

**Cultuur- en  
Stedenbouwhistorische analyse**

# **Stations- gebied Haarlem**

concept

**CRIMSON, april 2017**

**Cultuur- en  
Stedenbouwhistorische analyse**

**Stations-  
gebied  
Haarlem**

# Inhoud

06 .....	Inleiding
11 .....	Stedenbouwkundige context
51 .....	Historische kaartenreeks
76 .....	Stedenbouwkundige analyse stationsomgeving
126 .....	Waardering
134 .....	Aanbevelingen en randvoorwaarden
142 .....	Bronnen



# Inleiding

Crimson Architectural Historians is door Gemeente Haarlem gevraagd een cultuur- en stedenbouwhistorische analyse te doen naar de stationsomgeving van Haarlem, gesitueerd binnen de contouren van de Nieuwstad, de eerste geplande uitbreiding van de stad. Eerder gaf Gemeente Haarlem al opdracht voor een tweetal vergelijkbare studies: in 1999 verscheen het onderzoek *Het Stationsplein Haarlem - metamorfosen 1644-2044* van Hilde de Haan en Ids Haagsma en in 2009 een conceptplan *Stationsplein Haarlem: Stedenbouwkundige Randvoorwaarden*.<sup>1</sup> Het hier voor u liggende rapport vormt een actualisatie van beide studies.

Aanleiding voor deze nieuwe onderzoeksfase is de geplande herontwikkeling van het Beresteyncomplex dat halverwege de jaren zeventig aan de overzijde van het station Haarlem werd gebouwd. Gezien de complexe stedelijke situatie van het stationsgebied, dat grotendeels wordt bepaald door de ligging in een beschermd stadsgezicht, is door de gemeente Haarlem gevraagd om een cultuur- en stedenbouwhistorische analyse waarin uitspraak wordt gedaan over de specifieke waarden van de stationsomgeving. Zowel de waardering als de aanbevelingen en randvoorwaarden die voortvloeien uit deze analyse bieden de gemeente een formeel toetsingskader voor de toekomstige transformatie van het stationsgebied. Met andere woorden: met dit onderzoek wordt de bandbreedte aangegeven waarbinnen toekomstige ruimtelijke, architectonische en programmatische wijzigingen kunnen plaatsvinden.

Opzet van het onderzoek in hoofdlijnen:

## 1. Stedenbouwkundige context

In het eerste deel van het rapport wordt een overzicht gegeven van de ruimtelijke ontwikkeling van de (binnen)stad van Haarlem, vanaf het moment van de eerste geplande stadsuitleg van de Nieuwstad in de 17e eeuw tot aan de huidige situatie. De ontwikkelingsgeschiedenis wordt geïllustreerd door een reeks historische plattegronden.

## 2. Stedenbouwkundige analyse van de stationsomgeving

In het tweede deel van het rapport wordt vervolgens ingezoomd op de ontwikkeling van de stationsomgeving binnen de ruimtelijke context van de Nieuwstad. Hoe heeft het gebied zich in de loop der tijd ontwikkeld, hoe ziet het er vandaag de dag uit, hoe functioneert het en hoe verhoudt het gebied zich tot haar directe omgeving?

## 3. Waardering

In het derde deel volgt de daadwerkelijke waardering van het stationsgebied. Deze waardering geschiedt op onderdelen en op verschillende schaalniveaus. Centraal in de waardering is de vraag waar de verschillende ruimtelijke kwaliteiten liggen in het stationsgebied alsook de knelpunten? Elementen als de ruimtelijke relatie met de historische binnenstad, stedenbouwkundige structuur, ordening van de bouwvolumes en gebouwenensembles, architectuur, overgangen tussen publiek en private ruimtes en het systeem van verkeersnetwerken vormen de leidraad in dit hoofdstuk.

## 4. Aanbevelingen en randvoorwaarden

Tenslotte monden het onderzoek, de analyse en waardering uit in een reeks algemene aanbevelingen en randvoorwaarden ten behoeve van de omgang met het stationsomgeving in het geval van toekomstige transformatie-opgaven.

*Crimson Architectural Historians, 15 maart 2017*

1) Hilde de Haan, Ids Haagsma, **Het Stationsplein Haarlem. Metamorfosen 1644-2044** Haarlem, 1999 (herdruk 2007) en Gemeente Haarlem, **Stationsplein Haarlem: Stedenbouwkundige Randvoorwaarden**. Concept d.d. 13-09-2009.



Station Haarlem

Rozenstraat

Kenastraat

Kenau Park

Kruisweg

Beresteyn Complex

Parkstraat

Ripperda Park

Lange Herenstraat

Jansweg

Parklaan

Nieuwe Gracht

Kruisstraat

Jansstraat

--- Nieuwstad  
..... Stationsgebied



(bron: Google Earth)

200 m

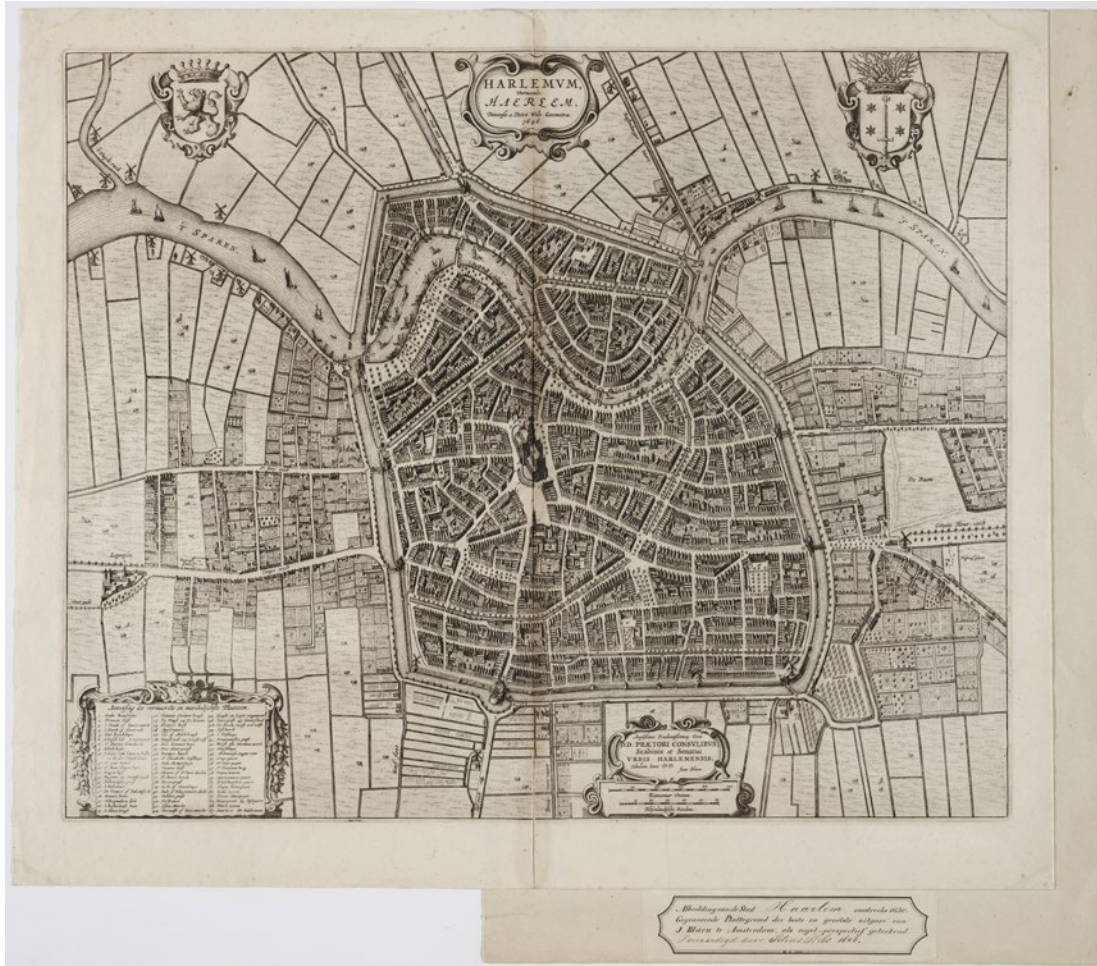
# Stedenbouw- kundige context

## Onderlaag: ongeplande stadsuitbreiding in Haarlem

Het einde van de Spaanse heerschappij in 1577 betekende voor Haarlem een renaissance (de stad was in de 14e en eerste helft van de 15e eeuw een van de meest welvarende steden van Holland) waarin de handel en de bedrijvigheid weer opbloede met name door de aanleg van de trekvaart tussen Haarlem en Amsterdam. Buiten de stadsmuren ten noorden van de stad waren de twee uitvalswegen in het verlengde van de Kruisstraat en de St. Jansstraat aan weerszijden bebouwd geraakt op het agrarische polderland. Langs het Spaarne was bedrijvigheid in de vorm van molens en boerderijen. Halverwege de 17e eeuw werden er al 452 woningen buiten de noordelijke stadsmuur geteld die vaak door meer dan twee gezinnen bewoond werden.<sup>2</sup> De structuur van poldersloten en wegen die deze informele stadsuitbreiding bepaald heeft, ondanks de vele stedenbouwkundige plannen die vervaardigd werden, ook deels de ondergrond gevormd van de 17e-eeuwse uitleg van de stad.

## Eerste laag: de Nieuwstad van Salomon de Bray

De 17e-eeuwse stadsuitleg van Haarlem, gebaseerd op een ontwerp uit 1644 door de Haarlemse schilder en architect Salomon de Bray, betekende bijna een verdubbeling van de stad tussen 1672 en 1686. In de 17e eeuw floreerde de economie van de stad die vooral op de bierbrouwerij en de textielnijverheid



Haarlem in 1646 met links in de afbeelding de voorstad die ten noorden van de muur op informele wijze was gegroeid (plattegrond getekend door Pieter Wils)

2) Ed Taverne, In 't land van belofte: in de nieuwe stad, Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680, Uitgeverij Gary Schwartz, Maarssen 1978, p. 338.

dreef. Het stadsbestuur wilde de stad uitbreiden om draagkrachtige vluchtelingen uit Vlaanderen en Frankrijk (Hugenoten) naar Haarlem te lokken en tegelijk ruimte te creëren voor industrie en bedrijvigheid, vooral de textielindustrie, die na een periode van oorlog de stad weer uit het slop trok. Ten noorden van de stad was door de bevolkingsdruk spontaan nieuwe bebouwing ontstaan die classicisten als De Bray een doorn in het oog was. De Bray maakte ongevraagd een aantal ontwerpen voor de stad die gebaseerd waren op de mathematische principes van de ideale stad van de klassieken als Vitruvius en Alberti die weer geïnterpreteerd waren in de Renaissance door Palladio en Scamozzi en vervolgens door Simon Stevin beschreven en geïmporteerd waren naar de Nederlanden. In zijn zeer rationele en mathematische plan voor de uitleg van de stad ging De Bray uit van een zestienhoekige, gefortificeerde ideaalvorm voor de stad waarvan het middelpunt werd gevormd door de St. Bavo. De uitleg die zo rondom het oude Haarlem zou komen, was in het plan opgedeeld volgens een precies bemeten orthogonaal grid van straten en kanalen. In zijn 'Bedenkingen, Over het Uytleggen en Vergrooten der Stadt Haarlem' uit 1661, dat hij schreef om het lang over de uitleg weifelende stadsbestuur te overtuigen, betoogt De Bray dat een uitbreiding de kwaliteit van de stad zal verbeteren en de handel en nijverheid zal stimuleren. "In zijn ogen is de uitleg eerder een maatregel ter bevordering en opwekking der welvaart dan het rechtstreeks gevolg daarvan."<sup>3</sup> De Nieuwstad zou een zelfstandige wijk worden met behalve woningen ook eigen industrie en nijverheid, markten en openbare gebouwen zoals kerken en scholen.<sup>4</sup> In drie varianten van De Brays plan is te zien dat waar zich nu ongeveer het Kennemerplein en station bevindt een groot marktplein gedacht is. Het op alle vlakken minutieus uitgewerkte en in eigen beheer gepubliceerde ontwerp voor de ideaalstad Haarlem van De Bray wordt wel gezien als "... één van de belangrijkste bijdragen aan de geschiedenis van de Nederlandse stedenbouw".<sup>5</sup>

Het ontwerp van De Bray is uiteindelijk slechts ten dele uitgevoerd. Alleen het noordelijke deel, dat nu Nieuwstad wordt genoemd, is gerealiseerd en ook dit segment van de zestienhoek wijkt af van het oorspronkelijke ideale plan. De Bray overleed in 1664 en kon zich met de uitleg van de stad (1672-1686) niet meer bemoeien. Toch is het strakke straten- en kanalenpatroon dat De Bray voor ogen

3) Ibidem, p. 337.

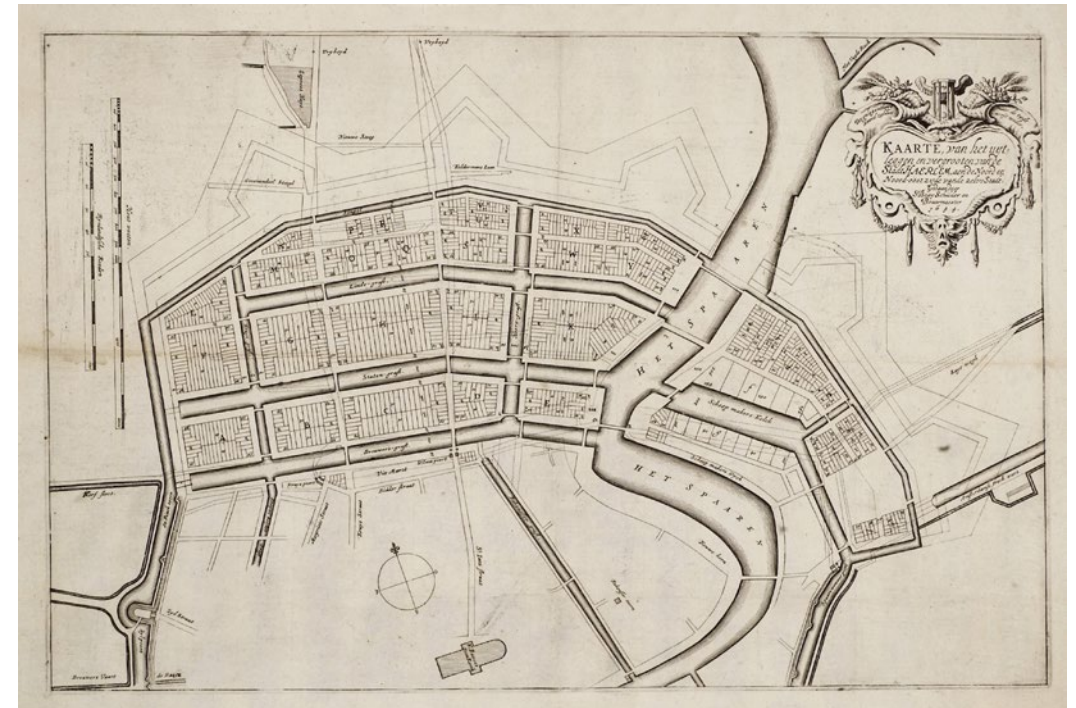
4) Ibidem, p. 348.

5) Ed Taverne, In 't land van belofte: in de nieuwe stad, Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680, in: **Wonen-TA/BK** 18, 1979, p. 24.

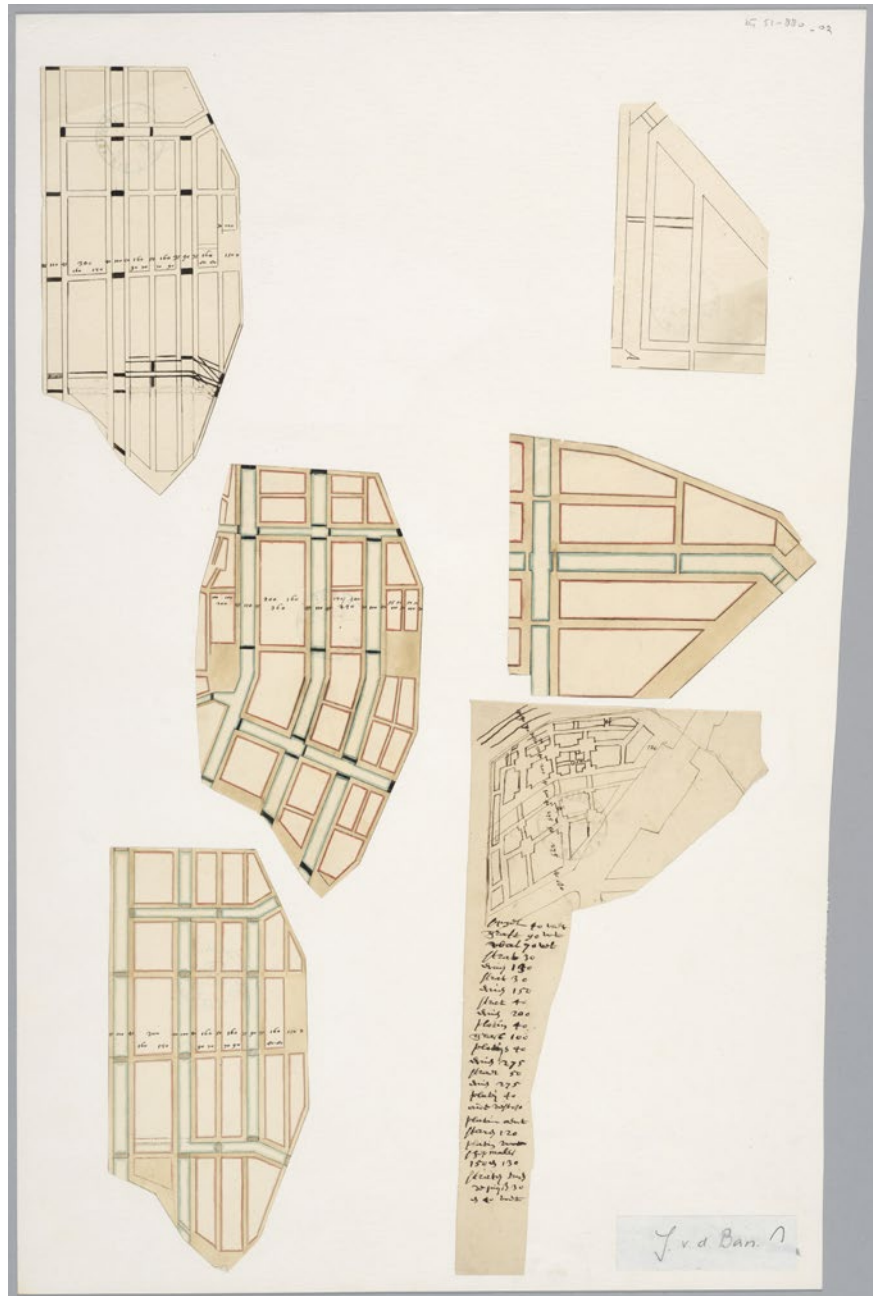


Salomon de Bray, zestienhoekig uitbreidingsplan voor Haarlem met gearceerd aangegeven het eerste deel van de uitbreiding ten noorden van de stad, 1661

Plan van Salomon de Bray voor de noordelijke uitleg van Haarlem, 1644







Varianten voor de noordelijke uitleg van Haarlem, Salomon de Bray, 1644

stond nog als historische laag in de plattegrond te herkennen. De rechtgetrokken Kruis- en Jansweg, die sinds jaar en dag Haarlem verbonden met Schoten ten noorden van de stad, vormden de basis van de plattegrond (uitgewerkt en aangepast door De Brays opvolgers) die verder geen relatie aangaat met de bestaande stad en letterlijk uitgaat van een *tabula rasa*; wat in de loop der tijd ten noorden van de stad buiten de muren opgericht was zou onteigend en afgebroken worden, was het idee. Dwars op deze straten tekende De Bray een drietal kanalen en daar weer haaks op, ongeveer evenwijdig aan de Kruis- en Jansweg twee noord-zuid gerichte kanalen. Dit geheel werd omsloten door een gracht die aansloot op de vestinggracht rond de oude stad. Hier weer omheen waren de bastions geprojecteerd.

De realiteit bleek weerbarstiger dan het ideaalbeeld. Al snel werd door de opvolgers van De Bray het plan aangepast om tot de meest efficiënte en lucratieve verkoop van de percelen te komen. Zo verdween de knik in de blokken oostelijk van de Jansweg die in De Brays plan de zestienhoekige verdedigingswerken volgden. Een andere aanpassing betrof de uiteindelijke diepte van de blokken. De haast die men ineens (na meer dan 35 jaar van twijfel en uitstel) vanaf 1671 had om de uitleg te realiseren had te maken met economische ambities enerzijds en, al snel nadat men was aangevangen met het werk, de oorlogsdreiging en onrust in de Republiek die het bouwen van de nieuwe fortificaties steeds acuter maakte. Men begon dus met de vestingwerken en met de noordelijke van de twee grachten (tweede gracht) die in ieder geval gerealiseerd zouden worden. Door de oorlog en ongeregelheden tussen de Prins- en Staatsgezinden die het land en ook de stad Haarlem beheersten stond het werk een aantal jaren stil. Vanaf 1674 pakte men het werk weer op maar intussen waren de economische omstandigheden danig veranderd en lukte het niet de percelen te verkopen. In 1677 was een groot deel van de uitleg, vooral ten noorden van de tweede gracht, nog niet onteigend en had nog volledig het karakter van de oude voorstad behouden: "Her en der stonden dan wel een paar blokjes huizen en waren toekomstige erfblokken herkenbaar aan provisorische afbakeningen, maar veel samenhang moet er niet te ontdekken zijn geweest ..." en dat, " ... eigenlijk alleen de erven ten noorden van de eerste gracht bouwrijp en voor verkoop beschikbaar waren. Aan de noordzijde van de tweede gracht, in de erfblokken ten westen van de Nieuwe Kruisstraat [Kruisweg, Crimson], was nog geen erf verkaveld. In weer andere blokken bezat de stad slechts de helft van de grond, waardoor erven van zeer onregelmatige



Haarlem in 1688, Romeyn de Hooghe

afmetingen waren ontstaan.”<sup>6</sup> Zo heeft dus de structuur van de onderliggende laag zich door de 17e-eeuwse plattegrond heen weten te drukken en dit opgeteld met de aanpassingen die de opvolgers van De Bray al aan het plan hadden gemaakt en de fouten die ook nog eens zijn gemaakt in de uitleg van straten (verkeerd gemeten)<sup>7</sup> maakt dat zelfs het deel van uitleg dat gerealiseerd is er niet zo strak en rationeel uitziet als ooit de bedoeling was geweest.

De plattegrond van Haarlem uit 1688 (door Romeyn de Hooghe) laat nog eens zien dat de Nieuwstad zo’n 18 jaar na aanleg nog maar mondjesmaat bebouwd is. Ook latere plattegronden vertonen grote leegten. Als eerste werden de kavels aan de Nieuwe gracht tussen Kruis- en Jansstraat perceelsgewijs door particulieren met statige panden bebouwd van drie tot vier lagen met een kap waarna invulling volgde langs en tussen de grachten en deze twee straten waar de bedrijvigheid zich concentreert. Aan de tweede gracht, Nieuwe Achtergracht genaamd, en de Kruis- en Jansweg is de bebouwing lager, twee tot drie lagen met kap. Naar gelang men verder van dit centrale gebied kwam, werden, ook aan de grachten, de panden kleiner en goedkoper en vond men onbebouwde terreinen

6) Ed Taverne, *In 't land van belofte: in de nieuwe stad, Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680*, Uitgeverij Gary Schwartz, Maarssen 1978, p. 381.

7) *Ibidem*, p. 395.



Haarlem in 1688 (Romeyn de Hooghe), grote delen in de uitleg nog onbebouwd



Haarlem 1742, Adriaan Spinder



Binnentuin van het Hofje van Staats aan de Jansweg in 1950

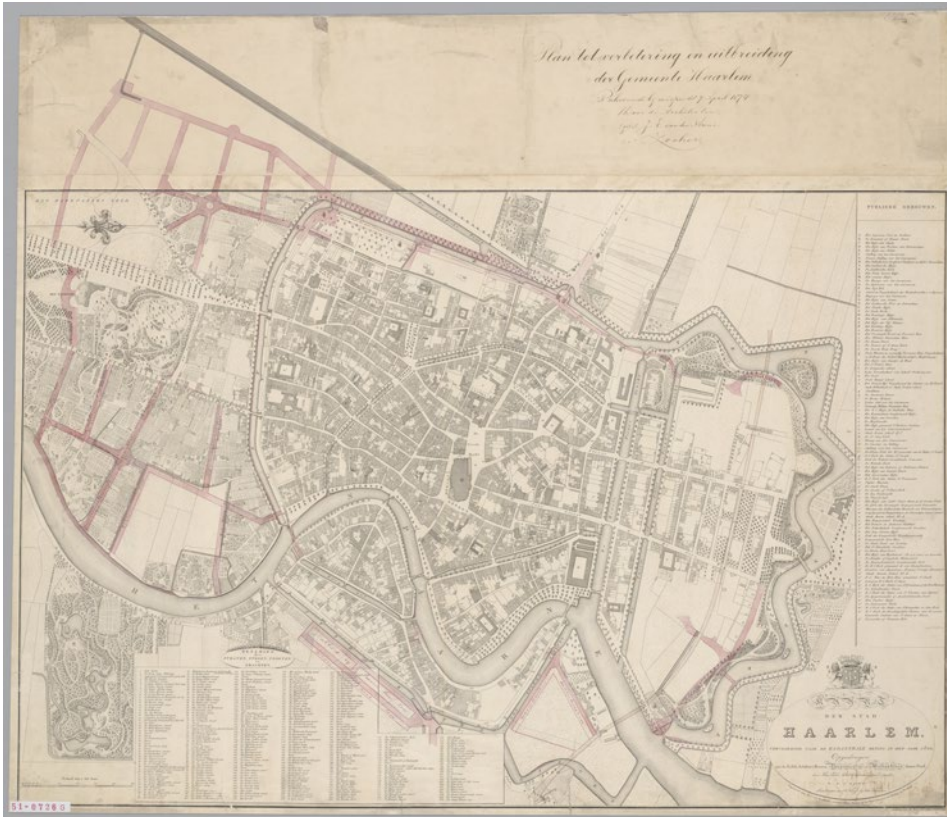
die voor verschillende doeleinden werden ingezet. Zo werd bijvoorbeeld in de noordwestelijke hoek voor korte tijd een hortus medicus aangelegd (1696, later gewone stadstuinen) en werd een leeg terrein in de noordoostelijke hoek gebruikt als exercitieterrein. Wat ook de oorzaken waren, het stadsdeel floreerde in eerste instantie niet zoals voorzien en dit zou ook nog even duren.

In de 18e eeuw verkeerde Haarlem net als de rest van Holland in een economische malaise. De ontwikkeling van de Nieuwstad bleef, ondanks stimulerende maatregelen van het stadsbestuur zoals zelf gefinancierde voorbeeldprojecten, op een heel laag pitje, een groot deel van het gebied bleef onbebouwd. Wel werd door de welgestelden die er woonden de traditie voortgezet om liefdadigheidshofjes te bouwen. In de 17e eeuw werd in de Nieuwstad bijvoorbeeld het Hofje van Beresteyn (1688) aan de Lange Herenstraat gebouwd. Hollandse Regenten (maar ook kerkbesturen en gilden) stichtten in de steden vanaf de 13e eeuw vele hofjes, meestal voor oude alleenstaande vrouwen bestemd. Zo werden in de 18e eeuw in de Nieuwstad het Hofje van Staats (1730) aan de Jansweg en het Hofje van Noblet (1760) aan de Nieuwe Gracht gesticht. Deze hofjes

waren grootser en pompeuzer vormgegeven dan hun voorgangers, met grote binnenpleinen, ruime woningen en voornamelijk vormgegeven poortgebouwen met deftige vergaderzalen voor de regenten.<sup>8</sup> Aan de woonhofjes voor armen was in ieder geval een grote behoefte want hoewel de bevolking van Haarlem bij de volkstelling van 1798 gedaald was tot 21.000 inwoners waren 4000 hiervan armlastig.<sup>9</sup> De industrieën kwijnden weg, er waren veel werkelozen. Onder de Franse bezetting van Holland tussen 1806 en 1813 werd de situatie alleen maar erger. Vele huizen stonden leeg en werden vervolgens afgebroken omdat ze onverkocht bleven en de belasting en het onderhoud niet meer betaald konden worden.

8) G.H. Kurtz, **Beknopte geschiedenis van Haarlem**, Vereniging Haarlem, Haarlem 1942, p. 39.

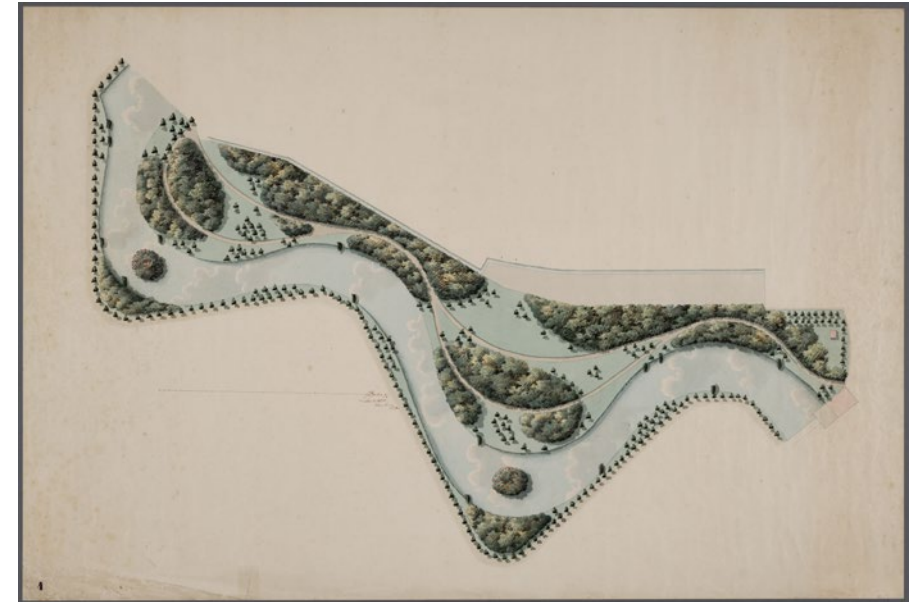
9) *Ibidem*, p. 46.



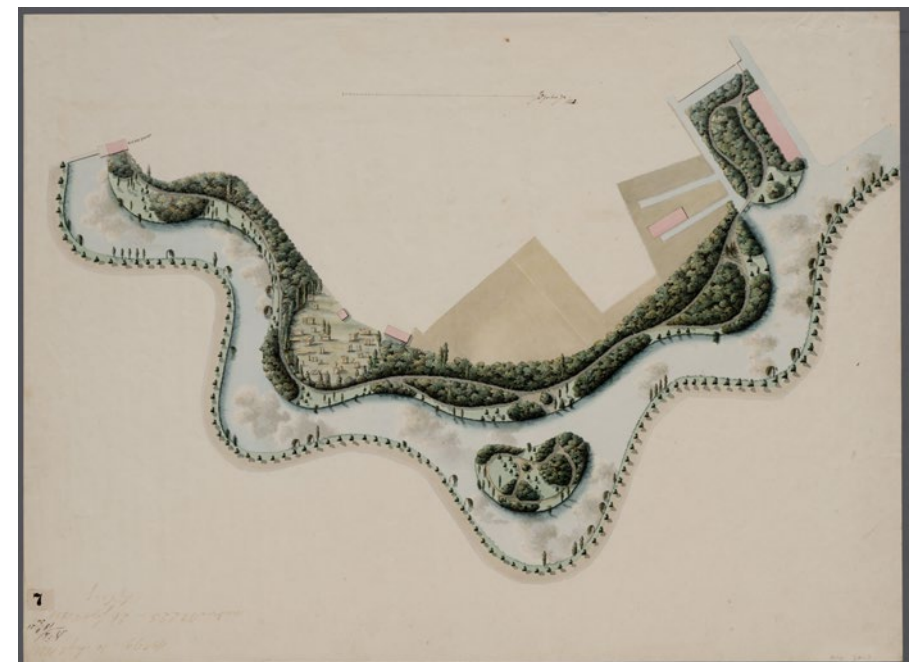
Kadastrale kaart van Haarlem uit 1822 waarop Jacob Ernst van den Arend en Johan David Zocher in 1874 hun uitbreidingsplannen hebben ingetekend

### Tweede laag: de wandelroutes van Zocher en de grootschalige industrie

De 19e eeuw was dus slecht begonnen voor Haarlem. De verkrotte stad die haar industrie verloren had, vestigde haar hoop op het aantrekken van welvarende Amsterdammers. Hoewel de stad verarmd was, werd er flink geïnvesteerd in stadsverfraaiing om nieuwe bewoners aan te trekken maar ook om de welgestelde Haarlemmers die in grote getalen naar elders vluchtten voor de stad te behouden. Het plan van de Haarlemse architect en tuinarchitect Jan David Zocher jr. om het Prinsenbolwerk herin te richten als stadswandelpark viel daarom meteen op vruchtbare bodem. Al langer werd er kennelijk geklaagd over het aanzien



Johan David Zocher, plan voor het Prinsenbolwerk, 1821



Johan David Zocher, plan voor het Statenbolwerk, 1821



Vogelvluchtperspectief van het Kenaupark met links de spoorlijn en het station en in de verte de schoorsteen van de Phoenixfabriek, G.W. Breuker, 1867



Haarlem 1858, C.K. de Geus



Kenaupark, 1873

van de Nieuwstad bij de binnenkomst via de Nieuwe- of Kennemerpoort. Een fraai vormgegeven parklandschap dat mooie vergezichten zou bieden op het omringende landschap sprak het stadsbestuur direct aan. Zocher kreeg de opdracht en de herinrichting van het bolwerk kon meteen beginnen (1821). De beplanting van de wandeling leverde Zoicher zelf uit zijn eigen kwekerij Rozenhagen die aan de overzijde van de singelgracht lag.<sup>10</sup> Zoicher ontwierp in de Engelse landschapstijl vloeiend slingerende paden in een landschap van bomengroepen omgeven door kruidlagen en afgewisseld met open gazons en pleintjes die strategische doorzichten boden op het lager gelegen landschap dat Haarlem omgaf. Het stadsbestuur gaf nog tijdens de uitvoering van het Prinsenvolwerk Zoicher de opdracht voor de herinrichting van het veel grotere

10) E. Cremers, F. Kaaij, C.M. Steenberg, **Bolwerken als stadsparken**, Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw, DUP, Delft 1981, p. 67.

Statenbolwerk. Niet alleen was men ervan overtuigd dat deze stadsverbetering zou helpen de zo begeerde nieuwe bewoners te trekken, ook zag men het als een werkgelegenheidsproject. Het project bood werk aan 300 man.

Een nieuwe impuls voor de Nieuwstad vormde ongetwijfeld de komst van de spoorweg, al doorkruiste deze letterlijk de plannen van Zocher. In 1839 werd de spoorlijn Amsterdam – Haarlem aangelegd met een station net buiten de stadswallen aan de overkant van het Spaarne, maar in 1841 werd de lijn al doorgetrokken richting Leiden en werd het eerste stenen stationsgebouw van Nederland gebouwd aan de noordkant van de Nieuwstad en -uniek voor Nederland- binnen de stadswallen, waarover later in deze studie meer. De spoorwegen werden in deze tijd nog gewantrouwd als iets nieuwerwets, industrieels en zelfs gevaarlijks en niet direct in de stad verwelkomd, behalve dus in Haarlem. Zocher moest zijn ontwerpen aanpassen aan de nieuwe situatie. De komst van het station betekende een *boost* voor de wijk die zich in de 19e eeuw snel ontwikkelde. Het personenvervoer per spoor was in deze periode nog geheel gericht op het vermogende deel van de bevolking en men bouwde hiervoor op de locatie van de voormalige hortus medicus in 1867 naar ontwerp van Zocher het Kenaupark, een villapark in Engelse stijl waar de witgepleisterde huizen los in het groen staan. In 1870 volgde het minder voorname en stedelijker opgezette Ripperdapark aan de noordoostkant van de Nieuwstad. Hier werden de herenhuisen in één overkoepelend ontwerp tegen elkaar gezet in twee concave blokken aan een driekantig plantsoen (naar ontwerp van architecten P. Jung aan de noordkant en F.J Pannekoek aan de zuidkant). De derde zijde, de oostkant, werd gevormd door een recht blok waar het ontwerp van de panden verdeeld werd over de architecten en hoewel ze wat de stijl en vormgeving wel op elkaar lijken zijn ze duidelijk twee aparte eenheden, bijvoorbeeld doordat de daken en daklijsten niet doorlopen. Ook het Ripperdapark was geïnspireerd op Engelse voorbeelden, hier heeft men het beeld van de 18e-eeuwse Engelse *squares* en *crescents* willen oproepen. Deze nieuwe parken braken met het grid van De Bray, maakten de door hem voorgestelde stadsblokken niet af en introduceerden daarentegen een geheel ander stedenbouwkundig patroon.

Om de stadswandeling af te maken werd in 1867 de Achter Nieuwe Gracht gedempt en door Zocher omgevormd tot een parkachtige laan. De Parklaan, zoals hij herdoopt werd, werd in de trant van de bolwerken op romantische wijze



Parklaan in 1880

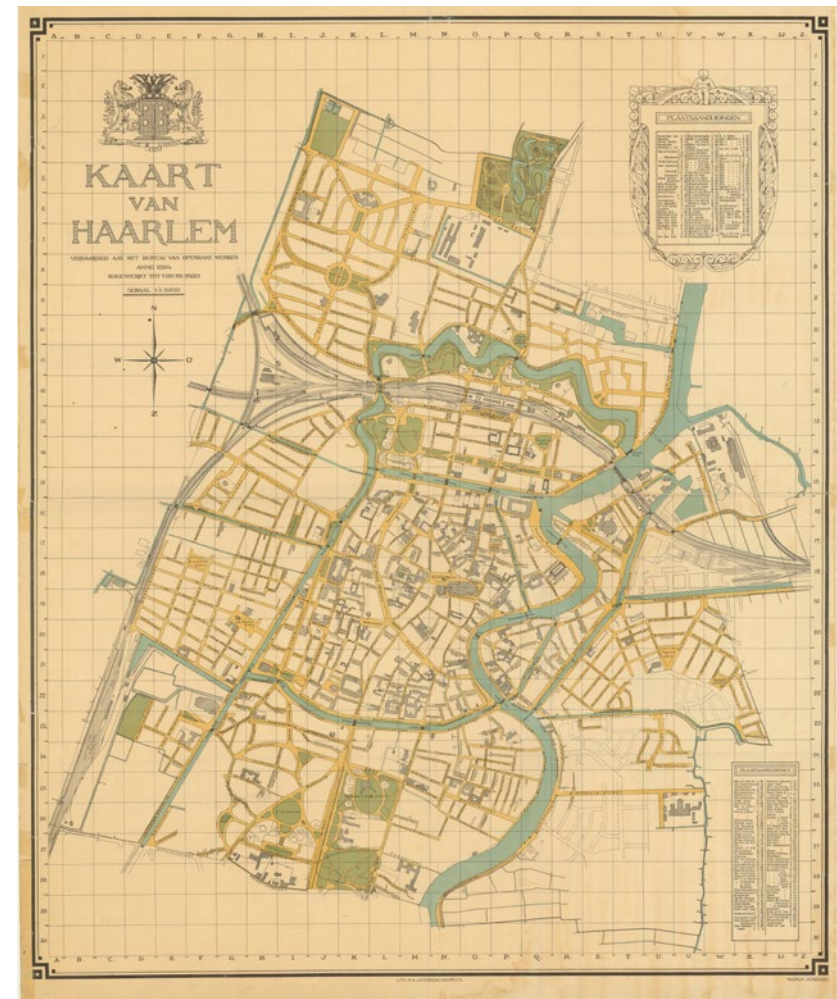


Parklaan in 1900



Kaart van Haarlem, 1904

beplant met bomengroepen op gazons en afgewisseld met bloeiende heesters, het geheel doorsneden met slingerende paden. Met dit langgerekte groene lint werd het Ripperdapark met het Kenaupark verbonden in één groene wandeling die via een overgang in verbinding stond met de bolwerken waar vanaf 1873 ook grote witgepleisterde villa's werden neergezet. Op deze wijze creëerde Zocher een decor met allure voor de gegoede burgerij die in de statige huizen en villa's kwam

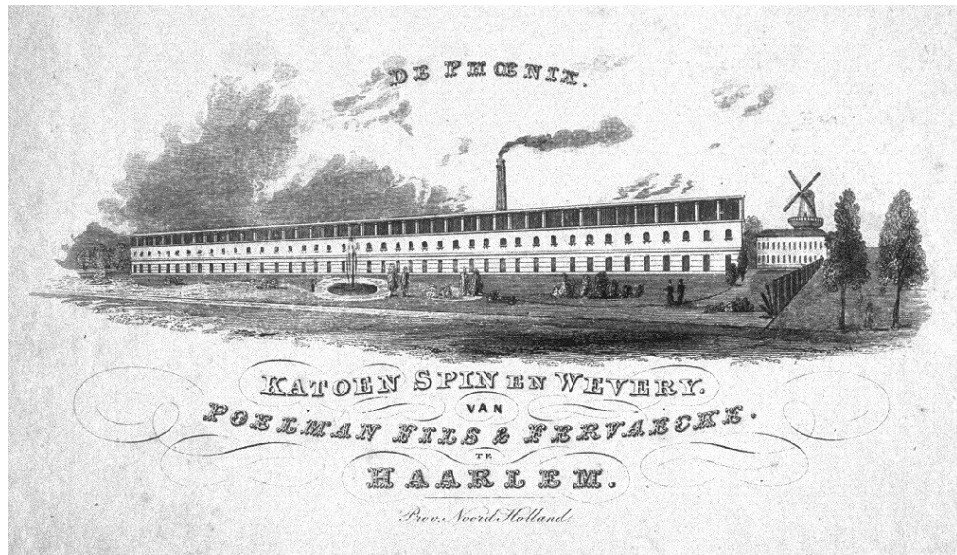


Kaart van Haarlem, Openbare Werken, 1920

te wonen en per trein gemakkelijk op en neer konden naar Amsterdam waar zij veelal vandaan kwamen. Toen men in 1905 het spoor ging verhogen en er een prachtig nieuw station werd gebouwd naar ontwerp van D.A.N. Margandant in art nouveau-stijl was in de Nieuwstad een supermoderne en tegelijk monumentaal en voornam vormgegeven vervoerskathedraal toegevoegd. Enerzijds sloot dit nieuwe station goed aan bij de standing van de nieuwe bevolking maar anderzijds



Tegeltabelau (1909) in de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens van J.J. Beijnes ter gelegenheid van het vijftigjarige bestaan, foto: Pieter Bal



De Phoenixfabriek van Fervaecke, katoenspinnerij en -weverij gebouwd in 1834

werd met het dijklichaam waar het spoor nu over liep een barrière in dit deel van de stad opgeworpen, dwars door de stadswandeling van Zochoer. Opnieuw werd een grote ingreep in de Nieuwstad gedaan die zich niet hield aan het grid van De Bray.

Naast de creatie van woongebieden voor de bevolkingsgroepen die de stad wilde trekken of wilde houden stimuleerde het stadsbestuur in de 19e eeuw ook direct de industrie, met name de textielindustrie. Met belastingvoordelen en de beste locaties voor hun fabrieken wist de stad drie grote Belgische textielabrikanten aan de stad te binden. In het oosten van de Nieuwstad werd aan het Spaarne de Phoenixfabriek van de familie Fervaecke gebouwd, een katoenspinnerij en -weverij. Deze fabriek werd in 1834 gebouwd maar verloor zo'n vijftig jaar later zijn functie om in 1891 uit te branden en afgebroken te worden. Het terrein lag erna lange tijd braak om uiteindelijk stap voor stap met bedrijfsgebouwen te worden bebouwd om een vrij rommelig gebied te vormen. In 1858 kwam de rijtuigen- en spoorwagenfabriek van J.J. Beijnes naar de Nieuwstad, recht tegenover het station. Het bedrijf zou na verloop van enige tijd bijna het hele blok innemen tegenover het station. Alleen een schil van panden aan de westkant van het plein, tegenover de uitgang van het station, herbergde de meer geëigende functies voor een stationsplein: Hotel Royal, restaurants en cafés met terrassen. De spoorwegen zorgden ook zelf voor veel arbeidsplaatsen in Haarlem toen de HIJSM in 1908 haar centrale werkplaats vestigde op de locatie van het allereerste station aan de overzijde van het Spaarne. Het bedrijf was in deze periode met 1300 arbeidsplaatsen zelfs de grootste werkgever van de stad.

Zo kwam de moderne tijd de stad binnen en zorgde voor nieuwe welvarendheid en de bloei van de Nieuwstad die nu eindelijk helemaal bebouwd werd. Het voorlopige eindresultaat had op onderdelen een heel andere plattegrond en sfeer gekregen dan De Bray ooit had bedacht, maar met het station als het middelpunt van het bruisende stedelijke leven was de Nieuwstad nu wel eindelijk uitgegroeid tot de zelfstandige wijk die hij voor ogen had.





Sloop aan het Stationsplein, 1973

### Laag drie: Sanering en Cityvorming

Tot na de Tweede Wereldoorlog veranderde er niet veel in de Nieuwstad. De wijk had de Tweede Wereldoorlog goed doorstaan, alleen de Beijnesfabriek werd door een bom getroffen. Het gebouw kon weer hersteld worden en functioneerde tot 1950, toen het bedrijf vertrok naar een fabriekscomplex in Beverwijk. Het vertrek van de fabriek luidde een periode van grootschalige sloop in voor het gebied tegenover het station. De gemeente zag het gebied als de uitgelezen plek voor de moderniseringsambities van de stad, waarin voor verkeer en kantoren plaatsgemaakt moest worden. Eerst waren in 1957 de leegstaande gebouwen van de Beijnesfabriek aan de beurt. Toen ook het hele blok tussen Lange Molenstraat en Lange Herenstraat, inclusief de hofjes van Codde en Beresteyn, in de saneringskoorts tussen 1965 en 1968 werd afgebroken, ontstond een gigantisch, gapend gat tegenover het station. Als laatste der Mohikanen bleven de pandjes recht tegenover de stationsuitgang naast Hotel Royal, dat eerder gesloopt was, nog tot 1973 staan om dan ook te moeten sneuvelen. In de geest van de



Lange Molenstraat met de achteringang van het hofje van Beresteyn in 1963

wederopbouw en de cityvorming was rücksichtslos een stadsblok van kleine individuele percelen, met hofjes en stegen en deels cultuurhistorisch interessante architectuur geofferd voor grootschalige, modernistische toekomstdromen. De realisering van dit project liet echter lang op zich wachten zodat men, om het stationsplein enigszins af te bakenen, een muur plaatste en het stationsplein tijdelijk inrichtte met een parkeerterrein en een ruim bemeten busstation.



Stationsplein 1958



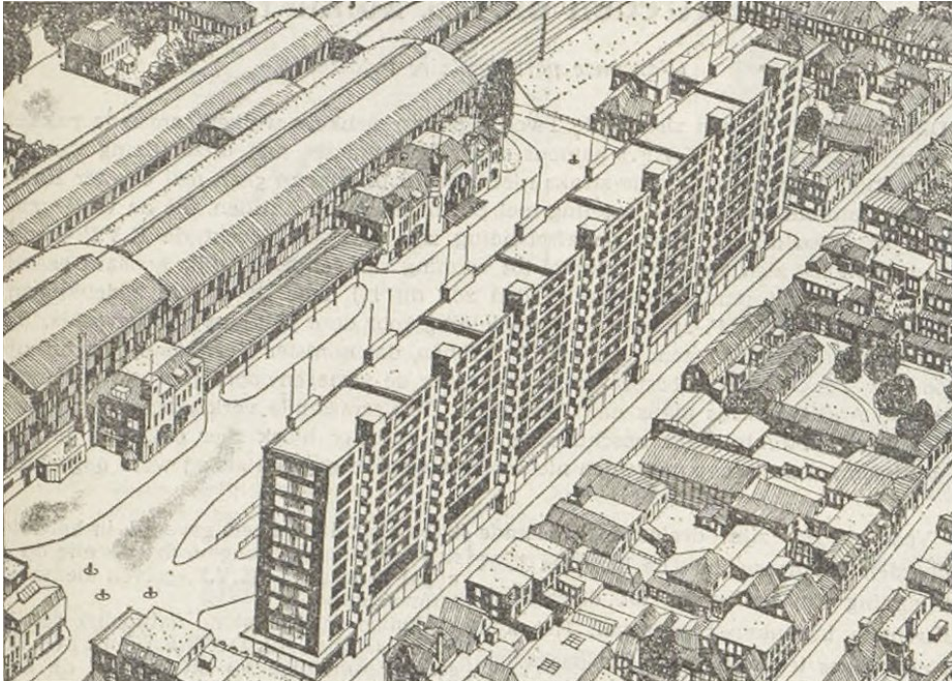
Stationsplein 1970



Stationsplein 1968



Stationsplein 1972



Plan van Cornelis van Gelder uit 1952 voor een schijf van 11 lagen aan het stationsplein

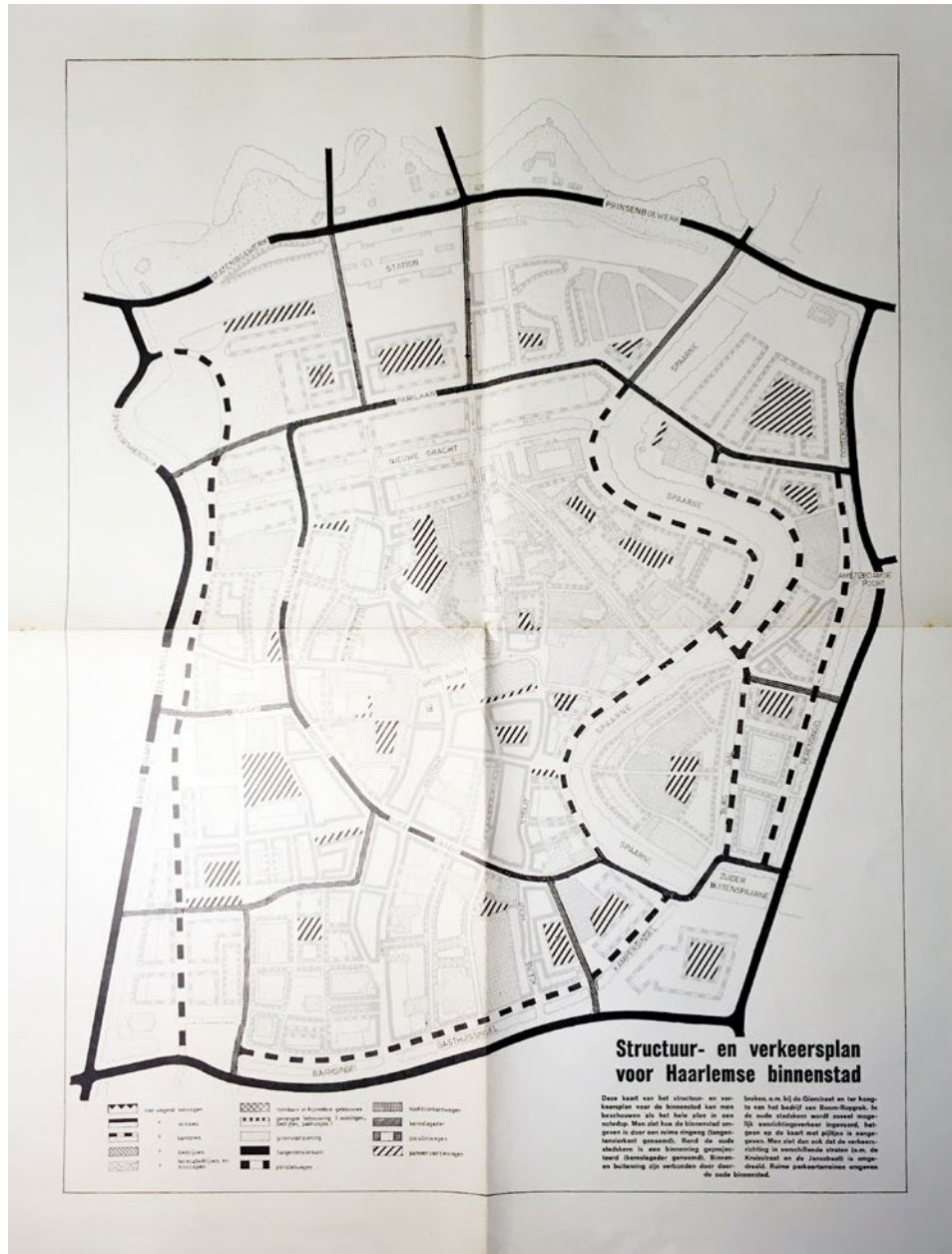
### Verkeersplan 1954 / structuurplan 1963

Al snel na het vertrek van de Beijnesfabriek begint het maken van grootschalige plannen voor het terrein. Een niet uitgevoerd plan van de Haarlemse architect Cornelis van Gelder illustreert in 1952 hoe de modernistische tijdsgeest waart onder architecten en bestuurders: hij ontwerpt een 11-laagse woonflat pal voor het station waarmee het gehele vrijgekomen blok opgevuld zou worden en een geheel nieuwe, grote schaal in het gebied wordt geïntroduceerd.<sup>11</sup> Twee jaar later maakt de dienst Openbare Werken van de gemeente een verkeersplan dat twee ringen projecteert door de stad die verschillende doorbraken tot gevolg zouden hebben gehad. De buitenste ringweg zou over het Kennemerplein zijn geleid en doorbraken hebben vereist ten zuiden van de binnenstad bij het Florapark en dwars door de 19e-eeuwse wijk Rozenprieel. De binnenste ring zou over het Ripperdapark door de Lange Molenstraat naar het Kenaupark hebben gelopen en vanaf daar via de Nassaulaan rond het oude centrum geleid zijn om aan de

11) Haarlems Dagblad, 17-12-1952.



Verkeersplan 1954 met de centrumring over de Lange Molenstraat



Structuurplan 1962. Te zien is dat de oostwestverbinding is verplaatst naar de Parklaan. De gedachte locaties van de bovengrondse parkeergarages zijn gearceerd aangegeven



Functiekaart 1962

oostkant van de stad vanaf de Koudenhorn de Nieuwe Gracht over te steken en een doorbraak te maken naar het Ripperdapark. Deze weg zou al het verkeer voor het centrum moeten opvangen en distribueren en in het algemeen als hoofdontsluitingsweg moeten dienen voor het verkeer in de binnenstad. In een brief van 15 februari 1954 van de directeur van de dienst wordt gesproken over omvoerwegen die “wat betreft hun aard (breedte, wegbedekking, verlichting e.d.) aantrekkelijker zijn dan de binnenstadstraten, zodat zij tot gebruik nodigen.”<sup>12</sup> Dit had dus een verbreding van de Lange Molenstraat en Parkstraat nodig gemaakt en hoewel niet genoemd in de brief waarschijnlijk ook de Kenaustraet. Het stationsplein zou in dit plan vrijgehouden zijn van doorgaand verkeer en op de bijgeleverde plattegrond is te zien dat qua bebouwing aan een lang blok gedacht wordt langs het stationsplein aan de Lange Molenstraat, met op de westhoek een losstaand vierkant gebouw; wellicht een hoogbouwschijf zoals in het plan van Van Gelder getekend was met een toren ernaast.

In 1962 maakte de gemeente Haarlem een ambitieus Structuurplan, waarin dezelfde moderniseringsgedachte doorklinkt als in het Verkeersplan. De oost-westverbinding over de Lange Molenstraat is hierin verlegd naar de Parklaan. Het gebied voor het station is in het plan nog opengelaten. Wel zijn er op maar liefst vijf locaties parkeervoorzieningen gedacht in de Nieuwstad. Het structuurplan pakte de sanering van Haarlem voortvarend aan; zes buurten zouden vrijwel geheel gesloopt moeten worden onder meer ten behoeve van de Cityvorming, dat wil zeggen dat het centrum vooral bestemd zou worden voor kantoren en winkels. Industrie moest naar de Waardepolder aan de overkant van het Spaarne. Het aangepaste verkeersplan moest de stad bereikbaar houden en tegelijk het doorgaande verkeer rond de binnenstad leiden. Een plan voor elf bovengrondse parkeergarages werd een paar jaar later aan het verkeersplan toegevoegd.<sup>13</sup> De sanering riep al snel veel weerstand op. In de eerste wijk die men aanpakte, Rozenprieel, kwam zoveel goedgeorganiseerd verzet op gang dat een nieuwe benadering gekozen moest worden. In 1970 presenteerde de gemeente de Nota Stadsvernieuwing waarin de inspraak van bewoners en een kleinschalige benadering van renovatie en behoud werd vormgegeven. Van de grootscheepse

sloop is in de woonwijken niet veel terechtgekomen, wijkvernieuwing werd de typisch Haarlemse term voor de renovatie en opknapoperatie die in de jaren zestig en zeventig plaatsvond.<sup>14</sup> Belangrijk was hierbij ook de rol van Wiek Röling, stadsarchitect vanaf 1970, die met zijn nadruk op het behoud van de historische stad, mede bepalend werd voor een ander beleid. Deze omslag betekende voor de Nieuwstad dat er niet meer op grote schaal werd gesloopt en dat bij de nieuwe invulling van het gat dat voor het station geslagen was ook ruimte zou worden gemaakt voor woningen. Maar desondanks vond men deze plek geëigend om de Cityvormingsambities toch nog gestalte te doen krijgen in een grootschalige ontwikkeling met winkels, voorzieningen en kantoren.

### Complex Beresteyn

Ondanks het feit dat de gemeente in 1965 de benodigde financiën regelde voor de transformatie van het plein zou het tot de jaren zeventig duren voor er iets structureels gebeurde. In 1973 verrees, na lange discussies en vele alternatieve plannen van de gemeente zelf maar ook vanuit de architectengemeenschap, tegenover het station een winkel- en kantorencomplex. Vlak tegenover het ingangsboulevard van het station werd een parkeergarage gebouwd met daarbovenop een evenementenzaal (Beijneshal) en op de zuidoostelijke hoek een woontoren van 13 lagen. De twee stadsblokken uit de 17e eeuwse stadsuitleg, die voorheen op deze plek lagen, zijn in het project samengevoegd zodat de Lange Molenstraat is verdwenen. Het complex is ontworpen door het architectenbureau Spruijt, De Jong en Heringa die ook aan Hoog Catherijne in Utrecht hadden ontworpen. Het grootschalige complex is opgetrokken uit bruine baksteen en oogt vooral tegenover het ingangsboulevard van het station gesloten en massief omdat de gevel hier grotendeels bestaat uit het schuine dak van de Beijneshal. De begane grond wordt hier bovendien gevormd door een parkeergarage, weliswaar met een fysiek open gevel maar de getraliede openingen die zicht bieden op een donkere parkeerplaats maken het complex er op de begane grond niet uitnodigender op. De entree van de evenementenhal bevindt zich op een pleintje boven het maaiveld, bovenop de parkeergarage.

Het hermetisch ogende blok heeft zoals gebruikelijk bij jaren '70 complexen kruip-door-sluip-doorroutes die verbindingen maken met de omgeving maar nauwelijks

12) Archief Gemeente Haarlem, Toegangscode 2295, voorlopige inventarisnummers:  
- 11526, jaar 1953, ordernummer 313  
- 11546, jaar 1954, ordernummer 212  
- 11577, jaar 1955, ordernummer 267

13) P. Roos, J.B. Uittenhout, *Architectuurgids Haarlem*, 010 Uitgevers, Rotterdam 2005, p. 26.

14) H. de Liagre Böhl, *Steden in de steigers. Stadsvernieuwing in Nederland 1970-1990*, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam 2012, p. 157.



Vanuit de oude binnenstad richting Nieuwstad met links de Jansstraat, 1976



Vanuit de oude binnenstad richting Nieuwstad met rechts de Jansstraat, 1977



Busstation ontworpen door J.W. Kanter en W. Röling, 1977

functioneren. Hiermee is een enorm visueel en functioneel ook fysiek obstakel geïntroduceerd voor het station. Een meer gedetailleerde beschrijving van het complex, het ontstaansproces ervan en de effecten op het Stationsplein wordt gegeven in hoofdstuk 2: *Stedenbouwkundige analyse van de stationsomgeving*. Aan de westkant van het stationsplein is, voor de strook met winkels, kantoren en woningen een groot busplein ingericht voor de NZH. Een groot plein aan de westkant, voor de strook met winkels, kantoren en woningen, werd ingericht als busstation voor de NZH. Het plein met schuingeplaatste halteperrons werd aan de westzijde afgesloten met een betonnen gebouw, ontworpen in 1975 door J.W. Kanter,<sup>15</sup> waar de bussen onderdoor reden richting Kruisweg. Op deze wijze was voor de reiziger die de stad in kwam vanaf het station het zicht op de historische stad bijna geheel geblokkeerd. Maar ook andersom werd het zicht op het station vanaf de Kruisweg voor de vertrekkende reiziger versperd (hetzelfde geldt voor de Jansweg door het Beresteyncomplex). Vooral door de hoogte van het Beresteyncomplex is een volume in het gebied geïntroduceerd van een veel grotere schaal dan de stad eromheen.

15) In hun rapport uit 1999 noemen De Haan en Haagsma de stadsarchitect Wiek Röling als mede-ontwerper van het busstation. In een artikel uit vakblad **Bouw** 1977, nummer 20, p. 552-553, wordt alleen Kanter genoemd als architect. Wat precies het aandeel was van Röling hebben wij niet kunnen achterhalen maar ongetwijfeld heeft hij als stadsarchitect een adviserende rol gespeeld in het ontwerpproces.



Masterplan Spoorzone, deelgebied Stationsomgeving, BVR, 2004

#### Laag 4: Masterplan Spoorzone, Rode Loper, nieuw busplein

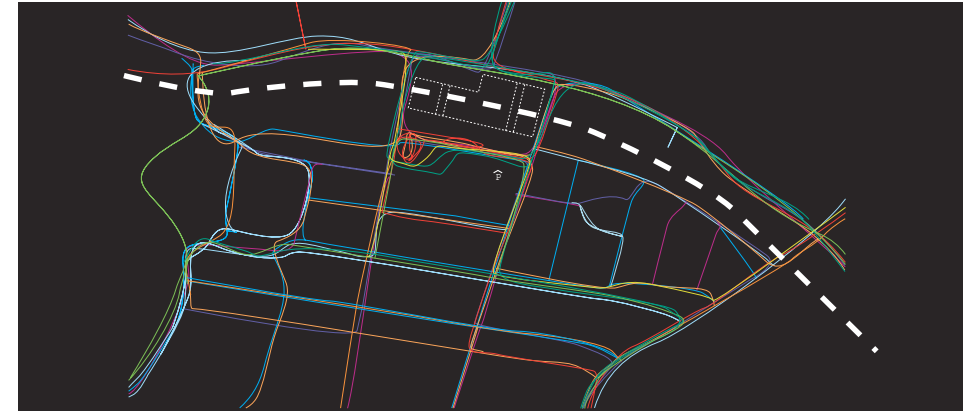
In 2004 maakte Riek Bakker met haar bureau BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur het Masterplan Spoorzone dat de basis vormt voor de veranderingen die in het gebied plaats hebben gehad en nog op de rol staan. Het masterplan, dat zich richt op gebieden rond het noordelijke tracé van de spoorweg bestaat uit vier verschillende ruimtelijke zones: Oostpoort, Spaarnesprong (gebied aan de noordoostelijke oever van het Spaarne), Stationsomgeving (die samenvalt met de Nieuwstad) en Spoorwegdriehoek. Inzoomend onderscheidt het masterplan weer drie gebieden binnen de Stationsomgeving: het stationsplein, Rondje Bolwerken (de bolwerken



en de groenstructuur) en de omgeving van de Gonnetstraat (ten oosten van het Ripperdapark).

In de Gonnetbuurt wil het masterplan een binnenstedelijk woonmilieu realiseren van stadswoningen en villa's met ondersteunende voorzieningen. De bedrijven wil men verplaatsen naar elders in de stad en langs het spoor ziet men ruimte voor kantoorontwikkeling. De oever van het Spaarne moet beter aangesloten worden op de bolwerken en deel worden van de groenstructuur. Voor de herinrichting van de Spaarneoever als wandelpromenade ligt inmiddels een ontwerp. Een herontwikkelingsproject voor twee bedrijfsgebouwen aan de Gonnetstraat waarin woonruimte gecombineerd wordt met werkplekken kan het begin inluiden van de verdere transformatie van het gebied. Met het Rondje Bolwerken, waar de vergroening van de Spaarneoever deel van uitmaakt, wil men de Bolwerken herinrichten en weer echt tot een park maken waar men doorheen kan wandelen, de villa's moeten daarvoor beter aansluiten op het omliggende groen, hekken moeten hagen of groene afscheidingen worden. Programmatisch denkt men aan wonen, horeca en kleinschalige kantoren en aan het toevoegen van een of twee publiekstrekkers als een grand café, restaurant of een culturele functie als een tentoonstellingsruimte. Vervolgens wil men de Parklaan herinrichten tot een parkachtige allee en, zoals gezegd, de Spaarneoever herinrichten als groen gebied. Zo zou de stadswandeling die Zocher ontwierp weer enigszins in ere worden hersteld.

Voor het stationsplein richt het masterplan zich vooral op de ontwarring van de verschillende verkeersmodaliteiten en de verbetering van de bebouwing en het functioneren van het plein. Men wil de auto-aantrekkende werking van de parkeergarage opheffen en van het plein een aantrekkelijke en hoogwaardige entree voor het langzame verkeer naar de binnenstad maken. Het Rode Loperproject (de realisering van een fietsroute van de binnenstad over de Kruisstraat-Kruisweg naar Haarlem-noord, inclusief ruime parkeervoorzieningen voor de fiets op het Stationsplein en het Kennemerplein) is inmiddels deels gerealiseerd. Het noordelijke deel van de route heeft nog geen vorm gekregen. Hier zou een fietsbrug over de Schotersingel, aansluitend op de Kruisweg, fietsers (en voetgangers) een directe route bieden naar de Schoterweg. De fietsers moeten nu nog over de Kennemerbrug zoals voorheen. De ondergrondse fietsenstalling is zoals het masterplan beschrijft gerealiseerd aan de Kruisweg en ook de fietsenstalling aan de noordzijde is gebouwd zij het in een andere vorm. Hier had men de toevoeging van kantoren voorzien gespiegeld aan de kantoren die er al



Ontwarring van de verschillende verkeersmodaliteiten in het stationsgebied, BVR, 2004

gerealiseerd zijn (aan de oostkant, naar ontwerp van Rudy Uytenhaak) waarin de fietsenstalling opgenomen zou kunnen worden. Alleen een fietsenstalling is tegen het station aangebouwd en het plein is heringericht. Het masterplan concentreert het busvervoer in een dynamisch busstation op het Stationsplein aan de zijde van de Jansweg; waarbij de Jansweg zelf als bufferruimte zou kunnen dienen. Dit is anders gelopen. Het dynamische busstation is nu gerealiseerd aan de westzijde van het plein waar het busplein al lag, eronder ligt de gratis fietsenstalling. Men heeft hiervoor het busgebouw uit de jaren zeventig afgebroken zodat een open plein en een comfortabele voetgangersroute richting Kruisweg en binnenstad is ontstaan. In het masterplan zou het busvervoer helemaal aan de oostkant blijven



Stationsplein met nieuwe schil tegen de resten van het Beresteyncomplex en aan de oostkant het busplein, BVR, 2004

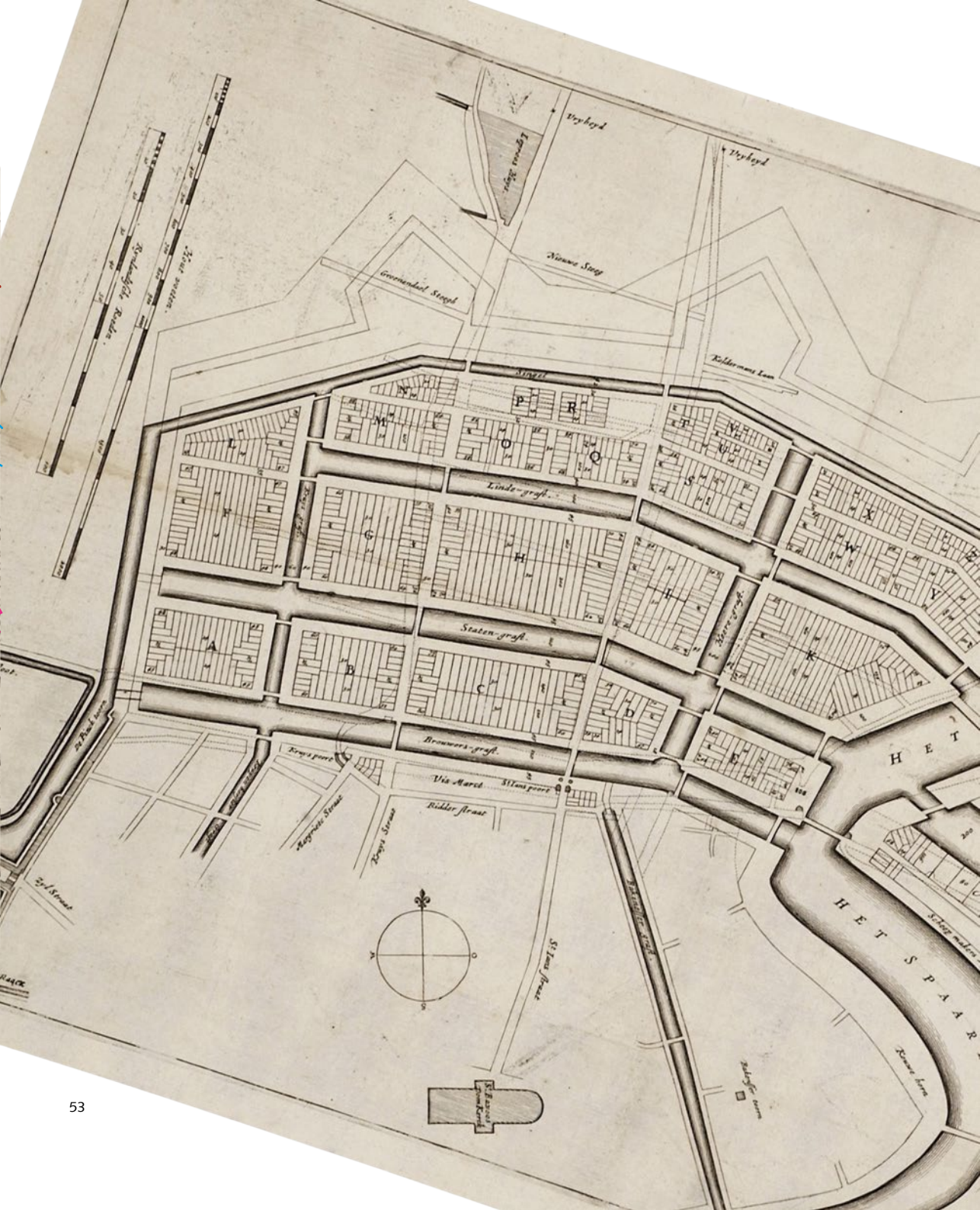
en deze voetgangersroute dus niet kruisen. Nu is een éénrichtingscircuit gemaakt; de bussen rijden aan via de Jansweg, rijden langs het station naar het busplein en verlaten het stationsplein via de Kruisweg. Het stationsplein zou in het masterplan weer een langwerpige plein geworden zijn zoals het oorspronkelijk was, zij het wat breder. De parkeergarage zou deels worden afgebroken (het parkeren door bezoekers en voor de binnenstad zou een faciliteit in de Gonnetbuurt krijgen en daar zou ook een sportzaal worden gerealiseerd) en tegen de resten van het Beresteyncomplex (woontoren en woon/kantoorwoning) zou een nieuwe schil in de vorm van een kleinschalige gebouwenwand een nieuwe pleinwand vormen aan de zuidzijde van het stationsplein. Men dacht aan commerciële functies in de plint en de opname van een stadshotel.

Voor het station zelf doet het plan ook voorstellen: meer tweezijdig, een verbinding tussen het entree- en uitgangsbouwwerk, en programma onder de rijtuigkap zodat een wand gevormd wordt. Deze voorstellen zijn, op het programma onder de rijtuigkap na, niet opgevolgd door NS.

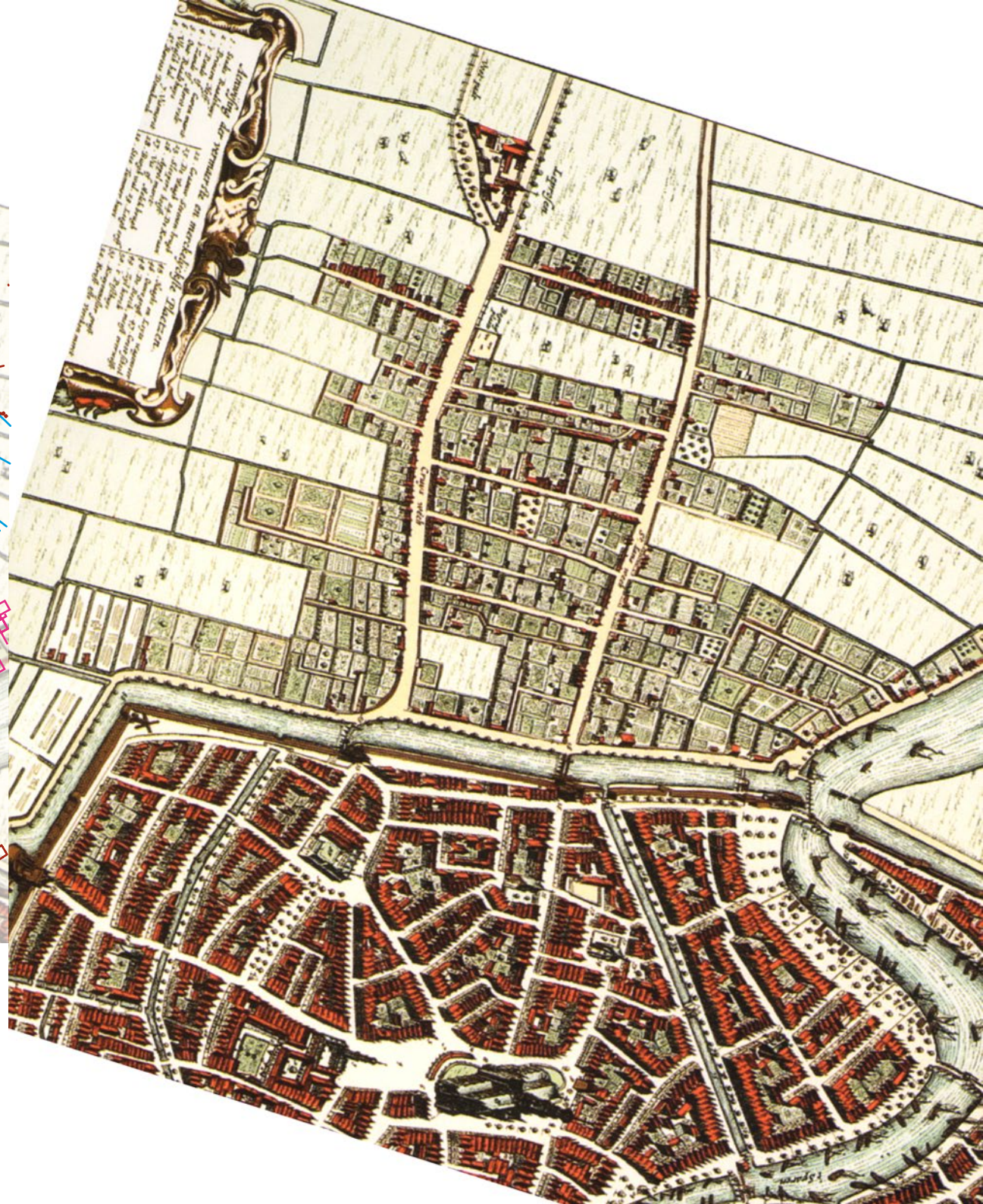
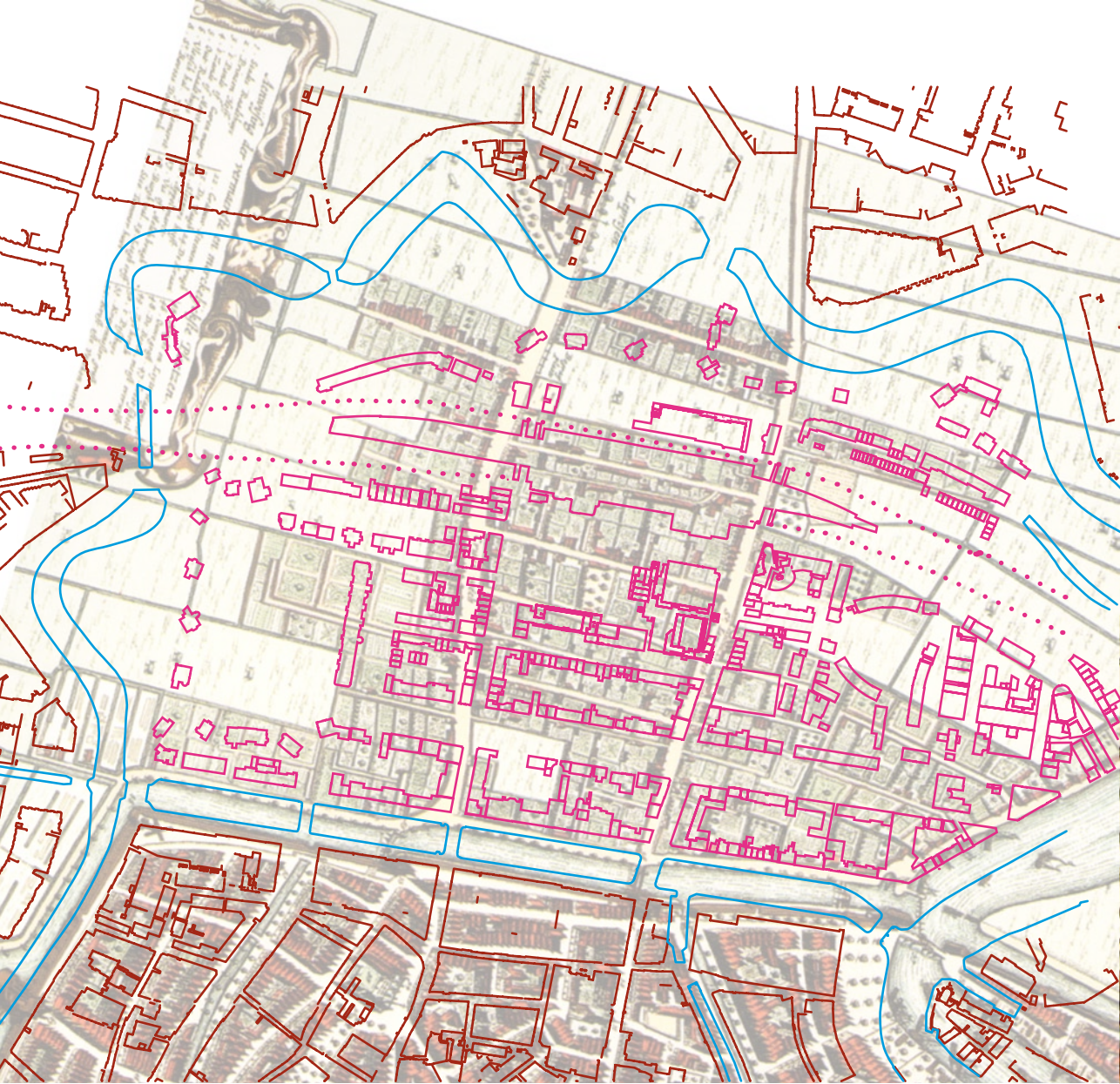
Het gelaagde gebied dat Nieuwstad in de loop der eeuwen is gaan vormen is een collage van onafgemaakte fragmenten van stadsbeelden die op zijn best met elkaar contrasteren maar op bepaalde locaties (ruimtelijke) ongerijmdheden opleveren. De romantische, groene en stadswandeling met weidse villaparken die Zocher in de 19e eeuw introduceerde contrasteert ruimtelijk en wat sfeer betreft op een goede manier met de stenige, stedelijke van orthogonale blokken en straten van de 17e-eeuwse uitleg. Met de introductie van de spoorlijn en het station in het gebied werd weliswaar een barrière opgeworpen maar het levendige programma en verkeer die zij opwekten betekende juist het succes van het stadsdeel. Het contrast tussen de rustige woonwijken en straten is er, hoewel verkeerstechnisch op punten ingewikkeld, interessanter op geworden. Tegenover de rust in de villawijken, die op de Bolwerken en aan het Kenauplein voor het grootste deel al vrij vroeg werden gebruikt als kantoorlocaties, is het leven van het verkeer en de winkels aan de Kruisweg welkom. De laag die vanuit het beeld van Cityvorming (jaren zestig en zeventig) is toegevoegd aan het gebied, met name het stationsplein, heeft dan weer ruimtelijke en architectonisch een negatief contrast opgeleverd en vraagt om forse ingrepen op gebouws- en straatniveau. De te grote schaal sprong, het wissen van een oost-westverbinding (Lange Molenstraat), de onheldere en onlogische kruip-door-sluip-doorverbindingen en de lage kwaliteit van de architectonische vormgeving van het Beresteyncomplex zijn zelfs functioneel en esthetisch ondermijnend te noemen voor de stationsomgeving.

# **Historische kaartenreeks**

**Gecorrigeerd naar hedendaagse topografie**



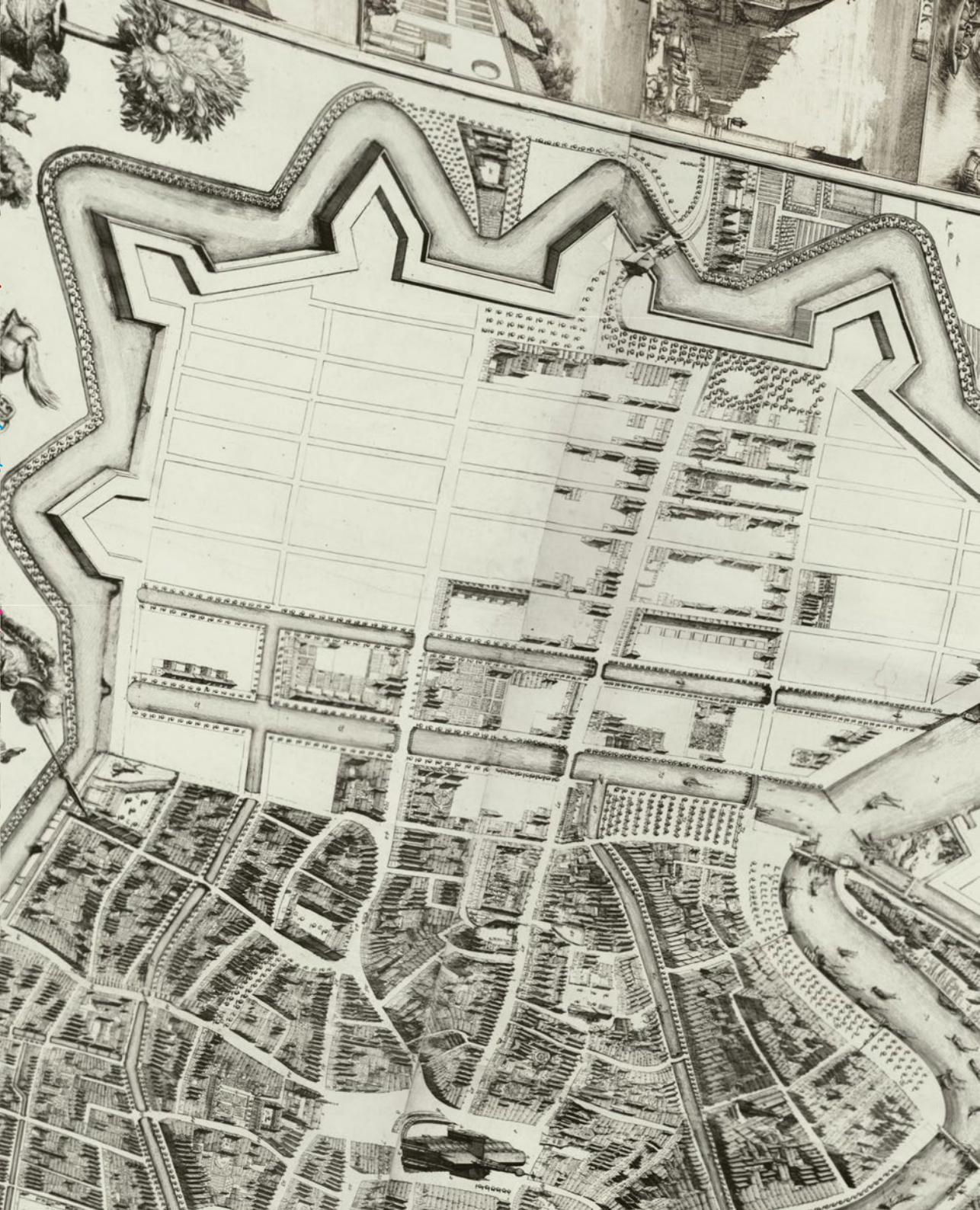
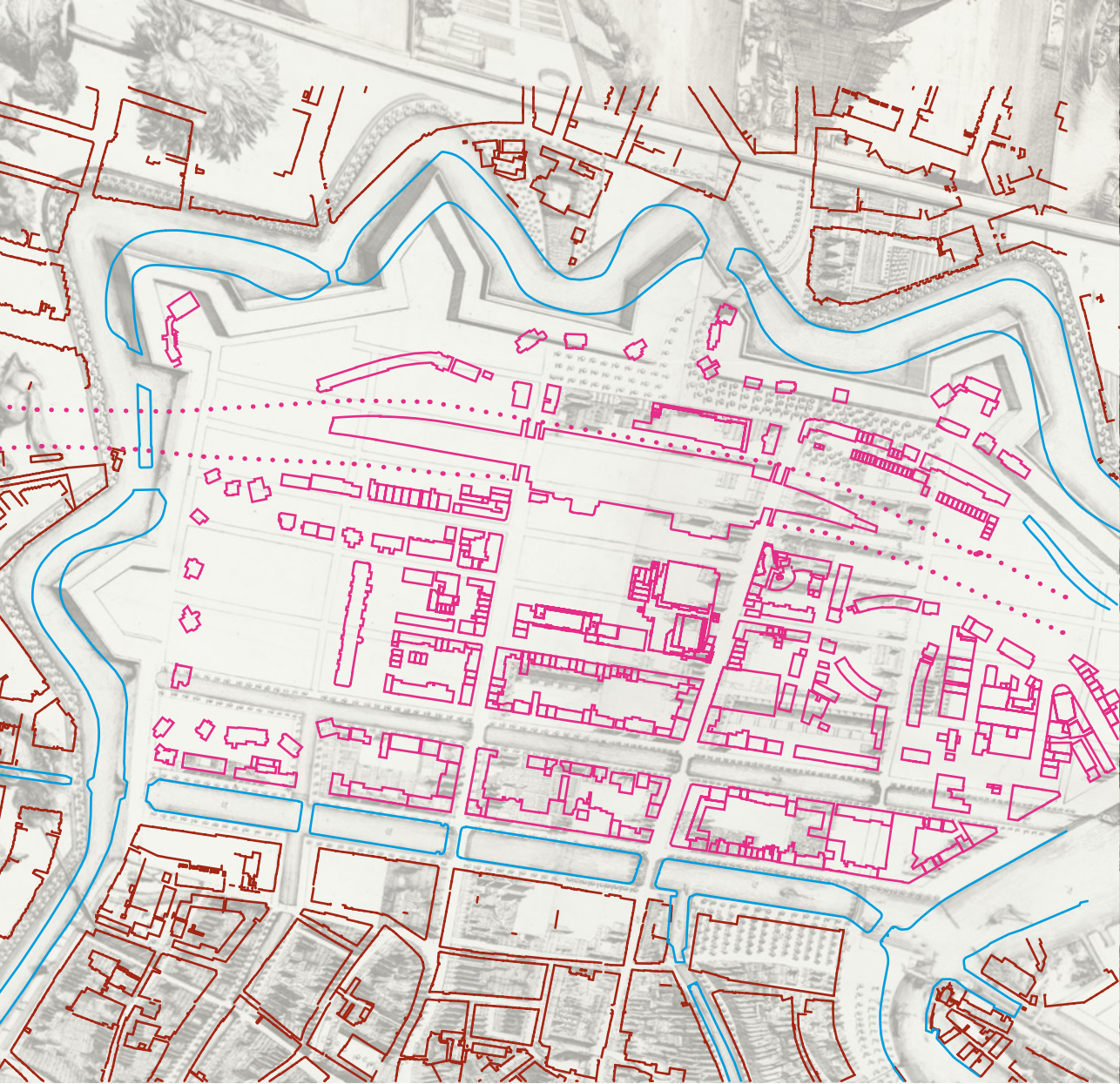
↑ N  
**1644**  
De Bray



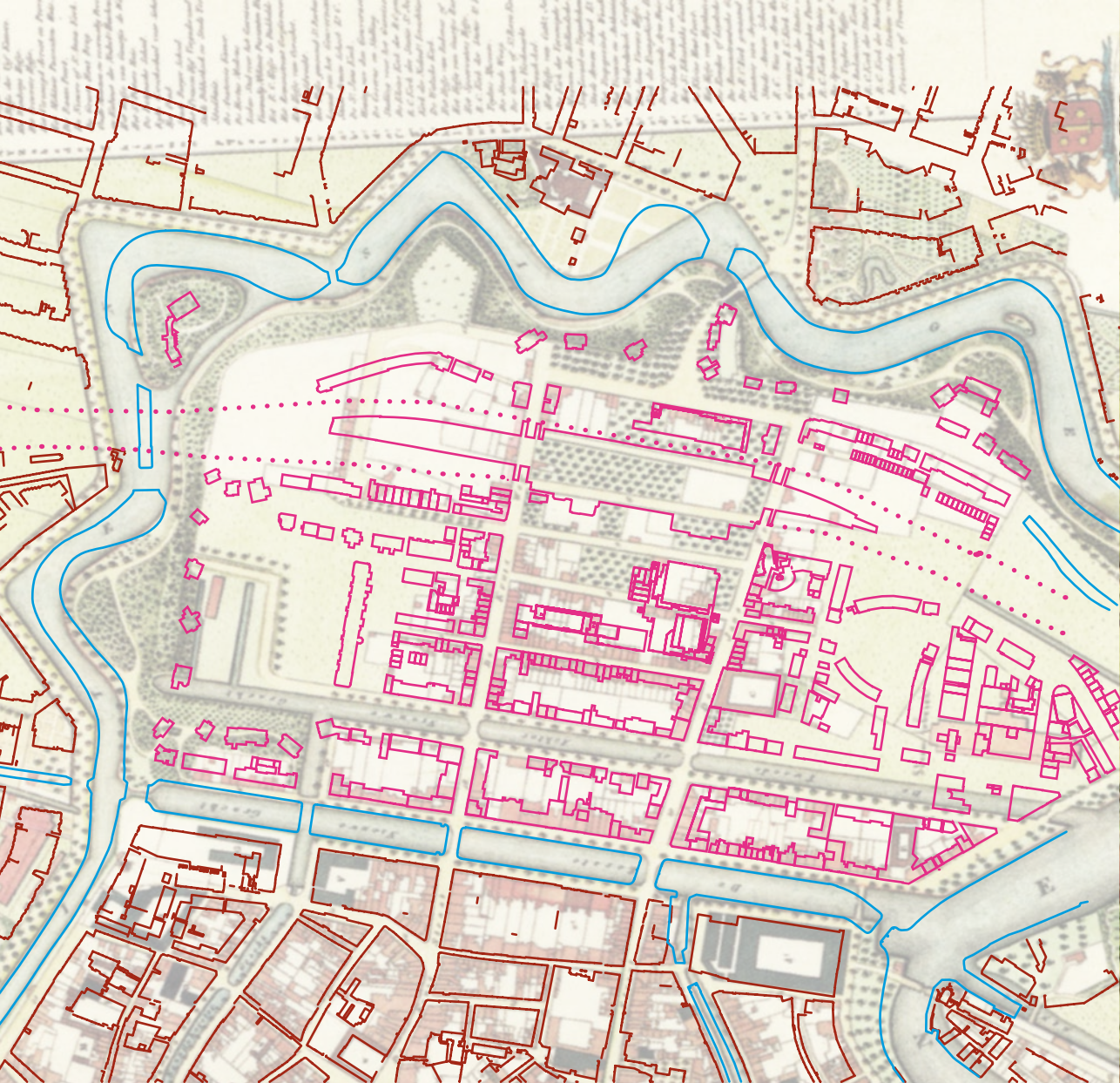
N

1646

Pieter Wils, voor de Atlas van Blaeu



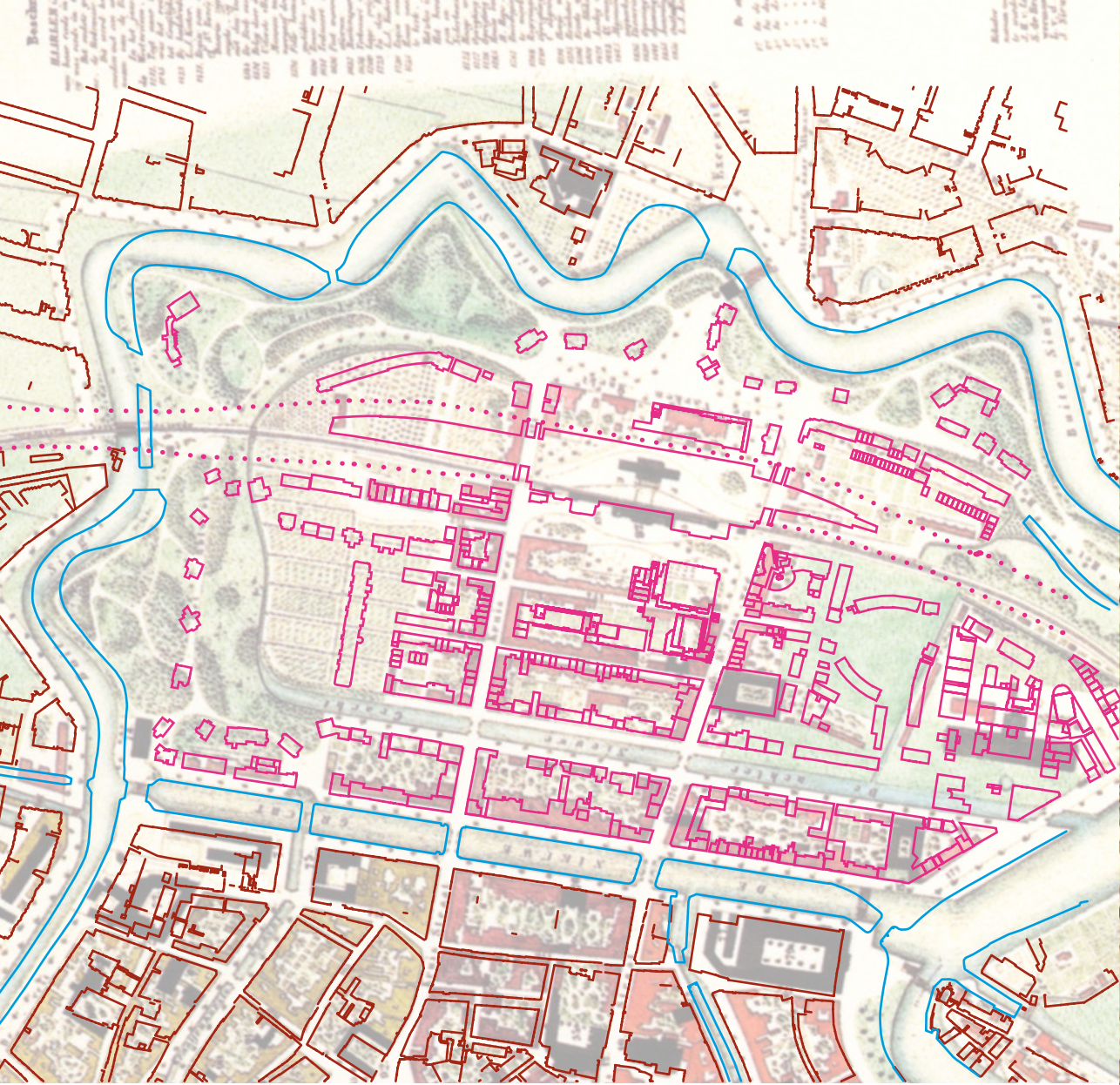
**1688**  
Romeyn de Hooghe



N

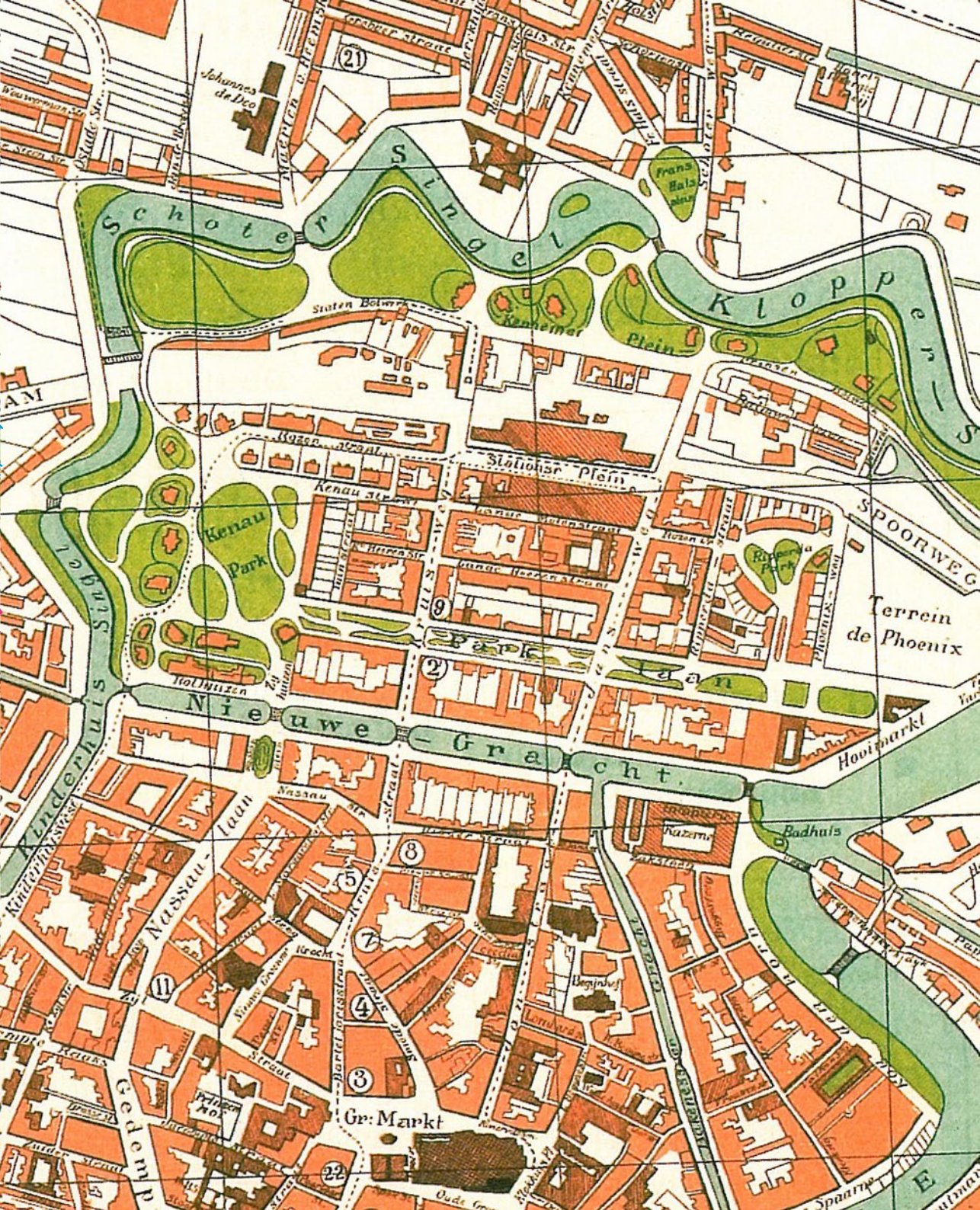
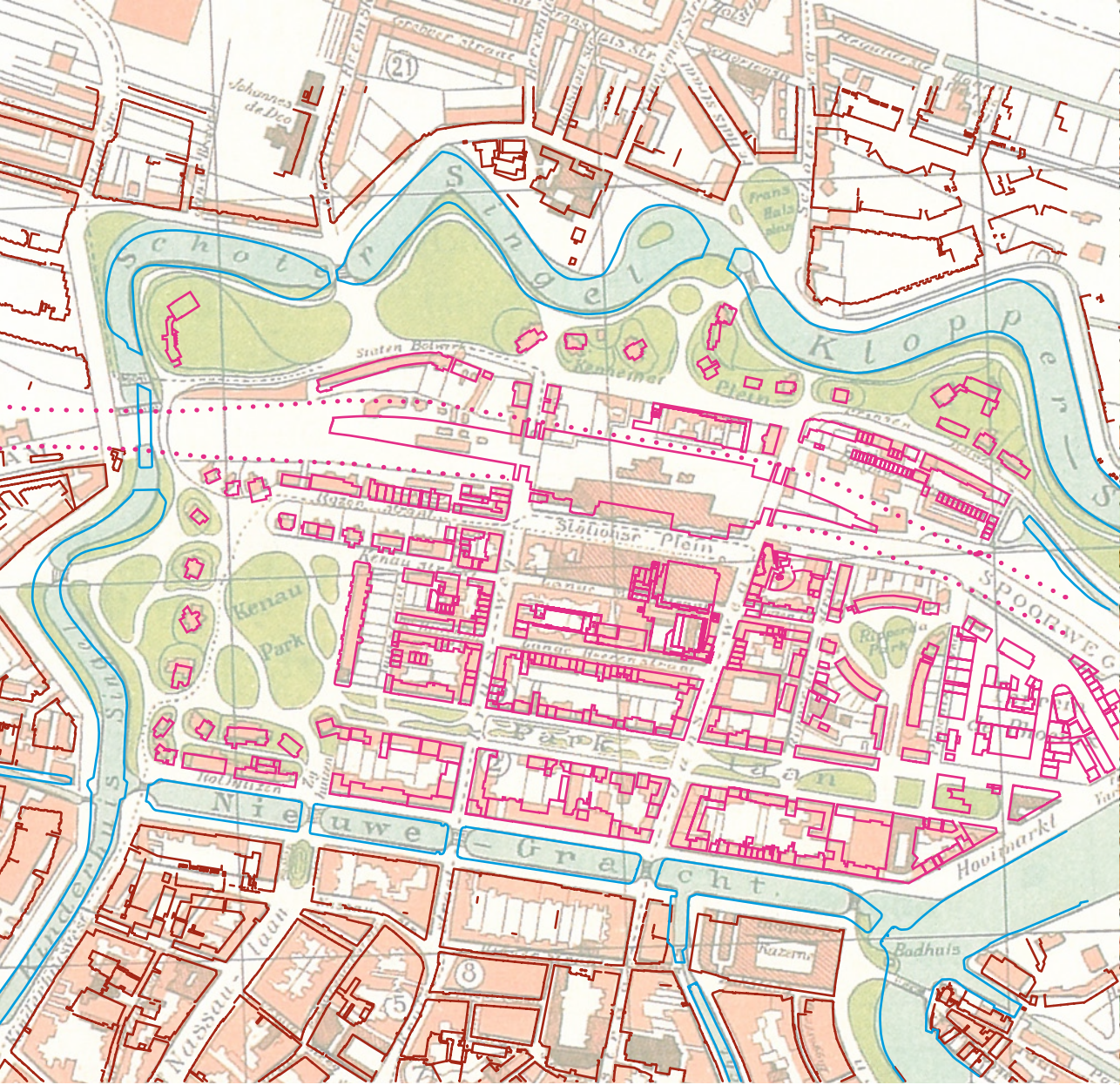
1822

Ferdinand Joseph Nautz

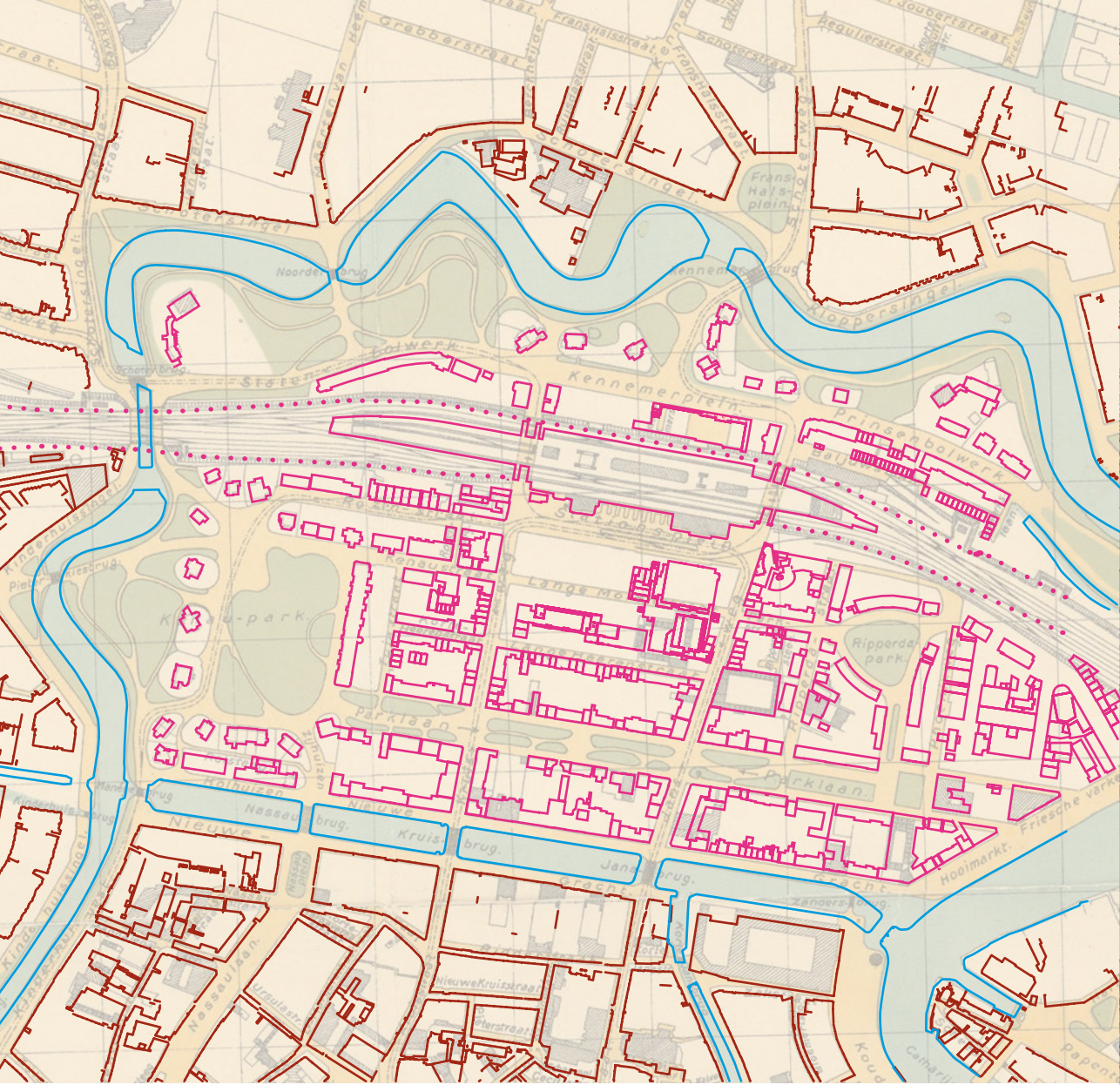


**1858**  
C.K. de Geus

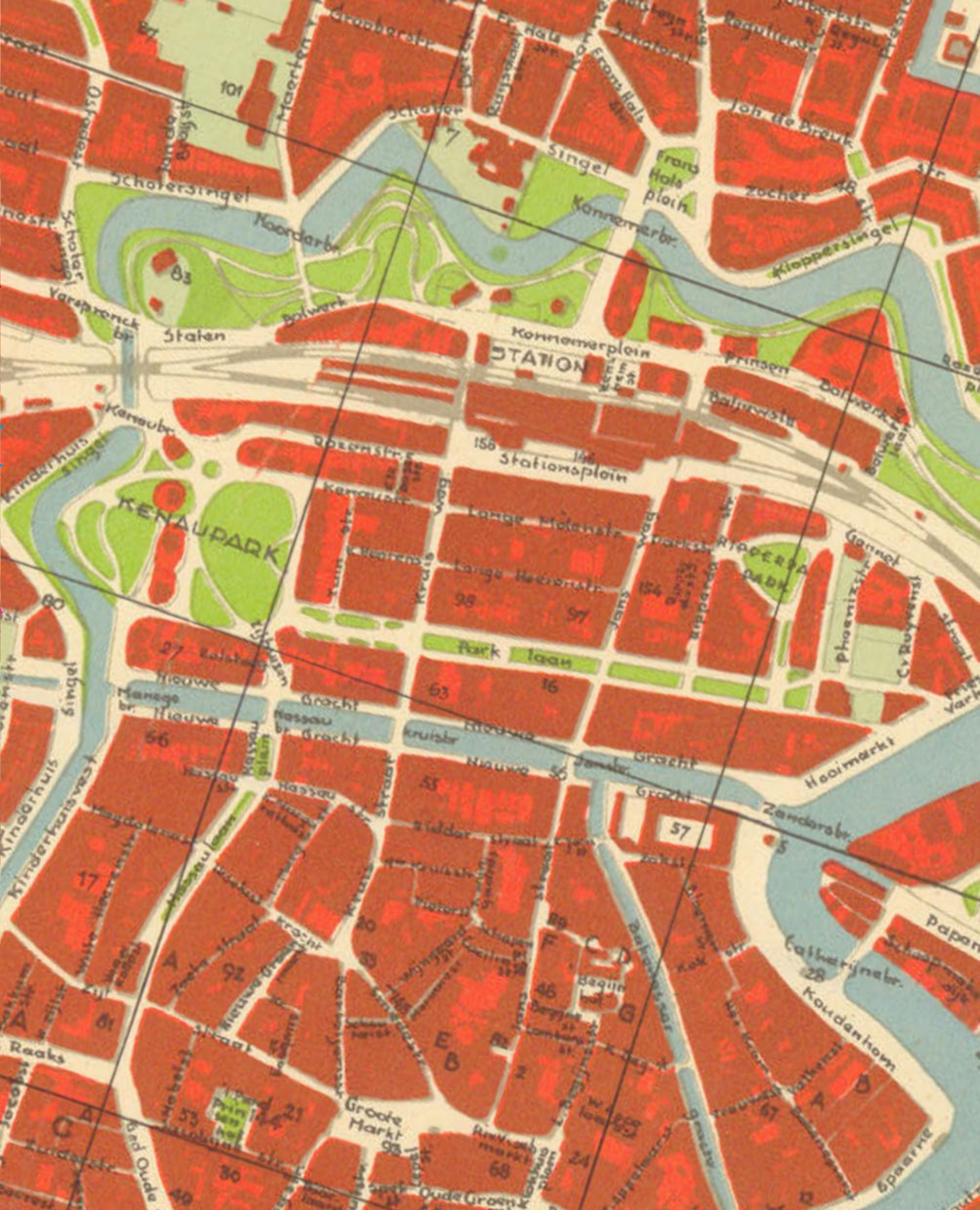
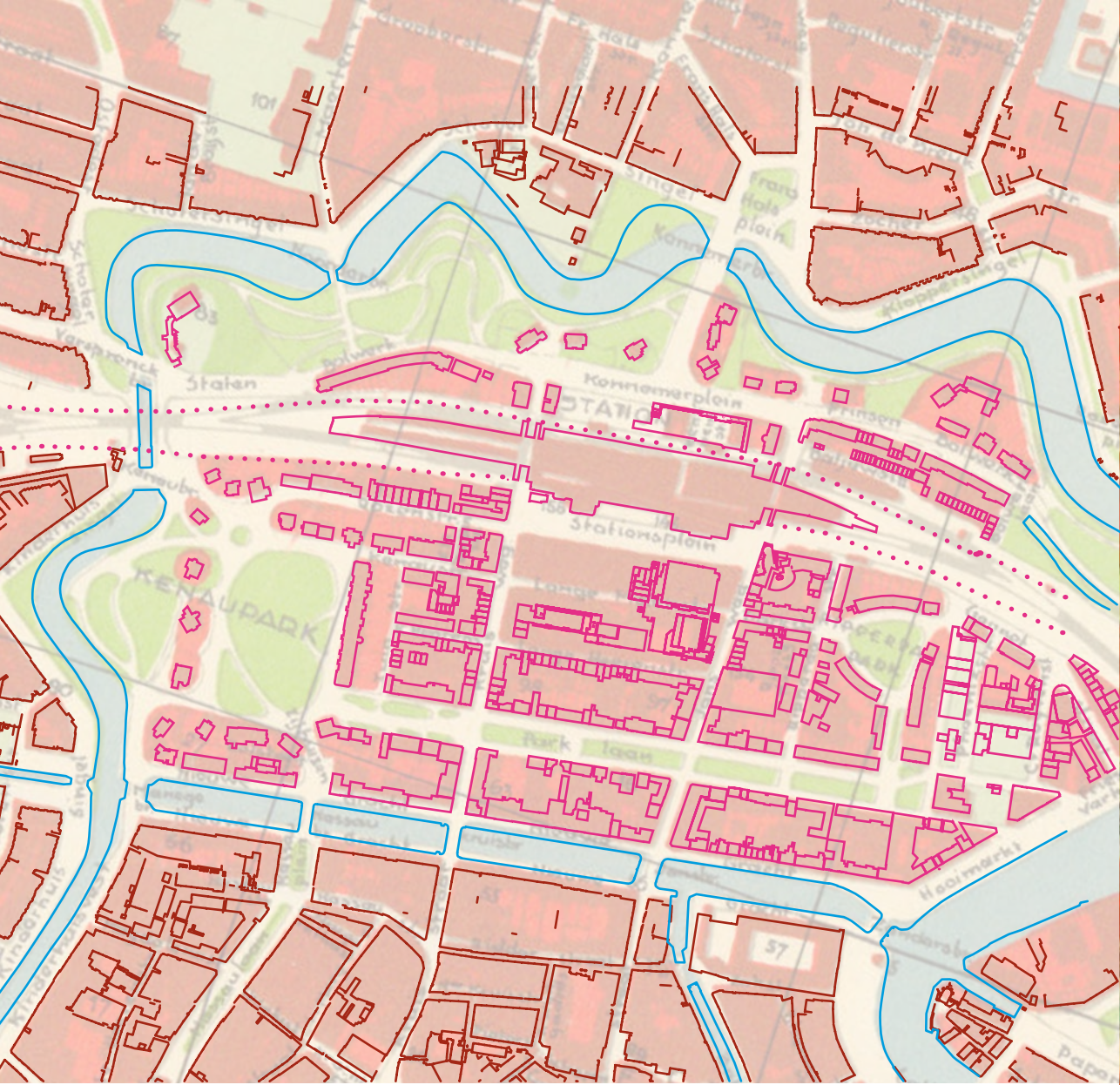




↑ N 1904



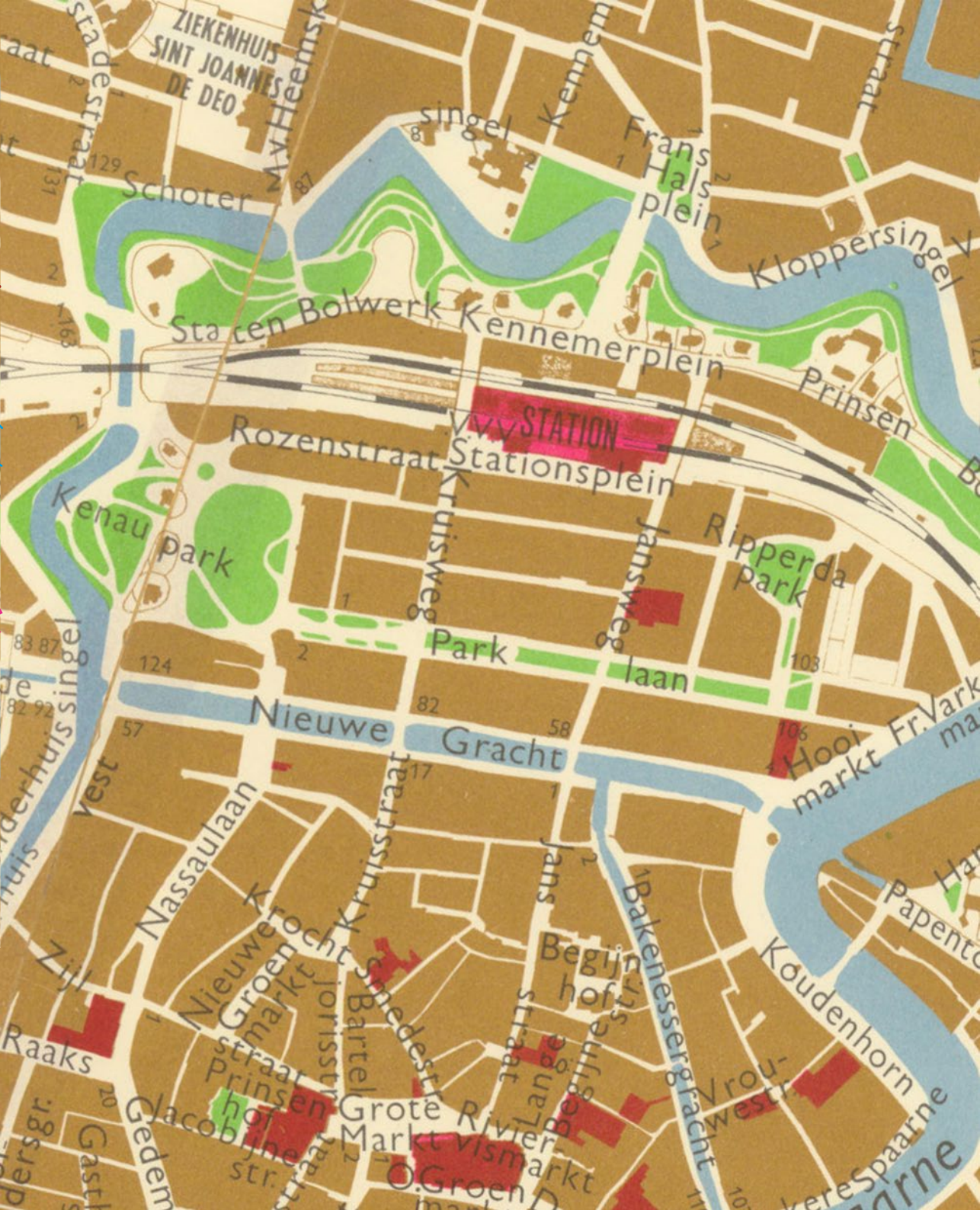
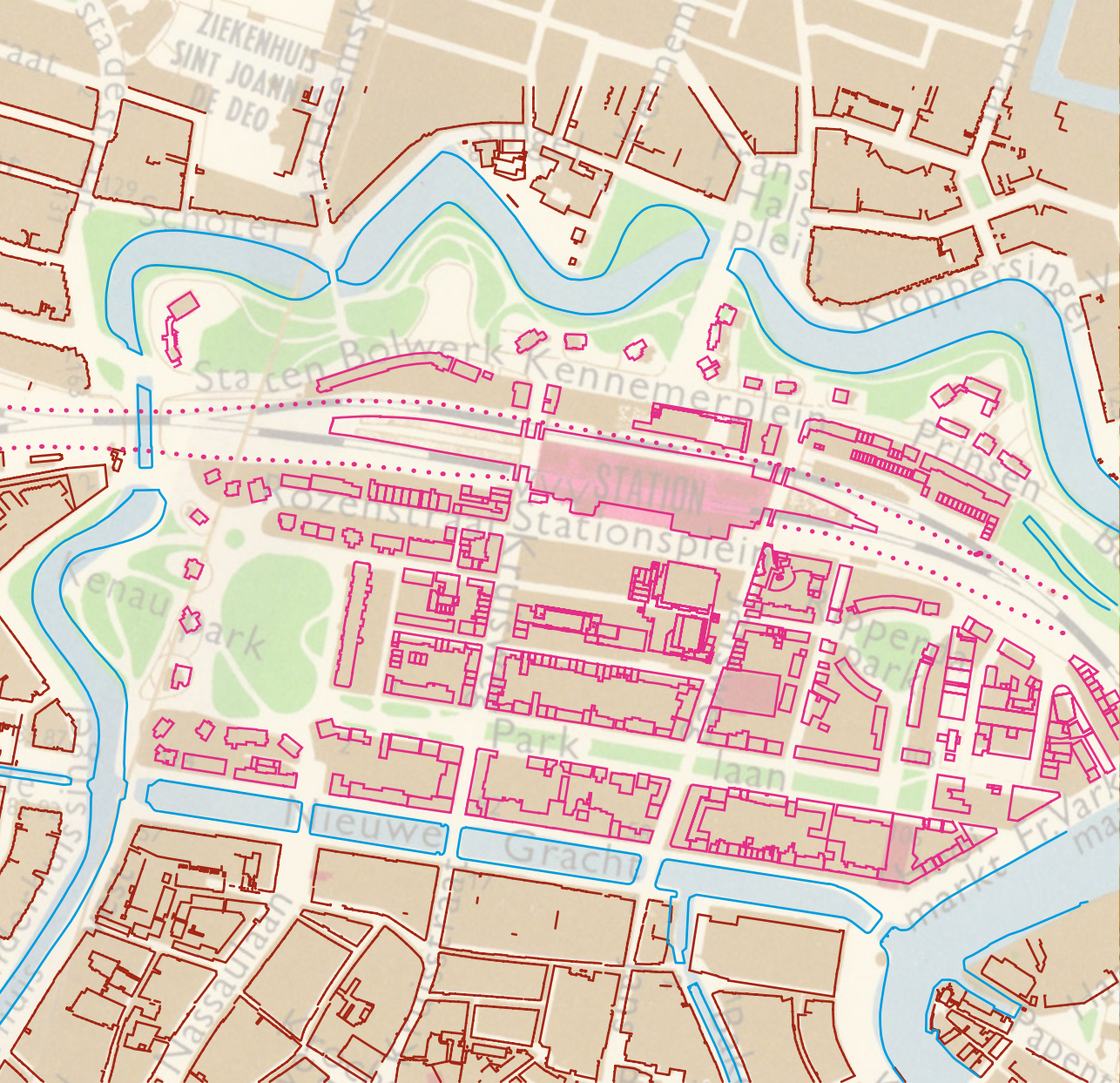
**1920**  
**Openbare Werken**



N

1946

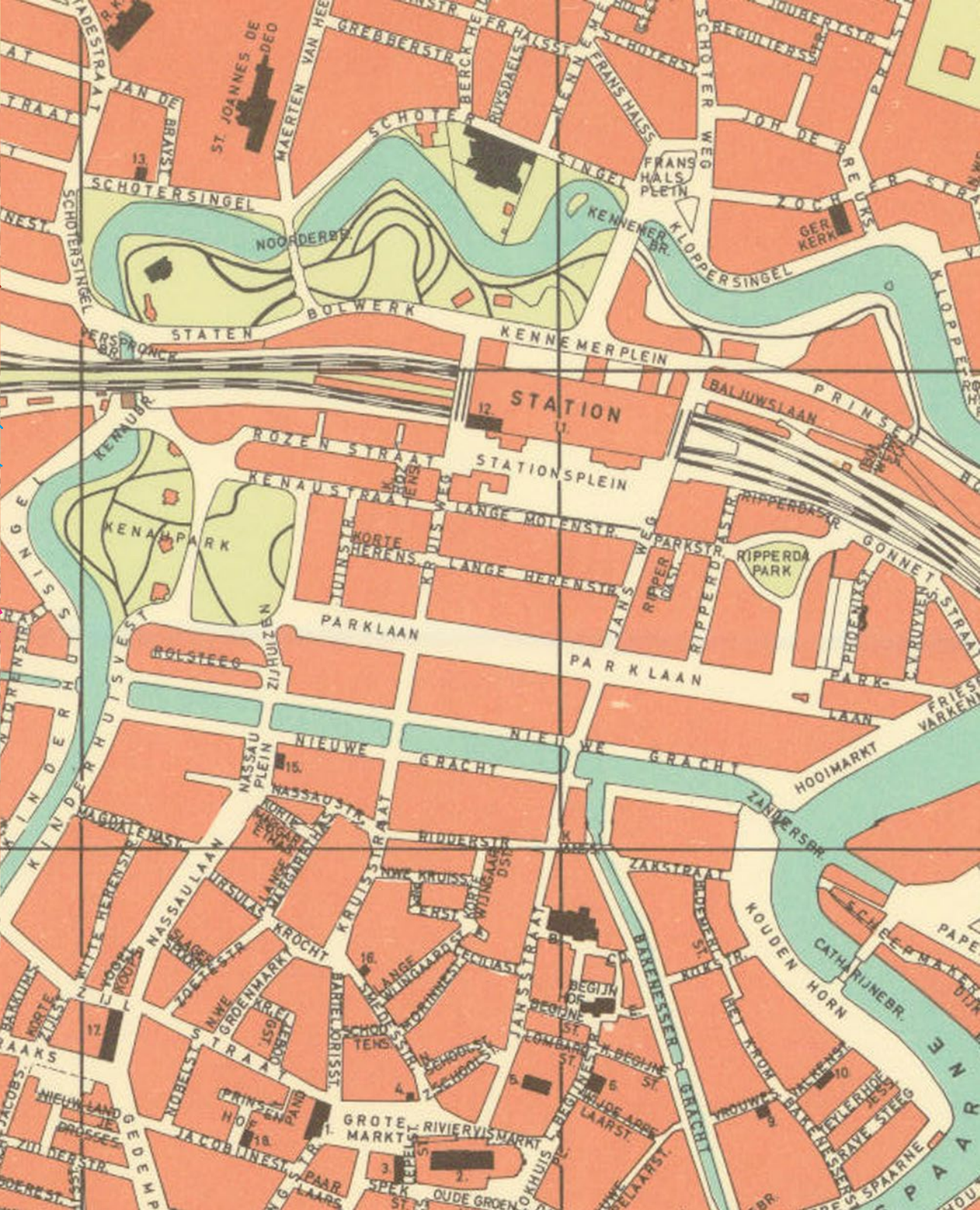
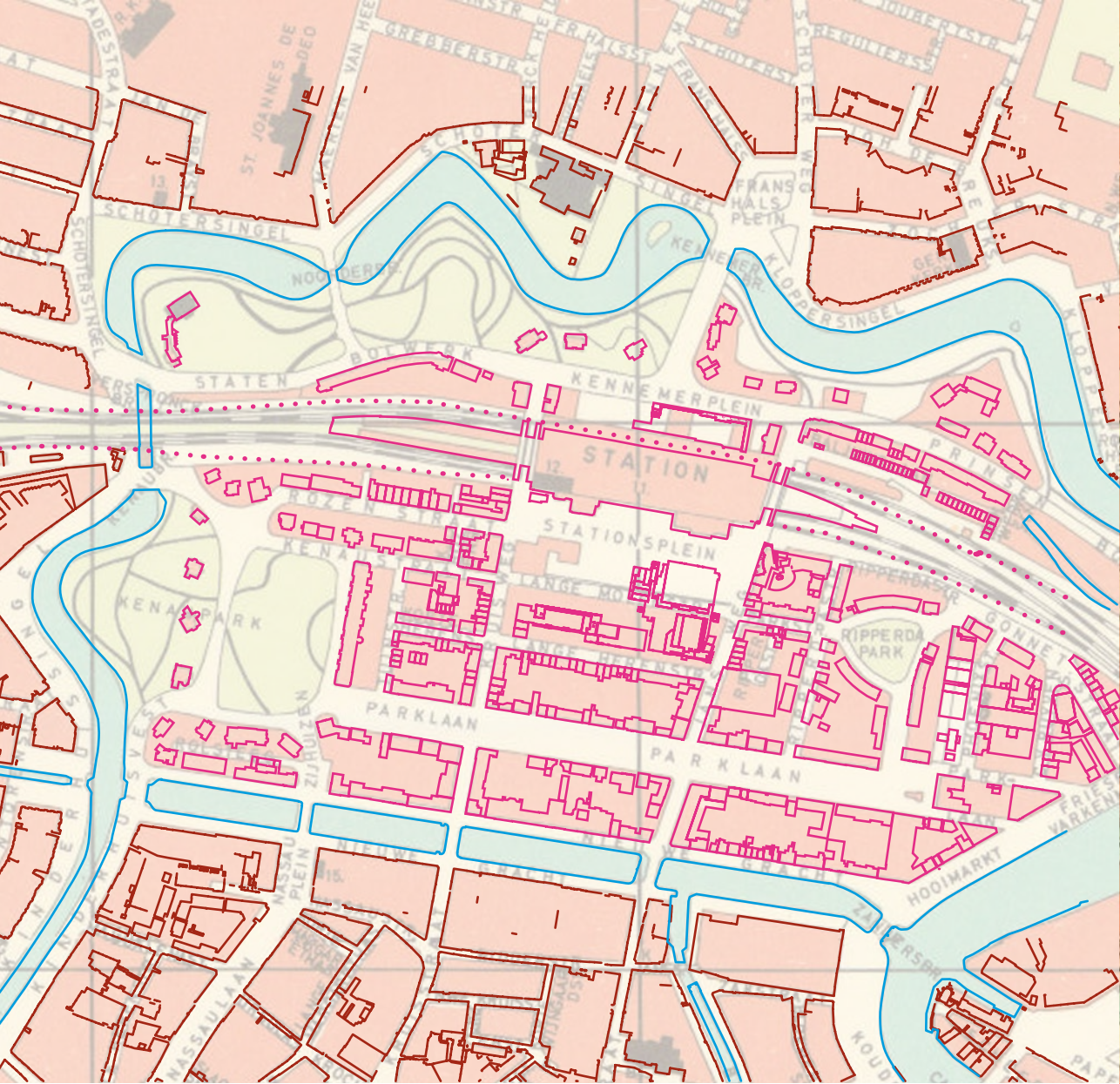
Openbare Werken



N

1956

Openbare Werken



N

**1962**  
**Openbare Werken**



↑ N 2015

↑ N 2015  
Google Earth



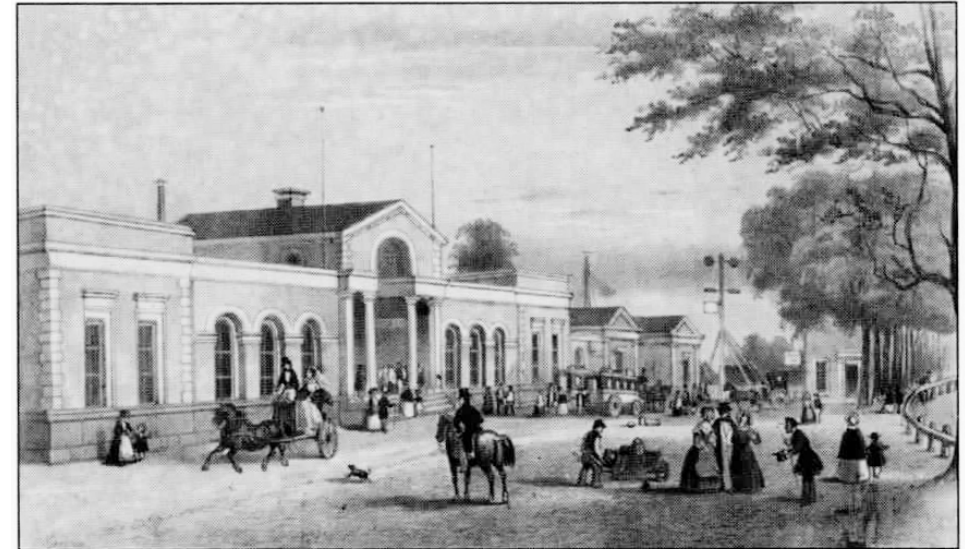
# Stedenbouw- kundige analyse Stations- omgeving

## De eerste stations

De ontwikkeling van het noordelijke deel van de Haarlemse Nieuwstad hangt zoals eerder aan de orde kwam nauw samen met de komst van de eerste Nederlandse spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem. Het eerste station lag niet in de Nieuwstad maar buiten de stad, aan de Oudeweg, oostelijk van het Spaarne. Dit gebouw was niet veel meer dan een tijdelijk houten bouwsel en werd geopend op 20 september 1839.

Amper drie jaar later werd dit houten gebouw al gesloopt en kreeg het tweede station zijn plaats aan de noordrand van de Nieuwstad. Het werd gebouwd ten zuiden van de noordelijke stadspoort, de Nieuwpoort, ook wel Kennemerpoort genoemd. Op dat moment was er nog volop ruimte in de Nieuwstad. Voor de aanleg van het station en de spoorlijn zijn nauwelijks huizen gesloopt. Het ontwerp werd gemaakt door architect C. Outshoorn die onder supervisie van F.W. Conrad, ingenieur-directeur van de HIJSM werkte. Hij ontwierp een nogal sober classicistisch station dat in de loop der jaren stap voor stap werd aangepast en

76



Station Haarlem in 1855

uitgebreid. Tussen 1865 en 1866 werd dit station door architect P.J. Mouthaan zo sterk verbouwd dat we in feite van een nieuw station kunnen spreken.

De locatie van het station had ook destijds zowel voor- als nadelen. Door het station binnen de bolwerken te situeren lag het relatief dicht tegen het stadscentrum en dicht bij de welgestelden die aan de Parklaan en de zomen van Zochers Bolwerkpark woonden, aanvankelijk de belangrijkste doelgroep. Ook lag het station gunstig voor de geplande doortrekking van het spoor in de richting van Rotterdam. Het grote nadeel was echter dat de Nieuwstad door het spoor en het station in tweeën werd gesplitst. Dit zou al snel allerlei verkeersproblemen opleveren.

De komst van het treinstation gaf een belangrijke impuls aan de ontwikkeling van het noordelijk stadsdeel. Rond het station kwamen tal van hotels, logementen, rijtuighouderijen, restaurants en andere uitgaansgelegenheden. Wel waren er maar weinig woningen te vinden, in 1870 stond er slechts één woning in het blok voor het station.<sup>16</sup> Na honderden jaren van leegstand werden alle blokken aan de

77

<sup>16</sup>) B. Nijhof 1975, 'De Nieuwstad te Haarlem als stationswijk', in: C.M.H. Bosch et. al. 1975, *Haarlem: Jaarboek 1974*, p. 167.





Station Haarlem, oorspronkelijk gebouwd in 1842, tussen 1865 en 1865 grondig verbouwd door P.J. Mouthaan

Jansweg en de Kruisweg, de twee toegangswegen naar de binnenstad, in amper twee decennia na de komst van het spoor vrijwel volledig bebouwd.

### Verkeersproblemen en het hoogspoor

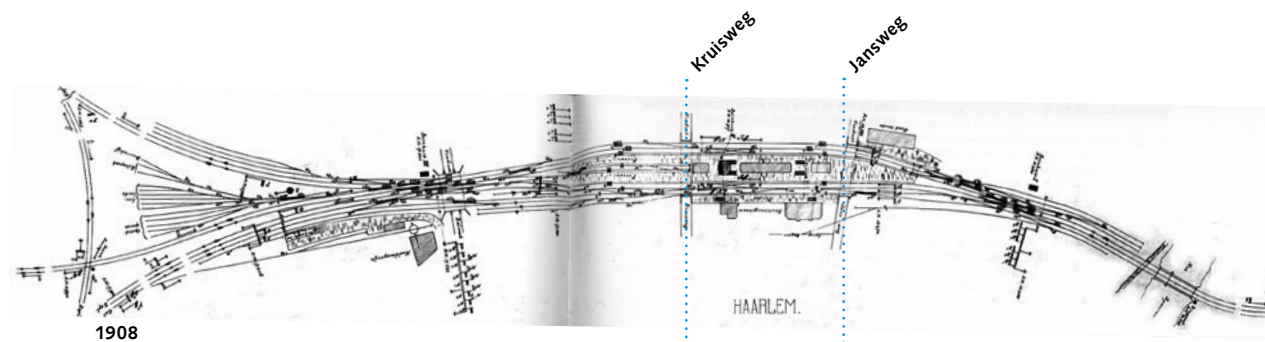
De komst van de spoorwegen zorgde echter ook in toenemende mate voor verkeersproblemen, vooral bij de gelijkvloerse spoorwegovergangen bij de Jansweg en de Kruisweg. Dit had ook te maken met de nieuwe stadsontwikkeling ten noorden van Nieuwstad. Daarnaast nam het vrachtverkeer per trein sterk toe waardoor de spoorbomen meer gesloten dan open leken te staan. In 1883 werd er een speciale commissie onder leiding van professor J.M. Telders ingesteld die de verkeersproblematiek moest bestuderen. Als tijdelijke oplossing werden er voor voetgangers bruggen over het spoor gebouwd. De definitieve oplossing van professor Telders was een verhoogd spoor met spoorviaducten bij de Jansweg en de Kruisweg. Bovendien stelde hij een verhoging van de spoorbrug voor zodat ook de scheepvaart minder hinder zou ondervinden. Het plan van Telders was echter kostbaar, niet alleen omdat de infrastructuur volledig zou moeten worden aangelegd, maar ook omdat het stationsgebouw door het verhogen van de spoordijk vervangen zou moeten worden.



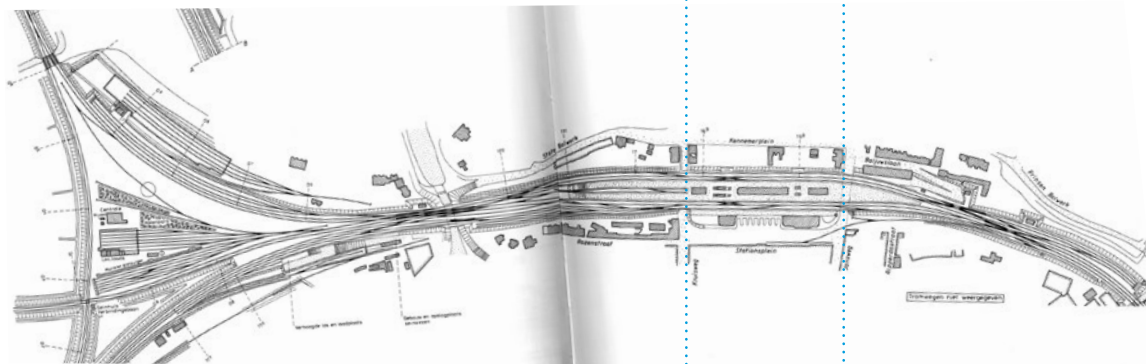
Problemen bij spoorwegovergangen, beeld uit K. van Giffen

De onderhandelingen tussen de HIJSM en de gemeente Haarlem over de spoorverhogingsplannen verliepen echter stroef omdat de gemeente keer op keer niet bereid was tot een financiële injectie. Om de impasse te doorbreken werd in 1893 opnieuw een professor aangesteld om de situatie nog eens met een frisse blik te bekijken. Professor A. Huet ontwikkelde in samenwerking met de jonge Haarlemse ingenieur A.A. van der Steur een totaal nieuw idee. Zij stelden voor om station Haarlem Centraal te verplaatsen naar de oostkant van de stad, aan de oostoever van het Spaarne, ongeveer ter hoogte van de huidige Bakkerstraat. Het station in de Nieuwstraat zou dan alleen nog gebruikt worden voor het treinverkeer in de richting van Uithoorn en Zandvoort; treinverkeer richting Den Haag en Rotterdam zou dan via de zuidrand van de stad kunnen worden afgebogen. De HIJSM ging hier echter niet akkoord vanwege de hoge aanlegkosten en het excentrisch gelegen station.<sup>17</sup>

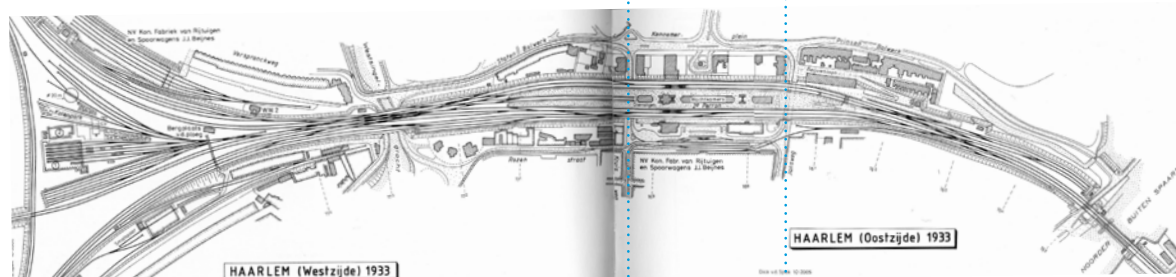
17) K. van Giffen, 2007, *Station Haarlem: Hollandse sporen door Haarlem en omstreken*. Haarlem: Uitgeverij Spaarenhout, p. 49.



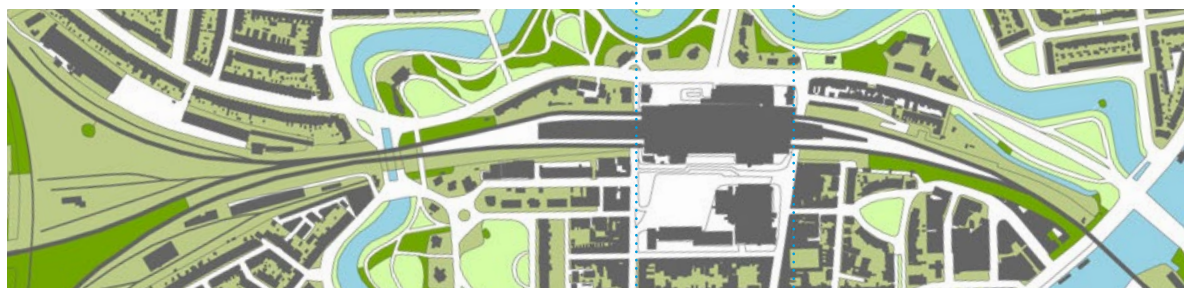
1908



1914



1933



2015



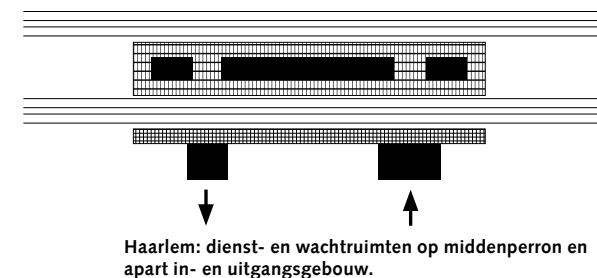
Ontwikkeling van het emplacement van 1908 tot 2015

80

### Het stationsontwerp van D.A.N. Margadant

Pas in 1903 kon er na tussenkomst van de bevoegde minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een begin gemaakt worden met de aanleg van het hoogspoor. Het derde en huidige station werd tussen 1906 en 1908 gebouwd naar ontwerp van D.A.N. Margadant (1849-1915), op dat moment de vaste architect van de HIJSM. Margadant had veel ervaring op het vlak van stationsontwerpen, hij was ook verantwoordelijk voor onder andere station Leiden (1879, gesloopt in 1951) Schiedam (1888, gesloopt in 1963), Den Haag Holland Spoor (1891) en Amersfoort (1902, gesloopt in 1995). Station Haarlem is zijn laatste grote werk en ongetwijfeld zijn meest geslaagde ontwerp.

Voor Haarlem ontwierp hij een station met een apart in- en uitgangsbouwwerk. Het ingangsbouwwerk met archetypisch boogvenster kwam aan de zijde van de Jansweg te liggen; het uitgangsbouwwerk, dat kleiner is, ligt aan de kant van de Kruisweg. De viaducten



onder het spoor zijn integraal opgenomen in het stationsgebouw. Logistiek werkte het station als volgt: vertrekkende reizigers konden met hun rijtuig voorrijden voor het ingangsbouwwerk, uitstappen en een ticket kopen in het ingangsbouwwerk. Het rijtuig, later de auto, reed onder de rijtuigkap en hier werd door sjouwers de bagage afgeladen. Die werd via een speciale bagagetunnel in het ingangsbouwwerk 'ingecheckt' en via een tweede bagagetunnel parallel aan de persontunnel naar het middenperron gebracht. Reizigers liepen na kaartcontrole de perrontunnel in naar het middenperron. Arriverende reizigers stapten uit op het middenperron en liepen via de westelijke tunnel naar het uitgangsbouwwerk aan de kant van de Kruisweg. Ook hun bagage werd via een speciale bagagetunnel naar het uitgangsbouwwerk gebracht waar deze kon worden opgehaald. Station Haarlem leek dus een rudimentair prototype van de hedendaagse luchthaven, met zijn 'arrivals' en 'departures' en het bewaakte middenperron als equivalent van het gebied achter de security. Perron 1 werd niet door reizigers gebruikt; dat was speciaal voor post- en goederentreinen gereserveerd. Ook het perron aan de noordzijde werd pas later aangebouwd. Oorspronkelijk was het niet mogelijk om het station aan de noordzijde te betreden, reizigers moesten altijd via het ingangsbouwwerk

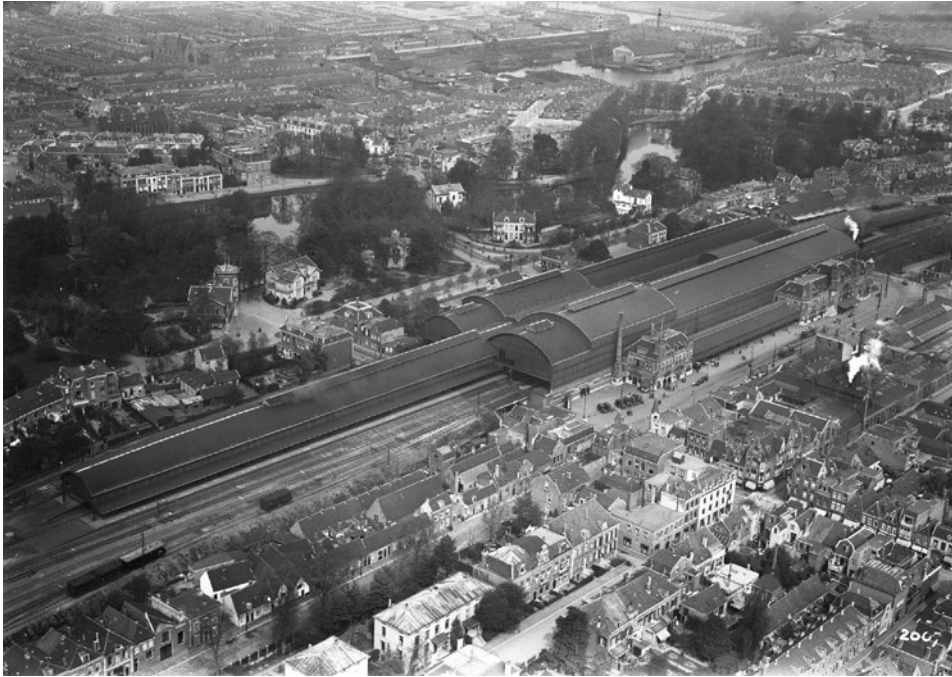
81



RIEDEREENSTATEN BOLWERK I HAARLEM

STALLING

Haarlem. Station met Stationsplein.



Station Haarlem in 1905 met gescheiden in- en uitgangsbouwen. Tegenover het station de Beijnesfabriek



Station Haarlem 1911

aan de zuidkant van het spoor naar de treinen lopen. Pas in de jaren vijftig van de vorige eeuw kwam er een loket aan de noordkant van het spoor.



Beijnesfabriek tijdens de bouw van het huidige station, omstreeks 1905

### Stationstraat en de Beijnesfabriek

Tegenover het station bevond zich sinds 1858 de werkplaats van Beijnes, een fabriek waar rijtuigen voor treinen en later ook trams en bussen werden gemaakt. Johannes Jacobus Beijnes, de oprichter van het bedrijf, had tot dan toe gewerkt in een kleine werkplaats aan de Riviervismarkt naast de St. Bavo. De opkomst van het bedrijf was nauw verbonden met de groei van de HIJSM, die in de beginjaren nog vooral met buitenlands materieel reed, maar later ook Nederlands materieel ging inzetten. Beijnes wist daarvan te profiteren en moest al snel op zoek gaan naar bouwgrond voor een grotere fabriek. Die vond hij recht tegenover het station, een ideale locatie, tussen het stationsplein en de Lange Molenstraat met een goede verbinding met de spoorlijn. De grond was op dat moment nog goedkoop. De gemeente verkocht hem een stuk van 1330 vierkante meter. In de loop van de 19e eeuw werd het fabriekscomplex telkens uitgebreid. Op de hoek van het Stationsplein en de Jansweg was het gebouw twee lagen hoog, bovendien kon het gebouw hier worden geopend zodat de rijtuigen naar buiten gereden konden worden. Tot 1950 besloeg de Beijnesfabriek ongeveer 4/5 van het bouwblok ten zuiden van het station.

Toen Margadant rond 1905 het huidige station ontwierp was hij door de aanwezigheid van de Beijnesfabriek niet in staat om een groot plein te ontwerpen waar alle verkeersmodaliteiten op een punt zouden samenkomen. In feite was er alleen een iets bredere straat. Eén centraal hoofdgebouw zou ongetwijfeld voor



Haarlem. Stationsplein.

Stationsplein 1913, links de Beijnesfabriek, rechts het ingangsbouw van het station

ernstige verkeersproblemen hebben gezorgd. Door het station op te splitsen in 'arrivals' en 'departures' werd ervoor gezorgd dat ook het aansluitende vervoer (rijtuigen) werd opgesplitst. Naast de rijtuigen, en later de auto, was in de eerste helft van de 20e eeuw het tramvervoer een belangrijk vervoersmiddel. De trams hielden halt langs een langgerekt perron in het midden van de straat en langs een veel korter perron direct voor de rijtuigkap. Abri's om te schuilen voor de regen waren er niet. Halverwege de jaren dertig werden vanwege het opkomende busvervoer veel tramlijnen opgeheven en kwamen er meer bushaltes voor het stationsgebouw. In 1949 was het tramvervoer in Haarlem volledig vervangen door busverkeer. Het Stationsplein werd toen opnieuw ingericht, wederom met een langgerekt perron in het midden van de straat maar nu iets ruimer vormgegeven.<sup>18</sup>

In 1950 verruilde Beijnes Haarlem zoals gezegd voor een nieuw complex in Beverwijk en werd de grond en de panden aan de gemeente verkocht voor 600.000 gulden. Beijnes had de grond in Beverwijk al in 1939 gekocht maar het



Hotel Royal en andere restaurants en terrassen tegenover het uitgangsbouw, 1948

uitbreken van de Tweede Wereldoorlog gooide roet in het eten. Nadat Beijnes de fabriek in 1950 had verlaten, gebruikte de gemeente de werkplaatsen van Beijnes nog een aantal jaar als opslagplaats en stalling voor brandweerauto's. In 1957 kocht de gemeente ook Hotel Royal schuin tegenover het uitgangsbouw. Door de panden op te kopen hoopte de gemeente de verkeersproblematiek – onder andere de beperkte ruimte voor bussen – op te lossen, door de panden te slopen, het gebied te saneren en te herinrichten, zoals uitgebreid omschreven in hoofdstuk 1: *Stedenbouwkundige context*. Vooral de werkplaatsen van Beijnes, gezien met hedendaagse ogen als interessant industrieel en cultureel erfgoed, waren een doorn in het oog van menig Haarlemmer.

18) Publieke Werken, Juni 1949.



Hotel Restaurant Cafe "Royal", links daarvan café de Kleine Kroon, 1919



Stationsplein na de bominslag op de Ford Garage en de Beijnesfabriek, 1941



Hoek Kruisweg en Stationsplein na de sloop van Hotel Royal, 1959



Lange Molenstraat en de achterzijde van de Beijnesfabriek, 1907

## Naoorlogse planvorming stationsgebied

Het eerste plan voor het Stationsplein en het Beijnesblok werd in 1952 gemaakt door de Haarlemse architect Cornelis van Gelder. Hij ontwierp een smal flatgebouw over de volledige lengte van het bouwblok, 10 verdiepingen hoog.

Door de smalle schijf zou het stationsplein 23 meter breder zijn geworden. Op de begane grond waren winkels voorzien, op de eerste verdieping kantoorruimten. Op de negen daarboven liggende verdiepingen zouden woningen komen. De bedoeling was om onder de flat en onder het plein een ondergrondse parkeergarage te maken.<sup>19</sup> Of het plan een serieus voorstel was of slechts een proefballon van een lokaal architectenbureau is niet bekend. Het plan werd echter niet uitgevoerd en het zou nog bijna 20 jaar duren voordat er een begin werd gemaakt met de definitieve bebouwing van het gebied.



Niet uitgevoerd ontwerp voor het stationsgebied uit 1952

Ook het blok tussen de Lange Herenstraat en de Lange Molenstraat werd in de jaren vijftig stap voor stap gesaneerd. Dat er op dat moment nog geen definitief plan op tafel lag voor de ontwikkeling van het gebied vormde geen beletsel voor de sloop van het gehele bouwblok. In tegenstelling tot het Beresteyncomplex, dat hier in de jaren '70 verrees, had het blok tussen de Lange Herenstraat en de Lange Molenstraat een meer residentieel karakter: vrij conventionele 19e-eeuwse rijwoningen van twee tot drie bouwlagen. Cultuurhistorisch en architectonisch meest interessant waren de hofjes van Codde en Beresteyn. Deze hofjes lagen naast elkaar ongeveer op de plaats waar nu de hoge woontoren staat. Het hofje van Beresteyn was de oudste van de twee, gesticht in 1688 uit het nalatenschap van de Haarlemse schilder Claes van Beresteyn. De hofjes werden bewoond door rooms-katholieke arme bejaarden. In 1885 werd het 17e-eeuwse hofje afgebroken en ontwierp architect K. Robbers een nieuw gebouw in pittoreske, neo-Romaanse stijl.<sup>20</sup>

19) Haarlems Dagblad, 17-12-1952.

20) Deze nieuwbouw werd gefinancierd door de verkoop van schilderijen van Frans Hals die op de zolder van de regentenkamer lagen te verstoffen.



Binnentuinen van de hofjes in 1959, boven Beresteyn en onder Van Codde



Gevels van het Hofje van Beresteyn en Van Codde aan de Lange Molenstraat in 1966



Straatbeeld in de gesaneerde blokken



Sloop aan de Lange Herenstraat, 1967

Het hofje van Codde, ook wel het hofje van Spoorwater genoemd, werd gesticht aan de Grote Markt, maar moest in de jaren zeventig van de 19e eeuw het veld ruimen voor de bouw van de Philharmonie. Dit hofje had een meer sober classicistisch voorgebouw en stond naast het hofje van Beresteyn. Hoewel het hier formeel om twee aparte hofjes ging (er was sprake van twee aparte voorgebouwen), deelden ze samen één binnentuin (hof) die slechts door een laag hekje in tweeën werd gedeeld. Rond de tuin waren kleine huizen voor bejaarde vrouwen. Ondanks de bezwaren van de stichting ging ook dit hofje tegen de vlakte.<sup>21</sup>

21) Haarlems Dagblad, 5 juli 1952.





VVV-gebouw, jaren '60



Stationsplein, 1958

In 1957 werden er door drie verschillende partijen ontwerpen gemaakt voor de heraanleg van het stationsplein; door de NS, de NZH, en de Dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlem. Bij alle drie de plannen werd het bouwblok, begrensd door de Stationsweg en de Lange Molenstraat, volledig kaalgeveegd en ingericht als busplein. Burgemeester en wethouders kozen uiteindelijk voor het plan van de NZH waarbij de bussen stopten langs drie lange, parallel aan de Stationsweg lopende perrons.<sup>22</sup> Langs de zuidrand van de verkaveling kwamen parkeerplaatsen en de Lange Molenstraat was hiermee komen te vervallen. Voor de voormalige rijtuigkap van het treinstation verscheen in 1960 een haltegebouwtje van de NZH. Het gebouw had een opvallend V-vormig steunpunt. Naast de overkapping voor wachtende reizigers was er een wachtkamer, een loket en een kantoor voor de haltechef. Het ontwerp van dit object was van de hand van de Haarlemse architect W. Bolleman.<sup>23</sup>

22) *Haarlems Dagblad*, 10 augustus 1957, p. 9.

23) *Haarlems Dagblad*, 3 juli 1959, p. 3.

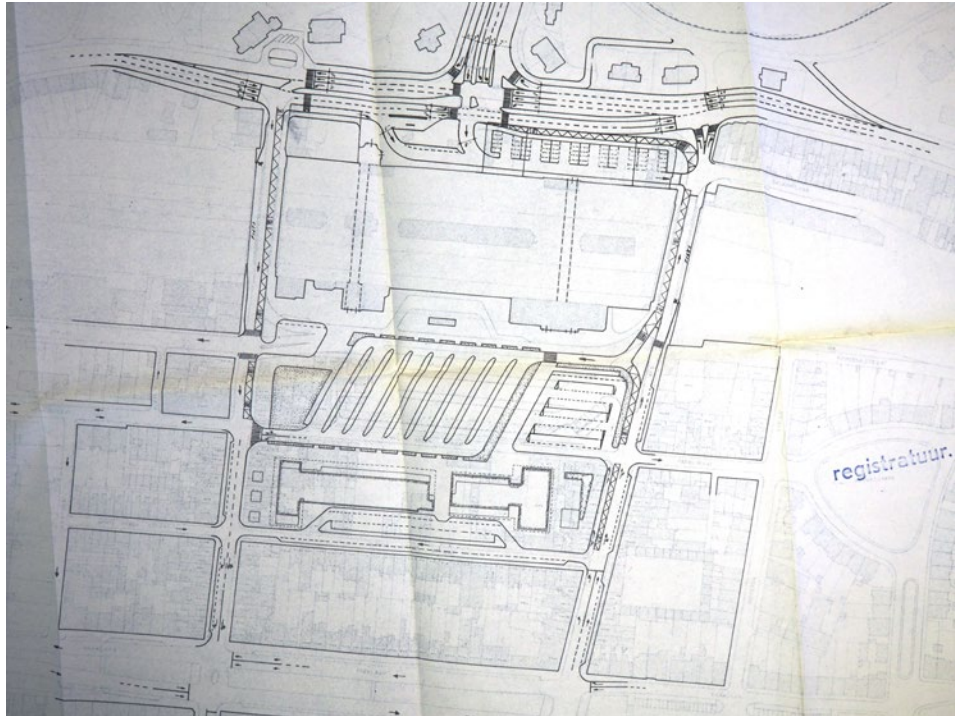
Het gebouwtje op de noordwesthoek van het stationsplein, naast het viaduct van de Kruisweg, werd eind jaren vijftig gebouwd in opdracht van de stichting Haarlems Bloei (de voorganger van de VVV). Het werd in 1958 ontworpen door H.A. Breuning, architect van de gemeentelijke dienst voor Openbare Werken.<sup>24</sup> In oktober 1959 werden de laatste huizen afgebroken van het blok tussen de Lange Herenstraat en de Lange Molenstraat. Voor het gesloopte bouwblok werd een bebouwingsverbod afgekondigd; in afwachting van een definitief plan bleef dit stuk grond braak liggen.

De precieze reden waarom het Haarlemse gemeentebestuur zo lang wachtte met het definitief vormgeven van het stationsgebied is niet duidelijk. Mede door de trage besluitvorming zijn er allerlei –onuitgevoerde– plannen gemaakt voor het gebied.

24) *Haarlems Dagblad*, 1 februari 1958, p. 10.



Stationsplein in 1972, daarachter het braakliggende terrein tussen de voormalige Lange Molenstraat en de Lange Herenstraat



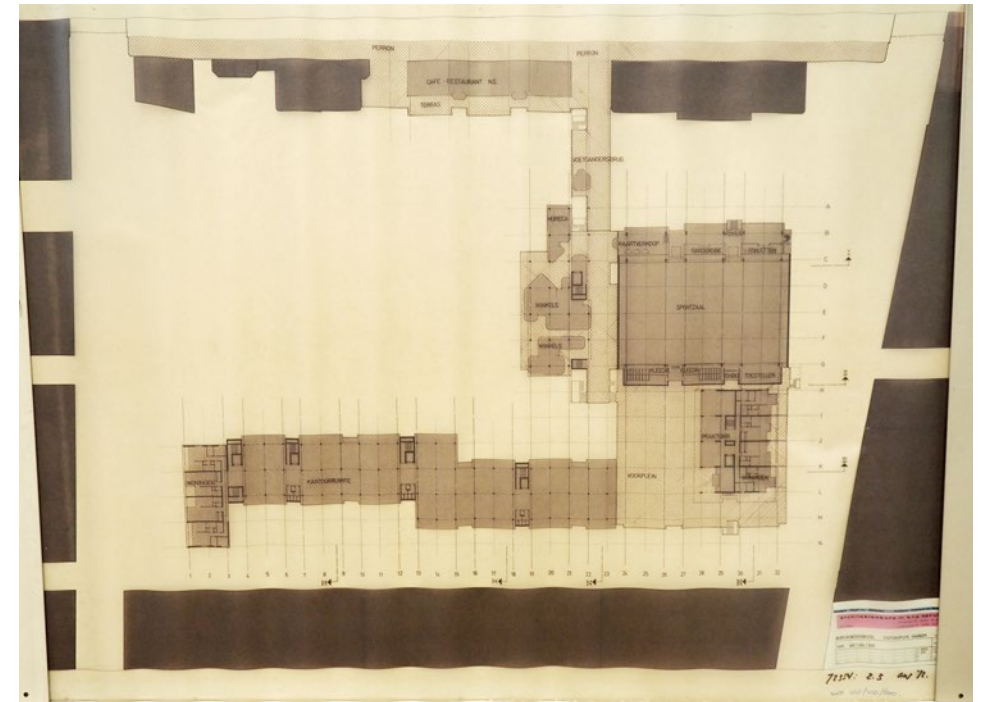
Plan voor de inrichting van het stationsgebied, zeer waarschijnlijk gemaakt door architectenbureau Bakker, 1969

Een plan dat het niet haalde kwam van architectenbureau Bakker uit Rotterdam.<sup>25</sup> Zijn ontwerp, dat door het Philips Pensioenfonds zou worden ontwikkeld, stuitte op veel weerstand, onder andere van de Bond Nederlandse Architecten afdeling Kennemerland. Naar verluidt zou het plan het stationsplein te veel hebben afgesloten.<sup>26</sup> De tekening hierboven uit 1969 is waarschijnlijk het plan dat door Bakker werd gemaakt.<sup>27</sup>

25) Zeer waarschijnlijk was dit architect Herman Bakker (1915-1988). Hij werkte veel samen met het Philips Pensioenfonds en ontwierp o.a. de Maastorenflat en winkelcentrum Rotterdam Zuidplein.

26) NRC, 29 juni 1973

27) Het lijkt erop dat dit plan op een aantal aspecten minder ingrijpend was dan de uitgevoerde variant van Spruit en De Jong. Zo zou bij dit plan het blok tussen de voormalige Lange Molenstraat en het Stationsplein volledig onbebouwd zijn gebleven waardoor het station aan een open plein was komen te staan.



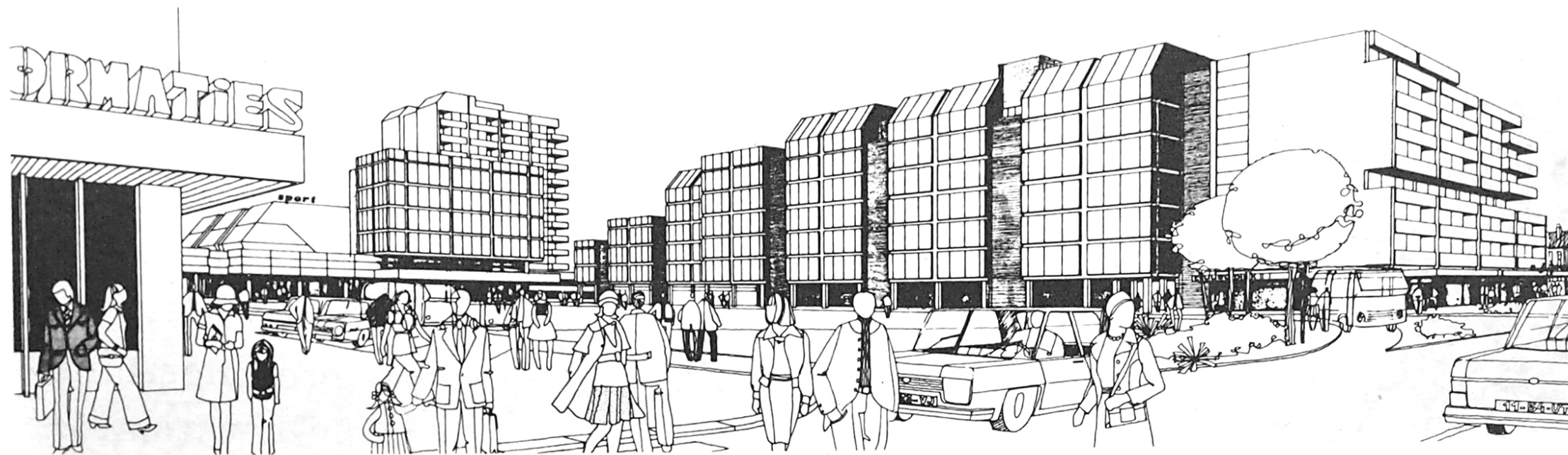
Oorspronkelijk ontwerp met opengebroken stationskap en verbingsbrug tussen het Beresteyncomplex en stationsgebouw, 1972

### Het ontwerp van het Beresteyncomplex en de Beijneshal

In 1972 mag het bureau Spruit en de Jong het proberen. Zij waren in Haarlem gevestigd en hadden in Schalkwijk het winkelcentrum ontworpen. In de directe omgeving ontwierpen zij verder nog een kantoortoren aan de Aziëweg en een postkantoor aan het Californiaplein.<sup>28</sup> Daarnaast hadden ze zoals gezegd in Utrecht een belangrijk deel van het ontwerp van Hoog Catherijne voor hun rekening genomen, wat in die tijd wellicht nog als positieve precedent werd beschouwd.

Voor het Haarlemse stationsplein ontwierp architect Spruit een complex van blokken met diverse functies: tegenover het voormalige ingangsbouw

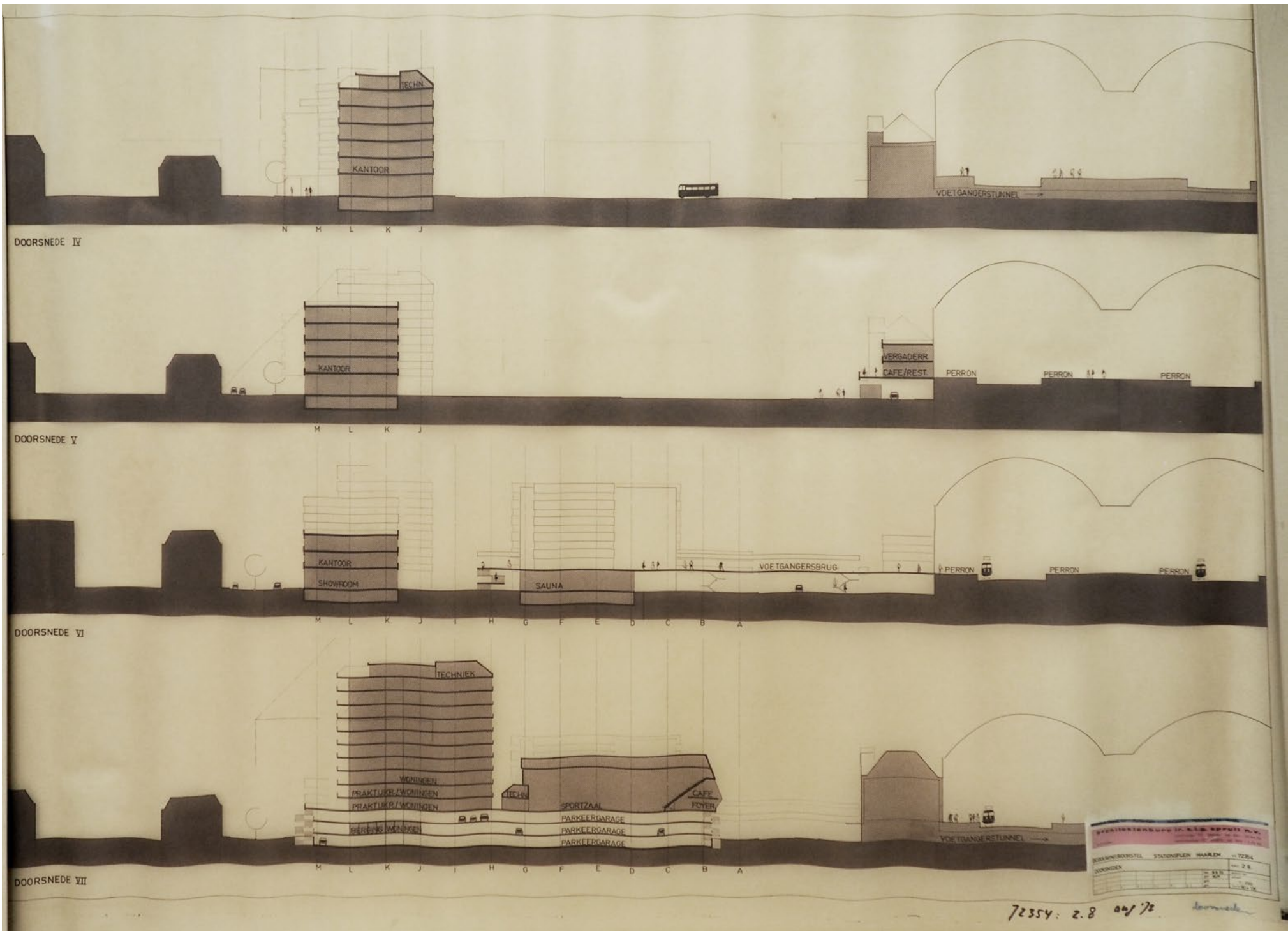
28) Monumenten Advies Bureau (MAB) maakte voor dit plan in 2014 een cultuurhistorische verkenning.



Presentatie tekening van het oorspronkelijke ontwerp met verbindingsbrug tussen het Beresteyncomplex en stationsgebouw

werd een evenementenhal gebouwd, ten westen daarvan een toren met kantoorverdiepingen. Op de hoek van de Jansweg met de Lange Herenstraat werd een woontoren gesitueerd, met de dakrand op 36,6 meter, veruit het hoogste bouwvolume in de Nieuwstad. Daarnaast, parallel aan de Lange Herenstraat, aansluitend op de Kruisweg, verrees een strook woningen, oplopend naar zeven verdiepingen. De evenementenhal wordt meestal 'Beijneshal' genoemd, aan de rest van het project wordt vaak gerefereerd als 'Beresteyn' of 'Beresteyncomplex'. De woontoren en de evenementenhal zijn gebouwd bovenop een parkeergarage. De rest van het dak van de parkeergarage werd ontworpen als een verhoogd plein vanwaar men de evenementenhal kon betreden.

Spruits eerste ontwerpen en de definitieve realisatie verschillen nogal van elkaar. Om het station beter met de stad te verbinden opperde Spruit het idee om het station tussen het in- en uitgangsgebouw 'open te breken' op het niveau van perron 1 om zo met behulp van een terras een soort belvédère te maken. Bovendien zou er op dit niveau een restaurant komen, dat aan de ene kant grensde aan perron 1, en aan de andere kant aan het stationsplein zou komen te liggen. Boven dit terras en het restaurant voorzag hij nog een nieuw kantoorvolume en vergaderruimtes. Het aanvankelijke plan was om dit stationsterras en het verhoogde dek voor de Beijneshal met een loopbrug verbinden. Toen er al met de bouw begonnen was schoot de gemeente dit



Doorsnedes van het oorspronkelijke ontwerp met verbodingsbrug tussen het Beresteyncomplex en stationsgebouw, 1972



Bouw van het Beresteyncomplex, gezien vanuit de Jansstraat, 1974



Beresteyncomplex, 1977

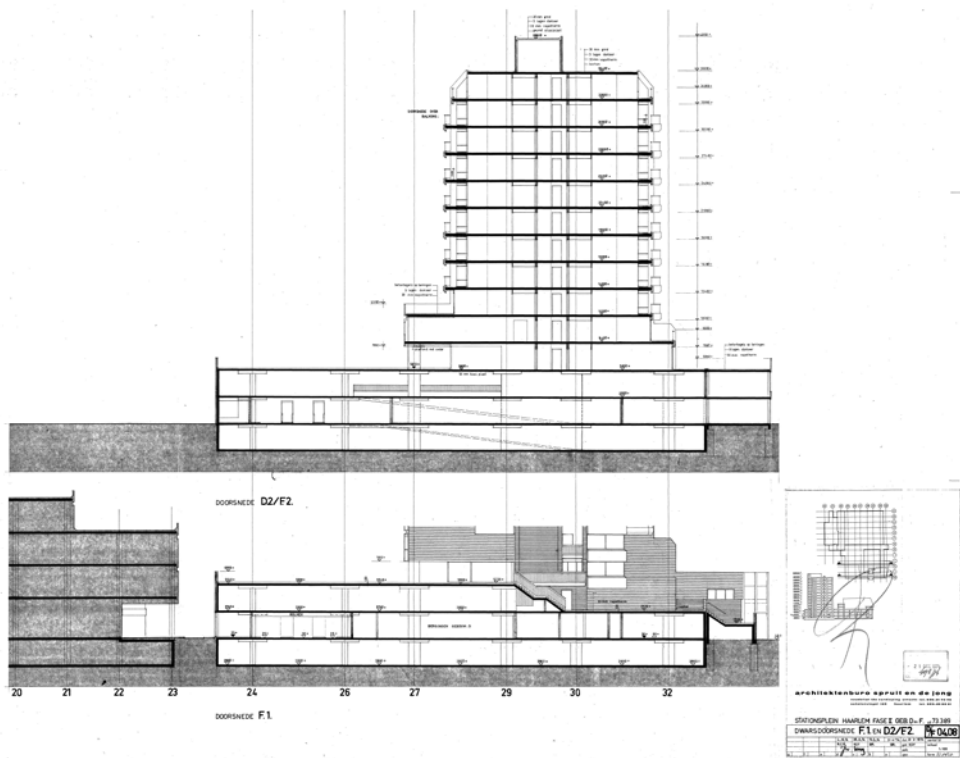
onderdeel af, dit tot grote spijt van de architecten. In retrospectief kunnen we niet anders dan stellen dat het een goede beslissing was dit onzalige element te amputeren. In Hoofdstuk 1: *Stedenbouwkundige context* constateerden we al dat het openbreken van het station onherstelbare schade zou hebben aangebracht aan het monumentale treinstation van Margadant. Daarnaast zou ook de loopbrug logistiek niet gewerkt hebben; tenslotte zou alleen perron 1 worden verbonden met de verhoogde straat en het Beresteyncomplex, terwijl veruit de meeste passagiers uitstappen op het middenperron. Voor die reizigers zou de geplande looproute geen nut hebben gehad. Ook voor reizigers die het station betraden of verlieten via het voormalige uitgangsbouwwerk, of reizigers die de toegangen aan de noordzijde van het station gebruikten zouden nooit van de geplande looproute gebruik hebben gemaakt.

Het resultaat van dit alles is dat er nu een verhoogd plein ligt aan de zijde van de Lange Herenstraat dat zeer slecht bereikbaar is en dus voor het grootste deel van de tijd volledig verlaten is. Achterstallig onderhoud, graffiti en vervuiling

versterken deze troosteloze indruk. Behalve bestemmingsverkeer naar de evenementenhal is er geen enkele reden om als passant dit plein te betreden. De toegangswegen naar het plein, zeker de kruip-door-sluip-doortoegang tegenover het ingangsbouwwerk is bijzonder onoverzichtelijk en benepen. Het plein is vrijwel volledig omsloten door gebouwen en biedt nergens een interessant uitzicht over de stad. Had het plein een fraai zicht geboden over het levendige stationsplein dan had de openbare ruimte nog een kans gehad zich te herstellen.

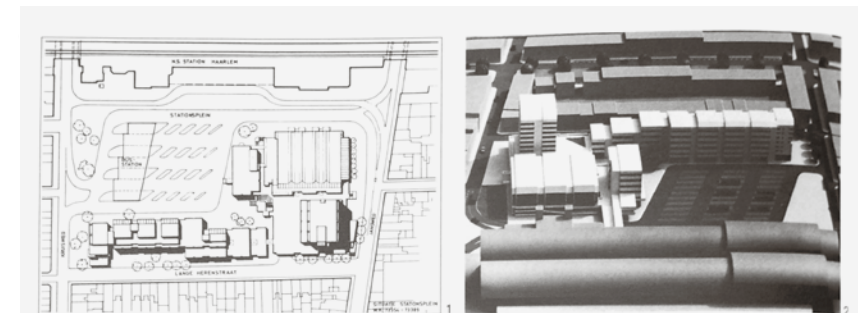
Toch is het falen van het Beresteyncomplex niet primair te wijten aan de amputatie van de loopbrug op last van de gemeente. Het was veeleer het uitgangspunt om het voetgangersgebied en het plein los te maken van de straat, dat achteraf een mislukking bleek te zijn. Overigens had de gemeente al in juni 1972 aangegeven dat 'het weinig zin heeft ongelijkvloerse voetgangersoversteken, roltrappen, en dergelijke voorzieningen als uitgangspunt in het project op te nemen'<sup>29</sup>, een opmerking die Spruit helaas negeerde.

29) Noord-Hollands Archief: Archief openbare werken

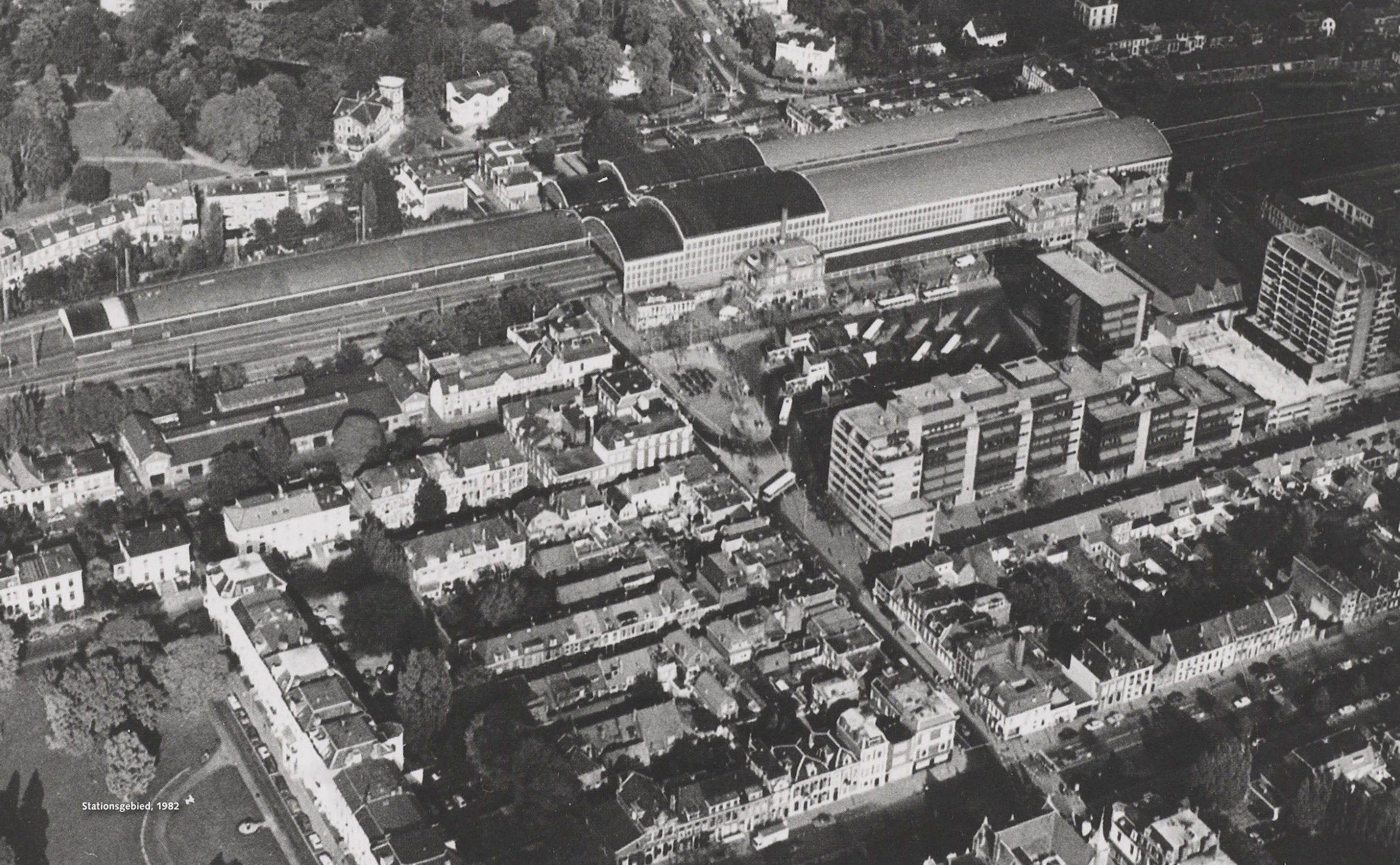


Doorsnedes van het definitief ontwerp Beresteyncomplex, 1974

Dit aspect hangt nauw samen met een andere problematisch onderdeel van het project van Spruit en De Jong: de bovengrondse parkeergarage. Tijdens de brainstormsessies had een zekere heer Hoes van de gemeentelijke dienst Volkshuisvesting in gesprekken met projectontwikkelaar Nederhorst 'sterk gepleit voor het maken van een parkeerkelder onder de woon- en kantoorbebouwing'. Spruit meende echter dat 'dit zal leiden tot oneconomische kolomafstanden' en 'bijzonder kostenverhogende werken' met zich mee zouden brengen vanwege strengere brandveiligheidseisen. Hier zou Spruit – maar eigenlijk vooral de projectontwikkelaar – wél zijn krijgen met als resultaat dat de 19e-eeuwse gevelwand van de Jansweg bij het stationsplein eindigt in een deprimerende betraliede opslagplaats voor auto's. Wat ook niet helpt is de vrijwel gesloten gevel van de evenementenhal aan de zijde van de Jansweg en het stationsplein.



Publicatie van de realisatie van het Beresteyncomplex



Stationsgebiet, 1982



Als Spruit in 1999 wordt geïnterviewd over het stationsplein schuift hij het falen van het project vooral af op de gemeente en de ontwikkelaar: *'De gemeente wilde zo veel mogelijk geld voor de grond, daardoor wilde de projectontwikkelaar zo veel mogelijk bouwen. Dit soort stedenbouw werd bepaald door de grondprijzen. Het enige dat je als architect kon doen, was een beetje modelleren.'*<sup>30</sup>

Het Beresteyncomplex en de Beijneshal zijn zo problematisch omdat zij zich op geen enkel vlak iets aantrekken van de onderliggende 17e-eeuwse stadsplattegrond. Het uitgangspunt in de jaren zeventig was een *tabula rasa* waarbij het historische stratenpatroon simpelweg werd genegeerd. Historische rooilijnen werden losgelaten alsook de verkavelingsstructuur. In materialisering, detaillering, en vormgeving van de gevels is op geen enkele manier getracht het gebouw in te passen in de bestaande stadsstructuur. Dat architect Spruit weinig gevoel had voor de kwaliteit van het vroeg 20e-eeuwse station van Margadant bleek eerder al uit het onzinnige plan om de stationsoverkapping open te breken en gedeeltelijk op te vullen met nieuwe functies. Spruit gaf terugkijkend in 1998 deze historische ongevoeligheid ruiterlijk toe: *'Ik was gebeten door het hondje van de Nieuwe Zakelijkheid. In Delft verzetten wij ons tegen onderwijs over historie. We hadden geen goed woord over voor neostijlen en geen enkele waardering voor decoratie.'*<sup>31</sup>

Maar ook de hele stedenbouwkundige situering komt geforceerd over. Dit was niet alleen te wijten aan Spruit, maar ook aan de dienst Verkeer van de gemeente Haarlem.<sup>32</sup> De plaatsing van het busplein aan de kant van de Kruisweg zal wellicht bepaalde verkeerskundige voordelen hebben gehad; het resulteerde er echter ook in dat Spruit zijn parkeergarage en evenementenhal in een gesloten doos recht tegenover het fraaie ingangsbouwwerk van het station ontwierp. Beredeneerd vanuit de 'architectuur van de stad' had precies het omgekeerde al een veel bevredigender resultaat gehad: het monumentale ingangsbouwwerk was dan aan een ruim plein komen te liggen; bovendien was het mogelijk geweest om het zo te ontwerpen dat men bij het verlaten van het station direct de hoge kap van de St. Bavo en haar dakruiter kon zien. De opdracht van het Haarlemse stadsbestuur, het

30) Interview met K.F.G. Spruit in 1998, afgenomen door Hilde de Haan en Ids Haagsma in: H. de Haan en I. Haagsma, *Stationsplein Haarlem, Metamorfosen 1644-2044*, Architect, Haarlem 2007, p. 19-20.

31) Ibidem.

32) H. de Haan en I. Haagsma, *Stationsplein Haarlem, Metamorfosen 1644-2044*, Architect, Haarlem 2007, p. 20-21.



Beijneshal met parkeergarage



Verhoogde dek boven de parkeergarage met de ingang van de Beijneshal (midden)



Busstation net na de oplevering in 1977

herstellen van de relatie tussen stationsgebied en stad, zou dan veel bevredigender zijn opgelost. Achteraf kunnen we niet anders dan concluderen dat er tussen het stationsplein en de binnenstad een onaantrekkelijk obstakel is komen te staan.

In 1977 werd een nieuw busstation gebouwd tegenover het station. Architect J.W. de Kanter maakte hiervoor een ontwerp; De NZHVM en de Gemeente Haarlem waren opdrachtgever. In 2008 werd dit busstation gesloopt om het huidige busplein te kunnen realiseren. Bij het busstation uit de jaren zeventig stopten de bussen op diagonale perrons; het stationsgebouw zelf was een soort poortgebouw met drie onderdoorgangen waar de bussen doorheen reden. Op straatniveau bevonden zich onder andere wachtkamers en een verblijf voor de perronopzichter. De vertrekken op de eerste verdieping werden gebruikt als kantoor voor de NZHVM.<sup>33</sup> Net als bij het woningcomplex Beresteyn en de Beijneshal ging het busstation in de architectonische vormgeving en de stedenbouwkundige positionering op geen enkele manier een relatie aan met de bestaande 19e-eeuwse stad of het vroeg 20e-eeuwse treinstation.

33) J.W. de Kanter, 1977, 'Busstation te Haarlem' in: **Bouw** 20, 1977, p. 552-553.



Rode loper

### **Masterplan Spoorzone en recente wijzigingen**

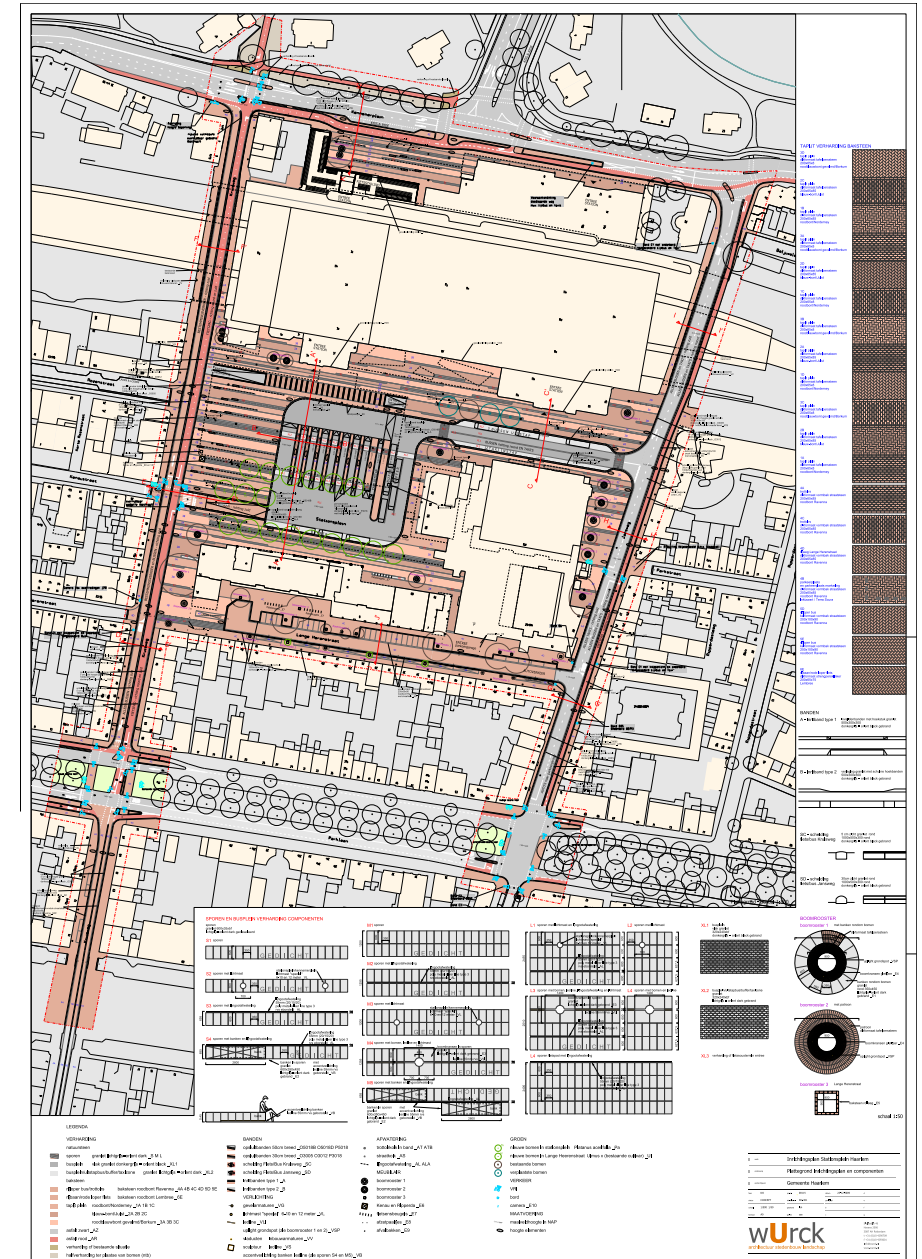
In 2004 maakte Riek Bakker met haar bureau BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling in samenwerking met de gemeente Haarlem het Masterplan Spoorzone, een plan dat in het voorgaande hoofdstuk al ter sprake kwam. Eén van de deelgebieden waarop werd ingezoomd was het Stationsplein. Het plan stelt dat de 'sloop van een deel van de parkeergarage op het stationsplein en de Beijneshal noodzakelijk' is, zodat er opnieuw een rechthoekig stationsplein kan ontstaan. Langs de zuidrand van het stationsplein werd een nieuwe gevelwand voorgesteld. BVR stelde bovendien voor het busplein te verplaatsen naar de oostkant, recht voor het voormalige ingangsbouw. De Kruisweg zou dan nog louter gebruikt worden voor langzaam verkeer, de Jansweg primair voor de afwikkeling van bus- en autoverkeer.

Bijna 12 jaar later zijn slechts enkele fragmenten van dit masterplan uitgevoerd. De belangrijkste recente wijzigingen voortkomend uit het Masterplan Spoorzone zijn de herinrichting van het Stationsplein en de introductie van de 'rode loper'. Deze projecten werden in 2012 afgerond. Het hierboven beschreven busstation werd



Busplein en rode looper

afgebroken waardoor het plein veel overzichtelijker is geworden. Om het probleem van overlast gevende fietsen op te lossen is er een ruime fietskelder gemaakt met twee toegangen. Volgens wUrcK, de ontwerpers die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp van de stalling en de herinrichting van het plein, is het de grootste ondergrondse fietsenstalling van Europa. Ook deze stalling was een voorstel uit het Masterplan Spoorzone. Een sterke verbetering is de ruime voetgangerszone voor het stationsgebouw die aan de zijde van de Kruisweg doorloopt richting het centrum. Bezoekers van Haarlem kunnen zo van het station naar het historische centrum lopen zonder het gevaarlijke busstation te moeten oversteken, een principe dat in het masterplan 'de rode looper' wordt genoemd, een langzaam verkeersroute van het centrum naar de Schoterweg ten noorden van de Nieuwstad. Onder de rijtuigkap, die de laatste jaren werd gebruikt als standplaats voor taxi's zijn twee losstaande paviljoens gekomen naar ontwerp





van architectenbureau Powerhouse Company.<sup>34</sup> De ene wordt gehuurd door Starbucks, de andere is een Broodzaak.

Een verbetering van het stationsplein is de materialisering, waarvoor de ontwerpers van wUrck vooral warmrode keramische straatklinkers gebruikt hebben, gecombineerd met graniet en andere soorten natuursteen. Beton en asfalt zijn bewust vermeden.<sup>35</sup> De minimalistische design-lantarenpalen ontwikkelde wUrck in samenwerking met lichtontwerper Kees van de Lagemaat. Een nieuw object is het vier meter hoge bronzen standbeeld van Kenau en Ripperda, beiden figuren die een heldhaftige rol speelden bij het beleg van Haarlem tijdens de Nederlandse Opstand. Het beeld is een werk van de Graziella Curreli, een van oorsprong Franse beeldhouwster die in Haarlem woont en werkt.

Hoewel het huidige busplein een sterke verbetering is ten opzichte van de vroegere situatie is het minder consequent uitgevoerd dan het Masterplan Spoorzone aanvankelijk voorstelde. Zo wordt de Kruisweg nog gebruikt voor bussen in zuidelijke richting en de Beijneshal met parkeergarage is niet afgebroken. Er is sinds de presentatie van het Masterplan nog niets terechtgekomen van de verbetering van het Beresteyncomplex en de Beijneshal.

34) Crimson Architectural Historians schreef in 2012 in opdracht van NS de randvoorwaarden en aanbevelingen voor de herinrichting van de rijtuigkap. Een belangrijke randvoorwaarde was dat de rijtuigkap onderdeel zou blijven van de openbare ruimte en niet zoals bij Den Haag Holland Spoor volledig zou worden dichtgezet. Zie: Crimson Architectural Historians, **Station Haarlem: Aanbevelingen voor Herprogrammering**, 2012.

35) [www.wurck.nl/projecten/stationsplein-en-rode-loper-haarlem](http://www.wurck.nl/projecten/stationsplein-en-rode-loper-haarlem)



1908



1913 Haarlem. Stationsplein.



1914



1919



1950



1927 Haarlem. Stationsplein



ca. 1960

Stationsstraat richting de Jansweg

2016



1958

Stationsstraat richting de Kruisweg

2016





Stationsstraat, ca. 1930

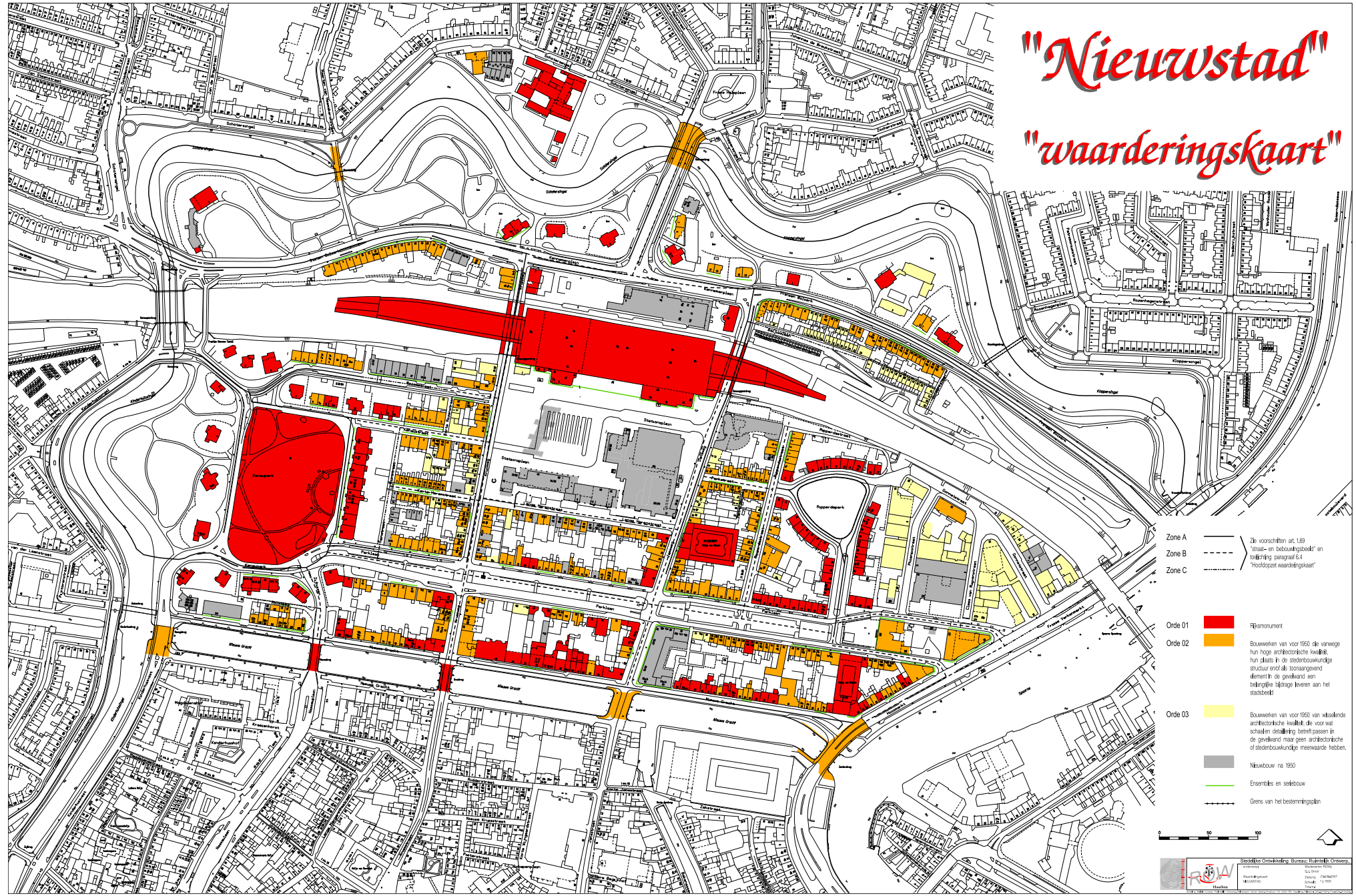


122


123

# "Nieuwstad"

## "waarderingskaart"



- Zone A ———— Zie voorschriften art. 169
- Zone B - - - - - "straat- en bebouwingsbeeld" en
- Zone C - - - - - "individueel pastoraat" en
- "hoofdepoort waarderingkaart"
  
- Orde 01 ■■■■■ Rijmonument
- Orde 02 ■■■■■ Bouwwerken van voor 1950 die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit hun plaats in de stedenbouwkundige structuur en/of als bongaarvend element in de gevelrand een belangrijke bijdrage leveren aan het stadsbeeld
- Orde 03 ■■■■■ Bouwwerken van voor 1950 van uitstekende architectonische kwaliteit die voor wat schillen detaillering betreft passen in de gevelrand maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben.
- ■ ■ ■ ■ Nieuwbouw na 1950
- — — — — Entreebuis en seriebouw
- — — — — Grens van het bestemmingsplan


 Stedelijke Ontwikkeling Bureau Ruimtelijk Ontwerp  
 Haarlem 1922  
 1923  
 1924  
 1925  
 1926  
 1927  
 1928  
 1929  
 1930  
 1931  
 1932  
 1933  
 1934  
 1935  
 1936  
 1937  
 1938  
 1939  
 1940  
 1941  
 1942  
 1943  
 1944  
 1945  
 1946  
 1947  
 1948  
 1949  
 1950

'Nieuwstad  
 Waarderingskaart',  
 Stedelijke Ontwikkeling  
 Bureau: Ruimtelijk  
 Ontwerp, Gemeente  
 Haarlem, 2007,  
 aangepast in 2012



# Waardering

Gemeente Haarlem vroeg Crimson Architectural Historians een cultuur- en stedenbouwhistorische studie te doen naar de stationsomgeving van Haarlem met het doel over een formeel toetsingskader te beschikken in geval van toekomstige transformaties in het gebied. Meer specifiek vormt de aanleiding voor dit waardenstellende onderzoek een voorgenomen herontwikkeling van het omvangrijke Beresteyncomplex dat aan de overzijde van het station Haarlem is gesitueerd. Vanwege de ligging van het stationsgebied (en daarmee het Beresteyncomplex) in het beschermde stadsgezicht van Nieuwstad is in geval van transformatie een uiterst zorgvuldige afweging noodzakelijk.

## Methoden

De onderstaande waardenstelling is tot stand gekomen na onderzoek naar de ontwikkelingsgeschiedenis van de Haarlemse binnenstad sinds de eerste geplande stadsuitbreiding van de Nieuwstad en een uitvoerige stedenbouwkundige analyse van de stationsomgeving die begin 20e eeuw vorm kreeg binnen de ruimtelijke contouren van de Nieuwstad. Het voor Haarlem geldende Beschermd stadsgezicht (1990) en de monumentenstatus van losse gebouwen, ensembles en bomen vormen het allereerste vertrekpunt voor deze waardering (zie ook de kaart op pagina's 124-125). Zij worden als gegeven beschouwd en wij gaan ervan uit dat de bescherming van deze zaken is gewaarborgd, daarom zijn zij niet apart in deze waardering opgenomen.

Bij dit onderzoek werd daarnaast teruggegrepen op de twee onderzoeken die eerder al verschenen in opdracht van Gemeente Haarlem: **Het Stationsplein Haarlem - metamorfosen 1644-2044 in 1999** en het conceptplan **Stationsplein Haarlem: Stedenbouwkundige Randvoorwaarden** in 2009.<sup>36</sup> De in dit hoofdstuk volgende waardering van de stationsomgeving vormt een actualisatie van beide studies.

Rode draad in de waardenstelling van het Haarlemse stationsgebied is de vraag waar de verschillende ruimtelijke kwaliteiten liggen in het stationsgebied alsook de knelpunten? Om hier antwoord op te geven is hebben we als leidraad de volgende toetsingselementen gehanteerd:

- relatie van het stationsgebied met de historische binnenstad en Nieuwstad
- stedenbouwkundige structuur
- overgang tussen publieke en private ruimtes
- ordening van de bouwvolumes en gebouwenensembles
- architectuur
- verkeersnetwerk

<sup>36</sup> H. de Haan en I. Haagsma, **Het Stationsplein Haarlem - metamorfosen 1644-2044**, 1999 (herdruk 2007) en **Stationsplein Haarlem: Stedenbouwkundige Randvoorwaarden**, concept d.d. 13-09-2009

# Waardering op onderdelen:

## Relatie van het stationsgebied met de historische binnenstad en Nieuwstad

- Het stationsgebied is vanouds met de oude binnenstad verbonden via de Jansweg en de Kruisweg. Deze noord-zuidroutes worden met name genoemd in het beschermde stadsgezicht vanwege hun historie en verbindende functie. De 'rode loper', onderdeel van het Masterplan Spoorzone van BVR (2004) heeft de relatie met de binnenstad via de Kruisweg en de Kruisstraat aanzienlijk verbeterd. Voor voetgangers en fietsers is een duidelijke en veilige langzaam verkeersas gecreëerd aan de westkant van het Stationsplein.
- De Jansweg – Jansstraat is als verbindingsas tussen het stationsgebied en de binnenstad door deze ingreep gedegradeerd. Dit doet afbreuk aan deze historische route met vele markante monumentale panden, die een direct zicht biedt op het stadscentrum met de St. Bavo en de Grote Markt: al op de hoek van het Stationsplein en de Jansweg ziet men in de verte de kap van de kerk en haar dakruiter. Deze route met historische zichtlijnen is van bijzondere kwaliteit voor het Haarlemse stadsbeeld en is daarom van hoge waarde.
- Het Beresteyncomplex heeft de relaties met de omringende omgeving vooral verslechterd. De gebouwen hebben hun achterkant aan de Lange Herenstraat en contrasteren met de aanwezige 2-3 laagse woonbebouwing (voornamelijk uit de 19e eeuw), die uitkijkt op een onaantrekkelijke plint met vooral garagedeuren.
- Het complex gaat aan de zijde van de Jansweg geen relatie aan met de omringende bebouwing en biedt een onovertuigende en nauwelijks gebruikte alternatieve route voor de verdwenen Lange Molenstraat.
- Aan het Stationsplein, uitgerekend tegenover het entreegebouw van het station, vormt de achtergevel van de parkeergarage en de sporthal een ronduit onaantrekkelijke stadsentree. De voormalige hoofdingang van het station heeft aan positie ingeboet, niet alleen doordat het Stationsplein op

deze plek te krap is geworden, maar vooral door de grote pleinruimte die voor de andere ingang is gelegd.

## Stedenbouwkundige structuur

- Het stationsgebied in Haarlem heeft geen eenduidige stedenbouwkundige structuur. Nieuwstad en het Stationsgebied komen voort uit een opeenstapeling van plannen die elk hebben bijgedragen aan de huidige situatie. Er is sprake van een gelaagdheid waarin verschillende perioden en plannen te herkennen zijn: de pre-stedelijke situatie, de stadsuitleg van De Bray, de parken van Zocher, de spoorinfrastructuur en het station, de Cityvorming met het Beresteynproject en als meest recente laag Masterplan Spoorzone en de 'rode loper' inclusief de bijbehorende transformaties van het stationsplein.
- In tegenstelling tot eerdergenoemde studies uit 1999 en 2009 zien wij geen duidelijke genius loci. Met andere woorden, er is geen 'oerplan' waarnaar teruggekeerd moet worden. De historische stedenbouwkundige ontwikkeling van het stationsgebied wordt niet uitsluitend gekenmerkt door kleinschalige ingrepen binnen een groter grid; ook het stationsgebouw en de parken van Zocher braken al met de principes van de 17e-eeuwse stadsuitbreiding.
- Waar deze 19e-eeuwse plannen echter alle aansloten op de stratenstructuur, breekt het Beresteyncomplex met deze continuïteit. Stedenbouwkundig gezien is het probleem van dit project dat het vooral introvert is en zich niet verhoudt tot de bestaande structuur. Logische lange verbindingen in het gebied zijn verbroken. De vervangende kleinschalige verbindingen zijn geen succes geworden. Ook is de positie van het station is onduidelijk geworden. Door zijn langgerekte typologie met een gescheiden in- en uitgangsgedrag, is het station ontworpen voor een ligging aan een straat. Door het Beresteyncomplex is een voor het station onlogische excentrische pleinruimte gecreëerd.

### **Overgang tussen publieke en private ruimtes**

- Het stationsgebied wordt gekenmerkt door het duidelijke onderscheid tussen private ruimtes en publieke ruimtes, gevormd door straten, pleinen en parken. Onduidelijkheid ontstaat wederom bij het Beresteyncomplex, waar de openbare ruimtes op het verhoogde maaiveld en de beperkte en slecht vormgegeven toegangen tot het verhoogde plein hebben geleid tot een onbestemde ruimte die niet uitnodigt tot gebruik. Het plein ligt uit de routing en fungeert derhalve meer als een overgangsruijme tussen de straat en de evenementenhal. Haarlem beschikt niet over de metropolitane dichtheid en drukte die voor het succes van een dergelijke ruimte nodig is. Het opgetilde plein werkt daardoor niet.

### **Ordering van de bouwvolumes en bouwensembles**

- Een deel van Nieuwstad, met name de blokken tussen en aan de Kruis- en Jansweg, bestaat uit straten met een perceelsgewijze bebouwing met een vrij homogene hoogte van drie of vier lagen. Door de afwisseling van de bebouwing uit de 17e (zeldzaam), 18e en 19e eeuw is dit deel van Nieuwstad als een ensemble op te vatten dat hooggewaardeerd wordt. Het heeft de status van Beschermd Stadsgezicht en bevat een heel groot aantal (rijks)monumenten.
- Het Kenaupark, het Ripperdapark en het park op de Bolwerken kennen een andere verkaveling: ze vormen zelfstandige ensembles binnen Nieuwstad. Beide worden hooggewaardeerd vanwege de kwaliteit van de openbare en groene ruimte en de architectuur van de omliggende gebouwen. Ook deze parken en de Bolwerken vormen een onderdeel van het Beschermd Stadsgezicht.
- Het stationsgebouw, dat een lengte van een geheel 17e eeuws bouwblok beslaat, is een uitzondering binnen de kleinschalige bebouwing van Nieuwstad. Hoewel de spoorinfrastructuur dwars over de historische stadsuitleg en de Bolwerkparken van Zocher is gelegd, is het geheel van station en sporen toch vrij goed opgenomen in het stedelijk weefsel. Architect D.A.N. Margadant heeft van het station een mooie gevelwand gemaakt die ondanks de grote schaal goed aansluit bij de kleinschalige straten in Nieuwstad. De architectuur, viaducten en infrastructuur zijn in

één gebaar ontworpen, bovendien zeer compleet en daarmee van zeldzaam hoge kwaliteit. Ook de spoorweg en het station (rijksmonument) zijn een onderdeel van het beschermde stadsgezicht, met name vanwege de zeldzaamheid van de ligging van een spoorweg binnen de stadswallen.

- Een belangrijk en opvallend ensemble in Nieuwstad is het Beresteyncomplex, waarvan de verschillende onderdelen –parkeergarage, woontoren, sporthal, trappen en verbindingen, winkels en kantoren- door hun vormgeving verwant zijn. Het grootschalige ensemble vormt een uitzondering op de straatsgewijze bebouwing. Dit complex introduceerde bovendien een andere hoogte in het stadsdeel, met een woontoren van 11 verdiepingen op een parkeergarage van twee lagen en kantoor- en woonschijven variërend van drie tot zeven verdiepingen. Het ensemble heeft door zijn grote schaal, autonomie, repeterende vormgeving, corporate architectuur en slechte openbare ruimte een negatieve uitwerking op zijn omgeving.

### **Architectuur**

- Nieuwstad is een beschermd stadsgezicht mede vanwege de kwaliteit van de historische, overwegend 19e-eeuwse architectuur. Positieve uitstekers zijn de aanwezigheid van de parken en ander monumentaal groen, de 18e en 19e-eeuwse gevelwanden, het Hofje van Staats, en het station. Het stationsgebied heeft een hoog percentage aan rijks- en gemeentelijke monumenten.
- Van hoge architectuur- en cultuurhistorische waarde is het stationscomplex van architect D.A.N. Margadant. Hoewel het station zeer grootschalig is vergeleken met de rest van de historische bebouwing, past het goed in de overwegend 19e-eeuwse architectuur van de stad. De stationsgevel vormt met het gescheiden in- en uitgangsgedouw een passende afsluiting van Nieuwstad. Op stedenbouwkundige niveau is het ensemble – de in- en uitgangsgedouwen, de stationsoverkapping, en de aangrenzende viaducten – van hoge esthetische en symbolische waarde.
- Het complex van Beresteyn vormt een uitzondering in de kwalitatief goede architectuur in het stationsgebied. Nog afgezien van het feit dat de

vormgeving ervan niet aansluit bij de kenmerken van de overige bebouwing in het gebied, is de vormgeving en de materialisering van het complex slecht doordacht en armoedig te noemen. Dat is sterk verergerd door een langdurig gebrek aan onderhoud en een periode waarin het complex aan zijn lot is overgelaten.

- Het degradeert de Jansweg tot een onaangename straat, confronteert treinreizigers tegenover het station met een parkeergaragewand en doet daarmee ernstig afbreuk aan de beleving van de stadsentree van Haarlem, biedt met een aantal smalle trappen een onaantrekkelijk alternatief voor de voormalige Lange Molenstraat, de verbinding tussen het Kenaupark en het Ripperdapark, en creëert een onaantrekkelijke pleinwand en openbare ruimte aan de zuidrand van het stationsplein.
- Meer nog dan de gedateerde stijl van de architectuur, de massieve schaal van het complex of het negeren van de historische stadsuitleg uit de 17e eeuw, is het probleem van Beresteyn dat het een alternatief wilde bieden voor de bestaande stratenstructuur dat mislukt is. Daarmee heeft het complex de publieke ruimte in dit deel van het stationsgebied geweld aangedaan.

### **Verkeersnetwerk**

- Het stationsgebied in Haarlem kent een lange geschiedenis van verkeersproblemen. Zo werd het huidige station en de verhoogde spoordijk vooral gebouwd om lange wachttijden bij de ongelijkvloerse kruisingen bij de Jansweg en de Kruisweg op te lossen. Verkeersproblemen bleven echter bestaan. De recente 'rode loper', waarbij het langzaam verkeer werd geconcentreerd op de Kruisweg en het bus- en autoverkeer vooral via de Jansweg wordt gestuurd is een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Voetgangers hebben nu nauwelijks last van het bus- en autoverkeer. Ook het brede trottoir voor het station en onder de rijtuigkap is een forse verbetering. Positief is ook de materiaalkeuze en detaillering van de bestrating. De keuze voor rode bakstenen gecombineerd met verschillende soorten natuursteen levert een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte op.

Enkele kritische kanttekeningen bij het plan:

(1) Het heeft geleid tot een tweedeling van het plein, waarbij de westkant goed bereikbaar en bruikbaar is, maar de zuid en oostkant van het busplein niet aantrekkelijker zijn geworden. Deze zijden zijn nog altijd slecht bereikbaar door de concentratie van de bussen. Er bevindt zich weliswaar een breed trottoir met bankjes en een arcade met winkels in de plint, maar deze functioneren slecht door de verkeerstechnische oplossing.

(2) Met de realisatie van de 'rode loper' is alles ingezet op de Kruisweg als toegang voor langzaam verkeer. De verkeersproblematiek is daarmee niet volledig opgelost: rondom het voormalige ingangsbouw en de Jansweg staan de trottoirs nu vol met fietsen. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat er maar één ingang is tot de ondergrondse fietsenstalling en deze aan de Kruisweg ligt. Dit zorgt voor een rommelig straatbeeld.

(3) De Jansweg is door de focus op de westkant minder belangrijk geworden als verbinding met de binnenstad voor langzaam verkeer. Gezien de kwaliteiten van deze historische route als zichtlijn en monumentale as is dat te betreuren. Als de aantrekkelijkheid van deze route voor het langzaam verkeer toeneemt zullen wellicht ook hier meer commerciële functies (lunchrooms, koffiebarretjes, winkels) komen.

# Aanbevelingen en randvoorwaarden

In dit hoofdstuk volgen een aantal algemene aanbevelingen ten behoeve van de omgang met de stationsomgeving in het geval van toekomstige transformatie-opgaven. Deze aanbevelingen vloeien direct voort uit de waardering van het stationsgebied en volgen de toetsingselementen die eerder bij de waardering zijn gebruikt. Een groot aantal van de aanbevelingen en randvoorwaarden komen overeen met de aanbevelingen die zijn gedaan in de studie van Ids Haagsma en Hilde de Haan 'Stationsplein Haarlem: Metamorfosen 1644-2044' alsook in het conceptplan Stationsplein Haarlem: Stedenbouwkundige Randvoorwaarden maar ze wijken op een aantal essentiële punten af.

Wij bevelen aan ten aanzien van de:

## **Relatie met de historische binnenstad en de stadsuitleg van Nieuwstad**

- Instandhouden en waar mogelijk verbeteren van de Jansweg als verbindingssas en zichtlijn naar St. Bavokerk. De route Jansstraat – Jansweg – Grote Markt / St. Bavo leidt bovendien langs een aantal interessante monumenten.
- De bebouwing aan de noordzijde van de Lange Herenweg programmatisch en architectonisch opwaarderen en indien mogelijk het terugbrengen van een straatprofiel.
- Opwaardering en kwalitatieve verbetering van de bebouwing aan de Jansweg nabij het station, waar momenteel de parkeergarage de omgeving nadelig beïnvloedt.
- Een nieuwe route op maaiveldniveau in aansluiting op de Parkstraat, die het Ripperdapark met het Kenaupark verbindt, maakt het gebied leesbaarder en toegankelijker.
- Het station is ontworpen als een langgerekt gebouw aan een brede straat. Door de excentrische ligging van het plein is een onduidelijke samenhang met het station ontstaan. Herstel de logische verbinding tussen station en omgeving door een andere vorm en een betere vormgeving van het stationsplein en de aangrenzende architectuur.

## **Stedenbouwkundige structuur**

- Een focus op de terugkeer naar de 'oergedachte' van De Bray is een te starre opstelling in dit gebied, dat meerdere lagen uit verschillende perioden kent. Het plan van Salomon de Bray lijkt een logisch aanknopingspunt voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen; toch achten wij dit geen bindende randvoorwaarde voor de herstructurering van het stationsplein. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt valt een al te nostalgische en restauratieve benadering van de 17e-eeuwse stadsuitleg niet te verdedigen.

- Constante factor in de positief gewaardeerde delen van dit gebied is de stratenstructuur; kenmerkend voor de negatief gewaardeerde elementen is de introvertie van een alternatieve wereld op verhoogd maaiveld. Herstel de logische verbindingen in het gebied en maak ze aantrekkelijk. Herintroduceer een straatsgewijze bebouwing. Maak heldere rooilijnen.

### **Ordering van de bouwvolumes en gebouwenensembles**

- In tegenstelling tot de andere ensembles in Nieuwstad is de kwaliteit van het Beresteyncomplex geen positieve toevoeging aan de omgeving. Tussen de lagere, diverse bouwblokken van de 17e-eeuwse stadsuitleg en het vroeg 20e-eeuwse station doen de repetitie en de grootschaligheid van het complex afbreuk aan het stadsdeel. Het wegnemen of verzachten van de nadelige gevolgen van de ordening van de Beresteyn-bouwvolumes dient het uitgangspunt te zijn van nieuwe ingrepen.
- Grote ensembles zoals het Beresteyncomplex kunnen door hun eenduidige vormgeving moeilijk een vanzelfsprekend onderdeel vormen van hun omgeving. Hou bij nieuwe bouwplannen rekening met diversiteit en afwisseling. Wij bevelen aan om een monolithisch bouwwerk, een 'tweede Beresteyn', te voorkomen. Beter is het om een ordening in diverse blokken na te streven, die zich zonder te historiseren voegt tussen de perceelsgewijze verkaveling van de 17e-eeuwse stad en de grootschalige blokken uit de 20e eeuw en daarmee een vanzelfsprekend geheel vormt in volume, hoogte en korrelgrootte.
- Het lijkt logisch om bij een nieuwe invulling te kiezen voor de ordening van het 17de eeuwse stratenpatroon en de kleinschaligheid van individuele panden in een rooilijnbebouwing, zoals dat in grote delen van Nieuwstad bestaat. Een dergelijke benadering is echter te eenduidig en doet geen recht aan de organische groei van het gebied, waar al vanaf de 19de eeuw grote architectonische objecten zijn gerealiseerd: denk aan het stationsgebouw en de voormalige Beijneshal. De Nieuwstad is nooit een eenduidig, samenhangend gebied geweest, dat gebouwd werd volgens één set regels die overal consequent werd toegepast. Dat betekent dat ook voor de korrelgrootte en de hoogte van de toekomstige invullingen geen eenduidig

recept bestaat. Op basis van volumestudies zal hiervoor een bandbreedte in de stedenbouwkundige randvoorwaarden moeten worden vastgelegd.

- Een verdere complicatie in de uitspraken die over de toekomstige gevelwanden en volumes gedaan kan worden is dat een parcellering van de gevelwanden voort zou moeten komen uit het programma van de nieuwbouw om te vermijden dat een kleinschalig 'decor' wordt opgetrokken voor een eenzijdig programma. Dat wil zeggen dat voor de nieuwbouw gezocht moet worden naar een divers programma, wat vervolgens zijn vertaling kan krijgen in het ontwerp. Het programma zou ook moeten passen bij het karakter van de locatie: het stationsplein is de stadsentree van Haarlem en de Jansweg en Kruisweg zijn stedelijke entreeroutes die de Nieuwstad met het centrum verbinden. Om het plein als stationsplein succesvol en tot een uitnodigende entree te maken, is een programma van uitsluitend kantoren of woningen niet geschikt, maar zijn ook andere elementen nodig – zeker in de plint – als horeca, een hotel, culturele instellingen of winkels. Ook voor de Jansweg en Kruisweg dienen programmatisch eisen gesteld te worden aan het gebruik van de plint.
- Ook de plekken waar hoogteaccenten mogelijk of wenselijk zijn, zal moeten worden onderzocht via volumestudies en worden vastgelegd in stedenbouwkundige randvoorwaarden. In ieder geval zal de plek van hogere volumes zodanig gekozen moeten worden dat ze logisch zijn in de stedenbouwkundige structuur en in balans met bestaande gebouwen, zoals het station en de bestaande woontoren. Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met de ruimtelijke beleving en het profiel van de straten en het stationsplein. Vooral de zijde van het stationsplein leent zich vanwege de grote maat van het plein en haar karakter als stadsentree voor hoogteaccenten. Daarnaast zijn de zichtlijnen via de Jansstraat en de Kruisstraat naar het centrum mogelijke aanleidingen voor hogere gebouwen.

## Architectuur

- Architectuur uit het beschermde stadsgezicht logischerwijs handhaven. Het stationscomplex heeft hierin een bijzondere positie. De compleetheid en gaafheid van de architectuur van het complex zijn van uitzonderlijke hoge waarde en eerbied voor de status van dit nationale monument zou een randvoorwaarde moeten vormen bij toekomstige aanpassingen in het gebied.
- Op de locatie van het Beresteyncomplex en de Beijneshal is een kwalitatieve verbetering van de architectuur nodig. Gezien de historische en stilistische gelaagdheid van het stationsgebied, variërend van 17e- 19e-eeuwse stijlen, Art Nouveau tot modernisme zien wij geen aanleiding om nadrukkelijk te kiezen voor een historiserende, dan wel uitgesproken eigentijdse vormgeving. Wél is het belangrijk om op deze plek hoge eisen te stellen aan de kwaliteit van de vormgeving en de materialisering van gebouwen en openbare ruimte.
- Nieuwe invullingen op de locatie van het Beresteyncomplex zullen waarschijnlijk een grote schaal en omvang krijgen. Dat maakt de opgave van de architectonische vormgeving en inpassing des te belangrijker. De centrale opgave voor de vormgeving zal zijn hoe de nieuwbouw ondanks zijn (grote) schaal divers en afwisselend kan zijn en een eigentijds geheel kan vormen met zijn omgeving. In de randvoorwaarden kunnen eisen gesteld worden aan de mate van detaillering van de nieuwe architectuur op de schaal van kozijnen, gevelvlakken, dakranden etc., zonder dat deze noodzakelijkerwijs letterlijk de historische architectuur van de omringende straten in Nieuwstad kopieert. Het doel van dergelijke randvoorwaarden zou zijn het bereiken van een zekere verfijning in de detaillering en materialisering van de nieuwe architectuur, zodat die beter aansluit bij het karakter van de bestaande Nieuwstad.
- Voor een goede inpassing van nieuwbouwprojecten in dit gebied is het raadzaam om af te stappen van de modernistische methode om gebouwen als autonome objecten te plaatsen, zoals het Beresteynproject. Een straatgewijze bebouwing met strakke rooilijnen past niet alleen beter bij de bestaande structuur van het gebied, maar geeft ook betere kansen op een aantrekkelijke openbare ruimte.

## Overgang tussen publieke en private ruimtes

- Maak harde scheidingen tussen publiek en privaat. Een openbare ruimte op een verhoogd maaiveld is af te raden in de context van het Haarlemse stationsgebied omdat de metropolitane drukte die nodig is om een dergelijke ruimte tot een succes te maken, hier ontbreekt. Ook met andere vormen van overgangsruidten, zoals arcades, zal in de toekomst voorzichtig omgesprongen moeten worden, met name door aan een dergelijk element veel hogere kwaliteitseisen te stellen.

## Verkeersnetwerk

- Verbeter de routing van de Jansweg als verbinding tussen het voormalige ingangsbouwwerk en de historische binnenstad voor langzaam verkeer.
- Verbeter de fietsenstallingsmogelijkheden door een extra ingang te creëren gericht op de Jansweg, waardoor het belang van deze route als verbinding met de binnenstad toeneemt.





# Bronnen

- A.M. Backer (ed.) C.S. Oldenburger-Ebbers, E. Blok, **Gids voor de Nederlandse Tuin- en Landschapsarchitectuur, Deel West, Noord-Holland, Zuid-Holland**, Uitgeverij De Hef, Rotterdam, 1998.
- W. Bollebakker, 'Bushalte voor N.Z.V.H.M. te Haarlem', in: **Bouw** 32, 12 augustus 1961.
- Busstation te Haarlem, in: **Bouw** 20, 01-10-1977
- BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur, **Masterplan Spoorzone**, maart 2004.
- Roberto Cavallo, **Spoorzone Haarlem**, 2007, via: <http://journals.library.tudelft.nl/index.php/overholland/issue/view/5>
- E. Cremers, F. Kaaij, C.M. Steenbergen, **Bolwerken als stadsparken, Nederlandse stadswandelingen in de 19e en 20e eeuw**, DUP, Delft 1981.
- Crimson Architectural Historians, **Station Haarlem: cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling**, 2012.
- Crimson Architectural Historians, **Station Haarlem: aanbevelingen voor herprogramming**, 2012.
- Gemeente Haarlem, **Bestemmingsplan Nieuwstad**, 1-11-2012.
- Gemeente Haarlem, **Ruimtelijk-functioneel plan Gonnetstraat e.o. Uitwerking van het Structuurplan Haarlem en het Masterplan Spoorzone**, 13 november 2007.
- Gemeente Haarlem, **Structuurplan 1963**
- Gemeente Haarlem, **Structuurplan 2020**
- Gemeente Haarlem, **Verkeersplan 1954**
- K. van Giffen, **Station Haarlem: Hollandse sporen door Haarlem en omstreken**, Uitgeverij Spaarenhout, Haarlem, 2007.
- Hilde de Haan en Ids Haagsma, **Stationsplein Haarlem, Metamorfosen 1644-2044**, Architext, Haarlem 2007.
- J.W. de Kanter, 'Busstation te Haarlem' in: **Bouw** 20, 1977.
- G.H. Kurtz, **Beknopte geschiedenis van Haarlem**, Vereniging Haerlem, Haarlem 1942.
- H. de Liagre Böhl, **Steden in de steigers. Stadsvernieuwing in Nederland 1970-1990**, Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, 2012.
- P. Nijhof, De Nieuwstad te Haarlem als stationswijk, in: **Haerlem, Jaarboek 1974**.
- Project voor Stationsplein: Haarlems architect ontwierp complex van tien verdiepingen, in: **Haarlems Dagblad**, 17-12-1952, .
- J. Ratsma, 'Een terugblik op de geschiedenis der oude fabriek van Beijnes', in: **Haarlems Dagblad**, 15 maart 1958.
- P. Roos, J.B. Uittenhout, **Architectuurgids Haarlem**, 010 Uitgevers, Rotterdam 2005.
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg, **Toelichting op het besluit tot aanwijzing van Haarlem tot beschermd stadsgezicht**, april 1990.
- J. Smit, R. van Beekum (ed.), **J.D. Zocher jr. 1791-1870. Architect en tuinarchitect**, Stichting Bonas/NAi, Rotterdam 2008.

R.A.F. Smook, **Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw**, Walburg Pers, Zutphen 1984.

Spruit, de Jong en Heringa, **Architektenburo Spruit de Jong Heringa : 1955-1980**, Amsterdam, 1980.

Ed Taverne, **In 't land van belofte: in de nieuwe stad, Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680**, Uitgeverij Gary Schwartz, Maarsse, 1978.

Ed Taverne, **In 't land van belofte: in de nieuwe stad, Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680**, in: **Wonen-TA/BK 18**, 1979.

Ed Taverne, Irmin Visser (eds.), **Stedebouw. De geschiedenis van de stad in Nederland van 1500 tot heden**, Uitgeverij SUN, Nijmegen, 1993.

J. Bart Uittenhout, **Het Ripperdapark te Haarlem, een proeve van inventarisatie**, in: **Bulletin KNOB 1**, jaargang 81, 1982.

**Beeld en geraadpleegde archieven:**

Noord-Hollands Archief

Het Nieuwe Instituut

Gemeente Haarlem

Crimson Architectural Historians



**Cultuur- en Stedenbouwhistorische analyse**  
**Stationsgebied Haarlem**

In opdracht van Gemeente Haarlem – Gebiedsontwikkeling en Beheer

Crimson Architectural Historians met Jan van Ballegooijen

Rotterdam, april 2017

*Crimson*  
ARCHITECTURAL HISTORIANS

*Mathenesserlaan 179-181  
3014 HA Rotterdam The Netherlands  
(31) 10 2827724 / [crimson@crimsonweb.org](mailto:crimson@crimsonweb.org)  
[www.crimsonweb.org](http://www.crimsonweb.org)*



*Crimson*  
ARCHITECTURAL HISTORIANS