

oktober 2019 • jaargang 31 • nummer 6

HET HOUT BLAD

www.houtwereld.nl

VANDAALVRIJ-DOOR SCHOONHEID

KUNST OP TURKSE HOUTMARKT

MUUR ALS MEUBEL IN NATURALIS

HOUTEN LODGE IN NIEUW-ZEELAND

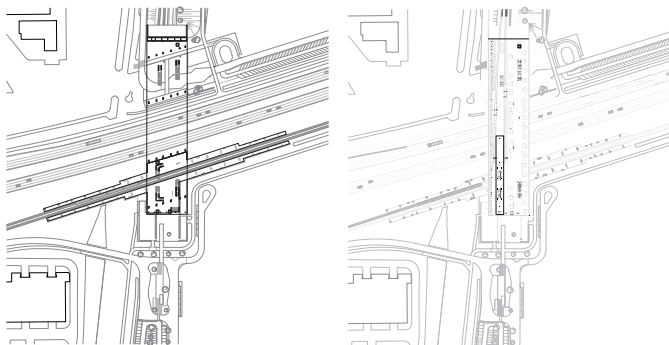
GEBORGENHEID IN EEN RAUWE OMGEVING

NATUUR MAAKT VERSCHIL OP STATION
LANSINGERLAND-ZOETERMEER

De omgeving is woest en ledig, de A12 raast voorbij, er ligt al een spoorlijn en een tramlijn moest die gaan kruisen. Of er een architect was die aan het nieuwe station een menselijk gevoel wilde geven? Jeroen van Schooten (Team V Architectuur) en Beate Vlaanderen (Arcadis Architecten) wonnen de opdracht.

Met bomen, struiken, gras en houten gevelbekleding.





Perronniveau spoorlijn

Brugdekniveau met lightrail



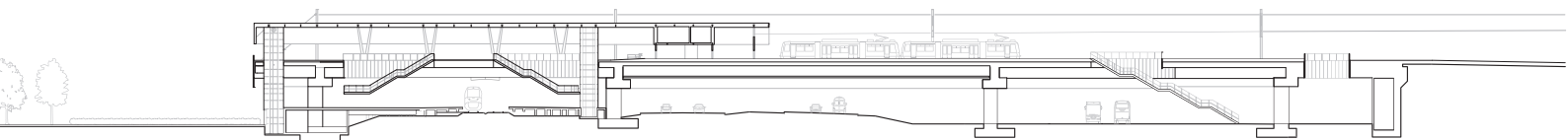
FOTO: JANNES LINDERS

Luchtfoto vanuit het zuiden.



FOTO: NADINE KORRINGA

Kruising van Zoetermeerlijn en Randstadrail.



Het nieuwe station overspant de spoorlijn (links), de A12 (midden) en het busstation (rechts).

Zicht vanaf de snelweg A12, vanuit het westen.



FOTO: JACQUELINE KNUDSEN

Jeroen van Schooten van Team V Architectuur was ook betrokken bij het team dat het iconische Rotterdam CS re-aligneerde, dat als feature een zeer hoog en groot dak heeft dat aan de binnenkant bekleed is met houten betimmering. 'Zowel in Rotterdam als hier, bij Lansingerland-Zoetermeer, koos ik voor hout omdat het een gevoel van warmte en geborgenheid geeft. En het heeft ook nog eens goede akoestische eigenschappen.' Hoewel akoestiek geen punt was in het programma van eisen is het wel een argument om voor hout te kiezen, vindt Van Schooten. 'Stations zijn een doorgangsplek, waar je maar kort verblijft over het algemeen. Maar mensen zijn geen machines en ze vinden het ook niet prettig om door een machine van beton, staal en glas te lopen. Je wilt dat mensen op hun gemak zijn, en dan helpt het ook als het niet te gehorig is.'

De opdracht voor het dit jaar geopende station langs de A12 stamt uit 2008, de voorbereidings- en bouwtijd overlapt grotendeels met het in 2014 opgeleverde Rotterdam CS. 'We hebben dus niet heel veel in dit project kunnen leren van het vorige,' legt Van Schooten uit. 'Maar het is in ieder geval goed om te zien dat de houten bekleding in Rotterdam zich nog altijd goed houdt.'

Voorlopig eindstation Overigens hebben we het hier over een deels tijdelijk stationsgebouw. Waar de basisconstructie van staal en beton is, is aan noordzijde een klein deel van de constructie geheel van staal gemaakt. Dit deel kan vrij eenvoudig worden afgebroken. Dit in het geval de Randstadrail, die nu uit De Haag komt en stopt in Lansingerland-Zoetermeer, doorgetrokken wordt naar Rotterdam. In de omgeving zal grootschalige woningbouw plaatsvinden, voorheen werd deze nieuwe ontwikkeling BleiZo genoemd, een samentrekking van Bleiswijk en Zoetermeer. Tegenwoordig heet de gemeente Bleiswijk dus Lansingerland.

'De tramlijn, de Randstadrail uit Den Haag, steekt hier de A12 over en heeft hier voorlopig zijn eindstation', legt Van Schooten uit. 'Men wilde per se niet dat er in de middenbermen of in de zijbermen bruggen zouden komen. In verband met mogelijke verbreding van de A12 in de toekomst. Dat was een flinke uitdaging. Uiteindelijk hebben we de oplossing gevonden in betonnen kokerliggers van 60 meter lengte, die de hele breedte van de snelweg overspannen.' Zo ontstond het lightrail-station als een viaduct van ruim 40 meter breed en 190 meter lang.

Katsoera-bomen Van Schooten: 'Ook wat betreft dat viaduct hadden we een uitdaging: hoe maken we van dat lange betonnen traject met rails een prettige plaats? Nu is het zo dat tramtracés in zowel Den Haag als in Rotterdam vaak door parkachtige plantsoenen lopen. Het spoor

wordt er omringd door gras en bomen. Dat hebben we hier ook zo ontworpen.' Dus rijden de trams nu door vriendelijk grasland, zijn er beukenhagen en zijn er zelfs naast de hekwerken langs de randen bomen geplant. Zodra deze groeien, krijgen de reizigers over een paar jaar het gevoel dat ze door een lommerrijke laan rijden. Met groei van de bomen is op twee manieren rekening gehouden. Aan de ene kant door de sterkteberekeningen van de betonconstructie op extra belasting van volwassen bomen door te rekenen, aan de andere kant door voor katsoerabomen te kiezen (*cercidiphyllum magnificum*), die maar ongeveer 10 meter hoog worden. Van Schooten: 'De groene traverse met de bomen was al vanaf het eerste ontwerp onze bedoeling. In de uitvoering is er daarna nog wel veel om te doen geweest, want blaadjes en het spoor, dat is niet altijd een gelukkige combinatie. Met de beukenhagen en deze bescheiden bomen kon uiteindelijk iedereen wel leven.'

Totaalontwerp Naast het gebruik van houten gevelbekleding, is er veel bijzonder aan het nieuwe tram-treinbusstation in Lansingerland-Zoetermeer dat Team V Architectuur ontwikkelde in samenwerking met Arcadis.

DE NATUURBELEVING EN SFEER VAN DE BOMEN- LAAN BOVEN ZET ZICH NAAR BENEDEN DOOR DANKZIJ DE HOUTEN WANDEN EN PLAFONDS.



Ook bijzonder zijn de balustrades langs de lightrail, die als een soort kantwerk langs de bovenranden van het station lopen en het gebouw eenheid verlenen. Die zijn gemaakt van hogesterktebeton dat speciaal voor dit project ontwikkeld werd (door Concrete Valley/mbX). Van Schooten: 'Het beton met zijn motief van takken, de beplanting van het lightrailgedeelte, de houten bekleding van de kappen, wanden en plafonds: alles bij elkaar zorgt het totaalontwerp voor een eenheid en een thema. De natuurbeleving die je boven bij de bomenlaan krijgt zet zich door het gebruik van de houten wanden en plafonds door naar beneden, waar het treinstation en het busstation zijn.'

Houten bekleding in vele maten De houten bekleding werd aangebracht door Verwol, in onderaanneming van hoofdaannemer Vobi. Van Schooten: 'Net als in Rotterdam CS hebben we gekozen voor heel afwisselende maten, verschillende lengtes, breedtes en diktes. Dat geeft een afwisselend beeld, en het heeft ook een praktische reden: op stations wordt namelijk heel veel verbouwd en veranderd: beveiligingscamera's worden ge-



FOTO: NADINE KORRINGA

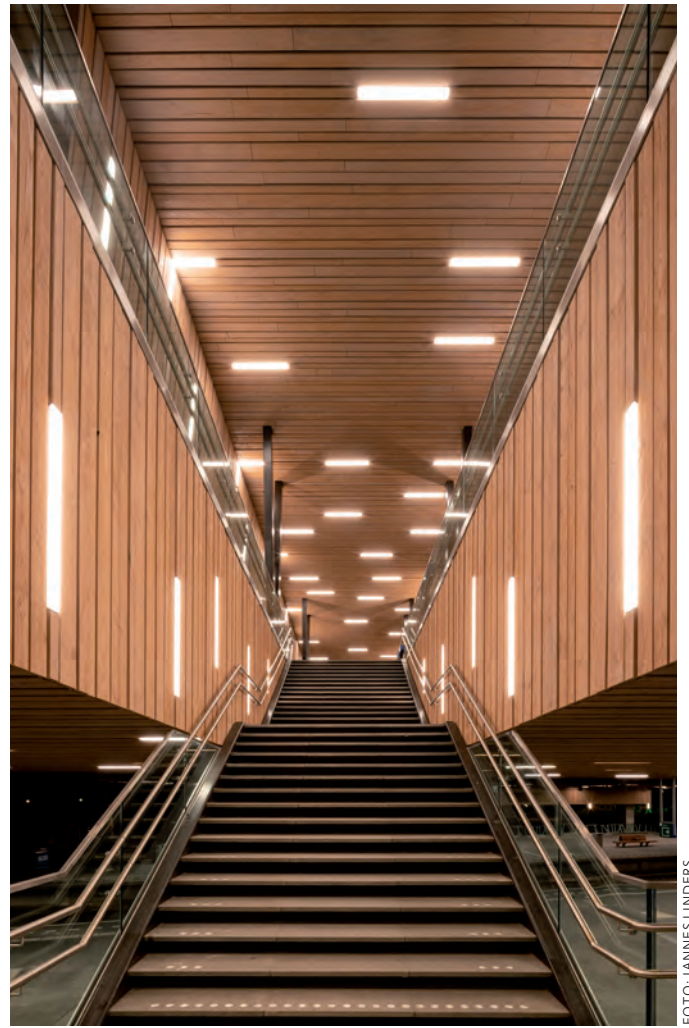


FOTO: JANNES LINDERS



FOTO: JANNES LINDERS



FOTO: JANNES LINDERS

Linkerpagina, linksboven: het totaalontwerp omvat ook het beton met zijn motief van takken in wanden en balustrades en de houten bekleding van de plafonds, samen vormt het een eenheid. Linksmidden: 's avonds is het nieuwe station sfeervol verlicht. Rechtsboven: de verlichting is schijnbaar in een willekeurig patroon geplaatst, zodat wanneer er een armatuur defect is, dat geen storend effect oplevert. Onder: Onder het lightrailstation bevindt zich naast het treinstation ook een busstation.

Rechterpagina boven: Kopgevel van het lightrailstation, dat nu nog een kopstation is, maar in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken richting Rotterdam. Onder: Het station heeft een riante breedte van ruim 40 meter.

plaatst bijvoorbeeld, of bewegwijzering vervangen of veranderd. Dan is het heel prettig als je maar een paar delen hoeft los te schroeven of in te zagen en niet heel grote delen hoeft te vervangen. Bovendien valt een onderbreking dan ook minder op.' Om dezelfde reden heeft de architect ook een bijzondere keuze gemaakt voor de plaatsing van de armaturen. Dat zijn gewone, slagvasten lampen die precies tussen het gevelhout op de rachelen bevestigd zijn. Maar: ze zijn niet in lijn geplaatst maar schijnbaar willekeurig verspreid over de oppervlakken. Van Schooten: 'Dat is in anticipatie op het onderhoudsregime van ProRail. De verlichting zit in een meerjarenonderhoudsplaning: eens in de zoveel tijd wordt die gerepareerd of vervangen. In de tussenliggende periode gaat er dan natuurlijk wel eens eentje stuk. Heb je de armaturen dan in strakke lijnen geplaatst, dan valt het voor bezoekers meteen op dat er een stuk is. Dat leidt tot een gevoel van verloedering. Op deze manier valt het minder snel op dat er hier en daar een lamp het niet doet.'

Vandalismebestendig Vandalisme is wel een aandachtspunt. Want in tegenstelling tot Rotterdam CS, waar de reizigers maar op één plek rechtstreeks in contact staan met het hout, is dat bij Lansingerland-Zoetermeer op veel meer plekken het geval. Van Schooten: 'Het hout is verduurzaamd en behandeld met een brandvertrager, dus als je er een aansteker tegenaan houdt zal er niets gebeuren. Ik hoop heel erg dat de omgeving als zó prettig zal worden ervaren dat er minder neiging tot vandalisme zal zijn. Ook hier is het weer heel positief dat een plank die be-



FOTO: JANNES LINDERS



FOTO: JOHN VERBRUGGEN

schadigd is in principe heel eenvoudig te vervangen is. En als er graffiti gespoten wordt, dan is het belangrijk dat dat snel weer verwijderd wordt. Zoals we weten trekt graffiti nieuwe graffiti aan.'

De duivel schuilt vaak in de details. Het houten stationsmeubilair past goed bij de houten afwerking van het nieuwe station. Van Schooten: 'Dat was nog wel wat. ProRail heeft namelijk zijn eigen meubilair, maar de HTM, de Haagse trammaatschappij ook. Dat zou dan betekenen dat boven, bij het tramdeel, andere banken zouden staan dan beneden. Het is me uiteindelijk gelukt om mensen elkaar daarin te laten vinden. Nu is er gekozen voor die standaardbanken van ProRail, die inderdaad prima passen bij de houten afwerking.'

JAN MAURITS SCHOUTEN

Project: Station Lansingerland-Zoetermeer. **Opdrachtgever:** Gemeenten Lansingerland en Zoetermeer, ProRail, Haagse Tram Maatschappij (HTM). **Architect:** Team V Architectuur, teamv.nl en Arcadis Architecten, arcadis.com. **Aannemer:** Aannemingsmaatschappij Vobi, vobi.nl. **Houten gevelbetimmering:** Verwol, verwol.nl. **Toegepast hout:** Douglas grenen, verduurzaamd (Woodlife L 50 vacuüm-druktechniek) en brandvertraagd (met Flame Delay, een product van Leegwater Houtbereiding). **Houtleverancier:** Leegwater Houtbereiding, leegwater.nl.