

# HERSTRUCTURERING CAMPUS ERASMUS UNIVERSITEIT



HET DAKPLEIN VAN DE PARKEERGARAGE. EEN SOCIAAL TREFPUNT OP DE CAMPUS VAN DE ERASMUS UNIVERSITEIT. RECHTS IN DE HOEK HET STUDENTENPAVILJOEN MET GRAND CAFÉ EN THEATER.

DE CAMPUS VAN DE ERASMUS UNIVERSITEIT IN ROTTERDAM DREIGDE DICHT TE SLIBBEN. MAAIVELDPARKEREN DOMINEERDE DE OPENBARE RUIMTE. EEN INGRIJPEND PLAN, VAN JVANTSPIJKER URBANISM ARCHITECTURE EN JUURLINK [+] GELUK STEDENBOUW, ZET HET BLIK UIT HET ZICHT. MET DE INGRIJPENDE HERSTRUCTURERING VAN DE CAMPUS IS ERASMUS UNIVERSITEIT QUA AANTREKKELIJKHEID CONCURREREND MET AZIATISCHE EN AMERIKAANSE UNIVERSITEITEN, ZEGT JAAKKO VAN 'T SPIJKER IN EEN INTERVIEW MET STEDEBOUW & ARCHITECTUUR.

## Waarom wilde Erasmus Universiteit de campus herstructureren?

“De Erasmus Universiteit staat, nationaal en internationaal, op academisch niveau hoog aangeschreven. Bij dat goede image liep de fysieke verschijningsvorm van de campus, met een oorsprong in de late jaren zestig van de vorige eeuw, flink achter: een grijzige, functionele en weinig inspirerende omgeving voor studenten en staf. Erasmus Universiteit wil internationale studenten aantrekken. In vergelijking met bijvoorbeeld Amerikaanse en ook veel Aziatische campussen had campus Woudenstein een grote achterstand qua aantrekkelijkheid.”

## Waar zaten de grootste knelpunten?

“In de oude situatie was de oriëntatie erg rommelig en onduidelijk. Met vier verschillende entrees was de inrichting van de openbare ruimte pover, grotendeels gedomineerd door maaiveldparkeren en zonder veel samenhang met de gebouwen. Bovendien was de ontwikkelingsflexibiliteit erg slecht: de meeste gebieden waren bezet door parkeren. Kortom: als de universiteit nog een paar jaar op dezelfde voet door zou gaan, met ‘planning op projectschaal’ (in zichzelf gekeerd gebouwen neerzetten met een parkeerterrein er naast), zou de campus een parkeerterrein worden. De universiteit zou bovendien nieuwe gronden moeten verwerven voor verdere uitbreidingen.”

## Was er een tekort aan parkeerplekken?

“Er was kwantitatief wel sprake van genoeg plekken, maar om in de toekomst vooruit te kunnen was het herzien van het parkeren als het ware een vorm van achterstallig onderhoud op stedenbouwkundige schaal. Zonder dit vraagstuk op te lossen kon de universiteit niet aan een nieuwe toekomst beginnen.”

## Hoe zijn jullie aan de opdracht gekomen? Prijsvraag?

“De universiteit heeft in 2007 een besloten prijsvraag georganiseerd waarbij vijf bureaus gevraagd zijn. Dat waren West 8, Mecanoo, Wurck, Simca en Juurlink [+] Geluk. Omdat ik veel en succesvol heb samengewerkt met Juurlink [+] Geluk hebben ze voorgesteld om deze prijsvraag samen te doen (ik was toen nog partner bij Sputnik). De integrale aanpak, Juurlink [+] Geluk stedenbouw vanuit het perspectief van het landschap en ik stedenbouw vanuit het perspectief van de architectuur, was succesvol en wij wonnen de prijsvraag. Het masterplan is uitgewerkt door Juurlink [+] Geluk en mijn eigen bureau, het architectonisch ontwerp van de parkeergarage door mij in samenwerking met Sputnik.”

## Wat was de opdracht?

“De opdracht in de prijsvraag was het bedenken van voorstellen voor een nieuwe centrale plek op de campus met de bedrijvigheid, gezelligheid en reuring die bij een campus passen.”



JAAKKO VAN 'T SPIJKER,  
jvantspijker urbanism architecture.

PARKEREN  
ONDERDEEL  
INTEGRALE  
GEBIEDS-  
ONTWIKKELING.



STUDENTENPAVILJOEN MET EEN GRAND CAFÉ EN EEN THEATER OP HET DAKPLEIN VAN DE PARKEERGARAGE.





1



2



3



4

1. ENTREE PARKEERGARAGE.
2. OVERZICHT CAMPUS MET PARKEERGARAGE.
3. PARKEERGARAGE.
4. INTERIEUR PARKEERGARAGE.

**Kun je in grote lijnen het plan 'omschrijven'?  
Wat is het concept?**

"In plaats van simpelweg een gezellige plek te maken, hebben wij voorgesteld dat de structuur van de hele campus om moest: geen zachte heelmeesters... Door middel van een nieuw centraal assenkruis konden toegang, interne oriëntatie en kwaliteit van de openbare ruimte fundamenteel worden herzien. Dit assenkruis bestaat uit de nieuwe oost-west georiënteerde Erasmus Plaza, die de twee nieuwe hoofdentrees van de campus realiseert voor auto's en langzaam verkeer. Met onder de Plaza een nieuwe garage van 1000 auto's. De tweede as is de noord-zuid georiënteerde Institutenvaan, die de interne ontsluiting faciliteert. Op het kruispunt van deze twee assen ontstaat een natuurlijk zwaartepunt: het nieuwe hart van de universiteit. Op dit punt hebben we een nieuw programmaonderdeel bedacht voor de universiteit: het Studentenpaviljoen met een grand café en een theater. Het bestaande L-gebouw (van Wim Quist) is op dit punt grondig aan het masterplan aangepast: er is een nieuwe doorgang ten behoeve van de noord-zuid as gemaakt en een op de Plaza georiënteerde foodcourt."

**Wat zijn de meest in het oog springende ingrepen geweest?**

"Het belangrijkste is de ongelooflijke kwaliteits-slag in de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte. De nieuwe organisatie (auto's weg), met publieke programma's georiënteerd op het nieuwe hart van de universiteit, en de kwaliteit van het openbare ruimte ontwerp zelf (door Juurlink [+] Geluk) hebben de campus veranderd van een verzameling gebouwen in een community. Het is heel mooi om te zien dat dit ook door de gebruikers op de universiteit zo wordt beleefd en gewaardeerd."

**Hoe is parkeren opgelost?**

"We hebben de parkeeropgave als volgt opgevat: de parkeergarage moest geen 'domme infrastructuur' worden maar juist een integraal onderdeel van het campus concept: laagdrempelig verbonden met de rest van het terrein en voor de arrivinge automobilist fungerend als de 'rode loper' van de campus. Binnen een zeer kosteneffectief ontwerp is dit gelukt door slim gebruik te maken van het hoogteverschil (de garage staat nog geen meter in het grondwater en sluit met trappenpartijen en vides aan op de openbare ruimte) en door in te zetten op twee eenvoudige architectonische elementen: een uitgesproken plafond en mooi ontworpen trappenhuizen. Verder was de opdracht hoe eenvoudiger hoe beter, geen visuele ruis."

**Parkeren integraal aangepakt?**

"Parkeren is een integrale opgave, sterker nog: je merkt tegenwoordig bij stedenbouw en masterplanning dat vrijwel altijd het parkeren een cruciaal thema en bottleneck is: het vormt meestal de basis voor een realistische ontwerplossing."

**De herinrichting van het dakplein door Gerard Frishert is deel van het masterplan?**

"We hebben het plein als een belangrijke openbare ruimte opgevat, omdat het de entree van het Hoofdgebouw vormt. Door het nieuwe plan zijn het hele gebouwcomplex en het plein zelf ineens weer goed aangehaakt op de campus: door parkeren aan de 'achterzijde' van het gebouw is die oriëntatie eigenlijk altijd verkeerd om geweest. Het pleinontwerp zelf is qua aansluitingen nauw overlegd maar als ontwerpogave door Frishert opgepakt als onderdeel van de renovatieopdracht van het hoofdgebouwcomplex."

**Is de parkeercapaciteit toekomstbestendig?**

"De parkeergarage heeft 1000 plaatsen, volgens de huidige normen zijn in deze fase tussen 1500 en 2000 plaatsen nodig (er zijn er ook 400 in het T-gebouw). Dus overcapaciteit zal niet snel een probleem zijn, zeker niet met het oog op toekomstige uitbreidingsplannen. Overigens is nu reeds succesvol onderhandeld met de deelgemeente om op basis van het mobiliteitsplan van de universiteit de norm zo laag mogelijk te krijgen in vergelijking met vigerende parkeernormen."

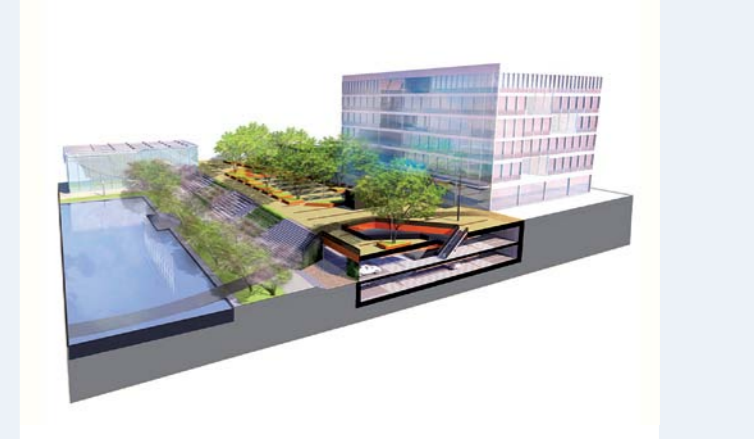
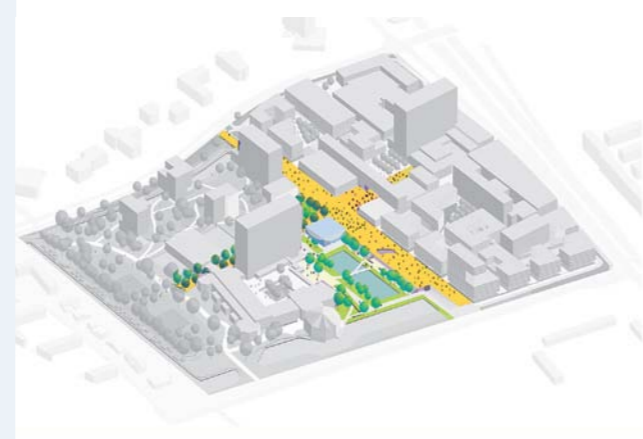
**Parkeren als architectuuropgave?**

"Deze integrale opgave is het meest dankbare type opdracht in mijn ogen: de stedenbouwkundige visie vormgeven en vervolgens een aantal cruciale bouwstenen ervan architectonisch uitwerken en bouwen. Daarmee komt toch weer het integrale aspect om de hoek kijken: een gebouw dat een intelligente schakel vormt in een groter geheel, is veel interessanter dan een gebouw dat vooral geïnteresseerd is in zichzelf."

**Wat zijn je referenties voor dit project?**

"Voor het ontwerp van de parkeergarage van de campus hebben we niet een specifieke garage als inspiratiebron gebruikt. Maar we hebben ons wel laten inspireren door thema's en aanpakken. Bijvoorbeeld het metrostation in het nieuwe Rotterdam CS van Maarten Struis en de parkeergarage in Miami van Herzog & deMeuron, voorbeelden van kruisingen tussen intelligente infrastructuur met architectonisch vernuftige en effectieve eenvoud."

DOORSNEDE EN SITUERING PARKEERGARAGE.



**PROJECTGEGEVENS**

**Erasmus Universiteit Campus Rotterdam**

Ontwerp: 2007-2012; bouw eerste fase: 2010-2013, vervolgfases in aanbouw

Locatie: 19 ha

Opdrachtgever: Erasmus Universiteit Rotterdam, EFB

Masterplan: Juurlink [+] Geluk & jvantspijker urbanism architecture

Ontwerp openbare ruimte: Juurlink [+] Geluk

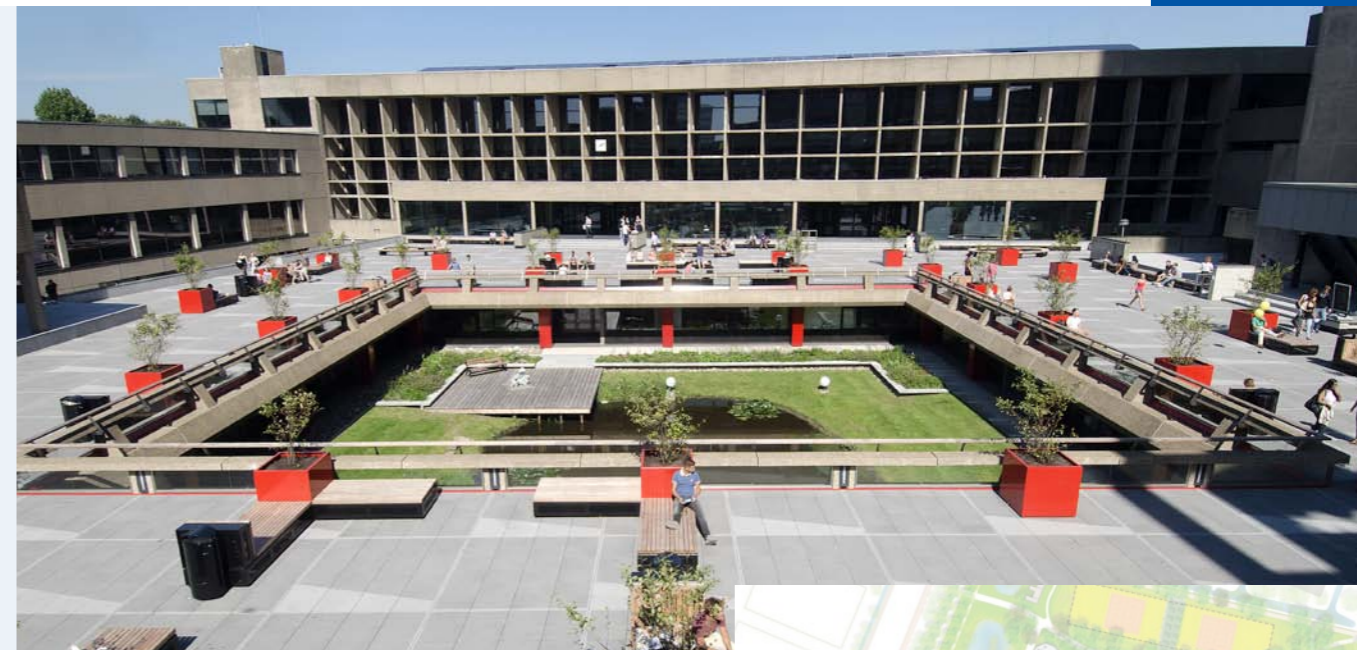
Ontwerp parkeergarage: jvantspijker urbanism architecture en Sputnik

Constructeur: Adviesbureau Tielemans

Installatieconcept: Deerns

Bouwbedrijf: BAM





HET NAAST HET NIEUWE CAMPUSHART GELEGEN GEMEENTELIJKE MONUMENT WOUDESTEIN, EEN CLUSTER VAN DE EERSTE GENERATIE GEBOUWEN A, C EN H MET EEN DAKPLEIN, IS INGRUPEND GERENOVEERD.



## PATROON DAKPLEIN HERSTELD

**N**aast het nieuwe campushart werd ook het gemeentelijke monument Woudestein aangepakt. Dit monument bestaat uit een cluster van eerste generatie gebouwen, A, C en H, met het tussengelegen dakplein dat als centrale entree voor deze gebouwen fungeert. Voor de restauratie van dit deel werkt de universiteit samen met architect Gerard Frishert. Aan hem de opdracht om het complex te vernieuwen en aantrekkelijk te maken, met behoud van het oorspronkelijke karakter van de gebouwen. Het monument, uit de wederopbouwperiode, is een schoolvoorbeeld van de sobere betonarchitectuur uit die tijd. Hoewel het plein aanvankelijk geen onderdeel was van het restauratieplan, is ook dit deel flink aangepakt.

Het plein heeft sinds de opening in 1969 diverse veranderingen ondergaan. Opgezet als ontmoetingsplein en centrale entree van de gebouwen A, C en H was het ingericht met grote vierkante betonnen platen, om en om voorzien van een schuine inkeping. Toen behoefte ontstond aan meer ruimte in het complex zijn onder het plein kantoren gebouwd. De oorspronkelijke pleininrichting is toen vervangen door kleine tegels, en zo verdween het patroon en resteerde een saai plein. Ook was het plein van maaiveldbedekking veranderd in een dak, en daar was het oorspronkelijke ontwerp niet op berekend, wat leidde tot jarenlange lekkageproblemen. Vanaf 2007 werkte Frishert naast de restauratie van de gebouwen ook aan een het opknappen van het monumentale plein; hij maakte een restauratieplan.

Frishert nam het oorspronkelijke patroon als uitgangspunt. En zo transformeerde hij het plein tot een aantrekkelijke ruimte, een verblijfsgebied waar studenten en medewerkers elkaar ontmoeten. Om het oorspronkelijke patroon met de schuine inkeping terug te laten keren ontwierp Frishert een patroon met vierkanten van 2,4 bij 2,4 meter die om en om een voorzien zijn van een trapeziumvorm. Op deze manier creëerde hij een contrast tussen de wat saaie betongevels en het loopoppervlak. Ook de bordessen, de balustrade van de patio en de meubilering op het plein zijn gerenoveerd in harmonie met het plein. Boombakken en zitelementen zijn zo geplaatst dat ze in het patroon passen. Voor de bekleding van het dakplein wilde Frishert pure materialen met een brute uitstraling passend bij de status van het monument. Technische kwaliteiten (sterk, slijtvast, gemakkelijk te reinigen, licht van gewicht, modulair, bestand tegen sneeuw en zout, én een investering voor lange tijd) speelden uiteraard mee in de selectie. Frishert kwam uit bij Dreen®Combiplus van Zoontjens, een lichtgewicht tegel met een deklaag van polyesterbeton en een geprofileerde kunststof onderplaat. Vaak en succesvol toegepast bij renovatie van galerijen liet Frishert het product in proefvlakken verwerken, om te achterhalen met welk materiaal (er lag een proefvlak met natuursteen) het beste functioneerde. Een half jaar lang en in verschillende weersomstandigheden testte Frishert de patronen. Het patroon bleef bij Zoontjens het beste zichtbaar. Omdat het ook lichter in gewicht was, werd voor dit systeem gekozen.

Over de wijze waarop het patroon in de tegels is gecreëerd zegt Gaston van der Heijden, van Zoontjens: "Dreen®Combiplus van 60 bij 40 centimeter zijn gelegd in vakken van vier bij zes tegels. Om kleurverschil te maken zijn de tegels met een lichte kleur extra gestraald. Elke tegel kreeg een eigen code en een eigen motief." Voor Zoontjens was dit de eerste keer dat op deze manier met de Dreen®Combiplus is gewerkt. De tegel is altijd ingezet om galerijen en balkons op te hogen en beter begaanbaar te maken. Nu dus ook voor daken die een gering gewicht kunnen dragen. Door op het dak te nivelleren en niet met het afschot mee te leggen, is een vlak en strak plein gemaakt waar geen water meer op blijft staan.