

# 1. Haarlem

## Jo Coenen



# ‘Un fait urbain’ in Haarlem

## Jo Coenen in cooperation with Annebregje Snijders

Project for the station of the 21<sup>st</sup> century within an urban expansion that builds on the tradition of the West European city

### Scope

‘Using an architectonic intervention, create a vision for the Haarlem railway zone based on the assumption that the need will arise to place the railway underground’ is how the project read that we were given. It is a very broad project, which surely does not only contain architectonic aspects. Where to start? We discovered that moving the station to the East side of the city would make for a nice project. But how should we give it form here with any sense of reality? Nowadays, a station is just a roof and some stairs financed in order to offer the traveller shelter and make the platforms accessible. This reality is terribly banal and has nothing to do with a concept such as ‘coming home’ with the station as a ‘sign in the city’, ‘gateway to the city’, etc.

A similar project does, however, offer the possibility of reviewing existing structures. In Haarlem, which has already grown many times beyond its city limits, this seems like an interesting question. The starting point of moving the current railroads created a series of viewpoints for a new urban design and related transformation projects: recovery of the characteristics of the historical city centre, the transformation of the Oostpoort area into a new core and the layout of the new infrastructure, both above ground and underground. How does one deal with such transformation processes? How does the city preserve its recognisability and still anticipate new circumstances? By using existing elements and designing a new spatial and programmatic cohesion, this project has resulted in a proposal for transforming the railway zone, from which the project designs a new station as ‘un fait urbain’ (‘an urban fact’).

### The Railway Zone Project

As early as the Middle Ages, Haarlem developed itself relatively quickly thanks to the favourable location close to the dune

landscapes along the North sea and on the river Spaarne. These geomorphological conditions have helped determine the current structure of the city fabric and the stretched out shape of the city. The historical centre, of which the Grote Markt and the Oude Sint-Bavokerk are the pivotal points, has developed itself on both sides of the meandering river. An extension North of the city was necessary earlier on, which is how the Nieuwstad was created, dominated by a large fortification made up of eight bastions, of which six were later turned into green bastions by landscape architect Jan David Zocher jr.

The building of the railway zone through this Nieuwstad provided an economic impulse in the 19<sup>th</sup> century, as Haarlem developed itself into an industrial city. Various textile companies, the Beijnes royal carriage factory, the Conrad shipyard, the Droste chocolate factory and the workplaces of the HIJSM established themselves in and near the railway zone. Out of these industrial complexes, a number of them are still standing, albeit with another designation. The number of residents rose and the demand for houses grew. Very quickly, the industry pulled out the downtown area and an end also came to the industry in the West of the city with the expansion plan by Dumont, where space was reserved for one of the workers’ neighbourhood, the Leidsebuurt. The area East of the Spaarne was designated for work and industry. Up until today, this decision is visible with the presence of the NS workplace, large-scale companies and industry.

In the mean time, the city is again growing beyond its limits and the demand for residential locations persists. Instead of searching for development possibilities on or beyond the outskirts of the city, the intervention of an underground railroad offers a chance to review existing structures and possibilities of inner urban densification in and around the city centre.

### Three Research Areas

The current railway yard cuts through the city, grown in a North-South direction, from East to West and consists of roughly

# ‘Un fait urbain’ in Haarlem

## Jo Coenen

## i.s.m. Annebregje Snijders

Opgave voor het station van de eenentwintigste eeuw binnen een stadsuitbreiding die voortbouwt op de traditie van de West-Europese stad

### Kader

‘Maak door middel van een architectonische ingreep een visie voor de spoorzone Haarlem op basis van de aanname dat de noodzaak gaat ontstaan de sporen ondergronds te leggen’, luidde de opdracht die wij kregen voorgelegd. Een zeer brede opgave, die zeker niet alleen architectonische aspecten omvat. Waar te beginnen? We ontdekten dat met het verplaatsen van het station naar de oostzijde van de stad een mooie opgave zou kunnen ontstaan. Maar hoe zouden we hier vorm aan kunnen geven met enige realiteitszin? Tegenwoordig worden ten behoeve van een station slechts een dak en een trap gefinancierd om de reiziger enige beschutting te bieden en het perron toegankelijk te maken. Deze realiteit is uiterst banaal en heeft niets meer van doen met een begrip als ‘thuiskomen’ of met het station als ‘teken in de stad’, ‘poort van de stad’ enzovoort.

Een dergelijke opgave biedt echter wel de mogelijkheid bestaande structuren te herzien. Juist in Haarlem, dat al vele malen tot aan en over zijn gemeentegrenzen heen is gegroeid, bleek dit een interessante vraag. De aanname om het huidige spoortracé te verleggen maakte een reeks gezichtspunten voor een nieuw stadsontwerp en bijbehorende transformatieopgaven los: herstel van de kenmerken van het oude centrum, de transformatie van het Oostpoortgebied tot een nieuwe kern en de vormgeving van de nieuwe infrastructuur, zowel boven- als ondergronds. Hoe ga je om met dergelijke transformatieprocessen? Hoe behoudt de stad haar herkenbaarheid en kan er toch op nieuwe omstandigheden worden ingespeeld? Door het inzetten van bestaande elementen en het ontwerpen van een nieuwe ruimtelijke en programmatie samenhang heeft deze opgave geresulteerd in een voorstel voor transformatie van de spoorzone, waaruit de opgave voortvloeit een nieuw station te ontwerpen als ‘un fait urbain’ (‘een stedelijk feit’).

De opgave voor de spoorzone

Vanaf de vroege middeleeuwen ontwikkelde Haarlem zich relatief snel dankzij de gunstige ligging nabij het duinlandschap langs de Noordzee en aan de rivier het Spaarne. Deze geomorfologische omstandigheden zijn medebepalend geweest voor de huidige structuur van het stadsweefsel en de lang-gerekte vorm van de stad. Het historische centrum, waarvan de Grote Markt en de Grote of Sint-Bavokerk de spil vormen, heeft zich aan beide zijden van de meanderende rivier ontwikkeld. Relatief vroeg was een uitbreiding ten noorden van de stad noodzakelijk en zo ontstond de Nieuwstad, gedomineerd door een groots vestingwerk bestaande uit acht bastions, waarvan er zes later door landschapsarchitect Jan David Zocher jr. werden omgevormd tot groene bolwerken.

De aanleg van de spoorzone door deze Nieuwstad betekende in de negentiende eeuw een economische impuls. Haarlem ontwikkelde zich tot industriestad. Verschillende textielbedrijven, de Koninklijke Rijtuigenfabriek Beijnes, scheepswerf Conrad, de chocoladefabriek van Droste en de herstellaven van de HIJSM vestigden zich in en nabij de spoorzone. Van deze industriële complexen zijn er een aantal – zij het met een andere bestemming – bewaard gebleven. Het aantal inwoners steeg en de vraag naar woningen groeide. Al snel trok de industrie weg uit het centrumgebied en kwam er ook een einde aan de industrie in het westen van de stad door het uitbreidingsplan van Dumont, waarin ruimte werd gereserveerd voor een van de arbeiderswijken, de Leidsebuurt. Het gebied ten oosten van het Spaarne werd bestemd voor werken en industrie. Tot op de dag van vandaag is deze beslissing zichtbaar in de aanwezigheid van de NS-werkplaats, grootschalige bedrijven en industrie.

Inmiddels groeit de stad (weer) tot aan haar grenzen en blijft de vraag naar woningbouwlocaties aanhouden. In plaats van ontwikkelingsmogelijkheden aan of over de rand van de stad te zoeken biedt de interventie van een ondergronds spoortraject een opening om bestaande structuren te herzien

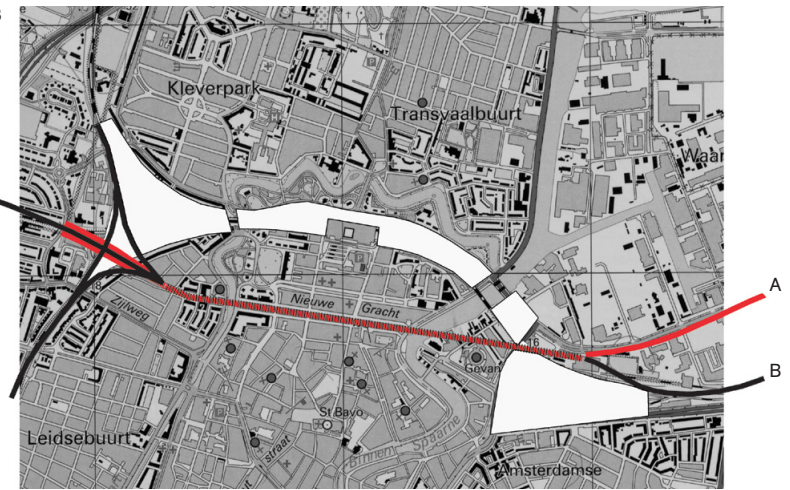
001



002



003



### three parts:

1. The centre, characterised by the station area with the 'monumental palace for travellers', the beautiful station by Margadant, but also the related infrastructure, which dominates the station square as a mark.
2. West of the centre, the Westpoort, characterised by the space intensive railway triangle in the middle of the Leidsebuurt and Klaverpark residential areas, and neighbouring Overveen.
3. East of the centre, the Oostpoort, which was originally part of the expansion plan of the Nieuwstad, but was never developed. The area is characterised by the domed prison in the middle of a 'rest area' with a neighbouring space-intensive workplace of the NS and the former industry grounds of Droste and the Lichtfabriek. A busy access road cuts through the area.

### Regional Project

Besides the railway yard there is also a busy provincial road in the railway area, an important entrance to the city which is also the most important East-West connection through the city due to the lack of a ring road. The combination of this with a difficult to cross historical core makes this road very intensively burdened by commuter traffic as well as recreational traffic from Amsterdam to the sea. The road is a bottleneck at city level as well as for the region.

### Hypotheses

This brief analysis of the research area has led to a focusing of the request using the following hypotheses:

1. The chances for the spatial quality of the rail zone are not only found in placing the railroad underground, but also in bundling the underground railway with the provincial road within a structured traffic network.
2. Within this network the Oostpoort can grow into a new core.
3. By moving the station out of the difficult to reach centre, traffic intensity decreases here, which allows for the possibility of restructuring this area.

4. By moving the station to the Oostpoort area in the network of old and new roads, the building can become a catalyst for urban transformation in this badly developed rest area.
5. The urban fabric of the Westpoort area can be added in a North-South direction, whereby the proximity of the sea could encourage high rises.

Considering that the Oostpoort seems to have the most potential of all the various research areas in the railway zone, this study will mainly focus on this district.

### Spatial Organisation: Introduction of 'le grand axe'

In practice we know that placing infrastructure underground means major limitations for the public space above ground. Therefore, the question arises whether the current situation has enough potential to justify building underground. Upon further study of the position of the provincial road and the railway we see that this practically runs in a straight line – coinciding with the former bow hauling – from Amsterdam via Haarlem to Zandvoort. The only exception to this is in the centre of Haarlem where the roads and the railway are led with a large bend along the northern part of the centre. It was necessary to build the infrastructure over land in the 19<sup>th</sup> century, but is it possible to plan it under water in the 21<sup>st</sup> century?

When we draw a straight line from East to West, this seems to coincide with the Nieuwe Gracht and in its extension with the Garenkokerskade: there appears to be a logical, spatial connection between above ground and underground, and therefore the basis for this big city intervention: 'un grand axe'.

### Two connections and one network

The 'grand axe' consists of an underground as well as an above ground connection, with which a distinction is made between through traffic and local traffic. Half a kilometre before the Spaarne the railway and through road dip underground to come out above at the end of the Garenkokerskade. On the

en mogelijkheden om binnenstedelijk – in en om het hart van de stad – te verdichten.

### Drie onderzoeksgebieden

Het huidige spoortracé doorsnijdt de in noord-zuidrichting gegroeide stad van oost naar west en bestaat grofweg uit drie delen:

1. Het centrum, dat gekenmerkt wordt door het stationsgebied met 'het monumentale paleis voor de reiziger', het prachtige station van Margadant, maar ook door de bijbehorende infrastructuur, die als een kluwen het stationsplein domineert.
2. Ten westen van het centrum de Westpoort, die gekenmerkt wordt door de ruimte-intensieve spoorwegdriehoek te midden van de woonwijken Leidsebuurt en Klaverpark en de buurgemeente Overveen.
3. Ten oosten van het centrum de Oostpoort, die van oorsprong deel uitmaakt van het uitbreidingsplan van de Nieuwstad, maar nooit goed tot ontwikkeling is gekomen. Het gebied wordt gekenmerkt door de koepelgevangenis midden in een 'restgebied' met aangrenzend de ruimte-intensieve Werkplaats van de NS en de voormalige industrieterreinen van Droste en de Lichtfabriek. Een drukke toegangsweg doorklieft het gebied.

### Regionale opgave

In de spoorzone ligt behalve het spoortracé ook een drukke provinciale weg. Deze vormt een belangrijke entree naar de stad en is vanwege het ontbreken van een ringweg tevens de belangrijkste oost-westverbinding door de stad. De combinatie met een moeilijk te doorkruisen historische kern maakt dat deze weg zeer intensief wordt belast door zowel forensenverkeer als recreatieverkeer vanuit Amsterdam naar zee. De weg is niet alleen een knelpunt op stadsniveau, maar ook voor de regio.

### Hypothesen

Deze beknopte analyse van het onderzoeksgebied heeft geleid tot een aanscherping van de vraagstelling door middel van de volgende hypothesen:

1. De kansen voor de ruimtelijke kwaliteit van

de spoorzone liggen niet alleen in het ondergronds aanleggen van het spoortracé, maar ook in de bundeling van het ondergrondse spoor met de provinciale weg binnen een gestructureerd verkeersnetwerk.

2. Binnen dit netwerk kan de Oostpoort uitgroeien tot nieuwe kern.
3. Door het station te verplaatsen uit het lastig bereikbare centrum neemt de verkeersintensiteit hier af. Zo ontstaat de mogelijkheid dit gebied te herstructureren.
4. Door het station te verplaatsen naar het Oostpoortgebied in het netwerk van oude en nieuwe wegen kan het gebouw een katalysator worden van een stedelijke transformatie in dit van oudsher slecht tot ontwikkeling gekomen restgebied.
5. Het stedelijk weefsel van het Westpoortgebied kan in noord-zuidrichting worden aangeheeld, waarbij de nabijheid van de zee een motivatie kan vormen voor hoogbouw.

Aangezien van de verschillende onderzoeksgebieden aan de spoorzone de Oostpoort de meeste potentie lijkt te hebben, zal deze studie zich voornamelijk op dit stadsdeel richten.

Ruimtelijke organisatie:  
introducție van 'le grand axe'

Uit de praktijk weten we dat het ondergronds brengen van infrastructuur grote beperkingen met zich meebrengt voor de openbare ruimte bovengronds. Daardoor ontstaat de vraag of het huidige tracé genoeg potentie heeft om een ondergrondse aanleg te rechtvaardigen. Bij nadere bestudering van het tracé van de provinciale weg en van het spoor zien we dat dit praktisch in een rechte lijn – samenvallend met de voormalige trekvaart – vanuit Amsterdam via Haarlem naar Zandvoort voert. De enige uitzondering hierop vormt het verloop in het centrum van Haarlem, waar de wegen en de spoorlijnen met een grote bocht langs het noordelijke deel van het centrum worden geleid. Was het in de negentiende eeuw noodzakelijk de infrastructuur over land aan te leggen, in de eenentwintigste eeuw is het mogelijk haar onder het water te plannen.

Wanneer we de lijn van oost naar west recht doortrekken, blijkt deze samen te vallen

001  
Haarlem in birds eye view around 1900. Source: B. Speet, *Historische atlas van Haarlem*

002  
Scetch of the project defenition for railway zone Haarlem

1. Westpoort with view to the sea  
2. Central, recuperation corpus  
3. Oostpoort, station in network van old and new roads

003  
Projection of 'le grand axe' – the new traffic line – on the current railway line

A: car  
B: train

004a-d  
Project definition Oostpoort:  
a. potential of the location because of its central position  
b. relocation of the station  
c. intervention of bringing underground of the infrastructure  
d. intervention of bringing underground of the infrastructure together with the relocation of the station, which can lead to a transformati-on of the Oostpoortgebied

001  
Haarlem in vogelvlucht anno 1900. Bron: B. Speet, *Historische atlas van Haarlem*

002  
Schets van de opgavedefinities voor de spoorzone in Haarlem

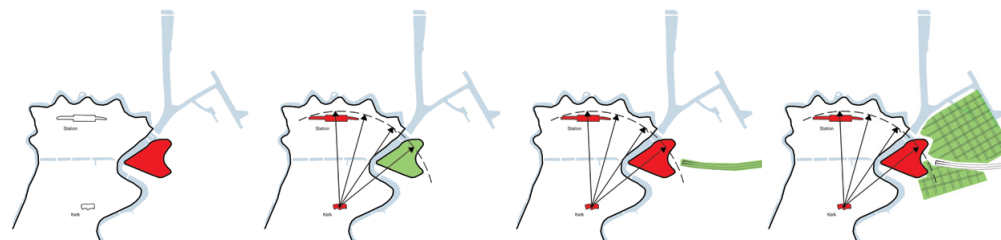
1. Westpoort met blik naar zee  
2. Centraal, recuperatie corpus  
3. Oostpoort, station in netwerk van oude en nieuwe wegen

003  
Projectie van 'le grand axe' – het nieuwe verkeersracé – op de huidige spoorzone

A: auto  
B: trein

004a-d  
Opgaveformulering Oostpoort:  
a. potentie van de plek vanwege centrale ligging  
b. verplaatsing van het station  
c. interventie van het ondergronds brengen van de infrastructuur  
d. de interventie van het ondergronds brengen van de infrastructuur in samenhang met de verplaatsing van het station kan leiden tot een transformatie van het Oostpoortgebied

004a-d



outskirts of the city, at the site of the Haarlemmerpoort East of the centre and West of the Julianalaan, the road user has the choice of taking the direct connection South of the city or the development path above it to the North. These junctions join the two North-South oriented main routes in the road network, which on the East side forms a connection to among others the expansion neighbourhood Schalkwijk and in the West to Bloemendaal and Heemstede. When a second East-West connection can be built in the North and/or South, the ring road will be a fact.

Local traffic remains above ground and will go via the Amsterdamse Vaart around a bend to the city axis, which make up the main opening for the districts on both sides of the water. The road communication North of the current railway remains in place, albeit in a downsized version. The axis is crossed by a network of roads and water at various places.

#### Character of the Axis

Besides a functional East-West connection, the axis forms the spatial connection between the Medieval core and the 17<sup>th</sup> century urban expansion. At this axis there are characteristic districts, icons, public spaces and public buildings. With the introduction of this continuous connection, the possibility of stringing together both parts into an organic whole presented itself: the symmetrical profile, determined by the canals, is strengthened by flanking rows of trees. Stately buildings of an average of four layers high form the uniform façades of this boulevard. Public buildings, such as the Pijntoren School, the Pijntoren Church and the police station are the exception to this and give the axis colour.

In the eastern part, the domed prison ends up freely on the axis. Due to its exceptional dimensions and recognisable appearance, this building lends itself for redesignation and can become an important public as well as cultural attraction.

Where the boulevard is interrupted by water, two new bridges as urban icons over the Spaarne and the Singel will ring in a new

era: on the border, where the city had been defended and later connections to the North were built, the new East-West connection is given an important role in the cityscape.

#### Districts on the Axis

With the extension of the infrastructure to the major axis, the three parts of the current railway zone – the centre, the Oostpoort and the Westpoort – are freed up for development. The interventions in these districts are different in character: this is how the intervention in the downtown area is aimed at the leisure value of the public space, by placing the emphasis on Zocher's park building and the scale and intimacy of the historical city centre, for example. The intervention in the West wants to focus on adding residential areas and shaping the infrastructure. The East has the most potential: this messy area will be transformed into a new district with expansion possibilities around it. The new station is therefore the driving force for this.

#### Centre – Body of Recuperation

By giving up the railway yard at the bastions, the possibility of strengthening the green character has been created. As a green belt, this zone encloses the centre and a connection is made around via Kenaupark, Parklaan and Ripperdapark. The former station building then lies freely in the green with a stately main entrance on the North side. It will be redesignated into a museum. The Musée d'Orsay in Paris serves as an example that shows how a similar building, important to the city can continue to play a role after changes in colour.

On the South side, the former station square will be transformed into a pleasant leisure space: the new building complex from the 1970s that borders the square and does not have a relation with its context in size, scale and experience will be demolished. In its place there will be a U-shaped building that matches the city in height, evoking a more intimate atmosphere. Restaurants, cafés and terraces in the South turn the square into a pleasant leisure space. The left over meters will be built in the form of an

met de Nieuwe Gracht en in het verlengde daarvan met de Garenkokerskade: er ontstaat een logisch ruimtelijk verband tussen de boven- en de ondergrond en daarmee de basis voor deze grootstedelijke ingreep: 'un grand axe'.

Twee tracés en een netwerk

De 'grand axe' bestaat uit zowel een ondergronds als een bovengronds tracé, waarmee onderscheid wordt gemaakt tussen het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer.

Een halve kilometer voor het Spaarne duiken spoor en doorgaande weg ondergronds, om aan het einde van de Garenkokerskade weer boven te komen. Aan de randen van de stad, ter plaatse van de Haarlemmerpoort ten oosten en de Julianalaan ten westen van het centrum, ontstaat voor de weggebruiker de keuze om het directe tracé onder de stad door te nemen of het bestemmingstraject bovenlangs. Deze knopen sluiten aan op de twee noord-zuid-georiënteerde hoofdroutes in het wegennet, die aan de oostzijde een verbinding vormen naar onder andere de uitbreidingswijk Schalkwijk en in het westen naar Bloemendaal en Heemstede. Wanneer in het noorden en/of zuiden een tweede oost-westtracé kan worden aangelegd, is de ringweg een feit.

Het bestemmingsverkeer blijft bovengronds en gaat via de Amsterdamse Vaart met een knik naar de stadsas, die de hoofdonsluiting vormt voor de stadsdelen aan beide zijden van het water. De wegverbinding ten noorden van het huidige spoor blijft bestaan, zij het in afgeslankte vorm. De as wordt op verschillende plekken doorkruist door een netwerk van wegen en water.

Karakter van de as

Behalve een functionele oost-westverbinding vormt de as ook de ruimtelijke verbinding tussen de middeleeuwse kern en de zeventiende-eeuwse stadsuitbreiding. Aan deze as liggen karakteristieke stadsdelen, iconen, openbare ruimten en publieke gebouwen. Door de introductie van deze continue verbinding ontstaat de mogelijkheid beide

delen aaneen te rijgen tot een organisch geheel: het symmetrische profiel, bepaald door de grachten, wordt versterkt door flankerende bomenrijen. Statige gebouwen van gemiddeld vier lagen hoog vormen de eenvormige façades van deze boulevard. Publieke gebouwen, zoals de Pijntorenschool, de Pijntorenkerk en het politiebureau, vormen de uitzondering hierop en geven de as kleur.

In het oostelijk deel komt de koepelgevangenis vrij te liggen aan de as. Door zijn buitengewone afmetingen en herkenbare verschijningsvorm leent dit gebouw zich voor herbestemming en kan het een belangrijke publieke, maar ook culturele trekker worden.

Waar de boulevard door water wordt onderbroken, zullen twee nieuwe bruggen als stadsiconen over het Spaarne en de Singel een nieuwe tijd inluiden: op de grens, waar ooit de stad werd verdedigd en later verbindingen naar het noorden werden aangebracht, krijgt de nieuwe oost-westverbinding een belangrijke rol in het stadsbeeld.

Stadsdelen aan de as

Met het verleggen van de infrastructuur naar de grote as komen de drie delen van de huidige spoorzone, het centrum, de Oostpoort en de Westpoort, vrij voor ontwikkeling. De ingrepen in deze deelgebieden zijn verschillend van karakter: zo zal de ingreep in het centrumgebied gericht zijn op de verblijfs-waarde van de openbare ruimte, door bijvoorbeeld de nadruk te leggen op de parkaanleg van Zocher en de schaal en intimiteit van het oude centrum. De ingreep in het westen zal zich richten op het aanhelen van de woonwijken en het vormgeven van de infrastructuur. In het oosten ligt de meeste potentie: dit rommelige gebied wordt getransformeerd tot een nieuw stadsdeel met uitbreidingsmogelijkheden rondom. Het nieuwe station vormt hierin de motor.

#### Centrum – recuperatie corpus

Door opheffing van het spoortracé bij de bolwerken ontstaat hier de mogelijkheid het groene karakter te versterken. Als een groene gordel omsluit deze zone het centrum en via Kenaupark, Parklaan en Ripperdapark wordt de verbinding rondom gesloten. Het voorma-



itemised building in the former railway zone.

The through road north of the former station building will be kept as mentioned, albeit in a downsized version.

#### *Railway Triangle – Intervention*

West of the Singel the new railway triangle takes up significantly less space than the former triangle and is located more to the South. The space that is freed up offers the possibility of connecting the Leidsebuurt with the Klaverpark.

West of the Pijntoren School, the railway in the form of a new triangle joins the line to Alkmaar and Leiden. The line to Zandvoort connects to the existing railway in a relatively straight line. Road traffic goes under the North-South railroad then onto the Julianalaan, which forms a connection to the regional Westelijke Randweg.

#### *Oostpoort – Transformation Process, the Combination of Old and New*

With the introduction of the axis, by which space is created, and by building the new station, there is the possibility of developing a new district in the Oostpoort: along the urban axis, various public spaces can be created. The profile of the Nieuwe Gracht is continued over the Spaarne by a lane with trees in four rows. A roundabout symbolises the end of the axis and connects to the existing access roads in a V-shape. By a narrow connection, the transition is made to 'place' and 'square', the public space in this new city centre.

On this square there is the new underground station of the city that divides the large space in two. From the city axis one enters as first 'place', an oval space that forms the entrance to the station. By way of a narrowing between two towers, one enters the 'square', a stylish urban space. The square is bordered on the East side by the entrance of the underground railway and road.

Fitting existing buildings is an essential aspect of the transformation of the Oostpoort area. A new centre can be created there, made up of five areas with various fortified environments:

1. Schervengebied
2. Amsterdamse Vaart
3. Havenkwartier
4. Core
5. Stationskwartier

#### **Schervengebied (Fragmented area)**

The Schervengebied lies as a heart boxed in between the Spaarne and the Stationskwartier and can be divided into fragments by way of a modest intervention in the spirit of Haussmann. It was originally part of the expansion plan Nieuwstad, but due to a declining number of residents, it was never entirely developed. The domed prison with its exceptional size, scale and form is important to the identity of the area. The dome ends up freely on the axis and could become an important public attraction. The city axis determines the main structure of the area and forms the connection with the old centre. For the other parts between the Spaarne, axis and Stationskwartier, preservation as well as demolition is being considered.

#### **Amsterdamse Vaart**

With reduced traffic intensity on the Amsterdamse Vaart, the project for this district could be linked with the Amsterdamse Buurt. The access road in the direction of the Amsterdamse Poort will remain, albeit in a trimmed down version. By reducing the profile of provincial dimension to an urban profile, a more favourable living environment can be created in this entrance zone of the city.

#### **Havenkwartier**

Due to the water, the former harbour area has much potential to be transformed into a high quality residential location. Around the former industry harbour, a district can be created with its own identity and atmosphere. The marina will become the public interior of this district, richly decorated with stone embankments, wooden platforms, terraces and eating and drinking facilities.

#### **Core**

The core of the Oostpoort area will form the mass of the new centre with its size and

lig stationsgebouw komt vrij te liggen in het groen met een statige hoefdentree aan de noordkant. Het wordt herbestemd tot museum. Als voorbeeld dient het Musée d'Orsay in Parijs, dat laat zien hoe een dergelijk voor de stad belangrijk gebouw na verandering van kleur een rol kan blijven spelen.

Aan de zuidkant wordt het voormalig stationsplein getransformeerd tot een aangename verblijfsruimte: het nieuwbouwcomplex uit de jaren zeventig, dat grenst aan het plein en in maat, schaal en beleving niet in relatie staat tot zijn omgeving, wordt afgebroken. Daarvoor in de plaats komt een U-vormig gebouw, dat in hoogte aansluit op de stad en een intiemere sfeer oproept. Horeca en terrassen op het zuiden maken het plein tot een aangename verblijfsruimte. De overige meters worden in de vorm van puntsgewijze bebouwing in de voormalige spoorzone gebouwd.

De doorgaande weg ten noorden van het voormalig stationsgebouw blijft, zoals gezegd, in afgeslankte vorm bestaan.

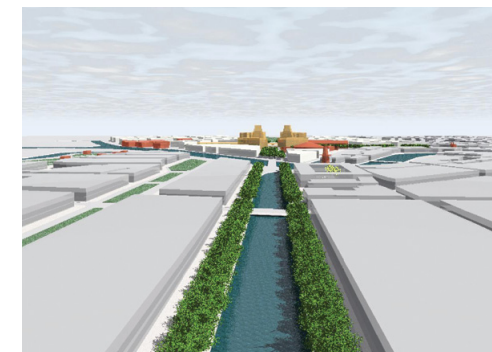
#### *Spoorwegdriehoek – interventie*

Ten westen van de Singel neemt de nieuwe spoorwegdriehoek beduidend minder ruimte in dan de voormalige driehoek en komt zuidelijker te liggen. De ruimte die vrijkomt biedt de mogelijkheid de Leidsebuurt te verbinden met het Klaverpark.

Ten westen van de Pijntorenschool sluit het spoor in de vorm van een nieuwe driehoek aan op het tracé naar Alkmaar en Leiden. Het tracé naar Zandvoort sluit in een vrijwel rechte lijn aan op het bestaande spoor. Het wegverkeer duikt onder het noord-zuidspoortracé door naar de Julianalaan, die een verbinding vormt met de regionale Westelijke Randweg.

#### *Oostpoort – transformatieproces, samengaan van oud en nieuw*

Met de introductie van de as, waardoor ruimte wordt geschapen, en door de aanleg van het nieuwe station ontstaat in de Oostpoort de mogelijkheid een nieuw stadsdeel te ontwikkelen: langs de stadsas kunnen verschillende openbare ruimtes ontstaan. Het profiel van de Nieuwe Gracht wordt over het



Spaarne voortgezet door een laan met bomen in vier rijen. Een verkeersplein symboliseert het einde van de as en sluit in een V-vorm aan op de bestaande toegangswegen. Door een nauwe verbinding wordt de overgang gemaakt naar 'plaats' en 'plein', de openbare ruimte in dit nieuwe stadshart.

Aan dit plein bevindt zich het nieuwe ondergrondse station van de stad, dat de grote ruimte in tweeën deelt. Vanaf de stadsas betreedt men eerst de 'plaats', een ovale ruimte die de entree vormt naar het station, en via een vernauwing tussen twee torens het 'plein', een stedelijke ruimte van allure. Het plein wordt aan de oostzijde begrensd door de entree van het ondergrondse spoor- en wegtracé.

Inpassing van bestaande gebouwen is een wezenlijk aspect van de transformatie van het Oostpoortgebied. Er kan een nieuw centrum ontstaan, bestaande uit een vijftal deelgebieden met gevarieerde vestigingsmilieus:

1. Schervengebied
2. Amsterdamse Vaart
3. Havenkwartier
4. Kern
5. Stationskwartier

#### **Schervengebied**

Het schervengebied ligt als een hart ingeklemd tussen het Spaarne en het Stationskwartier en kan door een bescheiden ingreep in de geest van Haussmann worden verdeeld in 'scherven'. Het maakte oorspronkelijk deel uit van het uitbreidingsplan Nieuwstad, maar is door een dalend aantal inwoners nooit volledig tot ontwikkeling gekomen. De koepelgevangenis met haar bijzondere maat, schaal en vorm is belangrijk voor de identiteit van het gebied. De koepel komt vrij te liggen aan de as en kan een belangrijke publiekstrekker worden. De stadsas bepaalt de hoofdstructuur van het gebied en vormt de verbinding met het oude centrum. Voor de overige delen tussen Spaarne, as en Stationskwartier worden zowel behoud als sloop in overweging genomen.

#### **Amsterdamse Vaart**

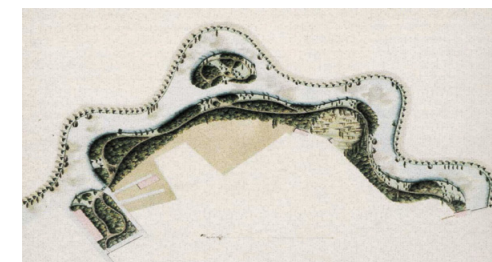
Door verminderde verkeersintensiteit aan de Amsterdamse Vaart bestaat de opgave voor

005	005
The Champs Elysées, that connects icons, public buildings and city parts. Source: Edmund N. Bacon, <i>Design of Cities</i>	De Champs Elysées, die iconen, publieke gebouwen en stadsdelen bindt. Bron: Edmund N. Bacon, <i>Design of cities</i>
006	006
'Le grand axe' in the current centre, with a view on the Oostpoort	'Le grand axe' in het huidige centrum, met zicht op de Oostpoort
007	007
Recuperation of Haarlem Centre	Recuperatie van Haarlem Centrum
008	008
Design drawing of the Statensbolwerk by J.D. Zocher. Source: B. Speet, <i>Historische atlas van Haarlem</i>	Ontwerptekening van het Statensbolwerk door J.D. Zocher. Bron: B. Speet, <i>Historische atlas van Haarlem</i>

007



008



uniform architecture. In agreement with the European city, the core wants to have an urban allure by building a minimum of five layers high.

The industrial past in the area still features plant complexes: the former Droste chocolate factory, with its famous packaging with the cacao girl, is still intact, as well as the Lichtfabriek, the former turbine hall of the Haarlem utility company. These complexes will be adapted to the new situation and can perhaps grow into cultural places to go out like Amsterdam has on the Westergasterrein, with dance halls, a theatre, a cinema and exhibitions facilities. They form a link between the Havenkwartier and the core.

#### Stationskwartier

In the middle of these new residential, working and cultural areas lies the Stationskwartier. The public space is flanked by an urban outskirts of buildings of 25 to 35 metres high and forms a façade on the square. The plinths have public functions. Here as well, existing buildings – a former NS warehouse –enriches the transformation process. The hangar pokes through the urban wall on the square and therefore gets a façade on the public space.

#### Station Haarlem 'un fait urbain'

And so the new Haarlem Central Station ends up nine metres deep. In practice we know that today the railway company can no longer finance 'the palace for travellers'. The programme of requirements consists of a ticket machine, bike park and shelter to keep dry. A sizeable building, a sign for the city, a recognition site to come home to, should be filled (and financed) by real estate. The cross-section shows how a machinery of rails, car traffic and parking develops itself underground, under the new urban building and activities of offices, houses, commercial services, recreation and culture. Horizontally as well as vertically, an underground public space connects the functions located above with underground parking garages and the station. The station gets light and air from the elevated landscape supported by adorned columns.

Due to a sizeable total development, with adjoining parking facilities, high quality development of the public space and fitting in valuable existing building, Haarlem Central Station can become 'un grand fait' ('a major fact').

dit stadsdeel erin aansluiting te vinden bij de Amsterdamse Buurt. De toegangsweg in de richting van de Amsterdamse Poort blijft bestaan, zij het in afgeslankte vorm. Door het profiel van provinciale afmetingen terug te brengen tot een stadsprofiel kan in deze entreezone van de stad een gunstiger woonklimaat worden gecreëerd.

#### Havenkwartier

Het voormalige havengebied bezit door het water veel potentie om te worden getransformeerd tot een hoogwaardige woonlocatie. Rondom de voormalige industriehaven kan een stadsdeel ontstaan met een eigen identiteit en sfeer. De jachthaven wordt het publieke interieur van dit stadsdeel, rijkversierd met stenen kades, houten vlonders, terrassen en eet- en drinkgelegenheden.

#### Kern

De Kern van het Oostpoortgebied zal door omvang en eenvormige architectuur de massa vormen van het nieuwe stadshart. In overeenstemming met de Europese stad zal de Kern een stedelijke uitstraling krijgen door bebouwing van minimaal vijf lagen hoog. Vanwege het industriële verleden zijn in het gebied nog steeds fabriekscomplexen aanwezig: de voormalige chocoladefabriek van Droste, te zien op de beroemde verpakking met het cacaomeisje, is nog intact, evenals de Lichtfabriek, de voormalige turbinehal van de Haarlemse energiematschappij. Deze complexen worden ingepast in de nieuwe situatie en kunnen wellicht uitgroeien tot culturele uitgaansgelegenheden, zoals Amsterdam die kent op het Westergasterrein, met danszalen, een theater, een bioscoop en tentoonstellingsfaciliteiten. Ze vormen een schakel tussen het Havenkwartier en de Kern.

#### Stationskwartier

Te midden van deze nieuwe woon-, werk- en culturele gebieden ligt het stationskwartier. De openbare ruimte wordt geflankeerd door een stedelijke randbebouwing van 25 tot 35 meter hoog en vormt een façade aan het plein. De plinten kennen publieksfuncties. Ook hier vormt bestaande bebouwing – een voormalige loods van de NS – een verrijking

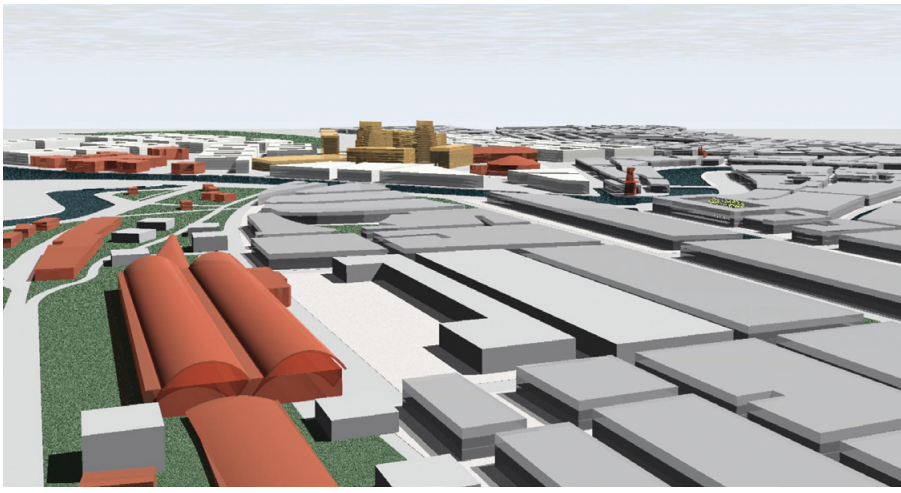
in het transformatieproces. De loods prikt door de stedelijke wand aan het plein heen en krijgt daarmee een façade aan de openbare ruimte.

#### Station Haarlem: 'un fait urbain'

Op negen meter diepte ligt dan het nieuwe Centraal Station Haarlem. Uit de praktijk weten we dat in deze tijd 'de paleizen voor de reiziger' niet meer door de spoorwegmaatschappij worden gefinancierd. Het programma van eisen bestaat uit een kaartjesautomaat, een fietsenstalling en eenabri om droog te staan. Een omvangrijk gebouw, een teken voor de stad, een herkenningspunt om thuis te komen, zal moeten worden gevuld (en gefinancierd) door vastgoed. In de doorsnede is af te lezen hoe een machinerie van sporen, autoverkeer en parkeren zich ondergronds ontwikkelt, onder de nieuwe stedelijke bebouwing en activiteiten van kantoren, woningen, commerciële diensten, ontspanning en cultuur. Zowel horizontaal als verticaal verbindt een ondergrondse publieke ruimte de bovengelegen functies met ondergrondse parkeergarages en het station. Het station krijgt licht en lucht door het opgetilde landschap, ondersteund door sierlijke kolommen.

Door een totaalontwikkeling van formaat, met bijbehorende parkeervoorzieningen, hoogwaardige ontwikkeling van de openbare ruimte en inpassing van waardevolle bestaande bebouwing, kan station Haarlem CS 'un grand fait' worden.

009



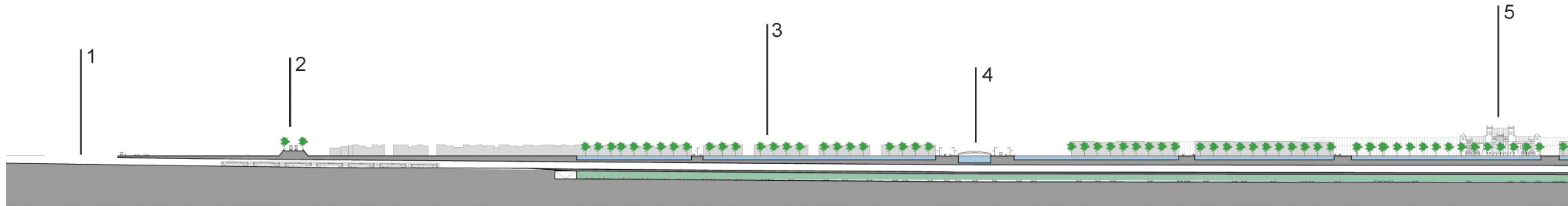
010



**009**  
**3D-montage of the station with new function in a green surrounding**  
**010**  
**Musée d'Orsay, reuse of a station**  
**011**  
**Plan of the design van for the railway zone Haarlem**  
**012**  
**Section over city axes with view to the North. From left to right:**  
**1 Tunnel entrance West,**  
**2 Westpoort,**  
**3 Leidsebuurt,**  
**4 Singel,**  
**5 Former station,**  
**6 Spaarne,**  
**7 Square,**  
**8 Stationskwartier,**  
**9 Tunnel entrance North,**  
**10 Havenkwartier**  
**013**  
**Section over the Stationskwartier with a view on the Sint- Bavo church. From left to right:**  
**1 Tunnel entrance East ,**  
**2 Core,**  
**3 Stationskwartier,**  
**4 Koepel,**  
**5 Windmill on the Spaarn,**  
**6 Sint-Bavo church,**  
**7 Singel,**  
**8 Leidsebuurt,**  
**9 Westpoort,**  
**10 Tunnel entrance West**

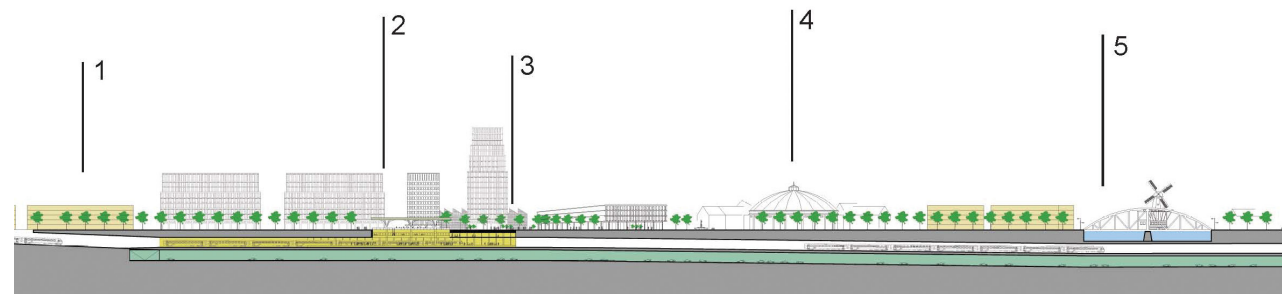
**009**  
**3D-montage van het station met nieuwe functie in een groene omgeving**  
**010**  
**Musée d'Orsay, herbestemming van een station**  
**011**  
**Plattegrond van het ontwerp voor de spoorzone Haarlem**  
**012**  
**Langsdoorsnede over de stadsas met zicht naar het noorden. V.l.n.r.:**  
**1 Tunnelmond west,**  
**2 Westpoort,**  
**3 Leidsebuurt,**  
**4 Singel,**  
**5 Voormalig station,**  
**6 Spaarne,**  
**7 Plein,**  
**8 Stationskwartier,**  
**9 Tunnelmond oost,**  
**10 Havenkwartier**  
**013**  
**Langsdoorsnede door het Stationskwartier met zicht op de Sint-Bavokerk. V.l.n.r.:**  
**1 Tunnelmond oost,**  
**2 Kern,**  
**3 Stationskwartier,**  
**4 Koepel,**  
**5 Molen aan het Spaarn,**  
**6 Sint-Bavokerk,**  
**7 Singel,**  
**8 Leidsebuurt,**  
**9 Westpoort,**  
**10 Tunnelmond west**

012

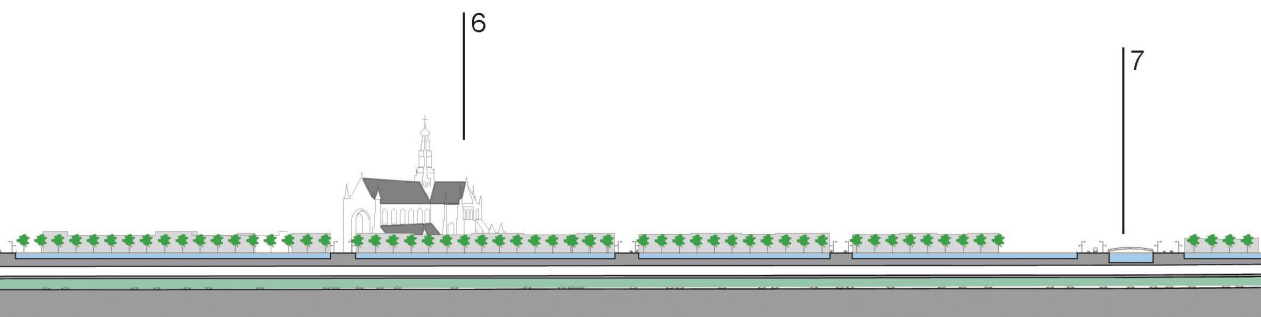
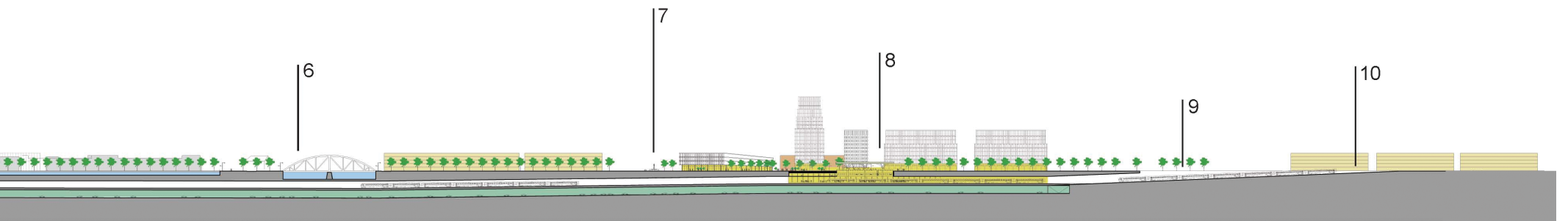


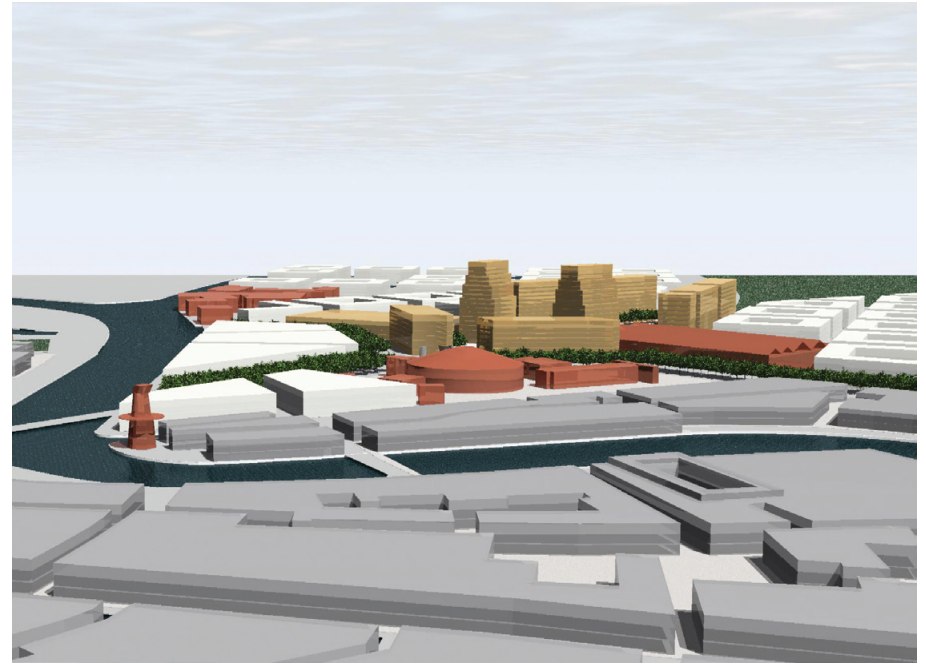
28

013









014

Plan of the new Oostpoort area with the indication of the area sections

015

3D-montage from the Sint-Bavo church on the Grote Markt with a view on the new Stationskwartier

016

3D-montage of the city axes, seen from the Oostpoort

017

Section over the Stationskwartier

018

Elements of the design: unification of old and new.

Source: Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

019

Elements of the design: connection of ground floor, underground, and above ground. Source:

Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

020

Elements of the design: unification of old and new.

Source: Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

014

Plattegrond van het nieuwe Oostpoortgebied met de benoeming van de deelgebieden

015

3D-montage vanaf de Sint-Bavokerk aan de Grote Markt met zicht op het nieuwe Stationskwartier

016

3D-montage van de stadsas, vanuit de Oostpoort gezien

017

Dwarsdoorsnede door het Stationskwartier

018

Elementen van het ontwerp: samengaan van oud en nieuw. Bron: Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

019

Elementen van het ontwerp: verbinden van de maaivelden, ondergronds en bovengronds. Bron: Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

020

Elementen van het ontwerp: samengaan van oud en nieuw. Bron: Edmund N. Bacon, *Design of Cities*

016

