

1. Spoorzone Haarlem

Roberto Cavallo

Haarlem wil in de nabije toekomst zijn strategische ligging in de regio beter benutten voor het aantrekken van bedrijven. De stad profileert zich als een goed alternatief voor toplocaties als Amsterdam, Hoofddorp en Schiphol. Op het moment heeft Haarlem echter de kenmerken van een pure woonstad. In de komende vijf jaar worden er binnen de gemeentegrenzen nog ongeveer 5000 woningen bijgebouwd¹ De schitterende binnenstad met een breed aanbod aan voorzieningen, die ook nog eens op geringe afstand ligt van mooie duingebieden, van recreatiegebieden aan het water en van het strand, maakt de stad tot een zeer aantrekkelijke plek om te wonen.²

De consequentie is dat een groot deel van de inwoners van Haarlem elders werkt. Om het forensenverkeer onder controle te houden, de aanwezige bedrijven en overheidsinstanties te kunnen behouden en nog ruimte om nieuwe activiteiten te kunnen creëren, moet de stad zorgen voor een goede bereikbaarheid en snelle aansluitingen met Amsterdam, Schiphol en de rest van de Randstad.

Het autoverkeer is een van de grootste problemen van Haarlem, met name in het gebied van het station. Niet alleen het forensenverkeer van en naar de stad, maar ook het recreatieverkeer naar de badplaatsen aan de Noordzee belasten het centrum van de stad overmatig. De drukke provinciale weg die vlak achter het station loopt, parallel aan de spoorlijn, is een belangrijke oost-westverbinding.³ Deze overbelaste weg en het spooreplacement snijden samen de stad als het ware in tweeën.

Het stationsgebied wacht al jaren op een oplossing waarin de eisen van een modern openbaarvervoersknooppunt gecombineerd kunnen worden met een architectonisch verantwoorde organisatie van de publieke ruimte. Het Centraal Station van Haarlem, bekend als een van de mooiste stations van Nederland, ligt aan wat tegenwoordig te boek staat als een van de meest chaotische stationspleinen van het land.⁴ Geen enkel

gebouw behalve het station is zo opgezet dat er een relatie met de openbare ruimte is ontstaan.

Anders dan in de andere Hollandse steden heeft in Haarlem de aanleg van de spoorweg binnen de omwalling al in een vroeg stadium plaatsgevonden. Dit feit heeft gevolgen gehad voor de verdere ontwikkeling van de stad rondom de spoorlijn. Het doel van dit artikel is in chronologische volgorde de meeste relevante ontwikkelingen toe te lichten die de stad Haarlem vanaf de aanleg van de eerste spoorweg heeft doorgemaakt. Daarnaast is deze tekst ook een poging om een algemeen kader te schetsen dat als aanleiding kan dienen voor architectonische interventies in de spoorzone van Haarlem.

De aanleg van het spoor in Haarlem

Vanaf de vroege middeleeuwen ontwikkelde Haarlem zich relatief snel dankzij zijn gunstige ligging tussen het duinenlandschap langs de Noordzee en de rivier het Spaarne.⁵ Deze twee geomorfologische elementen zijn ook medebepalend geweest voor de huidige langgerekte vorm van de stad. Niet alleen de vorm, maar ook andere specifieke kenmerken maken van Haarlem een unieke stad. Zo werden de vestingwerken in Haarlem bijvoorbeeld al tijdens de vijftiende eeuw uitgebreid naar de andere kant van de rivier, veel vroeger dan in andere Hollandse steden.⁶ Haarlem bleef groeien tot aan het einde van de zeventiende eeuw, zij het niet geheel zonder tegenslagen. De bierbrouwerij maar ook de scheepsbouw en de lakennijverheid zorgden voor werkgelegenheid en de stad trok veel mensen aan, vooral uit het door de Spanjaarden bezette Vlaanderen.⁷ Tegelijkertijd werd het belangrijk betere verbindingen te realiseren om de economische groei van de regio te ondersteunen. In 1631 gingen de werkzaamheden voor de trekvaart naar Amsterdam van start.⁸ Ondanks dat er een overstap in Halfweg nodig was,⁹ werd de verbinding tussen de twee steden via de trekschuit

¹ De doorlopende expositie 'Haarlem in uitvoering' op de begane grond van de Brinkmannpassage aan de Grote Markt in Haarlem, geeft een goed beeld van de toekomstige plannen van de stad.

² Uit de cijfers van het CBS van 2001 blijkt dat meer dan 70% van de woningvoorraad van Haarlem bestaat uit eengezinswoningen.

³ Van oost naar west heeft deze weg de volgende straatnamen: Oudeweg, Prinsen Bolwerk, Kennerplein, Staten Bolwerk en Verspronckweg.

⁴ Het huidige Centraal Station van Haarlem is ontworpen door D.A.N. Margadant en gebouwd tussen 1905 en 1908. Margadant werkte van 1879 tot 1909 als architect in vaste dienst van de HSM (de vroegere HNSM). Zie ook: P. Saal en F. Spangenberg, *Kijk op stations*. Amsterdam/ Brussel (Elsevier) 1983, pp. 69-71.

⁵ Mede door de vestiging van het grafelijke hof groeide Haarlem snel in de Middeleeuwen. De stad kreeg al in 1245 stadsrechten van Willem II. Zie ook: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*. Amsterdam (SUN) 2006, pp. 6-11.

⁶ Vanwege de toename van het inwonertal was een stadsuitbreiding al vroeg in de veertiende eeuw noodzakelijk. Vervolgens gaf de hertog Filips van Bourgondië in 1426 het recht om de gemeentegrenzen met ongeveer 700 meter oostwaarts te verleggen. Maar de aanvang van de bouwactiviteiten in dit nieuwe gebied liet op zich wachten vanwege een economische recessie. De kaart van Jacob van Deventer (ongeveer 1560) geeft precies de grenzen van de stad aan. Op deze kaart zijn alle belangrijke gebouwen van de stad nauwkeurig getekend, evenals de contouren van het vesting-

werk en de stadspoorten. Het is ook duidelijk dat het omwalde gebied ten oosten van het Spaarne nog niet helemaal verkaveld is. Zie ook Speet (noot 5), pp. 14-15.

⁷ In 1585 werd Antwerpen bezet door de Spanjaarden. Dat was goed nieuws voor alle Nederlandse steden. Tientallen ervaren arbeiders, vooral actief in de textielsector, emigreerden van België naar Nederland, voornamelijk naar Leiden, Haarlem en Amsterdam. Haarlem kon deze nieuwe impuls goed gebruiken voor zijn textielnijverheid.

⁸ Op 26 mei 1631 tekenden beide steden de overeenkomst voor de aanleg van 'Trekvaart, padt en Wagenwegh'. Zie ook: W. van der Ham, *Tot gerief van de reiziger. Vier eeuwen Amsterdam-Haarlem*. Den Haag (Sdu Uitgevers) 1989, p. 13.

⁹ In Halfweg was een 400 meter brede strook grond niet doorgegraven vanwege het mogelijke risico dat het water van de Haarlemmermeer in verbinding zou komen met dat van het IJ. Dit kwam goed uit voor Haarlem omdat nu via de nieuwe trekvaart geen doorvaart mogelijk was van Amsterdam naar het Haarlemmermeer. Vrachtscheepen moesten de oude route via Spaarndam blijven gebruiken en daar alsnog tol betalen, die naar de stadskas van Haarlem ging. Reizigers moesten in Halfweg overstappen. Zie ook: Van der Ham (noot 8), pp. 18-19.

een groot succes en ook een rendabele zaak.¹⁰

De groei van Haarlem in de Gouden Eeuw was groot en vanaf omstreeks 1640 werkte Haarlem aan een plan voor stadsuitleg in noordelijke richting. Salomon de Braey ontwierp in 1643 een plan voor een vergroting van de gehele stad. Slechts een gedeelte daarvan werd uiteindelijk gebruikt voor de uitvoering van de stadsuitleg die in 1671 begon en die bekend stond onder de naam *Nieuwstad*. Tegen de verwachting in bleef de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel uit. Veel kavels werden niet verkocht zodat alle werkzaamheden in de Nieuwstad al in 1691 werden gestaakt. Vervolgens werd Haarlem tussen omstreeks 1730 en 1800 getroffen door een grote recessie, waardoor niet alleen in de halflage Nieuwstad, maar ook in het historische centrum nauwelijks meer werd gebouwd. Pas in het begin van de negentiende eeuw zouden er weer bouwactiviteiten op gang komen. In 1799 begon Haarlem aarzelend aan de ontmanteling van een deel van de stadsmuren. In 1820 viel het definitieve besluit om de omwalling te slopen, vooral om een eind te maken aan de jaarlijkse onderhoudslasten van de fortificatie. Het noordelijke deel werd vanaf 1821 gesloopt, met uitzondering van de Kennemerpoort die tot 1866 overeind bleef. Voor de herinrichting van de bolwerken werd de landschapsarchitect J.D. Zocher jr. gevraagd. Zijn opdracht was het vrijgegeven gebied te verfraaien tot een aangenaam park.¹¹

De economische malaise had invloed op de bevolkingscijfers¹² en trof ook de trekschuitverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Het aantal passagiers daalde en de concurrentie van het wegverkeer werd groot, vooral aan het begin van de negentiende eeuw. Rond 1830 waren de tekenen van de langdurige crisis duidelijk zichtbaar in de stad. Het is daarom begrijpelijk dat men in Haarlem enthousiaster reageerde dan in Amsterdam toen het nieuws kwam over de eerste spoorweg van Nederland. De HIJSM¹³ opende op 20 september 1839 het eerste spoorwegtraject van Nederland. Het traject tussen de hoofdstad en Haarlem was bedoeld als eerste deel van de spoorverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Het plan om het eerste deel van deze 'Oude Lijn'¹⁴ bijna in zijn geheel evenwijdig aan de bestaande trekvaart tussen de twee steden aan te leggen, werd ondanks protesten van de trekschuitmaatschappijen ten uitvoer gebracht.

Hoewel de naam van C. Outshoorn vaak wordt genoemd,¹⁵ was de ontwerper van het eerste station van Haarlem aan de oostzijde van het Spaarne waarschijnlijk F.W. Conrad jr.¹⁶ Architectonisch stelde het station niet zoveel voor. In tegenstelling tot het station Willemspoort in Amsterdam was dat van Haarlem een tijdelijk gebouwtje,

dat niet alleen als station diende maar ook als werkplaats. De HIJSM kreeg op 22 juni 1840 toestemming om de 'Oude Lijn' verder aan te leggen in de richting van Den Haag. W.C. Brade had voor Haarlem een haakse spoorverbinding bedacht die voor het doorgaande treinverkeer onmogelijk was. Na onderhandelingen met het stadsbestuur van Haarlem en de belofte om poortgeld en accijnzen alsnog te heffen via de treinkaartjes begon de HIJSM in hetzelfde jaar met de aanleg van de spoorlijn in de Nieuwstad. Dit deel van de stad was in 1841 nog half leeg toen de 'Oude Lijn' met een opvallende boog in de richting van Leiden werd doorgetrokken.

Haarlem zag de aanleg van het spoor in de stad als een kans op economische ontwikkeling. De stad zocht na veel magere jaren wanhopig naar economische verbetering en de aanleg van de spoorweg bood in ieder geval extra mogelijkheden. De gewenste ontwikkelingen lieten echter op zich wachten. Omstreeks 1834 vestigde het textielbedrijf Phoenix zich aan het Spaarne.¹⁷ De bedrijvigheid in de Nieuwstad en rondom het station kwam pas echt op gang in 1858 met de verhuizing van de Koninklijke Rijtuigenfabriek Beijnes¹⁸ naar het Stationsplein.

De aanleg van het spoor in de Nieuwstad ging gepaard met de bouw van het eerste echte station van de stad aan het Jansveld.¹⁹ De bouw werd voltooid in 1842. Het station was een complex met een totale lengte van 140 meter. Deze lengte was nodig om naast het stationsgebouw een lange muur te kunnen realiseren als scheiding tussen stad en spoor. Alleen het centrale hoofdgebouw telde al een bouwlaag van 32 meter lang en 6,5 meter breed, gekenmerkt door een midden-deel. Hier ondersteunden naar het voorbeeld van Durand vier kolommen een gevelboog. Zo markeerden ze de toegang tot de vestibule.²⁰ Dit station aan het Jansveld heeft dienst gedaan tot 1867.²¹

De spoorwegen en de negentiende-eeuwse ontwikkeling van Haarlem

De situatie voor en na de aanleg van de 'Oude Lijn' in de Nieuwstad is goed zichtbaar op de eerste kadastrale minuutkaart uit 1822 en op de kaart uit 1858. Uit de vergelijking van deze twee kaarten blijkt dat er in de Nieuwstad, afgezien van de spoorweg, in deze periode nauwelijks is gebouwd. Verder valt op dat in 1858 bijna alle stadsmuren zijn gesloopt. Helaas staat het gebied ten oosten van het Spaarne, waar het eerste station van Haarlem was gelegen, op de kaart van 1858 niet volledig aangegeven.. Na de sluiting van het Am-

10
In 1632 werden circa 36.000 passagiers vervoerd. In 1633 waren het er 250.000, in 1648 ongeveer 290.000 en in het topjaar 1661 circa 320.000. Hoewel de trekschuitdienst tussen Haarlem en Amsterdam de meest rendabele bleef, kwamen diverse andere verbindingen heel snel tot stand zodat rond het derde kwart van de 17e eeuw een behoorlijk waterwegennetwerk was ontstaan.

11
De uitgangspunten van het ontwerp zijn al in het eerste kadastrale minuutplan van Haarlem in kaart gebracht door de landmeter F.J. Nautz in 1822, met medewerking van zijn collega's H. van Dooren en A. van Diggelen. Zie ook: Speet (noot 5), p. 38.

12
Ook het aantal inwoners van Haarlem daalde drastisch, van ongeveer 26.000 in 1750 tot 21.000 in 1795. Het dieptepunt was in 1815 met een inwonertal van net boven de 17.000. Zie ook: Speet (noot 5), p. 38, en H. Engel, 'Randstad Holland in kaart', *OverHolland 2* (2005).

13
De HIJSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij) was officieel gesticht op 8 augustus 1837 door L.J.J. Serrurier en R. Chevalier, zakenlieden uit Amsterdam, samen met de civieltechnisch ingenieur W.C. Brade.

14
De eerste spoorweg van Nederland staat ook bekend als de 'Oude Lijn'.

15
De geraadpleegde bronnen geven geen eenduidige informatie over de ontwerper van het eerste station van Haarlem. Zowel C. Outshoorn (1810-1875) als F.W. Conrad jr. (1800-1870) worden afwisselend genoemd als ontwerper van het eerste station in Haarlem, het station Willemspoort in Amsterdam (1842) en van de stations van Leiden (1842) en Den Haag (1843).

16
F.W. Conrad jr. (1800-1870) volgde in 1839 W.C. Brade op als hoofdingenieur van de HIJSM. C. Outshoorn was al onder Brade in dienst van de HIJSM.

17
In 1834 vestigde de Belgische firma Poelman zich in Haarlem, een jaar na de Engelse textielmagnaat Thomas Wilson met zijn complex aan het Muizenveld, tussen de westelijke singel en de Leidsevaart. Op de stadskaart uit 1822 is voor de komst van de firma Poelman een groot bouwwerk waar te nemen dat later door deze Belgische onderneming werd opgenomen in het fabriekscomplex Phoenix.

18
Johannes Beijnes begon een rijtuig- en wagenmakerij. In 1855 kreeg hij de eerste opdracht van de HIJSM. Na de verhuizing van de Rivierviermarkt naar het Stationsplein bleven de opdrachten binnenkomen, niet alleen van de HIJSM maar later ook van Haarlemse Tramway Maatschappij, de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij en van andere ondernemingen. Zie ook Speet (noot 5), p. 53. In dit boek wordt 1857 genoemd als jaar van de verhuizing, terwijl andere bronnen 1858 noemen. Op de kaart van Haarlem uit 1858, vervaardigd door C.K. de Geus, is de fabriek op het stationsplein nog niet te zien.

19
Ongeveer waar nu het huidige station ligt, tussen de Jansweg en de Kruisweg.

20
Verdere informatie over dit station is te vinden in de volgende boeken: Saal & Spangenberg, *Kijk op stations* (noot 4), p. 16; J.W. van Dal, *Architectuur langs de rails*. Deventer/Antwerpen (Kluwer Technische Boeken) 1981, p. 14; H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland*. Zutphen (Walburg Pers) 2000, pp. 16-18. Romers (p. 16) is ook van mening dat het station van

sterdamse werkplaatscomplex in 1844 en de overplaatsing van personeel en materieel naar Haarlem was de oorspronkelijke werkplaats van het station inmiddels uitgegroeid tot de belangrijkste 'herstelhaven' van de HIJSM. Het eerste station uit 1839 werd in 1853 gesloopt en in plaats daarvan kwam er een aantal houten werkplaatsgebouwen.²² In 1861 vernielde een grote brand bijna al deze werkplaatsgebouwen. Daarna werden er op het terrein alleen stenen bouwwerken opgetrokken, waarvan een groot deel in stand is gebleven tot aan de renovatie van 1984.²³ Tegenwoordig ligt op dezelfde locatie nog steeds een groot werkplaatscomplex van de Nederlandse Spoorwegen dat de gemeente, gezien zijn ligging in de stad, heel graag elders zou willen zien.

Het jaar 1867 bracht veel veranderingen met zich mee. Ten eerste werd op 1 mei het nieuwe spoortraject tussen Haarlem en Uitgeest geopend. Deze spoorweg vormde een belangrijke schakel tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het HIJSM-netwerk en bleef tot 1878 de enige directe spoorverbinding tussen Amsterdam en het noorden.²⁴ Het station werd ingrijpend verbouwd en uitgebreid naar het ontwerp van P.J. Mouthaan (1824-1899). Hoewel sommige stijkenmerken van het gebouw uit 1842 werden behouden, verdween het prominente middenrisaliet en kreeg het hele complex een extra verdieping. De sloop van de Kennemerpoort dateert ook uit 1867, evenals de aanvang van de werkzaamheden voor het Kenaupark ten westen van het station, en voor het Ripperdapark naast het Phoenix-terrein. In 1867 werd ook de Achter Nieuwe Gracht gedempt waardoor de huidige Parklaan, de groene verbinding tussen het Kenaupark en het Ripperdapark, ontstond.

Op de kaart van de gemeente Haarlem uit 1878 kan men alle hierboven genoemde ontwikkelingen terugvinden. De Nieuwstad ontwikkelde zich verder met de realisaties rondom het Ripperdapark en de Parklaan en met de bebouwingen op het Staten Bolwerk en het Prinsen Bolwerk. Ook in de omgeving rondom de spoorweg werd verder gebouwd. Er vestigden zich vooral kleine bedrijven en werkplaatsen, wat doet denken aan de ontwikkeling van een 'fringe-belt'.²⁵ Het valt op de kaart ook op dat er nauwelijks gebouwd is in het gebied tussen het noorden van de bolwerken en de gemeentegrenzen vlak daarboven. Alleen een oud ziekenhuis en het geplande exercitieveld²⁶ zijn op deze kaart aangegeven.

In de jaren daarna kreeg Haarlem nog meer openbaarvervoerverbindingen. In 1881 kwam de stoomtram tussen Haarlem en Leiden.²⁷ Om de badplaats Zandvoort makkelijker bereikbaar te maken werd in hetzelfde jaar een spoorlijn aangelegd vanuit station Haarlem.²⁸ De aanleg van deze

spoorlijn naar Zandvoort, gevolgd door de bouw van de korte spoorwegtak tussen de 'Oude Lijn' en het spoor naar Uitgeest in 1904, verscherpte de afzondering van de zogenaamde spoorwegdriehoek²⁹ ten oosten van het station. In 1899 werd een elektrische tramverbinding tussen Haarlem en Zandvoort geopend. Deze werd vervolgens in 1904 doorgetrokken naar Amsterdam.³⁰ Ook tussen Haarlem en Bloemendaal kwam in 1899 een elektrische tramdienst. Het begin van de twintigste eeuw zou nog extra veranderingen met zich meebrengen als gevolg van de invoering van elektriciteit als krachtbron.

De spoorzone en de uitbreiding van Haarlem in de twintigste eeuw

In de laatste decennia van de negentiende eeuw was Haarlem eindelijk weer aantrekkelijk geworden als woon- en werkplaats dankzij de ontwikkeling van de industrie. Het aantal inwoners steeg en de vraag naar woningen groeide. De bepalingen van de Woningwet uit 1901 verplichtten ook Haarlem om een uitbreidingsplan op te stellen. L.C. Dumont³¹ ontwierp het uitbreidingsplan uit 1905 en het wegenplan uit 1906. Het werk van Dumont was omvangrijk en betrof ook de planning van gebieden buiten de gemeentegrenzen.³² Zijn uitbreidingsplan omvatte een duidelijke zonering. Vanwege de voorgestelde verbindingen over water en land werd het gebied aan het Spaarne ten noorden van de spoorweg bestemd voor werken en industrie.³³ Het Schoterkwartier, de Leidsebuurt en de Amsterdamse Buurt³⁴ werden gereserveerd voor woningbouw. In de wegenkaart van Dumont uit 1906 is de spoorweg duidelijk zichtbaar met daarbij de spoorwegdriehoek en de geplande spoorweghaven in de Leidsebuurt.³⁵ Een groot deel van zijn wegenplan is daadwerkelijk uitgevoerd.

In 1896 werd de fabriek van Beijnes tegenover het station verder uitgebreid. De verkeershinder en de vervuiling van de treinen die op het maaiveld reden, bleven onveranderd. Omstreeks 1900 kwam het voorstel van de HIJSM voor de bouw van een nieuw station dan ook als geroepen. Het nieuwe station maakte deel uit van een ingrijpende operatie waarbij het spoortracé groten-deels op viaducten werd gelegd zodat onder andere via tunnels ruimte ontstond voor het doorstromende stadsverkeer op straatniveau. Er moest ook een verhoogde ophaalbrug over het Spaarne komen. Daarnaast omvatte het plan ook de elektrificatie van de spoorlijn. D.A.N. Margadant, de architect van de HIJSM, ontwierp het station dat tussen 1905 en 1908 werd gebouwd.³⁶ De alge-

Haarlem uit 1842 door F.W. Conrad jr. is ontworpen. Het station is op de kaart van Haarlem uit 1858 ook heel duidelijk zichtbaar met het behorende bijgebouw aan de noordzijde van de spoorlijn.

21

Ook over deze datum zijn de geraadpleegde bronnen niet eenduidig. Genoemd worden 1867 en 1869, met een lichte voorkeur voor 1867.

22

Zie ook de tekening van J. Houben van de situatie van de HIJSM-werkplaats in Haarlem uit 1853, in: A. van Ingen, 'Het Oude Station'. *Revisiebedrijf Haarlem 150 jaar zelfstandig. HIJSM 1844 - NS 1994*. Rosmalen (Stichting Rail Publicaties) 1994, p. 22.

23

Voor gedetailleerdere informatie zie ook: Van Ingen, *ibidem*, pp. 23-27.

24

Met 'noord' en 'zuid' van het HIJSM-netwerk wordt hier bedoeld het deel ten zuiden en ten noorden van het Noordhollands Kanaal. Op 15 oktober 1878 werd de aansluiting tussen Zaanland en Amsterdam geopend zodat de route vanuit Den Helder naar Amsterdam niet meer over Haarlem moest uitwijken. Zie ook: J. H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandse Spoorwegen 1832-1938*. Rotterdam (Nijgh & van Ditmar) 1938, pp. 148-149.

25

Voor verdere uitleg over de 'fringe belt' zie: B. van der Dollen, 'An historical-geographical perspective on urban fringe-belt phenomena', in: T.R. Slater, *The Built Form of Western Cities. Essays for M. R. G. Conzen on the occasion of his eightieth birthday*. Leicester (Leicester University Press) 1990, p. 319.

26

In 1877 gaf de gemeente Haarlem toestemming voor de aanleg van een exercitieveld ten noorden van de bolwerken, vlakbij het sta-

tion. Op 11 oktober 1882 begon de bouw van de zogenaamde Ripperdakazerne.. De ontwerper van het complex was majoor I.J.H. Gijsberti Hodenpijl. In 1884 werd het eerste deel van de kazerne opgeleverd. Bron: www.deripperda.nl.

27

De zogenaamde 'Blauwe Tram' is de verzamelnaam voor de trams die gereden hebben tussen 1881 en 1961 in het gebied tussen Scheveningen, Den Haag, Leiden, Katwijk, Noordwijk, Haarlem, Zandvoort, Amsterdam, Purmerend, Edam en Volendam. De trams hadden vanaf 1924 een donkerblauwe kleur. Deze tramdiensten werden geëxploiteerd door de Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij (NZH).

28

Deze spoorweg kwam tot stand op initiatief van de Amsterdamse zakenman Gustav Eltzbacher die in 1881 de NV Haarlem-Zandvoort Spoorwegmaatschappij en de Bouwgrondonderneming Zandvoort oprichtte. Zie ook Speet (noot 5), pp. 58-59.

29

De spoorwegdriehoek wordt gevormd door de kruising van de lijnen Haarlem-Leiden, Haarlem-Uitgeest en Uitgeest-Leiden.

30

De eerste tram van de Eerste Nederlandsche Electric Tramweg Maatschappij reed vanaf 1899 tussen de Tempelierstraat in Haarlem en het Raadhuisplein in Zandvoort. In 1904 werd de lijn doorgetrokken naar de Amsterdamse Spuistraat. Deze tram bleef dienstdoen tot 31 augustus 1957.

31

L.C. Dumont (1865-1935) werd in 1902 benoemd tot directeur Openbare Werken bij de gemeente Haarlem.

32

Het plan van Dumont veroorzaakte voornamelijk bij de omliggende gemeenten veel ongenoegen. In het bijzonder Heemstede had er veel problemen mee.

mene opvattingen over het stationsontwerp waren inmiddels veranderd. Sinds 1870-1880 hadden de spoorwegmaatschappijen gemerkt dat stations meer uitstraling nodig hadden om meer passagiers te kunnen lokken. Niet langer was het enkel de bestemming van een station om onderdak te bieden aan de trein, Het station moest het monumentale paleis van de reiziger worden. De eerste die deze visie op het ontwerp van stations toepaste, was de architect P.J.H. Cuypers bij de bouw van het Amsterdamse Centraal Station.

Het bouwwerk van Margadant is een voorbeeld van de reeks stations die het gezicht van de Nederlandse spoorwegarchitectuur hebben bepaald. Margadant werd in de hoofdlijnen van zijn ontwerp beïnvloed door het werk van Berlage voor de Amsterdamse Beurs. Ook de vormuitdrukkingen en de experimentele materiaaltoepassing die de Jugendstilstations van H. Guimard in Parijs en O. Wagner in Wenen bevatten, speelden een rol.³⁷ Dat het station van Haarlem niet aan een plein maar aan een straat zou komen te liggen, is duidelijk afleesbaar uit de opzet van Margadants ontwerp. Hij maakt aparte gebouwdelen voor vertrek en voor aankomst van de reizigers. Terwijl het zicht op het vertrekdeel wordt belemmerd door de Beijnesfabriek, is het uitgangsgedouw westelijk in het complex gesitueerd om meer in contact met stad te komen. Daar was inmiddels ook een hotel gevestigd dat samen met de aanwezige restaurants, cafés en terrassen de indruk van een bruisende stad wekte. Ondanks een aantal wijzigingen, zoals uitbreiding van de perrons, verkeert het prachtige stationscomplex vandaag de dag nog grotendeels in de oorspronkelijke staat.

De HIJSM had niet alleen bemoeienis met station en spoorweg, maar speelde ook een rol in de woningbouw. In 1908 had de werkplaats ten oosten van de Spaarne 1300 arbeiders in dienst en daarmee was ze de grootste werkgever van Haarlem. Al in 1906 liet de spoorwegmaatschappij voor haar personeel acht woningen bouwen aan de Westergracht, dicht bij de spoorweghaven in de Leidsebuurt. Daarna leende de HIJSM geld aan de woningbouwverenigingen die betrokken waren bij de realisatie van de Amsterdamse Buurt. Een goede arbeiderswijk naast de centrale HIJSM-werkplaats bood garantie voor de continuïteit van het werk.

Inmiddels had de woningbouw in Haarlem vleugels gekregen. De bouw van de Schoterbuurt, het Rozenprieel, de Leidsebuurt en de Amsterdamse Buurt ging door en er kwamen ook nieuwe wijken op de kaart, zoals Bosch en Vaart en later het Ramplaankwartier. Na de Eerste Wereldoorlog zette de groei van de stad door en met de annexatie van de gemeenten Schoten en Spaarndam in

1927 kreeg de stad er in een keer meer dan 30.000 inwoners bij. Ook als gevolg van de annexatiewet van 1927 werden de omliggende gemeenten Velsen, Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmerliede verplicht een deel van hun grond aan Haarlem af te staan. De bouw van secundaire stations, vooral op de noord-zuidspoorlijn, zou de ontwikkeling van deze suburbane gebieden verder bevorderen.

In deze periode was het openbaar vervoer aan het veranderen. De Noord-Zuid- Hollandse Vervoer Maatschappij (NZH)³⁸ nam in 1919 alle Haarlemse tramverbindingen over.³⁹ Ook het autoverkeer begon een rol van betekenis te spelen. De eerste busbedrijven begonnen te concurreren met de tram. Toen in 1928 de eerste concessie voor drie busdiensten werd verleend,⁴⁰ besloot de directie van de NZH meteen dat de strijd was verloren. Alle tramrails verdwenen uit de straten van Haarlem om plaats te maken voor de bus. De laatste tramrit in de stad dateert van 1948 en in 1957 stopte ook de 'Blauwe Tram' naar Leiden.

De naoorlogse jaren brachten in Haarlem, behalve de wederopbouw, veel discussie over het verkeer in de stad. Bereikbaarheid was het heilige begrip. Vooral in de jaren vijftig werd alles gedaan om de toegang van auto's tot het centrum te bevorderen. Het plan uit 1954 van Kuiper en Van der Steld is hier een voorbeeld van. Ook in het structuurplan van 1962 stond de bereikbaarheid van het centrum centraal. In dit plan werd bepaald dat de weg ten noorden van de spoorweg, vlak achter het station, een belangrijke verkeersader moest worden. De omgeving van het station was in de tussentijd ook drastisch veranderd. De verkeersdrukte van bussen en auto's nam toe en de stationsbuurt verloorde. Ondertussen had de firma Beijnes in 1950 zijn activiteiten naar Beverwijk verplaatst; het fabrieksgebouw werd gesloopt in 1958. In de daarop volgende jaren ging de sloop door in de Nieuwstad. Het hele gebied tussen het station en de Lange Herenstraat werd in de jaren zestig met grond gelijk gemaakt. Verschillende projectontwikkelaars maakten plannen voor dit gebied. In 1972 ging de gemeenteraad akkoord met de bouw van het complex Beresteijn, een grootschalig nieuwbouwcomplex dat het Hoog Catharijne van Haarlem moest worden.⁴¹ Bepalend voor het complex waren ten eerste de verkeerseisen en vervolgens de gebouwen. Het definitieve programma voor het gebied omvatte 100 woningen, 12.000 m² kantoren, 1800 m² winkels, 1000 m² horeca, een evenementenhal en een parkeergarage voor minimaal 400 auto's. Zoals de ontwerpers meerdere malen hebben aangegeven, heeft de gedachte om het complex en de omgeving met elkaar in relatie te brengen nooit een rol gespeeld. Dat is zichtbaar in de huidige situatie.

33
In dit gebied aan het Spaarne had zich al in 1896 de chocoladefabriek van Drost gevestigd.

34
Het Schoterkwartier, ten noorden van de bolwerken, lag gedeeltelijk buiten de Haarlemse gemeentegrenzen. Alleen het noordwestelijke deel (de huidige Kleverparkbuurt en Frans Halsbuurt) is aangegeven als gebied binnen de gemeentegrenzen. De Amsterdamsebuurt werd ontwikkeld ten oosten van de Heerensingel, vlak onder de trekvaart naar Amsterdam. De Leidsebuurt kwam tot stand tussen de Leidsevaart en de spoorweg naar Leiden. Zie ook de kaart van Haarlem uit 1904 in: Speet (noot 5), p. 48.

35
De discussie over de locatie van een spoorweghaven in Haarlem is lang. Al in 1884 kwam de vraag om een spoorweghaven vanuit de Haarlemse Kamer van Koophandel. Als locatie werd de omgeving van het Spaarne en de Waarderpolder aangewezen, ten oosten van het centrum. Voor het laden en lossen van goederen vanuit wagons naar schepen en vice versa presenteerden de Spoorwegen in 1902 een eigen plan: een havenlocatie tussen de spoorweg en de Leidsevaart. Dit was een veel ingewikkelder oplossing dan het voorstel van de Kamer van Koophandel. Volgens het plan van de Spoorwegen moesten de schepen door het Spaarne en de stad varen tot aan de Leidsevaart. Toch keurde de gemeente Haarlem dit plan goed en de werkzaamheden voor het graven van de spoorweghaven werden uitgevoerd tussen 1903 en 1907. Zoals werd verwacht was dit plan geen succes, en in 1939 volgde alsnog het voorstel om een gebied van 15 hectare te reserveren bij de Lichtfabriek, naast de Waarderpolder, voor een haven die vlak daarna ook werd aangelegd.

36
Voor uitgebreide documentatie over het station van Margadant in Haarlem zie: Romers (noot 20), pp. 224-231, en Saal en Spangenberg (noot 4), pp. 69-71.

37
Al in zijn ontwerp voor het station van Amersfoort (1901) had Margadant Jugendstildetails toegepast.

38
De NZH was een dochteronderneming van de Nederlandse Spoorwegen.

39
In 1919 heeft de NZH alle lijnen van de ENET (Eerste Nederlandsche Tramweg Maatschappij) en ESM (Electrische Spoorweg Maatschappij, opgericht in Amsterdam) overgenomen en controleerde de maatschappij het openbare vervoer in en rondom de stad.

40
In 1928 kreeg de N.V. Haarlemsche Brockway Bus Maatschappij toestemming om drie lijnen te beginnen.

41
Het complex is uiteindelijk ontworpen door de architecten van Hoog Catharijne in Utrecht, te weten Spruit, De Jong en Heringa.



001
Haarlem, vogelvlucht uit
1573 door Willem Outgersz.
Akersloot. Bron: Kennemer
Atlas, Noord-Hollands
archief.

001
Haarlem, bird-eye view from
1573 by Willem Outgersz.
Akersloot. Source: Kenne-
mer Atlas, Noord-Hollands
archief.

002

Bewerking van de kadastrale minuut van Haarlem (1822).

002

Manipulation of the kadastrale minuut of Haarlem (1828).

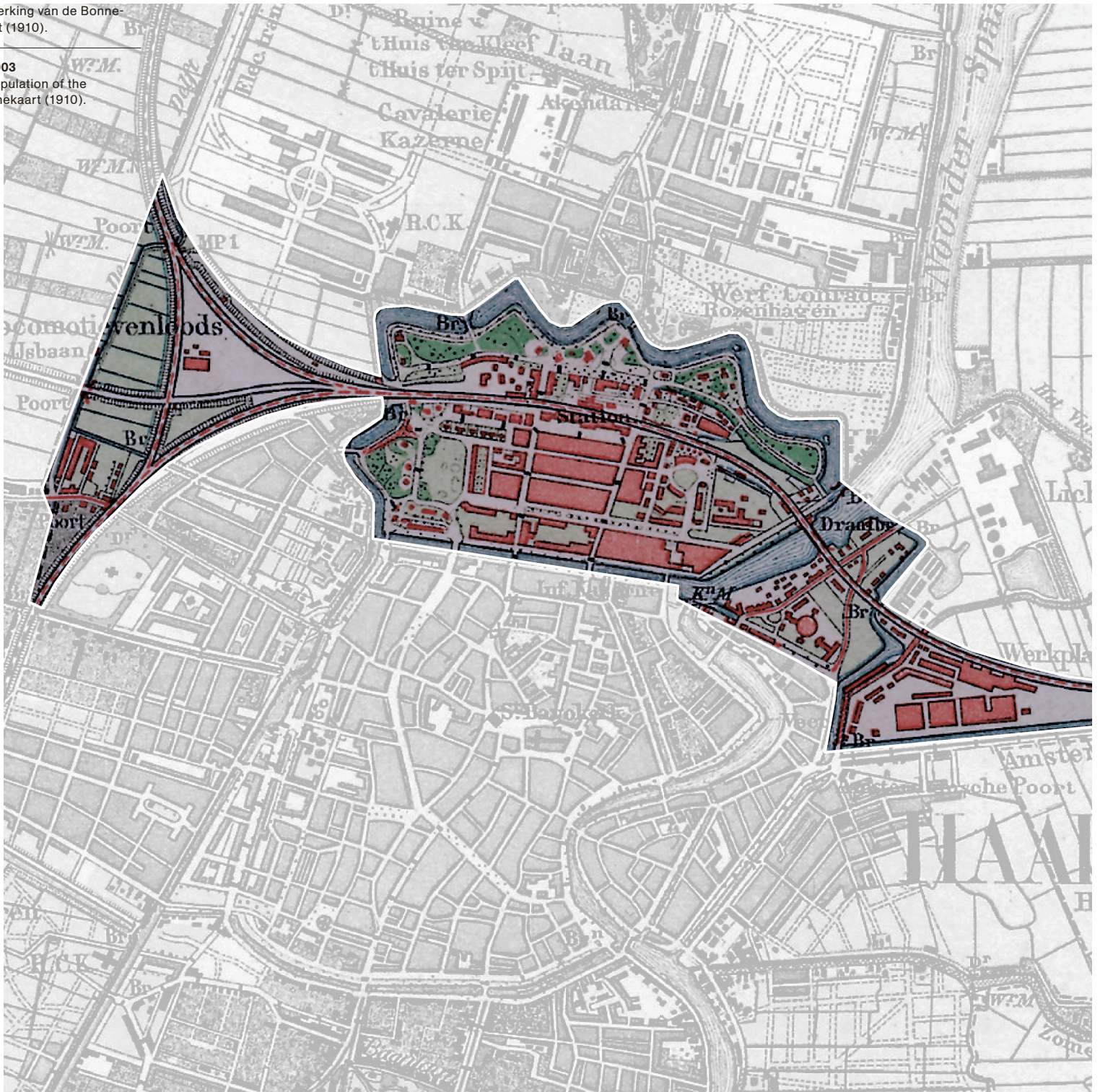


003

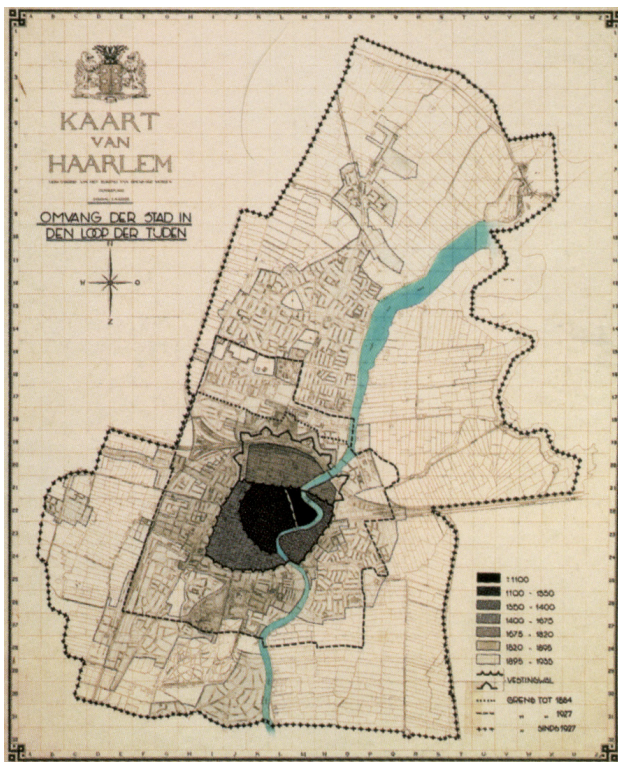
Bewerking van de Bonne-
kaart (1910).

003

Manipulation of the
Bonnekaart (1910).



004



004

Kaart met de ontwikkeling van de gemeentegrenzen van Haarlem. Bron: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

005

Het Noorder Buiten Spaarne, het industriële hart van Haarlem, omstreeks 1905. Bron: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

006

Een van de eerste arbeiderswijken in Haarlem, de Assendelverstraat. Bron: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

007

Het stationsplein met aan de rechterkant de Beijnes-fabriek, ca. 1900 Bron: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

004

Map showing the development of the city limits of Haarlem. Source: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

005

The Noorder Buiten Spaarne, the industrial heart of Haarlem, circa 1905. Source: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

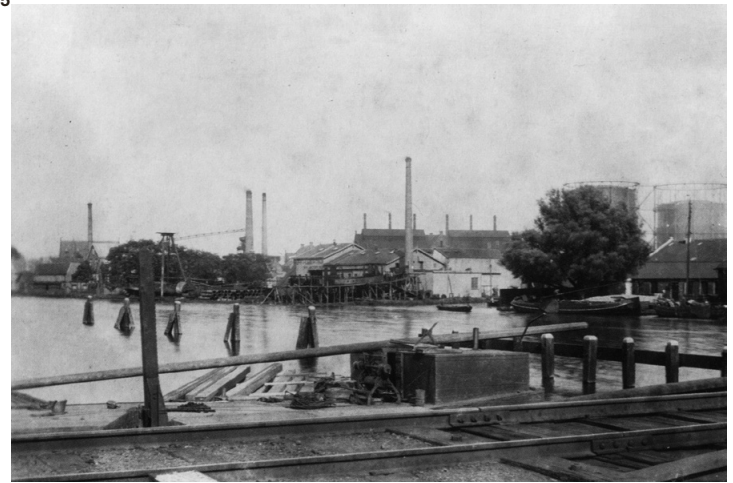
006

One of the first working class housing projects in Haarlem, the Assendelverstraat. Source: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

007

The station square with at the right side the Beijnes factory, circa 1905. Source: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

005



006



007



008

Wegenplan van L.C. Dumont van de omgeving van Haarlem uit 1906. De kaart is geprojecteerd op het uitbreidingsplan van 1905. Bron: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

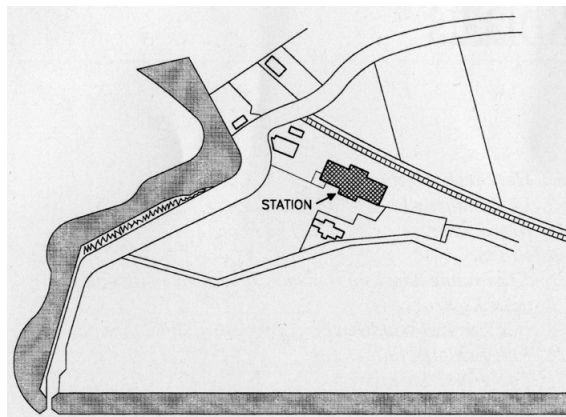
008

Plan of the roads of Haarlem and environs made by L.C. Dumont in 1906. The drawing is projected on the 1905 extension plan of the city. Source: B. Speet, *Historische Atlas van Haarlem*.

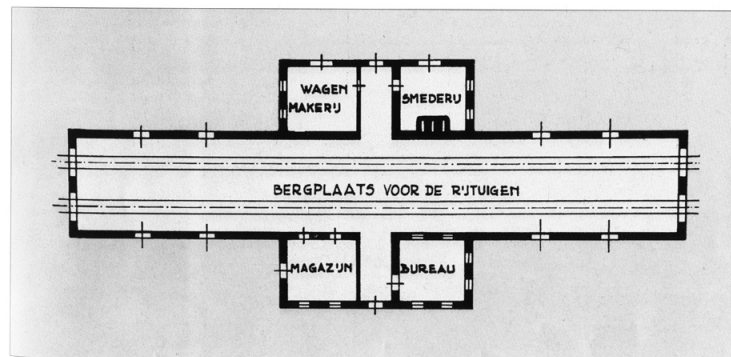


1519

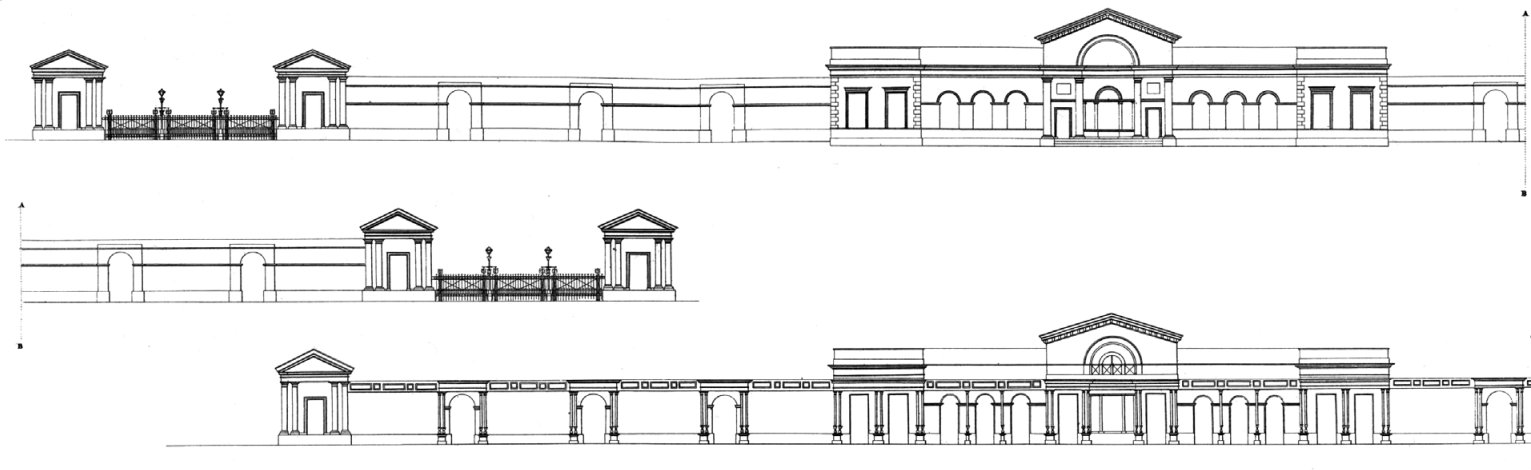
009a



009b



010



009a-b

a. Situatietekening van het eerste tijdelijke station van Haarlem uit 1839. Bron: A. van Ingen, *Het Oude Station*.

010

Station Haarlem in 1841, geveltekening van het uitgevoerde ontwerp. Bron: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*.

011

Station Haarlem in 1867, foto. Bron: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*.

009a-b

a. Site plan of the first temporary railway station of Haarlem in 1839. Bron: A. van Ingen, *Het Oude Station*.

010

The station of Haarlem in 1841, elevation drawing of the realized design. Source: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*.

011

The station of Haarlem in 1867, picture. Source: H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*.

011



012

Station Haarlem uit 1905,
luchtfoto. Bron: Aviodrome,
Lelystad.

012

The station of Haarlem from
1905, aerial photograph.
Source: Aviodrome, Lely-
stad.

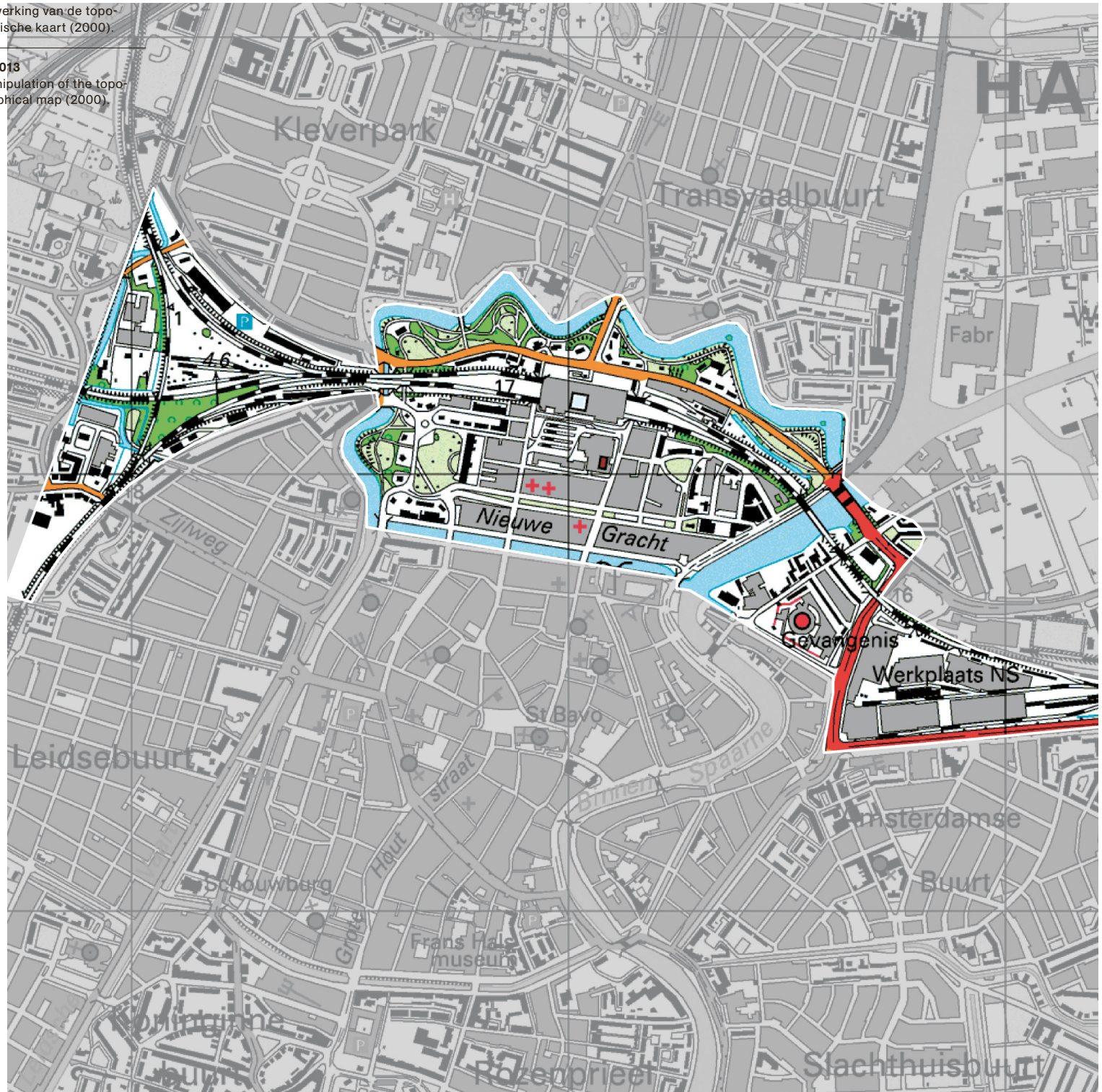


013

Bewerking van de topografische kaart (2000).

013

Manipulation of the topographical map (2000).



Het complex Beresteijn is en blijft een vreemd lichaam in de stad.

Medio jaren zeventig was de nieuwe wijk Schalkwijk nagenoeg af. Binnen de gemeentegrenzen was Haarlem op dat moment weer verbouwd en lag het Centraal Station geografisch gezien niet meer in het midden van de stad.

Dan zijn gelukkig de jaren zeventig voorbij en komt er op de politieke agenda weer ruimte en aandacht voor het historische centrum en de negentiende- en twintigste-eeuwse wijken. Zowel de nota *De inrichting van de Openbare Ruimte* uit 1991 als het *Uitvoeringsplan Binnenstad* uit 1994 gaan in op verbeteringen in de historische binnenstad. De stationsomgeving blijft een groot probleem.

Conclusie

De gemeente Haarlem wil in het huidige beleid meer aandacht besteden aan oplossingen voor het toenemende verkeer en wil zich tegelijkertijd heel graag concentreren op centrale locaties langs de spoorweg. Gedachten, programma's en plannen voor de verschillende studiegebieden rondom de spoorweg werden in 2003 vastgelegd in het *Masterplan Spoorzone*.⁴² In tegenstelling tot wat men op grond van de naam van het document zou verwachten, worden in het *Masterplan Spoorzone* diverse lopende en toekomstige projecten bij elkaar gebracht in een poging om een samenhangende visie op de stad te formuleren. Men krijgt na het lezen van het document sterk het gevoel dat dit *Masterplan* vooral op het grote schaalniveau weinig consistent is. De ambities van Haarlem worden in de toelichting op het *Masterplan* wel genoemd, maar over het algemeen blijven de deelgebieden veel te veel op zich zelf staan. Tevens wordt er geen eenduidige oplossing aangeboden voor het verkeer in de stad. Misschien is het niet toevallig dat het nieuwe stadsbestuur inmiddels besloten heeft om dit document niet meer als leidmotief voor de ontwikkeling te gebruiken.

Ook in Haarlem heeft het gebied langs de spoorlijn een enorme potentie. Vanaf de aanleg van de 'Oude Lijn' midden in de stad, heeft het spoortracé altijd een bijzondere rol gespeeld. Wanneer de bouw van de Hogesnelheidslijn (hsl) tussen Hoofddorp en Rotterdam met een aftakking naar Schiphol en Amsterdam is voltooid, zal het treinvervoer op de 'Oude Lijn' langs Haarlem minder belangrijk worden. Niet alleen de dienstregeling zal er anders uitzien,⁴³ ook de kenmerken van de treinverbindingen kunnen veranderen. De ondertunneling van de spoorlijn, en eventueel ook van de weg parallel aan het spoortracé, is wellicht een radicale oplossing, maar biedt enorm veel

kansen voor bovengrondse herstructurering. Grote stedelijke interventies die uit een dergelijk project kunnen voortvloeien, hebben bijvoorbeeld betrekking op het thema van de ingang tot de stad, de herstructurering van de *Nieuwstad* na de ondertunneling van de spoorweg of de herontwikkeling van het NS-werkplaatsterrein net buiten het historische centrum. Daarnaast kunnen ook nieuwe ontwikkelingsthema's aan de orde worden gesteld om aan de ambities van Haarlem verder gestalte te kunnen geven.

42

Uitgebreide informatie over het *Masterplan Spoorzone* (2003) van Haarlem is online beschikbaar op de website van de gemeente Haarlem: <http://www.haarlem.nl/smartsite19787.htm>

43

Per 1 januari 2007 is station Haarlem Centraal geen intercystation meer. Daarmee wordt Haarlem minder belangrijk in het Nederlandse spoorwegnetwerk.

Bibliografie

Broeke, W. van den e.a., *Bronnen op het Spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland*, Utrecht (Uitgeverij Matrijts) 2000.

Dal, J.W. van, *Architectuur langs de rails*. Deventer/ Antwerpen (Kluwer Technische Boeken) 1981.

Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland*. Delft (Proefschrift TU Delft) 1984.

Doedens, A., en L. Mulder, *Een spoor van verandering*. Baarn (Bosch & Keuning) 1989.

Dollen, B. von der, 'An historical-geographical perspective on urban fringe-belt phenomena', in: T.R. Slater, *The Built Form of Western Cities. Essays for M. R. G. Conzen on the occasion of his eightieth birthday*. Leicester (Leicester University Press) 1990.

Douma, C., *Het stationsgebouw*. Utrecht (Nederlandse Spoorwegen afdeling Voorlichting) 1964.

Engel, H., 'Randstad Holland in kaart', *OverHolland* 2, 2005.

Faber, J.A., *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland*. Amsterdam (Meulenhoff Informatief) 1989.

Haan, H. de, en I. Haagsma, *Stationsplein Haarlem: metamorfosen 1644-2044*. Haarlem (Architext) 1999.

Ham, W. van der, *Tot gerief van de reiziger. Vier eeuwen Amsterdam-Haarlem*. Den Haag (Sdu Uitgevers) 1989.

Ingen, A. van, 'Het Oude Station'. *Revisiebedrijf Haarlem 150 jaar zelfstandig. HIJSM 1844 -NS 1994*. Rosmalen (Stichting Rail Publicaties) 1994.

Jonckers Nieboer, J. H., *Geschiedenis der Nederlandse Spoorwegen 1832-1938*.

Rotterdam (Nijgh & van Ditmar) 1938.

Leeuwen, W. van, en H. Romers, *Een spoor van verbeelding*. Zutphen (Walburg Pers) 1988.

Meene, J.G.C. van de, en P. Nijhof, *Spoorwegmonumenten in Nederland*. Den Haag (Drukkerij Moretus) 1985.

Raatgever jr., J.G., *De spoorwegen in Nederland*. Amsterdam (Algemeen Publiciteitskantoor) 1948.
Romers, H., *Spoorwegarchitectuur in Nederland*. Zutphen (Walburg Pers) 2000.

Roth, R., en M. N. Polino, *The City and the Railway in Europe*. Cambridge (Cambridge University Press) 2003.

Saal, P., en F. Spangenberg, *Kijk op stations*. Amsterdam/Brussel (Elsevier) 1983.

Schivelbusch, W., *The Railway Journey, the Industrialization of Time and Space in the 19th century*. Los Angeles (University of California Press) 1986.

Speet, B., *Historische Atlas van Haarlem*. Amsterdam (SUN) 2006.

Veenendaal, G., *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*. Amsterdam (Boom) 2004.

Belangrijke kaarten

1822 - Het eerste kadastrale minuutplan van Haarlem, in kaart gebracht door de landmeter F.J.Nautz, met medewerking van zijn collega's H. van Dooren en A. van Diggelen.

1858 - Kaart door C.K. de Geus. Opvallende zaken zijn de spoorweg, het ontbreken van grote delen van de inmiddels afgebroken stadsmuren en de aanwezigheid van enkele fabrieken. Ook het door Zocher heringerichte bolwerkengebied is goed zichtbaar.

1878 - Gemeente Haarlem. Spoorwegen duidelijk aanwezig. De gemeentegrenzen: Haarlem-noord is gemeente Schooten, west is Bloemendaal, oost gemeente Haarlemmerliede, Noord-Schalkwijk en Hofambacht.

1904 - Kaart van Haarlem uit 1904: de eerste wijken buiten de oude stad: Leidsebuurt, Rozenprieel, Amsterdam en het begin van Haarlem-Noord

1921- Kaart van Haarlem en naaste omgeving. Spoorwegen duidelijk aanwezig (ook die naar Zandvoort) Verschuiving in de gemeentegrenzen ten opzichte van de kaart uit 1878.

1927 - Kaart met annexatie van Schoten en Spaarndam