

ZHVP 2007: Drie hybrids voor de Spoorzone Delft

Willemijn Wilms Floet

Onlangs zijn drie projecten van studenten van de Masterstudio's Architecture Hybrid Buildings aan de faculteit Bouwkunde van de TU Delft genomineerd voor de Zuid-Hollandse Vormgevingsprijs 2007.¹ De prijs is bedoeld om jong ontwerptalent te stimuleren en aandacht te vragen voor actuele opgaven in de provincie Zuid-Holland. Dit jaar konden alle Zuid-Hollandse ontwerpopleidingen (op de niveaus van universitair, hoger tot en met middelbaar beroepsonderwijs) studentenprojecten inzenden die betrekking hebben op de spoorzone in Delft. Als alles goed gaat verdwijnt in Delft in 2012 de trein uit het zicht, onder de grond. In totaal werden 42 projecten ingezonden, waarvan er vier zijn genomineerd in de categorie 'ruimtelijk ontwerp' en vier in de categorie 'productontwerp'. Er zijn dit jaar geen nominaties voor 'visuele communicatie'. Het feit dat drie nominaties – waarvan er twee in de prijzen zijn gevallen – projecten zijn van bouwkundestudenten, is een goede reden om er in deze aflevering van *OverHolland* aandacht aan te besteden.

Binnen de Masterstudio Architecture Hybrid Building wordt ontwerpend onderzoek verricht naar grootschalige gebouwen met complexe programma's op stedelijke locaties. Studenten onderzoeken de mogelijkheden van vernieuwing en transformatie in stedelijke gebieden door middel van concrete architectonische interventies. Welke bijdrage zou de architectuur kunnen leveren aan de ruimtelijke ontwikkeling van deze gebieden? Welke programma's, stedelijke morfologieën, bebouwingstypologieën en architectuur kunnen hiervoor worden ontwikkeld? Negen Hollandse steden in de Randstad vormen afwisselend het studiegebied voor verschillende studio's.

De spoorzone in Delft is een concrete en actuele opgave die zich uitstekend leent voor onderzoekende ontwerpogaven van studenten architectuur in de masterfase. Wanneer het spoor in Delft is vervangen door een tunnel, komt er bovengronds een groot gebied vrij, centraal gelegen tussen de binnenstad en de uitbreidingswijken. In

het onderzoek wordt de vraag gesteld naar de identiteit van de nieuwe stadswijk, maar ook naar de nieuwe samenhang in de stad, het karakter van het nieuwe ondergrondse station met een complex knooppunt van infrastructuur, en de vormgeving van de tunnel. Ook de transformatie van de bestaande bebouwing is onderwerp van onderzoek: wat nu de achterkant is van de woonbebouwing langs het spoor, zal na het verdwijnen van het spoor veranderen in de voorkant.²

Voor de onderzoeksgroep Urban Architecture van de faculteit Bouwkunde – die onderzoek doet naar de wisselwerking tussen architectonische interventies en stedelijke transformaties in de Hollandse stad – was het project Spoorzone Delft aanleiding om te onderzoeken welke mogelijkheden ondertunneling van het spoor zou kunnen bieden in de binnensteden van vier andere steden van vergelijkbare omvang in de Randstad: Haarlem, Leiden, Gouda, Dordrecht. Dit ontwerpend onderzoeksproject met de naam '5 x 5' wordt op dit moment uitgevoerd door een aantal toonaangevende architectenbureaus, die zijn verbonden aan de faculteit Bouwkunde in Delft. Voorbereidende stads- en architectuuranalytische studies zijn reeds in *OverHolland 5* gepubliceerd.³ De Masterstudio's Architecture Hybrid Building zijn ontwikkeld als een pilot voor dit ontwerpend onderzoek project.

Sinds de invoering van het Bachelor-Masterstelsel in 2002 is de Spoorzone Delft een terugkerend onderwerp in het architectuuronderwijs aan de faculteit Bouwkunde in Delft.⁴

In de afstudeerfase van de Masterstudio Architecture Hybrid Building waren de studenten aanvankelijk vrij om projecten te kiezen langs de hele spoorlijn in Delft. Dit leverde echter zo'n grote diversiteit aan planvoorstellen op (van het ontwerp voor een woonwijk, een stationsgebouw, tot en met een kuuroord in Midden-Delfland⁵ dat de resultaten slecht vergelijkbaar waren. Uitgangspunt voor de recentere studio's is het stedenbouwkundig masterplan dat de Spaanse steden-

1

Zie www.ZHVP.nl.

2

Spoorweglocaties vormen een gewild en terugkerend thema in de ontwerpstudio's binnen het Masterprogramma Architecture Hybrid Building, zie: François Claessens, Willemijn Wilms Floet en Leen van Duin, 'Projects for the Dutch City: architectural interventions for inner city rail-road areas', in: *The Architecture Annual 2005-2006*. Delft University of Technology. Rotterdam (010) 2007, pp. 134-135.

3

Zie *OverHolland 5*. Amsterdam (SUN) 2007. De resultaten van het onderzoek worden gepubliceerd in een speciale editie van *OverHolland* die in juni 2008 wordt gepubliceerd.

4

Het schakelsemester voor instromende HTS-studenten had als stedenbouwkundige ontwerpogave een masterplan boven de spoor-tunnel door Delft; in het derde semester Bachelor-ontwerpproject is de opgave de herontwikkeling van het terrein van de Gistfabriek; in de Masterfase Architecture Hybrid Building komt de spoorzone op verschillende manieren aan bod in alle semesters.

5

Zie Leen van Duin en Willemijn Wilms Floet, 'Spoorzone Delft', in: *OverHolland 2*, Amsterdam (SUN) 2005, pp. 91-104.

bouwkundige Joan Busquets in opdracht van de gemeente Delft heeft gemaakt. Dit plan biedt studenten een kader waarbinnen ze hun eigen ontwerpogave kunnen stellen, ontwerp oplossingen kunnen toetsen en beargumenteerde alternatieve ontwerpen kunnen aandragen.

Busquets heeft voor de nieuwe stationswijk een beeld voor ogen van een binnenstedelijk milieu, waarin wonen, werken en parkeren zijn gecombineerd in bouwblokken met semi-openbare binnenterreinen. Voor de blokken zijn regels opgesteld die variatie en afwisseling zoals in de oude stad zouden moeten garanderen. Busquets ziet de wijk als een schakel tussen de historische binnenstad en de uitbreidingswijken. De bestaande doorgaande wegen in het gebied, zoals de Westlandseweg en de Phoenixstraat, worden getransformeerd tot boulevards. De vorm van de nieuwe bouwblokken is formeel bepaald door lijnen uit de omliggende wijken door te trekken in het plangebied. Deze vallen niet altijd samen met ruimtelijke en visuele verbindingen, en er is ook geen rekening gehouden met het karakter van de aansluitende bebouwing, de hiërarchie in het stratenpatroon. Het gebied boven de tunnel, dat van tunnel-eigenaar Prorail niet mag worden bebouwd in verband met verzekeringsclaims, is bestemd als park.

In het eerste semester van de Masterstudio Architecture Hybrid Building moeten studenten op basis van een gegeven programma van eisen een hybride gebouw ontwerpen. Er worden hiervoor drie lokaties aangeboden binnen het plan-Busquets, waarop het programma van eisen wordt getest door het formuleren van verschillende bouwingsalternatieven. Daarna wordt één variant uitgewerkt. De lokaties hebben een specifieke stedenbouwkundige problematiek: aan de doorgaande Westlandseweg gaat het om een project dat zich verhoudt tot de infrastructuur. Hier is ruimte voor hoogbouw. Op de lokatie ten zuiden van het oude stationsgebouw is de relatie met het nieuwe stationsplein aan de orde. De genomineerde projecten hebben betrekking op de derde lokatie: het bouwblok tussen het nieuwe gecombineerde stadskantoor/stationshal en het door Busquets gereconstrueerde bolwerk bij de Waterslootse Poort, een kruispunt waar vele wegen samenkomen. Een daarvan vormt de verbinding tussen het station en de binnenstad, met een zichtas tussen het stationsgebied en de Oude Kerk. Volgens het plan-Busquets heeft dit bouwblok een 'dienende rol', volgt het de contour van de openbare ruimten en vormt qua bebouwing en bouwhoogte een overgang naar de kleinschaligere bestaande bebouwing aan de Coenderstraat.

Studenten hebben moeite met de formele, grafische benadering van Busquets: de schuine vormen en de regels voor de bouwhoogten wor-

den zelden tot uitgangspunt genomen; de ontwerpen zijn vaker een uitwerking van een gekozen bebouwingstypologie, waarin de relatie tussen gebouw en stedelijke ruimte vanzelfsprekender is en er de mogelijkheid is aan te sluiten op bestaande architectonische culturen.

In de visie van Carien Akkermans – de eerste genomineerde student – is de oplossing van Busquets te voorzichtig, te anoniem. Zij stelt voor om tussen het station en de Waterslootse Poort een langgerekt gebouw te plaatsen. De uitgesproken vorm dient twee intenties: het begeleidt de route tussen het station en de binnenstad – vormt een oriëntatiepunt – en het presenteert zich als een eigenzinnige schakel tussen het centrum en de buitenwijken.

Het project van Oscar Arce – het tweede genomineerde plan – is te beschouwen als een uitwerking in de geest van het plan-Busquets in een eigenzinnig handschrift. Hij koos voor de vorm van golvende, stromende, lineaire bewegingen – kenmerkend voor het gebied – die het nieuwe stationsgebied een eigen identiteit moeten geven. Het ontwerp bestaat uit een aantal strips die dynamisch over elkaar heen schieten, de stedelijke ruimte vormen en reageren op de context. De vormtaal is doorgezet in de inrichting van de openbare ruimte, waardoor bebouwing en buitenruimte een driedimensionaal geheel gaan vormen. Een expressionistische bijdrage.

In de laatste twee semesters van de studio – het afstudeerproject – formuleren studenten op basis van een stedenbouwkundige analyse en architectonisch onderzoek een eigen ontwerpogave, waarin de thema's 'hybrid building' en 'urban architecture' worden betrokken op het studiegebied. Deze projecten hebben betrekking op vraagstellingen die hierboven al zijn genoemd. Het ontwerp wordt bouwkundig uitgewerkt tot op het niveau van een definitief ontwerp.

Luuk Stoltenborg – de derde genomineerde student – ziet de nieuwe stationswijk als een autonoom en uitgesproken stedelijk gebied. Hij ontwierp voor zijn afstudeerproject (waarin hij de studierichtingen architectuur en bouwtechniek combineerde) een alternatief masterplan, waarin het station en het stadhuis zich nadrukkelijk manifesteren in de traditie van belangrijke publieke voorzieningen. Ze zijn ontworpen als twee monumentale gebouwen, die samen met het oude station een plein omsluiten. In het project is onderzocht hoe zó op de treintunnel kan worden gebouwd dat ondergrondse en bovengrondse bebouwing via daglichtinval profijt van elkaar trekken, en waarin verschillende programma's ondergebracht kunnen worden.

Project 1: Centraal station Delft

(winnaar ZHVP 2007 ruimtelijk ontwerp)

Ontwerp: Luuk Stoltenborg

Docenten: Maarten Korpershoek, Leen van Duin, Henk Mihl

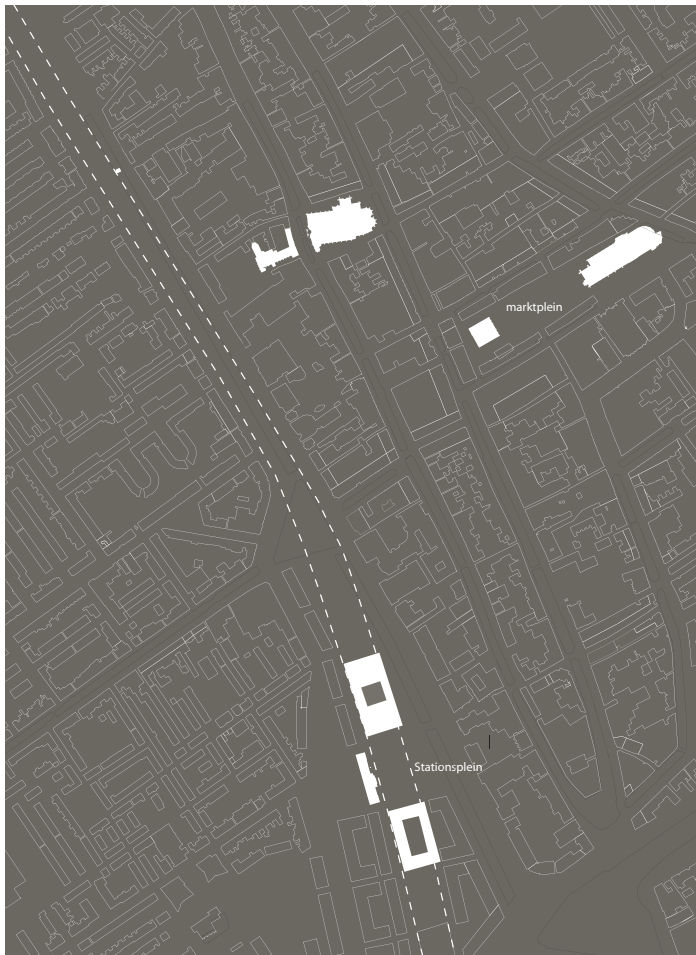
Met de komst van de spoorzone dreigt de trein in Delft voorgoed uit het stadsbeeld te verdwijnen. Het stedenbouwkundige plan van Busquets dicht het stationsgebied een bescheiden rol toe: de nieuwe wijk wordt gezien als het verlengde van de binnenstad, het Centraal Station is teruggebracht tot een bijna onzichtbaar vervoersknooppunt. Het wordt een metrohalte in het voorportaal van het nieuwe stadhuis, midden in een kilometerslange, smalle parkzone.

Het stationsgebied zou een nieuw en compleet centrum moeten zijn met een uitgesproken stedelijk karakter, geconstrueerd op en naast de tunnel. Het nieuwe station en het stadskantoor zijn prominent ondergebracht in twee autonome monumentale gebouwen, die samen met het oude station een verkeersluw plein omsluiten.

In het ontwerp voor het nieuwe station is onderzocht hoe de treintunnel, andere vormen van vervoer en een divers stedelijk programma kunnen worden gecombineerd in een 'hybride gebouw'. Uitgangspunt was een verticale organisatie: de perrons, het stationsplein en het stationsgebouw zijn gestapeld tot een efficiënte en compacte vervoersknoop. In de veronderstelling dat het station van de eenentwintigste eeuw zich meer en meer zal manifesteren als een verblijfsplaats, zijn een hotel, een restaurant en een conferentiecentrum toegevoegd. Deze zijn gebundeld in een bouwvolume, dat vijf meter boven de grond is opgetild en het station in de stad een gezicht geeft.

Tunnel en gebouw zijn ruimtelijk verbonden door een constructiesysteem, dat naar boven toe geleidelijk verandert van een dichte tunnelbuis naar een open stelsel van lighthoven. Deze lighthoven dragen het bouwvolume alsof het zweeft en voorzien tegelijkertijd het onderliggende plein en de stationshal van daglicht.

001



001

Stedenbouwkundige positionering van het nieuwe station en een stadskantoor aan weerszijden van het bestaande station.

002

Het stationsgebouw.

003

Opengewerkte langsdorsnede met de tunnel, de centrale stationshal en ruimten in de bovenbouw.

004

Plattegronden van de stationshal (0), het congrescentrum (+1) en kantoorverdieping (+3).

005

Axonometrie van de structurerende ruimtelijke en constructieve elementen: de tunnelbak, de lighthoven en de bovenbouw.

001

Urban planning of the new station and city records office on both sides of the existing station.

002

The station building.

003

Exploded longitudinal section with the tunnel, central station hall and spaces in the superstructure.

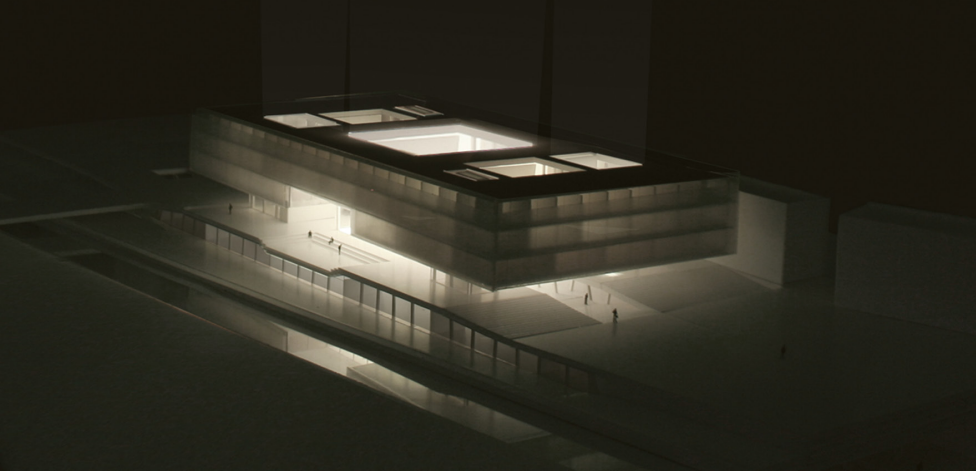
004

Maps of the station hall (0), congress centre (+1) and offices (+3).

005

Axonometric perspective of the structured spatial and constructive elements: the access ramp, light wells and superstructure.

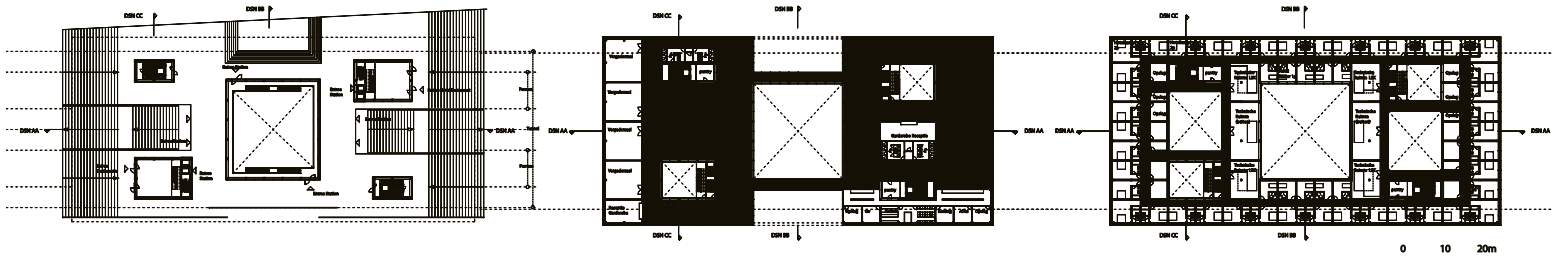
002



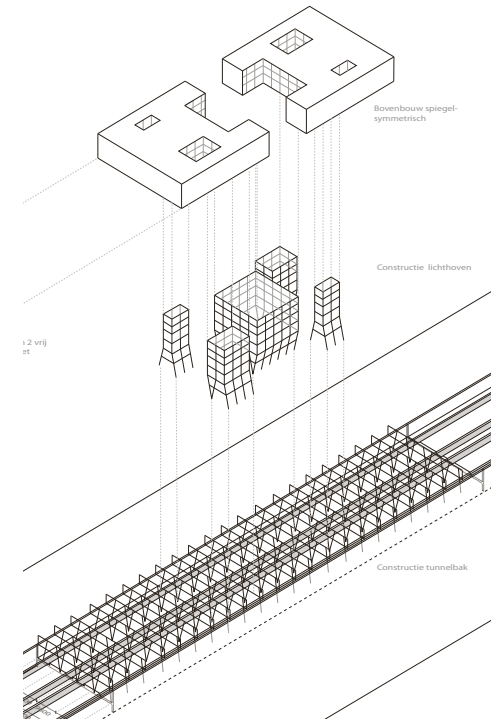
003



004



005



Project 2: Urban Gesture

(winnaar van de Publieksprijs)

Ontwerp: Carien Akkermans

Docenten: Petra Bus, Jaco Haartsen

Nu het spoor onder de grond verdwijnt doet zich de unieke kans voor om het station te verplaatsen naar de Binnenwatersloot, in historische tijden al de belangrijkste toegang tot Delft. Op de plek waar Busquets het station situeert, ontbreekt helaas de mogelijkheid een grootse entree tot de binnenstad te maken. Daarom moet er een 'geleidende wand' komen, die de bezoekers van Delft duidelijk de weg wijst.

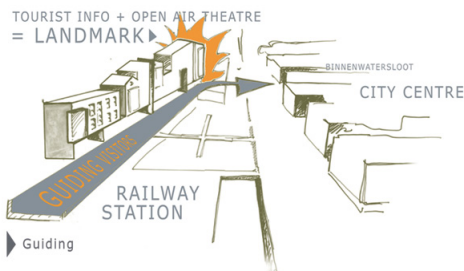
Om te voorkomen dat deze wand opnieuw een barrière wordt tussen de binnenstad en de buitenwijken, is het gebouw via een transparante plint zes meter opgetild en is het volume op verschillende plekken onderbroken. Er komen een binnenhaven, een openluchttheater, een toeristeninformatiepunt, winkels, een hotel en horeca. Op de verdiepingen zijn woningen gesitueerd.

De oostgevel aan de kant van de binnenstad reflecteert de traditionele maatverhoudingen van de Hollandse stad en is uitgevoerd in baksteen. De westgevel, aan de drukke, lawaaiige verkeersweg de Coenderstraat, heeft een ander karakter. Deze is opgebouwd uit twee lagen. De binnenste laag is gelijk aan de oostgevel, de buitenste laag is een hek waar klimop tegenaan groeit. Dit werkt geluiddempend en geeft het gebouw door het jaar heen steeds een ander aanzien.

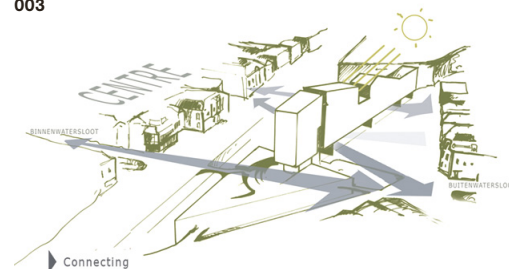
001



002



003



001
Stedenbouwkundige situering.

002
Het lineaire gebouw als gids tussen het station en de binnenstad.

003
Oostwestverbindingen.

004a-b
a. Plattegronden
b. Dwarsdoorsnede

005
Stedelijke gevel aan de zijde van de binnenstad.

006
Groene gevel aan de zijde van de negentiende-eeuwse woonwijk achter het station.

001
Urban planning siting.

002
The linear building as guide between the station and city centre.

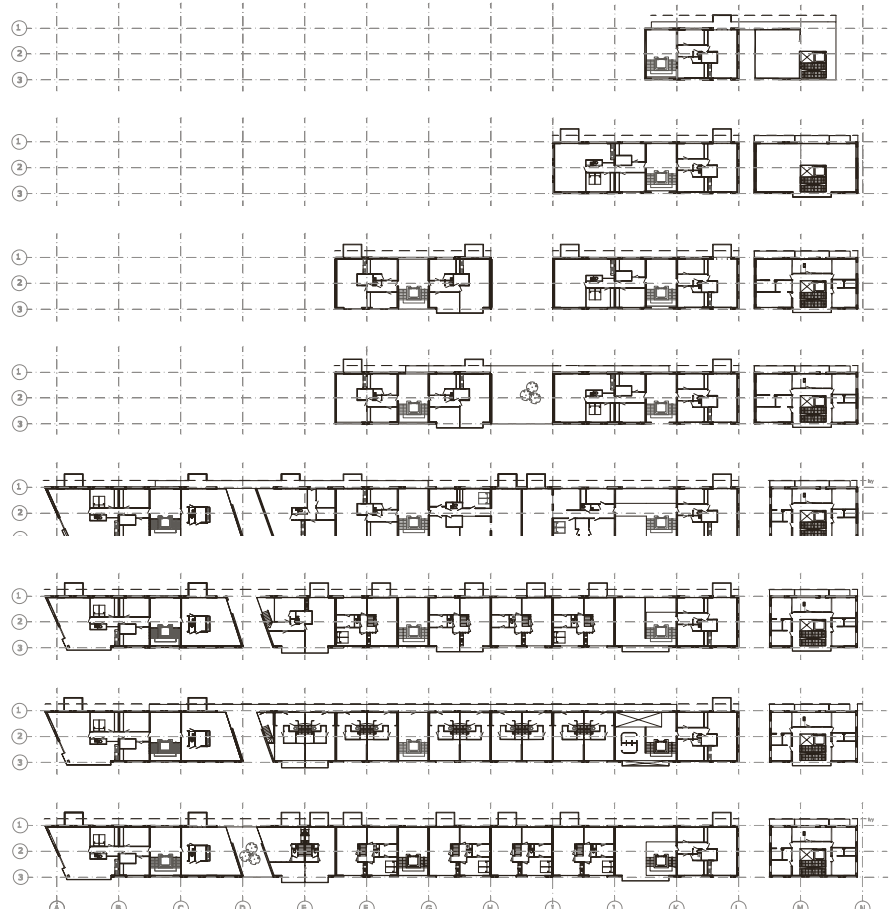
003
East-West connections.

004a-b
a. Maps
b. Cross-section

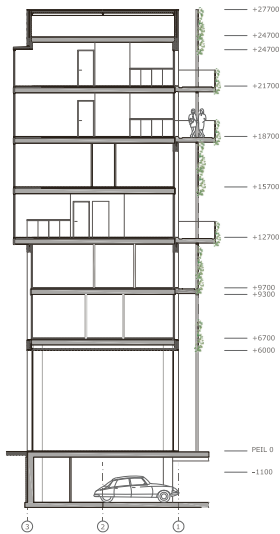
005
Urban façade on the side of the city centre.

006
Green façade on the side of the 19th-century neighbourhood behind the station.

004a



004b



005



006



Project 3: Delft Strips

Ontwerp: Oscar Arce Gonzalez

Docenten: Maarten Korpershoek, Hubert van Meel

Uitgangspunt van dit ontwerp was het gebruik van kronkelende en vloeiende bewegingen, twee aantrekkelijke karakteristieken van menselijke activiteit. Analyse van het gebied bracht het inzicht dat deze plek gaat over stromen in de noordzuidrichting. Een waterstroom aan de oostkant in de vorm van een kanaal, een stroom van auto's aan de westkant, een stroom voetgangers die vanuit het zuiden naar de oude stad gaat en de nieuwe stroom voetgangers die op gang komt door de treintunnel. Het sturende idee in dit ontwerp was om de stromen op te voeren en een compositie te maken met golvende strips, die samen één grote ruimte vormen voor verschillende activiteiten.

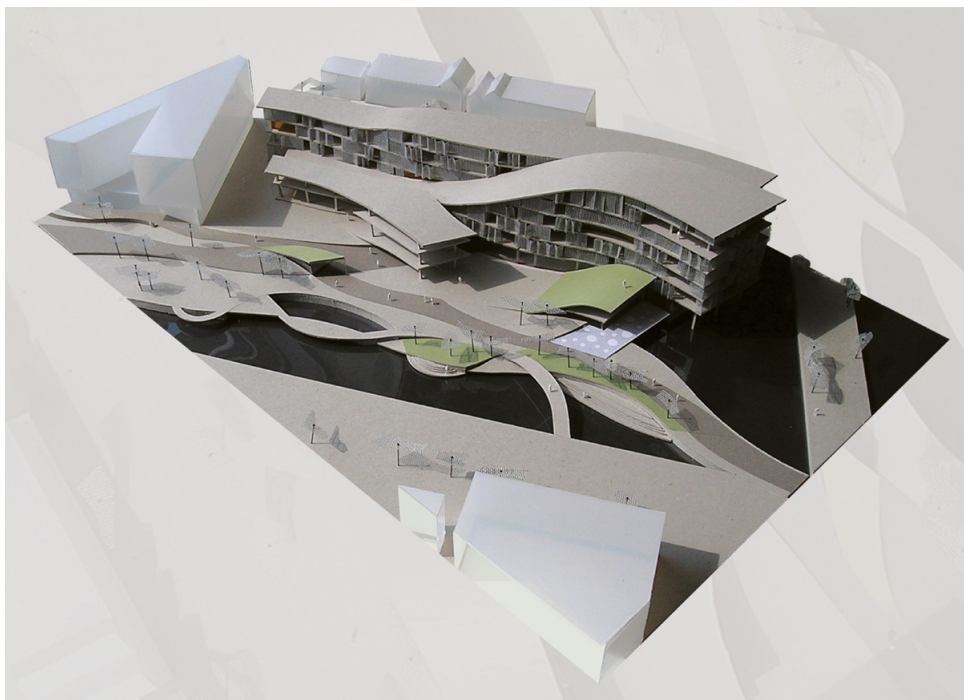
De nieuwe publieke ruimte en de bebouwing (met woningen, supermarkt, horeca en hotel) zijn opgevat als een eenheid. Door dezelfde vormen te gebruiken voor zowel de doorsnede als de plattegrond krijgt het complex een sterke en krachtige uitstraling. De slingerende vorm is gebruikt voor paden, hellingen, bruggen en verhogingen. Het hele ontwerp kan worden beschouwd als een interessant voetgangersgebied met rustige, zonnige verblijfsplekken, groen, waar interessante vormontmoetingen plaatsvinden en plekken zijn voor ontspanning op de schaal van de menselijke maat.

Het hele ontwerp doet zijn best om deel van Delft te zijn. Het is ontwikkeld vanuit een studie naar visuele relaties met de beide kerktorens, bestaande bewegingen door de stad en de betekenis van water en grachten voor de stad Delft. De kleuren van de gevels zijn overgenomen van een typisch beeld van Delft.

001



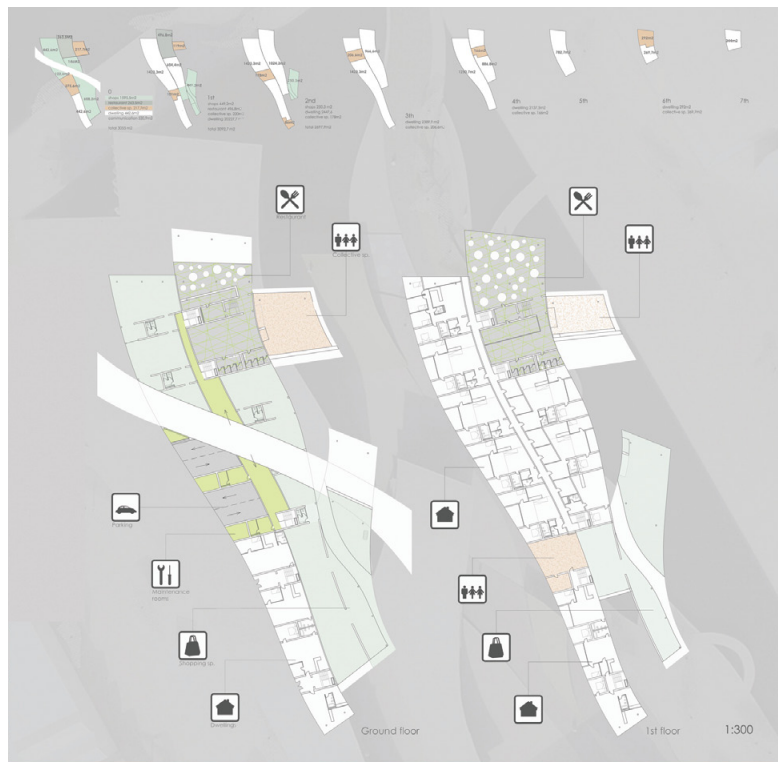
002



- 001**
Stedenbouwkundige situering.
- 002**
Maquette van het golvende gebouw in een golvend landschap.
- 003**
Overzicht van de plattegronden.
- 004**
Langsdoorsnede en gevelaanzicht richting Binnenwatersloot.

- 001**
Urban planning siting.
- 002**
Scale model of the oscillating building in an oscillating landscape.
- 003**
Overview of the maps.
- 004**
Longitudinal section and façade view facing the Binnenwatersloot.

003



004

