving is de drager van de openbare ruimte. De Phoenixstraat is momenteel een ruimte die volledig in dienst staat van het trein-, tram- en autoverkeer. De ondertunneling biedt kans om een volwaardige en betekenisvolle openbare ruimte voor de stad en haar bewoners te maken.

Visie (afb. 005)

Onze visie voor de herstructurering van de spoorzone is samen te vatten in drie schema's: De structuur van de stad wordt niet langer herkend aan de oude binnenstad met daaromheen de later ontstane stadsdelen, maar als een geheel van stadsdelen met elk een eigen structuur, waarvan de nieuwe

004a



around the city centre, of which the plantation building on the northern city edge is the nicest example. The square building on the Phoenixstraat expands the surface of public space significantly. Additionally, the green areas form an expansion of the green edge around the city centre.

Urban Design Plan (ill. 006)

For the concrete establishment of the Phoenixstraat, a balance must be reached between the infrastructural facilities (transport over water, auto, tram) and the qualities of the urban public space. The typical inner courtyards (Bagijnhof, Agathaplein) and alleys are part of the initiative of creating a car-free area for cyclists and pedestrians on the side of the historical city. This space is planned with a green structure and a few remarkable pavilions or follies, so that pleasant spaces are created. Pivotal in the profile, the Singelgracht will be rebuilt, with a bridge and mooring stages at strategic places. On the West side, the tramline and car traffic will be established in such a way that they can easily be joined to the traffic facilities on the North and South side of the square.

Station Building

In the 19th century, a station consisted of two parts: one for the trains, of which the covered platform, back then high tech, was made by engineers, and one for arriving and departing travellers, belonging to the city and designed by architects. In this new building, the station function is combined with the function of municipal office building. The station part takes up the underground and ground floor level and above there will be office functions. Due to its scale and architecture, the station building/municipal office building is a primary urban element; it is a building for travellers, not for passers-by. The municipal office building is clearly recognisable and offers a view of the various districts. The ticket hall, where the office volumes hang as it were, are connected by escalators to the underground train platforms and the offices above. At ground level, pick-up points for trams, buses and water taxi have been planned. The building has the

004b



size of an entire building block and is universal: every gable, with its own expression, is as it were a 'façade' and offers direct access to the ticket hall.

Congress Building

At the head of the DSM/Calvé grounds the Bacinol building bears witness to Delft's industrial past. An important public function for this location could be a congress centre with a cultural component. The new building forms a whole with the Bacinol building. Together they shape an interior square meant as a garden. From out of this main interior garden, direct connections are made to the environment: along the current main entrance of the Bacinol building to the Phoenixstraat, to the area to be developed in the North, in the East to the dock, in the West, in the direction of the Agneta park. As for the architectural appearance as well as construction, the building refers to the industrial character of the location. It is clear in structure and in many ways can be used in all kinds of programmes. Just like the station building/municipal office building on the other side of the Phoenixstraat, the building will play a role in the future developments on the DSM/Calvé grounds.

004c



de nieuwe tramlijn naar de TU-wijk zal het tramverkeer intensiever worden. Het lokale stadsbusverkeer zal gebruikmaken van het tramtracé. De regionale bussen krijgen een eigen busstation als bijgebouw bij het stationsgebouw.

Structuur openbare ruimtes en groenzones (afb. 004d)

De hoge bebouwingsdichtheid van zowel binnenstad als Hof van Delft heeft als gevolg dat het aantal pleinen beperkt is. De groenstructuur van de binnenstad concentreert zich voornamelijk langs de Singelgracht rond de binnenstad, waarvan de plantsoenaanleg aan de noordelijke stadsrand de mooiste illustratie is. De pleinaanleg aan de Phoenixstraat breidt de oppervlakte aan openbare ruimte aanzienlijk uit. Aanvullend vormt de groeninrichting een uitbreiding van de groene rand rond de binnenstad.

Stedenbouwkundig plan (afb. 006)

Voor de concrete inrichting van de Phoenixstraat moet een evenwicht bereikt worden tussen de infrastructuurvoorzieningen (vervoer over water, auto, tram) en de kwaliteiten van de stedelijke openbare ruimte. De typische binnenhoven (Bagijnhof, Agathaplein) en stegen vormen de aanleiding om aan de zijde van de oude stad een autovrij gebied voor fietsers en voetgangers te creëren. Deze ruimte wordt ingericht met een groenstructuur en enkele markante paviljoens of follies, zodat aangename verblijfsruimten ontstaan. Centraal in het profiel wordt de Singelgracht heraangelegd, met op strategische plaatsen een brug en aanlegsteigers. Aan de westzijde worden de tramlijn en het autoverkeer zo ingericht dat gemakkelijk kan worden aangesloten op de verkeersvoorzieningen aan de noord- en zuidzijde van het plein.

Stationsgebouw

In de negentiende eeuw bestond een station uit twee delen: een deel voor de treinen, waarvan de overkapping, toenmalig hightech, werd gemaakt door ingenieurs, en een deel voor aankomende en vertrekkende reizigers, behorend tot de stad en ontworpen door architecten. In dit nieuwe gebouw wordt de

004d

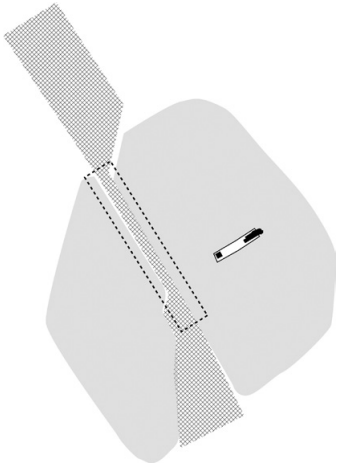


stationsfunctie gecombineerd met de functie van stadskantoor. Het stationsgedeelte neemt de ondergrondse en gelijkvloerse laag in, boven komen de kantoorfuncties. Door zijn schaal en architectuur is het stationsgebouw/stadskantoor een primair stedelijk element; het wordt een gebouw voor reizigers, niet voor voorbijgangers. Het stadskantoor is duidelijk herkenbaar en biedt uitzicht over de verschillende stadsdelen. De stationshal, waar de kantoorvolumes als het ware in hangen, sluit door middel van roltrappen aan op de ondergronds gelegen treinperrons en de bovenliggende kantoren. Op het maaiveldniveau zijn de opstapplaatsen voor trams, bussen en watertaxi voorzien. Het gebouw heeft de maat van een volledig bouwblok, is alzijdig – elke gevel is, met zijn eigen uitdrukking, als het ware een 'voorgevel' – en biedt rechtstreeks toegang tot de stationshal.

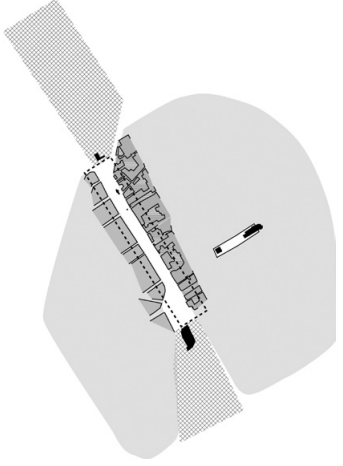
Congresgebouw

Op de kop van het DSM/Calvé-terrein getuigt het Bacinolgebouw van het industriële verleden van Delft. Als belangrijke openbare functie voor deze locatie is een congrescentrum met een culturele component denkbaar. Het nieuwe gebouw vormt één geheel met het Bacinolgebouw. Samen geven ze vorm aan een als tuin geconcentreerd binnenplein. Vanuit deze centrale binnentuin zijn rechtstreekse verbindingen gemaakt naar de omgeving: langs de huidige hoofdingang van het Bacinolgebouw naar de Phoenixstraat, naar het noordelijk gelegen te ontwikkelen gebied, in het oosten naar het dok, in het westen in de richting van het Agneta-park. Zowel op het gebied van de architecturale verschijning als de opbouw verwijst het gebouw naar het industriële karakter van de locatie. Het is helder van structuur en op vele manieren inzetbaar in allerlei programma's. Net als het stationsgebouw/stadskantoor aan de andere zijde van de Phoenixstraat zal het gebouw een rol spelen in de toekomstige ontwikkelingen op het DSM/Calvé-terrein.

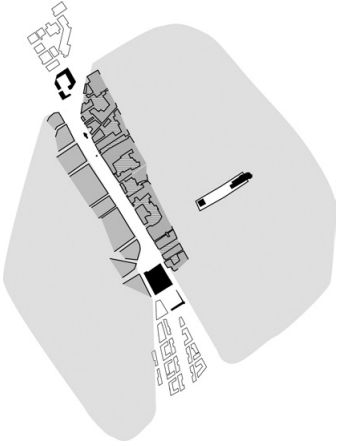
005a



005b



005c



OverHolland 7 - 5 x 5 Projects for the Dutch City

56

006



0m 100m 300m



005a-c
Vision restructuring rail-
way zone

006
Urban plan
a. Station building
b. Bacinol building
c. City hall
d. Old Church

007
Station building, perspec-
tive

008
Bacinol building, perspec-
tive

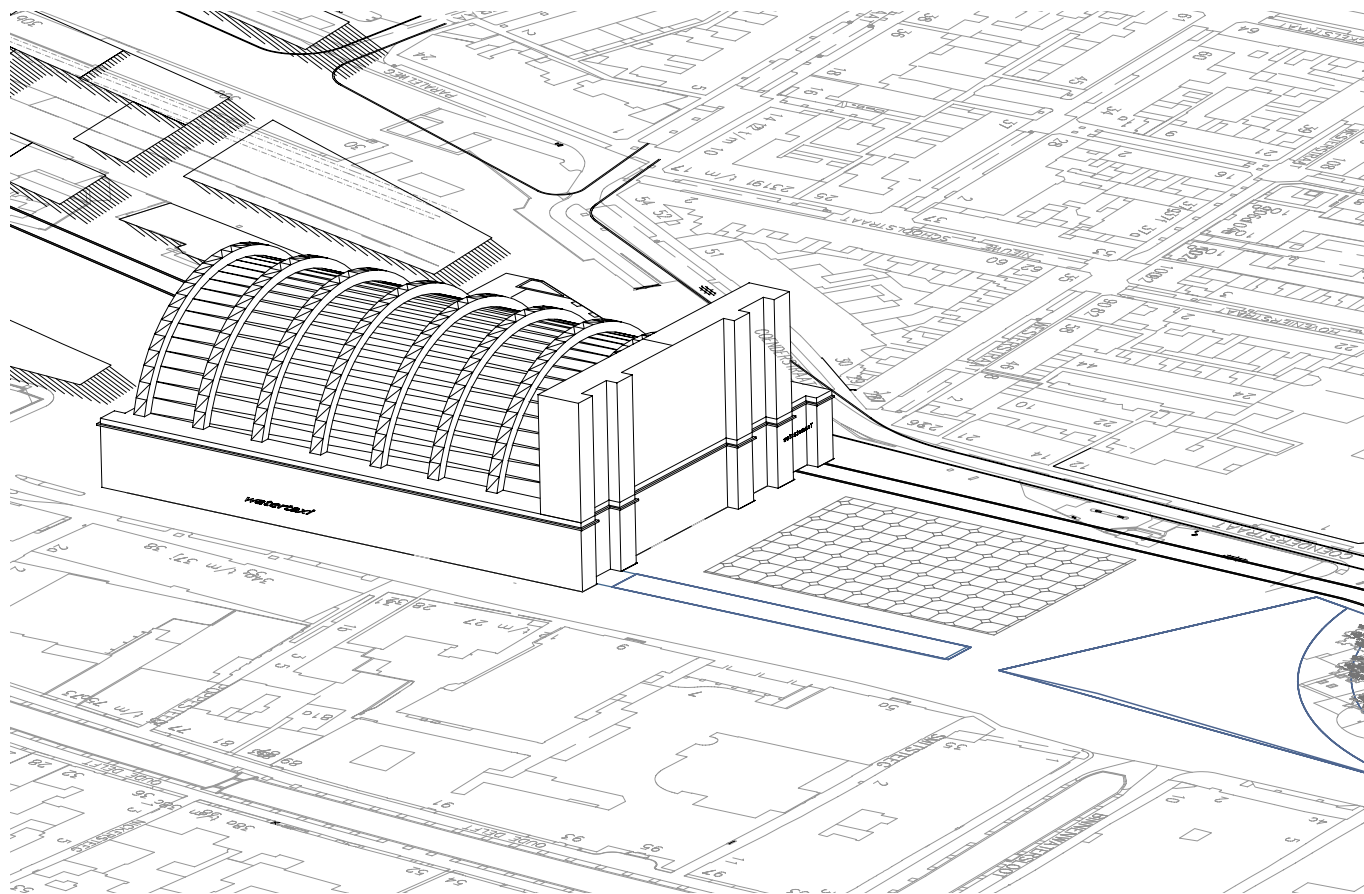
005
Visie herstructurering
spoorzone

006
Stedenbouwkundig plan
a. Stationsgebouw
b. Bacinolgebouw
c. Stadhuis
d. Oude Kerk

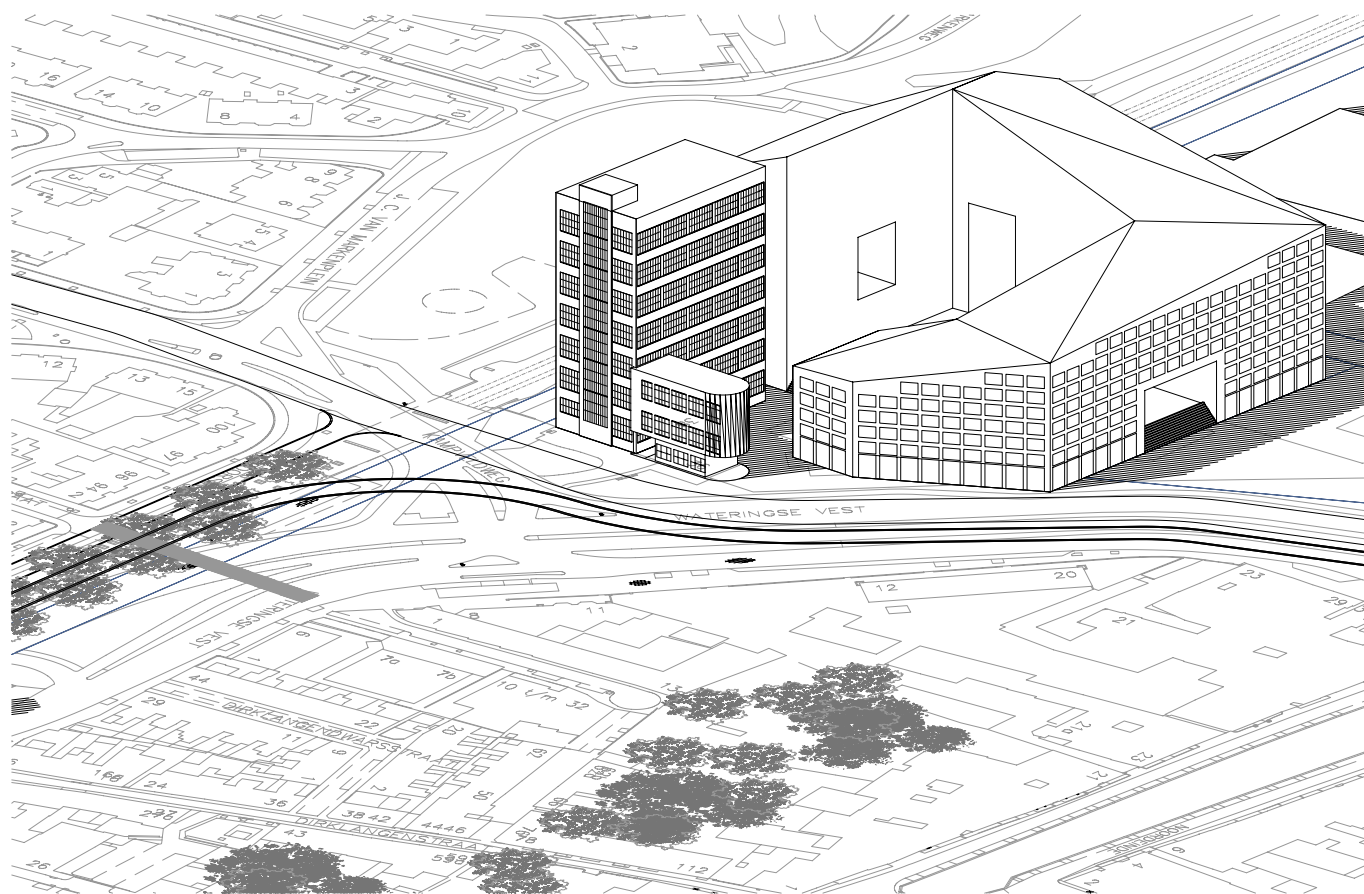
007
Stationsgebouw, perspec-
tief

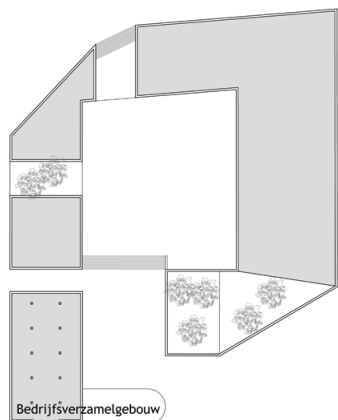
008
Bacinolgebouw, perspec-
tief

007

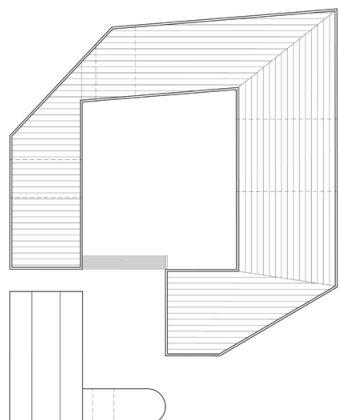


008

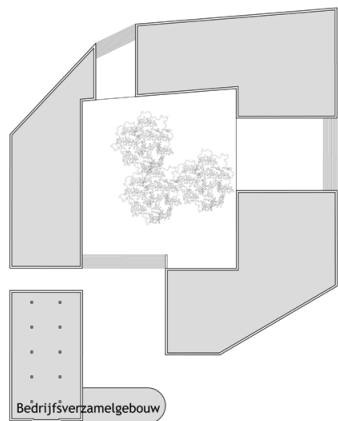




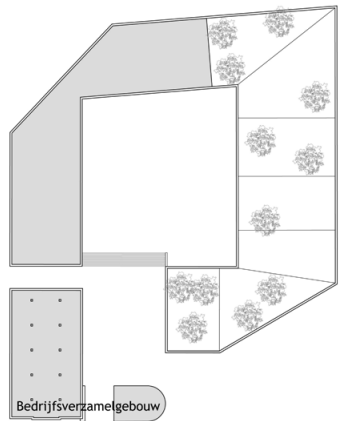
niveau 04



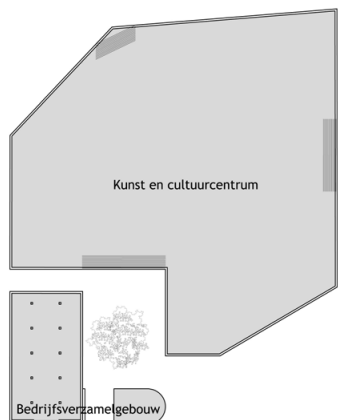
dak



niveau 01



niveau 09



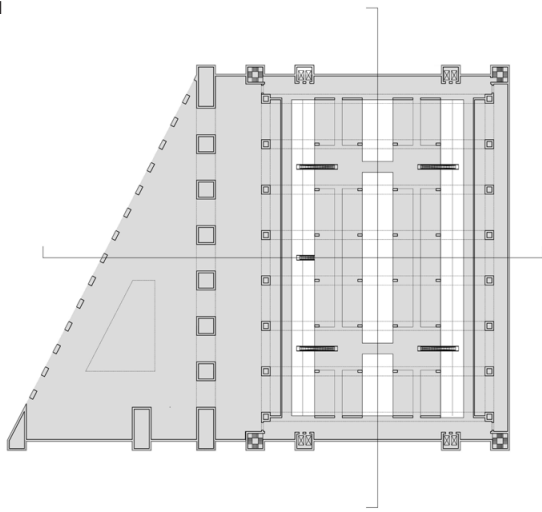
niveau 00

009
Floor plans Bacinol
building
010
Elevations Bacinol building:
North, East, South,
West

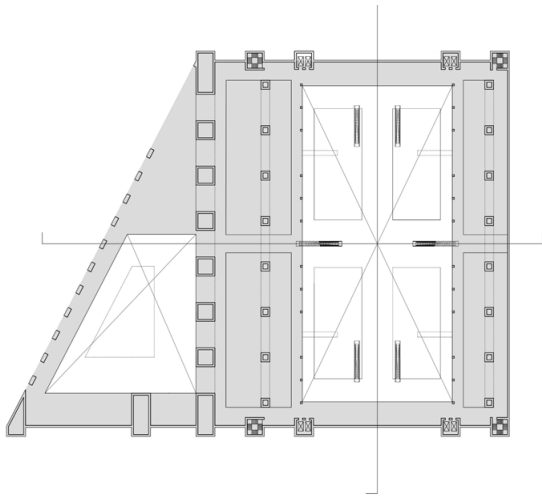
009
Plattegronden Bacinol-
gebouw
010
Gevels Bacinolgebouw:
noord, oost, zuid, west



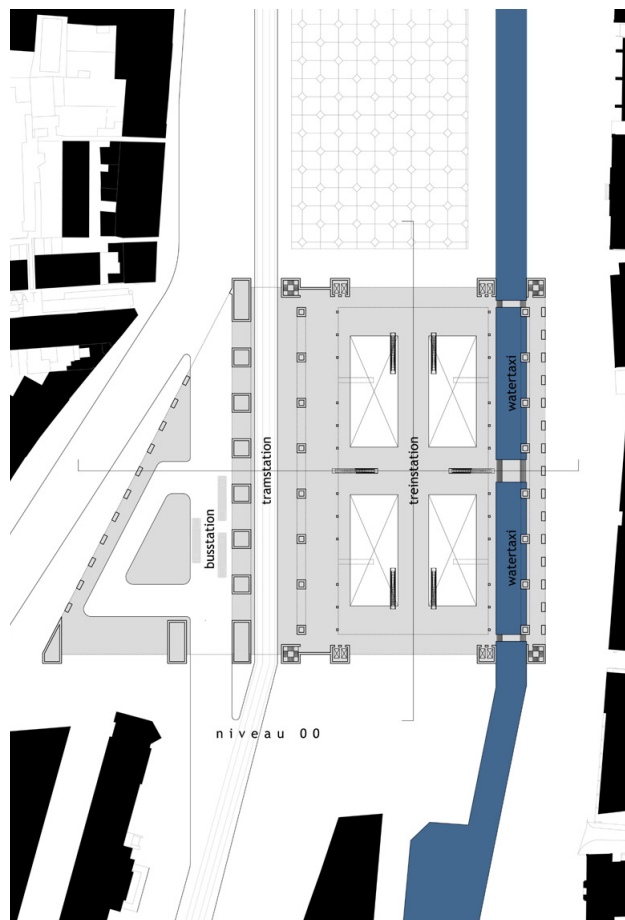
011



niveau 02



niveau 01



niveau 00

011
Floor plans station building

012
Elevations station building: North, East, South, West

013
Sections station building

011
Plattegronden stationsgebouw

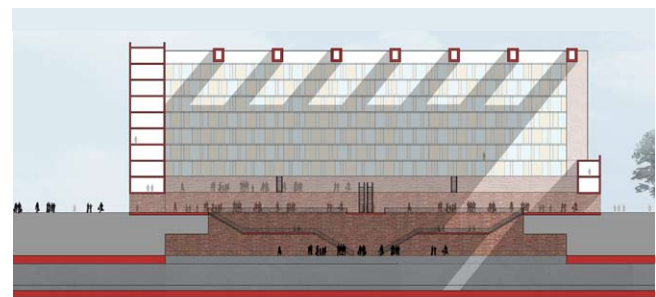
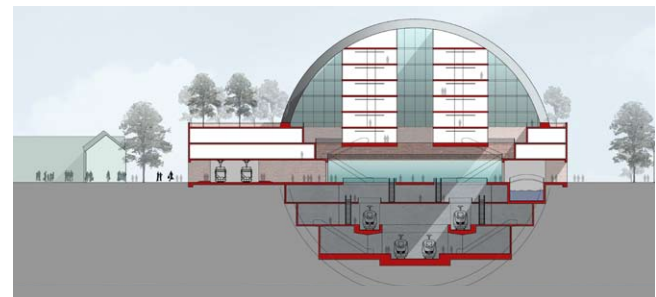
012
Gevels stationsgebouw: noord, oost, zuid, west

013
Langs- en dwarsdoorsnede stationsgebouw

012



013



niveau -02