

Interview

Roberto Cavallo with Annebregje Snijders and Jo Coenen

RC: The starting point of the 5 x 5 projects for the Dutch city is considering design as a scientific activity. What is your opinion on this so-called ‘research by design’?

AS: In this context we believe that Taeke de Jong’s view, as formulated in his book *Kleine methodologie voor ontwerpen* is interesting, but at the same time we feel that his definitions of design and of theoretical and empirical research are too restrictive. Our opinion is that research, theoretical or empirical, always has a role to play in design. An advantage of ‘research by design’ in an academic framework is that we can lose some of the business restrictions, but you cannot just push discipline traditions aside.

RC: Were the design issues of the station area of Haarlem clearly defined beforehand?

AS: During the first meeting we clearly understood the essence of the assignment. Also, the written parts in *OverHolland 5* and the map material provided were very helpful. What we did not have were clear data about the underground railway line, which is why we had to work on the position of the new underground railway line for a long time.

RC: We consciously chose to not impose pre-conditions and give the design teams much freedom. However, we expressly asked for a ‘research by design’. Has this influenced your attitude towards the design project?

AS: We did the work as we always do at our office. Intuition together with analysis and research is an important basis for a design, at all levels. However, the scope of this project was particular. We were not confronted with business clients, a fact that influenced our project team to a certain extent.

RC: Setting up this project required project teams to put in much effort in a relatively short time. How was the division of labour organised within your project team?

AS: We had to do a lot in a very short time. For this kind of project we usually have much more time, which you should have since following all the procedures and planning the

necessary evaluation moments takes up huge amounts of time.

RC: The issues established beforehand by the 5x5 research group are coherent with the hypothetical starting point of the project: a part of the railway will be placed underground. First of all, the current station gets a new position in the city and a new purpose because of this. A second point of attention is the possible redevelopment of the existing, freed up railway yard. A third point concerns the new station and its location, architecture and meaning for the city. Have you been working on all these issues in Haarlem?

AS: Yes of course, we have been working intensively with the rail zone, but we have also researched other traffic systems in Haarlem as well. Even more than the current railway line, the busy road connection between Amsterdam and Overveen/Zandvoort is a huge problem for traffic in the city centre. It runs parallel to the railway line. The lack of a ring road is one of the causes of queues in and around the city.

RC: What role has research into the location played in formulating your main issue?

AS: A very important one. In the beginning, we tried to define the main issues for the three important districts of the city: the Westpoort, the centre and the Oostpoort. The research into the developments in and around the Nieuwstad, the northern part of the centre, before and after the arrival of the railway line has particularly aroused our curiosity and has made us take certain design decisions.

RC: What important design themes does your first sketch proposal contain?

AS: The design themes are also focused on the three areas mentioned.

With the Westpoort, the dune areas and the sea are very close. With the redevelopment of this part of the city we thought of a park-like addition with a number of (Vesteda) towers facing the sea as accents.

The theme for the city centre is summarised in our motto ‘Recuperation Corpus’: we plead for the recovery of valuable elements

Interview

Roberto Cavallo met Annebregje Snijders en Jo Coenen

RC: Uitgangspunt van 5x5-projecten voor de Hollandse stad is het ontwerpen als wetenschappelijke activiteit. Wat is jullie mening over dit zogeheten ‘ontwerpend onderzoek’?

AS: In dit verband vinden wij de opvatting van Taeke de Jong, zoals geformuleerd in zijn boek *Kleine methodologie voor ontwerpen*, interessant, maar tegelijk vinden wij zijn definities van ontwerp, theoretisch onderzoek en empirisch onderzoek te gesloten. Onze mening is dat onderzoek, theoretisch of empirisch, altijd een rol behoort te spelen in een ontwerp. Een voordeel van ontwerpend onderzoek in een academisch kader is dat we sommige restricties uit de praktijk kunnen loslaten. Maar de vaktraditie schuift je natuurlijk niet opzij.

RC: Zijn de ontwerpvragestukken van het stationsgebied van Haarlem vooraf duidelijk in kaart gebracht?

AS: Tijdens de eerste bijeenkomst hebben wij de essentie van de opdracht goed begrepen. Ook de stukken in *OverHolland 5* en het aangereikte kaartmateriaal waren een goede hulp. Wat wij misten waren duidelijke gegevens over de ondergrondse spoorlijn. Daarom hebben wij lang moeten werken aan de positie van het nieuwe spoortracé onder de grond.

RC: Wij hebben er bewust voor gekozen om de randvoorwaarden niet te dwingend te maken en veel vrijheid te laten aan de ontwerpteams. Wel hebben we nadrukkelijk gevraagd om een ontwerpend onderzoek. Heeft dit jullie houding ten opzichte van de ontwerpogave beïnvloed?

AS: Wij hebben het werk opgepakt zoals wij altijd doen op ons bureau. Intuïtie vormt samen met analyse en onderzoek een belangrijke basis voor een ontwerp, op alle schaalniveaus. Wel was het kader van dit project bijzonder. Wij werden niet geconfronteerd met opdrachtgevers uit de praktijk en dat heeft ons projectteam tot op zekere hoogte beïnvloed.

RC: De opzet van dit project vraagt in relatief korte tijd veel inspanning van de projectteams. Hoe was de werkverdeling in jouw projectteam georganiseerd?

AS: Wij hebben heel veel moeten doen in weinig tijd. Voor een dergelijk project heb je in de praktijk meestal veel meer tijd ter beschikking en dat moet ook wel, want het volgen van alle procedures en het plannen van de noodzakelijke toetsingsmomenten zijn bijzonder tijdrovend.

RC: De vraagstukken die vooraf door de onderzoeksgroep 5x5 zijn opgesteld, hangen samen met het hypothetische uitgangspunt van het project: een deel van het spoor wordt ondergronds gebracht. Allereerst krijgt het huidige station hierdoor een nieuwe positie in de stad en een nieuwe bestemming. Een tweede punt van aandacht is de mogelijke herinrichting van het bestaande, vrijkomende spooreplacement. Een derde punt betreft het nieuwe station en zijn ligging, zijn architectuur en zijn betekenis voor de stad. Hebben jullie je in Haarlem met al deze vraagstukken beziggehouden?

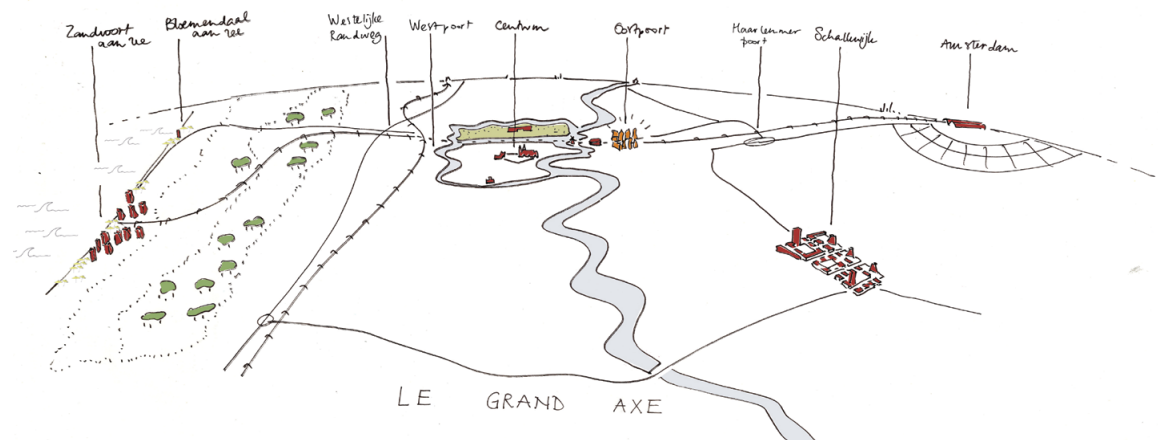
AS: Ja, wij hebben ons natuurlijk intensief beziggehouden met de spoorzone, maar daarnaast hebben wij ook de andere verkeerssystemen in Haarlem onderzocht. Meer dan de huidige spoorlijn is de drukke wegverbinding tussen Amsterdam en Overveen/Zandvoort een groot probleem voor het verkeer in de binnenstad. Deze weg loopt parallel aan de spoorlijn. De afwezigheid van een ringweg kan worden gezien als een van de oorzaken van de files in en om de stad.

RC: Welke rol heeft het onderzoek naar de locatie gespeeld in het formuleren van jullie probleemstelling?

AS: Een heel belangrijke rol. In het begin hebben wij geprobeerd de probleemstellingen te definiëren voor de drie belangrijke deelgebieden van de stad: de Westpoort, het centrum en de Oostpoort. Vooral het onderzoek naar de ontwikkelingen in en rondom de Nieuwstad, het noordelijk deel van het centrum, voor en na de komst van de spoorlijn heeft onze interesse gewekt en heeft ervoor gezorgd dat wij bepaalde ontwerpbeslissingen hebben genomen.

RC: Welke belangrijke ontwerpthema’s houdt jullie eerste schetsvoorstel in?

AS: Ook de ontwerpthema’s zijn afgestemd



in order to give the city allure again. Near the current station, which we would actually like to convert into a public building, we propose replacing the unclear construction from the 1960s and 1970s by buildings that are much more integrated into the historical urban fabric. Also the park in the stronghold area designed by Zocher should be recovered as much as possible.

The area we call the Oostpoort begins right on the other side of the Spaarne. Almost straight away we thought it was a suitable location for the new station. The new station should also be the catalyst for restructuring this part of Haarlem.

RC: What are the most important urban planning interventions of your proposal?

AS: The most important interventions are placing the railway underground, bundling the railway with the provincial road to Zandvoort and moving the station to the Oostpoort. The position of the tunnel plays a crucial role in our proposal. The position of the railway as well as the car tunnel follows the line of the Nieuwe Gracht, the former northern border of the city. This line is not only the shortest East-West connection under the centre towards the sea, but in our design it is also an important axis of the new station area. That is why we call it 'le grand axe' ('the great axis').

RC: How did you come to the decision to elaborate the new station area in the Oostpoort?

AS: The area around the Oostpoort, originally part of the plan for urban expansion for the Nieuwstad, has never reached an unambiguous development. The domed prison in the middle of a qualitative poor 'rest area' dominates this part of the city where the NS (Dutch railways) workplaces are the main visual elements. In this area the buildings of the Droste complex and the Lichtfabriek are valuable. By moving the station to this area, important urban transformations can be done, which can liven up this underdeveloped district. Of all the areas researched, in the end the Oostpoort seems to have the most potential, which is why we

have chosen to further elaborate our proposal for this district.

RC: When did you taken the decision to move the new, underground railway and road and displace the station building?

AS: When we came to the conclusion that the position of the tunnel plays a fundamental role in the plan. Also technically, this solution with tunnels under the Nieuwe Gracht seemed like the most feasible.

RC: How do you deal with the existing railway yard and what role should the current monumental station play in your plan?

AS: We feel that the existing railway yard can be integrated into the restructuring of the stronghold park. Whether parts of the existing railway overpasses can still be re-used or should be re-used can be decided later. The 'monumental palace for travellers' by Margadant must have a new function, for example as a museum, like the Gare d'Orsay in Paris. As well, the interventions planned at the existing station square must turn this building again into the beating heart of Haarlem.

RC: From which scale levels must your plan be read?

AS: Our proposal encompasses the entire city. We have analysed and mapped the entire traffic network and formulated large-scale proposals. However, we have concentrated on the area around the new station of Haarlem due to its potential for future developments.

RC: Your project introduces a new duality in relation to the city of Haarlem. On the one hand the project is aimed at the historical city, on the other it aims at urban renewal. Do you agree with this?

AS: That is it really. In our explanation of the project we wanted to underline that the discipline heritage of what we call the West European city is the context of our work. The integration and interaction between the existing city and new interventions play an important role in the tradition of the West European city. Therefore, it is not a coinci-

op de drie genoemde gebieden.

Bij de Westpoort zijn het duinengebied en de zee heel dichtbij. Bij de herinrichting van dit deel van de stad denken wij aan een parkachtige invulling met als accenten een aantal (Vesteda-)torens met 'de blik naar zee' gericht.

Het thema voor het centrum van de stad wordt samengevat in ons motto 'Recuperatie corpus'; wij pleiten voor herstel van de waardevolle elementen om de stad weer allure te geven. In de buurt van het huidige station, dat wij trouwens zouden willen herbestemmen tot openbaar gebouw, stellen wij voor om de onduidelijke bouwwerken uit de jaren zestig en zeventig te vervangen door gebouwen die veel meer geïntegreerd zijn in het historische stadsweefsel. Ook het door Zocher ontworpen park in het bolwerkengebied zou zo veel mogelijk moeten worden hersteld.

Het gebied dat wij Oostpoort hebben genoemd, begint direct aan de andere kant van het Spaarne. Vrijwel onmiddellijk vonden wij dat de geschikte locatie voor het nieuwe station. Het nieuwe station zou ook de katalysator moeten zijn voor de herstructurering van dit deel van Haarlem.

RC: Wat zijn de belangrijkste stedenbouwkundige ingrepen van jullie voorstel?

AS: De belangrijkste ingrepen zijn het ondergronds brengen van de spoorlijn, de bundeling van het spoor met de provinciale weg naar Zandvoort en de verplaatsing van het station naar de Oostpoort. De positie van de tunnel speelt in ons voorstel een cruciale rol. Het tracé van zowel spoor- als autotunnel volgt de lijn van de Nieuwe Gracht, de voormalige noordgrens van de stad. Deze lijn is niet alleen de kortste oost-westverbinding onder het centrum door richting zee, maar wordt in ons ontwerp ook een belangrijke as van het nieuwe stationsgebied. Wij hebben hem dan ook 'le grand axe' genoemd.

RC: Hoe zijn jullie tot het besluit gekomen om het nieuwe stationsgebied in de Oostpoort uit te werken?

AS: Het gebied rondom de Oostpoort, oorspronkelijk deel van het plan tot stadsuitleg voor de Nieuwstad, is nooit tot eenduidige

ontwikkeling gekomen. Dit deel van de stad wordt gedomineerd door de koepelgevangenis midden in een kwalitatief slecht 'restgebied', waarin de NS-werkplaats het belangrijke, beeldbepalende element is. Daarnaast zijn de gebouwen van het Droste-complex en de Lichtfabriek nog waardevol. Door de verplaatsing van het station hierheen kunnen belangrijke stedelijke transformaties plaatsvinden die dit onderontwikkeld deelgebied vitaler zullen maken. Van de onderzochte gebieden lijkt de Oostpoort uiteindelijk de meeste potentie te hebben en daarom hebben we ervoor gekozen om ons voorstel voor dit stadsdeel verder uit te werken.

RC: Wanneer hebben jullie de beslissing genomen om het nieuwe, ondergrondse spoor- en wegtracé te verleggen en het stationsgebouw te verplaatsen?

AS: Toen wij tot de conclusie kwamen dat de positie van de tunnel een fundamentele rol zou spelen in het plan. Ook technisch gezien leek deze oplossing met tunnels onder de Nieuwe Gracht de best haalbare.

RC: Hoe ga je om met het bestaande spooreplacement en welke rol moet het huidige monumentale station in jullie plan innemen?

AS: Het bestaande spooreplacement kan volgens ons worden geïntegreerd in de herstructurering van het bolwerkenpark. Of delen van de bestaande spoorviaducten nog kunnen of moeten worden hergebruikt, kan later worden besloten. Het 'monumentale paleis voor de reiziger' van Margadant moet een nieuwe functie krijgen, bijvoorbeeld als museum, zoals het Gare d'Orsay in Parijs. Daarnaast moeten de ingrepen aan het bestaande stationsplein dit gebouw weer tot het kloppende hart van Haarlem maken.

RC: Vanuit welke schaalniveaus moet jullie plan worden gelezen?

AS: Ons voorstel beslaat de hele stad. Wij hebben het hele verkeersnetwerk geanalyseerd en in beeld gebracht en wij hebben voorstellen geformuleerd voor de grote schaal. Toch hebben wij ons geconcentreerd op het gebied rondom het nieuwe station van

dence that our project for Haarlem features this duality.

RC: In the design of the new station area you refer to townscapes that do not originate from the tradition of the Dutch city. Why have you done that? Which transformations do the examples have to undergo in order to fit into the project location in Haarlem?

AS: Nowadays, there are many examples of developments in the Netherlands which look less and less like anything Dutch. For example, look at the Zuidas in Amsterdam. The images we showed of projects in the United States were representative for us due to the intervention scale that we wanted to propose. We could have just as well given a West European example like Potsdamer Platz in Berlin.

RC: Which drawings show the essence of your design views in relation to this specific assignment the best?

AS: In the large cross-section in perspective that shows the underground complex as well as the above ground buildings and the square in one glance. This drawing clearly shows how the above ground functions depend on the underground machinery.

RC: What kind of building is the train station of the 21st century? How did you incorporate this idea into the architecture of your plan?

AS: From practice we know that the station of the 21st century does not exist without additional real-estate programmes. The railway company has reduced the functions within a similar station to just a ticket machine, a shelter to keep dry and a bike park. It is in fact the link between railway, car traffic and underground parking garages with the new urban developments of offices, residences, commercial services, leisure spaces and culture above ground that must be the essence of ‘un fait urbain’ (‘an urban fact’), a sizeable urban development which characterises the new Haarlem central station.

RC: Does the final version of your plan meet the original starting points?

AS: The plan matches our starting points as

formulated in Jo’s first sketch. The integration and restructuring of the fragmented area between the Spaarne and the new Stationkwartier together with the upgrading of buildings such as the domed prison or a number of hangars of the NS workplace follows the tradition and idea of the West European city.

RC: How have you experienced the design process itself? What did you think of the formula of intermediate presentations?

AS: Despite the short time envelope, it has already been a valuable experience. In addition the intermediate presentations helped keep the main focus on the issues. We felt that the comments and additions during the meetings of the 5 x 5 project were very positive.

RC: With which other designs presented did your plan have the most in common?

AS: Each design presented has its own interpretation of the problem translated into architecture. bOb van Reeth’s plan probably showed the most affinity with our design at city level. Conversely, I think the architectonic proposals are difficult to compare.

The interview continues with Jo Coenen walking in.

RC: How does this design relate to your views about the transformation of the modern city?

JC: It is an example of how I see the transformation of the modern city. We must build on what the city already has. I must say that I think the previously suggested project was much too expansive. By not precisely defining every pre-condition, especially with regards to infrastructural issues, there was a great danger of a laconic attitude to the problem. I know like no one else that such projects either rise or fall due to possible solutions for the engineering aspects. When I was involved with the plans for the Zuidas in Amsterdam as a chief government architect I warned everyone involved about it. Potential investors want certainty with regards to all possible pre-conditions before building. They do not take risks.

Haarlem vanwege zijn potentie voor toekomstige ontwikkelingen.

RC: Jullie project introduceert een nieuwe dualiteit ten opzichte van de stad Haarlem. Aan de ene kant is het project gericht op de historische stad, aan de andere kant stuurt het aan op stadsvernieuwing. Ben je het met deze stelling eens?

AS: Dat is zeker zo. In onze toelichting op het project willen wij onderstrepen dat de vaktraditie van wat wij de West-Europese stad noemen, de context van ons werk is. De integratie en wisselwerking tussen bestaande stad en nieuwe interventies spelen in de traditie van de West-Europese stad een belangrijke rol. Het is dus geen toeval dat ons project voor Haarlem deze dualiteit in zich heeft.

RC: In het ontwerp van het nieuwe stationsgebied refereren jullie aan stadsbeelden die niet afkomstig zijn uit de traditie van de Hollandse stad. Waarom doen jullie dat? Welke transformaties moeten de voorbeelden ondergaan om bij de projectlocatie in Haarlem aan te sluiten?

AS: Vandaag de dag zijn er verschillende voorbeelden van ontwikkelingen in Nederland die steeds minder Nederlands lijken te zijn. Kijk bijvoorbeeld naar de Zuidas in Amsterdam. De beelden die wij hebben laten zien van projecten in de Verenigde Staten, waren voor ons representatief vanwege de interventieschaal die wij willen voorstellen. Maar wij hadden net zo goed een West-Europees voorbeeld kunnen aanreiken, zoals de Potsdamerplatz in Berlijn.

RC: In welke tekeningen is de essentie van jullie ontwerpvoorstellen ten aanzien van deze specifieke opgave het beste te zien?

AS: In de grote doorsnede in perspectief die het ondergrondse complex alsmede de bovengrondse gebouwen en het plein in één oogopslag weergeeft. Deze tekening verduidelijkt hoe de functies boven de grond afhankelijk zijn van de machinerie onder de grond.

RC: Wat voor soort gebouw is het treinstation van de eenentwintigste eeuw? Hoe hebben

022	022
Dome prison	Koepelgevangenis
023	023
Housing in the harbour	Wonen aan de haven
024	024
Urban housing in the new centre	Stedelijk wonen in het nieuwe centrum

jullie dit idee in de architectuur van jullie plan verwerkt?

AS: Uit de praktijk weten we dat het station van de eenentwintigste eeuw niet bestaat zonder aanvullende vastgoedprogramma’s. De spoorwegmaatschappij heeft de functies binnen een dergelijk station gereduceerd tot alleen een kaartjesautomaat, eenabri om droog te staan en een fietsenstalling. Juist de koppeling tussen spoorweg, autoverkeer en parkeergarages onder de grond met de nieuwe stedelijke ontwikkelingen van kantoren, woningen, commerciële diensten, ontspanningsruimten en cultuur boven de grond moet de essentie zijn van ‘un fait urbain’, een stedelijke ontwikkeling van formaat die het nieuwe station Haarlem CS karakteriseert.

RC: Beantwoordt de definitieve versie van jullie plan aan de oorspronkelijke uitgangspunten?

AS: Het plan strookt met onze uitgangspunten zoals geformuleerd in het eerste schetsje van Jo. De integratie en de herstructurering van het schervengebied tussen het Spaarne en het nieuwe stationkwartier samen met de opwaardering van gebouwen als de koepelgevangenis of een aantal loodsen van de NS-werkplaats, sluiten aan bij de traditie en de idee van de West-Europese stad.

RC: Hoe hebben jullie het ontwerpproces zelf ervaren? Wat vonden jullie van de formule met tussentijdse presentaties?

AS: Ondanks het korte tijdsbestek is het al met al een waardevolle ervaring geweest. Daarbij hebben de tussentijdse presentaties geholpen om de vraagstukken steeds centraal te houden. Commentaar en aanvullingen tijdens de bijeenkomsten van het 5x5-project hebben wij als zeer positief ervaren.

RC: Met welke van de andere gepresenteerde ontwerpen heeft jullie plan het meest gemeen?

AS: Elk van de gepresenteerde ontwerpen heeft een eigen interpretatie van de probleemstelling vertaald in architectuur. Het plan van bOb van Reeth vertoont misschien de meeste verwantschap met ons ontwerp op



In Haarlem we took the project very seriously. We have taken into account the possible modification to the railway and road and we think that we presented a realistic proposal.

RC: Can any continuity be seen in your designs for the master plans of the Ceramique terrain in Maastricht, the KNSM Island in Amsterdam and this project?
JC: Yes, it fits right into the series. As I emphasised in the previous answer, the master plans for similar urban renewals have to match the structure already in place of the existing city, even more so if the proposed plans in the existing urban fabric have been integrated. That is exactly our job, a proper integration between the areas to be transformed and the historical city. In fact, I believe that the latter is not an easy operation.

RC: You have often been a jury member of many contests and restricted competitions. Which criteria would you impose on a project like this to be able to evaluate it?
JC: I will name the most important criteria. The first one is the power of attraction of a plan's presentation. A plan's presentation has to immediately capture the viewers and involve them in the core of the project. This is a necessary and at the same time essential quality of a design. Moreover, I insist that the feasibility of a plan is fundamental. We must never forget the connection with the construction practice. I see it as one of my most important obligations. Of course, it is interesting to combine all the stimuli of the related artistic disciplines in a design. I also find that important. But in the end, a purely artistic approach does not lead to an executable plan. The third point is the idea behind a plan. What I mean is what is hidden behind the drawings. No matter how intangible, the idea still has to be the essence of a plan.

RC: Could we say that the architect must build a bridge between art and the engineer's world?
JC: Yes, to a certain extent I agree with that. If a student comes to me with a design that



only shows the artistic approach and does not take into account its construction I will disapprove of it. The feasibility of a plan is essential to me.

RC: In how far is your design the result of a scientific process and in how far does it meet the criteria of 'research by design'?
JC: Designing is research. To be able to design, you need research. The story gets more complicated when the word 'scientific' is added. Do we call someone who takes care of the quality of brick mortar also a scientific researcher? Nowadays we do. I do not see why designers should not fall under this category.

RC: Is designing a scientific activity?
JC: Designing is a discipline that has to find its place in the accompanying disciplinary field. We should discuss it more often with others in the scope of our discipline. That is what it is about. Then I can ask the question whether designing is also a scientific activity.

RC: Would you participate in this kind of project again?
JC: For sure. I also found it interesting to work together on the project with a number of highly appreciated colleagues. To come back to the idea behind a plan, I found that the presentation of the Neutelings Riedijk Architects group the most suited to what I meant with 'idea'. Their project made me think of some drawings by Superstudio, fantastic editing of collages behind which are hidden progressive ideas about the relation between architecture and city.

Finally, I thought that we should have found much more common subjects during the designing process. I said that very often at our meetings. This is perhaps the biggest lack in the project. Perhaps this could have been done better beforehand by the scientific group who set up the project.

het niveau van de stad. De architectonische opgaven daarentegen, zijn denk ik moeilijk vergelijkbaar.

Het vraaggesprek wordt voortgezet met Jo Coenen, die intussen is binnengekomen.

RC: Hoe verhoudt dit ontwerp zich tot jouw opvattingen over de transformatie van de hedendaagse stad?
JC: Het is een voorbeeld van hoe ik de transformatie van de hedendaagse stad zie. Wij moeten voortbouwen op datgene wat de stad al in zich heeft. Wel moet ik opmerken dat ik de vooraf gestelde opgave veel te breed vond. Door het niet scherp definiëren van alle randvoorwaarden, vooral met betrekking tot de infrastructurele vraagstukken, bestond groot gevaar voor een laconieke houding ten opzichte van de probleemstelling. Ik weet als geen ander dat dergelijke projecten mede staan of vallen met mogelijke oplossingen voor de ingenieurstechnische aspecten. Toen ik als rijksbouwmeester betrokken was bij de plannen voor de Zuidas van Amsterdam, heb ik alle betrokkenen daarvoor gewaarschuwd. Mogelijke investeerders willen zekerheid hebben over alle randvoorwaarden die aan het bouwen voorafgaan; zij nemen geen risico. In Haarlem hebben wij de opgave zeer serieus genomen. Wij hebben rekening gehouden met de mogelijke aanpassingen aan het spoor- en wegtracé en hebben een, denken wij, realistisch voorstel gepresenteerd.

RC: Is er enige continuïteit te bespeuren in je ontwerpen voor de masterplannen van het Ceramique-terrein in Maastricht, KNSM-eiland in Amsterdam en dit project?
JC: Ja, het past precies in de reeks. Zoals ik al in het vorige antwoord benadrukte, moeten de masterplannen voor dergelijke stadsvernieuwingen stroken met de aanwezige structuur van de stad en des te meer als de voorgestelde plannen in het bestaande stadsweefsel moeten worden geïntegreerd. Dat is precies onze taak, een goede integratie tussen de te transformeren gebieden en de historische stad. Trouwens, dit laatste is mijns inziens geen gemakkelijke operatie.



RC: Je bent vaak jurylid geweest van diverse prijsvragen en meervoudige opdrachten. Welke criteria zou je zelf opstellen om een project als dit te kunnen beoordelen?
JC: Ik zal de belangrijkste criteria noemen. Als eerste de aantrekkingskracht van een planpresentatie. Een plan en de presentatie daarvan moeten de toeschouwers meteen engageren en ze betrekken bij de kern van de opgave. Dit is een noodzakelijke en tegelijkertijd essentiële kwaliteit van een ontwerp. Daarnaast blijf ik erop hameren dat de maakbaarheid van een plan fundamenteel is. Wij moeten nooit de aansluiting verliezen met de bouwpraktijk. Ik zie het als een van mijn belangrijkste verplichtingen. Het is natuurlijk interessant om alle stimulansen van de aanverwante kunst disciplines in een ontwerp mee te nemen. Dat vind ik ook belangrijk. Maar uiteindelijk leidt een zuiver kunstzinnige aanpak niet tot een uitvoerbaar plan. Het derde punt is de idee achter een plan. Daarmee bedoel ik hetgeen achter de tekeningen schuilgaat. Alhoewel bijna ongreepbaar moet de idee toch de essentie van een plan zijn.

RC: Kunnen wij zeggen dat de architect een brug moet bouwen tussen de kunst- en de ingenieurswereld?
JC: Ja, tot op zekere hoogte ben ik het met die stelling eens. Als een student bij mij aanklopt met een ontwerp dat alleen de kunstzinnige benadering toont en geen rekening houdt met de bouwpraktijk, wijs ik het af. De realiseerbaarheid van een plan is voor mij essentieel.

RC: In hoeverre is je ontwerp het resultaat van een wetenschappelijk proces en in hoeverre beantwoordt het aan de criteria van het ontwerpend onderzoek?
JC: Ontwerpen is onderzoeken. Om te kunnen ontwerpen is onderzoek noodzakelijk. Het verhaal wordt ingewikkeld als daarbij het woord 'wetenschappelijk' verschijnt. Noemen wij iemand die bezig is met de kwaliteit van de baksteenmortel ook een wetenschappelijk onderzoeker? Tegenwoordig gebeurt het wel. Ik zou niet weten waarom de ontwerpers daar ook niet onder zouden kunnen vallen.