

4. Gouda

Dick van Gameren



The Discovery of Gouda

Dick van Gameren in cooperation with Sjoerd Schaapveld and Rasmus Hamann

‘The situation to be hoped for should be recognised as one in which both buildings and spaces exist in an equality of sustained debate.

The imagined condition is a type of solid-void dialectic which might allow for the joint existence of the overtly planned and the genuinely unplanned.’

Colin Rowe and Fred Koetter, *Collage City*.

The Rail Zone in Gouda

Placing the railway that runs through Gouda underground means more than just removing a physical barrier in the city. While in other cities of this design research the rail path cuts through a more or less continuous structure, in Gouda the railway line at station level is simply a line separating different structures. Making the rails disappear from ground level will result in two entirely different districts, the historical and 19th-century city on the one side and the post-war city on the other, which will suddenly confront one another. In the case of Gouda, a design study of the spatial possibilities of placing the railway line underground is actually research on a connection: how can a space that separates be converted into a space that connects?

The Building of the Railway and Development of the City

Before the railway was built in 1855 Gouda had barely developed outside its Medieval canals. The trajectory of the railway line between Rotterdam and Utrecht skims along the northern edge of the city and cuts across existing buildings right at the location of the northern radial street, the Kleiweg, called Spoorstraat at the overpass. The station is located West of this section, but not directly connected with this radial street. The Kleiweg was connected to the city by the construction of the Crabethstraat, which started along the axis of the station and was led onto the canal around the city centre with a 45 degree angle. A bridge was never built over the canal at this location, so this street remains a missed connection. It was only in

1948 that a direct connection with the Spoorstraat and the city centre was made by building the Vredebest street. The simple fact that the railway line and Kleiweg are not orthogonal to the polder pattern and the canals, seems to have stood in the way of direct and visible connections between the station and the city.

Just as the station has been hidden and seems to turn away from the city in this directional battle, the Van Bergen IJzendoorn park, built right beside the station, has turned away from the station. The wonderful series of green spaces, which together form a typical 19th-century residential park, connect the station and the Nieuwe Gouwe. Due to the dominance of the station’s connections with the Kleiweg and downtown, as well as a number of ill-conceived interventions in the 1970s (including building up the Crabethpark with an office building), this green space is barely noticeable from the station.

For more than 100 years after building the railway, the railroad trajectory is still the northern limit of Gouda. In 1965 the expansion of Gouda over the railway was finally started. A typical residential area for this period filled the polders above the railway line in a polder structure following a pattern of open land developments. The tunnel in the Kleiweg remained the only direct connection with the city centre. This tunnel was also the main access road to the city centre for car traffic coming from the motorway built North of the railway. The Jamessingel, parallel to the railway, became the main route to the tunnel.

The development of Gouda mostly took place in the 1960s, in the new northern district. It was only through a narrow tunnel connected with these expansions that the historical city centre, the station and the park were hidden separately behind the rail path.

Fragments of a Collage

Placing the railway line underground will suddenly make various structures and hidden parts of the city visible. The historical and 19th-century city of building blocks and city

De ontdekking van Gouda

Dick van Gameren i.s.m. Sjoerd Schaapveld en Rasmus Hamann

‘The situation to be hoped for should be recognized as one in which both buildings and spaces exist in an equality of sustained debate.

The imagined condition is a type of solid-void dialectic which might allow for the joint existence of the overtly planned and the genuinely unplanned.’

Colin Rowe en Fred Koetter, *Collage City*

De spoorzone in Gouda

Het ondergronds brengen van het spoortracé dat door Gouda loopt, betekent meer dan het verwijderen van een fysieke barrière in deze stad. Waar in de andere steden van dit ontwerponderzoek het spoortracé een min of meer doorlopende structuur doorsnijdt, is in Gouda de spoorlijn ter hoogte van het station juist een scheidlijn tussen verschillende structuren. Het verdwijnen van de sporen van het maaiveld zal tot gevolg hebben dat twee geheel verschillende stadsdelen, de historische en negentiende-eeuwse stad enerzijds en de naoorlogse stad anderzijds, plotseling met elkaar worden geconfronteerd. Een ontwerpstudie naar de ruimtelijke mogelijkheden van het ondergronds brengen van de spoorlijn is daarom in het geval van Gouda een onderzoek naar verbinding: hoe kan een ruimte die scheidt, worden omgezet in een ruimte die verbindingen mogelijk maakt?

De aanleg van het spoor en de ontwikkeling van de stad

Voor het spoor in 1855 werd aangelegd was Gouda buiten de middeleeuwse singels nauwelijks ontwikkeld. Het spoortracé van de lijn tussen Rotterdam en Utrecht scheerde langs de noordrand van de stad en doorsneed bestaande bebouwing alleen ter plekke van de noordelijke uitvalsweg, de Kleiweg, nu ter hoogte van de overgang Spoorstraat geheten. Het station werd ten westen van deze doorsnijding gesitueerd, maar niet direct verbonden met deze uitvalsweg. Het werd aangesloten op de stad door de aanleg van de Crabethstraat, die beginnend in de as van het station, met een knik van 45 graden naar de singel rond de binnenstad werd geleid.

Een brug over de singel is hier echter nooit aangelegd en zo bleef deze straat een gemankeeerde verbinding. Pas in 1948 kwam een directe verbinding met de Spoorstraat en de binnenstad tot stand door de aanleg van de straat Vredebest. Het lijkt alsof het simpele gegeven dat spoorlijn en Kleiweg onder een niet-orthogonale hoek met het polderpatroon en de singels liggen, directe en zichtbare verbindingen tussen station en stad in de weg heeft gestaan.

Zoals het station in deze richtingenstrijd verstopt is geraakt en zich van de stad lijkt af te keren, zo is op zijn beurt het vlakbij het station aangelegde Van Bergen IJzendoornpark afgekeerd van het station. De prachtige reeks groene ruimtes die tezamen een typisch negentiende-eeuws woonpark vormen, verbinden station en Nieuwe Gouwe. Door de dominantie van de verbindingen van het station met de Kleiweg en de binnenstad en een aantal gruwelijke ingrepen in de jaren zeventig (onder andere de bebouwing van het Crabethpark met een kantoorgebouw) wordt deze groene ruimte vanuit het station echter amper opgemerkt.

Tot meer dan honderd jaar na de aanleg van het spoor bleef het spoortracé de noordelijke begrenzing van Gouda. In 1965 werd eindelijk begonnen met de uitbreiding van Gouda over het spoor. Een voor die periode typerende woonwijk vulde de polders boven de spoorlijn in een de polderstructuur volgend patroon van open verkavelingen. De enige directe verbinding met de stadskern bleef de tunnel in de Kleiweg. Inmiddels was deze tunnel ook de hoofdtoegangsweg naar de stadskern voor autoverkeer komend van de eveneens ten noorden van het spoor aangelegde autosnelweg. Hoofdroute naar de tunnel werd de parallel aan het spoor lopende Jamessingel.

De ontwikkeling van Gouda vond vanaf de jaren zestig voornamelijk plaats in het nieuwe noordelijke stadsdeel. Slechts door een smalle tunnel verbonden met deze uitbreidingen lagen het historisch centrum van de stad, het station en het park, elk afzonderlijk, verborgen achter het spoortracé.

001



001

The eye of the Pantheon
002

Exterior former Penn Station, New York
003

Interior central hall former Penn Station, New York
004

Location within an urban block, Euston Station, London
005

Aerial photograph from 1970. Left: the new city, right of the railroad the historic city
006

Recent aerial photograph station area

001

Het oog van het Pantheon
002

Buitenzijde voormalig Penn Station, New York
003

Interieur centrale hal voormalig Penn Station, New York
004

Ligging binnen een bouwblok, Euston Station, Londen
005

Luchtfoto uit 1970. links de nieuwe stad, rechts van het spoor de historische stad
006

Actuele luchtfoto stationsgebied

005



006



002



walls will directly join the open, post-war city, made up of freestanding buildings. However, exposing parts of the city does not mean that connections will simply appear. Here, there is neither a question of a collage or composition, nor of engaging one another or colliding. Gouda is a city of fragments that avoid one another, and with the help of intermediate emptiness, they maintain their isolation. However, the empty intermediate space can be used to break the isolation and give each fragment meaning for the city as a whole, and connections need to be made to do so. To make connections in the intermediate emptiness, a design proposal was developed with a focus on space. Objects do not make connections, spaces do. The undefined emptiness is replaced by outlined, designed spaces.

The Market, the main triangular square in the historical city centre of Gouda, is an obvious example of a clearly defined urban space. Moreover, the Van Bergen IJzendoorn park mentioned above is just as interesting as a precedent: a precise and beautifully designed space, enclosed by buildings which form blocks as well as walls, but also have a place as isolated objects in and along the park.

Designing the Space

By taking spatial characteristics of existing fragments as a starting point for the new connecting spaces to be determined, an obvious link between the existing and the new can be made. In a master plan for the WesterIJDok in Amsterdam we tried this strategy for the first time. The maximum allowed construction volume for this building complex in the IJ bay in Amsterdam was cut into and intersected by continuing sightlines from the existing city surrounding it. The continuity of open spaces that resulted from this intervention creates a self-evident unity. This spatial cohesion is many times stronger than the most promising unity at the level of the architectural articulation.

In the study for Gouda this strategy is brought to a large scale. By building upon characteristic spaces in the existing city, a series of spaces are created which provide

Fragmenten of collage

Het ondergronds brengen van de spoorlijn zal de verschillende structuren en verborgen delen van stad plotseling zichtbaar maken. De historische en negentiende-eeuwse stad van bouwblokken en straatwanden zal direct aansluiten op de open naoorlogse stad, samengesteld uit losstaande gebouwen. Het blootleggen van de onderdelen van de stad betekent echter niet dat daarmee ook vanzelf verbindingen ontstaan. Er is hier geen sprake van een collage of compositie, noch van in elkaar grijpen of botsen. Gouda is een stad van fragmenten die elkaar ontwijken en met behulp van de tussenliggende leegte het eigen isolement vasthouden. De lege tussenruimte kan echter worden benut om het isolement te verbreken en elk fragment betekenis te geven voor de stad als geheel. Hiervoor zijn verbindingen nodig. Om in de tussenliggende leegte verbindingen te maken is een ontwerpvoorstel ontwikkeld waarin de ruimte vooropstaat. Objecten maken geen verbinding, ruimtes wel. De ongedefinieerde leegte wordt vervangen door omliggende, ontworpen ruimtes.

De Markt, het centrale driehoekige plein in de historische binnenstad van Gouda, is een vanzelfsprekend voorbeeld van een helder gedefinieerde stedelijke ruimte. Daarnaast is het eerder genoemde Van Bergen IJzendoornpark minstens zo interessant als precedent: een precies en prachtig vormgegeven ruimte, omgeven door gebouwen die blokken en wanden vormen, maar ook als geïsoleerde objecten in en langs het park een plek vinden.

Het ontwerp van de ruimte

Door ruimtelijke karakteristieken van de bestaande fragmenten als uitgangspunt te nemen voor de nieuw te bepalen verbindende ruimtes, kan een vanzelfsprekende aansluiting tussen het bestaande en het nieuwe tot stand komen. In een masterplan voor het WesterIJDok in Amsterdam is deze strategie voor het eerst door ons beproefd. De maximaal toegestane bouwvelop voor dit complex gebouwen in het Amsterdamse IJ is uitgesneden, bewerkt door de voortzetting

van zichtlijnen vanuit de omringende bestaande stad. De continuïteit van open ruimtes die hierdoor ontstaat, veroorzaakt een vanzelfsprekende samenhang. Deze ruimtelijke samenhang is vele malen sterker dan de meestal voorgestane samenhang op het niveau van de architectonische uitwerking.

Deze strategie is in de studie voor Gouda naar een grotere schaal gebracht. Door voort te bouwen op karakteristieke ruimtes in de bestaande stad worden reeksen ruimtes geformeerd die een vanzelfsprekende en herkenbare samenhang aanbrengen. De uitwerking en samenhang van de gebouwen onderling zijn hieraan volledig ondergeschikt. Zo kan op gebouwniveau een grote ontwerp-vrijheid blijven bestaan.

De twee genoemde voorbeelden in de bestaande stad – de Markt en het Van Bergen IJzendoornpark – dienen als uitgangspunt om twee reeksen ruimtes te definiëren, die de thans achter de spoorlijn verborgen stad voortzetten door de ontstane leegte heen en verbinden met het noordelijke stadsdeel. De eerste reeks ruimtes bestaat uit stenen pleinen: de bestaande reeks pleinen in de binnenstad (Markt–Nieuwe Markt) wordt via de Agnietenstraat verbonden met een nieuwe pleinenreeks bij de schouwburg en het station. De reeks komt uit bij de historische noordelijke uitvalsweg. Door het overbodig worden van de tunnel kan deze weg weer de vanzelfsprekende en zichtbare verbinding met het noordelijk deel van Gouda worden. De tweede reeks ruimtes neemt het Van Bergen IJzendoornpark als uitgangspunt. Het park wordt onderdeel van een serie groene, parkachtige ruimtes die naar het westen een verbinding met het open landschap buiten de stad aangaat, en naar het noorden over de Jamessingel met de naoorlogse stad. Een fijnmazig netwerk van straten en passages verbindt de groene ruimtes met elkaar en met de omliggende stad.

Een nieuw station brengt ten slotte de verbinding tussen de beide reeksen tot stand. Het vormt de belangrijkste ruimtelijke schakel in de structuur van Gouda en wordt zo het nieuwe middelpunt van de stad
Het station

003



004



007	007
WesterIjdok, Amsterdam	WesterIjdok, Amsterdam
008	008
Inner street on the WesterIjdok. The building volumes are the result of the not built space (design Dick van Gameren and Bjarne Mastenbroek)	Binnenstraat op het WesterIjdok. De bouwvolumes volgen uit het ontwerp van de niet-gebouwde ruimte (ontwerp Dick van Gameren en Bjarne Mastenbroek)
009	009
Vault of mother of pearl	Gewelf van parelmoer

an obvious and recognisable cohesion. The elaboration and cohesion of the mutual buildings are entirely subordinated to this, allowing for a large freedom of design at building level.

The two examples mentioned in the existing city, the Market and the Van Bergen IJzendoornpark, serve as a starting point in defining two series of spaces that continue the now hidden city behind the railway line through the emptiness created and connect with the northern district. The first series of spaces consist of cobble-stoned squares: the existing series of squares in the city centre (Markt-Nieuwe Markt) are connected by the Agnietenstraat with a new series of squares at the theatre and station. The series ends at the historical, northern radial street. With the tunnel no longer necessary, this road can again become the obvious and visible connection to the northern part of Gouda. The second series of spaces takes the Van Bergen IJzendoorn park as a starting point. The park is part of a series of green, park-like spaces, which form a connection to the open landscape outside the city to the West and to the post-war city over the Jamessingel to the North. A finely woven network of streets and passages connects the green spaces with one another and the surrounding city.

A new station finally makes the connection between both series. It forms the most important spatial link in the structure of Gouda, which then becomes the new focus of the city.

The Station

The new station provides access to the underground tracks. It is positioned in such a way that it lies right between the two new series of spaces as well as the juncture of the two most important traffic axes (Kleiweg-Jamessingel). In accordance with the series of spaces, the station is not designed as a building, but as a space. It is a public space that is obviously part of the most important spatial structures of Gouda.

Stations in smaller cities such as Gouda do not have much programmed use that requires a building mass, or enclosed

spaces. The station is more of an exceptional public space than a building. The recognisability of the space as a station is mainly achieved by the specific position in the city, boxed in between two squares, a green square with space for buses as a connection with the outside and an urban square as a connection to the city core.

A station does not need any specific building type, especially when the rails are underground and invisible. A station is usually a public space, such as for example the former Pennsylvania (Penn) Station in New York, a legendary building from 1908 by Mc Kim, Mead and White, demolished in the 1960s. The Neoclassical building is not directly recognisable as a station. However, it distinguishes itself as station with its empty interior; the large entrance hall is laid out like a street, with benches and lamp-posts.

Another example from the 1960s is the demolished Euston Station in London. This first biggest station of London, built around 1836, had an empty space in a building block, accentuated from outside by an impressive gate, the famous Euston Arch. Gouda's station is then also an empty space, blank in the building volumes between the series of spaces. The station is indicated by its place in the city, not by isolating it from a building mass. The station is a junction that opens upwards by a large oculus, opened to the surrounding city by wide gates, and by deep cuts connected with the rails below, all held together by a dome vault and decorated with shiny mother of pearl.

007



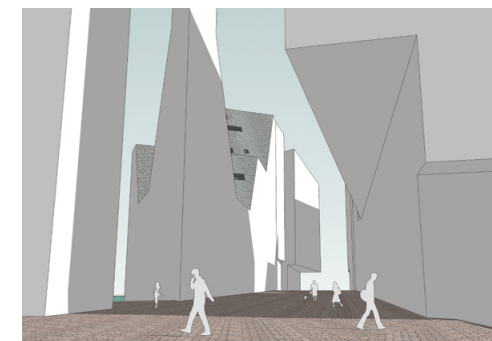
Het nieuwe station geeft toegang tot de ondergrondse sporen. Het is zodanig gepositioneerd dat het zowel precies tussen de twee nieuwe ruimtereeksen als op de ontmoeting van de twee belangrijkste verkeersassen (Kleiweg-Jamessingel) ligt. Het station is in aansluiting op de ruimtereeksen niet ontworpen als gebouw, maar als een ruimte. Een publieke ruimte die op vanzelfsprekende wijze deel uitmaakt van de belangrijkste ruimtelijke structuren van Gouda.

Stations in kleinere steden, zoals Gouda, hebben weinig programma dat om massa, om afgesloten ruimte vraagt. Het station is eerder een bijzondere publieke ruimte dan een gebouw. De herkenbaarheid van de ruimte als station wordt vooral bereikt door de specifieke positie in de stad, ingeklemd tussen twee pleinen, een groen plein met ruimte voor bussen als verbinding met buiten, en een stedelijk plein als verbinding naar de stadskern.

Een station heeft geen specifieke gebouwworm nodig, zeker niet wanneer de sporen niet zichtbaar zijn, maar zich ondergronds bevinden. Een station is vooral een publieke ruimte. Een voorbeeld is het voormalige Penn(sylvania) Station in New York, een legendarisch gebouw uit 1908 van McKim, Mead and White, gesloopt in de jaren zestig van de vorige eeuw. Het neoclassicistische gebouw is niet direct herkenbaar als station. Het onderscheidt zich slechts als station door het lege interieur: de grote binnenhal is ingericht als een straat, met banken en lantaarnpalen.

Een ander voorbeeld is het eveneens in de jaren zestig gesloopte Euston Station in Londen. Dit eerste grote station van Londen, gebouwd rond 1836, is de lege ruimte in een bouwblok, van buiten aangeduid door een indrukwekkende poort, de fameuze Euston Arch. Zo wordt ook het station van Gouda een lege ruimte, uitgespaard in de bouwvolumes tussen de ruimtereeksen. Het station wordt aangegeven door zijn plaats in de stad, niet door het isoleren van een bouwmassa. Het station is een knooppunt, geopend naar boven door een grote oculus, geopend naar de omringende stad door brede poorten en verbonden met de sporen beneden door

008



diepe uitsnijdingen, alles samengehouden door een koepelgewelf, bezet met glanzend parelmoer.

009



010



010
Schema of the existing situation: fragments
 011
Existing structure structure
 012
Van Bergen IJzendoornpark
 013
Railroad viaduct

010
 Schema bestaande situatie: fragmenten
 011
 Bestaande structuur
 012
 Van Bergen IJzendoornpark
 013
 Het spoorviaduct

012



013



011



014



014
Schema of the new situation: sequence of green spaces and sequence of squares coming together at the new station
015
New structure

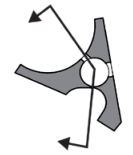
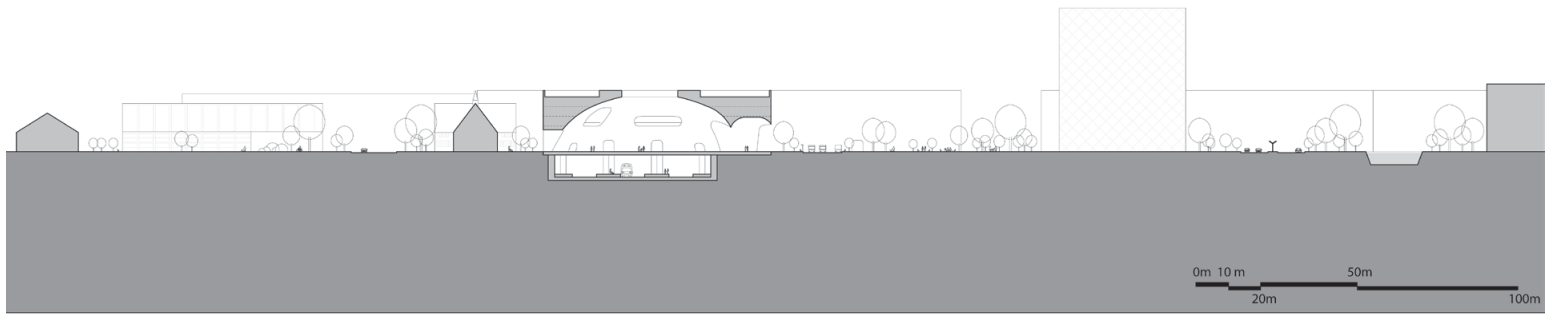
014
Schema nieuwe situatie:
reeks groene ruimtes en
pleinenreeks komen samen
bij het nieuwe station
015
Nieuwe structuur

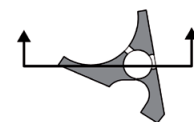
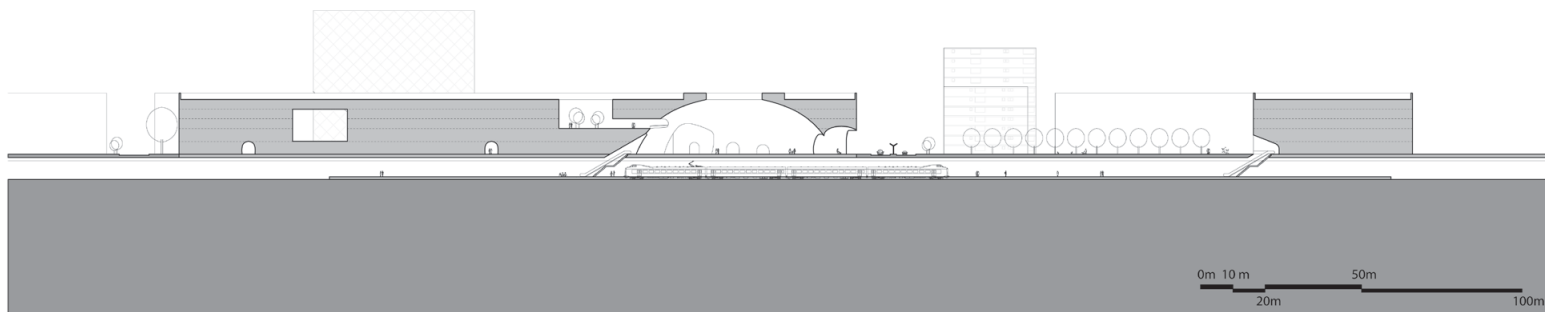
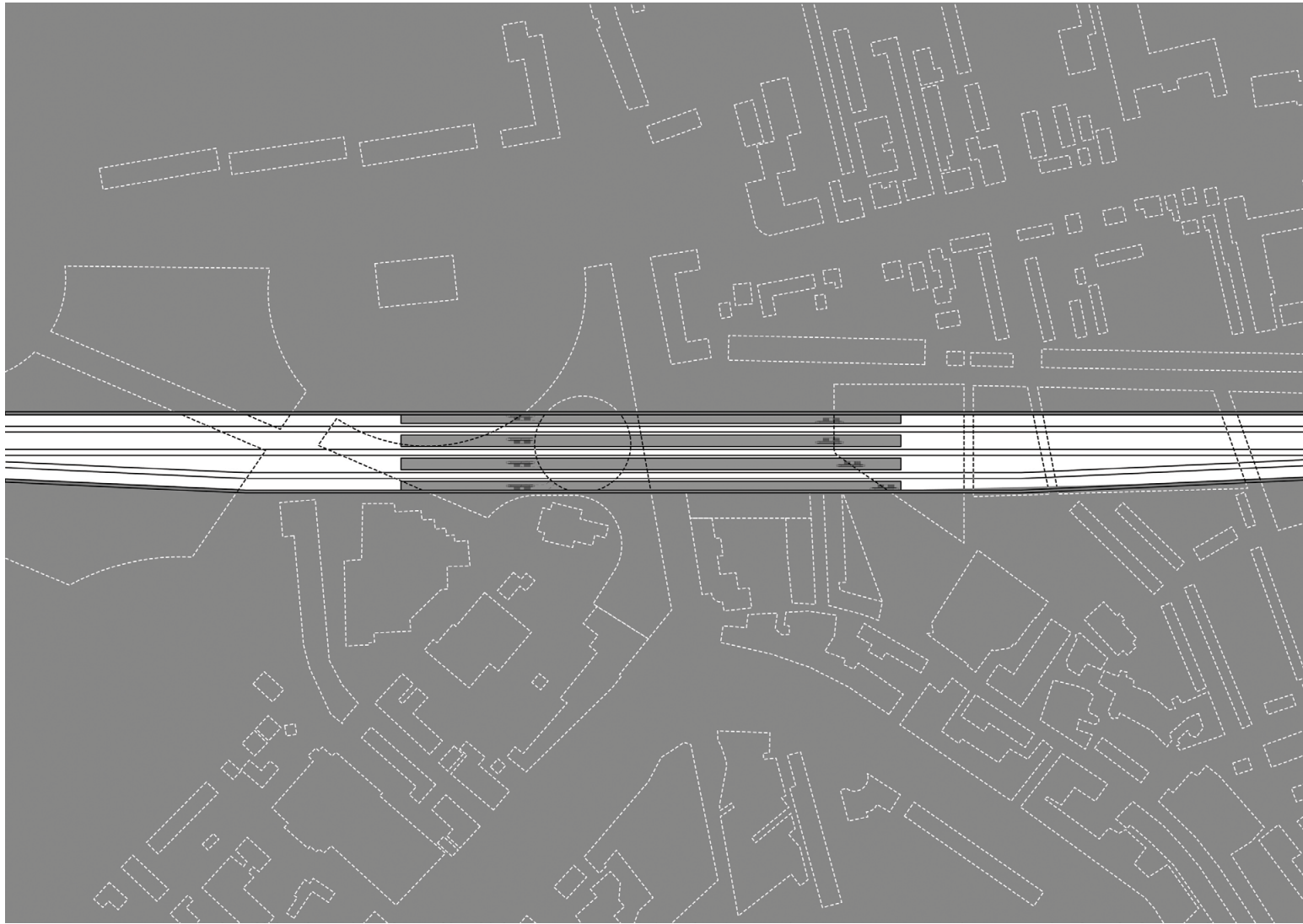
015





017





020
Birds eye view railway
zone
021
Station entrance
022
Interior station hall

020
Vogelvluchtperspectief
spoorzone
021
Entree station
022
Interieur stationshal

020



