

BOUW WERELD

DE WERELD ACHTER ARCHITECTUUR EN BOUWTECHNIEK

11/2019



NIEUWBOUW OP VUILNISBEIT

Nastelbare fundering houdt gebouw horizontaal

KOPILOPER MARCO VERMEULEN

'Vooroordelen tegen hout worden gevoed vanuit de bouwketen'

JANNE VAN BERLO

'Mijn rol als architect is duidelijk geworden'





Spoorpark Tilburg.
Foto: Anja van
Eersel

SPOORZONES: VAN NO-GO AREA TOT HOT SPOTS

SPOORZONES WAREN TIENTALLEN JAREN BLINDE VLEKKEN IN HET STEDELIJK WEEFSEL EN NO-GO AREAS, MAAR ZE VERANDEREN IN RAZEND TEMPO IN HOT SPOTS. IN TILBURG IS EEN VOORMALIGE WERKPLAATS OMGETOVERD TOT LOCHAL, HET KLOPPEND HART VAN DE NIEUWE SPOORZONE. 'VAN MISSING LINK NAAR STERKE SCHAKEL' HEET HET IN DORDRECHT. ALS 'YIN EN YANG' OMSCHRIJFT ZWOLLE DE GEPLANEDE ONTWIKKELINGEN IN DE SPOORZONE. EN IN MAASTRICHT SPREEKT MEN 'VAN BARRIÈRE NAAR BELEVING.'

TEKST ANKA VAN VOORTHUIJSEN



SPOORZONES



Tilburg Spoorpark



Tilburg Spoorpark. Foto Anja van Eersel.



Tilburg Spoorzone, de Houtloods.

Eind juni opende in Tilburg Het Spoorpark. Een multifunctioneel park dat vanaf dag één een enorm succes is. Er is veel groen, er zijn wandelpaden en ligweides, maar er is ook van alles te doen. Er is een beachvolleybalveld, een waterspeelplaats, er is horeca, een skateland en een pumtrack, de stadscamping is geïntegreerd in het ontwerp en er komt nog een uitkijktoren, een ontwerp van het Tilburgse architectenbureau Luitjen-Smulders. Het spoorpark ligt aan de westkant van NS-station Tilburg, op een voormalig rangeerterrein dat tientallen jaren verrommelde en niet publiek toegankelijk was.

VERBODEN STAD

Een paar honderd meter naar het oosten, aan de andere kant van station Tilburg, ligt de Spoorzone. Een gebied van 75 hectare dat onder Tilburgers lang bekend stond als De Verboden Stad. Tot 2009 zat hier de hoofdwerkplaats Tilburg van de NS en waren pottenkijkers niet welkom. Nu is het gebied vrij toegankelijk en langzaam krijgen de voormalige werkplaatsen en loodsen een nieuwe functie. 'Het rijke verleden als fundament voor de toekomst', heet het op de site van de spoorzone. De voormalige locomotievenwerkplaats is voorlopig het paradepaardje van het gebied. De LocHal, waar ook de bibliotheek in zit, is de 'huiskamer van de stad' en het kloppend hart van de nieuwe spoorzone. Het indrukwekkende gebouw won dit jaar meerdere prijzen.

Aan weerskanten van de LocHal staan nog meer pareltjes van industriële architectuur, deels al ontwikkeld en gerestaureerd, soms nog in de rauwe staat en met tijdelijke gebruikers. Er zijn in het hele gebied nieuwe verbindingswegen, nieuwe woningen, er is een ruim aanbod van hippe horeca en er komen kantoren

en opleidingen (Fontys, journalistiek) naar de Spoorzone. Tilburg heeft een tweede centrum. Minstens zo belangrijk: de noord- en zuidkant van het station zijn niet meer ruw van elkaar gescheiden door rails en rangeerterreinen, maar met een aantrekkelijk nieuw ontwikkeld verblijfsgebied aan elkaar vastgeknoopt.

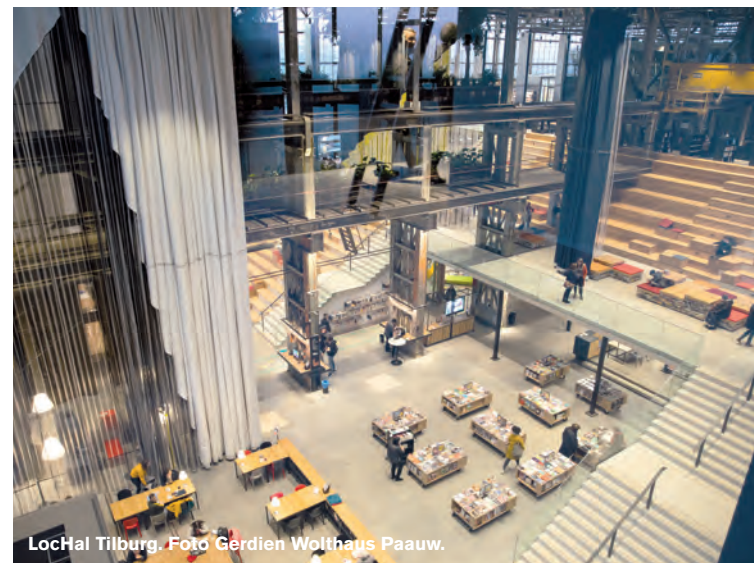
De ontwikkelingen in Tilburg vinden op veel plekken in Nederland plaats. In Den Bosch, Utrecht, Heerlen, Hilversum, Delft, Dordrecht, Enschede, Zwolle en nog tientallen andere steden: overal wordt al gebouwd in de spoorzones of liggen plannen klaar voor de ontwikkeling van de vele hectares grond die direct aan het spoor grenzen. Overal worden beide kanten van het spoor aan elkaar gekoppeld. 'Van missing link naar sterke schakel', heet het in Dordrecht. Als 'Yin en Yang' omschrijft Zwolle de geplande ontwikkelingen in de spoorzone. 'Van barrière naar beleving' heet het in het ambitiedocument Stad en Spoor van de gemeente Maastricht.

ONVERANDERBARE EN NEGATIEVE CONDITIE

"De Nederlandse spoorzones werden altijd als een onveranderbare en negatieve conditie gezien en niet meegenomen bij gebiedsontwikkeling", zegt Jeffrey Bolhuis van bureau AP+E. Het bureau deed op verzoek van het College van Rijksadviseurs vorig jaar onderzoek naar de spoorzone in Utrecht.

Dat er nu overal plannen liggen voor bebouwing van de spoorzones heeft met een aantal zaken te maken. Belangrijk is de verdichtingsopgave: de tienduizenden nieuwe woningen die Nederland nodig heeft, moeten niet meer 'in de wei' komen, maar vooral binnen de bestaande steden worden gebouwd. En waar zit nog ruimte? Rondom de sporen. De NS beschikt van oudsher over veel hectare grond, die lang in eigen beheer werd

✓ Spoorzone Tilburg, in het midden de LocHal, daarachter het Spoorpark. Foto John Davids.



LocHal Tilburg. Foto Gerdien Wolthuis Paauw.

SPOORZONES



Tramkade in Den Bosch met op voorgrond de Verkadefabriek, daarachter de Kaaihallen, het Werkwarenhuis en de Mengfabriek.

De Paleisbrug van Benthem Crouwel verbindt het Paleiskwartier met Het Zand en de Bossche binnenstad. Links het sheddakencomplex. Foto Marcel Willems.

Impressie van de nieuwbouw in het gebied rond de Tramkade in Den Bosch.



gehouden. Maar de NS besloot zich een paar jaar geleden op haar kerntaken te richten: reizigersvervoer. De niet-strategische gronden konden in de verkoop. Daarnaast willen NS, ProRail en gemeente de stations en de directe omgeving aantrekkelijker maken door functies als wonen, werken en recreëren toe te voegen.

“Iedereen kijkt naar de stationsgebieden: hoeveel kan daar worden opgelost”, zegt architect Ton Venhoeven, die van 2008 tot 2012 Rijksadviseur voor Infrastructuur was. Door de ontwikkelingen in de spoorzones wordt het gebied niet alleen benut als locatie voor woningbouw, maar het ‘OV-product’ als geheel wordt ook beter van die verdichting, zegt hij. “Rond en op de OV-knooppunten worden steeds meer ‘bestemmingen’ gemaakt door functies te mengen. Wonen, maar ook horeca, werkplekken, winkels. Die voorzieningen stimuleren het gebruik van het openbaar vervoer gedurende de hele dag.” Bouwen rond en boven het spoor is relatief duur, maar de dure grond wordt ook veel beter benut. En extra tunnels en bruggen kosten ook geld, maar voor steden waar nu een spoorlijn door de stad loopt, zijn het noodzakelijke ontwikkelingen, ook om de van oudsher ‘armere kant’ van de spoorlijn te emanciperen. Steden die mee willen in de vaart der volkeren moeten zorgen dat hun stationsgebied een interessante bestemming is, zegt Venhoeven. “Want voor je het weet rijden de intercity’s aan je stad voorbij, wat economische ontwikkeling direct een stuk moeilijker maakt. Investeren in je spoorzone is dus geen uitgave maar een investering in de toekomst.”

TRILLING EN GELUID

Betekende wonen aan het spoor voorheen vooral: geluidsoverlast van knarsende wielen en piepende remmen, die tijd is voorbij. Treinen zijn stiller en bij onderhoud aan het spoor worden trilling- en geluidreducerende ‘matten’ in de ondergrond toegevoegd. Jeffrey Bolhuis: “De normen op het gebied van geluid zijn niet veranderd. Maar de treinen maken minder herrie en we kunnen onze woningen geavanceerder ontwerpen en bouwen. Er is natuurlijk veel vooruitgang geboekt op het gebied van materialen en isolatie.” En ook al kost bouwen op en langs het spoor vanwege die maatregelen altijd meer: “Economisch gezien is het interessant om zulke grote investeringen te doen.”

“Waar het spoor op regionaal en nationaal niveau een verbinding vormt, fungeert het op het niveau van de stad als een barrière”, schrijft AP+E in het onderzoek. En dat geldt niet alleen voor de situatie in Utrecht, maar eigenlijk overal waar een spoorlijn door de stad loopt. Van oudsher lag het spoor aan de rand van het centrum en was het de toegangspoort naar de stad, maar door

stadsuitbreidingen ligt het station nu vaak in het midden van een stad en is het bovendien omgeven door hekken, niemandsland en zijn er veel straten die doodlopen op de spoorzone. Bolhuis omschrijft de zone met rails als een ‘Berlijnse muur’.

Overal zijn plannen om de spoorzone meer ‘porositeit’ te geven door middel van extra tunnels en passerelles, zodat ook de van oudsher ‘slechte’ kant van de spoorzone zich goed kan ontwikkelen en meer en kwalitatief betere verbindingen krijgt met bijvoorbeeld het historische centrum van een stad. Alle gemeentes hebben vergelijkbare ambities: het stationsgebied moet het ‘Nieuwe Midden’ worden van hun stad. De ontwikkelingen op en rond het spoor zijn niet typisch Nederlands natuurlijk: in Toronto wordt gewerkt aan het Rail Deck Park, in New York opende dit jaar de wijk Hudson Yards, boven de rangeerterreinen van Penn Station.

KOP VAN 'T ZAND IN DEN BOSCH

In Den Bosch is de ontwikkeling van de spoorzones al meer dan 25 jaar bezig, die begon met de ontwikkeling van het Paleiskwartier en de bouw van het station. Waar aan de westkant van het station het Paleiskwartier het 25-jarig bestaan viert, ligt een deelgebied zoals Kop van 't Zand met de Tramkade aan de noordoostkant, er nog behoorlijk rauw en ongepolijst bij. Een bewuste keuze, zegt projectleider Sonja van der Beek. “We willen niet heel rigide aan de voorkant al vastleggen hoe we het allemaal willen.” Den Bosch kiest voor een langdurige en daarvoor meer organische ontwikkeling.

De spoorzone van Den Bosch kent een aantal pareltjes op het gebied van industrieel erfgoed, zoals de Verkadefabriek, het sheddakengebouw (Paleiskwartier), het Grasso-complex (voormalige machinefabriek, rijksmonument) en het Molengebouw (voormalige meelfabriek), met kenmerkende watertoren en ketelhuis.

De voormalige Verkadefabriek aan de rand van de Tramkade werd in 2004 al ontwikkeld en is een groot succes als cultuurhuis en horecavoorziening. Vooral aan de noordoostkant van het spoor staan nog veel oude loodsen, fabrieken en voormalige werkplaatsen. Van der Beek omschrijft het gebied nu als ‘edgy’. “Er zitten allerlei beginnende bedrijven in het gebied en iets van dat pionierskarakter willen we graag terug laten komen in gebiedsontwikkeling voor Kop van 't Zand.” Een aantal silo’s van een voormalige mengvoederfabriek is opvallend beschilderd: “Dat soort gebouwen geeft kleur en identiteit aan het gebied.” Van der Beek: “We streven naar een menging van functies: wonen, cultuur, bedrijvigheid, recreatie. Niet monofunctioneel, niet alles gelikt en duur. De sfeer die nu op De Tramkade heerst, is

SPOORZONES



Het Maankwartier in Heerlen kent veel gecreëerde hoogteverschillen die ervoor zorgen dat het spoor geen barrière is, maar ongemerkt kan worden gekruist. Ontwerp Michel Huisman.



een welkome aanvulling op de bestaande binnenstad."

Een grote kwaliteit van het gebied is de Zuid-Willemsvaart die aan de rand van het gebied loopt en overloopt in de singel en de Dieze. Er zit een botenverhuurder, 's zomers is een deel in gebruik als stadsstrand. "We willen een plan maken voor beide oevers." Andere ambities: Den Bosch wil zich ontwikkelen tot 'cultuurstad van het zuiden' en er is behoefte aan 'centrum-stedelijk wonen', tegen het station aan. Dat station zelf moet ook flink uitbreiden en zich ontwikkelen tot een multifunctioneel visitekaartje van de stad: "Nu is het alleen een passerelle met een beperkte ontvangstruimte."

MAANKWARTIER HEERLEN

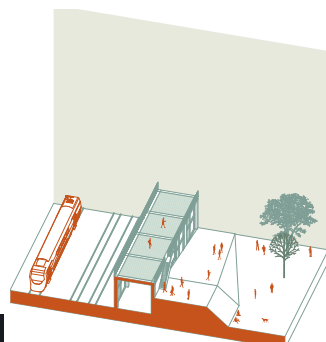
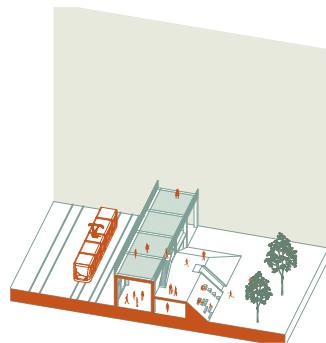
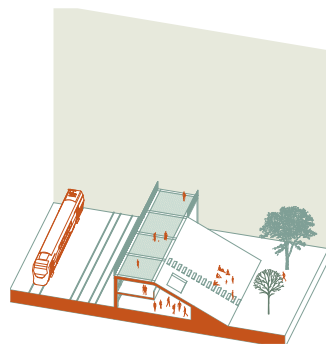
In Heerlen werd afgelopen zomer het Maankwartier in gebruik genomen. Aan beide zijden en boven het spoor werd de afgelopen jaren een nieuw stuk binnenstad gebouwd, waar het station een integraal onderdeel van is. Een gebied met woningen, winkels, horeca, kantoorruimte, parkeergarages en bus- en treinstation. Er zitten veel gecreëerde hoogteverschillen in het gebied, die natuurlijk best passend zijn in het heuvellandschap van Limburg en ervoor zorgen dat het spoor geen barrière is maar ongemerkt kan worden gekruist. Het ontwerp is van de Heerlense beeldend kunstenaar en bouwmeester Michel Huisman. Hij heeft de vroegere zwarte mijnbergen van het gebied en de Romeinse historie vertaald in een 'witte citadel' en een 'mediterrane mijnsteenbergt', verklaart hij in de regionale pers. In het gebied met pleinen, steegjes en bogen hangt een 'lichte' sfeer. Een enorme metamorfose van een gebied dat volledig verpauperd en onveilig was. In de soms sprookjesachtige detaillering en de toelichting van de kunstenaar op de symboliek die hij in het ontwerp heeft verwerkt, doet het plan enigszins denken aan de ideeën rond Kattenbroek (1988) in Amersfoort, van Ashok Bhalotra. De gemeente Heerlen spreekt al van een icoon, dat er uiteraard ook voor zorgt dat beide kanten van het station beter met elkaar zijn verbonden.

STOER STUKKIE UTRECHT

'Stoer Stukkie Stad' is de slogan van Wisselspoor, een gebied van negen hectare op minder dan tien minuten lopen van het Centraal Station in Utrecht. Er zullen de komende jaren zo'n 1000 woningen worden gebouwd. Oude bielen en stukken rails blijven zichtbaar in het straatbeeld, voormalige werkplaatsen van de NS worden getransformeerd en krijgen een nieuwe functie. Een nieuwe wijk om te wonen, recreëren en werken. Aan de oostkant staat ook een nieuwe wijk in de planning: Kruisvaart. Artist impressions van beide plannen laten veel au-

toevrije openbare ruimte zien, maar Jeffrey Bolhuis tekent aan: "Er komt wel bebouwing naast het spoor, maar het spoor wordt vooral ontkend. De gebouwen keren zich van het spoor af en het wordt genegeerd en weggestopt."

Bij het onderzoek dat AP+E deed in opdracht van het College van Rijksadviseurs, heeft het bureau ook gekeken naar mogelijkheden om boven de rails te bouwen. Juist de grote breedte van de spoorzone in Utrecht (ruim 120 meter) biedt kansen, zegt Bolhuis. "De randen van het spoor zijn nu een rafelrand. Er wordt geparkeerd, er zijn doodlopende straten, soms is er groen maar dat wordt niet gebruikt." AP+E gaat in de plannen aan de slag met de randen: die worden talud, een verhoogd maaiveld met eventueel een publieke functie waarvan de bovenkant begaanbaar is: "Zo ontstaat een route boven het spoor, langs het spoor." Die route kan naar een gebouw leiden dat echt over de sporen heen wordt gebouwd, denkt Bolhuis. "Daar ervaar je een enorme ruimtelijkheid. En op die hoogte ervaar je het geluid van



1 Onderzoek van AP+E naar mogelijkheden om boven de rails te bouwen in de spoorzone in Utrecht.
2 Huidige situatie van Utrecht Wissel-spoor, een gebied van 9 hectare nabij het centrum van Utrecht.
3 Zicht op de hot-spot in de voormalige werkplaats vanuit het spoorpark in Utrecht Wisselspoor, ontwerp DELVA en Stunionedots.
4 Spoorzone+ is een ontwerp onderzoek naar de potentie van de spoorzone ten zuiden van Utrecht Centraal door AP+E.



SPOORZONES



de treinen ook niet als overlast, het weerkaatst niet tegen gebouwwanden zoals op maaiveld.”

MICROCITY OP SPOOR NAAST UTRECHT CS

Een voorbeeld van spoor-overbouw wordt nu al gerealiseerd pal naast het Centraal Station in Utrecht: Het Platform, een ontwerp van VenhoevenCS, staat boven op de terminal van de Uithoflijn. Als voorbeeld van de ‘blurring economy’ worden hier wonen, werken, winkels, horeca en leisure met elkaar gemengd. Het resultaat is wat Venhoeven een ‘MicroCity’ noemt. Het project wordt rond de jaarwisseling opgeleverd. De bewoners delen gemeenschappelijke faciliteiten die het gebouw biedt, zoals de binnentuin, het dakterras en de foyer. Andere voorzieningen zijn als commerciële voorzieningen beschikbaar, zoals de fitness en een co-worker restaurant met buitenterras. Ton Venhoeven: “Met dergelijke projecten wordt Utrecht CS een voorbeeld van het station nieuwe stijl.”

1



2

NIEUW DELFT

Het spoorviaduct was tientallen jaren een groot knelpunt in Delft en leverde geluidsoverlast, vervuiling en sociale onveiligheid op. Het viaduct sneed de stad bovendien doormidden. In 2009 werd gestart met de aanpak van de spoorzone, door de bouw van een tunnel. Acht jaar later is Delft ingrijpend veranderd. De stad heeft nu een modern vervoersknooppunt met onder meer ondergronds een viersporige tunnel, fietsenstallingen en een parkeergarage. Bovengronds staat het nieuwe stads-kantoor. De openbare ruimte werd getransformeerd en enorm verbeterd. Door de komst van de tunnel ontstond er ruimte voor een nieuw stuk stad ter grootte van 24 hectare, dat grenst aan het historische hart van de stad. Nieuw Delft, zoals het project heet dat tot 2025 wordt ontwikkeld, heeft ruimte voor wonen, werken en recreatie. Eén van de toekomstige blikvangers wordt het Huis van Delft, een ontwerp van architect Patrick Koschuch en Frits van Dongen. Het hele gebied vormt de nieuwe entree van Delft. ■■■



3

1 Nieuwe woonwijk tussen het spoor en de Kruisvaart in Utrecht.
2 Stationsallee Utrecht met gebouw Het Platform, een ontwerp van VenhoevenCS
3 Huis van Delft, een ontwerp van architect Patrick Koschuch, in spoorzone Nieuw Delft.