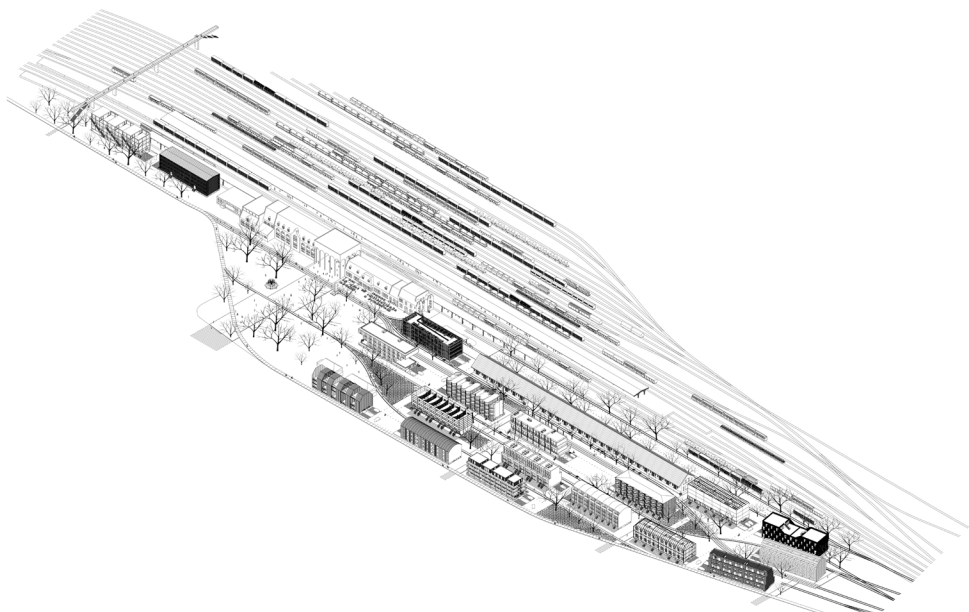


Spoorzone Roosendaal

Het karakter van het Roosendaalse bestaansrecht



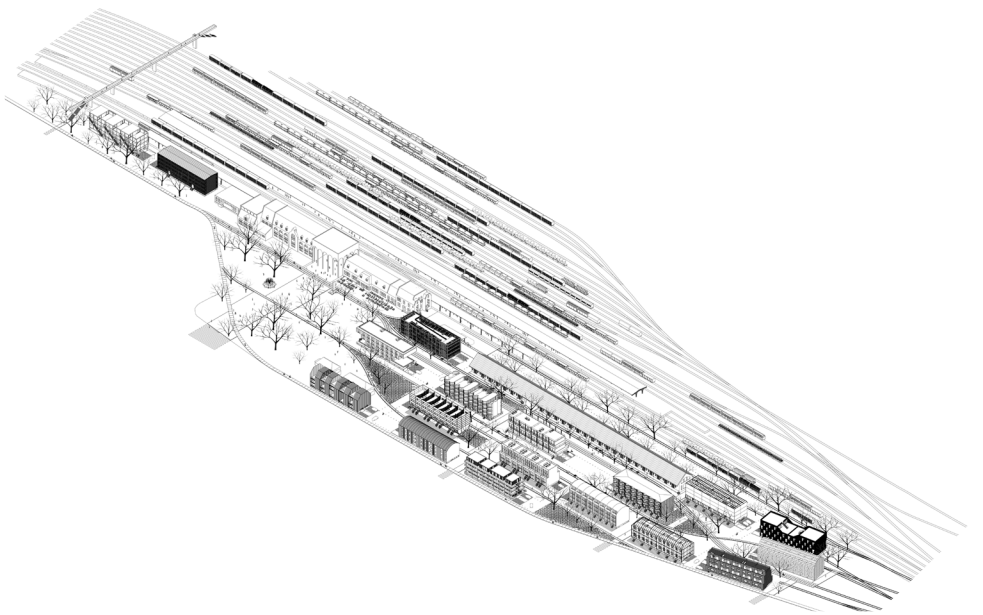
Denise Tan

Roosendaal is de stad waar ik opgegroeid ben.

Net zoals vele anderen in mijn omgeving, ben ik naar de grote stad vertrokken om te studeren. Daarentegen, ben ik als een van de weinige na mijn studie teruggekeerd. Maar zelfs ik ben maar een klein deel van mijn tijd daar te vinden. Ik werk niet in Roosendaal, als ik een terrasje wil pakken ga ik naar Breda en als ik wil winkelen ga ik naar Rotterdam of Antwerpen. In Roosendaal is te weinig te beleven en vele vrienden wonen in de grote steden.

Maar wat als er een plek in Roosendaal zou zijn waar je kunt wonen, maar waar je in een mum van tijd in het centrum van de grote steden kan staan?

Dit afstudeerboek stelt een nieuw ontwerp voor de spoorzone van Roosendaal voor. Een plek waar de dorpse sfeer de stad ontmoet. Een plek waar het karakter van de plek te voelen is tot in het kleinste detail. De nieuwe spoorzone is een gebied waar je niet alleen woont, maar ook werkt en ontmoet. Een nieuwe plek in Roosendaal waar ik zou willen wonen.



Locatie	6
Ontwerpend onderzoek	32
Ontwerp - Spoorzone Roosendaal	78
Gebouwen	124
Positionering	206
Samenvatting	212
Reflectie	218
Dankwoord	224
Bronnen	226

Locatie





1951 - Station Roosendaal

Nederland bestond rond 1800 uit een paar grote steden en vele boeren dorpjes. Roosendaal was een van die dorpjes. Het dorpje is ontstaan langs de Vliet, een aftakking van het Hollandschdiep.

15 Jaar na de bouw van de eerste spoorlijn van Nederland kwam er in 1854 in Roosendaal een station gebouwd dankzij de onderhandelingen van de Belgische baron Louis Gihoul. Hij koos voor Roosendaal als strategische locatie omdat het centraal gelegen lag tussen Breda, Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen, en omdat het tegelijkertijd een haven aan de Vliet had. Voor nu een kleine haven, maar voor die tijd groot genoeg. Zeker nadat het in 1860 uitgegraven werd tot een kanaal. Hierdoor was Roosendaal ook eenvoudig bereikbaar over het water. Roosendaal was wel het eindpunt van de waterweg, maar via het spoor kon het transport verder reizen. In het dorp lag het station tevens gunstig gelegen. Tussen de Vliet en het marktplein in.

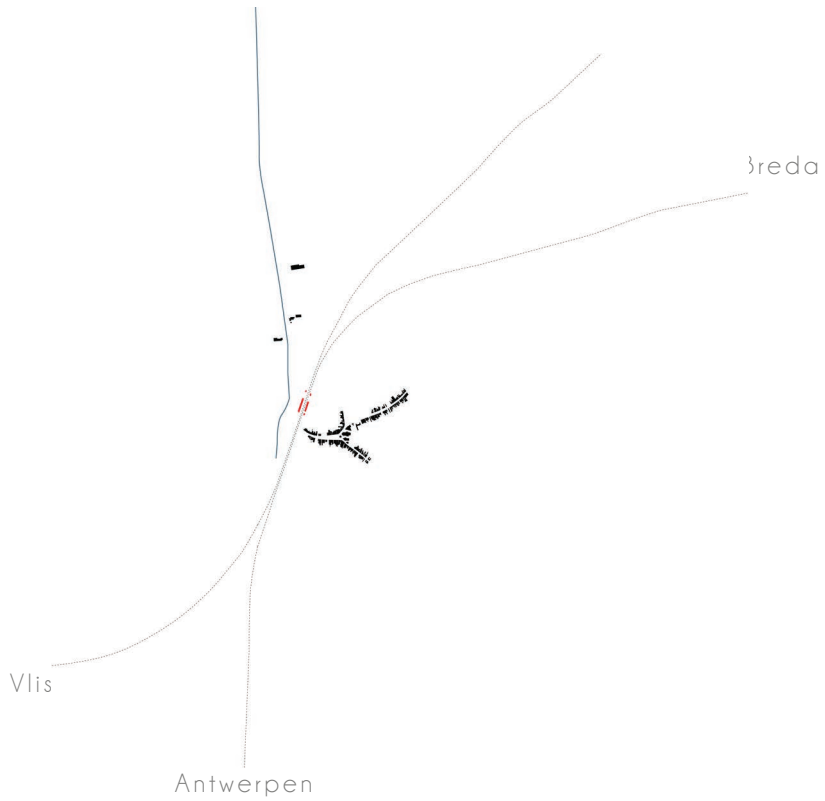


1854 - Bouw eerste treinstation Roosendaal

De Vliet



1800 - Agrarisch dorp

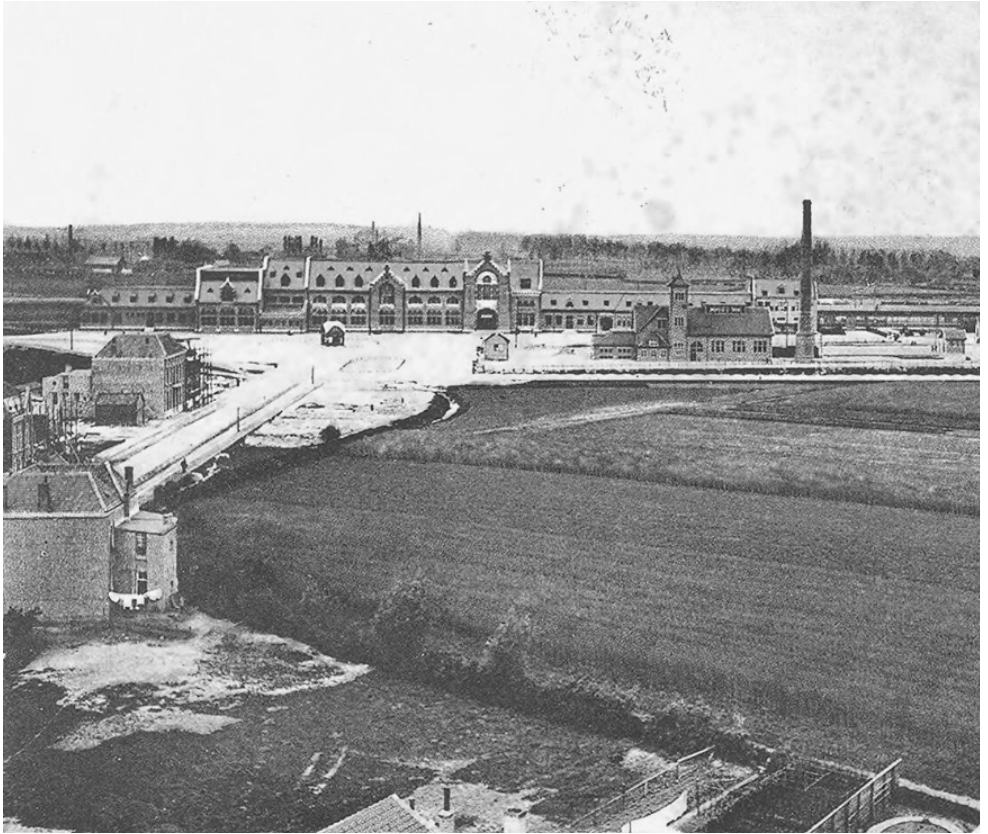


1860 - Overslagstation

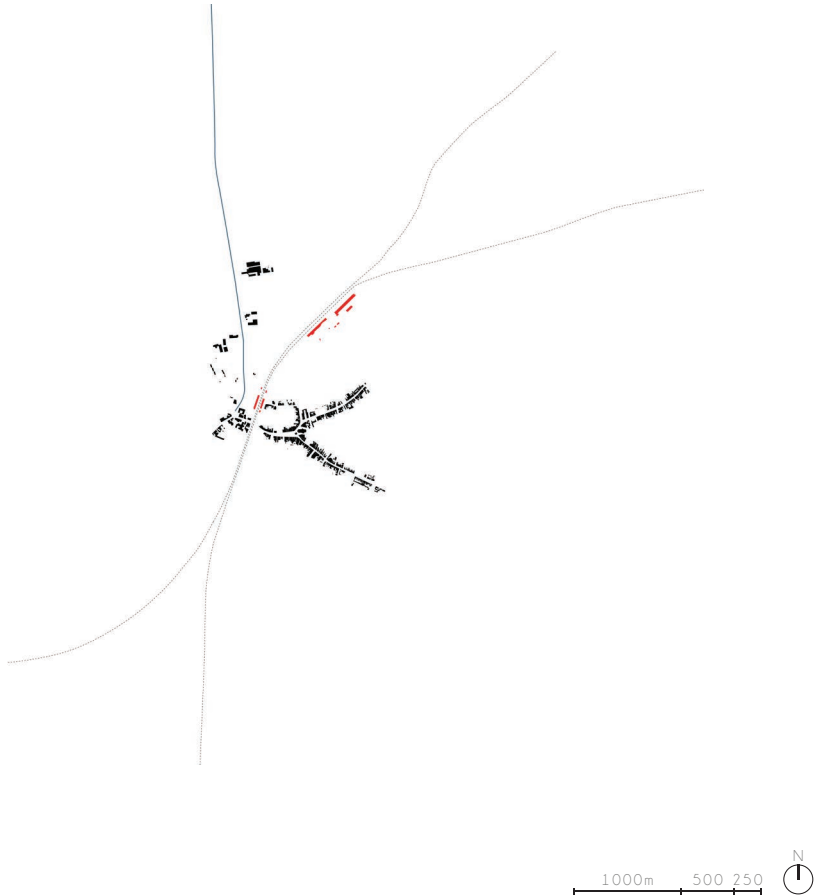
Doordat het eerste station ingeklemd lag tussen het dorp en het haventje was er, ondanks de behoefte aan meer sporen, geen mogelijkheid tot uitbreiding.

In 1907 werd daarom een nieuw station geopend, het huidige station. Het is een paar honderd meter verplaatst en ligt er verlaten bij tussen de weilanden.

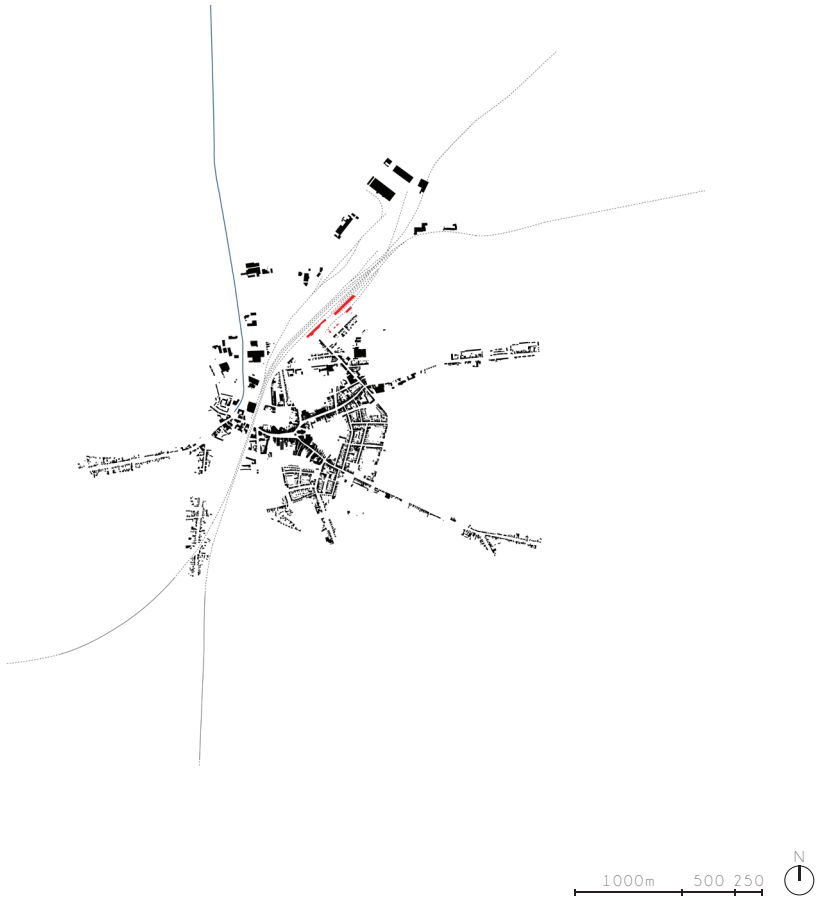
Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog zien we dat Roosendaal langzaam uitbreidt. De inwoners hebben het dorp richting het station gebouwd waardoor het nu verbonden is met de rest van Roosendaal. Van de aanwezige ruimte is gebruik gemaakt voor groei van de spoorlijnen. Dankzij de beschikbare ruimte werd Roosendaal niet alleen meer als een doorgangsroute gebruikt, maar had het ook de mogelijkheid om treinstellen te rangeren.



1907 - Nieuw spoorgebied omringd door weilanden



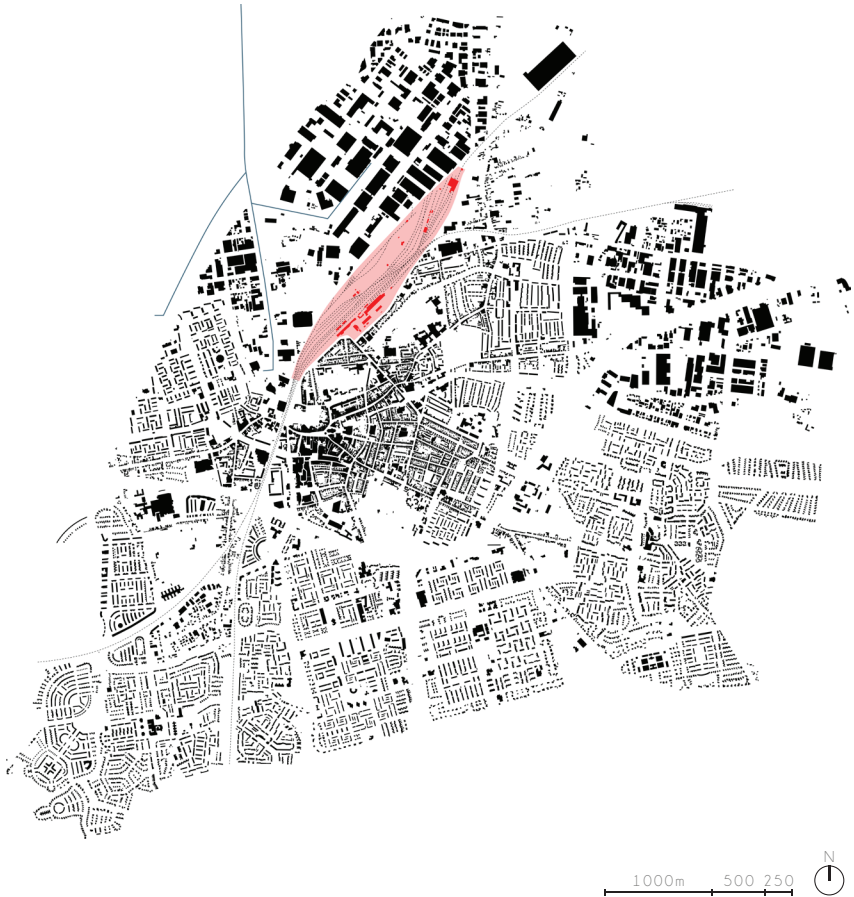
1910 - Start emplacement station



1940 - Groot's douane station

Na de Tweede Wereldoorlog zien we explosieve groei van inwoners in Nederland, en ook in Roosendaal. Het centrum van de stad is volledig dichtgegroeid en rondom de spoorzone zien we ontzettend veel bebouwing staan. Dit is enerzijds in de vorm van woningen en anderzijds in de vorm van industrie en logistiek.

Het gaat goed met de Nederlandse Spoorwegen en het transport over het spoor. Station Roosendaal is ondertussen veel meer dan alleen een stationsgebouw en enkele bijgebouwen. Er zijn nu ook verschillende seinhuizen, opslagloodsen, onderhoudsloodsen, machinistenwoningen en personeelsgebouwen. Het emplacement met bebouwing, opslag en stationsplein is ongeveer 45 hectare groot.



2020 - Spoo replacement station, 45 ha.

Het station heeft altijd al een erg belangrijke functie gehad voor Roosendaal. Dit is ook op te maken uit de ansichtkaarten van begin 1900. We zien hier de Oude Markt met de Sint Jan, maar alle overige ansichtkaarten hadden met het oude óf het nieuwe station te maken. Het station werd gebruikt om zich naar de buitenwereld te profileren. Voor Roosendaal was het station dé trekpleister van de stad. Zeker in die tijd waren er maar weinig steden met zo'n groot station als Roosendaal.

Rotterdam staat nu onder andere bekend door de Erasmusbrug, de Euromast en de Markthal. Roosendaal stond toen bekend om haar station.



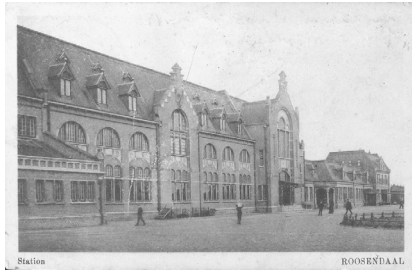
Roosendaal Station
*Beste Marie. Graag had ik je zondag samen
 gesproken maar ik ga naar Rotterdam tot een
 volgende keer. Het liefste van Marie*



ROOSENDAAL Nieuw Station - Wachtkamer 3e Klasse



Groeten uit Roosendaal
 14 September 1903. Marië's brief



Station ROOSENDAAL



Roosendaal Station



Station Roosendaal (N.B.)

Ansichtkaarten uit Roosendaal - 1900-1930

Het station was het hart van Roosendaal. Maar niet alleen als herkenningspunt, maar het gebied was ook het economische hart van de stad.

De spoorzone was het gebied waar veel Roosendalers werkten. Het gebied zorgde niet alleen voor het doorstromen en rangeren van goederentreinen, maar het had ook een douane functie doordat Roosendaal het laatste station voor de grens van België was. De douane zorgde voor veel werkgelegenheid. Er was een aparte douaneloods, een douanekantoor en een wisselkantoor.

Naast de spoorzone als economisch hart van de stad, ligt het oude stadscentrum, wat het commerciële hart is waar de winkels en de horeca te vinden zijn. Langs de spoorlijnen concentreerde zich grote bedrijven met fabrieken, kantoren en loodsen. Daartussen groeide alle woongebieden.



Werkgelegenheid in het economische hart



● Spoorzone, 45 ha.



- Spoorzone, 45 ha.
- Commercieel centrum



- Spoorzone, 45 ha.
- Commercieel centrum
- Werken



- Spoorzone, 45 ha.
- Commercieel centrum
- Werken
- Wonen

Het station speelt letterlijk een centrale rol in de stad van Roosendaal, maar het station is tegenwoordig vooral leeg.

Je ziet lege sporen, verloederde en leegstaande loodsen, parkeerplaatsen en opgeslagen caravans en campers. Door het openen en van de Europese grenzen heeft station Roosendaal haar functie verloren als douanestation. Alle gebouwen en ruimte die hiervoor werden gebruikt zijn leeg komen te staan en in verval geraakt. Het overgrote deel van de spoorzone heeft geen actieve functie meer...

De spoorzone van Roosendaal is niet meer het economische hart, het is een leegte geworden in het centrum van de stad.

En dat terwijl de spoorzone veel potentie heeft. Het ligt centraal gelegen binnen de stad, en heeft tegelijkertijd ook een prominente locatie in het sporennetwerk. Binnen een half uur ben je vanuit Roosendaal in Rotterdam, Breda, Vlissingen of Antwerpen. De perfecte plek om te wonen of te werken voor iedereen die met één been in een dorps sfeer, maar tegelijkertijd ook met één been in de reuring van de grote steden wilt staan.

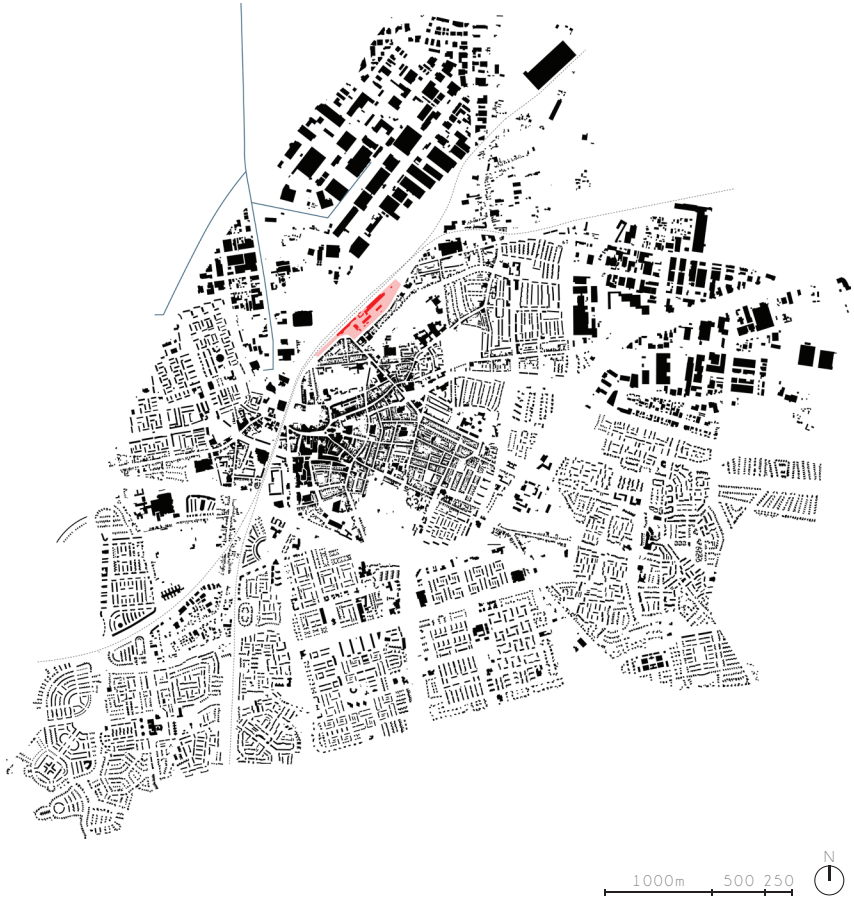
In deze afstudeeropgave is een nieuwe invulling gemaakt voor de centrumzijde van de spoorzone. Een gebied van 6,5 hectare groot.



Verweesd spooreplacement



Een void in de stad



Afstudeerlocatie, 6,5 ha.

Ontwerpend onderzoek

De spoorzone heeft een interessant de karakter en identiteit. Het is een plek waar het soms heel druk is, bijvoorbeeld tijdens de spits, wanneer iedereen met de trein naar werk gaat. Daarentegen kan het op sommige momenten ook uitgestorven zijn. Geen treinen, geen goederen, geen mensen.

De gebouwen en goederenwagens in het gebied zijn alle anders en zijn ontworpen op hun specifieke functie. Het station ziet er anders uit dan de douaneloods, en de machinstwoning weer anders dan het dienstgebouw. Een goederenwagon die staal transporteert werkt niet hetzelfde of ziet er hetzelfde uit als een wagon dat graan vervoert. De gebouwen en wagons zijn ontworpen op functionaliteit en dat is bij elk element anders.

Maar er zijn ook overeenkomsten. Maten van de verschillende goederenwagens komen grotendeels overeen. Ze moeten tenslotte moeten alle wagons over dezelfde spoorlijn heen kunnen. En de spoorlijnen lopen allen dezelfde richting op, van noordoost naar zuidwest. Alle gebouwen staan hier functioneel langs, dezelfde richting op.



Karakter van de spoorzone

Op het hoogtepunt van economische groei en werkgelegenheid in de spoorzone zag het gebied eruit zoals de kaart hier naast. We zien vele spoorlijnen, de perrons, lange loodsen en gebouwen met ondersteunende functies. Alles loopt in dezelfde richting, in de taal van de treinen.

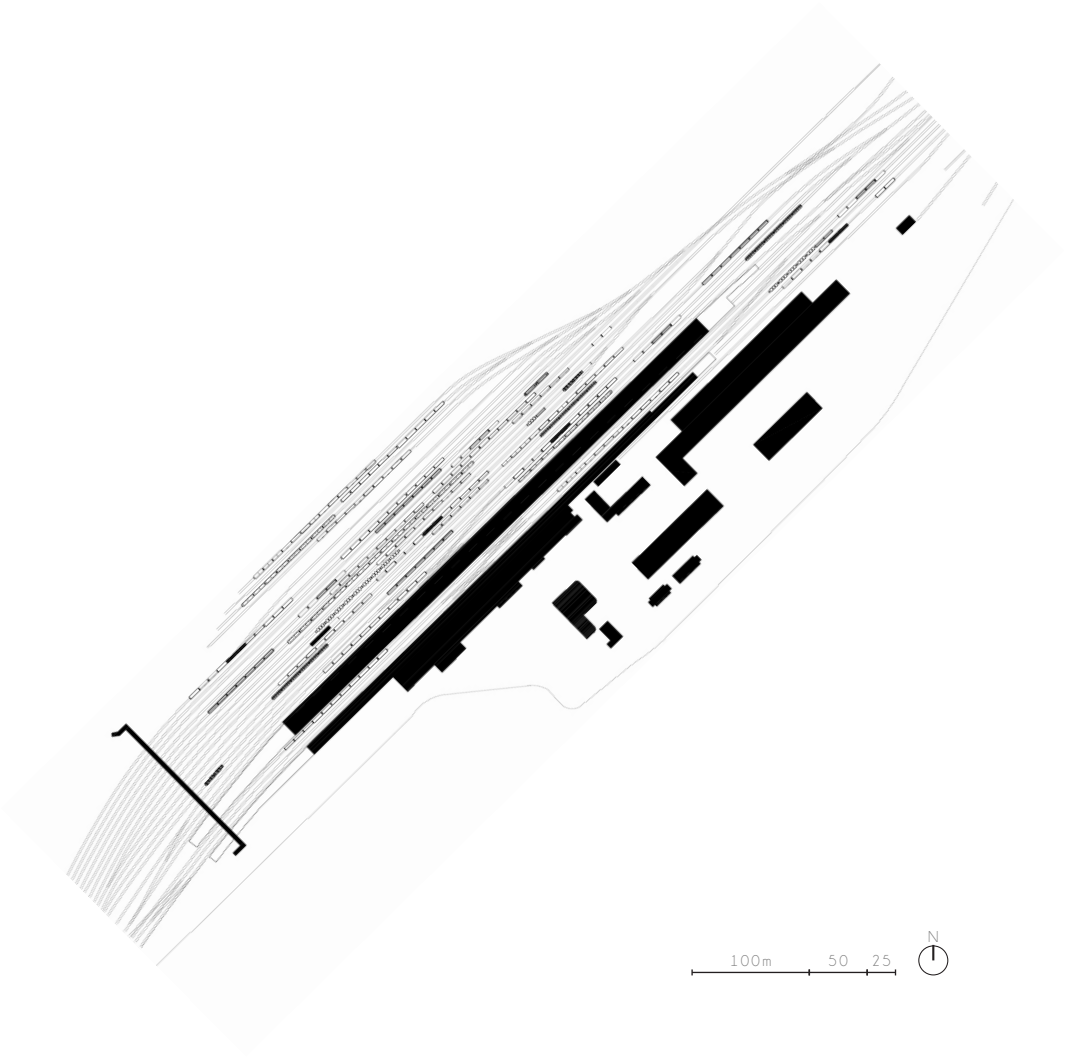
Momenteel is het een chaos aan gebouwen en open ruimten. De rechtlijnigheid is grotendeels uit het gebied verdwenen. Er is een brug gekomen om de spoorlijnen over te kunnen steken, maar de trap zit niet in de richting van het station, waardoor je er onhandig omheen moet lopen.

Een deel van de bestaande gebouwen in het gebied zullen weg gaan. Dit zijn gebouwen die niet passen bij het karakter van de plek, vervallen zijn of leeg staan. Ze veroorzaken het verval van de identiteit van de spoorzone. Deze zullen waar mogelijk hergebruikt worden in het eigen gebied, in de nieuwe gebouwen of in het landschap.

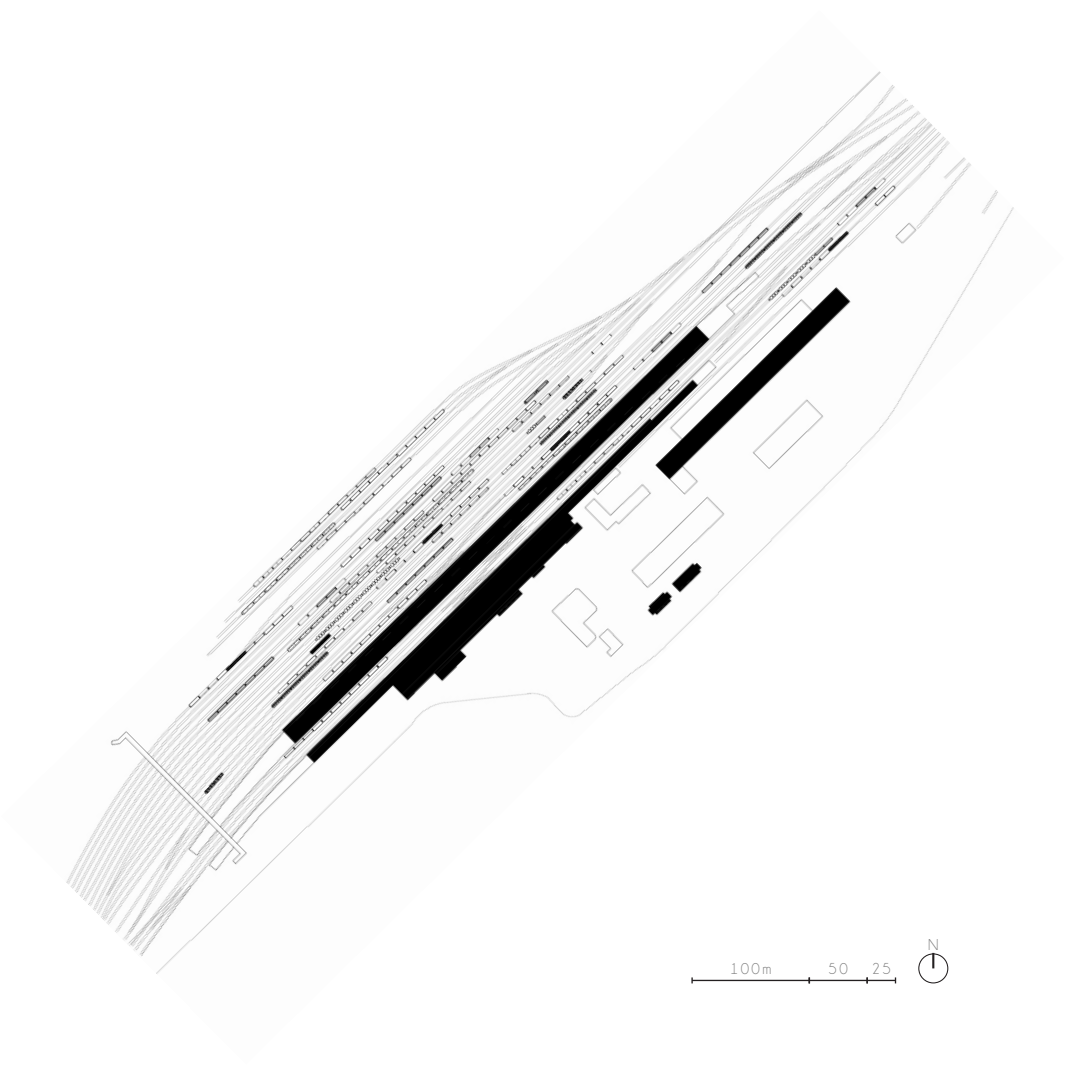
Hetgeen wat blijft zijn de monumentale gebouwen. Het station, de originele douaneloods, de dienstwoning en de machinistenwoning.



1940 - Hoogtepunt spooreplacement



Huidige situatie spoorzone



Gemeentelijke monumenten



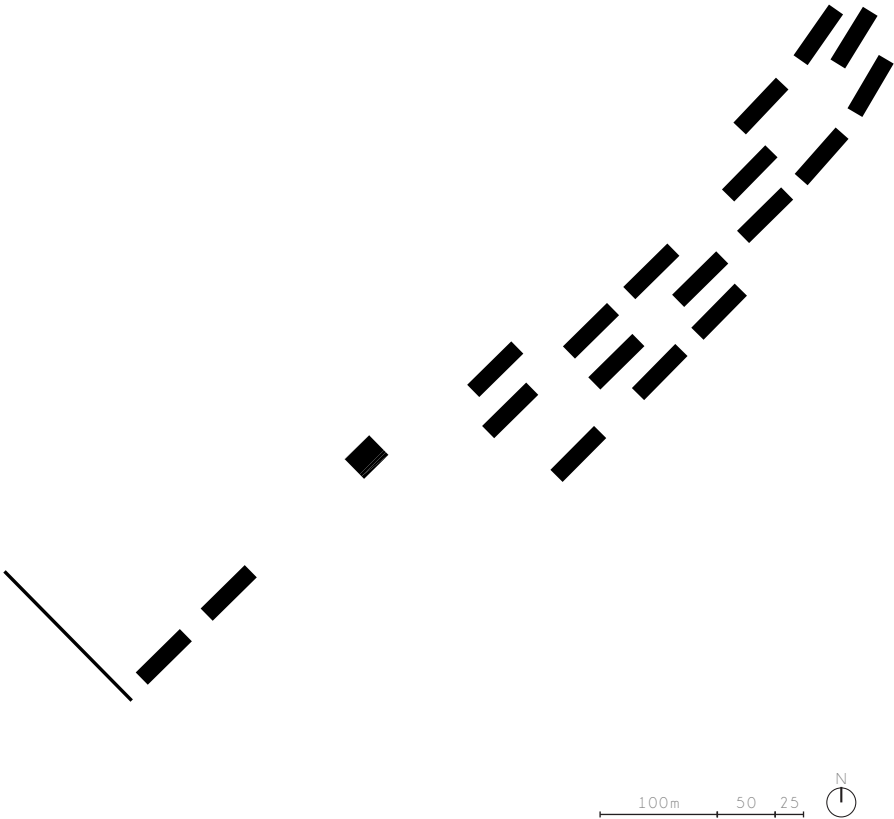
Verval identiteit



Karakter van de spoorzone



Bestaande spoorzone

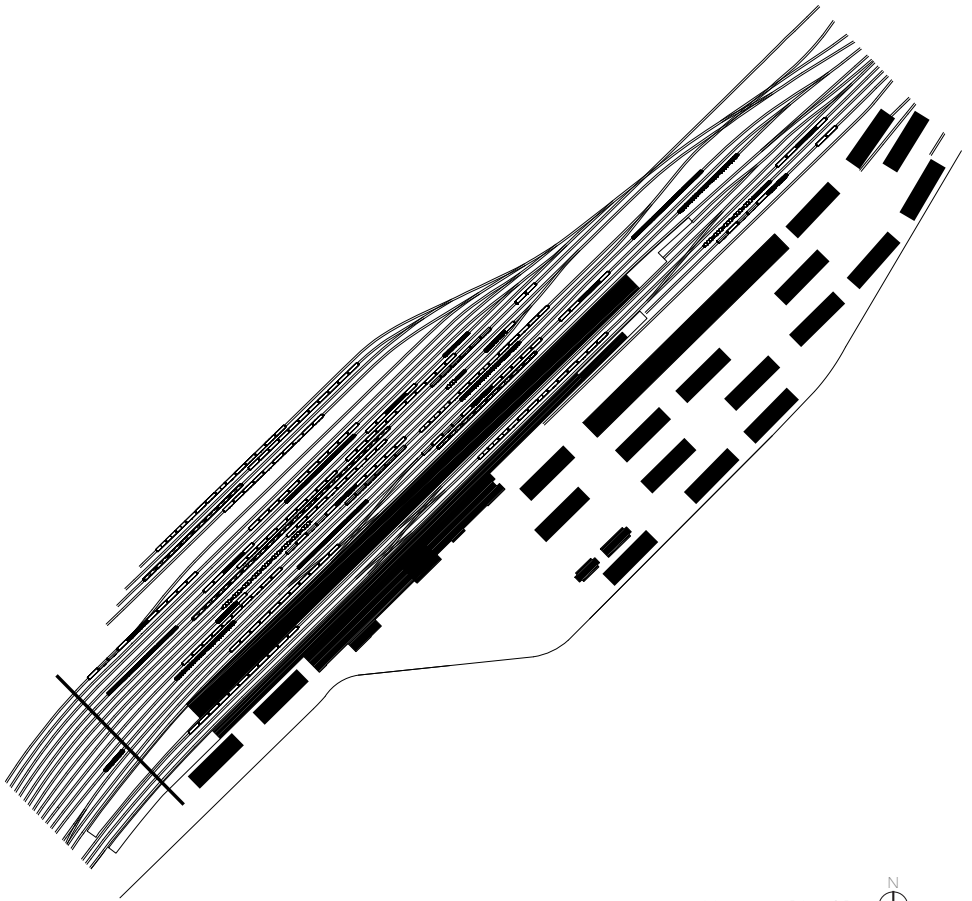


Toevoegen van ensemble

Met het behoud van de monumentale bebouwing en het toevoegen van een ensemble ontstaat de nieuwe spoorzone.

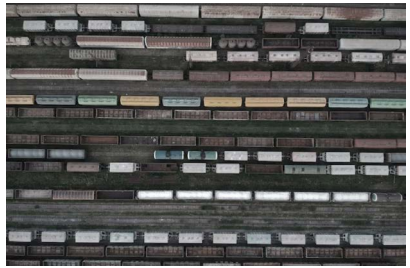
De toegevoegde gebouwen zijn als wagons in het landschap geland, om de vormtaal van de spoorzone te benadrukken en te versterken. Net zoals de plaatsing van goederenwagons op het emplacement staan de gebouwen ogenschijnlijk op een willekeurige plaats in de spoorzone. Samen met de nieuwe brug over het spoor en de vervanging van de entree van het stationsgebouw vormen zij het totale nieuwe ensemble.

Het stationsgebouw had namelijk ooit een grootse en opvallende entree. Door de bombardementen in de Tweede Wereldoorlog is gelukkig een groot deel van het station bewaard gebleven en er redelijk ongeschonden vanaf gekomen. Helaas was de entree niet meer te redden. Hiervoor is een vervanging gekomen, maar deze had niet dezelfde grootse uitstraling die de oorspronkelijke entree wel had. Het lijkt nu in een hoekje weggestopt te zijn.



Goederenwagons hebben ieder een eigen karakter en een eigen functie. Ondanks dat ze alle gemeenschappelijke factoren hebben, zoals een gelijke breedte en maximale hoogte, zijn ze toch allen anders. Ze hebben niet allemaal dezelfde vorm en zijn ook niet allemaal opgebouwd vanuit de zelfde materialen. Dit is namelijk afhankelijk van het uiteindelijke doel van het specifieke wagon.

Er is diversiteit binnen de gelijkheid.



In de nieuwe invulling van de spoorzone zullen zich veel verschillende functies bevinden. Een deel zal voor leisure en retail zijn, dus bijvoorbeeld winkeltjes en horeca. Dit zal in het station en de monumentale woongebouwen te vinden zijn.

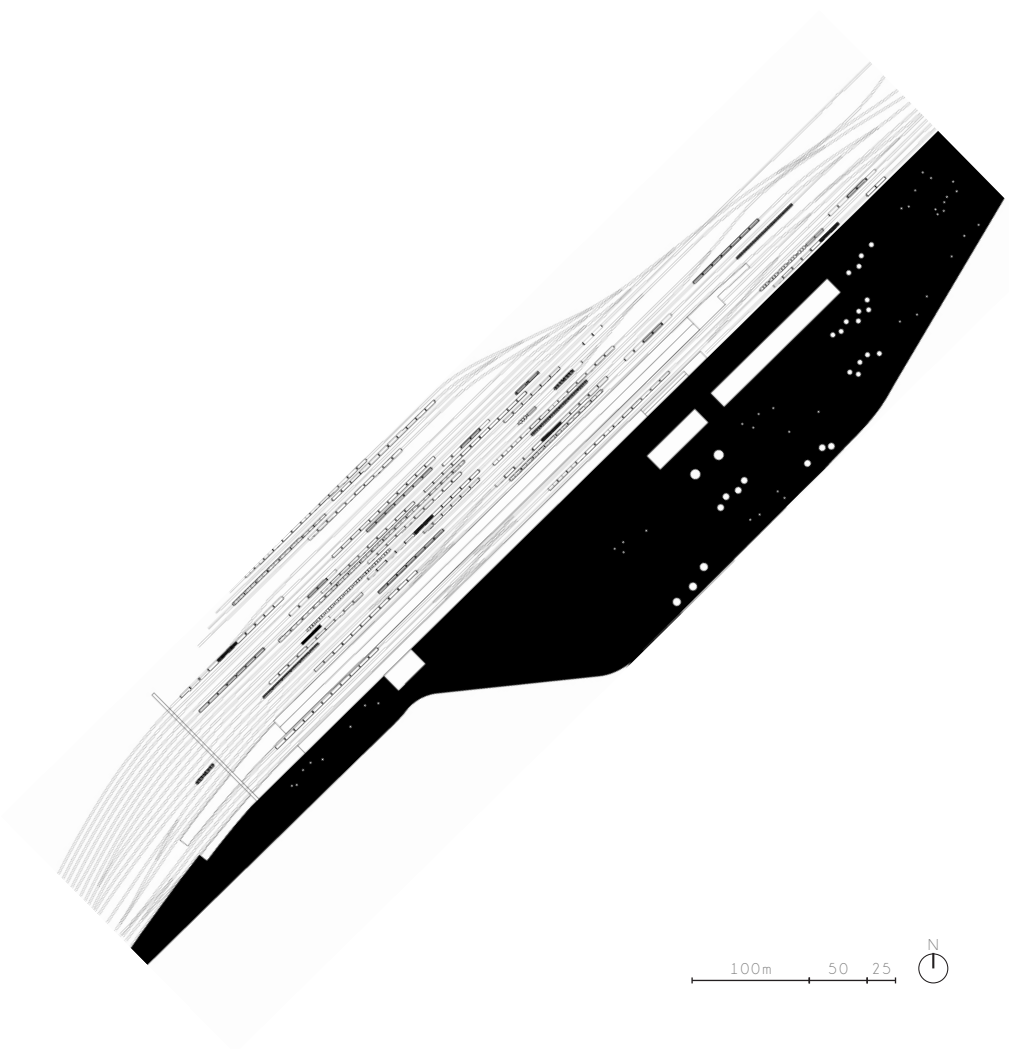
Het werken zit over het gebied verspreid. Het zal deels ook in het station gelokaliseerd zijn, en de douaneloods wordt volledig gebruikt als creatieve werkplaatsen. Verschillende woongebouwen in het gebied zijn zo opgebouwd dat een kantoor aan huis bevatten. En uiteraard werkt men tegenwoordig meer thuis. Dat zijn de aller kleinste 'werkende stipjes' die door het gebied te zien zijn.

Als laatste hebben we het woongedeelte. 17 van de 18 gebouwen van het ensemble hebben een voornamelijke woonfunctie.

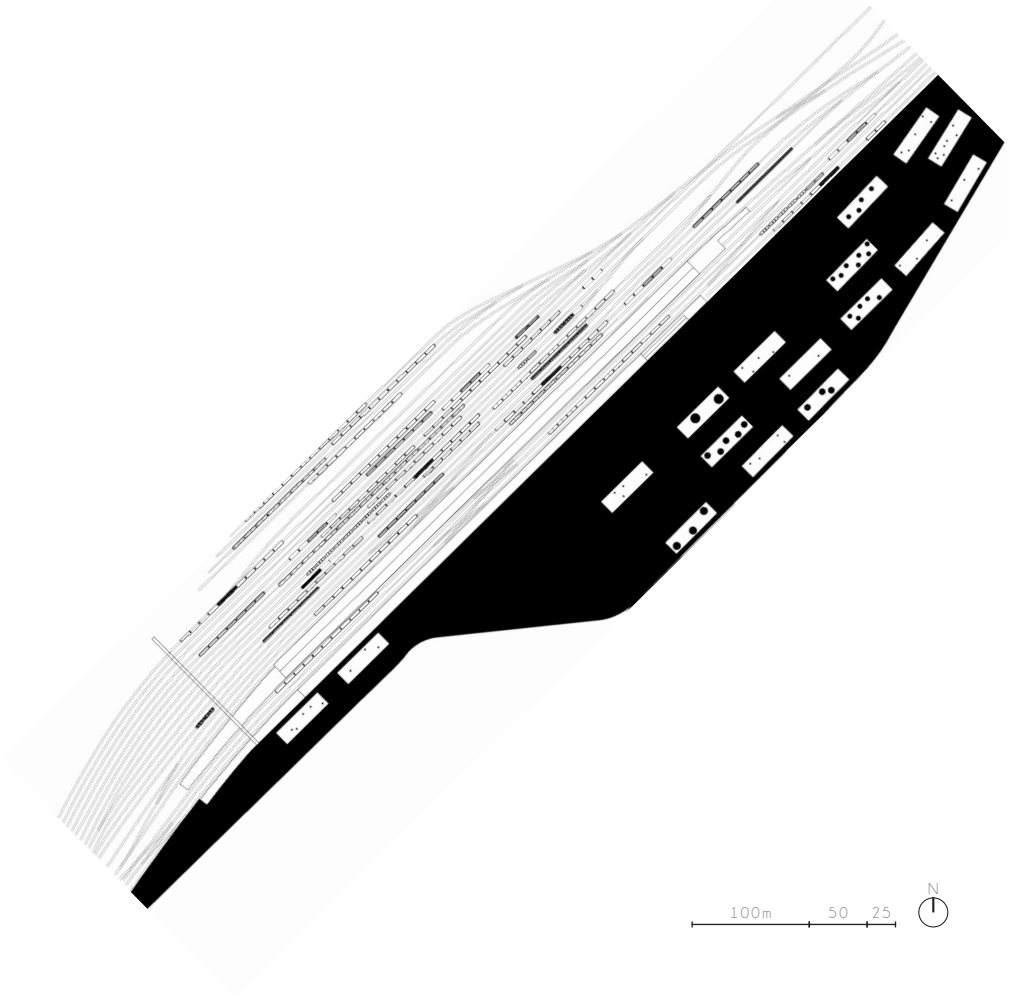
Er is, net zoals bij goederenwagons, een diversiteit van functies.



Leisure & retail



Werken



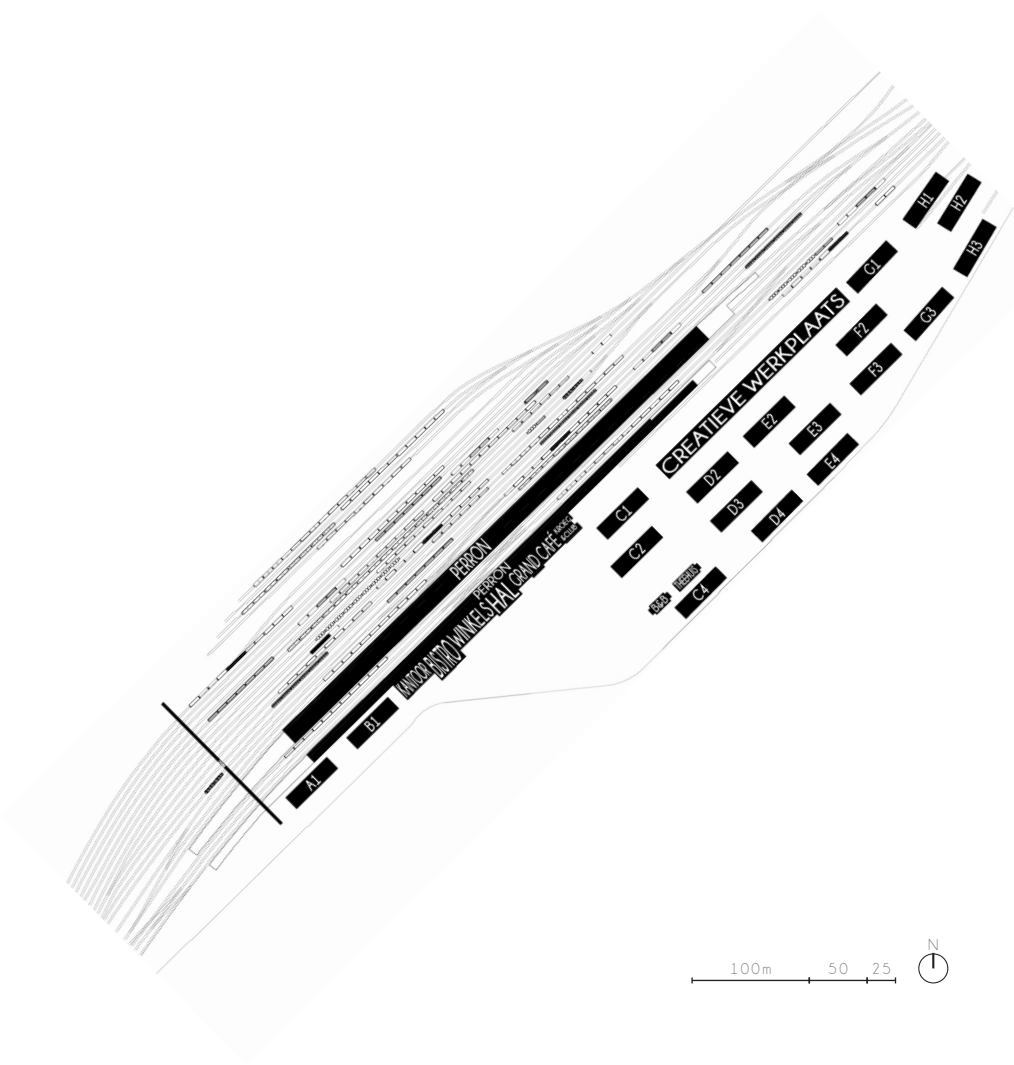
Wonen

In deze kaart zien we een overzicht van de verschillende functies die door het gebied liggen en de benaming van de verschillende woongebouwen.

Een wagon heeft meestal geen naam, maar is een type en heeft een nummer. Vandaar dat de toegevoegde gebouwen ook allen een type en een nummer hebben gekregen als naam van het gebouw.

Deze zijn zo gerangeerd dat het voor bezoekers gemakkelijk is om het juiste gebouw te vinden. De nummers lopen op en af langs de wegen door het gebied. Het meest west gelegen gebouw begint met de letter 'A' en dit loopt op in alfabetische volgorde richting het oosten van het gebied.

De meeste niet-woonfuncties liggen rondom het stationsplein. Dit geeft reuring aan het gebied. Als we bijvoorbeeld kijken naar de rechter vleugel van het stationsgebouw zien we een grand café, met daarnaast een kroeg en club. Die zorgen er voor dat er niet alleen overdag leven is rondom het stationsgebouw, maar ook in de avonduren. En misschien wel tot diep in de nacht...





Brabantse gezelligheid in de middag



Brabantse gezelligheid in de avond

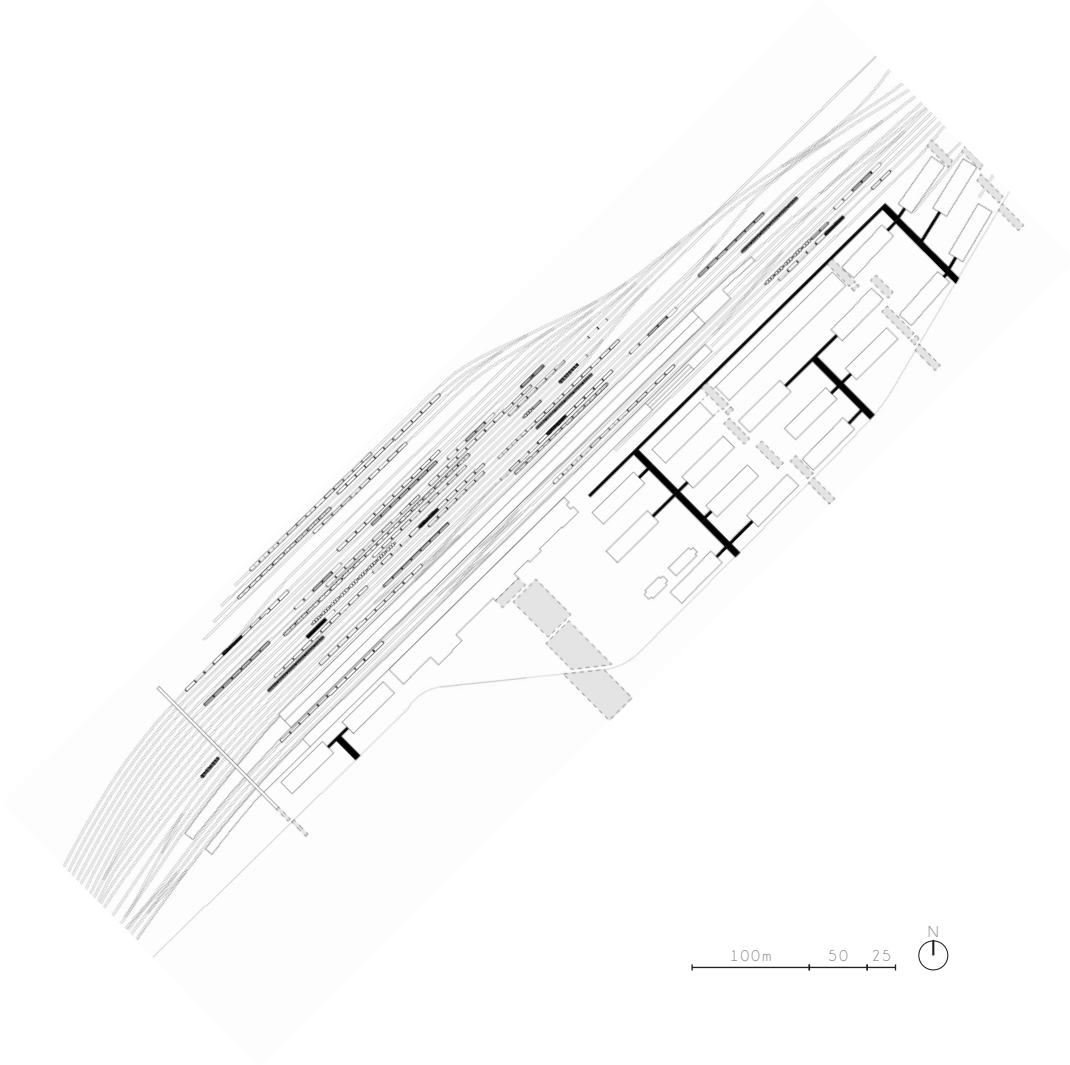
De gebouwen staan als wagons in het landschap, in rechte lijnen met verkeersbewegingen die vast liggen. Maar mensen bewegen niet als treinen. We gaan niet alleen maar heen en terug, maar soms willen we afsnijden, oversteken of kruisen. Om meer vrijheid te geven aan de bezoekers en bewoners van de spoorzone zijn er verschillende stromingen door het gebied te vinden.

De auto's door het gebied maken dwarsbewegingen en zijn dus niet in dezelfde richting als de sporen. In totaal zijn er vier ingangen die de routes maken tot alle gebouwen. De grijze routes geven de wandelstraten aan. Net zoals de auto's kan men zo snel door het gebied heen bewegen. Door de lange richting van het gebied zijn nieuwe spoorlijnen toegevoegd die als routes door het gebied lopen. Deze geven richting voor bijvoorbeeld wandelaars of fietsers. Als laatst zijn er de verbindingen. De brug creëert een route die je over de spoorlijnen heen kan begeleiden. Dwars over het stationsplein is een duidelijke wandelroute richting het station. De derde lijn is een belangrijke verkeersroute die leidt naar de fietsenstalling en de bushaltes. Als laatste hebben we een wandel route die tussen de woongebouwen heen gaat, en waarbij je uitkomt bij de creatieve werkplaatsen.

Je kunt je door de routes laten begeleiden, maar het langzame verkeer is vrij om door het gehele gebied te bewegen.



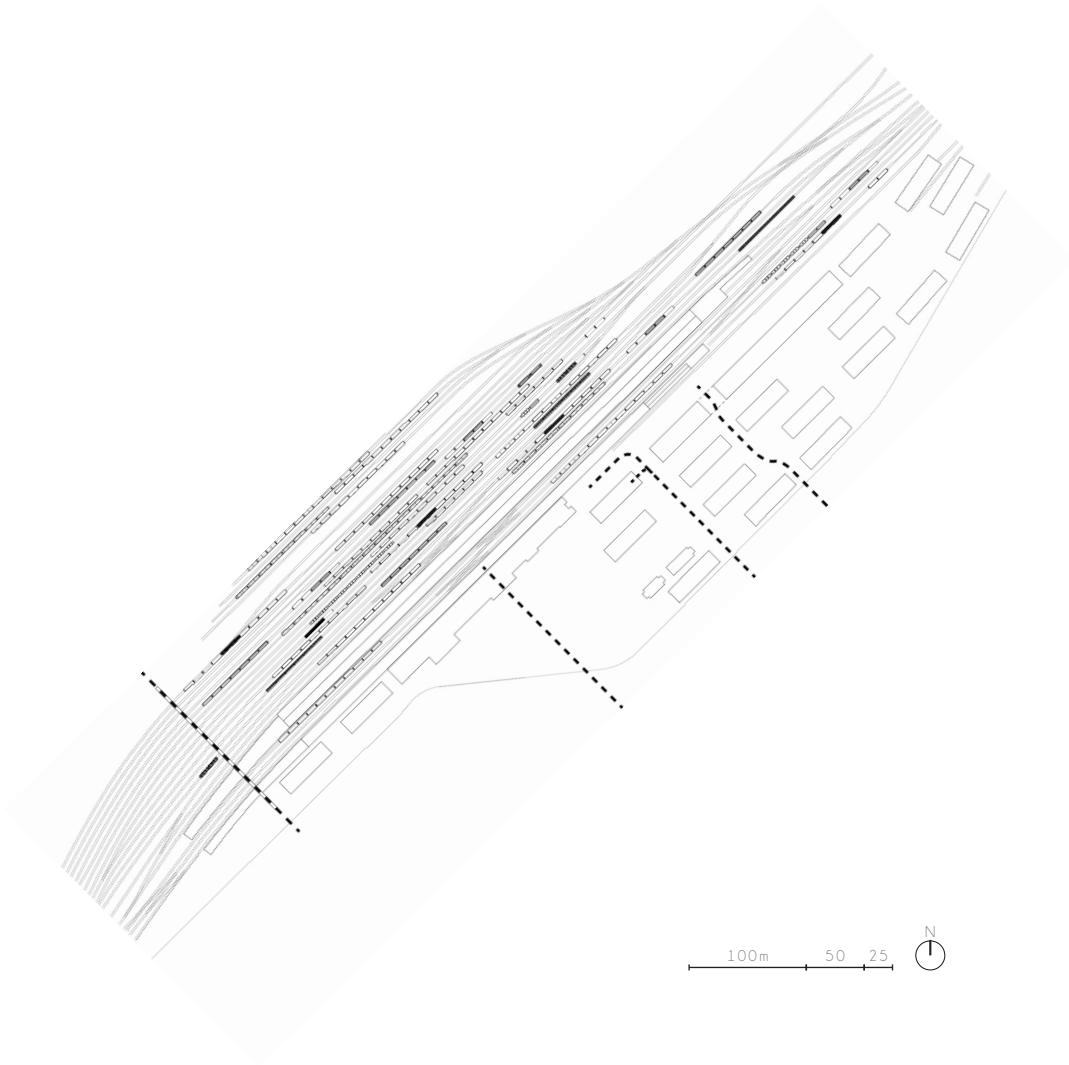
Verwevenheid van stromingen



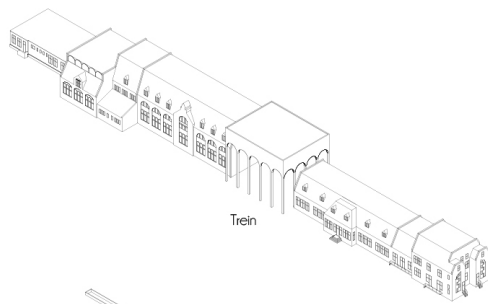
Dwars bewegingen



Verweving van stromen



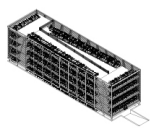
Verbindungen



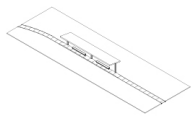
Trein



Wandelbrug



Fiets



Bus

Verbinding in transport



Verbinding



Verbinding

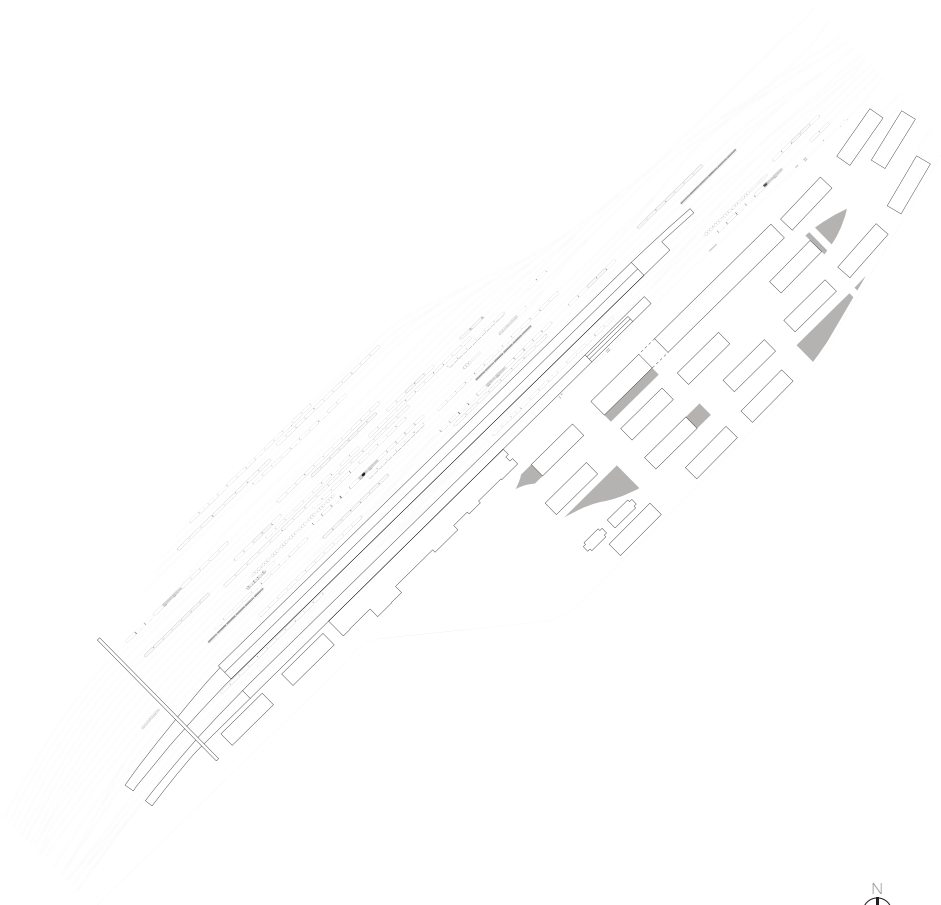
Door de verschillende stromingen door het gebied worden er tussenruimtes gevormd. Deze krijgen een voornamelijk verharde invulling, maar dat betekent niet dat er geen ruimte is voor groen.

De groene elementen liggen ingeklemd tussen de spoorlijnen, de dwarse straten en het ensemble. Deze zijn gevuld met Dutch Wave, een combinatie met grassen, bloemensoorten en struiken.

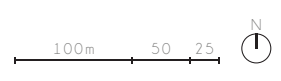
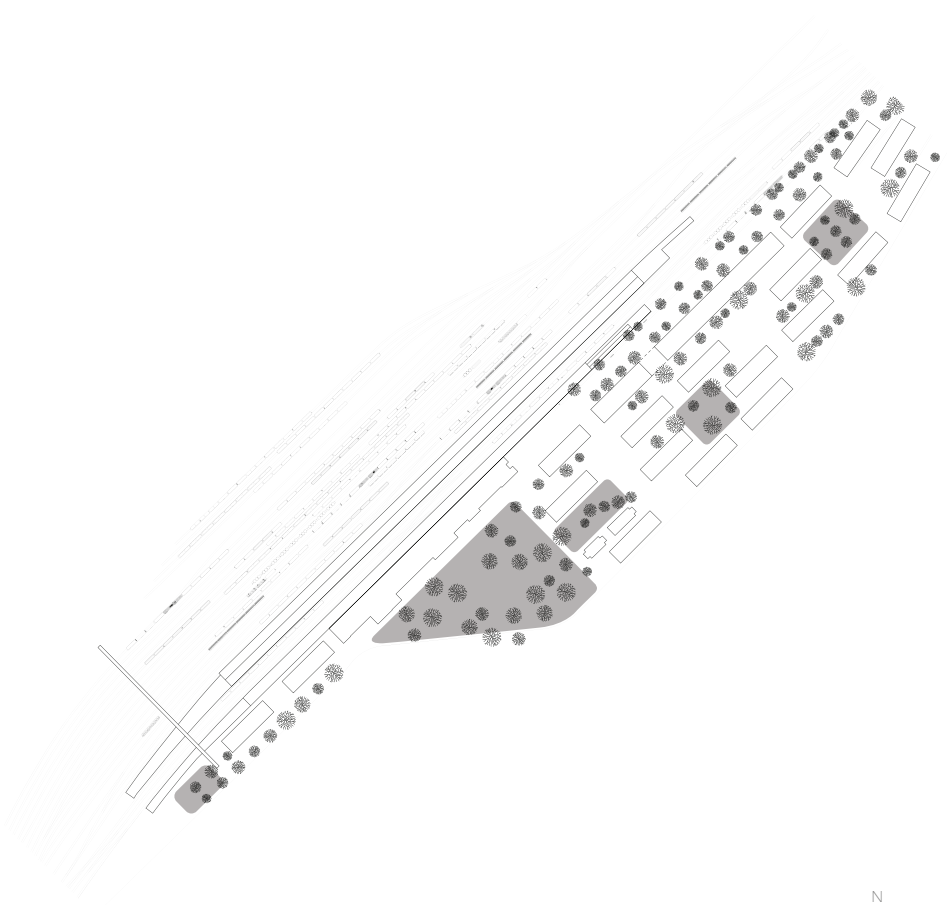
Groter groen, de bomen, staan door de spoorzone verspreid. Ze worden geleid door de spoorlijnen. Tussen de gebouwen door ontstaan pleinen, op de kaart de grijze delen in het gebied, die herkenbaar zijn door een meer vrije groeipering van de bomen.



Tussenruimte



Groene zones



Bomen & pleinen

Als laatste het parkeren in het gebied. Roosendaal is een stad waarin de auto zeer belangrijk is. De stad is helaas nog niet zo ver ontwikkeld, met bijvoorbeeld openbaar vervoer, zoals een stad als Rotterdam, om het leven zonder auto's te kunnen realiseren.

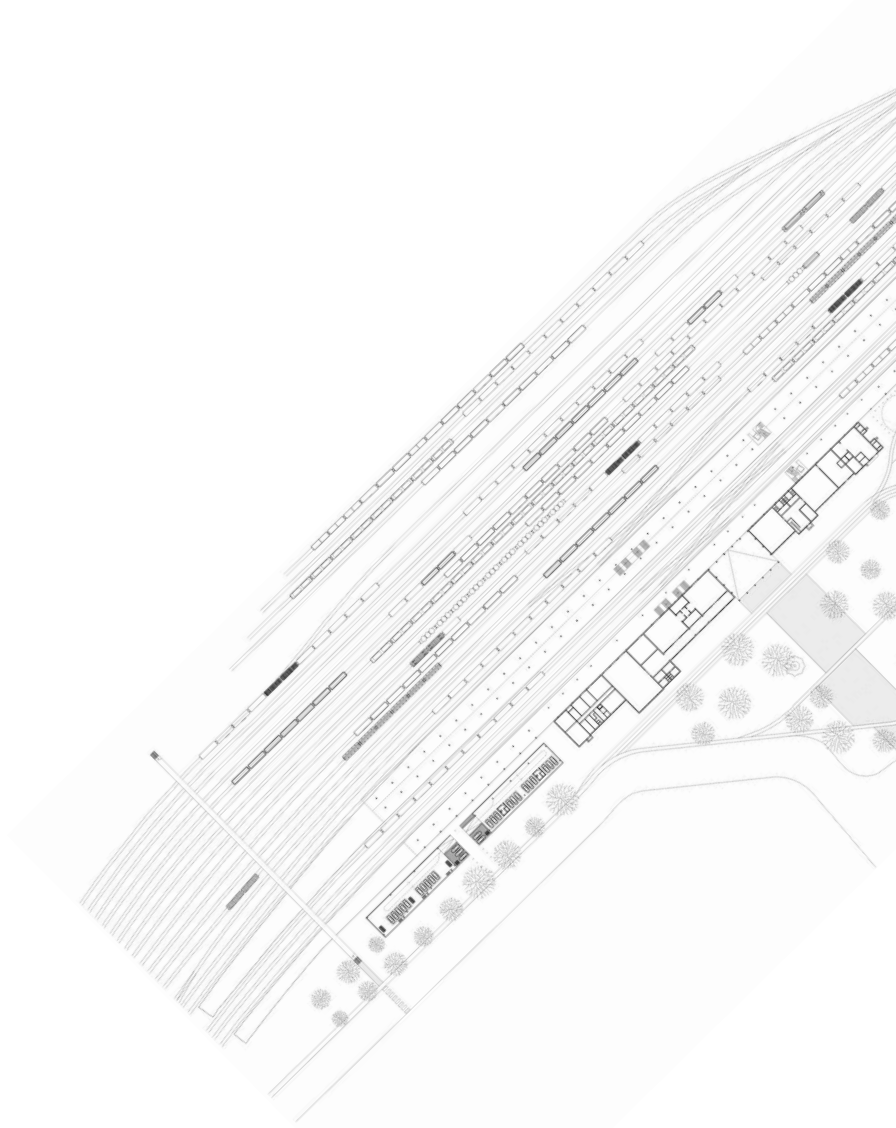
Vandaar dat onder elk toegevoegd gebouw plek is om de auto te parkeren. Dit is vaak meer dan dat er nodig is voor de bewoners, waardoor bezoek ook daar kan parkeren. Hierdoor kan het parkeren op het maaiveld zo veel mogelijk gereduceerd worden. Doordat de kelder half verdiept in het maaiveld ligt is er nog wel zicht op, maar heeft het niet de overhand in het straat beeld. Ook betekend dit dat er geen zicht blokkerende wanden op het maaiveld landen, waardoor er een continue landschap ontstaat.

Doordat de gebouwen opgetild zijn krijg je ook te maken met de zesde gevel, de onderste gevel van een gebouw. Dit zijn de verlichte kelders met een afwisseling van parkeerplekken, fietsenstalling, woning toegangen en uitbreidingen van woningen.

In totaal zijn er 222 parkeerplekken aanwezig in de nieuwe spoorzone. Hiervan zijn er 153 nodig volgens de parkeernormen.



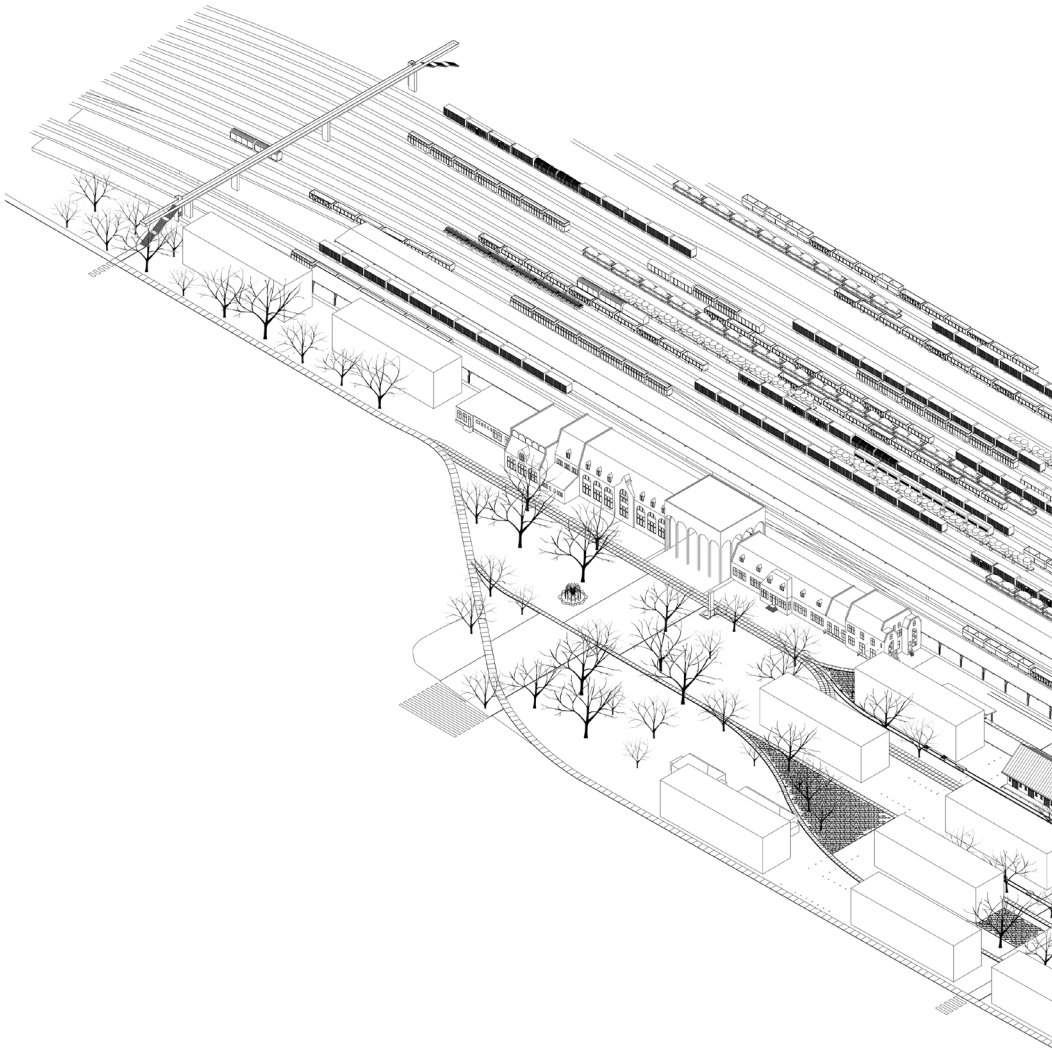
De zesde gevel



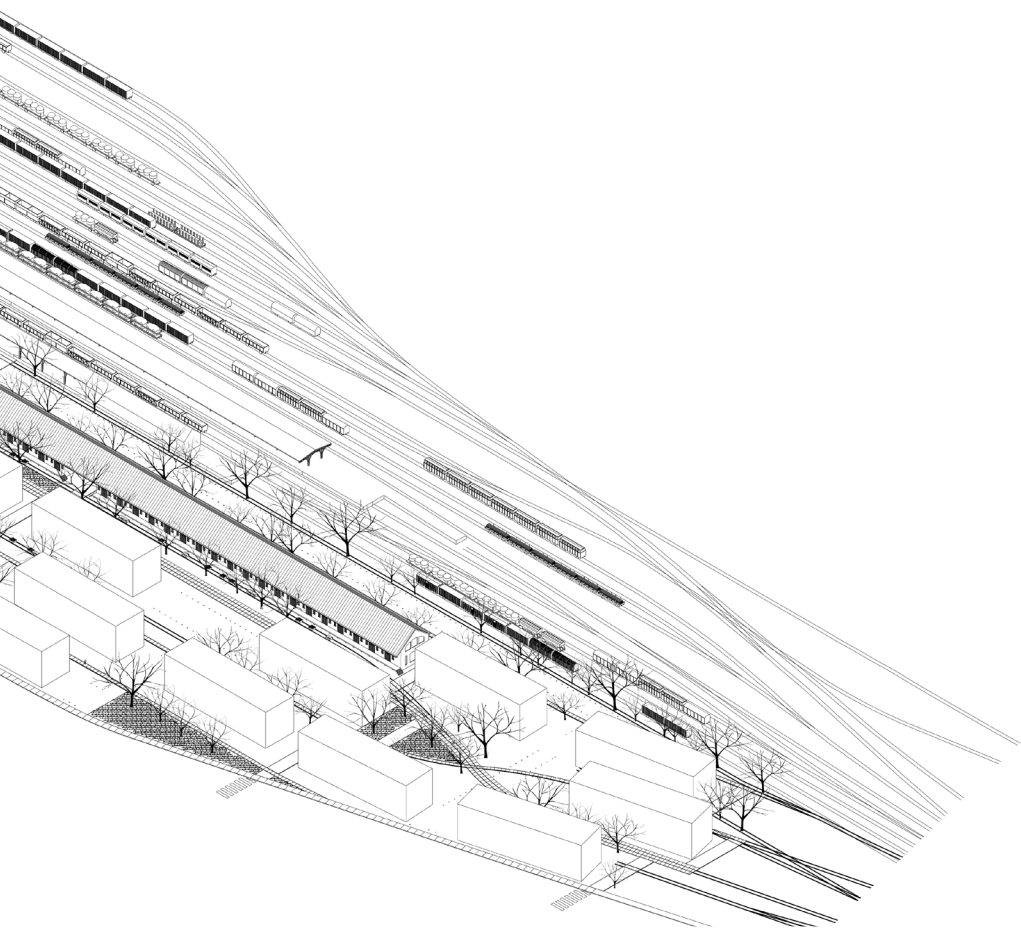


Gelaagheid en diversiteit in de spoorzone

Ontwerp Spoorzone Roosendaal



Volumes in het landschap



Het overzicht van het gebied laat het begin van het architectonische ontwerp zien. De locaties van het nieuwe ensemble is bepaald en de stedenbouwkundige situatie is ingevuld.

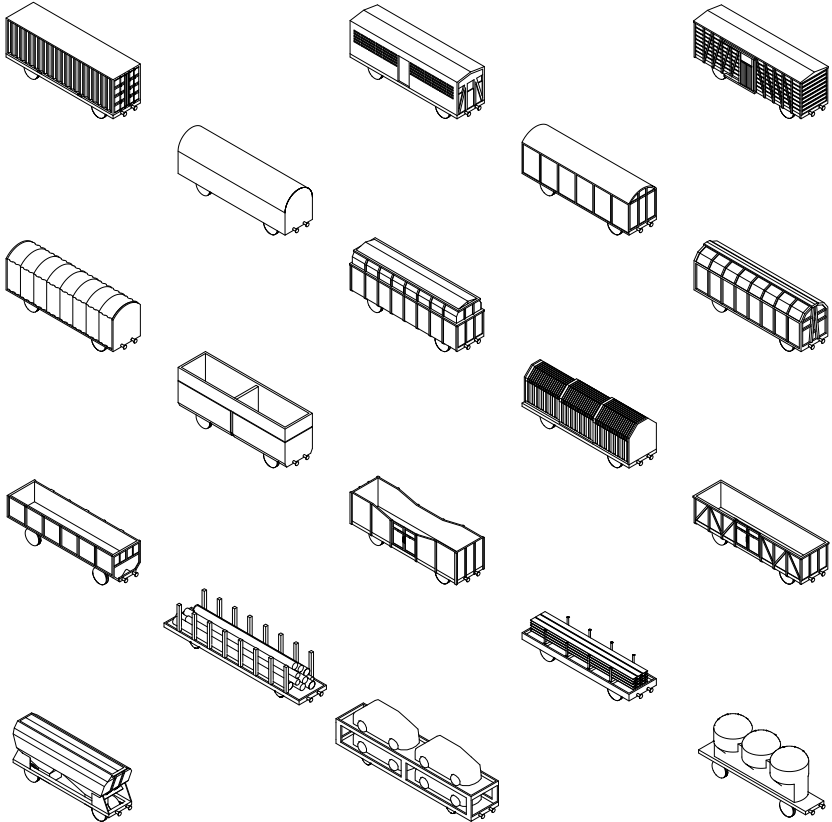
Als uitgangspunt voor de gebouwen in de stedenbouw zijn de goederenwagons als referentie gebruikt. Om dit door te kunnen zetten in de architectuur is er een analyse gemaakt van en tussen verschillende goederenwagons. Er is onderzocht wat de specifieke uiterlijke kenmerken van de goederenwagons zijn, waardoor ze zich onderscheiden van anderen en wat er voor zorgt dat ze herkenbaar zijn.

De proportie van een wagon is duidelijk en afleesbaar, maar een wagon is qua grootte niet ideaal als woning. Door een goederenwagon vijf keer te vergroten krijgen we uiteindelijk dimensies die geschikt zijn om woningbouw in te maken.

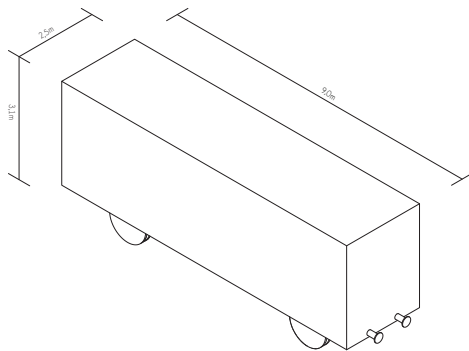
Hieruit krijgen we gebouwen met een breedte van 12,5 meter. De grote lengte van het gebouw geeft de mogelijkheid om verschillende woningtypen te ontwerpen. Verder bestaat elk gebouw uit vier lagen en een kelder. Deze kelder ligt half verdiept, waardoor de woonlagen opgetild zijn. Dit verwijst naar de manier waarop een wagon door de wielen worden opgetild van het maaiveld.



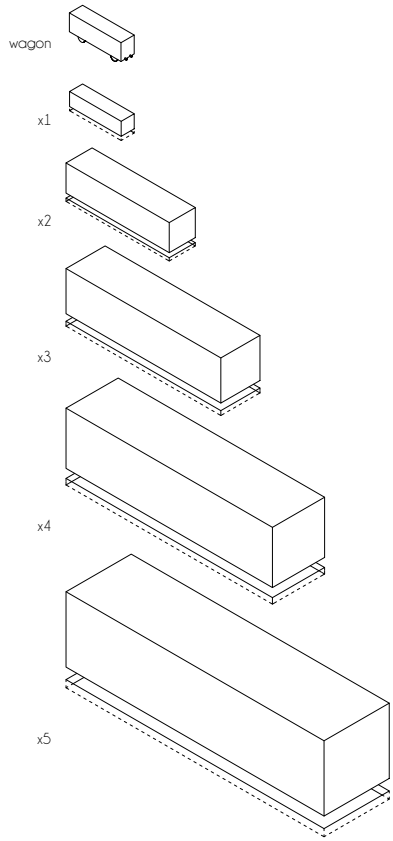
Diversiteit goederenwagens



Typen goederenwagens



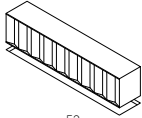
Standaard wagon



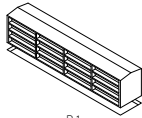
Verhouding wagon vs. gebouw

Vanuit de typen goederenwagens zijn de specifieke uiterlijke kenmerken van elke wagon gebruikt als startpunt voor de opzet van de architectonische uitwerking van de gebouwen. Van elk gebouw is de verwijzing naar de wagon zichtbaar.

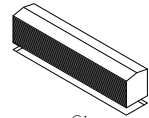
Als we deze gebouwen in het gebied zetten, zien we hier dat de gebouwen een eigen karakter beginnen te krijgen. Elk gebouw in het gebied anders, maar hebben toch ook allemaal gelijke eigenschappen.



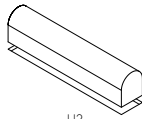
F2



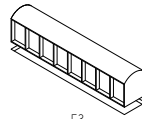
B1



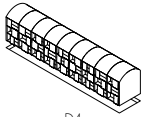
C1



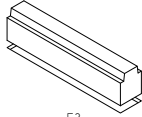
H2



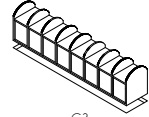
F3



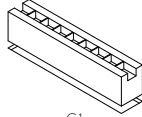
D4



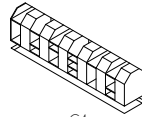
E3



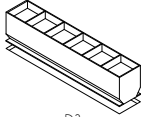
G3



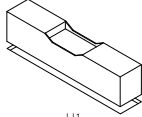
G1



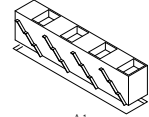
C4



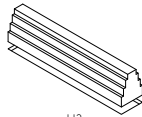
D3



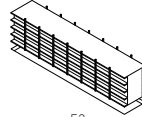
H1



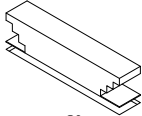
A1



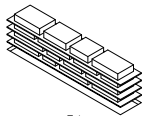
H3



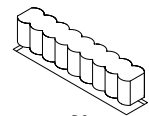
E2



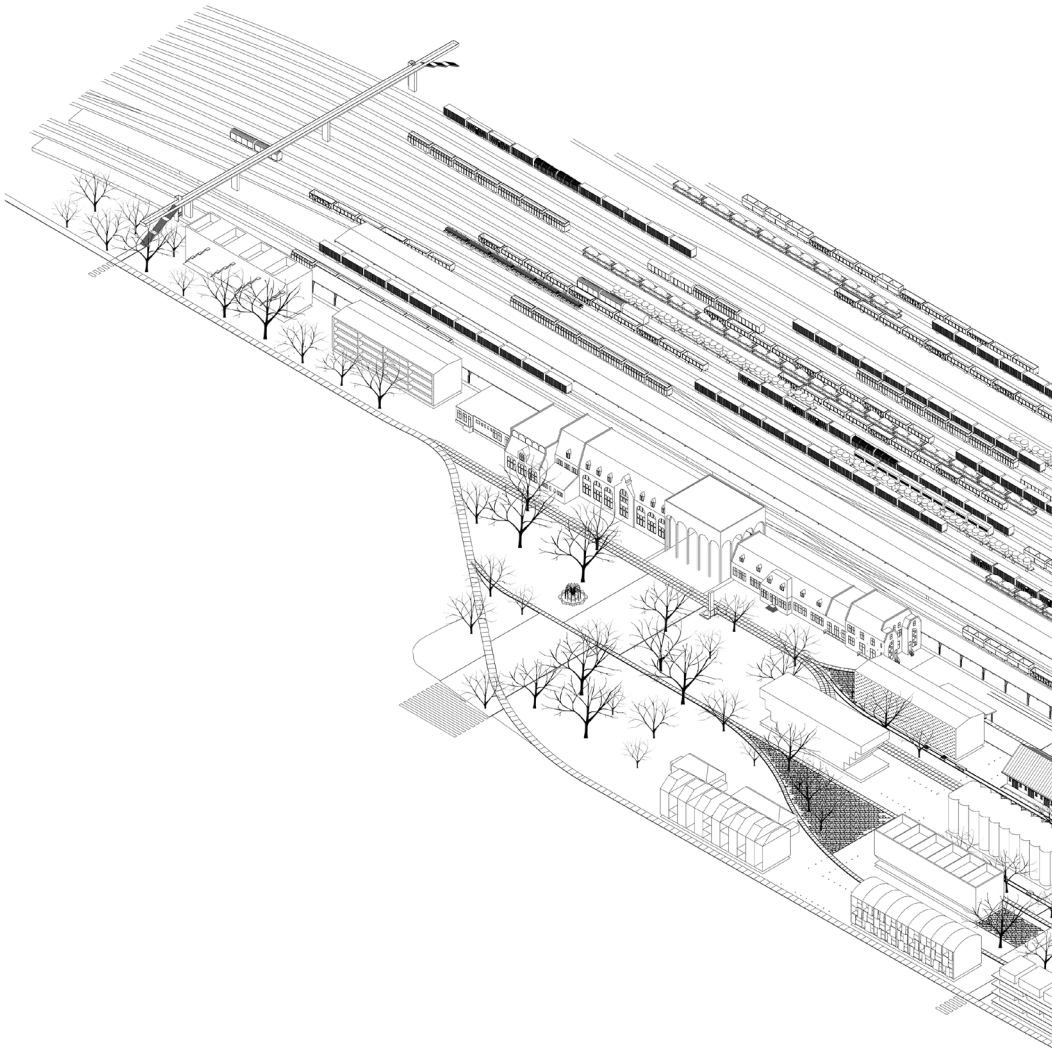
C2



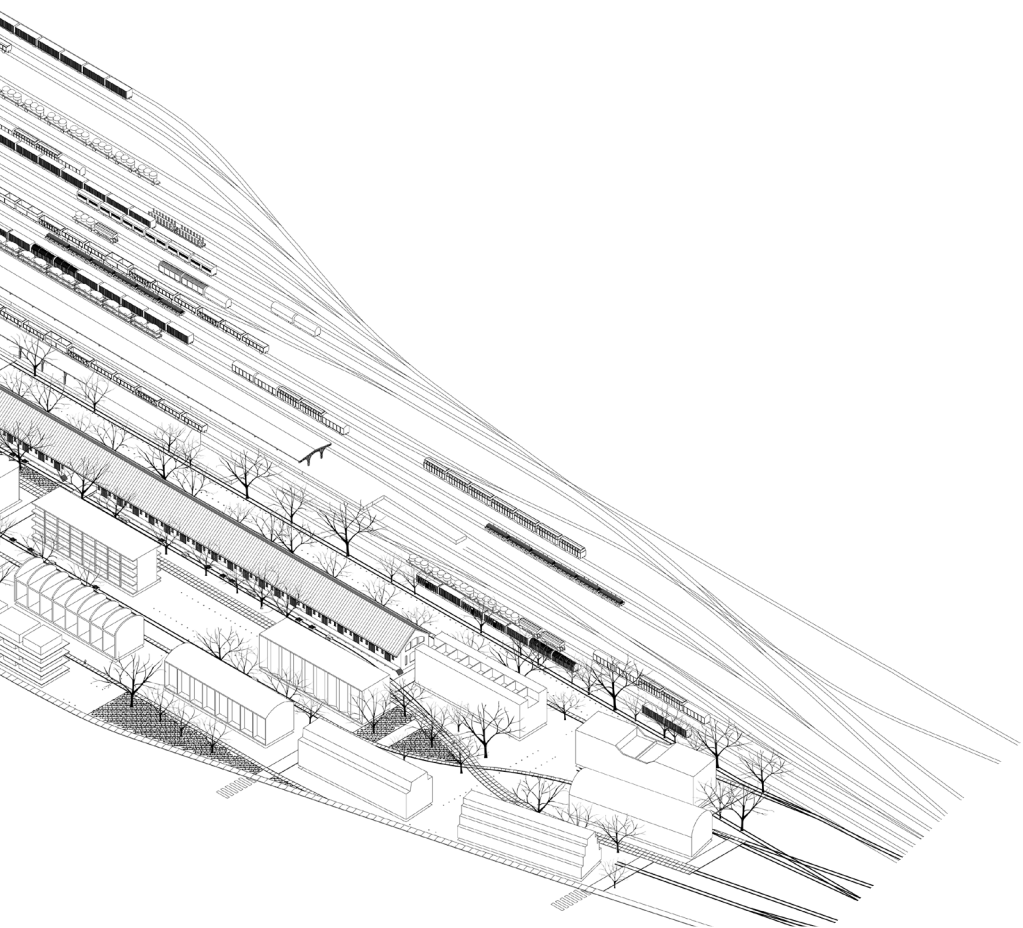
E4



D2



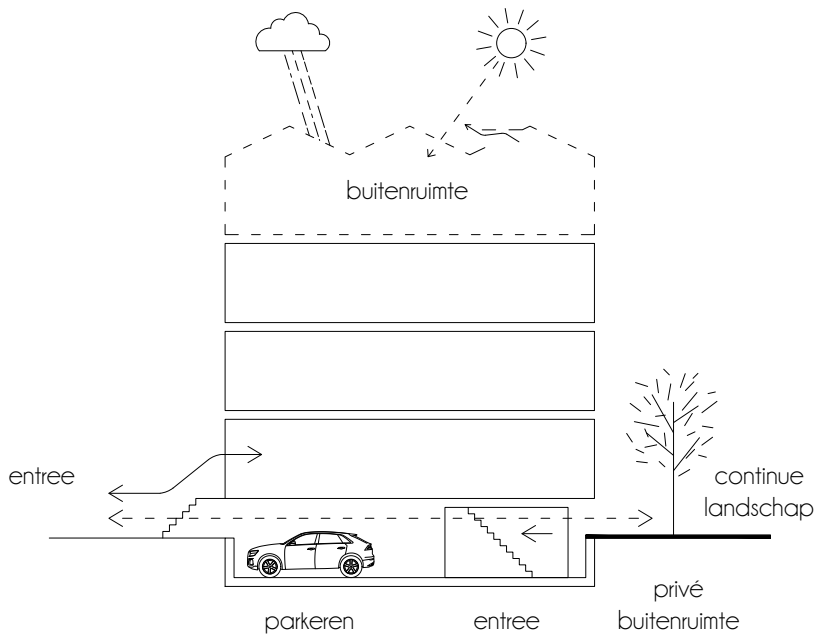
Goederenwagens in het landschap

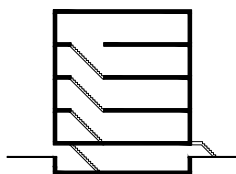


Het karakter van de wagons zijn het uitgangspunt voor het esthetische ontwerp van de gebouwen. Voor het functionele ontwerp en de indeling van de gebouwen zijn ook uitgangspunten opgesteld.

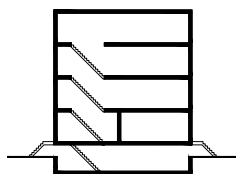
De woningen in het gebied hebben allen vier lagen en zijn te betreden via het maaiveld én vanuit de kelder. Dit is de half verdiepte kelder waar de bewoners de eigen auto kunnen parkeren. Dicht bij de woning, maar niet op straat. Doordat de kelder is verdiept en de gebouwen zijn opgetild ontstaat er een continue landschap op maaiveld niveau. Sommige woningen hebben een eigen buitenruimte op het maaiveld. Wanneer ze dit niet hebben zit is de private buitenruimte op een hogere verdieping gerealiseerd, zoals op het dak. Op deze manier heeft elke woning in de nieuwe spoorzone buitenruimte die op het zuiden gericht is.

Vanuit deze uitgangspunten ontstaan er vier verschillende woningtypen in het gebied; de rijwoning, de werk-wonig, de beneden-boven woning en het appartement. Deze staan door elkaar in het landschap verdeeld. Dit zorgt voor een diversiteit aan doelgroepen die aangetrokken worden, waardoor er een mix van inwoners ontstaat door het gebied.

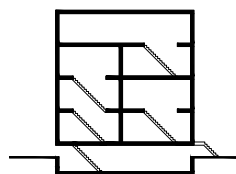




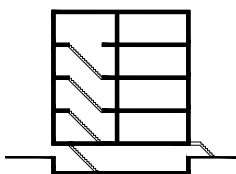
rijwoning



werk-woning



beneden-boven woning



appartement

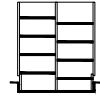
Vier woningtypen



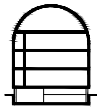
F2



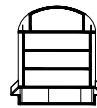
B1



C1



H2



F3



D4



E3



G3



G1



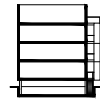
C4



D3



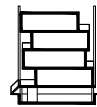
H1



A1



H3



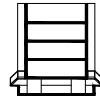
E2



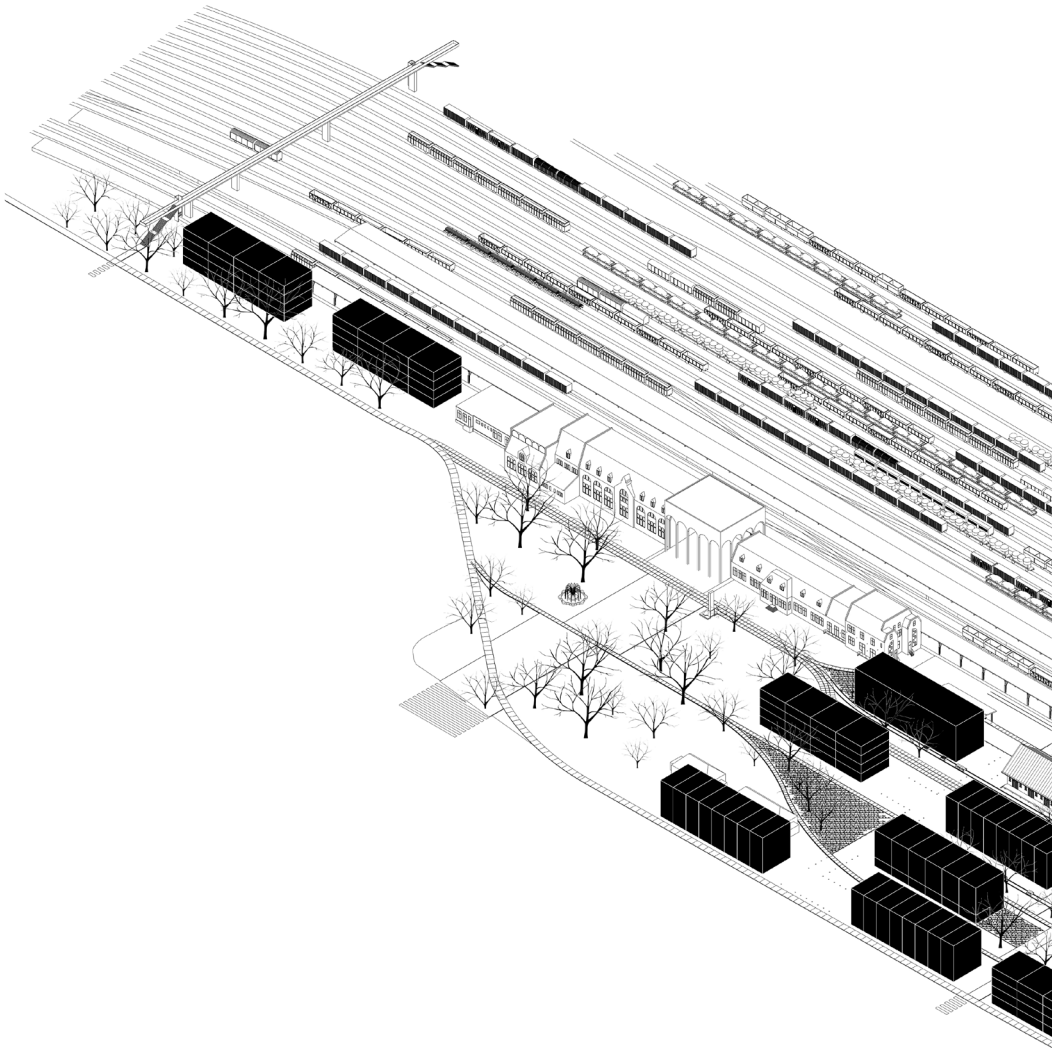
C2



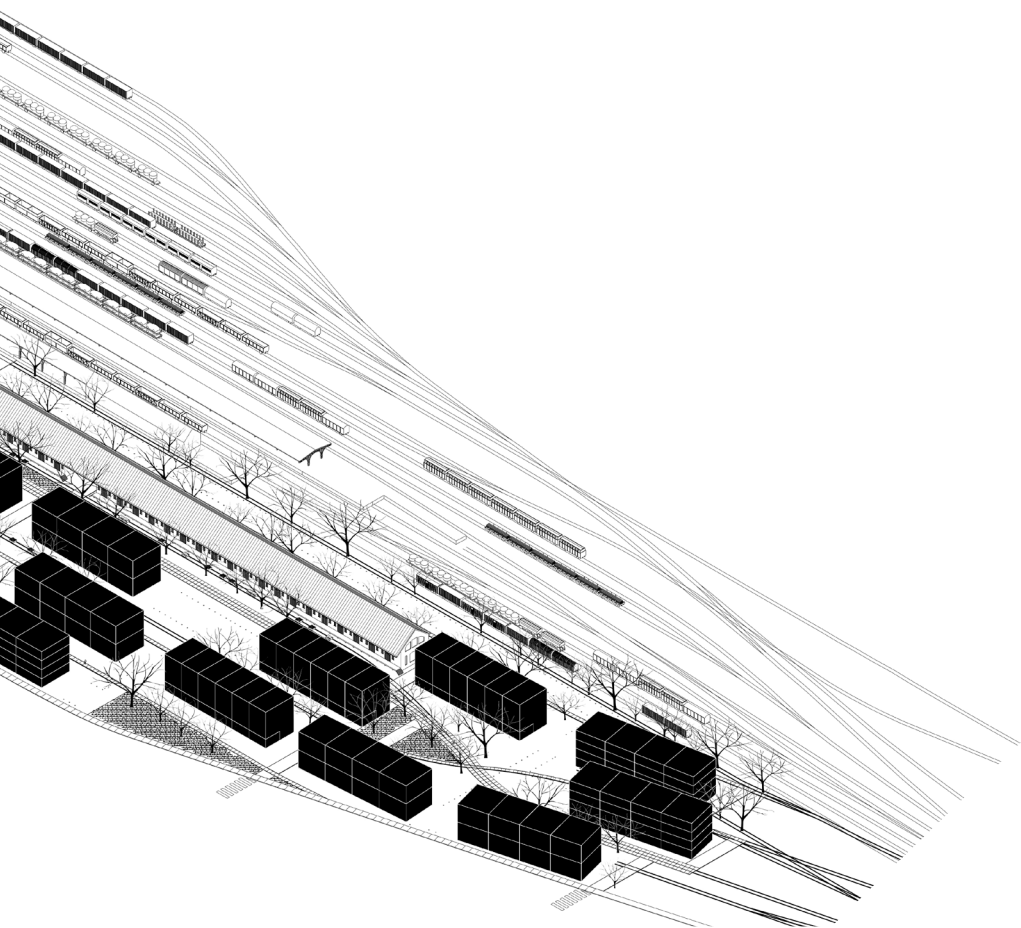
E4



D2



Woningtypen in het landschap

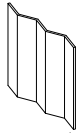


De materialisatie van goederenwagons zijn als vertrekpunt gekozen voor de materialisatie van de gebouwen. Net zoals bij goederenwagons is het meest gebruikte materiaal staal, maar we zien ook materialen zoals bijvoorbeeld zeil en hout.

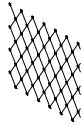
Elk gebouw heeft een eigen materiaal. Of in ieder geval op een eigen manier toegepast. Door elk gebouw een eigen materiaal(toepassing) te geven, komt er veel diversiteit in het gebied. Geen straat naar straat waar alles in hetzelfde metselwerk is uitgevoerd. Maar we zien hier een gebouw met glasse stalen beplating, terwijl we ernaast een houten gebouw hebben. Of van cortenstaal. Of spiegelglas. Of een damwandprofiel.



Materialisering goederenwagens



gevouwen plaat



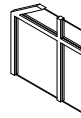
stalen touwnet



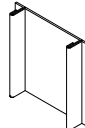
houten planken met verbanden



getint spiegel glas



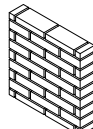
kas



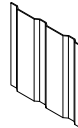
felsbaan



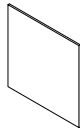
zeil



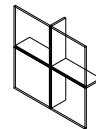
metselwerk



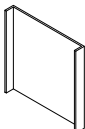
damwand



vlakke staalplaat



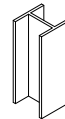
vliesgevel



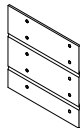
gekante plaat



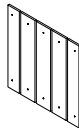
strekmetaal



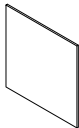
HEA



genagelde houten planken



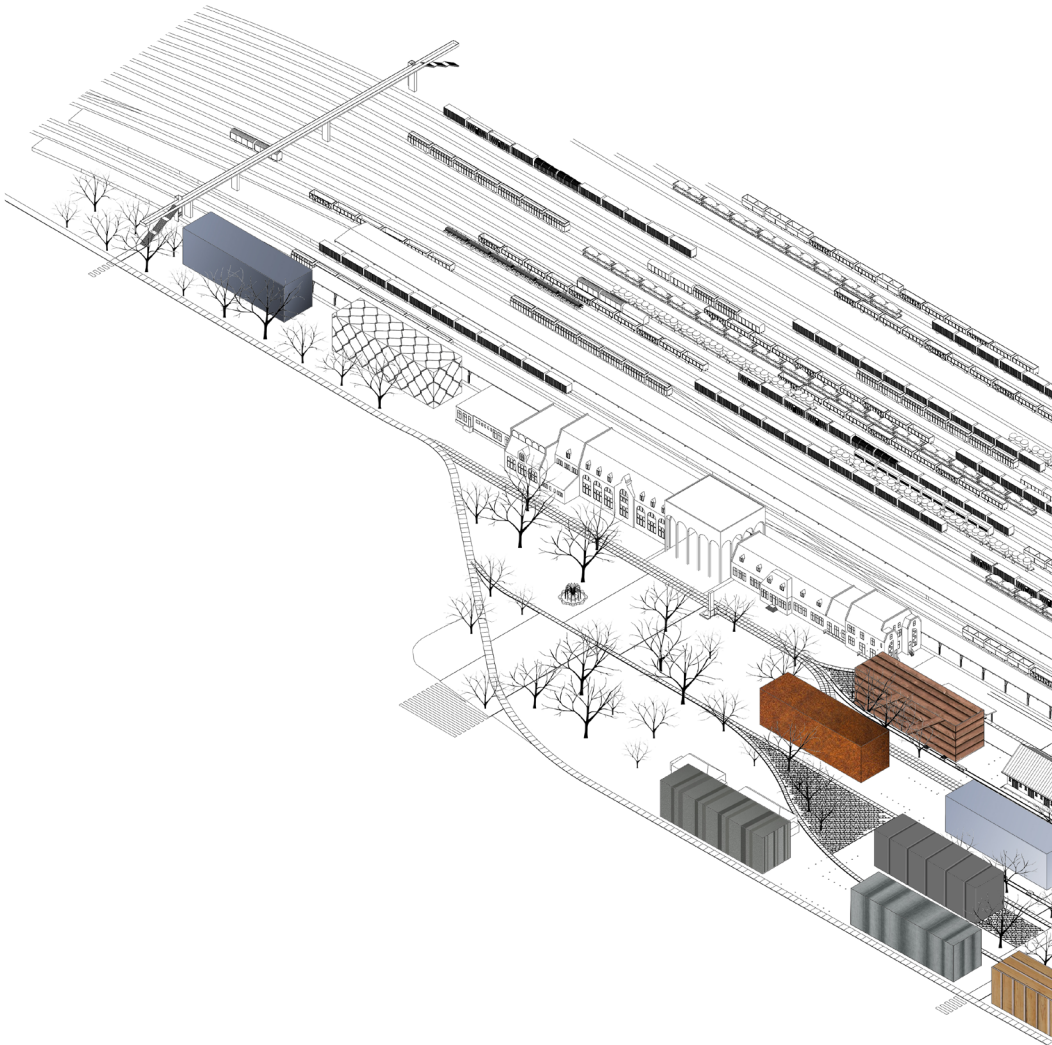
houten latten



cortenstaal

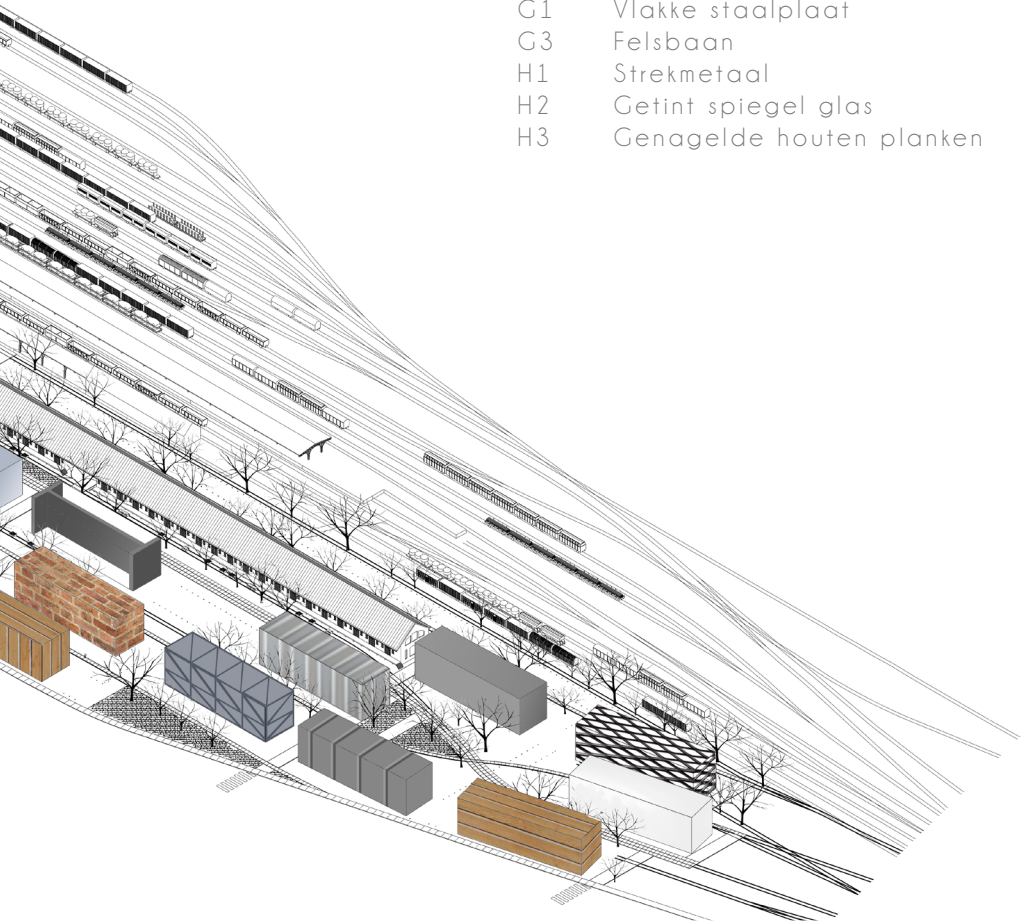


gerond glas



Materiaal in het landschap

- A1 Vliesgevel
- B1 Stalen touwnet
- C1 Houten planken met verbanden
- C2 Cortenstaal
- C4 Damwand
- D2 Gerond glas
- D3 Gekante plaat
- D4 Zeil
- E2 HEA
- E3 Metselwerk
- E4 Houten latten
- F2 Gevouwen plaat
- F3 Kas
- G1 Vlakke staalplaat
- G3 Felsbaan
- H1 Streckmetaal
- H2 Getint spiegel glas
- H3 Genagelde houten planken



Bijna alle materialen in het gebied krijgen een eigen kleur, met uitzondering van het cortenstaal. Deze zorgt namelijk zelf al voor de kleur.

Bij goederenwagons zien we een grote diversiteit in kleur. Sommige wagons zijn helemaal verroest doordat ze nooit een goede coating hebben gekregen, of doordat de coating verdwenen is door slijtage. De goederenwagons die een coating hebben, zijn in een eenvoudige RAL kleur uitgevoerd. De wagons moeten namelijk niet alleen functioneel zijn, maar ook praktisch. Door de RAL kleur is het gemakkelijk om nieuwe wagons bij te maken en ze exact hetzelfde eruit te laten zien, maar ook het restaureren van bestaande wagons is op deze manier eenvoudig.

Voor de nieuwe gebouwen in het gebied is er een kleurenpalet gemaakt van RAL kleuren, afgeleid van de kleuren die we in de goederenwagons tegenkomen. Een deel van het palet is gevuld is met rood-oranje-bruin tinten die de oude, roestende wagons representeren.



Sfeer goederenwagens



RAL 8012



RAL 3011



RAL 3014



RAL 3013



RAL 2012



RAL 1033



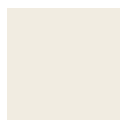
RAL 1017



RAL 2010



RAL 1014



RAL 9010



RAL 5003



RAL 5024



RAL 7047



RAL 5014



RAL 6034



RAL 6011

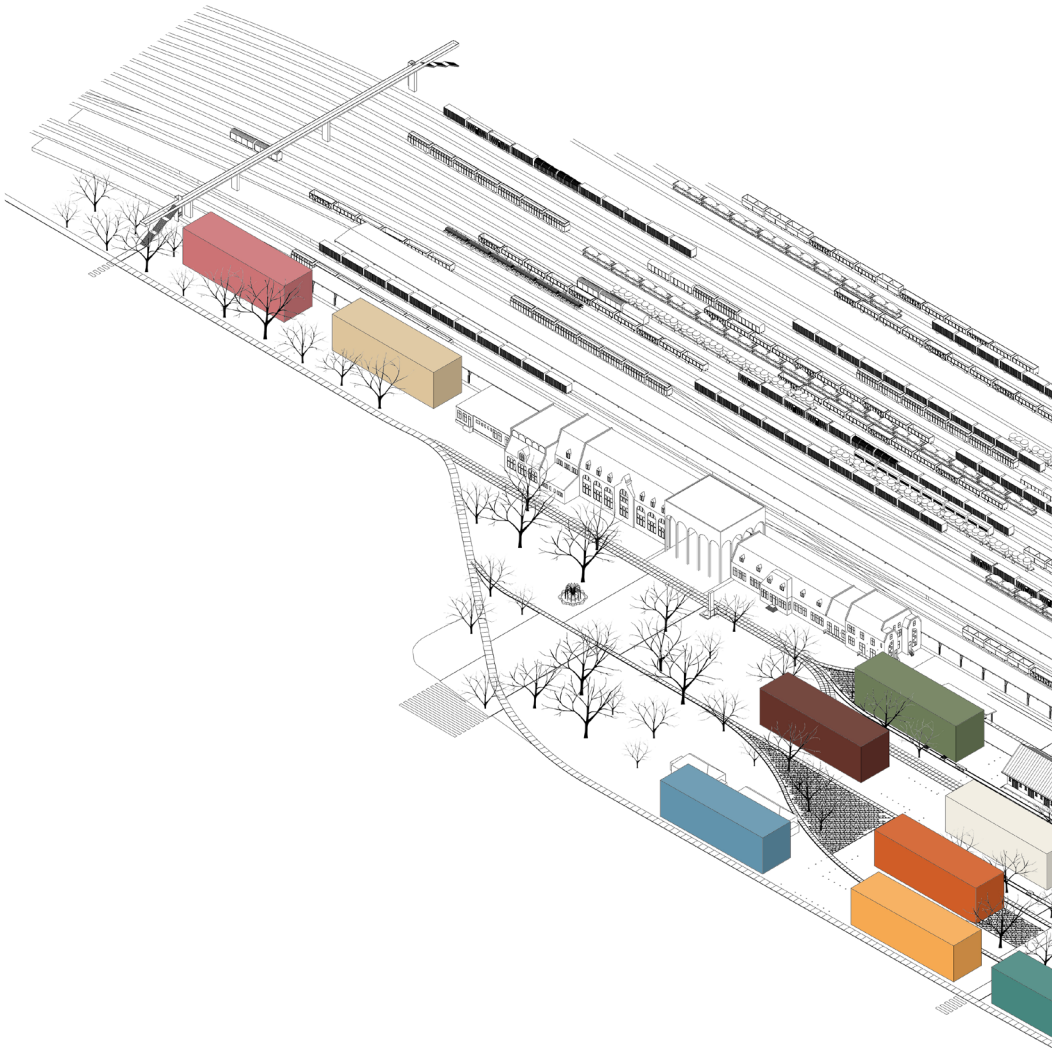


RAL 6033

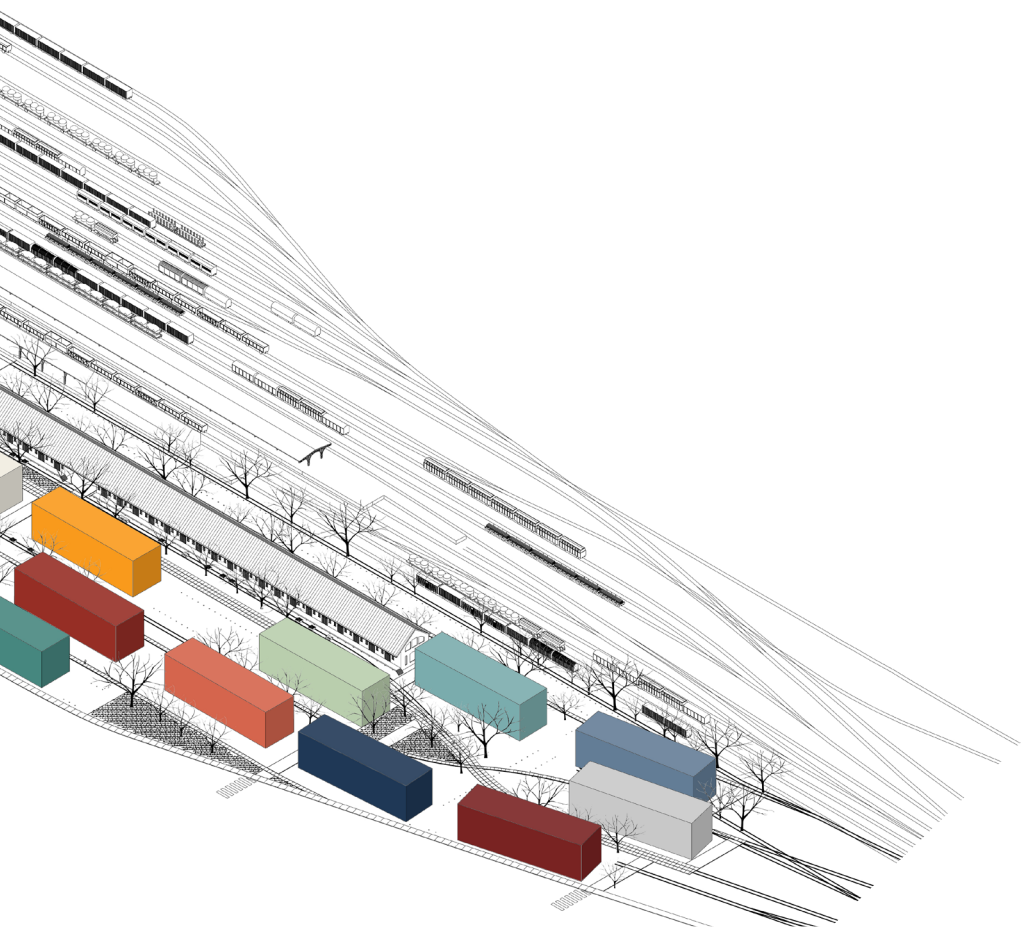


RAL 6019

Kleurpalet

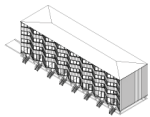


Kleur in het landschap

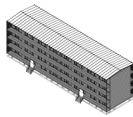


De goederenwagens, de typologiën, het materiaal en de kleur zorgen samen met het esthetische ontwerp voor de uiteindelijke gebouwen. Al de gebouwen zijn geïnspireerd door de geschiedenis, de identiteit en het stedenbouwkundige- en architectonische karakter van de spoorzone, de genius loci.

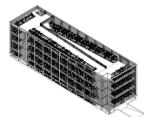
De gebouwen zijn allen vanuit dezelfde uitgangspunten opgezet, maar zijn zichtbaar verschillend van elkaar. Door een combinatie van generiek en specifiek ontstaan er 18 gebouwen die duidelijk bij elkaar horen, maar ook duidelijk anders zijn. Het zijn gebouwen die plezier uitstralen en swingen. Gebouwen die afwijken van de norm, maar juist op deze manier beter aansluiten op het gebied. Het zijn gebouwen die een bestaansrecht hebben in de context, een bestaansrecht in de spoorzone.



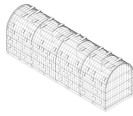
F2



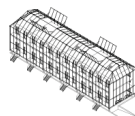
B1



C1



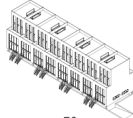
H2



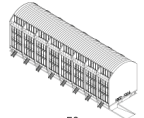
G3



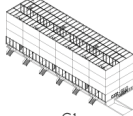
D4



E3



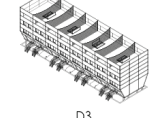
F3



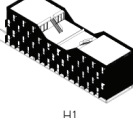
G1



C4



D3



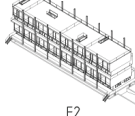
H1



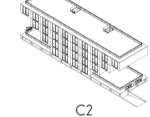
A1



H3



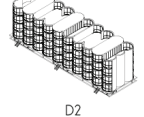
E2



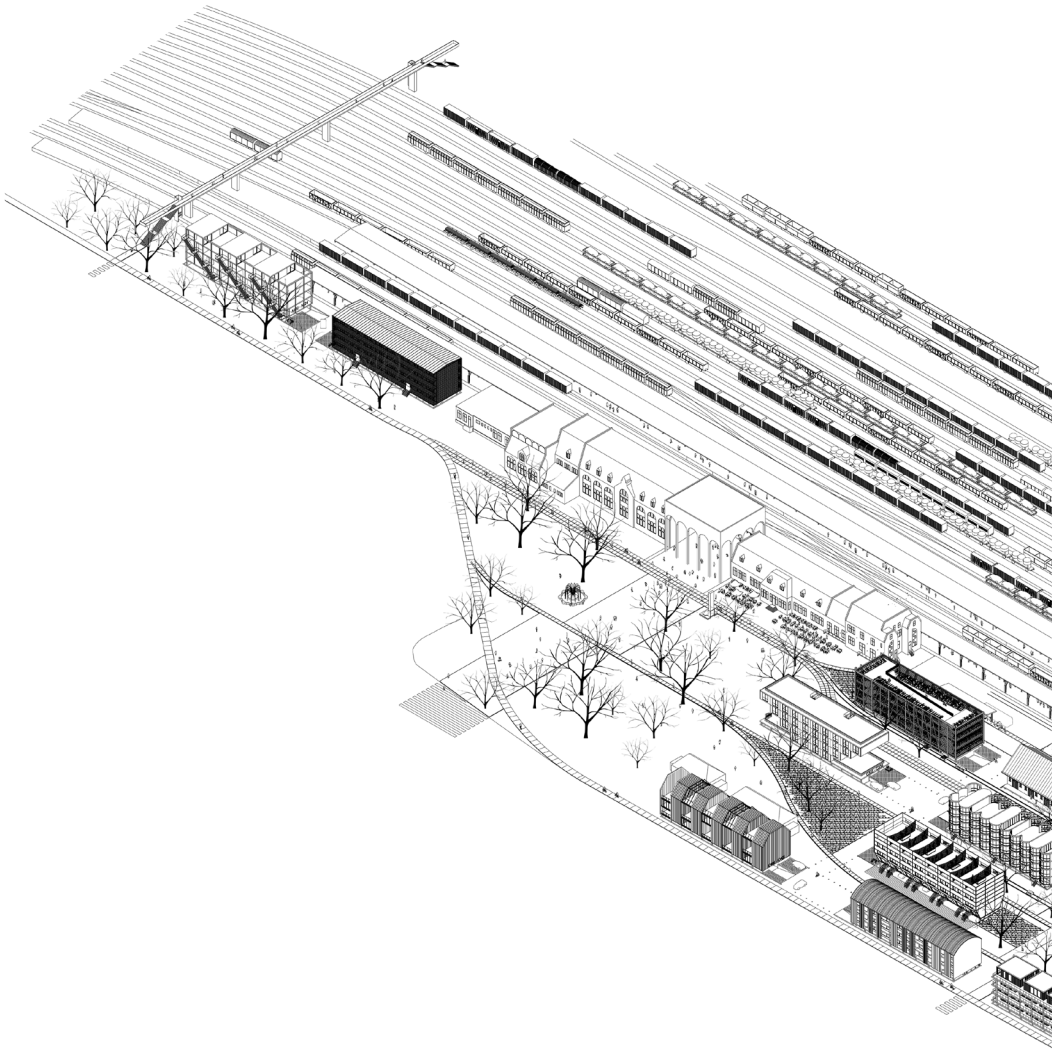
C2



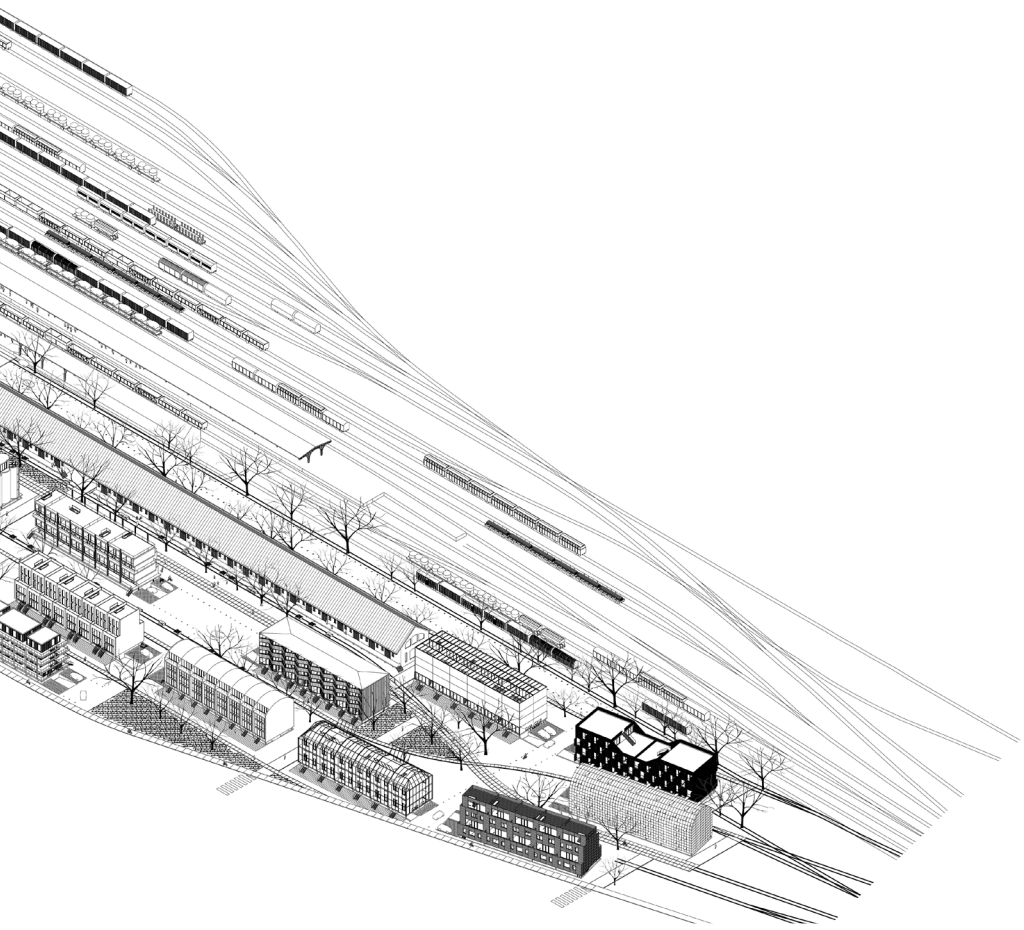
E4



D2



De nieuwe spoorzone



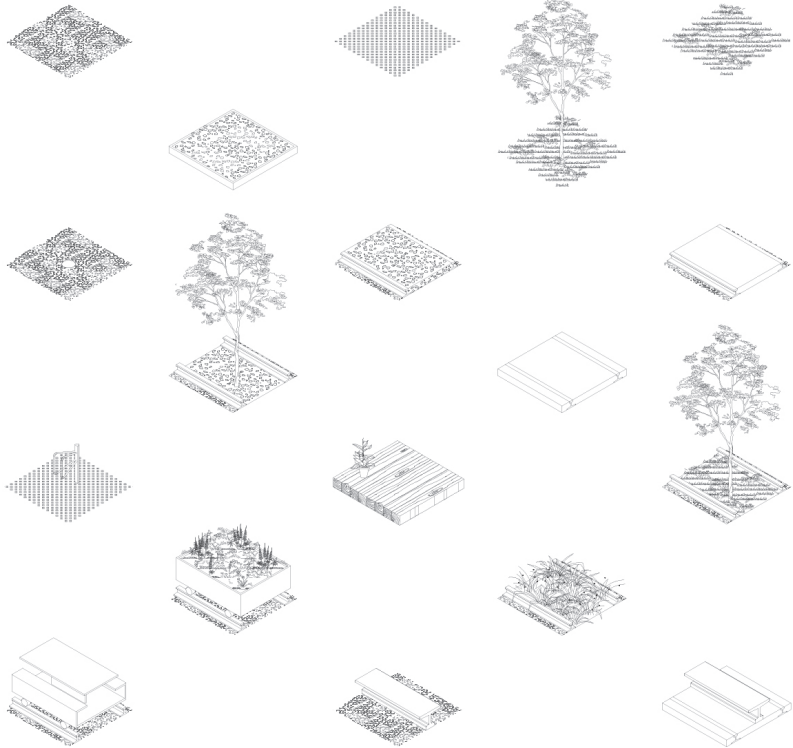
De stedenbouwkundige invulling is bepaald en de architectonische ontwerpen zijn gemaakt. De invulling van de openbare ruimte is hierin de laatste stap. Ook hiervoor wordt er gekeken naar de genius loci. De strenge lijnen met grind, hout en staal, met hier en daar een groene pionier, zijn de hoofdbestanddelen voor het landschap van de bestaande spoorzone.

In het ontwerp wordt het continue landschap van het spoorgebied over het algemeen verhard ingevuld. Met grind, roestend staal, betonnen platen en houten bielzen. Door het gebied verspreid zien we ook groen. Soms in de vorm van een groep bomen, soms een groot groen gebied gevuld met dutch wave, óf als verplaatsbare plantenbakken op de rails.

In dit schema zien we een collectie van oppervlakten en elementen die onder andere te vinden zijn in de nieuwe invulling van het gebied. We zien wandelpaden tussen de spoorrails lopen, maar het kan ook begroeid zijn. De houten bielzen lenen zich perfect voor de terrassen van de woningen en sommige bankjes zitten vast aan het stramien van de spoorlijnen en kunnen alleen over de rails verplaatsen.



Fascinaties openbare ruimte



Landschap oppervlakten en elementen



Verharde straten

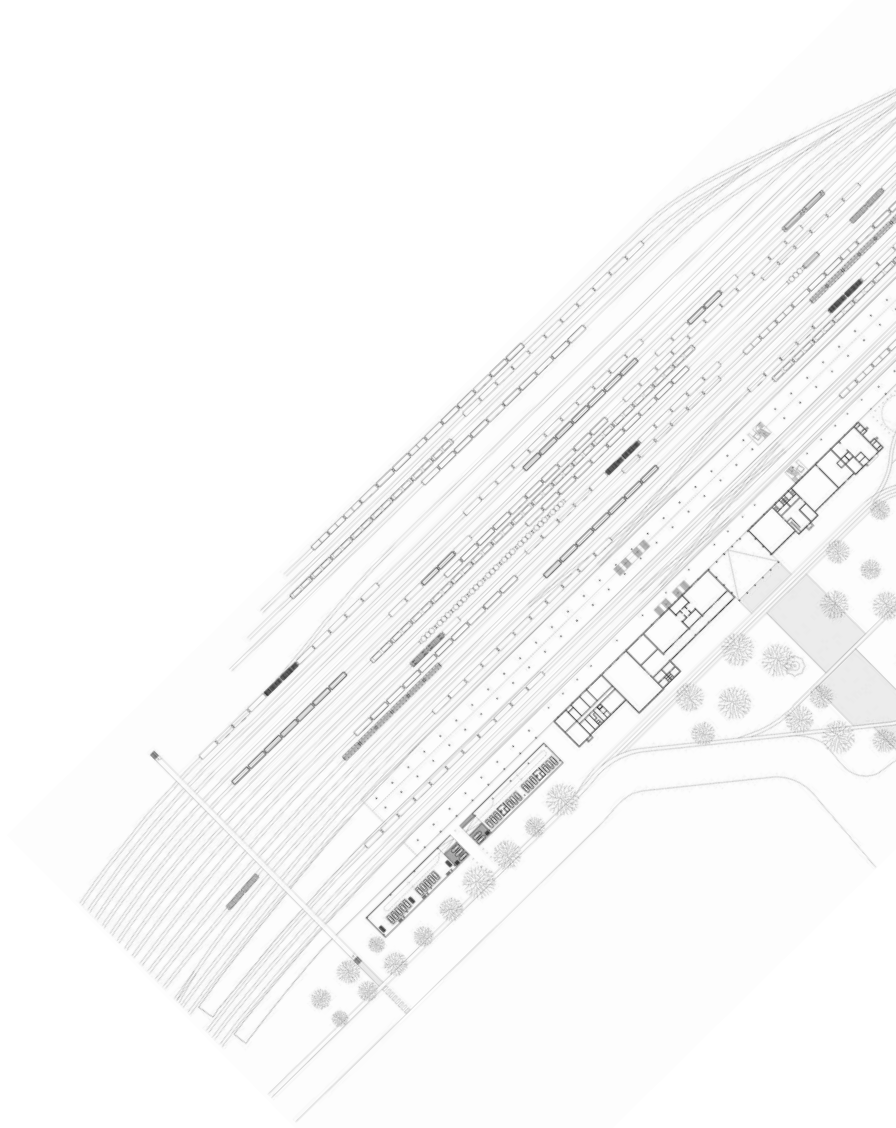


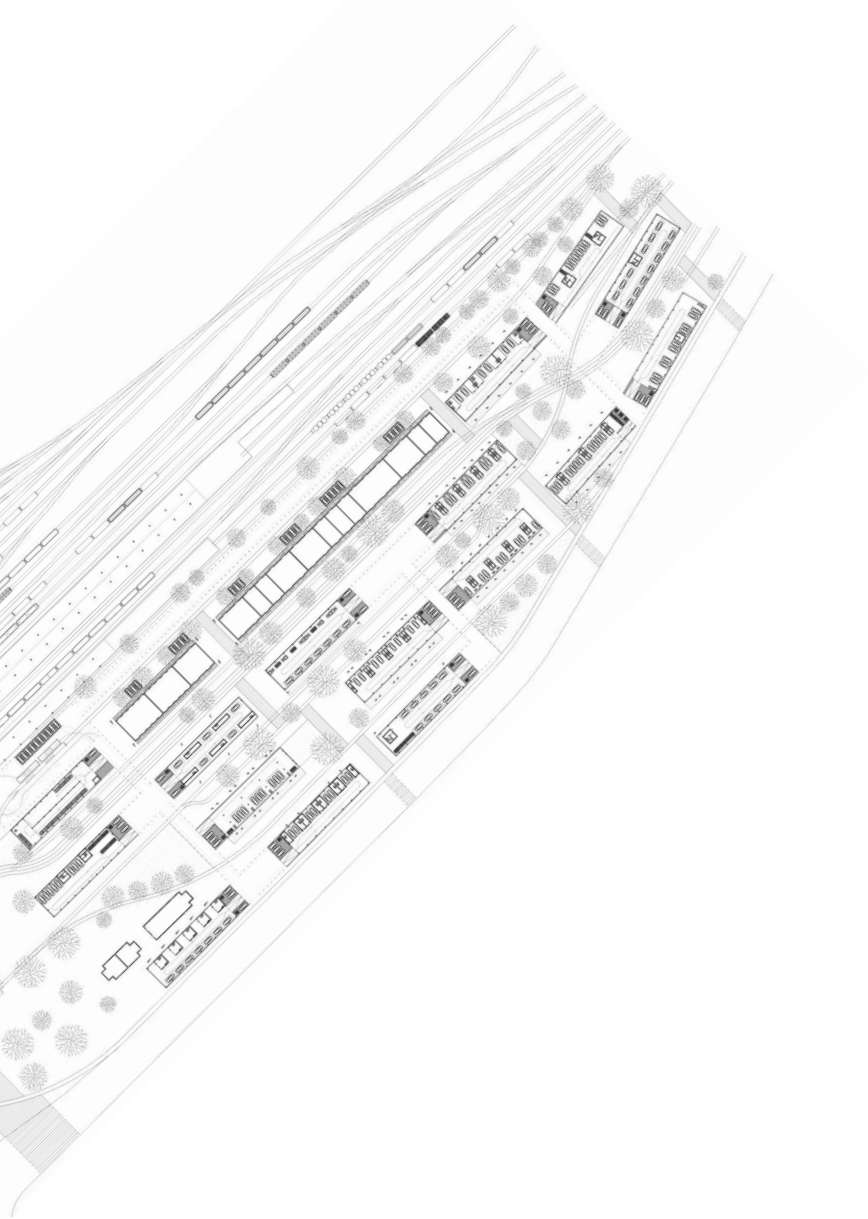
Combinatie verharding en groene elementen



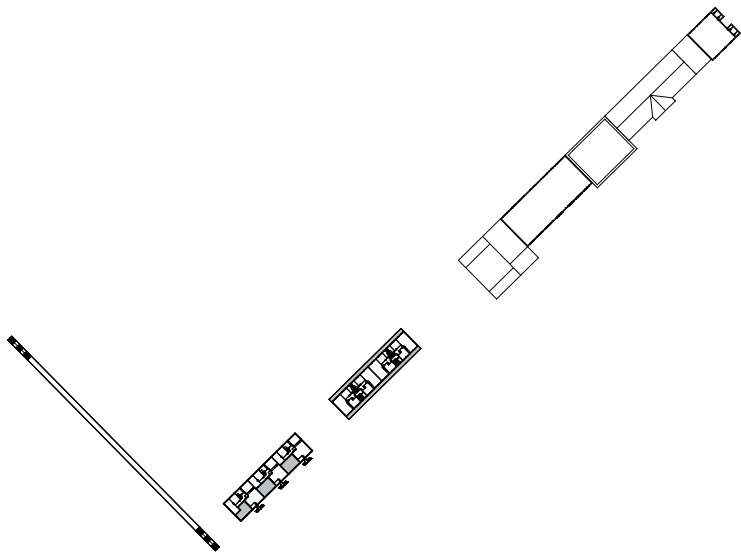
Groene wandelstraten

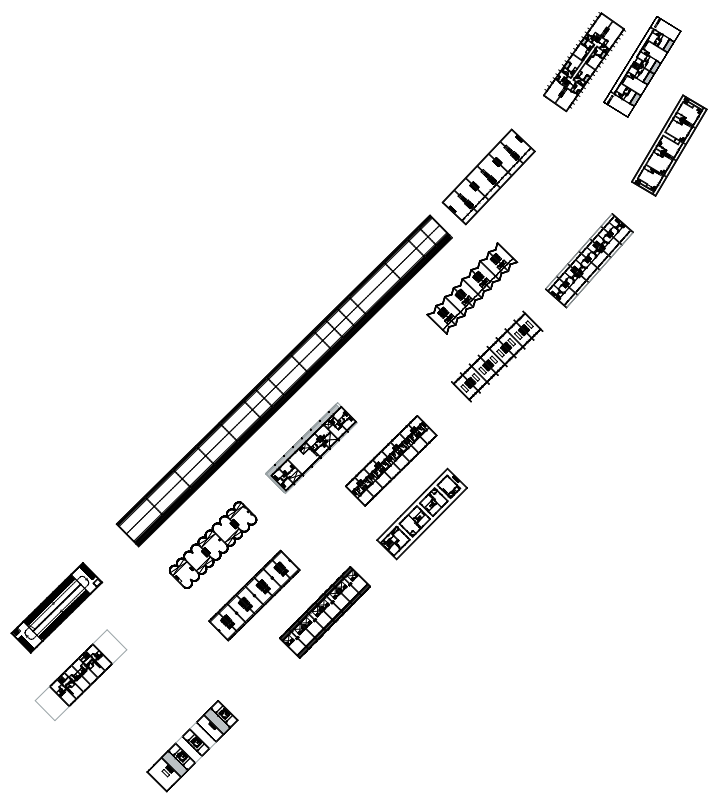
Gebouwen

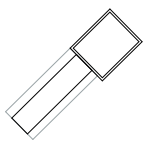
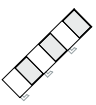


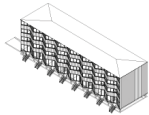


Continu landschap

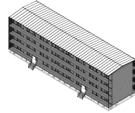




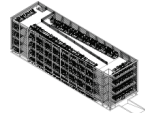




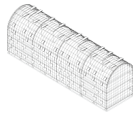
F2



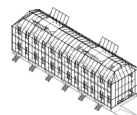
B1



C1



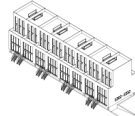
H2



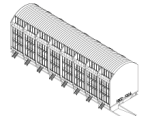
G3



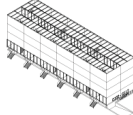
D4



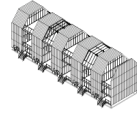
E3



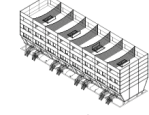
F3



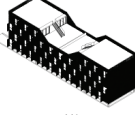
G1



C4



D3



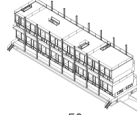
H1



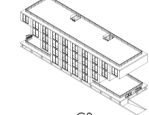
A1



H3



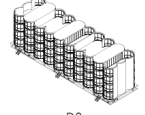
E2



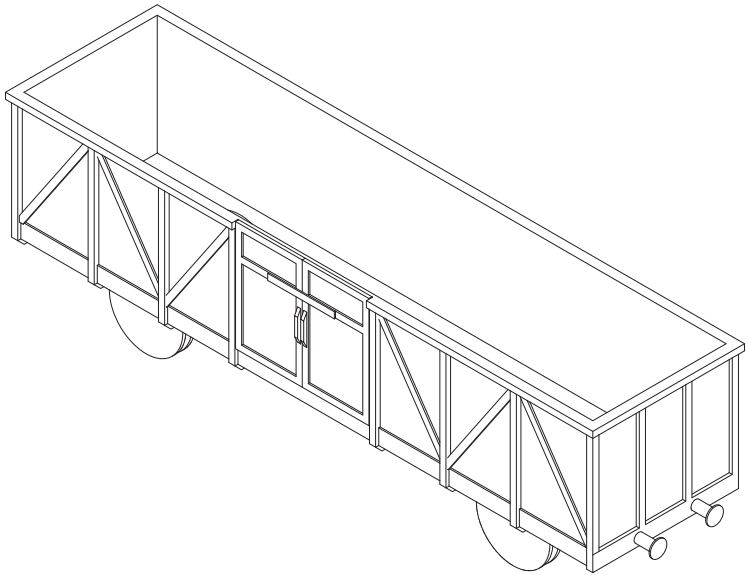
C2



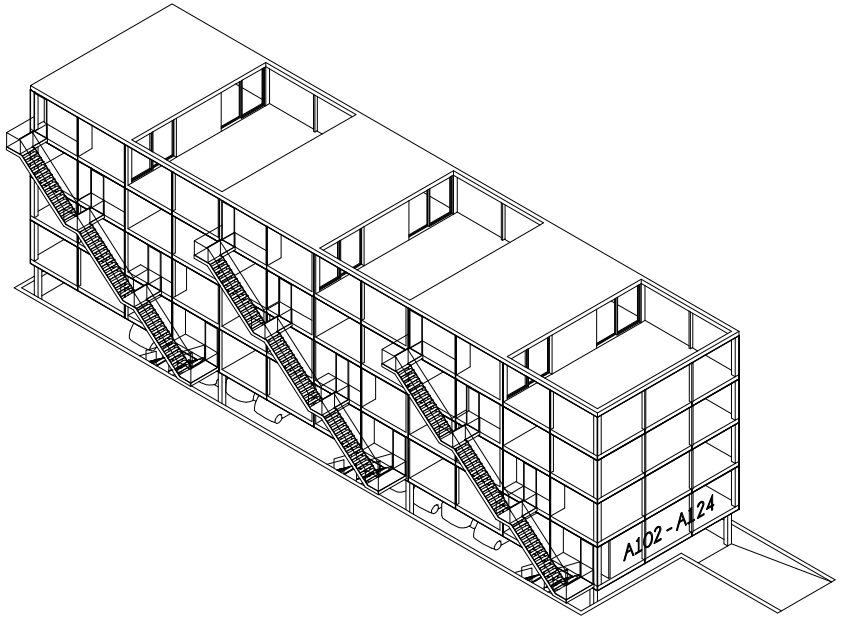
E4



D2

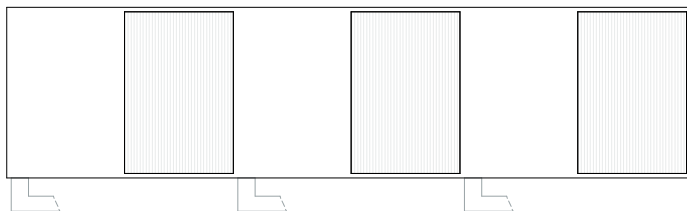


Kolen

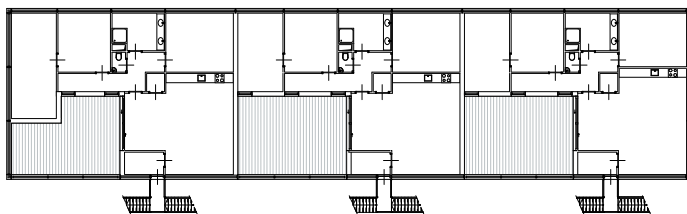


A1

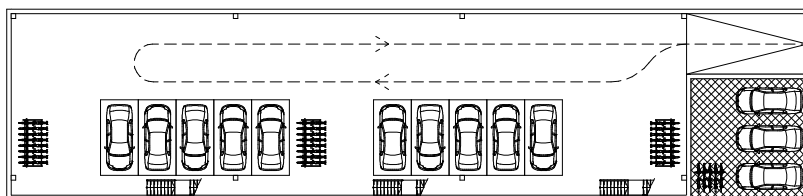
Dak



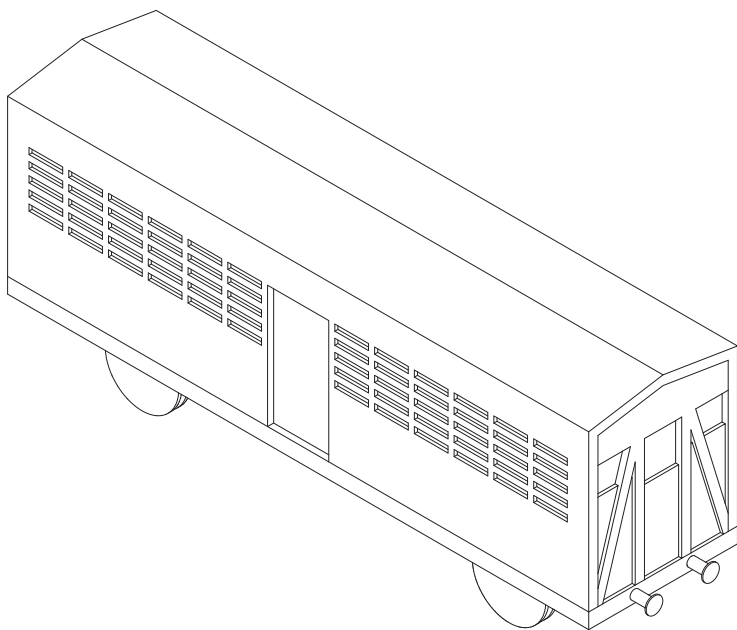
Tussenverdieping



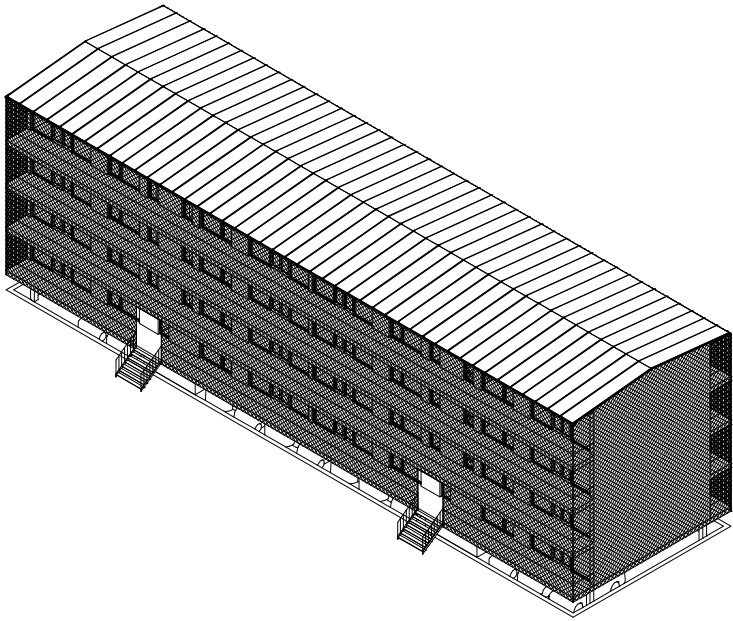
Kelder



Kolen

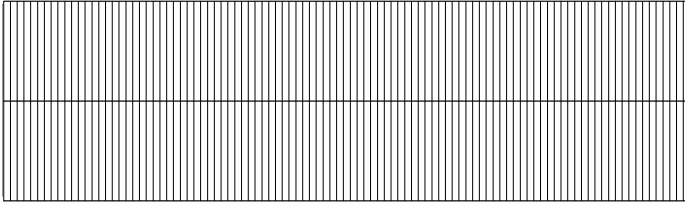


Vee

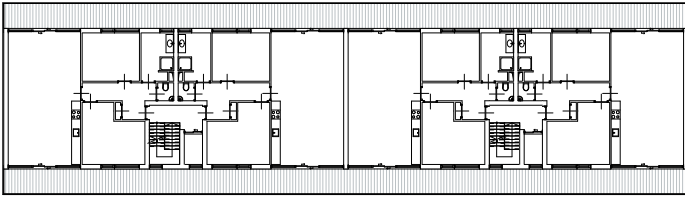


B1

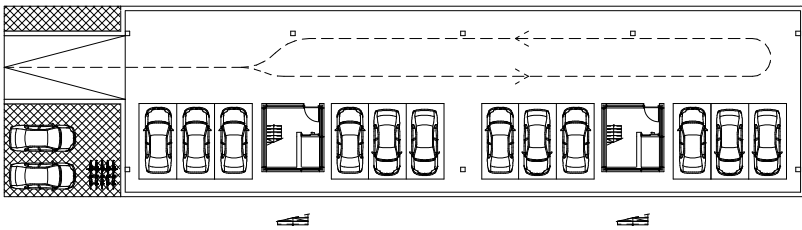
Dak



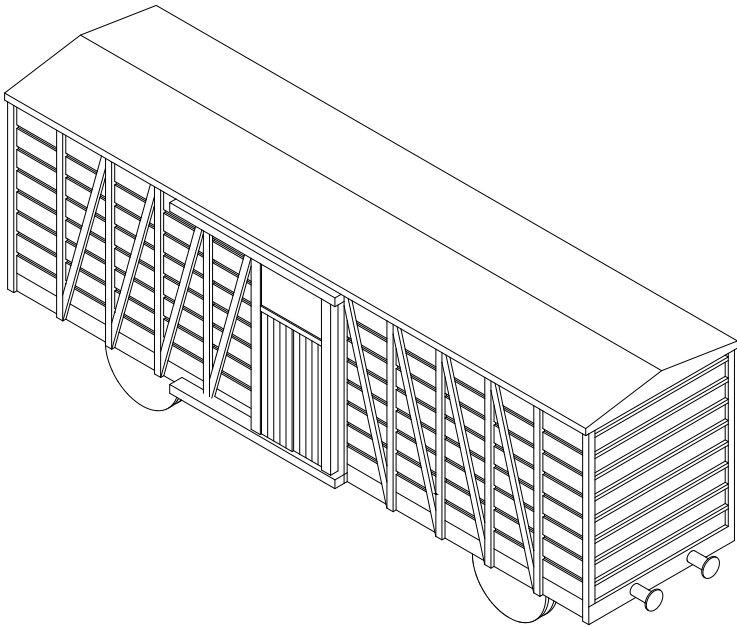
Tussenverdieping



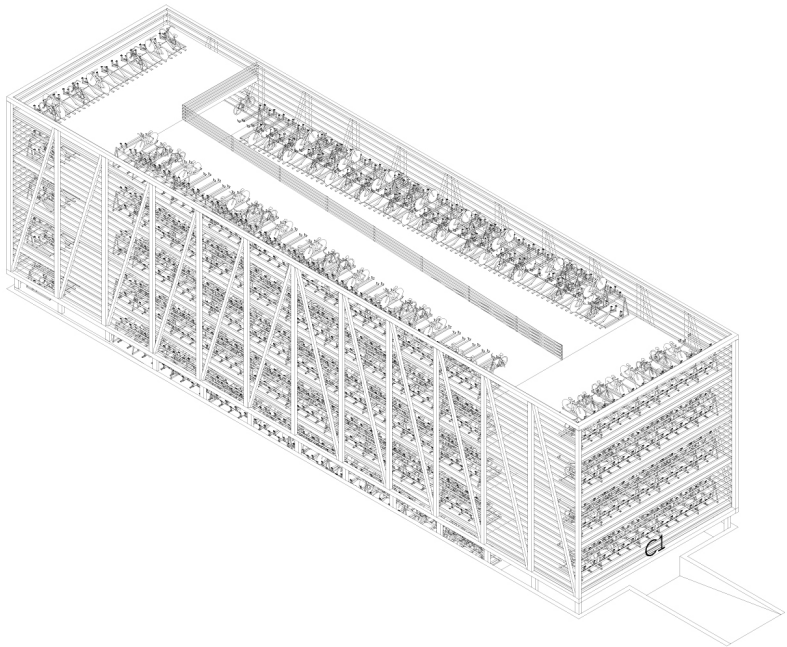
Kelder



Vee

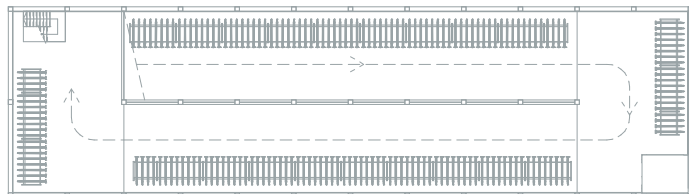


Kippen

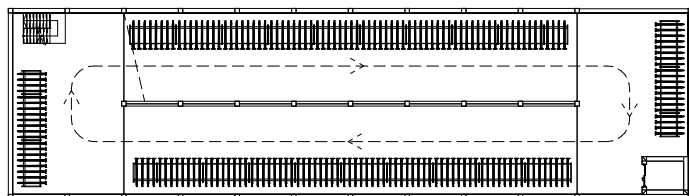


C1

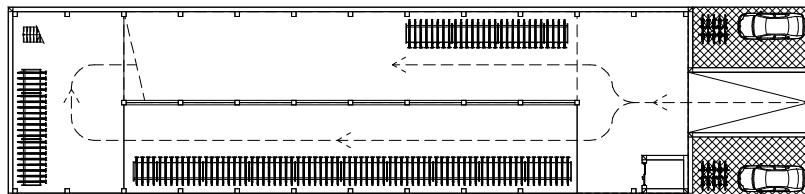
Dak



Tussenverdieping



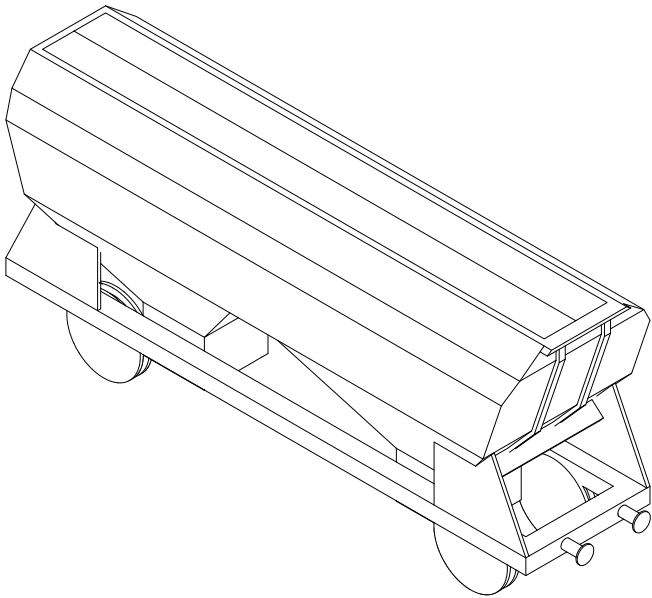
Kelder



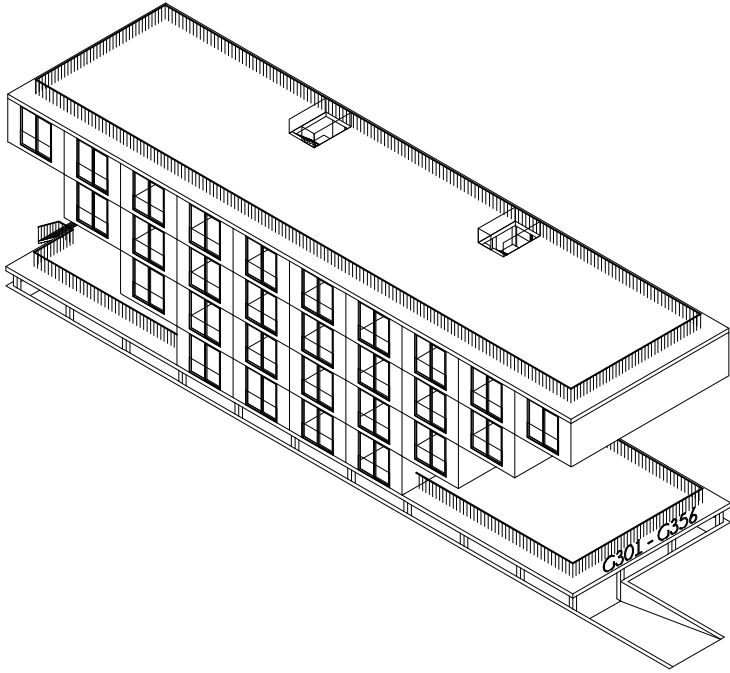
Kippen



C1



Graan

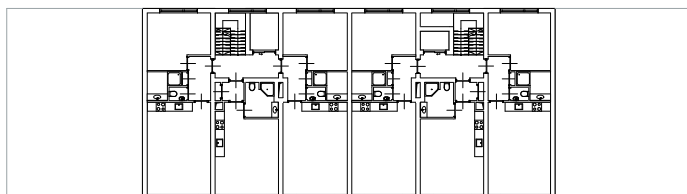


C2

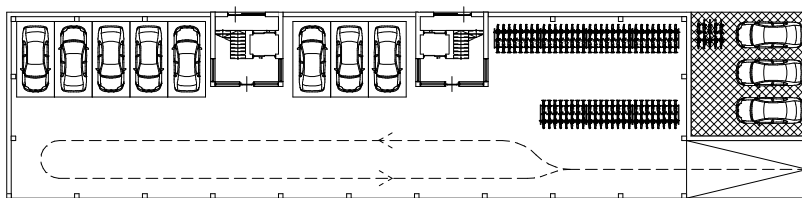
Dak

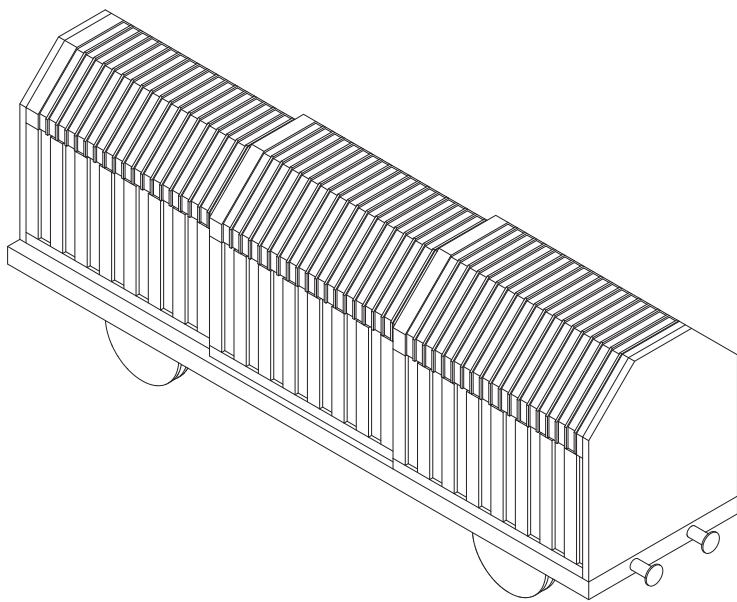


Tussenverdieping

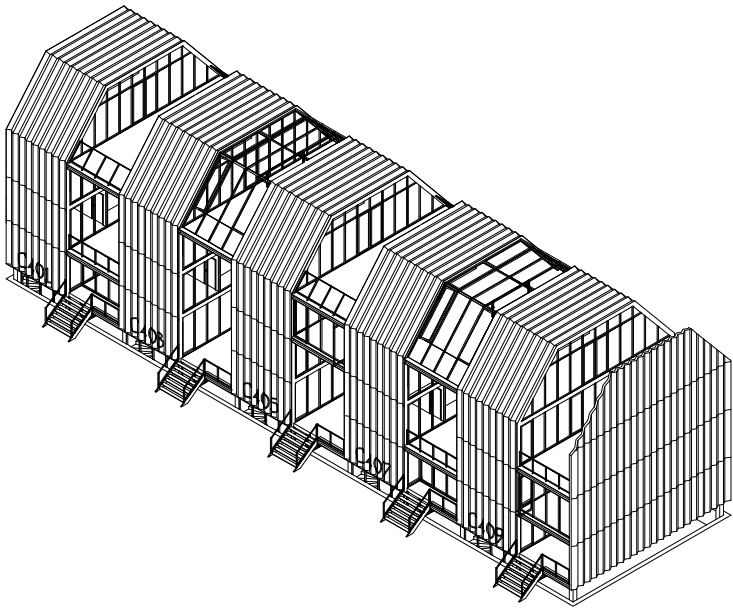


Kelder



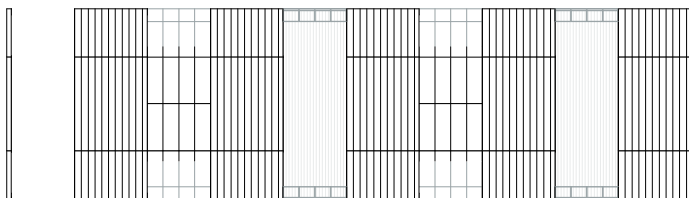


Aluminium

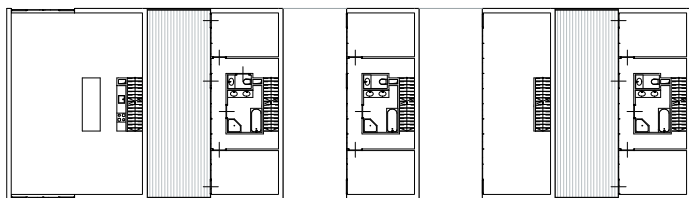


C4

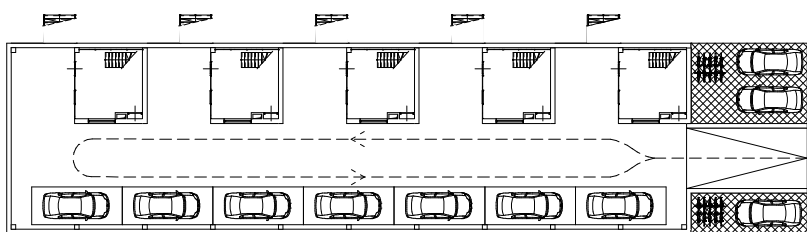
Dak



Tussenverdieping

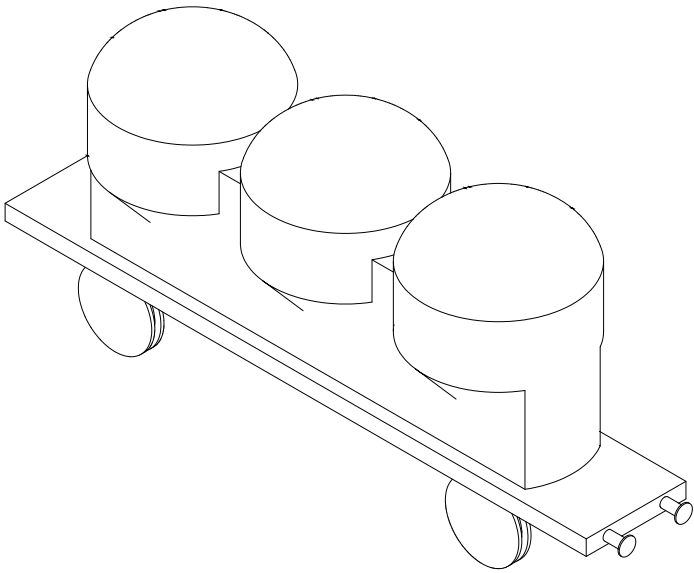


Kelder

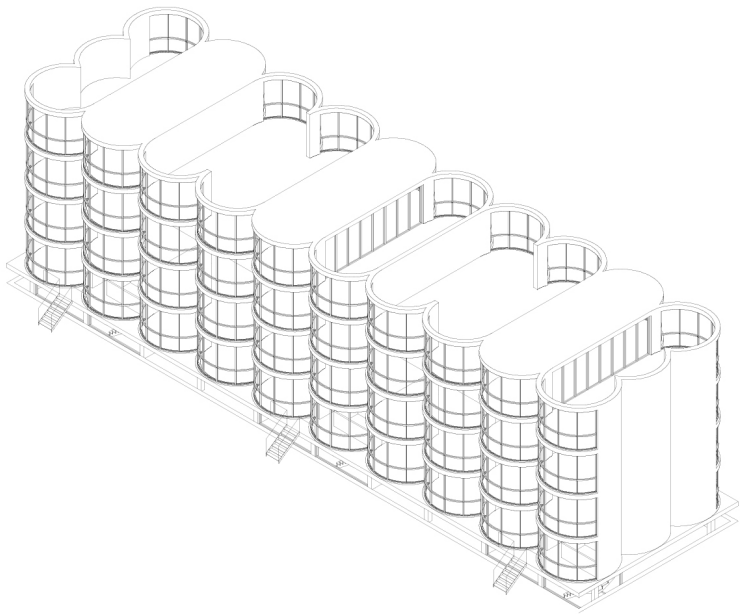


Aluminium



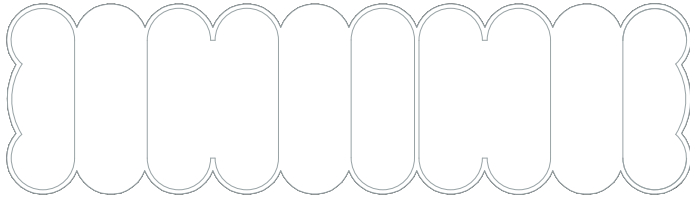


Vloeistof

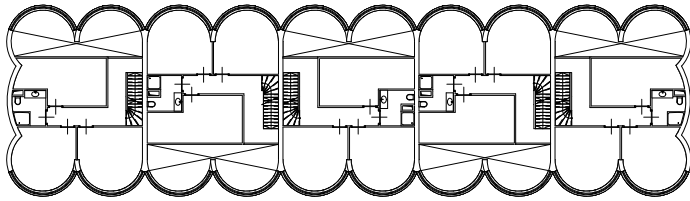


D2

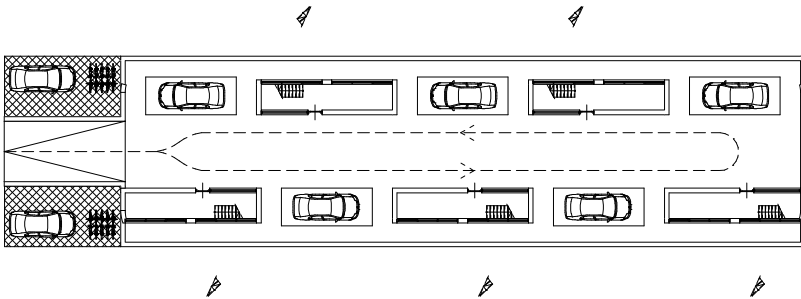
Dak



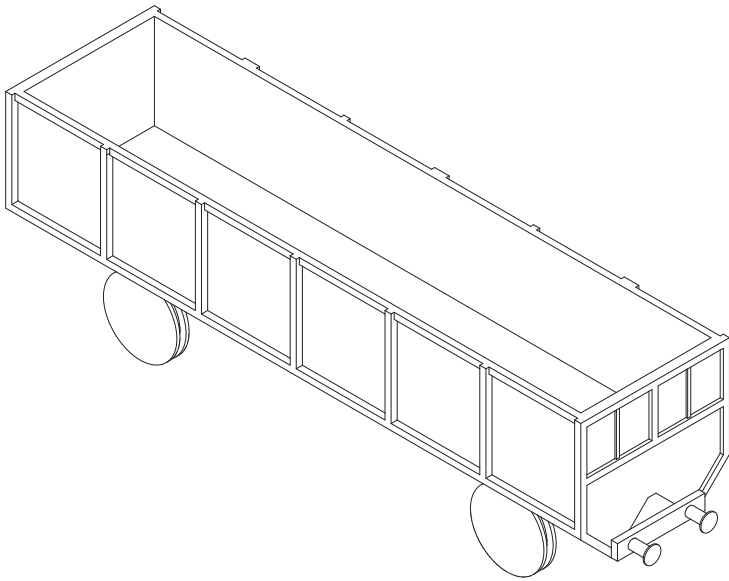
Tussenverdieping



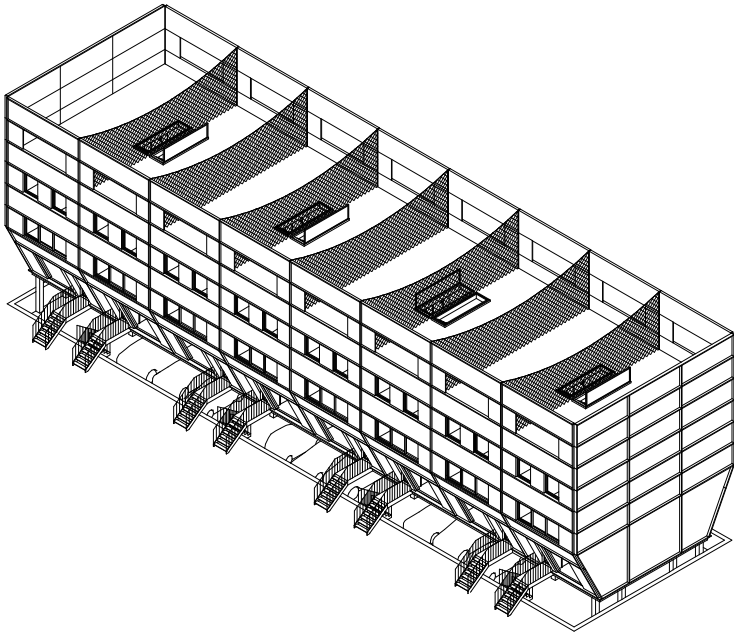
Kelder



Vloeistof

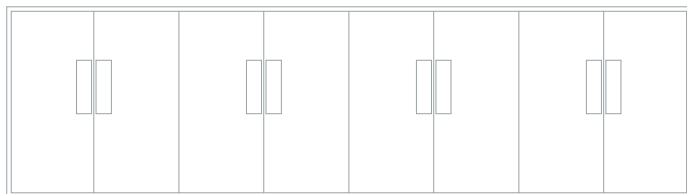


Grind

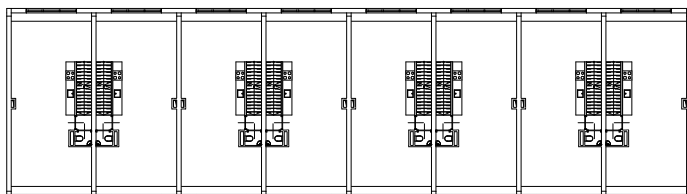


D3

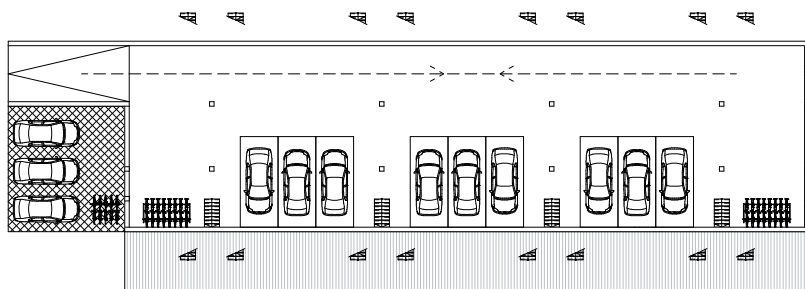
Dak



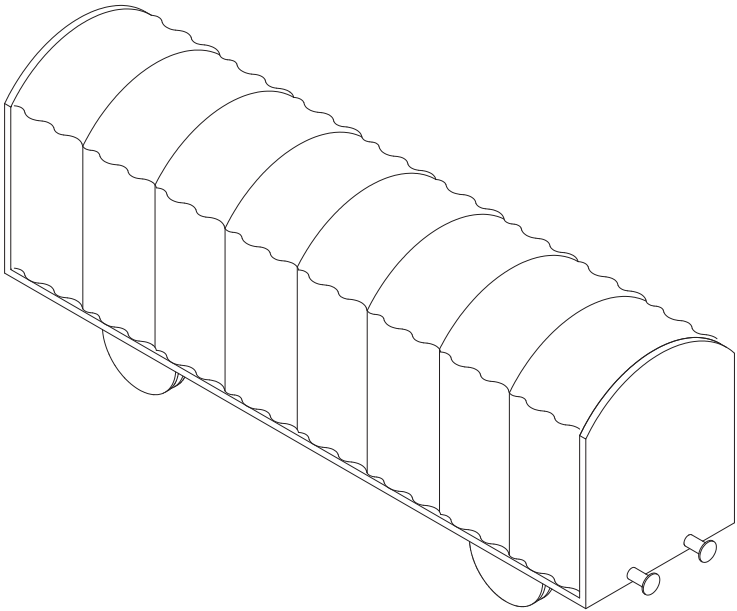
Tussenverdieping



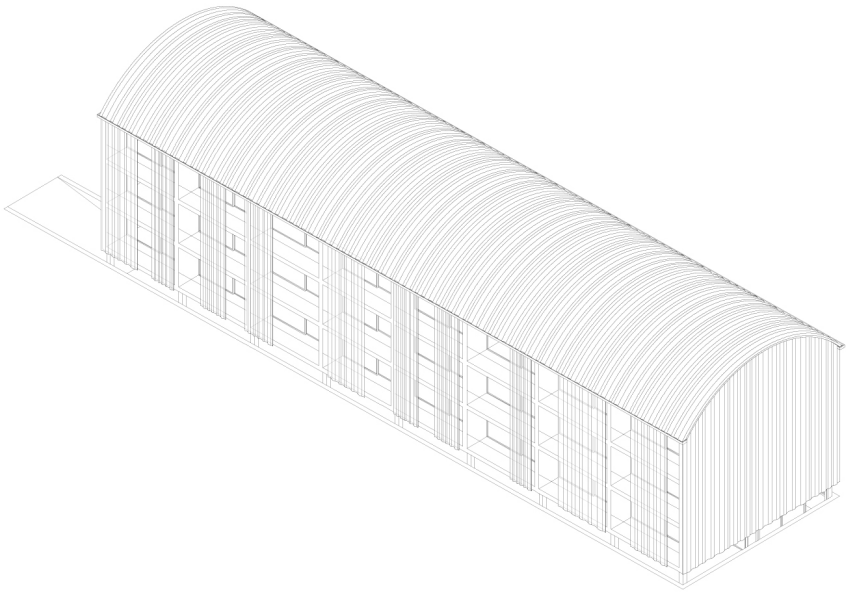
Kelder



Grind

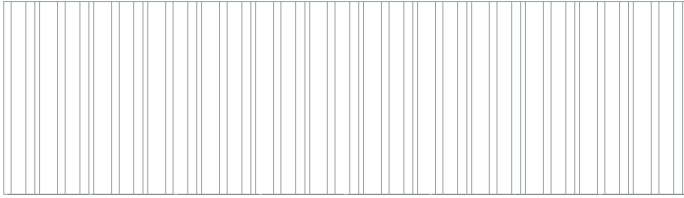


Pallet

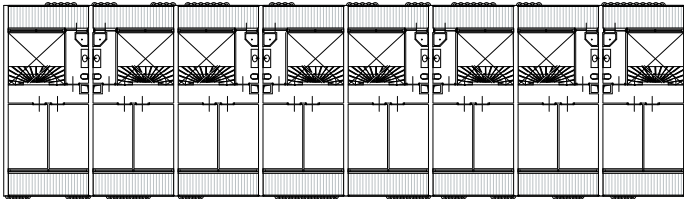


D4

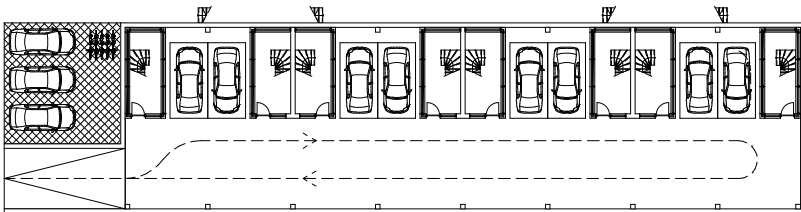
Dak



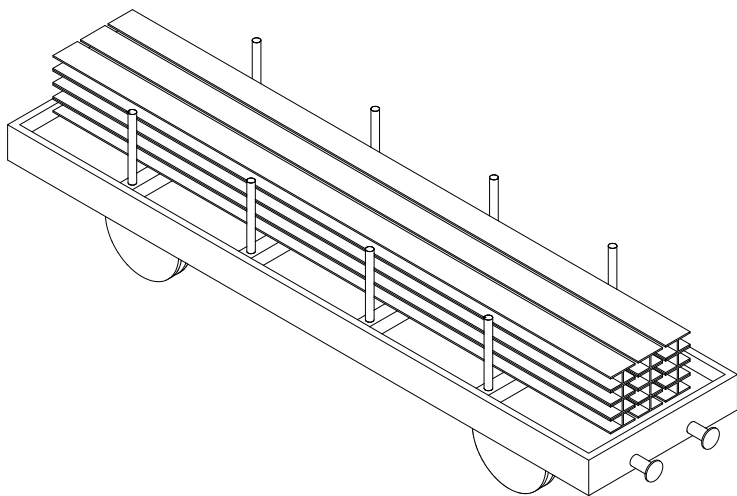
Tussenverdieping



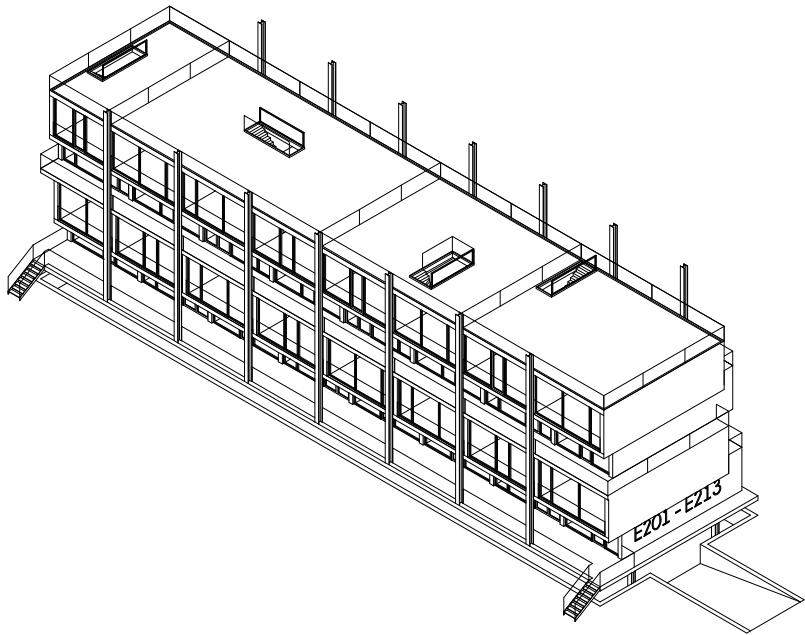
Kelder



Pallet

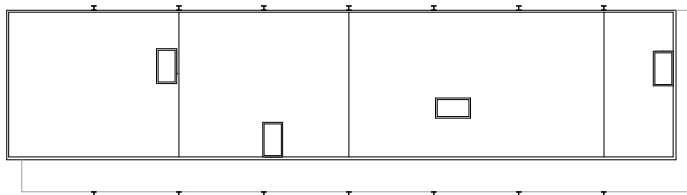


Staal

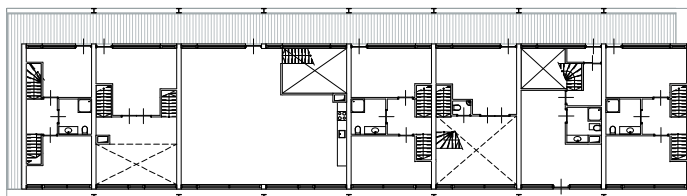


E2

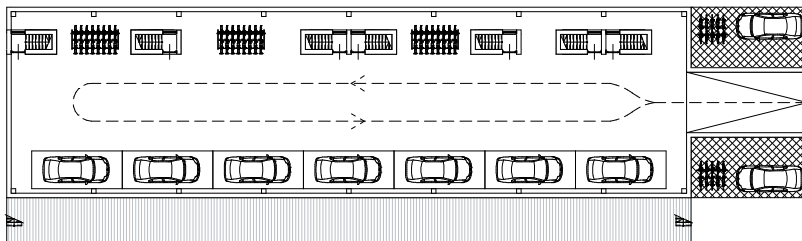
Dak



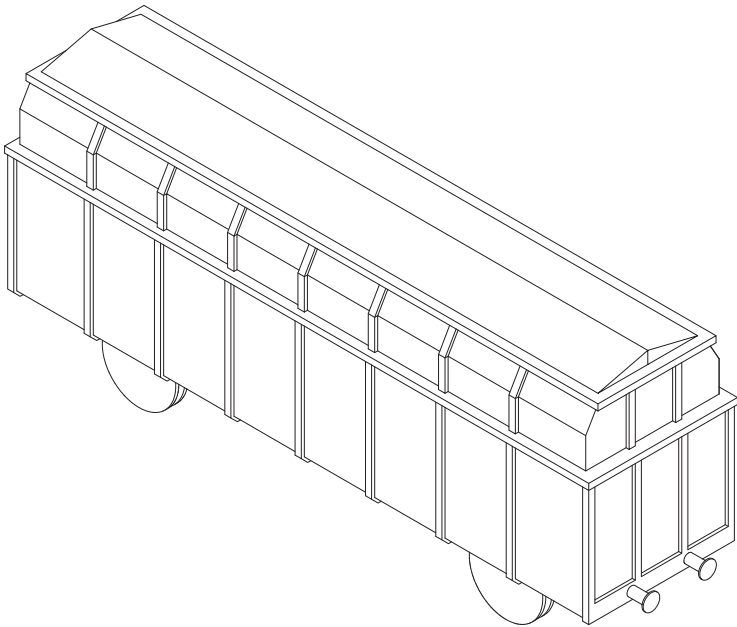
Tussenverdieping



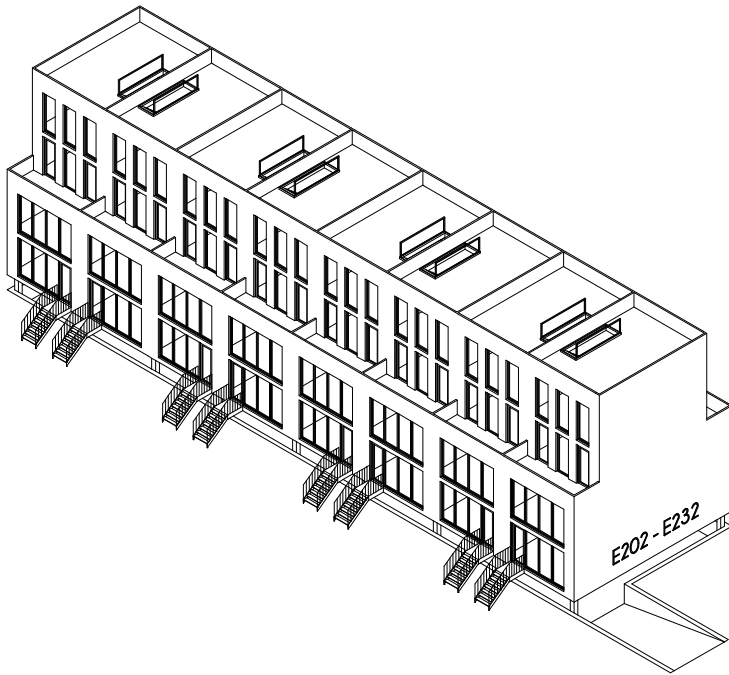
Kelder



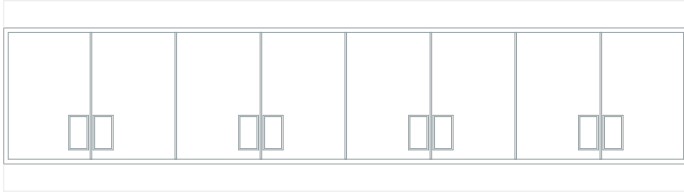
Staal



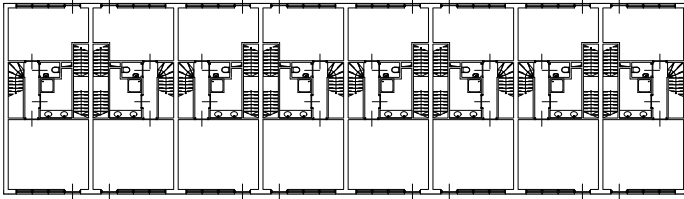
Zand



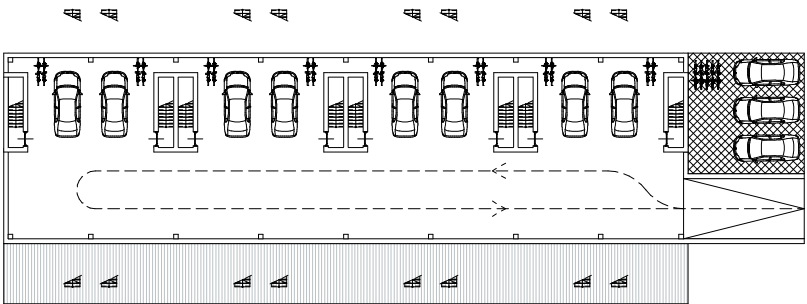
Dak



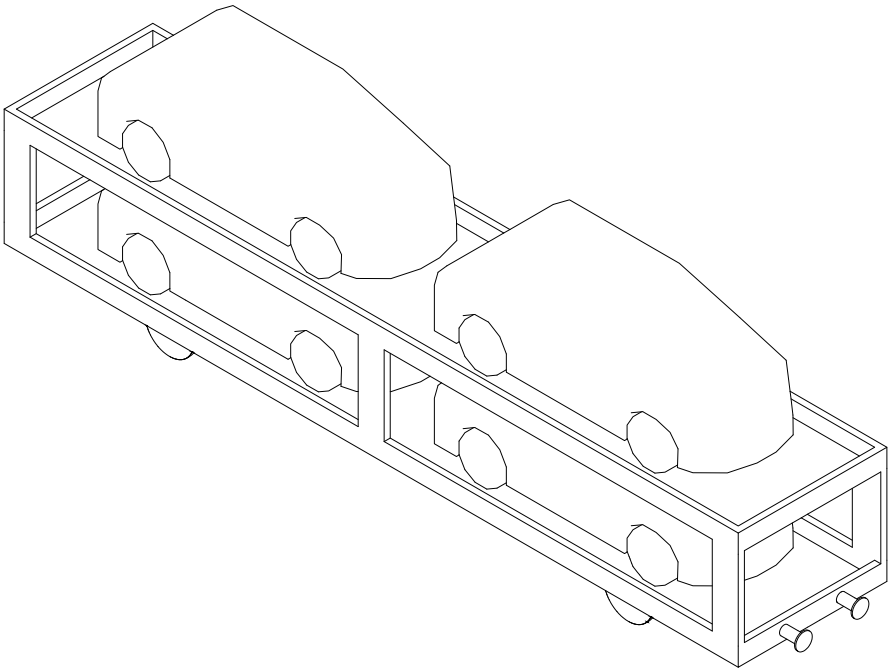
Tussenverdieping



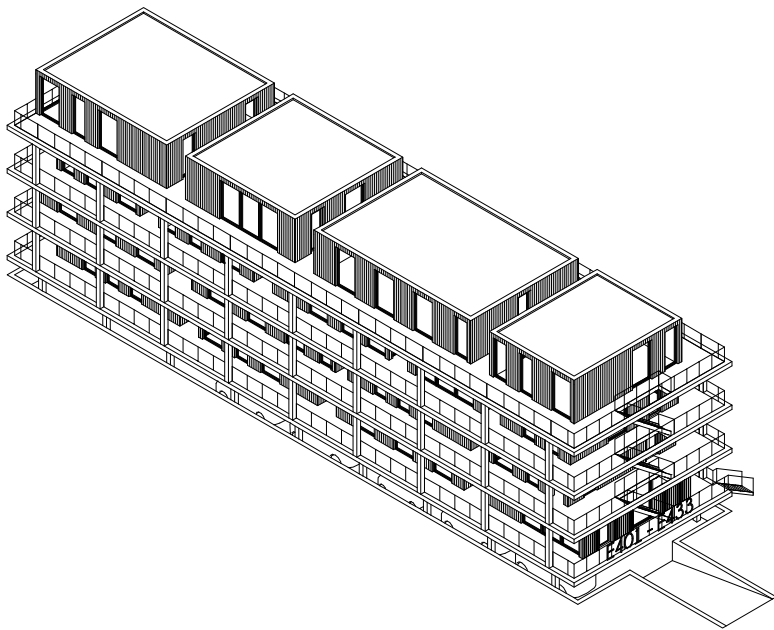
Kelder



Zand

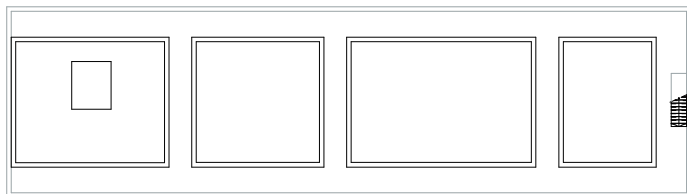


Auto

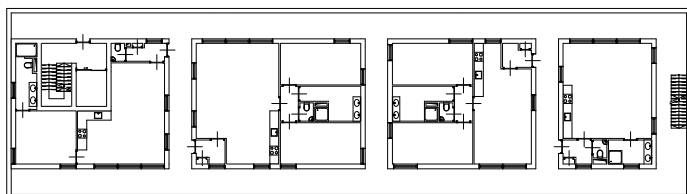


E4

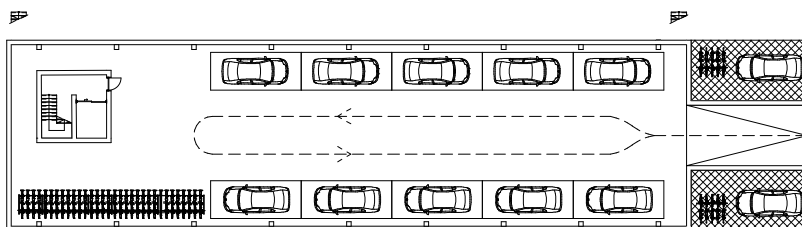
Dak



Tussenverdieping



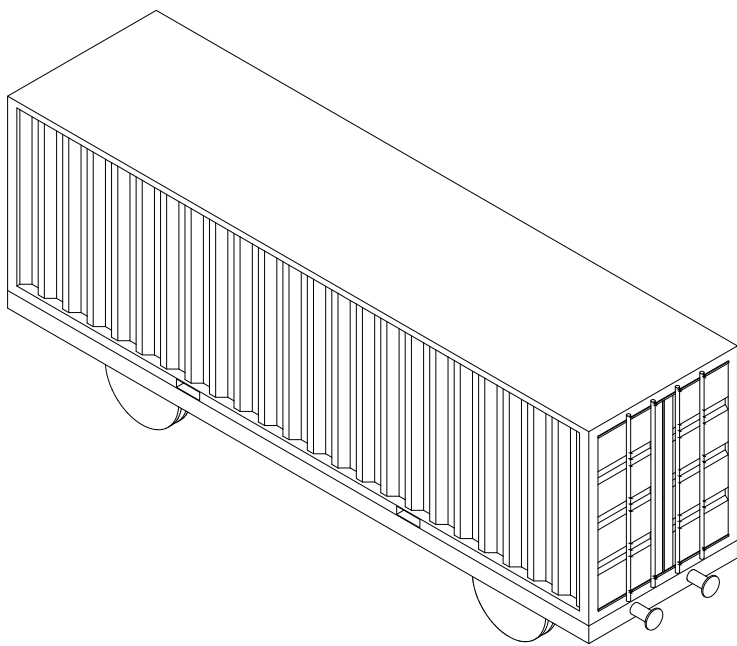
Kelder



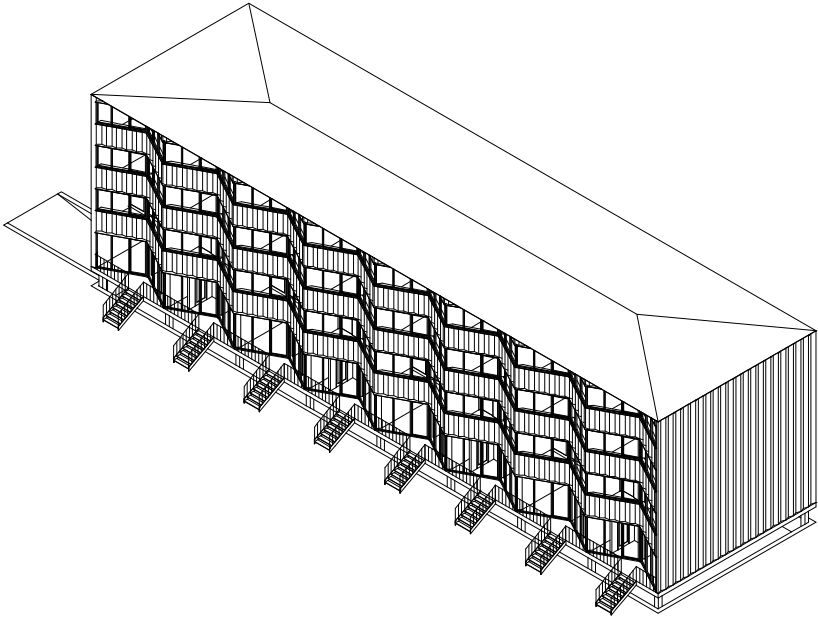
Auto



E4

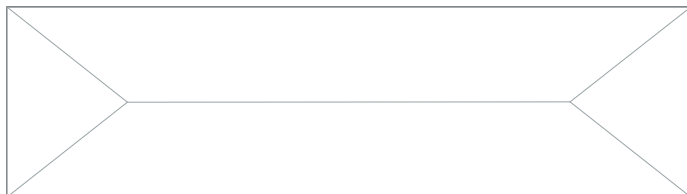


Pallet

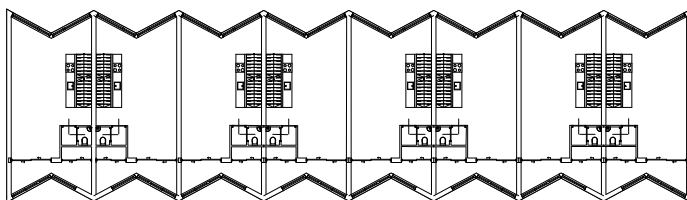


F2

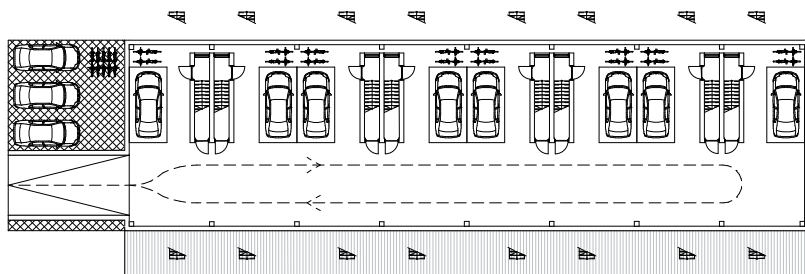
Dak



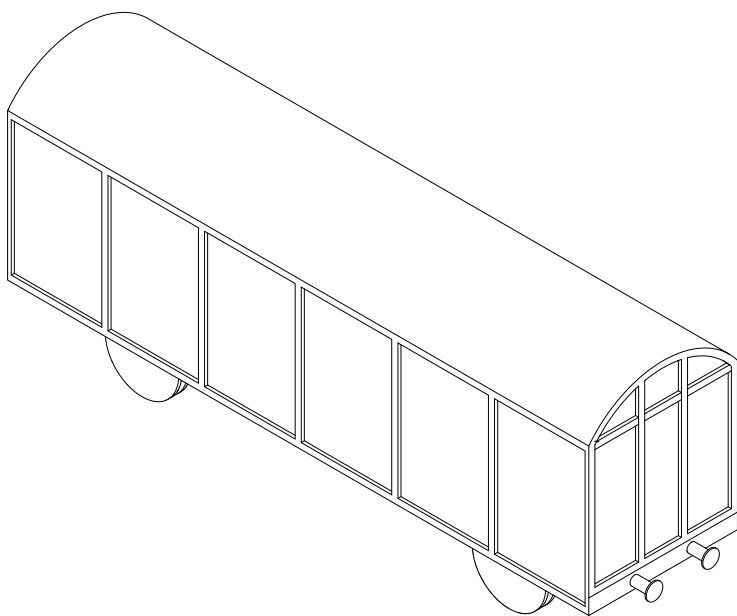
Tussenverdieping



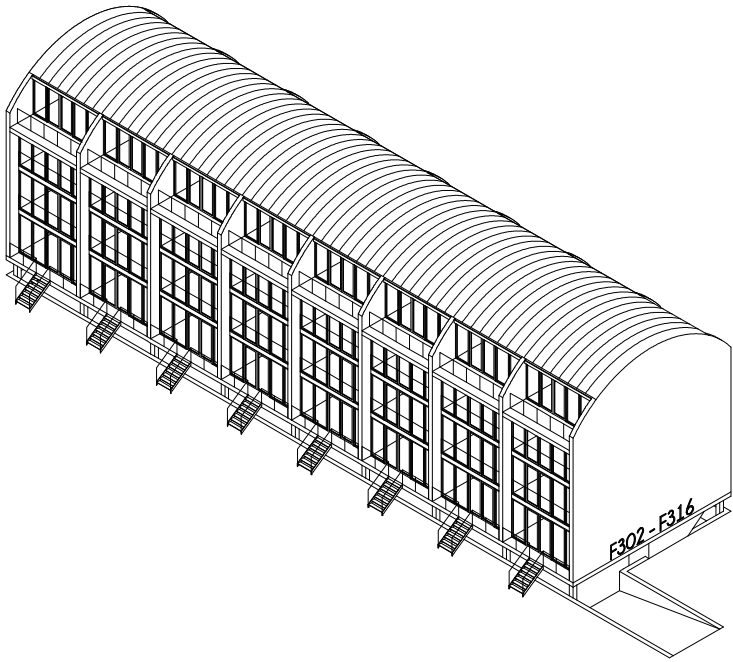
Kelder



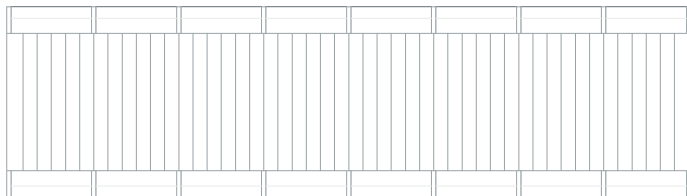
Pallet



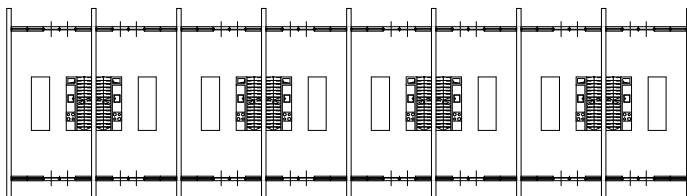
Groente



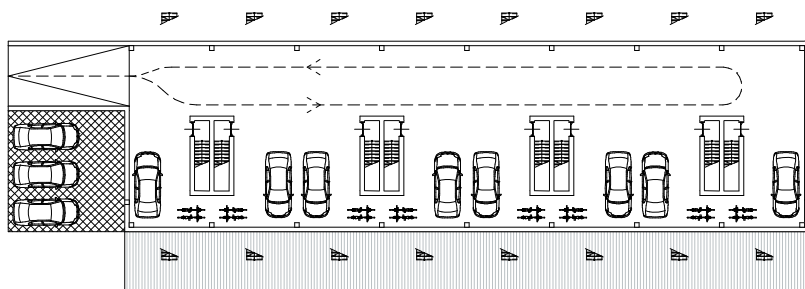
Dak



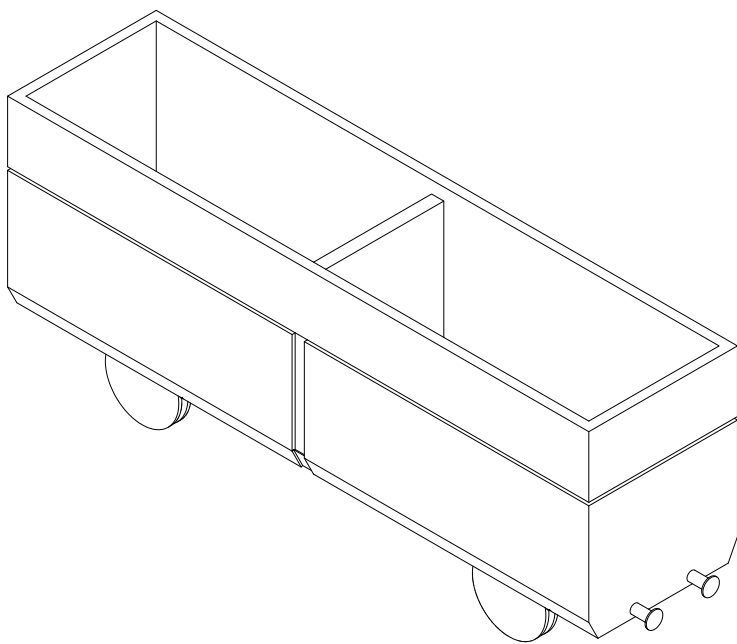
Tussenverdieping



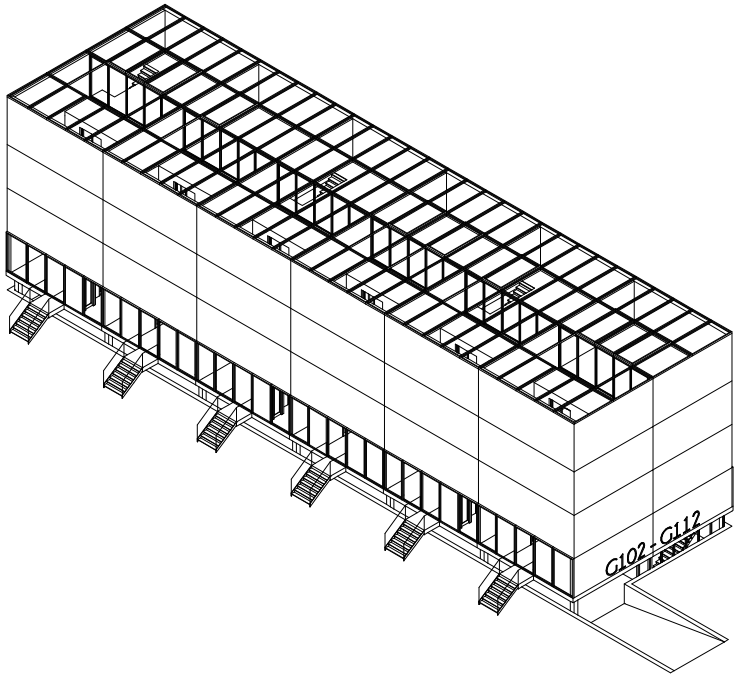
Kelder



Groente

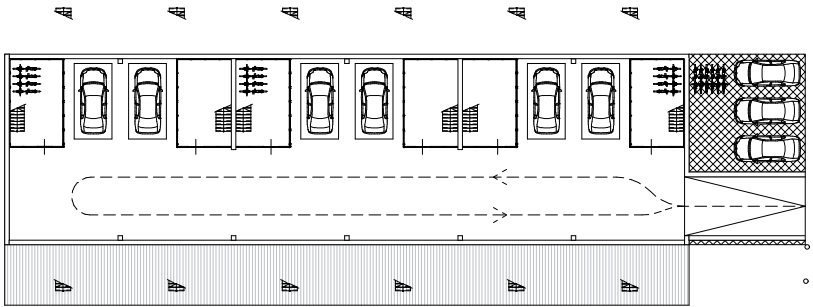


Graan

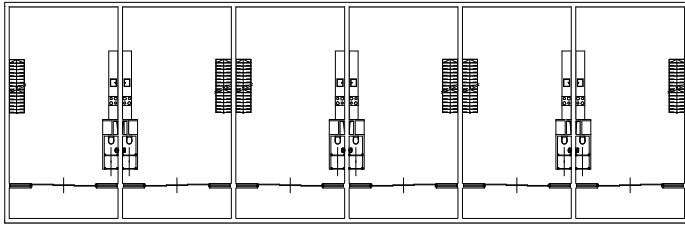


G1

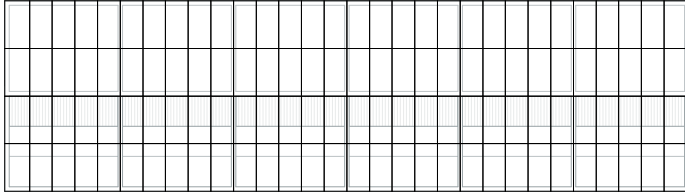
Kelder



Tussenverdieping

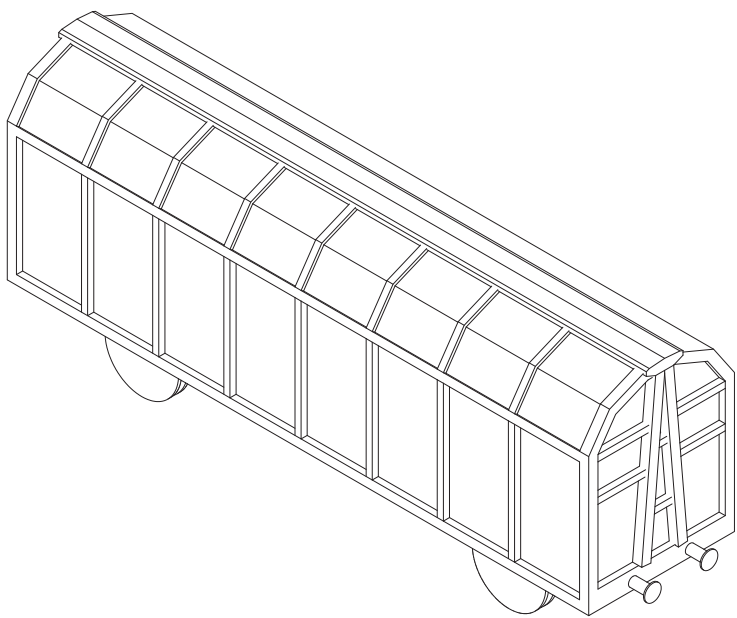


Dak

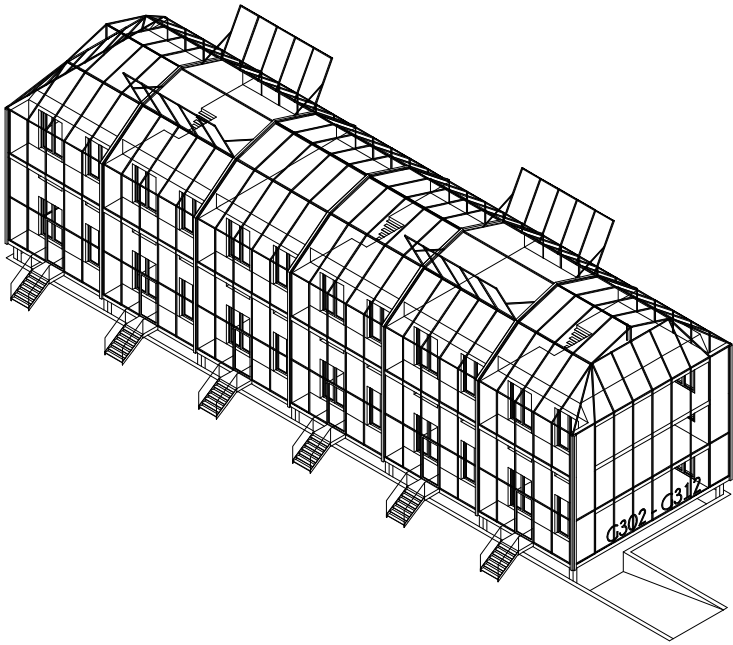




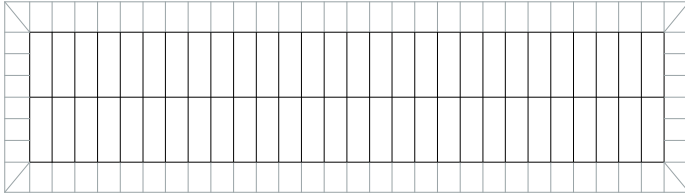
G1



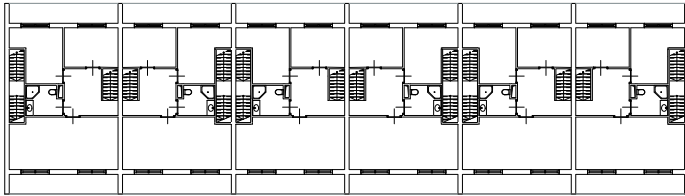
Zand



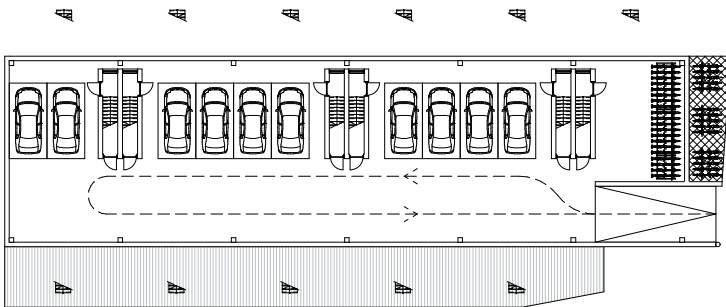
Dak



Tussenverdieping

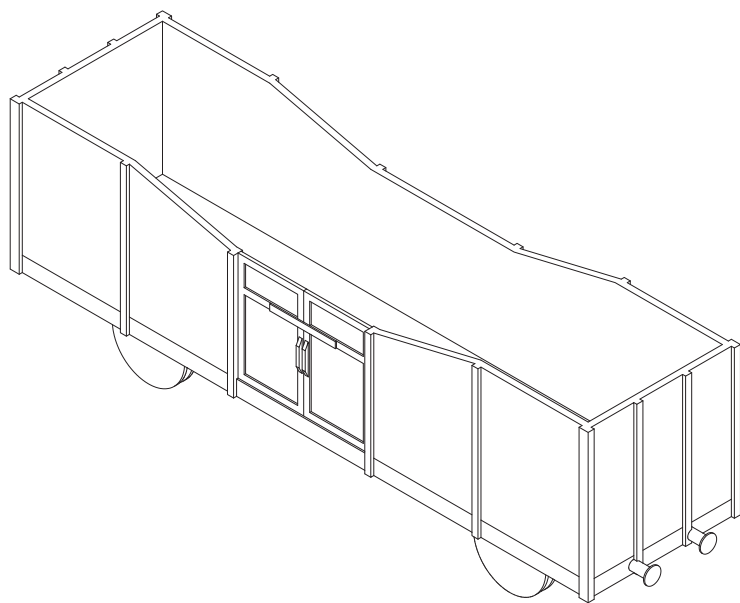


Kelder

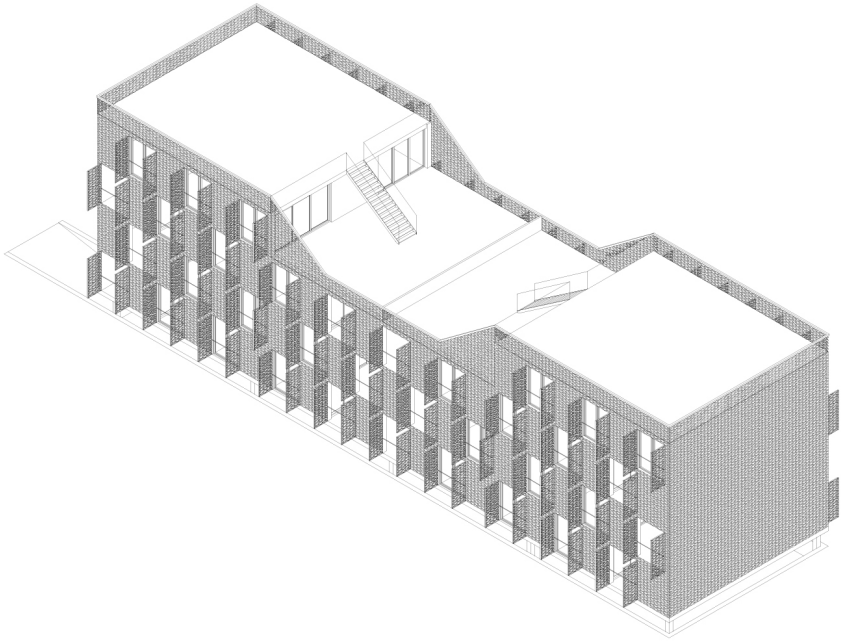


Zand





Steen

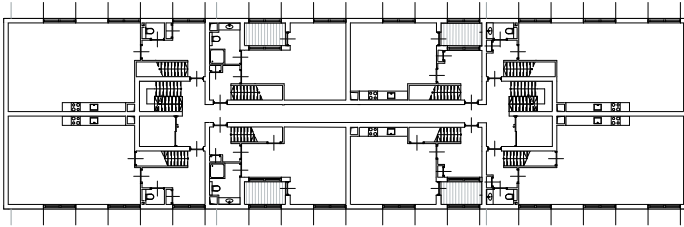


H1

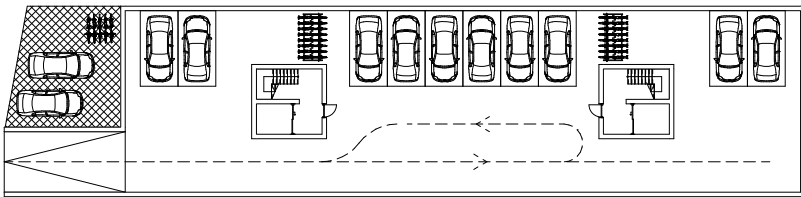
Dak



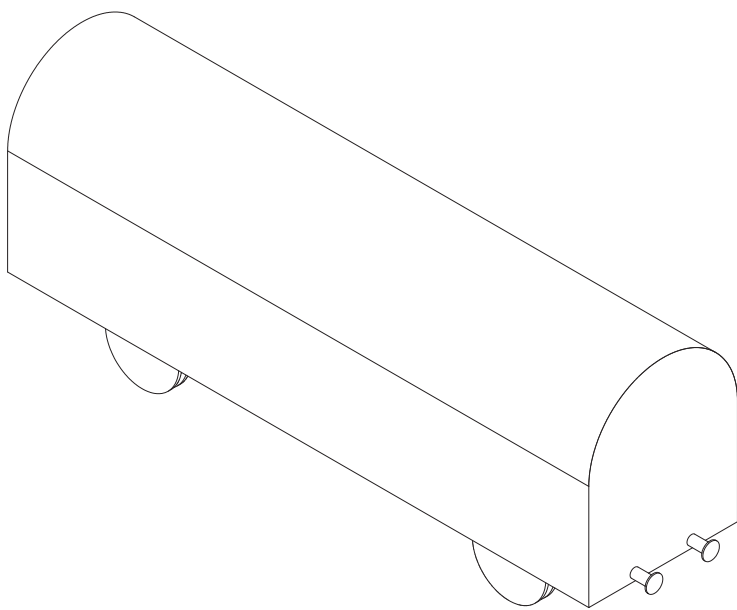
Tussenverdieping



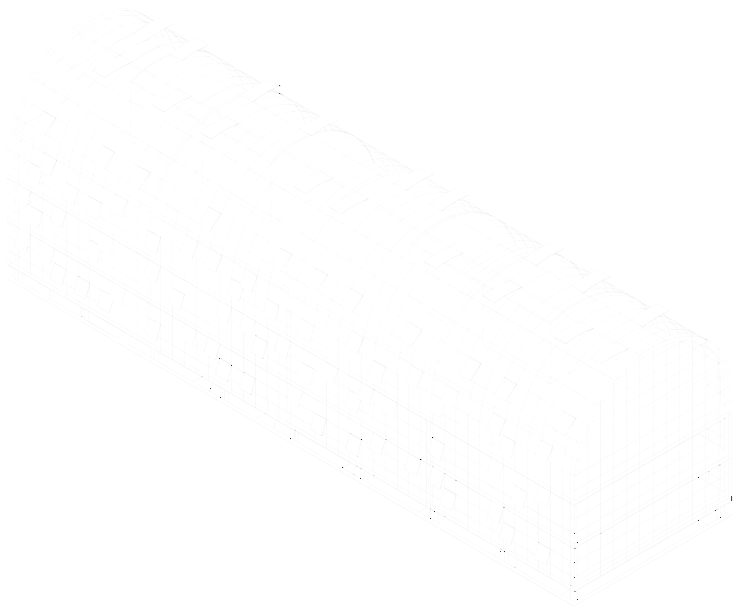
Kelder



Steen

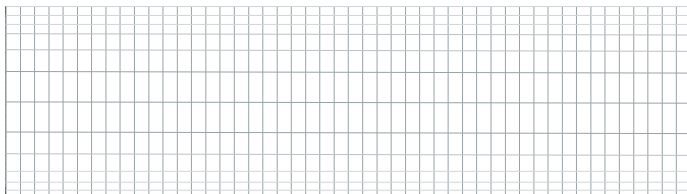


Groente & fruit

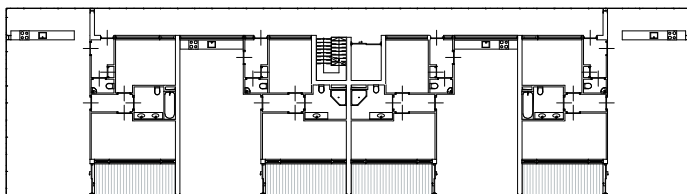


H2

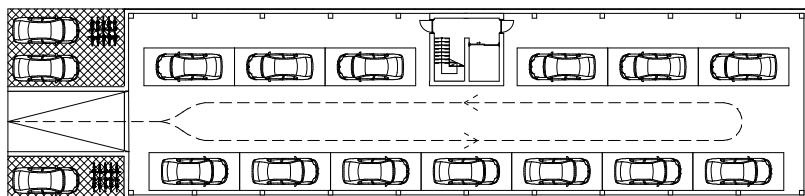
Dak



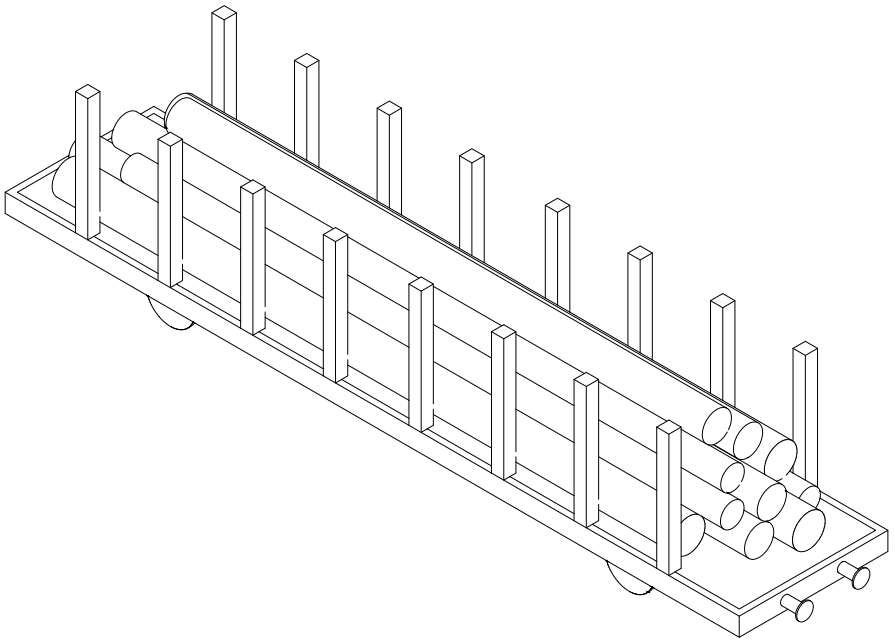
Tussenverdieping



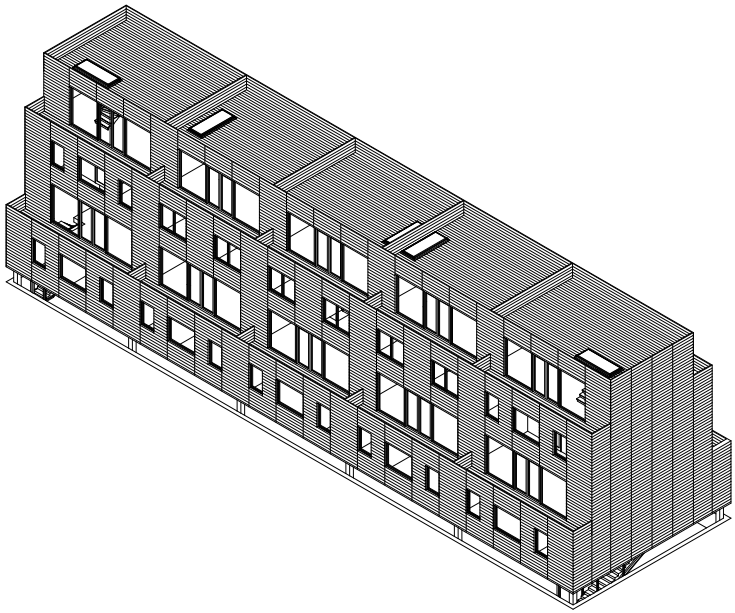
Kelder



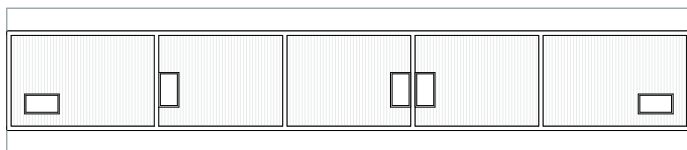
Groente & fruit



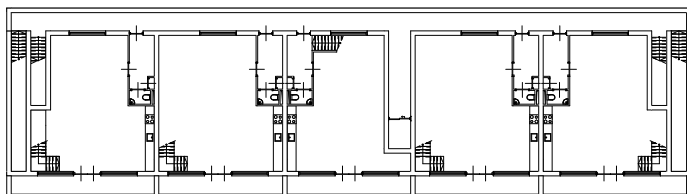
Hout



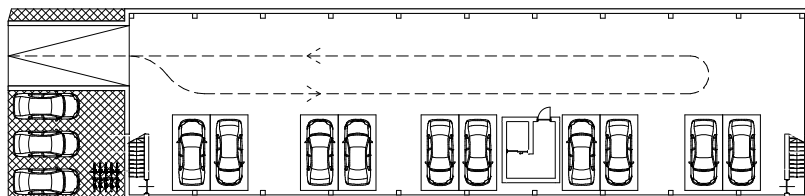
Dak



Tussenverdieping



Kelder



Hout

Positionering

Wat doet de architect en wat is de rol van de architect in de huidige maatschappij?

Het lijkt momenteel in de architectuur voornamelijk te gaan om regels die je van alle kanten opgelegd worden. De regels die een ontwerper meekrijgt in het ontwerpproces zijn de leidende draad die bepalen hoe een gebouw eruit komt te zien. Dit is logisch en op zich zelf geen probleem, maar wel wanneer een groot deel van de tijd exact dezelfde regels worden opgelegd.

Als eerste heb je als architect de voorgeschreven wet- en regelgeving waar aan voldaan moet worden, het Bouwbesluit. De minimale hoogtes in de verschillende soorten ruimtes, de minimale hoeveelheid daglicht die een ruimte moet kunnen binnen treden en ga zo maar door. De minimale eisen.

Ten tweede zijn vaak de opdrachtgevers degene die er nog een set van eisen en regels bovenop leggen. Opdrachtgevers, en dan voornamelijk projectontwikkelaars, zijn voornamelijk gedreven door het getal dat onderaan de streep staat. Ze willen zo veel mogelijk vierkante meters bouwen voor de laagst mogelijke prijs. Dit heeft als gevolg dat er regelmatig wordt opgelegd dat de minimale eisen van het Bouwbesluit, een eisenpakket van een uitvraag of een combinatie hiervan, de norm zijn.

Dit beperkt de architect om échte architectuur te maken. Tegenwoordig gaat een groot deel van de gebouwde omgeving er steeds meer en meer uitzien als een eenheidsworst. Doordat iedereen het moet doen met dezelfde beperkende eisen en regels. Er is een collectie aan generieke gebouwen ontstaan die overal zouden kunnen staan, en dat ook doen.

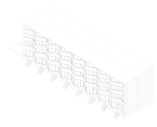
Maar uiteindelijk zal er gebouwd moeten worden voor de toekomst. En een toekomst waarin Nederland één grote brij van hetzelfde is, is niet een Nederland waar ik aan bij zou willen dragen als architect. Hoe geweldig zou het zijn als de architect weer de mogelijkheid zou krijgen om de sfeer en de beleving te ontwerpen, een ontwerp persoonlijk te maken voor de gebruiker of de plek. Wanneer de architect niet van alle kanten aan zijn touwtjes wordt getrokken, zoals een marionet.

In mijn afstudeerproject heb ik een nieuwe invulling voor de spoorzone van Roosendaal voorgesteld, misschien radicaler dan het gemiddelde wat momenteel gebouwd wordt, en zeker geen generiek ontwerp. Ik wilde het ontwerp focussen op de sfeer en beleving van het gebied. Het ontwerpen hoe er in het gebied geleefd kan worden en hoe de ruimtes worden ervaren. Een ontwerp dat perfect aansluit op haar omgeving.

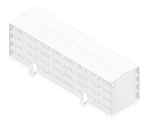
De toonaangevende factor in mijn ontwerp is de genius loci, de geest van de plek. Geen generieke gebouwen in mijn ontwerp, maar juist gebouwen die aansluiten bij de context. Een uniek ontwerp wat specifiek is voor deze locatie en niet zomaar ergens anders neergezet zou kunnen worden.

De nieuwe spoorzone is ook zeker een gebied geworden die voldoet aan de richtlijnen, maar die voornamelijk gestuurd wordt door beleving en de omgeving. Het is een plek geworden voor Roosendaal waar men zich weer mee kan identificeren en waarmee de bewoners zich mee kunnen profileren. Een plek waar men een gevoel heeft van thuis komen en een herkenbare plek in de stad. Een plek als nergens anders. Een plek voor Roosendaal.

Dit is wat ik wil doen als architect. Plannen maken die specifiek zijn voor een plek en een gebruiker. En dit kan, ook al moeten we allemaal aan dezelfde regels voldoen. Maar we moeten er tijd en liefde in stoppen. Iets was we als het goed is allemaal hebben voor het vak, dus laat het ook zien!



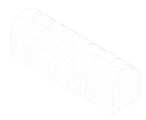
F2



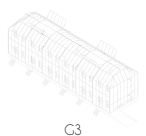
B1



C1



H2



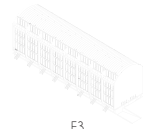
C3



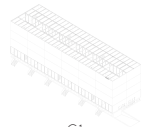
D4



E3



F3



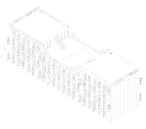
C1



C4



D3



H1



A1



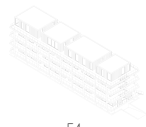
H3



E2



C2



E4



D2

Samenvatting

Roosendaal is de stad waar ik opgegroeid ben. De stad die ik heb verlaten om te studeren, maar waar ik uiteindelijk weer naar terug ben gekomen. Roosendaal is een stad, maar voelt op vele manieren aan als een dorp. Het is de stad, die iedereen kent vanuit de trein.

Het spoorgebied heeft ervoor gezorgd dat het kleine dorpje heeft kunnen uitgroeien tot de stad dat het nu is. Een boerendorpje dat door de gunstige ligging tussen Rotterdam en Antwerpen een plekje heeft weten te veroveren in het sporennetwerk van de Benelux.

Door het openen van de Europese grenzen heeft het overgrote deel van de spoorzone haar functie verloren. Vele panden staan er leeg en verloederd bij. De verweesde gebouwen zijn tegenwoordig pijnlijk zichtbaar wanneer men met de trein in het centrum van Roosendaal arriveert. Vanuit het treinraampje zien we niet meer dan een verzameling van caravans en campers, sombere fabrieken, lege sporen en vervallen gebouwen. En dat terwijl de spoorzone van Roosendaal veel potentie heeft.

Met de huidige woningnood en het ruimte tekort in de steden is het reactiveren van de spoorzone een grote meerwaarde. Het stimuleert jongeren om niet naar grote steden te vertrekken. Stedelingen kunnen in de spoorzone de drukte ontvluchten en tegelijkertijd in een oogwenk met de trein in Breda, Antwerpen of Rotterdam zijn.

Roosendaal staat met een been in een dorpje met Brabantse gezelligheid, met het andere tussen de grote steden. De ultieme dorpse stedelijkheid.

Dit project heeft een nieuwe invulling gegeven aan de spoorzone van Roosendaal. Door middel van ontwerpend onderzoek is het gebied op landschappelijk-, stedenbouwkundig- en architectonisch niveau opnieuw ingevuld zodanig dat de identiteit van de spoorzone gerespecteerd en versterkt wordt. Vanuit het DNA van het gebied vult dit project de huidige leegte in het hart van Roosendaal.

De toegevoegde gebouwen vormen een ensemble die als wagons in het landschap geland zijn. Elk gebouw met een eigen verhaal en een uniek karakter. De bestaande bebouwing dragen dankzij architectonische interventies weer bij aan de bruikbaarheid en beleving van het gebied. De weggestopte entreehal van het station wordt vervangen door een grootste en uitnodigende passage die toegang biedt tot de perrons. De overige ruimten binnen het stationsgebouw krijgen een nieuw gebruik die ruimtelijke relaties aangaan met de omgeving. Een doorbraak door de douaneloods begeleidt bewegingsstromingen door de spoorzone en biedt tegelijkertijd ruimte voor creatieve werkplaatsen.

De ogenschijnlijk eindeloze rechtlijnigheid, de verweven stromingen, het continue landschap en het bewegen op verschillende hoogtes zijn kenmerkende elementen die het toegevoegde ensemble met het bestaande verbindt. Door de verschillende functies binnen het gebied zal het ooit economische hart van de stad weer tot bloei komen en een nieuw gezicht geven aan de toeschouwers vanuit de treincoupé.

De spoorzone wordt een plek waar men wilt wonen, waar ruimte is om te werken en waar ontmoetingen worden gestimuleerd. Een gebied waarin gelijkheid gepaard gaat met diversiteit. Waar je je thuis voelt en de burens kent, en waar je tegelijkertijd de wereld aan je voeten hebt.

Dit project verteld het verhaal van de geest van de plek, wat het vroeger is geweest en wat het in de toekomst kan worden. Waarbij het verleden niet mag worden afgestoten en vergeten, maar juist moet worden omarmt en gevierd!

Reflectie

Voor mijn afstuderen wilde ik graag iets ontwerpen voor mijn eigen stad. Een stad met zo veel potentie, maar waar het er niet uit gehaald wordt. Een plek die door vele als 'lelijk' wordt bestempeld. Een stad die een bestaansrecht heeft gekregen door het spoor terwijl het nu op sommige momenten de meest verlaten plek in de stad is. Door de tijd heen zijn we het gebied rondom het station steeds meer aan het verwaarlozen en dat is te zien. Met mijn afstudeerproject wilde ik een nieuw gezicht geven aan de treinreiziger en de Roosendaler die het centrum passeert.

Beginnend met het analyseren en bestuderen van de plek werd al snel duidelijk dat het niet om een klein project zou gaan. De kaders van mijn afstudeergebied zijn regelmatig verschoven. Het spoorgebied is groot en er kan veel, maar er moeten ook keuzes gemaakt worden. Na dit vastgesteld te hebben, is het nog alsnog een aantal keer aangepast.

Doordat het een relatief groot gebied is werd het niet alleen een architectonische ingreep, maar ook een stedenbouwkundige en landschappelijke ingreep. Iets waar ik nog niet veel ervaring mee heb en wat ook veel tijd heeft gevraagd. Het ontwerpen van een stedenbouwkundige invulling van mijn gebied vroeg om een logische structuur, maar ik bleef vaak te moeilijk denken. Het duurde dan ook even om de ogenschijnlijke eenvoudige oplossing te zien. In

de loop van de tijd ging dat steeds beter en ik kan nu ook wel zeggen dat ik tevreden ben met de stedenbouwkundige structuur die het uiteindelijk heeft gekregen.

Daarna moest er natuurlijk ook een architectonisch invulling komen. Na mijn worsteling met het stedenbouwkundige ontwerp voelde dit als een enorme opluchting. Het project bevat veel gebouwen, maar dit gaf ook een goede afwisseling en uitdaging. In eerste instantie had ik het idee dat het aan moest sluiten op de architectuur van het station en dat van Roosendaal. De architectuur van Roosendaal was een lastig aspect. Wat is de architectuur van Roosendaal? Het heeft weinig tot geen historisch centrum en de meeste bebouwing lijkt aan te sluiten op het tijdperk waarin het in is gebouwd, maar zegt verder weinig over de stad zelf. Daarom is toen besloten om het plan nog meer te richten op de genius loci van de spoorzone, en niet Roosendaal als stad. Na onderzoek en logisch redeneren kwam de conclusie dat de treinen en de goederenwagons een groter deel uitmaken van de spoorzone dan de gebouwen die er staan. Het leek daarom ook een vrij logische stap, nadat de stedenbouw was ingevuld met de structuur van het spoor, om de gebouwen ook naar de spoorlijnen te refereren, en niet het stationsgebouw. Dit gaf tevens veel meer vrijheid in het ontwerp.

Met de architectuur heb ik geprobeerd echt los te gaan, ondanks dat ik vaak voor de veilige keuzes ga in mijn ontwerpen. Ik heb tijdens dit proces geleerd om soms voor het radicale te kiezen. Als dit tot in detail wordt uitgevoerd lijkt het opeens niet meer zo radicaal, maar juist de meest voor de hand liggende keuze.

Mijn afstudeerperiode is een tijd dat veel energie heeft gevraagd, maar ook veel energie heeft gegeven. Het is een periode geweest waarin ik heb geleerd om keuzes te maken, consequent te zijn, ontwerpen achter je te laten en niet bang te zijn voor iets 'anders dan anders'. Ook is stedenbouw eigenlijk best wel erg leuk, moet ik bepaalde dingen niet moeilijker maken dan het is en vooral niet aan alles twijfelen. Maar wat ik vooral heb ontdekt, is wat voor architect ik wil zijn. Ik wil niet dat mijn ontwerpen één in een dozijn zijn. Ik wil ontwerpen met de context, de gebruiker en functionaliteit, en dit esthetisch niet laten eindigen in een generiek ontwerp. Hoe dit exact er uit zal zien zal afhankelijk zijn van elk project en zal ook door de jaren heen veranderen. Maar vandaag ontwerp ik voor de plek en de mens. Een unieke plek waar men zich thuis kan voelen.



Dankwoord

Klaas van der Molen

Voor alle uren met vele inzichten en inspirerende ideeën.

John Nieuwenhuize

Andrea Möhn

Jeroen Visschers

Robert Winkel

**Alle stafleden en docenten van de Rotterdamse
Academie van Bouwkunst**

Voor ruim vier jaar aan kennis, tijd, hulp en inspiratie.

**Team A3 Architecten, Maxime Vink, Anouk van Strien,
Joey van der Maat**

Fam. Tan, Fam. Urgert en Fam. van Unen

Voor alle onvoorwaardelijke steun.

Tim van Unen

De, ook ongevraagde, kritische blik, het aanhoren van al
mijn ideeën en verhalen - en de liefde.

Bronnen

Literatuur:

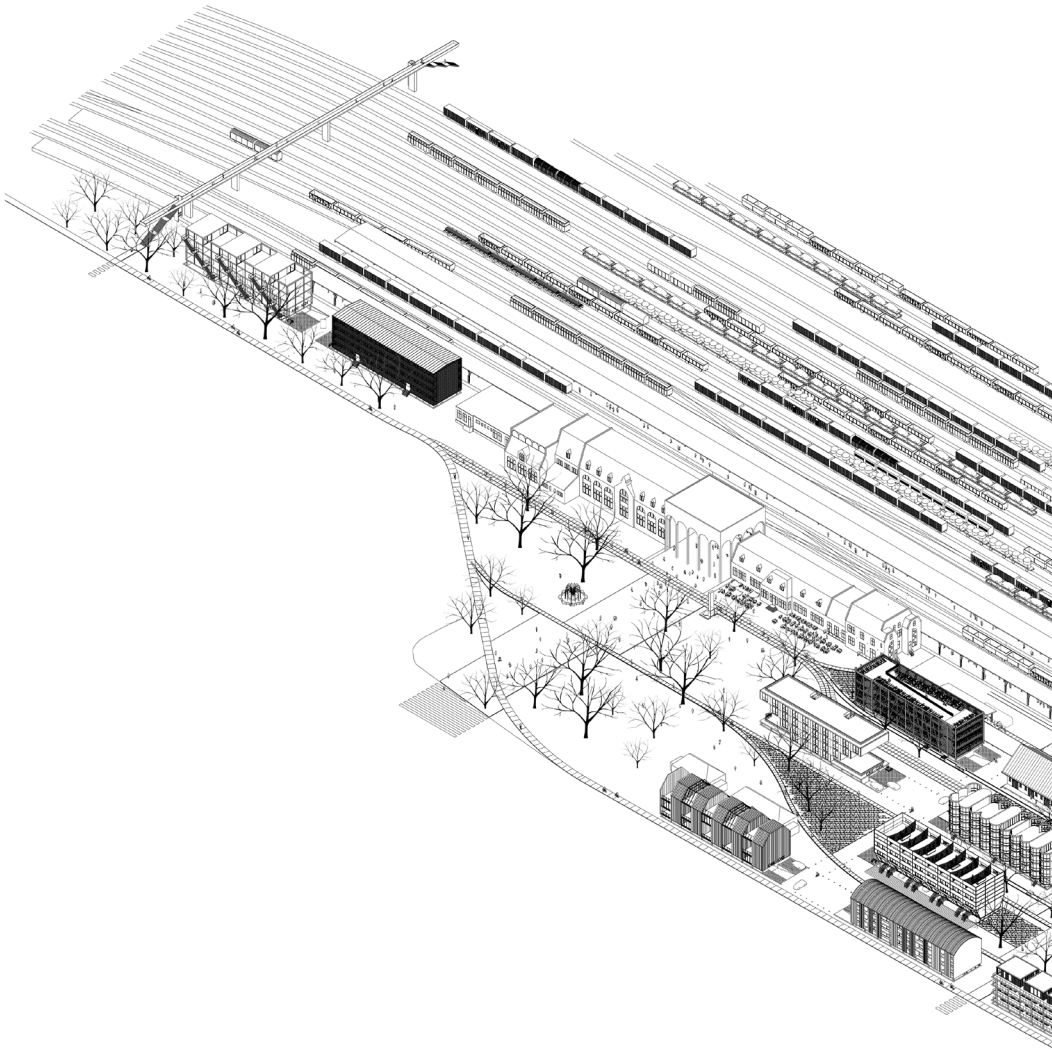
Ward Verbakel, Edith Wouters, Evelien Pieters, Bart Biermans,
Joeri de Bruyn (2021), *Toolbox Dorpse Architectuur*
El Croquis 112/113 (2002), *Jean Nouvel*
El Croquis 86 (1997), *MVRDV*
El Croquis 120 (2004), *David Chipperfield*
El Croquis 94 (1999), *Neutelings Riedijk*
Edgar Stach (2017), *Mies van der Rohe, Raum - Material,
Detail*
D. Broekhuizen, C. Boekraad, A. Hebly (2012),
Cultuurhistorische waardestelling
Francis D.K. Ching, Frank Ching (2014), *Architecture. Form,
Space and Order*
DASH (2011), *The Residential Floor Plan: Standard an ideal*
DASH (2018), *The Urban Enclave*

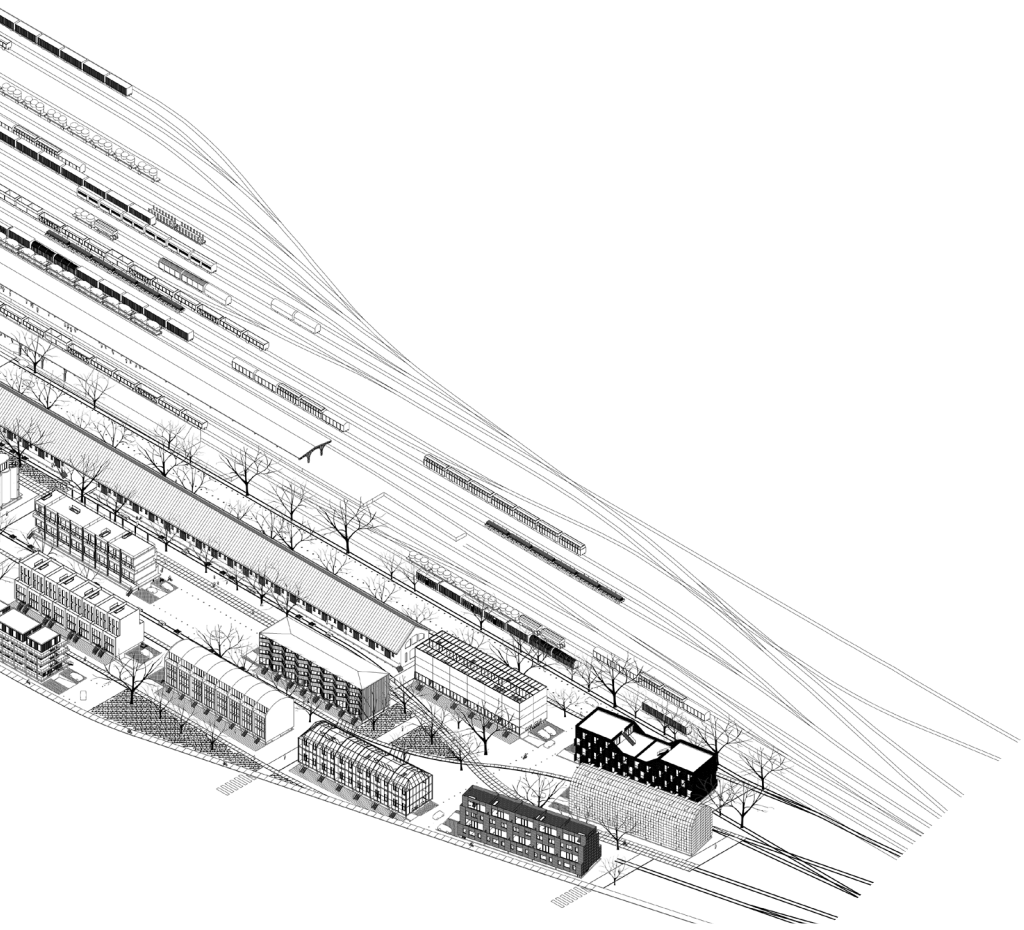
Archief

Het Utrechts Archief
West Brabants Archief

Websites

[www.Marius Broos.nl](http://www.MariusBroos.nl)
www.NicoSpilt.com





Denise Tan
December 2023
Rotterdamse Academie van Bouwkunst