

## Interview

# Lara Schrijver with Dick van Gameren and Sjoerd Schaapveld

**LS:** This project focuses on *research by design*. That raises two questions: the first is what that means, and the second is what it brings. How does it differ from a programme with clearly defined requirements?

**SS:** It means that everyone has the same project, so that various answers to what a station is and what would happen if it was placed underground can be compared. You could learn something by placing the various designs alongside one another.

**LS:** Is it correct to assume that those five firms or those designs for different sites need to be placed alongside one another or can one single project by itself constitute research by design?

**DvG:** I think that defining the difference between design and research is not easy. You could just as easily say that they are the same. You could say about this 5x5 research that the problem definition is identical across the five designs although the context within which that problem definition needs to be addressed differs enormously. And therefore you know in advance that you will get very different designs. No extensive research is needed to demonstrate that there are different ways to solve an assignment; it is obvious. Only now it is even more varied as the assignments are so different.

**LS:** Should all the firms have made a design for a single location in order to provide a comparison of the various solutions proposed?

**DvG:** That could have been a strategy. However, what I like about this project as a whole is that there are five very different approaches to this assignment. I do not know whether it has to do with research, let alone scientific research, but the lack of a client or programme allows the design approach to be exposed, much more so than in an open bid where all parties are tied to the same location and programme.

**LS:** Did this revealing of the design concepts help you in any way?

**DvG:** Yes, I think so. It made it clearer to me how a project can be addressed. For example, there is a major contrast between

our plan and the one presented by De Nijl Architects. They have clearly designed a building, while we did not see the point to this. We designed a space that is not built up, as buildings will surely follow. De Nijl thinks the exact opposite, which became very clear during this project. Neutelings and Riedijk thought here is a long location, so we can design a long building. In some ways I think this has no context, but in any case it is a significantly different approach to such a project. Jo Coenen opted to create an entire city, and as such achieve a kind of memorial of the townscape, which is actually the essence of his proposal.

**SS:** And bOb van Reeth clearly designed the station building in a highly recognisable public space. The assignment was somewhat more difficult for him as the context was already partially determined by an existing design. What we liked was the lack of a programme, budget or client, as this provides increased scope to one's ideas. Van Reeth was a bit more conservative, probably because he was already more aware of the limitations.

**LS:** Is the result of this project such that we get more information about the project approach than about the rail zone as a problem?

**DvG:** Maybe, yes. The fact that the assignment was so open was tricky. I interpreted it quite literally. A space will be freed up on the site of the current station for which a proposal needs to be made. What possibilities does this offer the city? Some interpreted it even more freely by proposing alternative locations, which in terms of the study in actual fact detracted from where the current track and station are located. In this sense De Nijl's plan proves illustrative: nothing in fact is said of the city area where the station is currently located, which implies for me that it is not about what a rail zone is. The exciting aspect of such a study is the possibility of entirely reviewing the position, location, and possibly the programme of a station like this without being encumbered by the past. We saw no reason to change the location of the station to somewhere else in the city, but did however want to change the

## Interview

# Lara Schrijver met Dick van Gameren en Sjoerd Schaapveld

**LS:** Dit project richt zich op *research by design*. Je kunt je afvragen wat dat betekent en wat het oplevert. Wat is het verschil met een project waarvan het programma van eisen al duidelijk is?

**SS:** Het betekent dat je allemaal dezelfde opgave hebt, zodat verschillende antwoorden op de vraag wat een station is en wat er gebeurt als het onder de grond gaat, met elkaar vergeleken kunnen worden. Doordat je de verschillende ontwerpen naast elkaar kunt zetten, kun je daar misschien iets van leren.

**LS:** Is het dan zo dat je die vijf bureaus of die ontwerpen voor verschillende plekken naast elkaar moet hebben? Of is een enkel project op zich al een ontwerpend onderzoek?

**DvG:** Ik vind het onderscheid tussen ontwerpen en onderzoeken moeilijk te definiëren. Je kunt net zo makkelijk zeggen dat het hetzelfde is. Je kunt zeggen dat bij dit 5x5-onderzoek de probleemstelling identiek is in de vijf ontwerpen, maar vervolgens is de context waarbinnen dat probleem moet worden aangepakt heel verschillend, zodat je bij voorbaat weet dat je toch heel verschillende ontwerpen krijgt. Je hoeft geen onderzoek te doen om te laten zien dat je een opgave op verschillende manieren kunt oplossen, dat is evident. Het is nu nog diverser, omdat de opgaven heel verschillend zijn.

**LS:** Hadden alle bureaus dan voor een enkele locatie moeten ontwerpen om de verschillende oplossingen te kunnen vergelijken?

**DvG:** Dat had je natuurlijk kunnen overwegen. Maar wat ik het aardige vind van dit project als geheel, is dat je toch vijf heel verschillende manieren ziet waarop deze opgave wordt opgepakt. Of dat met onderzoek, laat staan wetenschappelijk onderzoek te maken heeft, weet ik niet, maar omdat er geen opdrachtgever of programma mee gemoeid is, leg je juist de ontwerpbenadering bloot, veel meer dan in een prijsvraagsituatie, waar je allemaal aan dezelfde plek en hetzelfde programma gebonden bent.

**LS:** Heeft dat blootleggen van de ontwerp-opvattingen voor jullie wat opgeleverd?

**DvG:** Ja, ik denk van wel. Voor mij is duidelijk-ker geworden hoe je een project kunt

aanpakken. Er bestaat bijvoorbeeld een principiële tegenstelling tussen ons plan en dat van De Nijl Architecten. Zij hebben duidelijk een gebouw ontworpen, terwijl wij hebben gezegd dat dat juist geen zin heeft. Wij ontwerpen de ruimte, dat wat niet bebouwd wordt, want die gebouwen komen er wel. De Nijl zegt precies het omgekeerde. Dat werd heel helder in dit project. Neutelings Riedijk stelde: hier is een lange plek, dus kunnen we een lang gebouw ontwerpen. Ergens vind ik dat heel contextloos, maar het is in ieder geval een wezenlijk andere benadering van zo'n opgave. Jo Coenen besluit een hele stad op te schudden en een soort monumentalisering van het stadsbeeld te bewerkstelligen. Dat is toch eigenlijk de essentie van wat hij voorstelt.

**SS:** En bOb van Reeth heeft het station als een duidelijk gebouw ontworpen aan een zeer herkenbare openbare ruimte. Voor hem was de opgave moeilijker, omdat de context ten dele al was bepaald door een bestaand ontwerp. Wat voor ons fijn was, was het ontbreken van een programma, een budget en een opdrachtgever, want daardoor kun je veel verder gaan in je ideeën. Van Reeth was ietwat behoudender, misschien omdat hij al wist wat voor beperkingen er spelen.

**LS:** Is het resultaat van dit project dan dat we meer informatie krijgen over de ontwerpbenadering dan over de spoorzones als probleem?

**DvG:** Misschien wel ja. Lastig is dat de opgave heel erg open was. Ik heb het vrij letterlijk geïnterpreteerd. Er komt een ruimte vrij ter plekke van het huidige station. Daar moet een voorstel voor komen. Wat voor mogelijkheden biedt dat aan de stad? Enkelen hebben het nog breder opgepakt, die hebben alternatieve locaties voorgesteld, waardoor de studie eigenlijk veel minder ging over het gebied waar nu het spoor en het station liggen. In die zin is het plan van De Nijl illustratief: er wordt eigenlijk niets verteld over de strook in de stad waar het station nu ligt. Daarom is het voor mij ook geen les over wat een spoorzone kan betekenen. Het spannende van zo'n studie is de mogelijkheid om de positie, de plek, en misschien het programma van zo'n station compleet opnieuw te overwegen, zonder ballast van

character of the location, as this hub was acting as a kind of barrier instead of a place where everything comes together. Indeed, we found it interesting to keep this location: the freedom gained because the rail was no longer running at ground level made this location pivotal as opposed to isolated. This had to do with the specific conditions in Gouda, where the rail runs at ground level. Once the track is elevated, it has a clear presence, yet forms far less of a barrier. This is partly true in Delft; and in Haarlem it is elevated, providing plenty of places through which to pass. The same applies to Leiden. All this created vastly differing conditions.

**LS:** Did the fact that we asked for research by design as opposed to a design affect your attitude to the assignment?

**DvG:** I do not think so. At the start you asked me what the difference is between design and research. I think an architectural design by definition seeks possible solutions using existing knowledge, and sometimes it is even necessary to generate new knowledge for these solutions. However, ultimately it is still about unknown solutions, otherwise one could just repeat what already exists, which could not then be called a design assignment, rather a building assignment. Designing implies novelty and uniqueness.

**LS:** In this search for a form of scientific inquiry did you ultimately find things were made more explicit than usual in the design process?

**DvG:** Yes, I think so. After all, one tries to objectify one's plans, maybe due to the higher level of accountability, in a way that can be verified. This is not the case in actual practice when the client in point of fact expects a subjective approach because you are the one they select. I think this was a major difference, which did not derive from how I approach things, or make sketches or scale models, but rather from how I had to justify my proposal. Although I am not sure whether that influenced the design itself.

**LS:** So the intensity was not in the production itself so much as in reflection.

**SS:** We thought it was more important to

present a good idea than a nice drawing. If you are making or presenting something to the local authorities you want to make somewhat of an impression with your scale model. However, here it was more about the idea.

**DvG:** Accentuating and properly explaining one's ideas in this case was more important than in everyday practice.

**LS:** How did you go about formulating the basis of the design specification? Where did it all start?

**DvG:** One tries to define the assignment, the essence of it. Invent 'something' because the rails will soon disappear, but that was a very open question. So instead we asked ourselves the question: what might be achieved, what could the objective be? In the specific case of Gouda, the rails are at ground level, with just the single connection between two different areas of the city, namely between the Post-war and historical city areas. As such these are two entirely different worlds. In a spatial sense as well; the open parceling of the 1950s and 1960s in contrast to the more traditional city. Where they meet often creates interesting city areas, yet in this case there is just an enormous boundary between them. So for me the main issue was that the city areas would now meet, and how can you give direction to this as a designer? Creating connections for me is a crucial design theme. Whether it concerns an intervention in an existing part of the city or outside of it, the building should preferably add spaces or connections, rather than detract from them.

**LS:** In this instance you already mentioned a barrier becoming pivotal.

**DvG:** That is what I liked about this assignment. It is what we – not always explicitly – look for in our design: not an autonomous building but a way of making connections. For me, that was clearly the assignment. You now have just the one connection; a type of rail bottleneck, and suddenly everything frees up, facilitating radical change to the area. As opposed to the current spatial, functional barrier, the reverse can now be the case in Gouda. Of course, this is absurd.

wat er is gebeurd. Wij zagen geen aanleiding om het station een andere plek in de stad te geven, maar wel om het karakter van de locatie te veranderen, want dat hart was een soort barrière in plaats van een plek waar alles samenkomt. Voor ons was het juist interessant om die plek te handhaven: de vrijheid die je krijgt doordat het spoor niet meer over het maaiveld loopt, maakt dat die plek een scharnier kan worden in plaats van een geïsoleerde plek. Dat had te maken met de specifieke condities in Gouda, waar het spoor op het maaiveld ligt. Op het moment dat het spoor verhoogd is, is het weliswaar nadrukkelijk aanwezig, maar al veel minder een barrière. In Delft is dat half het geval, in Haarlem ligt het verhoogd, dus kun je er op genoeg plekken doorheen. En in Leiden is dat ook zo. Dat gaf heel verschillende condities.

**LS:** Heeft het feit dat wij gevraagd hebben naar 'ontwerpend onderzoek' in plaats van 'een ontwerp', jullie houding ten opzichte van de opgave beïnvloed?

**DvG:** Ik denk het niet. In het begin vroeg je al: wat is het onderscheid tussen ontwerp en onderzoek? Ik denk dat een architectonisch ontwerp per definitie een zoeken is naar oplossingen met bestaande kennis, en misschien is het nodig om voor die oplossingen ook nieuwe kennis te genereren. Maar uiteindelijk gaat het steeds om oplossingen die je nog niet kent. Anders kun je gewoon iets herhalen wat er al is, maar dan spreken we niet van een ontwerpogave, maar van een bouwogave. Ontwerpen impliceert altijd de slag naar het nieuwe of het unieke.

**LS:** Vind je dat je uiteindelijk meer dingen expliciet hebt gemaakt in het ontwerpproces dan je normaal zou doen, omdat er gezocht werd naar een vorm van wetenschappelijk onderzoek?

**DvG:** Ja, ik denk van wel. Je probeert toch tot een objectivering van je plan te komen, misschien doordat je je meer moet verantwoorden op een manier die verifieerbaar is. In de praktijk is dat niet nodig; daar verwacht de opdrachtgever juist een subjectievere benadering, want hij kiest specifiek voor jou. Dat voel ik aan als een belangrijk verschil. Niet hoe ik er zelf over nadenk, hoe ik de

schetsen of maquettes maak, maar de verantwoording die ik van mijn voorstel moet afleggen is heel anders. Of dat veel invloed heeft op het ontwerp zelf weet ik niet.

**LS:** Kun je stellen dat gezien de aard van dit project het zwaartepunt van de inspanning meer lag bij de reflectie dan bij de productie?

**SS:** Ja dat klopt. We vonden het belangrijker om een goede idee te presenteren dan een mooie tekening. Als je iets maakt of een presentatie verzorgt voor de gemeente, wil je toch ook een beetje indruk maken met je maquette. En nu ging het toch meer om de idee.

**DvG:** Dat je je ideeën scherp krijgt en goed uit kunt leggen ten overstaan van collega's, is in dit geval belangrijker dan in een praktijk-situatie.

**LS:** Hoe zijn jullie tot de formulering van de uitgangspunten van de ontwerpogave gekomen? Waar begon dit?

**DvG:** Je probeert de opdracht te definiëren, de essentie van de opgave. Bedenk 'iets' want het spoor verdwijnt, maar dat is een wel heel open vraag. Dus wij vroegen ons af: wat is hiermee te bereiken, wat zou de doelstelling kunnen zijn? In het specifieke geval van Gouda ligt de spoorlijn op het maaiveld. En er is maar één verbinding tussen het ene en het andere deel van de stad: de naoorlogse en de oude stad. Dit zijn dan ook twee volstrekt verschillende werelden. Ook ruimtelijk zijn het twee verschillende werelden: de open verkaveling van de jaren vijftig en zestig versus de meer traditionele stad. Waar beide samenkomen ontstaan vaak interessante gebieden in steden, maar hier ligt er gewoon een enorme streep tussen. Voor mij was de opgave dus: de stadsdelen komen ineens bij elkaar, en hoe kun je daar als ontwerper een richting aan geven? Het maken van verbindingen is voor mij een belangrijk thema van het ontwerpen. Of het nou een ingreep in een bestaande stad is of daarbuiten, het gebouw moet eerder ruimte of verbindingen toevoegen dan wegnemen.

**LS:** In dit geval had je het al over een barrière die een scharnier wordt.

**DvG:** Dat vond ik het mooie van deze opgave.

**LS:** If connections formed the basis of the design, what then were the most important design themes you derived from this for the project?

**SS:** At the very start of the process we asked ourselves how these connections were to be achieved. I made two scale models, one with building blocks and one with a type of grid. Dick said: ‘it is not in actual fact about the buildings making the connection, but maybe with a park we can work with the open spaces.’

**LS:** Ultimately the space became a stronger defining element than the building, which is a specific design concept.

**DvG:** Well yes, and this assignment was not about repairing the urban fabric. In some cases an intervention like this might be a response to a railway that has made a clear cut through an urban area, which you can then repair. But nothing actually disappeared for this: in the 19<sup>th</sup> century those rails were laid along the outskirts of the development at that time, just outside the fortifications. Certainly in Gouda – where the two sides have such divergent spatial layouts – any form of restoration was not an option, as it would only intensify the collision of the two spatial systems. One could of course add a third element. That always looks good, a kind of montage city. However, this did not respond to what I felt was the principal theme: how a connective element could be created from a barrier, which was why we did not actually design buildings, rather, we started working with the space. What is present in characteristic spaces or spaces which already have an identity? Can we use this to define the connection? This was the essence of the plan. We were inspired by a plan that we have been progressively working on for many years now: the Wester-IJ-Dock in Amsterdam. This is where we designed a large building complex in the IJ, by drawing together spaces and sightlines. A strategy where one designs what is not built, whereby – eventually – one does design that which one builds. This provides the buildings with a very strong shape and identity. In that project this proved a revelation for us, one that we have carried through on a more

abstract level by seeing if that concept works for this as well. Every design builds on existing ideas, they do not just appear out of thin air.

**SS:** That was also the case with the question of what the station should become. We found it very difficult to create a built volume for a station project. We asked ourselves how we could create a space instead of a building and how we could link that space to the rest of the plan.

**LS:** Could you argue that that proved the most important urban intervention of the project? And does it derive from the program or the context?

**DvG:** It is an interplay; the station no longer really has a program yet it retains a significance as a public space. In fact, it should be more than the location that provides access to the rail. However, in light of the focus on connections, one should ensure that the station itself ultimately connects everything that now surrounds it, but has been disconnected due to the railway line. That is the case with the landscape that trickles into the city, and with the splendid park located there, and also the case with the succession of squares and streets which simply come to a stop. This way the station can become a spatial interchange instead of just an interchange for public transport. Then it would also no longer matter if it is not a separate building, recognisable at a distance as a station.

**LS:** As such it becomes an essential part of the fabric.

**DvG:** Exactly, that is how we see the solution to the question: what is the significance of a station if it does not derive its meaning from the program, and now only provides access to the tracks?

**LS:** So really you have revised the rail zone quite drastically.

**DvG:** Yes, that is something I sensed early on in the discussions. Leen van Duin said that we were not going to create an urban development plan, but a building. I did not agree with him. I cannot just design a building. If connection is an important theme

Dat is – niet altijd expliciet – waar we in ons ontwerp naar op zoek zijn: niet het autonome gebouw, maar een manier om verbindingen tot stand te brengen. Je hebt nu één verbinding, een soort flessenhals door het spoor, en opeens is alles weer vrij en kan het gebied dus radicaal veranderen. In plaats van die ruimtelijke en functionele barrière die er nu ligt, kan het in Gouda opeens in het tegendeel verkeren. Dat is natuurlijk waanzinnig.

**LS:** Als verbinden dan het uitgangspunt van het ontwerp was, wat zijn dan de belangrijkste ontwerptheema's die je daaruit hebt gedestilleerd voor dit project?

**SS:** In het begin van het proces vroegen wij ons al af hoe we die verbindingen gingen maken. Ik heb toen twee maquettes gemaakt, een met bouwblokken en een met een soort grid. Dick zei: het gaat eigenlijk niet om de gebouwen die de verbindingen maken, maar misschien kunnen we als dat park erin ligt, met die open ruimtes gaan werken.

**LS:** De ruimte werd uiteindelijk meer definiërend dan het gebouw, dat is een specifieke ontwerpslag.

**DvG:** Ja, het was ook niet een opgave van aanhelen. Soms kun je bij zo'n ingreep natuurlijk zeggen: er is een spoor getrokken door iets en we gaan het aanhelen. Maar hier was er eigenlijk niets voor verdwenen: in de negentiende eeuw is dat spoor aangelegd aan de rand van de toenmalige bebouwing, net buiten de vestingwerken. En zeker in Gouda, waar de twee kanten zo'n afwijkende ruimtelijke opzet hebben, kan aanhelen eigenlijk niet, want dat maakt de botsing tussen de twee ruimtelijke systemen heviger. Je kunt natuurlijk ook een derde element toevoegen. Dat ziet er altijd goed uit, een beetje een collage stad. Maar dat was geen antwoord op wat ik zag als hoofdthema: hoe je van een barrière een verbindingselement kunt maken. Dus vandaar dat we eigenlijk niet de gebouwen zijn gaan ontwerpen, maar de ruimtes. Wat is er aan karakteristieke ruimtes aanwezig, aan ruimtes die al een identiteit hebben? Kunnen we daarmee de verbinding definiëren? Dat is de essentie van het plan. Als inspiratie is een plan gebruikt waar we al jaren mee bezig zijn en dat steeds een stapje

verder komt: het project WesterIJdock in Amsterdam, waar we in het IJ een groot gebouwencomplex hebben ontworpen door ruimtes en zichtlijnen door te trekken, een strategie waarmee je ontwerpt wat je niet bouwt. Daarmee ontwerp je echter uiteindelijk wat je wél bouwt. De gebouwen krijgen daardoor een heel sterke eigen vorm en identiteit. In dat project was dat voor ons een ontdekking. En we hebben dat nu op een abstracter niveau gedaan door te kijken of dat thema hier ook werkt. In elk ontwerp bouw je voort op bestaande ideeën, dingen komen nooit uit de lucht vallen.

**SS:** Dat was ook het geval bij het vraagstuk wat nou het station zou moeten zijn. We vonden het heel lastig om een gebouwd volume te maken voor een stationsprogramma. We vroegen ons af hoe we een plek konden maken in plaats van een gebouw, en hoe we die plek konden laten aansluiten bij de rest van het plan.

**LS:** Zou je kunnen stellen dat dat de belangrijkste stedenbouwkundige ingreep is van het project? En komt die ingreep dan voort uit het programma of uit de context?

**DvG:** Het is een wisselwerking. Het station is niet meer echt een programma, maar het blijft wel een publieke ruimte die nog betekenis heeft. Eigenlijk moeten we zorgen dat het meer is dan de plek die toegang geeft tot de sporen. Maar omdat het thema van de verbindingen zo speelt, zou je er eigenlijk voor moeten zorgen dat het station zelf uiteindelijk ook de verbinding legt tussen alles wat er nu omheen ligt, maar niet doorgaat omdat die lijn er ligt. Dat is aan de ene kant het geval met het landschap dat hier de stad in komt gesukkeld, en met het prachtige park dat er ligt, en aan de andere kant met de reeks pleinen en straten die eigenlijk ook ophoudt; op deze manier kan het station behalve een knooppunt van het openbaar vervoer, ook een ruimtelijk knooppunt worden. Dan maakt het ook niet meer uit dat het niet langer een apart gebouw is, van een afstand herkenbaar als station.

**LS:** Het wordt zo een wezenlijk deel van het weefsel.

**DvG:** Ja precies, dat is wat we als oplossing

for a building, that building cannot be without context. I first need to provide the context if I have to think about a building.

**LS:** What does this mean for the scale of your plan? Which drawing scales are essential to your project?

**DvG:** I think 1:500, 1:1000 and perhaps 1:5, but the building level (1:100), the least. In particular we judged the level of the area as a whole. Simultaneously, we judged shape and material – nearly down to detail level – in order to formulate the particulars of the intersection, the pivot.

**LS:** So 1:5 once more becomes your guideline.

**DvG:** This drawing is not of course 1:5 either, but does demonstrate the principle. How the blocks and façade look is not that relevant. We have accentuated this viewpoint as it enlivens the discussion. In a study such as this, it is important to distinguish oneself from other projects and to achieve optimal clarification.

**LS:** So in fact your strongest design concepts are deemed to occur both on a large and small scale...

**DvG:** ...and less so on the building scale.

**LS:** Is that specific to your firm? That you focus on both the intimate user experience as well as the larger city experience, and less on the building?

**DvG:** Yes, this project has certainly clarified that for me again.

**LS:** I take it to mean that you design both sides: is the building a result then of, on the one hand, the feeling you seek as a person, and the city overview you seek on the other?

**DvG:** Yes, perhaps. The approach does not focus on differentiating the buildings, as the mass is just volume. In reality it is about designing the space in the city, the correlation with the city as a whole, and of the spatial experience, how the building develops. However, the building itself is volume, and its appearance will develop naturally on the basis of the constraints. I do struggle with that, as in everyday practice clients

expect the exact opposite. They often require a building with a strong image, with little or no interest as to how it relates to its environment. That is rarely of importance to the client, whereas it is an absolute necessity in my plans.

**LS:** Would you say that for your design concepts both the urban scale and the interior are the most important?

**DvG:** ...where the interior simultaneously comprises part of the space. In fact, I would like to just draw the space and no building, but that is impossible, as the buildings make the space.

**LS:** Have you formed an idea about a 21<sup>st</sup>-century train station, or have you focused more on context?

**DvG:** We already touched upon that: it is only space as opposed to a building now, especially if it is to disappear underground.  
**SS:** Yet it does still plays an essential role in the city. It is not only an interchange, but it really forms a part of the city.

**LS:** How did you experience the design process, in particular the pace of your design process and the presentations in between?

**DvG:** Well, the fun part is of course the big difference in everyday practice when meetings result in looking for a compromise. With this you are actually looking for precision, which perhaps makes the design process more research based than in everyday practice.

**LS:** Did the five plans have common features?

**DvG:** I saw them as separate approaches.

**SS:** At the station level, our fundamental concept was comparable to that of Jo Coenen, who also had difficulty in finding a certain programme for the train station. For the rest though, in terms of creating the relation with the rest of the city, his approach varied greatly. How one sees the entire city changing once the track goes underground.

**LS:** What are the most important differences between research by design within an academic framework and designing for a client?

zien van de vraag: wat is nog de betekenis van een station als het zijn betekenis niet ontleent aan het programma en alleen nog maar toegang geeft tot de sporen?

**LS:** Eigenlijk zijn jullie dus heel ver gegaan in de revisie van de spoorzone.

**DvG:** Ja, dat proefde ik al snel in het begin van de discussies die wij met elkaar hadden. Leen van Duin zei: we gaan geen stedenbouwkundig plan maken, maar een gebouw. Met die opvatting was ik het niet eens. Ik kan niet alleen een gebouw ontwerpen. Als verbinding een belangrijk thema is voor een gebouw, dan kan een gebouw niet zonder zijn context. Ik moet eerst de context maken, wil ik kunnen nadenken over een gebouw.

**LS:** Wat betekent dat nu voor de schaalniveaus van jullie plan, welke schaalniveaus zijn wezenlijk voor jullie project?

**DvG:** Ik denk 1:500, 1:1000 en misschien 1:5, maar het gebouwniveau (1:100) eigenlijk het minst. We hebben dus vooral uitspraken gedaan op het niveau van de strook als geheel. Tegelijkertijd hebben we een uitspraak gedaan over vorm en materiaal, bijna op detailniveau, om zo de bijzonderheid van het scharnier, het knooppunt te kunnen uitwerken.

**LS:** Dan wordt 1:5 weer je leidraad.

**DvG:** Juist. Hoe die blokken en de gevels er uitzien is niet zozeer relevant. Deze opvatting hebben we aangescherpt, omdat ze de discussie interessanter maakt. Want in zo'n onderzoek is het belangrijk dat je juist het onderscheid met de andere projecten toont en dat je dat zo helder mogelijk probeert te krijgen.

**LS:** Eigenlijk bevinden jullie sterkste ontwerpuitspraken zich dus op de grote schaal en op de kleine schaal...

**DvG:** ...en niet zozeer op de schaal van een gebouw op zich.

**LS:** Is dat ook specifiek voor jullie bureau? Dat je je richt op zowel de intieme ervaring van een gebruiker als de grote ervaring van de stad, en minder op het gebouw?

**DvG:** Ja, dat heeft dit project voor mij wel opnieuw duidelijk gemaakt.

**LS:** Ik begrijp dus dat je van beide kanten ontwerpt: is het gebouw dan een resultante

van het gevoel dat je wilt hebben als persoon enerzijds en het overzicht dat je wilt hebben ten opzichte van de stad anderzijds?

**DvG:** Ja, misschien is dat zo. De benadering is niet gericht op het onderscheiden van de gebouwen, de massa is echt vulling. Het gaat eigenlijk om het ontwerp van de ruimte in de stad, de samenhang met de stad als geheel, en om de ervaring van de ruimte, zoals het gebouw zich voortzet. Maar het gebouw zelf blijft vulling, en hoe het eruitziet, rolt vanzelf uit de voorwaarden. Daar worstel ik wel mee, want in de praktijk verwachten opdrachtgevers eigenlijk precies het omgekeerde. Ze willen vaak een gebouw met een sterk beeld en het maakt ze niet zoveel uit hoe het zich verhoudt tot zijn omgeving. Voor een opdrachtgever is dat zelden belangrijk, terwijl het voor mijn plannen een absoluut uitgangspunt is.

**LS:** Eigenlijk kun je dus stellen dat in jullie ontwerp opvatting zowel de stedenbouwkundige schaal als het interieur het belangrijkste zijn?

**DvG:** Waarbij het interieur tegelijkertijd ook onderdeel is van de ruimte. Eigenlijk wil ik alleen de ruimte tekenen en geen gebouw. Maar dat gaat natuurlijk niet, want die gebouwen maken de ruimte.

**LS:** Hebben jullie een idee van een treinstation van de eenentwintigste eeuw, of hebben jullie je meer op de context gericht?

**DvG:** Daar hebben we al iets over gezegd: eigenlijk is het alleen nog maar ruimte, niet langer een gebouw, zeker als het onder de grond verdwijnt.

**SS:** Maar het neemt nog wel een belangrijke plek in de stad in. Het is niet alleen een overstapmachine, maar maakt echt deel uit van de stad.

**LS:** Hoe hebben jullie het ontwerpproces ervaren? Vooral het ritme van de tussentijdse presentaties met jullie ontwerpproces daartussen?

**DvG:** Nou, het leuke is natuurlijk het grote verschil met de praktijk, waarin de bijeenkomsten leiden tot het zoeken naar een compromis. Hier ga je juist zoeken naar aanscherping. Dat maakt het ontwerpen misschien meer onderzoekend dan in de praktijk.

**DvG:** Well, maybe what I just said: that one can be on the look out for precision in an academic process. One may want that in practice, but on the whole, it does not work that way. After all it is not a solo profession, but one where many parties are involved.

**LS:** Was the fact that it formed a self-reflection on your firm a benefit in some way?  
**DvG:** Yes, and that reflection was particularly interesting since many firms participated. Comparison is a perfect way of clarifying ideas and concepts. Clarity therefore is not solely obtained by analysing an existing project, but through a design process as well. That is very interesting for the school.

**LS:** What would your evaluation criteria be if you were on a jury panel for this project?  
**DvG:** For me, a criterion would have to be how much a proposal uses this enormous intervention, the disappearance of a station, to provide new significance to the location, or even to shake up the entire city. Paramount would be that such a proposal would go further than just filling in a gap.

**LS:** In your opinion, how much of the design originates from a scientific process?  
**DvG:** First, you would have to define what a scientific process is. As far as I am concerned, designing is by definition research, otherwise it could not be called designing, nor would one need to think up new ideas.

**LS:** Can designing in fact even be seen as a scientific activity?  
**DvG:** There are many parallels. We are building a laboratory in the Amsterdam Science Park, and during the design process we have been meeting with the scientists, since they are the clients. It was a kind of science ‘factory’ with 120 PhD students, a number of professors and a few other scientists. I presented our design process, and they recognised many parallels. You always start with something, which can be said for them as well. They always build on what others have been working on. I also look for precedents, in this case examples of this type of laboratory. A comparable process of analysis can be seen: the

specification is analysed and precedents are sought. Subsequently everything is brought together in order to develop the research further, or in this case the design. Ultimately one attempts to design a building which has not been designed before, which meets the demands set out at the time.

**LS:** Only it is less reproducible than experiments in a laboratory. You cannot redo the Gouda station three times, meaning there is an element of uniqueness to each project.  
**DvG:** That is true, yet the architect’s personal approach ultimately brings it all together, which is what makes it unique. The scientist who helps scientific ideas develop a step further does exactly the same thing.

**LS:** To conclude, would you participate in a similar project again?  
**DvG:** Yes, it was an interesting experience. But I think the formulation of the design program needs to be carefully considered. This was a difficult one for me as the assignment was in fact designing a building for which an entire area will put at your disposal. That in itself contains a position, which we responded to. The results of rephrasing the question would need to be looked at for a subsequent study.

**LS:** Waren er gemeenschappelijke kenmerken tussen de vijf plannen?

**DvG:** Ik zag ze juist als verschillende benaderingen.

**SS:** Op het niveau van het station was ons uitgangspunt vergelijkbaar met dat van Jo Coenen, die het ook moeilijk vond om een bepaald programma voor het treinstation te vinden. Maar verder was zijn benadering hoe je de relatie met de rest van de stad legt, heel anders. Hoe je de hele stad ziet veranderen als het spoor onder de grond gaat.

**LS:** Wat zijn dan de belangrijkste verschillen tussen ontwerpend onderzoek in een academisch kader en ontwerpen voor een opdrachtgever?

**DvG:** Nou, misschien wat ik zojuist al zei: dat je in een academisch proces naar aanscherping kunt zoeken. In je praktijk wil je dat misschien wel, maar loopt het meestal anders. Het is immers geen vak dat je in je eentje beoefent, maar een waarbij heel veel partijen betrokken zijn.

**LS:** Was het feit dat het een soort reflectie op je eigen bureau werd, de winst?

**DvG:** Ja, en die reflectie was vooral interessant omdat verschillende bureaus meededen. Want vergelijking is bij uitstek een middel om ideeën en concepten te verhelderen. Helderheid wordt dus niet alleen verkregen door het analyseren van een bestaand project, maar ook in een ontwerpproces. Voor de school is dat heel interessant.

**LS:** Als je zelf in een jury zat van dit project, wat voor beoordelingscriteria zou je dan opstellen?

**DvG:** Voor mij zou een criterium zijn in hoeverre het plan deze enorme ingreep, het verdwijnen van het station, weet te benutten om een nieuwe betekenis aan de plek te geven of zelfs de hele stad op te schudden. Essentieel is dat zo’n ingreep niet het vullen van een gat is, maar verder moet gaan.

**LS:** In hoeverre is volgens jou het ontwerp een resultaat van een wetenschappelijk proces?

**DvG:** Eerst zul je moeten definiëren wat een wetenschappelijk proces is. Wat mij betreft ontwerpen per definitie onderzoekend, want

anders is het eigenlijk geen ontwerpen. Dan hoef je namelijk niets nieuws te verzinnen.

**LS:** Kun je ontwerpen eigenlijk wel zien als een wetenschappelijke activiteit?

**DvG:** Er zijn veel parallellen in. We zijn een laboratorium aan het bouwen in het Amsterdamse Science Park. Daar zitten we in de ontwerpfase direct aan tafel met de wetenschappers, want die waren ook opdrachtgever. Dat was een grote wetenschapsfabriek met 120 promovendi, een stuk of wat hoogleraren en nog wat wetenschappers. Ik heb gepresenteerd hoe we aan een ontwerp werken, en zij zagen daarin veel parallellen. Je begint nooit vanuit het niets, en dat doen zij ook niet. Ze bouwen altijd voort op dat waar anderen mee bezig zijn geweest. Ik kijk ook naar voorgangers, in dit geval naar voorbeelden van dit soort laboratoria. Er zit een vergelijkbaar proces van analyse in: je analyseert de opgave en dan ga je kijken naar precedentes. Vervolgens probeer je dat bij elkaar te brengen tot een nieuwe stap in het onderzoek, of in dit geval het ontwerp. Uiteindelijk probeer je een gebouw te ontwerpen dat nog niet eerder is gemaakt en dat voldoet aan de eisen van dat moment. **LS:** Alleen is het minder reproduceerbaar dan bijvoorbeeld experimenten in een laboratorium. Je kunt niet drie keer het station van Gouda opnieuw doen. Dus er zit ook iets unieks in elk project.  
**DvG:** Dat is waar, maar de persoonlijke benadering van de architect brengt het uiteindelijk allemaal samen en dat maakt het uniek. Eigenlijk doet de wetenschapper die de wetenschap een stap vooruithelpt, precies hetzelfde.

**LS:** Tot slot, zou je nog een keer deelnemen aan een dergelijk project?

**DvG:** Ja, ik vond het een interessante ervaring. Maar je zou dan wel moeten nadenken over de vraagstelling. Voor mij was dit een moeilijke, want de vraag was eigenlijk: ontwerp een gebouw waarvoor je een heel gebied tot je beschikking krijgt. Daar zit al een opvatting in. Daar hebben we natuurlijk op gereageerd. Voor een volgend onderzoek zou je moeten bekijken wat het resultaat is als je de vraagstelling anders formuleert.