

Ontwerpen

Tjerk van de Lune interview

is een passie

De nieuwe stations Dronten en Kampen Zuid, de verdubbeling van station Lelystad, de tunnel onder het Drontermeer en de beide tunnelgebouwen, en de geluidschermen langs de Hanzelijn zijn ontworpen door architect Tjerk van de Lune van StudioSK. Al deze onderdelen moesten 'passen' binnen het Masterplan Vormkwaliteit. Dat vormde voor hem geen beperkingen, integendeel: 'Ik vond het juist wel fijn dat er beperkingen waren, zeker bij een nieuwe spoorlijn, als er nog niets ligt en je iets nieuws moet maken.' De stations mochten geen glazen functionaliteiten worden, maar moesten herkenbaar zijn als station. Ook al betrof het slechts een 'halte', ook die moest het gevoel van een stationsgebouw geven.

Lange adem

Een architect moet een lange adem hebben. Tjerk van de Lune werkte acht jaar aan de Hanzelijn. Hij heeft die lange adem en illustreert dat aan zijn eigen loopbaan. 'Ik ben best een vakidoot. Ik wist vanaf zeer vroege leeftijd dat ik architect wilde worden en maakte altijd maquettejes; maar het duurde uiteindelijk twaalf jaar voordat ik architect werd. Ik was een zesjerskind en ging eerst naar de mavo, daarna naar de mts in Sneek (waar ik goed leerde metselen, dat zie je nog in mijn werk) en naar de hts/kunstacademie in Groningen (daar kon ik eindelijk ontwerpen). Aan de TU Delft studeerde ik cum laude af. Met drie vrienden wonnen we in 1999 de Nederlandse studentenprijs die hoorde bij de opdracht "Architectuur zonder gevels", we ontwierpen een ondergronds Leidseplein. Nu werk ik al elf jaar bij de ontwerpstudio van Movares, waar mijn zus Nienke die ook architect is al werkte. Altijd bleef ik geïnteresseerd in mensen, bouwen, metselen, beton storten, werken met je handen. Door deze achtergrond leerde ik dat je geen vooroordelen moet hebben – over architectuur niet en over mensen niet. Bouwen doe je met een heel team, met een opdrachtgever, aannemer, architecten en ingenieurs en al die partijen hebben ook weer teams. Dat samenwerken en samen realiseren is voor mij heel belangrijk.'

Lelystad, een 21e-eeuws station

Lelystad was het enige bestaande station in de Hanzelijn, maar het moest enorm uitgebreid worden omdat de sporen verdubbeld werden. Tjerk van de Lune: 'Station Lelystad was in 1988 opgeleverd en ontworpen door de architect Peter Kilsdonk, in een specifieke jaren tachtig signatuur: postmodern en met veel primaire kleuren. Het station was inmiddels een waar monument voor de nieuwe stad geworden. Als reiziger ervaar je station Lelystad nu als een grote open en lichte hal, over vier sporen heen. Over het fietsviaduct dat al was aangelegd, rijdt nu de trein. Bij de aanleg van het station was reeds rekening gehouden met het verdubbelen van het spoor. Het tweede viaduct is toen reeds aangelegd en heeft jaren als fietspad dienst gedaan. Voor mij is dit het grootste station dat ik tot nu toe gemaakt heb: een 140 meter lange kap van 50 meter breed. De bestaande vormgeving van Peter Kilsdonk heb ik gerespecteerd, het was een goed ontwerp. Gevoelsmatig was dit voor mij wel moeilijker dan een nieuw eigen station ontwerpen. Het oude station had een heel grillige gevellijn. Ik wilde rechte lijnen en een grote entree aan de achterkant; daar heb ik ook een fietsenstalling gecreëerd. Het speciaal ontworpen gaas dat voor de fietsen staat, geeft een rustig beeld en een gevoel van sociale veiligheid. Aan de achterkant

hebben we nu eigenlijk een mooiere entree dan aan de voorkant. We hebben goed samengewerkt met de aannemer en ik ben er trots op dat we het hebben gefixt.'

Dronten en Kampen Zuid: haltes of stations?

In het Masterplan Vormgeving stond omschreven dat Dronten en Kampen Zuid goed herkenbare stationsgebouwen moesten krijgen. Tjerk van de Lune: 'Dat was een moeilijke opgave, want eigenlijk waren het meer haltes, opstapplaatsen met een trap en een wachtruimte. En die moest ik het gevoel van een stationsgebouw meegeven.' 'Bij beide stations heb ik het relatief traditionele materiaal baksteen toegepast. De stenen zijn speciaal voor de Hanzelijn gemaakt. Baksteengebruik is bijzonder in de huidige stationsarchitectuur. Vanwege de sociale veiligheid – zien en gezien worden – zijn heel veel stations transparant. Met baksteen kon ik volume maken, maar ik heb de metselwerkwallen wel opengewerkt. De penanten, hoge en ranke stèles van verticaal metselwerk waren een uitkomst: ze boden volume, sfeer, openheid en warmte. Ik noem het eigentijds ontwerpen: met traditionele materialen in een moderne vormgeving.'

Tunnelgebouw Drontermeer

Samen met landschapsarchitect Geert de Vries ontwierp Tjerk van de Lune de tunnelgebouwen en de omgeving van de Drontermeertunnel. Geert de Vries heeft vooral het landschap (her)ingericht – de ecopassage en de terpen waarop de beide gebouwen staan. De tunnel onder het Drontermeer verbindt

de gemeente Kampen (de oude Polder Dronthen) met het Nieuwe Land; om precies te zijn met dat deel van de Flevopolder dat in de gemeente Dronten ligt. Tjerk van de Lune: 'In de tunnelgebouwen komen de vluchtwegen vanuit de tunnels uit en er bevindt zich daar allerlei techniek voor het treinverkeer. Het gebouw aan de westzijde is 50 meter lang, 10 meter diep, 4 meter hoog. Door de drie tunnelwanden naar boven door te trekken, laat ik als het ware de techniek zien: "Hier is de techniek, dit is de techniek die het landschap doorsnijdt". De gebouwen zijn zelf zo laag mogelijk gehouden en ze refereren aan de omgeving. De kleurstelling verwijst naar de daken van de boerderijen in de polder. De plaatsing van het westelijke gebouw loopt evenwijdig aan de Drontermeerdijk. Op de andere oever ligt het gebouw haaks op de dijk. Aan de westzijde heb ik het zo lang en smal mogelijk gemaakt, zodat er aan de achterzijde plek bleef voor een brede ecopassage.' 'Ik koos voor een roestrood volume. Het materiaal is gepigmenteerd beton (door en door gekleurd) en cortenstaal. Het is staal dat roest en door dat roest zijn eigen beschermlaag vormt. Van gewoon spoor komt ook roest af, en dat vond ik een mooi gegeven om iets mee te doen. De lange zone is naar behoefte aan te passen met extra ventilatieroosters, lamellen of deuren. Het is een minimalistisch ontworpen gebouw waardoor het wat mij betreft het beste in de schaalloosheid van de polder past. Ik hield rekening met het verkeer dat langs de gebouwen rijdt. De lamellen staan niet haaks op de weg, dus wanneer je van de ene kant langsrijdt, heb je een gesloten beeld, van de andere is het meer open. De gebouwen zullen er in alle weersomstandigheid anders uitzien.'

Inspiratie

Tjerk van de Lune: 'Normaal ontwerp ik ook woningen en interieurs en zelfs meubels. Je wordt aan de TU niet speciaal opgeleid voor infrastructureel ontwerp, daar zou wat mij betreft best wel eens meer aandacht aan geschonken mogen worden. Het is zowel (ontwerp-) technisch als politiek gezien een specialiteit op zich. De brug in Eefde was mijn eerste grote ontwerp. Inmiddels heb ik voor mijn leeftijd al heel wat stations op mijn naam staan. Ik vind niet dat iedereen het mooi hoeft te vinden, als ik er maar achter sta. Nu ontwerp ik het station in het Heerlense Maankwartier van kunstenaar Michiel Huisman, een "nieuwe stad over het spoor heen". En ik ben bezig met stations in Almere in het verlengde van de Hanzelijn. Mensen zeggen dat ze m'n handtekening erin kunnen zien. Dat laat ik altijd maar aan anderen over.' 'Inspiratie vind ik onder anderen bij Le Corbusier of Jan Duiker. Het gaat er gewoon om dat je een goed gebouw ontwerpt. Maar ook raakte ik geïnspireerd tijdens verre reizen naar India waar Le Corbusier een hele stad ontwierp, met villa's en zelfs parlamentsgebouwen. Of China, waar een bepaalde stam lemen "ufo's" bouwde, enorme ovaal woonblokken met wel zeshonderd woningen. Ook de Japanse architectuur fascineert me enorm.'

Ontsluiting van de polders

De Hanzelijn past in een Nederlandse traditie van civiele werken. 'Ik wilde een (technisch) pronkstukje op deze locatie maken. Ik denk dat dat wel gelukt is. Maar ook de kwaliteit van de Hanzelijn als geheel is hoog. Het is een nuchtere lijn geworden, een gewone spoorlijn. Daardoor hebben we een heel hoge kwaliteit bereikt. Zoals hij nu in het landschap ligt, ben ik er wel trots op. De testritten met de ICE zullen uitwij-

zen hoe de geluidschermen reageren op drukgolven en trillingen. Er rijden gewone treinen over het tracé, maar ze kunnen wel 200 kilometer per uur.' 'Hoe je gebouwen maakt, is een uitvloeisel van je karakter. Met kille gebouwen van staal en glas heb ik een beetje moeite. Ik vind kleur belangrijk in ontwerpen, nu is alles rood en oranje geworden. Voor mij is het belangrijk dat gebouwen ook op de lange termijn mooi blijven, dat ze mooi slijten. Je mag wat mij betreft zien dat ze gebruikt zijn.' 'Ik werk graag aan projecten waar veel mensen gebruik van gaan maken. Voor hen ontwerp ik, niet voor mezelf. Mijn eigen visie op architectuur is daarbij natuurlijk wel van belang. Architectuur is een onderdeel van ieders leven. Ik hoop dat de mensen in Kampen en Dronten de stations die ik voor hen ontwierp als prettig ervaren. Dan heb ik een steentje bijgedragen aan de betere ontsluiting van Nederland.'

Bijzondere band

Tjerk van de Lune heeft een bijzondere persoonlijke band met de Hanzelijn. 'Mijn Friese opa ("pake") was werkzaam bij de rijksdienst die de polder ontgon. Om dichterbij zijn werk te wonen, zijn mijn opa en oma ("beppe") naar Kampen verhuisd. Toen de polder gereed was voor bewoning verhuisden ze naar Lelystad en waren daar een van de eerste inwoners. Mijn opa is vrij vroeg overleden, maar mijn oma vond het geweldig dat ik een deel van de Hanzelijn ontwierp. Ze woonde vlak naast station Lelystad. In de bouwkeet maakte ik wel eens het grapje dat ik een trouwe toezichthouder in de buurt had. Ik was van plan haar mee te nemen op mijn eerste rit over de Hanzelijn. Helaas is ze vorig jaar toch vrij plotseling overleden. Tijdens mijn eerste reis over het Hanzetracé zal ik dan ook aan haar denken.'