

Eerst het gebouw, dan het plein



Impressie van het winnende voorstel door team Synchron (met onder andere ontwikkelaar Amvest, architectenbureau Powerhouse

Company en Delva Landscape Architecture). Twee torens op de uiterste hoeken van de L-vormige kavel – boven op een langgerekt

gebouw van zeven verdiepingen – markeren de nieuwe pleinruimte.

Tekst Tim de Boer



Het Koningin Julianaplein voor Den Haag Centraal is al decennialang een hoofdpijndossier. Nu ligt er een ambitieus plan dat definitief een einde moet maken aan de troosteloosheid van het plein. Maar zeker is dat niet. Het nieuwe gebouw zal er wel komen, maar de inrichting van het plein zelf is op de lange baan geschoven. Tim de Boer legt de drie inzendingen voor de ontwerpcompetitie naast elkaar.

>> Het is veelzeggend dat het Koningin Julianaplein in Den Haag vooral bekend is vanwege de iconische zebra-klok, de vele geparkeerde fietsen en de taxi's. Het plein is door de jaren heen al verschillende keren heringericht. Het mocht allemaal niet baten. Het plein ligt er eigenlijk al sinds zijn ontstaan in 1970 als verloren bij.

Met de vernieuwing van station Den Haag Centraal – dit jaar afgerond – is de oriëntatie van het station een kwartslag gedraaid, waardoor het nu beter aansluit op de looproute van het centrum via de Turfmarkt en het station naar het Anna van Buerenplein. Hierdoor is het gebruik van het plein nog verder afgenomen.

In het masterplan 'Den Haag Nieuw Centraal' voor het stationsgebied was daarom al opgenomen dat het plein deels zou worden bebouwd en een nieuwe vorm zou krijgen. De eerste poging daartoe, het ambitieuze plan van OMA en Eurocommerce – in de volksmond 'de M van Marnix' genoemd, naar toenmalig wethouder Marnix Norder – werd in 2010 geveld door de crisis.

Puntentelling

Na deze tegenvaller koos de gemeente ervoor om een nieuw gebouw voor deze plek te selecteren via een besloten competitie met drie ontwikkelaars. In mei dit jaar volgde de uitslag: de inzending van ontwikkelaars Synchroon en Amvest – met architectenbureau Powerhouse Company en Delva Landscape

Architecture als voornaamste ontwerpers – werd als winnaar aangewezen. Het bedrijf bood niet eens het hoogste bedrag voor de grond. Het ontwerp voor het gebouw, het plein en de beloofde vijftig sociale huurwoningen gaven in de puntentelling de doorslag. Maar is het ook het beste ontwerp? En viel er überhaupt iets te kiezen?

De randvoorwaarden voor de bebouwing van het Koningin Julianaplein zijn in de afgelopen vijftien jaar steeds verder aangescherpt. Won OMA in 2002 nog met slechts twee opties en een beperkt aantal schetsen, in 2016 liggen er enorme pdf-bestanden ter onderbouwing van de ontwerpkeuzes.

Kenmerkend voor de recente planvorming is de behoefte van de gemeente aan een kleiner, beter omkaderd plein. Dit ziet zij als oplossing voor de gure, lege ruimte met een wirwar van loop- en fietsroutes die het plein nu ontsiert. Het moet een verblijfsplek worden met de allure van een belangrijke stadsentree.

Niet uitgevoerd

Het is opmerkelijk dat het ontwerpen aan dit plein wel onderdeel was van de competitie en de beoordeling, maar niet wordt uitgevoerd. De gemeente is alleen gebonden aan de verkoop van de bouwgrond. De inrichting van het plein moet dan later volgen. De competitie – en vooral het winnende plan van Synchroon – maakt duidelijk dat dit een gemiste kans is. In dat voorstel versterken gebouw en plein elkaar.



In het plan van Synchroon en Amvest loopt het stationsplein onder het nieuwe gebouw door. Het

golvende houten plafond sluit aan op de inrichting van het plein.



Voor op het plein bedacht landschapsarchitect Steven Delva een paviljoen met golvend dak.

In eerste instantie had de gemeente een U-vormige kavel in gedachten die aan drie zijden het plein zou omarmen. Na veel overleg is een L-vormige strook op vijftien meter van de gevel van Sticht-hage en langs de Rijnstraat gereserveerd voor bebouwing die samen met New Babylon het plein omsluit. Een-laagse bebouwing op het plein is alleen toegestaan als dit een positieve bijdrage levert aan het leefklimaat van het plein. Door de gewijzigde marktomstandigheden en bezwaren van omwonenden is het programma sinds 2002 gekrompen en veranderde het van kantoren in gro-tendeels woningen. Alles stond in het teken van haalbaarheid en snelheid. De bouw van de ondergrondse fietsenstalling onder het plein voor 8500 fietsen gaat daarom binnenkort al van start. Voor de deelnemende ontwikkelaars was het ontwerp van de stalling een

gegeven om vertraging in de bouw van de stalling te voorkomen. Hun ontwerp moest maar aansluiten op de constructie en gekozen ontsluiting van de fietsenstalling.

Binnen de lijntjes

Dit onderscheidt ook de voorstellen van 2016 van de door OMA gewonnen competitie van 2002. De drie voorstellen toen – naast OMA ontwerpen van David Chipperfield en Emilio Ambasz – waren radicaal en stelden de vragen en uitgangspunten van de gemeente ter discussie. De deelnemers aan de huidige competitie kleuren echter netjes binnen de door de gemeente getrokken lijntjes. Binnen die voorwaarden is het woongebouw van verliezend projectontwikkelaar Provast – met in het team MVRDV en Lola landscape architects – het opvallendste van de drie. MVRDV ont-

wierp een platte, bijna vierkante schijf, zo dicht mogelijk tegen het kantoorgebouw Sticht-hage aan. Deze schijf torent hoog boven Sticht-hage uit. Op het dak, de 29ste verdieping, bevinden zich een daktuin en een restaurant. Voor een dramatisch effect is er in het midden van de schijf een gat gemaakt. Dit gat begint net boven de plint en eindigt ter hoogte van het dak van Sticht-hage. Aan het binnenkant liggen balkons van de aangrenzende woningen.

De korte kant van de L-vorm van de kavel laat Provast bijna leeg. Op het uiterste puntje van de L komt een paviljoen van twee verdiepingen met winkels en horeca. Hiermee markeert het de ingang van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling. In het voorstel van Provast komen de twee bestaande uitgangen van het station weer samen in een nieuwe voorhal precies onder het sculpturale gat. Deze hal heeft een wat gekke verspringende vorm, waardoor er uiteindelijk één uitgang aan het plein overblijft.

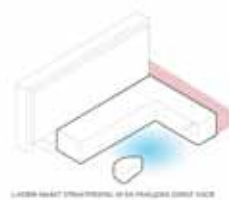
Het tweede verliezende plan, dat van VolkerWessels – met in het team West8 en Queeste Architecten – voorziet in een doorlopende plint waarop drie torens staan, alle in een traditioneel ogende stijl die aansluit bij kantoorgebouw de Resident en de pas gerenoveerde ministeries aan de Wijnhaven. Twee torens staan voor Sticht-hage, de derde staat net als in het plan van Provast boven op de ingang van de ondergrondse fietsenstalling. In de oksel van de L voegt VolkerWessels in de plint de ‘Haagse Hal’ toe, een als apart gebouw vormgegeven verlengstuk van de stationshal. Een overdekte passage verbindt de oude plint met de nieuwbouw en sluit aan op deze nieuwe hal. Via de Haagse Hal kunnen reizigers zowel naar het nieuwe plein als naar de stad lopen.



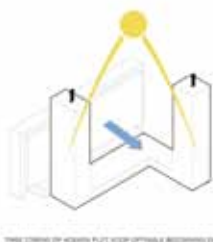
AANBEHALEN ONTWERP (2002)



DEEN ONTWERP (2016) (ONTWERP VAN DE OMA)



LAZARUS ONTWERP (2016) (ONTWERP VAN DE MVRDV)



THREE TORRES OP HOOGTE PLINT (2016) (ONTWERP VAN DE VOLKERWESSELS)



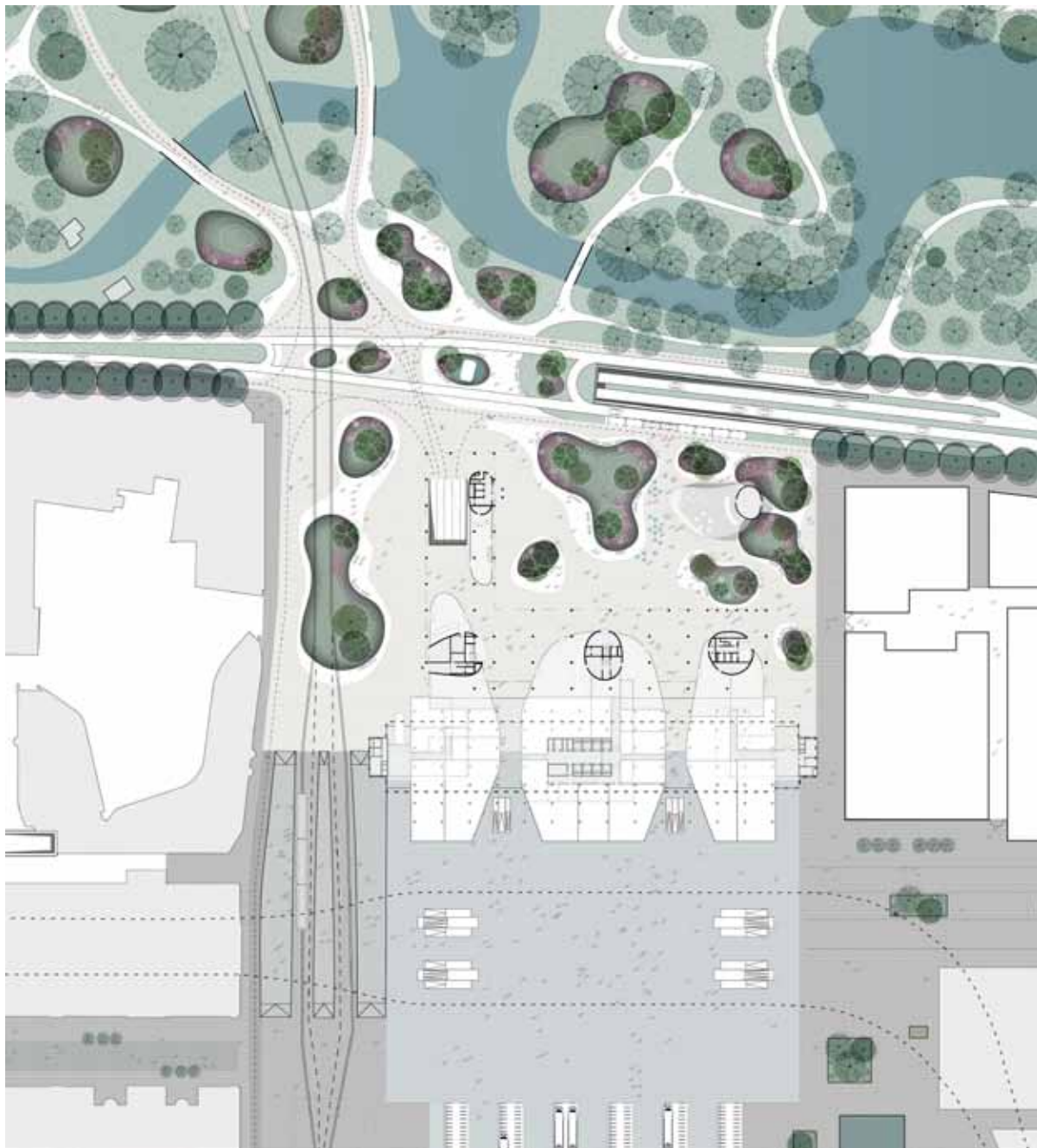
DEEN ONTWERP (2016) (ONTWERP VAN DE OMA)



VERLIEZEND ONTWERP (2016) (ONTWERP VAN DE VOLKERWESSELS)

Schematische weergave van de opbouw van het gebouw op de L-vormige kavel voor het stations-

gebouw, en van de relatie met de buitenruimte.



Het pleinontwerp van team Synchron. De glooiende eilanden met bomen en siergrassen zijn verblijfsplekken en vormen de overgang tussen het station en de noordelijk gelegen Koekamp. Op de tekening is te zien hoe het plein onder de nieuwbouw doorloopt. Het besluit om gebouw en plein uit elkaar te halen kan het pleinontwerp ondermijnen.

De tweede ingang van het station is op de oorspronkelijke plek doorgetrokken richting het plein.

Houten plafond

Het winnende voorstel van Synchron bestaat uit twee slanke torens van 90 meter hoog op de uiterste hoeken van de L-vormige kavel. De torens verbreden naar beneden toe zodat er veel buitenruimte is voor de woningen. Uiteindelijk gaan de torens vloeiend over in een langgerekt gebouw van zeven verdiepingen op de rest van de kavel. Bovenop is een gemeenschappelijke tuin. In architectuur sluit het gebouw aan op de naastgelegen Hoftoren. Het meest in het oog springende element is het dramatisch golvende houten plafond van de plint. Alleen de kernen van de verschillende gebouwdelen prikken hier doorheen. Deze vloeiende ruimte sluit naadloos aan op de bestaande toegangen van het station en volgt de bestaande looplijnen zodat deze zo kort mogelijk blijven. De ruimte staat in open verbinding met de weersinvloeden en het plein. Met het Nederlandse klimaat in het achterhoofd is het wel de vraag of deze overdekte ruimte in de winter een prettige plek zal zijn. Het plan van Synchron maakt duidelijk dat gebouw en plein vloeiend in elkaar kunnen overgaan. Het golvende plafond in de plint sluit zelfs beter aan op het plein dan op de architectuur van het gebouw erboven.

Landschapsarchitect Steven Delva



In de zogenoemde KJ-tuin is maar mondjesmaat ruimte voor bomen en gras.



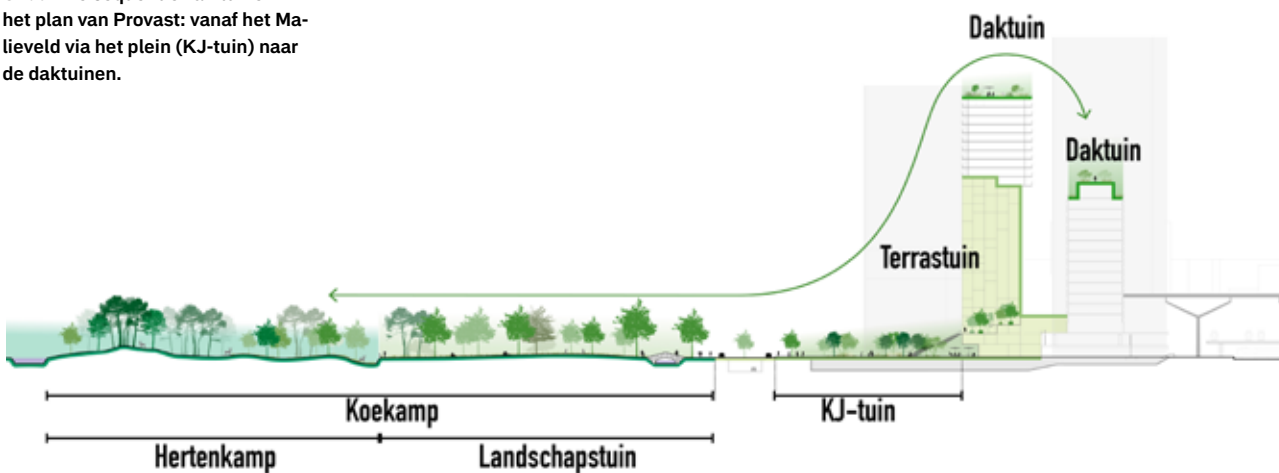
Het opvallende ontwerp van team Provast (met MVRDV en Lola) een

plat, bijna vierkant gebouw met een gat, gezien vanuit de stad.



Het pleinontwerp in het voorstel van Provast is vooral stenig.

Onder: De sequentie van tuinen in het plan van Provast: vanaf het Malieveld via het plein (KJ-tuin) naar de daktuinen.





Het nieuwe plein volgens het team van VolkerWessels (met West8 en Queeste Architecten). In het midden

een ovaal verhoogd grasveld, aan de randen bomen en borders. Dit klassieke plan beoogt een relatie

te leggen met de Koekamp, maar levert ook veel onbenutte rest-ruimte op.

zette deze vloeiende vormen door in het landschapontwerp. Er ontstaan zo glooiende eilanden (met bomen en siergrassen beplant) tussen de looplijnen in. Aan de randen van deze eilanden zijn bankjes geïntegreerd. Ter hoogte van New Babylon is – net als bij het plan van VolkerWessels – een paviljoen bedacht waarvan ook de vormen van dit dak aansluiten op het golvende plafond. Daarmee ontstaat het zo vurig door de gemeente gewenste kleine plein, ingeklemd door alleen maar nieuwbouw. De weinig menselijke en saaie gevel van New Babylon is dan nog slechts een klein deel van de pleinwand. De eilanden op het plein creëren op subtiele wijze gebiedjes die verschillende typen bezoekers zullen aanspreken.

Klassiek van opzet

De drie ontwerpen houden niet op bij de grenzen van het vroegere plein. Alle partijen hebben gezocht naar mogelijkheden om de aansluiting op de stad te verbeteren.

Het plan van VolkerWessels is daarin het meest terughoudend, al legt het net als de twee andere voorstellen een nieuwe verbinding naar de Koekamp en vergroent het bovendien het profiel van de Bezuidenhoutseweg. Het eigenlijke pleinontwerp is klassiek van opzet. Tussen de nieuwe gebouwen en New Babylon omzoomt het plan een rechthoekige plein met bomen en verhoogde borders. Tussen deze bomen ligt aan de zijde van New Babylon een paviljoen. In het midden tussen de borders met zitranden ligt een ovaal verhoogd grasveld. Het is een weinig aansprekend ontwerp en laat veel restruimte rondom dit plein. Deze plekken blijven onbenut. Provast daarentegen wil de verschillende groene gebieden verbinden en nieuwe toevoegen. De ontwikkelaar onderscheidt daarbij het Malieveld, het Hertenkamp, een nieuwe 'landschapstuin' (op de plek van de Koekamp), een KJ-tuin (op het plein), een hangende tuin (in het gat) en een daktuin. De uitwerking in het plan laat echter veel

vragen open. Verbindingen worden wel benoemd, maar zijn in het ontwerp slecht terug te vinden. Het plein zelf – de KJ-tuin – is vooral een stenig vlak. Op het plein zijn meerdere groepjes bomen voorzien en er is een klein beetje ruimte voor gras. In het verlengde van de enige uitgang van het station ligt een extra breed zebrapad richting de brug naar de Koekamp. Door het hertenkamp te verkleinen komt hier ruimte vrij voor een nieuwe parkachtige inrichting.

Landhoofd

Het meest radicale ontwerp voor plein en omgeving is van winnaar Synchron. Het lijkt net alsof het plein druppelsgewijs in de richting van de Koekamp vloeit. Dit wordt versterkt door de nieuwe waterverbinding die Delva om dit landhoofd aan het plein legt. Daarmee wil de ontwerper het watersysteem op stadsniveau verbeteren. Een knip in het verkeer op de Bezuidenhoutseweg zorgt ervoor dat het autoverkeer het langzaam verkeer niet hindert bij het



Schets van het toekomstige stationsplein volgens team VolkerWessels, met links een nieuw paviljoen.

oversteken richting de Koekamp en de stad. De glooiende druppels spreiden zich verder over het hele gebied uit. Het idee daarachter is dat zij plaatselijk voor hoogwaardige aankleding van de openbare ruimte zorgen. Of de knip in de Bezuidenhoutseweg haalbaar is moet nog onderzocht worden. De ingreep heeft vergaande gevolgen voor de bestaande routes voor het autoverkeer. De gemeente is nog lang niet overtuigd. Ook van andere elementen in het ontwerp is het afwachten of de gemeente daarin meegaat. Den Haag heeft zich vooraf tot niets verplicht. Maar het feit dat ze deze uitvraag heeft gedaan schept wel verwachtingen. Niet alleen bij de ontwerpers, maar ook bij het publiek.

De gemeente heeft inmiddels aangegeven dat het plan van Delva ‘als inspiratie’ zal dienen voor de herinrichting (zie kader). Wat dat precies betekent is nog niet helemaal duidelijk, maar in ieder geval wordt het niet gelijktijdig met de aanleg van het gebouw heringericht. Als de gemeente daadwerkelijk op zoek is naar een uniek plein dat zich in allure kan meten met andere stationspleinen, moet zij zich zeker hard maken voor het – complete – plan dat Delva en Powerhouse daarvoor hebben bedacht, en dat verdedigen tijdens de noodzakelijke inspraakrondes. En niet alleen de stukjes eruit selecteren die passen binnen het budget.

<<

GEBOUW KOMT ER, PLEINONTWERP IN DE IJSKAST

Het gebouwontwerp wordt op dit moment door de architecten van Powerhouse Company verder uitgewerkt. Ontwikkelaar Synchroon wil eind dit jaar een bouwvergunning aanvragen. De gebiedsvisie en het pleinontwerp staan – zoals aangekondigd – in de ijskast. Toch is Steven Delva, landschapsarchitect in het winnende team, teleurgesteld. ‘Het blijft een vreemd besluit, zeker omdat de gebiedsvisie en het pleinontwerp in de beoordeling gelijkwaardig waren aan het gebouwontwerp. Het is niet verstandig om gebouw en plein uit elkaar te halen. In ons voorstel loopt het plein onder het gebouw door. Nu wordt het plein in tweeën geknipt: een deel ligt bij de ontwikkelaar, de rest bij de gemeente. Dat is vragen om moeilijkheden.’ Volgens Delva staat hij niet alleen in zijn kritiek. Onder druk van omwonenden en raadsleden moest wethouder Revis beloven dat hij ‘iets’ met Delva’s plan zou doen. Projectleider Onno de Bever bevestigt dat de visie van Delva als uitgangspunt wordt genomen. ‘Als gemeente staan we achter de ideeën, niets voor niets hebben we dit team als winnaar gekozen. Maar het betreft de openbare ruimte, en niet een private kavel. Daarom geven we anderen de kans om op het plan te reageren, om suggesties te doen en aanpassingen voor te stellen.’ De Bever snapt de zorgen van de landschapsarchitect, maar vindt het geen vreemde gang van zaken. ‘Prijsvraaginzendingen worden vaker voorgelegd voor inspraak waarna pas een definitief ontwerp op tafel komt.’ Vlak voor dit nummer ter perse ging werd bekend dat Steven Delva vanwege aanbestedingsregels niet in aanmerking komt om de gebiedsvisie en het pleinontwerp verder uit te werken. Wel heeft de gemeente hem gevraagd om als supervisor op te treden voor alle projecten rondom Den Haag Centraal.



De ‘Haagse Hal’, een verlangstuk van de stationshal waardoor reizigers naar het plein en de stad kunnen lopen.