



Station

Haarlem

Onderdeel van
De Collectie

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson



ProRail

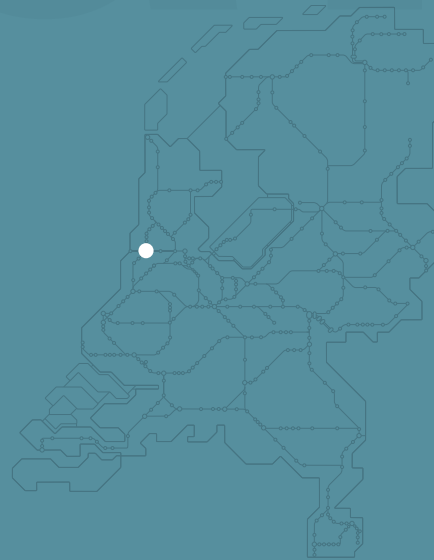
Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Station

Haarlem

Onderdeel van

De Collectie



Redactie

Miguel Loos - Bureau Spoorbouwmeester

Noor Scheltema - NS Stations

Roderick Jacobs - NS Stations

Cultuurhistorische waardestelling

Crimson

26 oktober 2012



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

Stations in een wereld van verandering

Het is meer dan 175 jaar geleden dat de eerste trein ging rijden in Nederland. In al die jaren is een unieke verzameling van stationsgebouwen ontstaan met een veelheid aan afmetingen, stijlen en materialen. De historische ontwikkeling van de spoorwegen en stationsgebouwen is in deze diversiteit terug te zien. De stations zijn ongeacht hun bouwperiode continu aan veranderingen onderhevig: Van het verdwijnen van aparte bagage afhandeling tot het inpassen van OV-chipkaart poortjes. Het is bijzonder dat ondanks deze grote veranderingen, de stationsgebouwen uit de 19e eeuw dagelijks nog tienduizenden mensen bedienen met uiteenlopende voorzieningen. Dit oude en jongere stationserfgoed verdient dan ook speciale aandacht. Het stationserfgoed is een enorme kans om reizigers en betrokkenen mee te nemen in het verhaal van de spoorwegen in Nederland door de tijd heen. Door het bewaken, herstellen en 'oppoetsen' van de unieke kwaliteiten van het stationserfgoed blijven stations bijzondere en aansprekende plekken.

Stationserfgoed en De Collectie

ProRail en NS Stations voelen zich als gezamenlijk eigenaar van alle stations in Nederland verantwoordelijk voor dit vastgoed met maatschappelijke waarde. Daarom is samen met Bureau Spoorbouwmeester door Crimson Architectural Historians, Urban Fabric en SteenhuisMeurs onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Aan de hand van inventarisaties zijn vijftig stations geselecteerd met de hoogste cultuurhistorische waarde die zijn omgedoopt tot De Collectie. Daarbij is uit ieder cluster van gelijksoortige stations telkens het gaafste, beste exemplaar, qua interieur en exterieur, toegevoegd. NS Stations en ProRail hebben De Collectie sindsdien omarmd en de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als belangrijk thema aangemerkt.

Waardestellingen

Na vaststelling van De Collectie bleek diepgaand onderzoek nodig om bij het plannen van stationsverbouwingen gerichte aanpassingen te kunnen doen om de cultuurhistorische waarde te herstellen en te bewaken. In 2012 is besloten om voor alle stations uit De Collectie een Cultuurhistorisch Onderzoek en Waardestelling, kortweg Waardestelling, uit te laten voeren door gespecialiseerde onderzoeksbureaus. De mate waarin een stationsgebouw kan functioneren als station blijkt essentieel voor de cultuurhistorische waarde. Daarom zijn door Bureau SteenhuisMeurs speciale richtlijnen opgesteld, waardoor het functioneren van het station als rode draad door iedere Waardestelling loopt.

De Waardestellingen geven waardevolle inzichten voor het ontwikkelen van een visie en ontwerp bij stationsverbouwingen en worden zodoende al vanaf de eerste fase van ieder project geraadpleegd. De meerwaarde van deze rapportages heeft ProRail en NS Stations doen besluiten om ook voor monumentale stations buiten De Collectie een waardestellend onderzoek op te laten stellen.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn trots op de reeks Waardestellingen die door jaren van succesvolle en nauwe samenwerking tot stand zijn gekomen. Met de kennis die door de Waardestellingen aanwezig is zal de cultuurhistorische waarde van de Nederlandse stations de aandacht krijgen die het verdient.

Veel leesplezier met de beschrijving van de rijke cultuurhistorie en architectonische kwaliteiten van de stations.

April 2016

NS Stations
ProRail
Bureau Spoorbouwmeester

Kaders van aanbevelingen

ProRail en NS Stations zijn zich bewust van de kracht en waarde van het stationserfgoed. Vanuit dit perspectief zijn onafhankelijk experts gevraagd om de Waardestellingen op te stellen. Vooropgesteld, NS Stations en ProRail hebben de intentie om de conclusies en aanbevelingen uit de Waardestellingen te volgen. Echter, functionele eisen of financiële en juridische kaders kunnen maken dat sommige aanbevelingen niet, niet geheel of niet direct haalbaar zijn. Desondanks nemen NS Stations en ProRail alle aanbevelingen serieus omdat hiermee de juiste discussies gevoerd kunnen worden. We willen graag met de belanghebbenden in gesprek gaan over hoe we gezamenlijk de cultuurhistorische waarde van het stationserfgoed kunnen borgen. Met als doel om de reizigers goed functionerende en aangename stations te bieden.

Contact:
waardestellingen@nsstations.nl

Station Haarlem

Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling

CRIMSON, oktober 2012

Station Haarlem

**Cultuurhistorisch onderzoek
en waardestelling**

Inhoud

09	Inleiding
16	De Nederlandse spoorwegen
18	Stedenbouwkundige context
37	Stationsgebouw Haarlem
70	Analyse station Haarlem
114	Waardering
116	Waarderingstekeningen station Haarlem
134	Aanbevelingen
138	Lijst van geraadpleegde bronnen



RIEDEREENSTATEN BOLWERK I HAARLEM

STALLING

Haarlem. Station met Stationsplein.







Haarlem, Station



Inleiding

Station Haarlem (1906) van architect D.A.N. Margadant is niet alleen een rijksmonument maar ook één van de topstukken van 'De Collectie', een verzameling van vijftig stationsgebouwen die door de NS, Prorail en het Bureau Spoorbouwmeester zijn aangewezen als gebouwen die vanwege hun cultuurhistorische waarde met bijzondere aandacht behandeld dienen te worden.

Station Haarlem ligt aan de 'Oude Lijn', de eerste spoorlijn van Nederland die in 1837 als proefspoor werd aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem om vervolgens in fasen te worden doorgetrokken naar Rotterdam via Leiden, Den Haag en Delft. Margadant heeft als huisarchitect van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) aan deze Oude Lijn verschillende stations ontworpen (Leiden, Schiedam, Den Haag HS), maar het architectonische hoogtepunt, ook binnen zijn oeuvre, vormt station Haarlem. In dit station stapt hij af van de neostijlen die gangbaar waren (het meest recent de neo-renaissance) en gebruikt hij een nieuwe, contemporaine stijl; de Art Nouveau of Nieuwe Kunststijl. Het ontwerp van station Haarlem dat typisch voor de Nieuwe Kunst een echt 'Gesamtkunstwerk' is met veel toegepaste kunst, is in het bijzonder geïnspireerd op het werk van H.P. Berlage en is het enige grote en nog intacte stationsgebouw in deze stijl in Nederland.

Station Haarlem was in zijn ontstaansperiode een belangrijk spooknooppunt waar treinen uit vier verschillende lichten aankwamen en vertrokken. Niet alleen lag het station aan de lijn Amsterdam-Rotterdam, via Haarlem gingen de vis vanuit IJmuiden en de bollen uit de Haarlemmermeer naar Amsterdam en de rest van het land en kwamen de toeristen vanuit binnen- en buitenland naar Zandvoort. Hoewel Haarlem na haar gouden 17e eeuw slechts een regionale betekenis heeft gehad was deze belangrijke positie in het spoornetwerk aanleiding voor het rijke gebouw dat in 1906 werd gerealiseerd.

Voor de stad Haarlem is het gebouw van onschatbare waarde in cultuurhistorisch opzicht. Het geeft structuur aan de stad en heeft de ontwikkeling van de lang leeg blijvende Nieuwstad ten noorden van het oude centrum voor een belangrijk

deel teweeg gebracht en bepaald. Architectonisch werd het gebouw vanaf zijn oplevering zeer gewaardeerd waarvan de zilveren medaille die Margadant in 1913 van de stad Haarlem voor zijn ontwerp ontving blijk geeft. En nog steeds is het gebouw zeer geliefd bij Haarlemmers en reizigers, nu niet meer vanwege zijn moderniteit maar vanwege de kwaliteit van het bijna gave Gesamtkunstwerk en de historische ervaring die het oproept.

De monumentale waarde van Station Haarlem bestaat uit drie aspecten:

- Ten eerste is er de cultuurhistorische waarde van het station als een belangrijk (architectonisch) ankerpunt in de historie van de Nederlandse spoorwegen.
- Ten tweede is er de architectuurhistorische waarde van het gebouw als een van de weinige grote Art Nouveau of Nieuwe Kunstbouwwerken in Nederland en als één van de hoogtepunten in de architectuur van Haarlem.
- Ten derde is er de stedenbouwkundige waarde van het gebouw voor de stad Haarlem als een oriëntatiepunt en een belangrijke ruimtelijke bouwsteen van de Nieuwstad.

De aanleiding van deze cultuurhistorische verkenning is tweeledig. Enerzijds vormt dit rapport een onderdeel van een grootscheeps project van de NS om van alle stations die opgenomen zijn in 'De Collectie' een cultuurhistorische verkenning te laten maken. 'De Collectie' bestaat uit vijftig met zorg geselecteerde stations waarvan de cultuurhistorische waarde wordt onderkend, niet alleen als een herinnering aan het verleden, maar ook en vooral als een waarde die in het heden en in de toekomst ingezet kan worden voor het maken van waardevolle en aantrekkelijke stationsgebieden. De zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden van de stationsomgeving dienen dus niet alleen om tegemoet te komen aan de vragen en eisen van de stedenbouwkundigen en monumentenbeschermers van de Gemeente Haarlem, maar volgt ook uit het bedrijfsbelang en het beleid van de NS en de aan haar gerelateerde bedrijven.

Anderzijds vormt de opgave van herprogrammering van het station die de NS zichzelf gesteld heeft de aanleiding. Deze herprogrammering wordt deels ingegeven door de veranderende stedenbouwkundige context van station Haarlem. De gemeente zet met verschillende projecten - zoals een nieuwe fietsroute en grote parkeervoorzieningen voor fietsen bij het station, een nieuwe inrichting van het Stationsplein en het Kenemmerplein en de vernieuwing van de

gevels en bebouwing aan het Stationsplein - in op een ruimtelijke en kwalitatieve verbetering van de openbare ruimte rond het station. In antwoord op de veranderende stedelijke routes is NS Stations nu bezig met een heroverweging van de invulling van verschillende ruimtes in en aan het station. Nu plannen voor nieuwe invulling gesmeed worden is een cultuurhistorische verkenning en waardering van het gebouw van groot belang om de kaders te bepalen. De specifieke opgave om over de herprogrammering van het station te adviseren hebben wij in een apart en parallel onderzoek vormgegeven dat gelijktijdig is verschenen.

De structuur van dit rapport is een eenvoudige; we zullen eerst ingaan op de achtergronden en de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw en vervolgens op de architectuur.

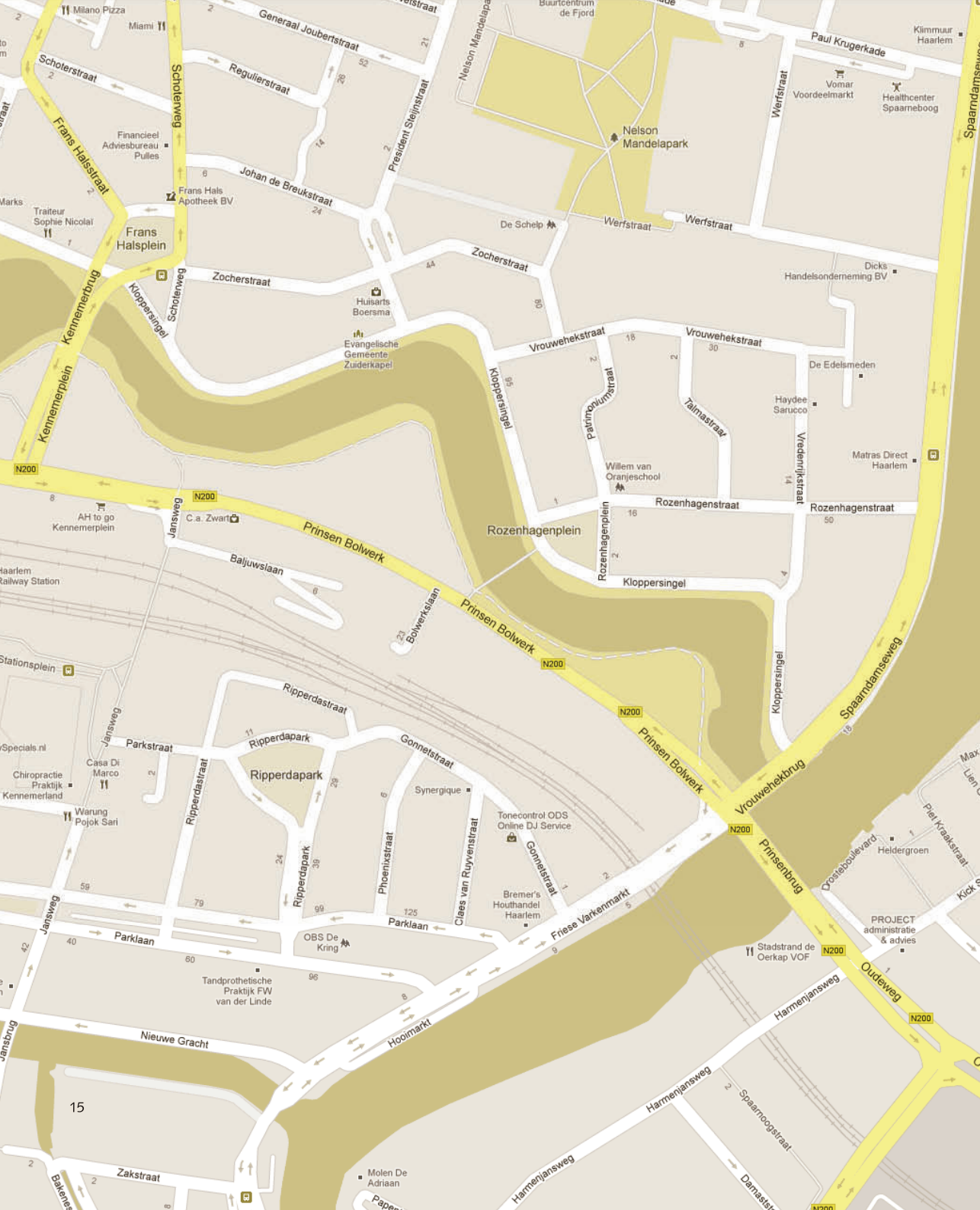
Daarna zullen we laten zien waar er kansen liggen voor verbetering van de cultuurhistorische conditie van het gebouw. Het rapport eindigt met een aantal aanbevelingen.





13





Milano Pizza

Scholierstraat

Frans Halsstraat

Kemmerplein

Frans Halsplein

Traiteur Sophie Nicolai

Financieel Adviesbureau Pulles

Frans Hals Apotheek BV

Kloppersingel

Scholierweg

Kemmerplein

N200

Jansweg

AH to go Kennemerplein

C. a. Zwart

Bajuwisaan

Prinsen Bolwerk

N200

Stationsplein

Jansweg

Parkstraat

Ripperdapark

Ripperdapark

Ripperdapark

Ripperdapark

Parklaan

Jansweg

Parklaan

Nieuwe Gracht

15

Zakstraat

Bakeweg

Molen De Adriaan

Generaal Joubertstraat

Regulierstraat

Johan de Breukstraat

Zocherstraat

Zocherstraat

Huisarts Boersma

Evangelische Gemeente Zuiderkapel

Zocherstraat

Prinsen Bolwerk

Bolwerkelaan

Ripperdapark

Ripperdapark

Ripperdapark

Ripperdapark

Parklaan

Parklaan

Hooimarkt

Nieuwe Gracht

Zakstraat

Molen De Adriaan

Parklaan

Phoenixstraat

Claes van Ruyvenstraat

Gonnelsstraat

Bremer's Houthandel Haarlem

Friese Verkenmarkt

OBS De Kring

Tandprothetische Praktijk FW van der Linde

Parklaan

Hooimarkt

Nieuwe Gracht

Zakstraat

Molen De Adriaan

Blauwcentrum de Fjord

Nelson Mandelapark

Nelson Mandelapark

Nelson Mandelapark

De Schelp

Werfstraat

Werfstraat

Zocherstraat

Zocherstraat

Vrouwehekstraat

Vrouwehekstraat

Vrouwehekstraat

Vrouwehekstraat

Willem van Oranjeschool

Rozenhagenplein

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Prinsen Bolwerk

Paul Krugerkade

Vordealmarkt

Vordealmarkt

Healthcenter Spaarneboog

Nelson Mandelapark

Werfstraat

Werfstraat

Dicks Handelsonderneming BV

De Edelmieden

Haydee Sarucco

Vredenvijkstraat

Matras Direct Haarlem

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Rozenhagenstraat

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

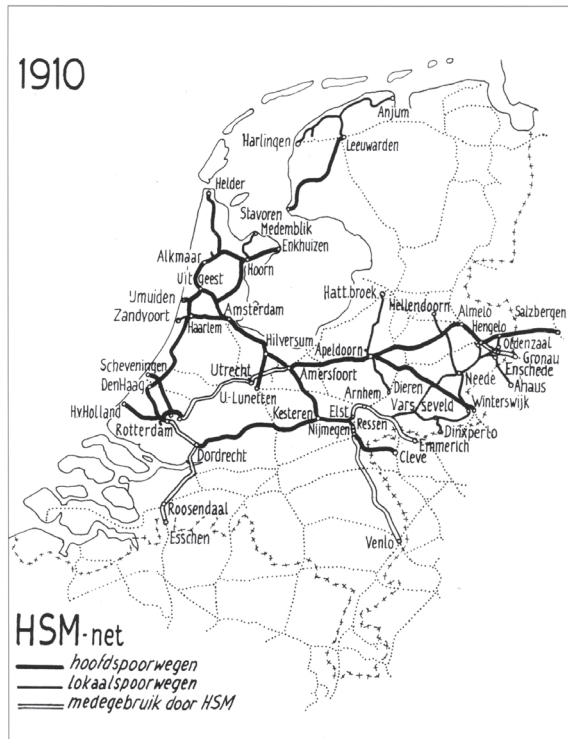
Spaarndamsseweg

Spaarndamsseweg

De Nederlandse spoorwegen

Het heeft nogal lang geduurd voor Nederland het belang van het nieuwe vervoersmiddel de trein inzag, maar toen de Belgen in 1835 hun eerste spoorlijn openden en met de verdere ontwikkeling van hun net een goede verbindingen aanlegden met Duitsland en Frankrijk (die snel daarna ook spoorwegen gingen aanleggen), zag men schoorvoetend in dat Nederland niet achter kon blijven. Nederland had met haar goede en fijnmazige waterwegennetwerk al een hele degelijke infrastructuur die de verbindingen tussen de haven van Amsterdam en haar achterland onderhield. Het spoornetwerk in België versterkte nu echter de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen; de trein was sneller en minder weersgevoelig. In 1837 werd een concessie verleend voor een eerste proefspoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem en werd vervolgens de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM of HSM) opgericht. De ambitie van de HIJSM was een goederenspoorlijn aan te leggen en te exploiteren tussen Amsterdam en Keulen maar omdat er nog steeds veel algemene weerstand was tegen de trein en, nog belangrijker, omdat er sterke tegenwerking was van de binnenschippers, richtte men zich eerst op het reizigersvervoer. De proeflijn zou gemakkelijk doorgetrokken kunnen worden via Leiden en Den Haag naar Rotterdam om zo de belangrijkste steden van westelijk Nederland met elkaar te verbinden. Zo werd tussen 1837 en 1847 deze zogenaamde 'Oude Lijn' aangelegd.

In de eerste twintig jaar van de Nederlandse spoorweggeschiedenis werden er slechts enkele lijnen door particuliere maatschappijen geëxploiteerd; naast de HIJSM was er de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij (NRS) die een lijn tussen Amsterdam Weesperpoort en het Duitse achterland exploiteerde, met een zijtak van Utrecht naar Rotterdam Maas (1843-1856). Voorts waren er nog een drietal buitenlandse maatschappijen actief in het zuiden van het land vanuit Duitsland en België. Ook ontstonden in de loop der tijd verschillende lokale spoorwegmaatschappijen. Rond 1860 drong het besef pas goed door dat Nederland zijn internationale concurrentiepositie op het spel zette als het



niet meeging in de 'vaart der volkeren'. In 1860 werd daarom een wet aangenomen die voorzag in de aanleg van een groot aantal spoorwegen door de staat

die alle losse lijnen tot een net aan elkaar zou smeden en die vervolgens door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) zouden worden beheerd. In de jaren zestig van de 19e eeuw werd zo in een hoog tempo een spoorwegnet aangelegd dat in grote lijnen overeenkomt met ons huidige net van hoofdspoorwegen. In totaal werd met deze inhaalslag tussen 1863 en 1869 zo'n 900 kilometer spoor aangelegd. Dit net van staatsspoorwegen viel nog wel in een noorder- en zuidernet uiteen omdat men de grote rivieren voorlopig nog als onoverbrugbaar beschouwden. Maar al snel zag men in dat een splitsing van het spoorwegnet geen houdbare situatie was. Er werd besloten om verbindende spoorlijnen aan te leggen, dit werd mede mogelijk door ontwikkelingen binnen de bruggenbouwtechniek. In 1917 werd tussen de Staatsspoorwegen en de HIJSM, de laatste twee overgebleven grote spoorwegmaatschappijen, een belangengemeenschap gesloten, waarbij concurrentie omgezet werd in samenwerking en in 1937 fuseerden de twee bedrijven uiteindelijk om de Nederlandse Spoorwegen te vormen.

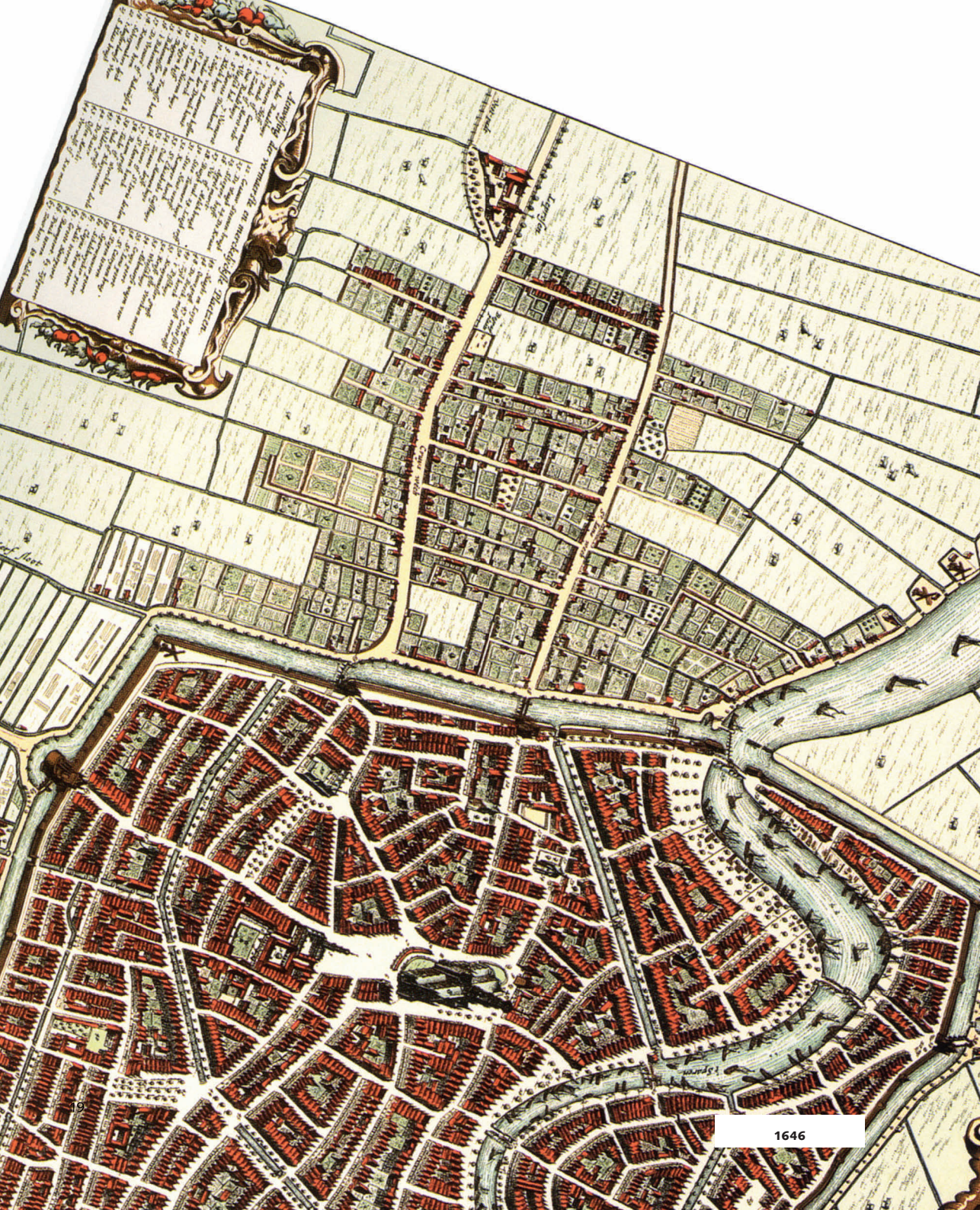
Stedenbouw- kundige context

Haarlem

Haarlem was rond 1830, toen de spoorwegen in Europa ontstonden, een slaperige, verarmde provinciestad waarvan het inwoneraantal sterk was teruggelopen sinds de hoogtijdagen in de 17e eeuw. De textielindustrie die in Haarlem een grote bron van inkomsten was geweest was bijna verdwenen, werkloosheid en armoede bepaalden het beeld. De belangrijkste oorzaak hiervan was dat de Hollandse steden de concurrentie met Engeland waar men de stoommachine al had ingevoerd niet aankonden. De Nieuwstad die men tussen 1673 en 1691 had aangelegd als noordelijke uitbreiding van Haarlem lag er nog steeds grotendeels onontwikkeld bij, de bevolkingsgroei die men toen had verwacht was nooit gekomen. Begin jaren twintig van de 19e eeuw werd besloten de verdedigingswerken te slopen om zo op onderhoudskosten te besparen. Men begon met de noordelijke bolwerken en J.D Zocher jr. werd in de arm genomen om van het vrijgekomen gebied een aantrekkelijk wandelpark te maken in de hoop welgestelde Haarlemmers voor de stad te behouden (deze trokken in grote getalen weg). In 1833 leek het tij te keren, verschillende Belgische textielbedrijven vestigden zich in de stad (het stadsbestuur zorgde voor belastingvoordeel en goede locaties). Met de komst van deze bedrijven en met hen de industriële revolutie hoopte men op een nieuwe bloei van de economie. Het aanleggen van de spoorlijn paste bij deze herwonnen ambitie. Maar ondanks de komst van nieuwe (textiel)fabrieken en de spoorwegen stagneerden de economische ontwikkelingen in Haarlem. De Nieuwstad werd in een heel traag tempo verder ontwikkeld en pas in het begin van de twintigste eeuw raakte het volgebouwd.

De 'Oude Lijn' en de stationslocatie

Het eerste station dat men in Haarlem bouwde was een tijdelijk houten bouwsel dat net buiten de Oostersingel aan de Oudeweg lag. De trein was in deze tijd nog niet welkom in de stad, het zou nog even duren voor het spoor en alles wat dit



meebracht onderdeel zou worden van het dagelijkse leven. De definitieve locatie voor het station werd bepaald door twee omstandigheden; de lijn zou worden doorgetrokken richting Leiden en in die tijd lag ten oosten van Haarlem nog het grote water van het Haarlemmermeer (dit zou in 1852 pas droogvallen met behulp van de eerste stoomgemalen) en bovendien ook het Spieringmeer en het Leidsemeer. De spoorlijn zou dus met een brug over het Spaarne moeten steken en via de westkant van de stad naar het zuiden doorgetrokken moeten worden. Men heeft er nog even over gedacht het station buiten de wallen ten noorden van de stad te bouwen maar vond dit toch te ver van het centrum en de rest van de stad af liggen zodat uiteindelijk werd besloten het station in de Nieuwstad te plaatsen, daar was nog voldoende ruimte. Op de locatie van het allereerste station, aan de Oudeweg, bouwde de HIJSM in 1908 haar centrale werkplaats en werd in die periode de grootse werkgever van Haarlem (met 1300 arbeidsplaatsen). Het nieuwe station werd gesitueerd tussen de Jans- en Kruisweg die vanouds het verkeer tussen het centrum en Schoten, ten noorden van Haarlem faciliteerden. Een aantal panden aan de Kruisweg moesten voor het station wijken en een aantal straten verdwenen maar het belangrijkste effect van de komst van de spoorlijn was dat de wijk in tweeën werd gesplitst en de Varkensmarkt (nu Kennemerplein) en de Bolwerken nogal geïsoleerd kwamen te liggen. Vanaf ca. 1865 probeerde de stad Haarlem actief het economische laagtij te keren. Rond het station werden verschillende bouwprojecten uitgevoerd; in 1868 werden het Kenaupark en het Ripperdapark gebouwd, in 1870 dempte men de Achter Nieuwe Gracht en ontstond de Parklaan en bij de Bolwerken werden verschillende villa's gebouwd. De Nieuwstad was eindelijk een volwaardig stadsdeel geworden met het station en het stationsplein als brandpunt van activiteit.

De stationsgebouwen

Het eerste stenen station van Haarlem was tegelijk het eerste stenen stationsgebouw van Nederland en werd ontworpen door de Spaarndammer F.W. Conrad, telg uit een beroemd geslacht van waterstaatsingenieurs en in 1839 benoemd tot ingenieur-directeur van de HIJSM. Onder Conrads leiding werden de meeste ontwerpen voor de stations en andere bouw- en ingenieurswerken van de Oude Lijn gemaakt en uitgevoerd. Het station werd opgetrokken in een toen gangbare neo-classicistische bouwstijl. Naar aanleiding van de aansluiting van de lijn Den Helder – Amsterdam op de Oude Lijn (via de lijn Haarlem-Uitgeest) werd dit station van Conrad in 1867 deels afgebroken en vergroot herbouwd naar een

ontwerp van P.J. Mouthaan.
Een directe lijn van Amsterdam naar Den Helder kwam pas in 1878 gereed, tot die tijd was de verbinding via Haarlem daarom van groot belang.



Het derde stationsgebouw, dat tussen 1906 en 1908 werd ontworpen en gebouwd in een Art Nouweaustijl door D.A.N. Margadant, vormde de oplossing van het langdurende getob van de stad met de spoorwegovergangen op de Kruisweg en de Jansweg die het verkeer tussen noord en zuid in belangrijke mate stremden, zeker toen de trein populair bleek en er steeds meer treinen gingen rijden. Ten noorden van de Bolwerken waren inmiddels buitenwijken ontstaan en er was altijd al dagelijks verkeer uit de gemeenten ten noorden van Haarlem (Schoten, Bloemendaal, Velsen bijv.) geweest. Ook groeide het vrachtverkeer per trein zodat de overgangen meer dicht dan open leken te staan. Er is lang over een oplossing gesteggeld en zelfs in 1883 een speciale raadscommissie ingesteld die werd geadviseerd door prof. ing. J.M. Telders om de beste oplossing uit te werken. In de tussentijd had men loopbruggen gebouwd zodat in ieder geval voetgangers door konden lopen maar dit loste het probleem niet op. Telders adviseerde in 1885 een verhoogd spoor over het gehele traject binnen de bebouwde kom en tegelijk de verhoging van de spoorbrug over het Spaarne zodat ook het scheepsverkeer minder hinder zou ondervinden.

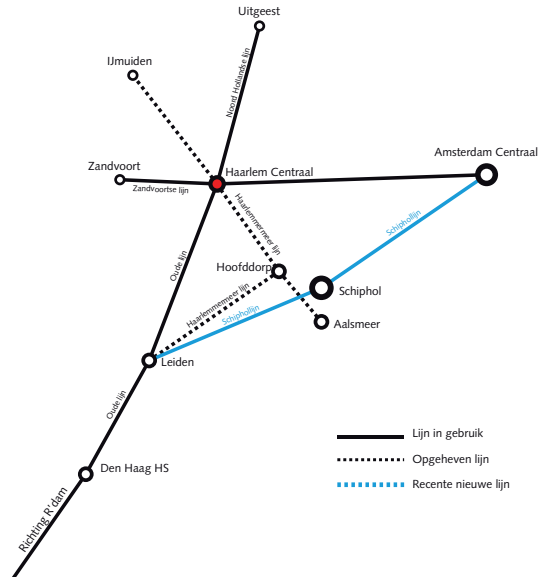
Een groot probleem was de benodigde financiën voor dit ambitieuze plan te vinden. In 1903 werd eindelijk begonnen met de ophoging van de spoorbaan, de bouw van een elektrische centrale (voor de bediening van bruggen en



seinen, goederenkransen, de liften en de verlichting in het station), het plaatsen van een nieuwe spoorbrug en de aanleg van de viaducten over het gehele traject. Eindelijk kon het verkeer van de Kruis- en Jansweg ongehinderd de spoorweg passeren door de viaducten die overigens een integraal onderdeel van het stationsontwerp vormen.

Haarlem in het spoornetwerk

Haarlem vanaf het begin van de spoorwegen een belangrijk station geweest. Rond 1900 was Haarlem één van de belangrijkste spoorknooppunt van Nederland, van hieruit vertrokken er treinen in vier verschillende richtingen. Allereerst was er de zogenaamde 'Oude lijn' van Amsterdam naar Rotterdam. Daarnaast vertrok vanaf Haarlem de Noord-Hollandse Lijn naar Uitgeest. In Uitgeest konden treinreizigers uit het zuiden overstappen op Lijn K die van Amsterdam naar Den Helder reed. Wie met de trein uit het zuiden kwam (Rotterdam, Delft, Den Haag of Leiden) en doorreisde naar Noord-Holland, moest dus altijd een stop maken in Haarlem. De Noord-Hollandse lijn had net voor het Noordzeekanaal een aftakking richting IJmuiden. Rond de eeuwwisseling nam het vervoer van vis uit de havens van IJmuiden per spoor sterk toe. Vanaf 1889 exploiteerde de HIJSM ook nog eens de spoorlijn tussen Haarlem en Zandvoort. De badplaats profiteerde van het opkomende massatoerisme. Tussen 1912 en 1918 kwamen daar de Haarlemmermeerlijnen nog eens bij; voor Haarlem resulteerde dit in een verbinding met Aalsmeer. Als gevolg van de drooglegging van het Haarlemmermeer had in Aalsmeer de tuinbouw een vlucht genomen. Maar door de economische crisis in de jaren '30 en de concurrentie van vrachtauto's en bussen viel het treinverkeer op deze lijnen echter tegen waardoor na amper twintig jaar de meeste lijnen werden opgeheven. In 1981 werd de Schiphollijn verbonden met Leiden en Amsterdam RAI en vijf jaar later met Amsterdam Centraal waardoor het belang van station Haarlem enorm afnam.



Vanwege het belang van Haarlem als spoorknooppunt rond 1900 was het dus niet vreemd dat de HIJSM hier een groot en voornam stationsgebouw neerzette met veel toegepaste kunstwerken van hoog niveau. Haarlem was ook zeer ingenomen met de architectuur van het station en zag het als een van de architectonische hoogtepunten in haar stad. Margadant ontving in 1913 een zilveren medaille als blijk van erkenning van zijn meesterschap. De architectuur van het station is bijzonder te noemen omdat het het enige grote en nog grotendeels in originele staat verkerende stationsgebouw is dat in de Nederlandse Art Nouveaustijl is gebouwd en gedecoreerd. Zandvoort en Amersfoort, van dezelfde architect, waren weliswaar in een zelfde soort stijl ontworpen maar slechts bescheiden van omvang en bovendien is station Amersfoort afgebroken en vervangen in 1997.

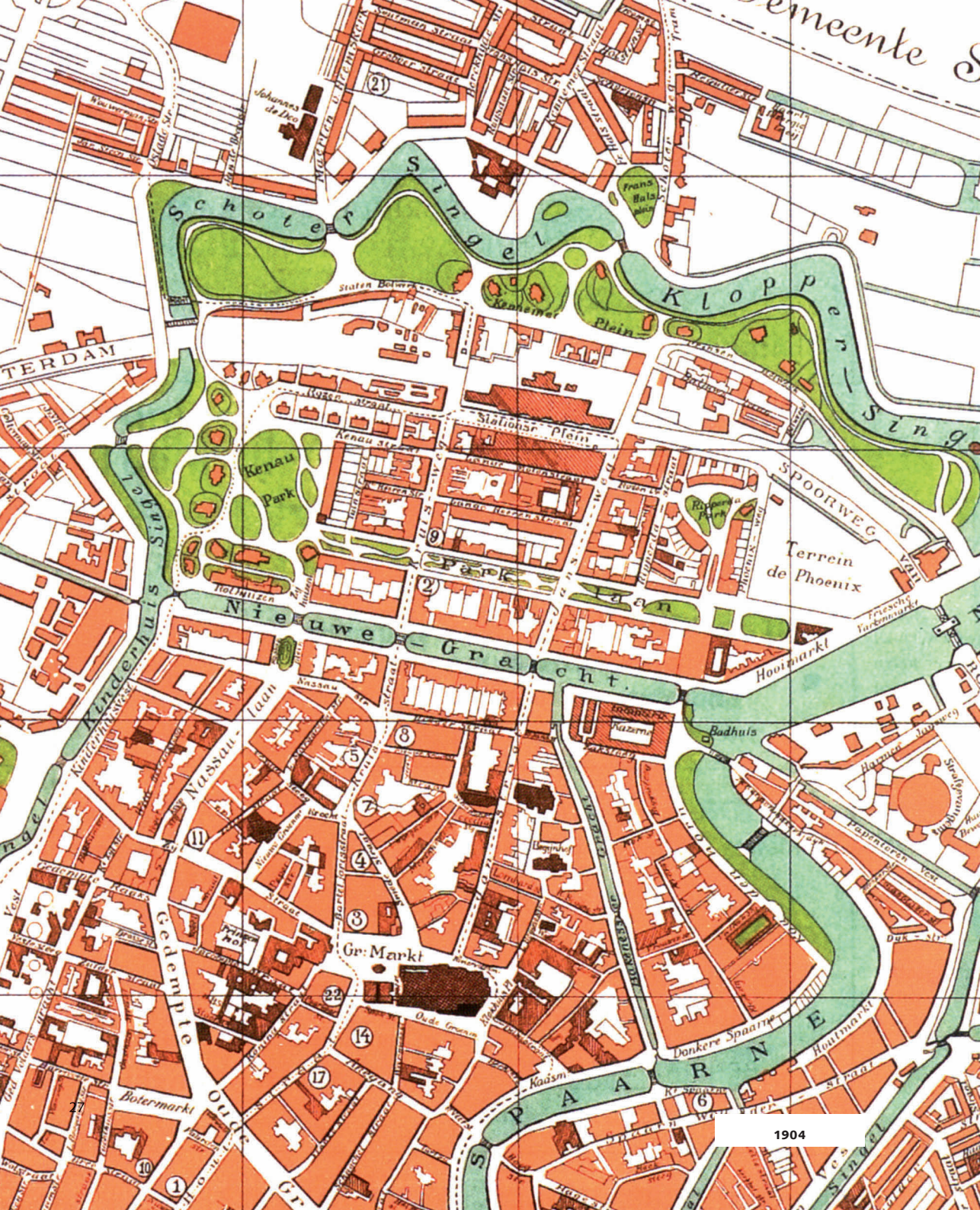
Het stationsplein

Vanaf het eerste stationsgebouw van Conrad hebben alle stations eenzelfde oriëntatie gehad op het zuiden, richting het centrum, met een min of meer gesloten noordkant. Het stationsplein was eigenlijk meer een brede straat door zijn langgerekte vorm. Al snel vestigden zich rond het plein vele koffiehuisen en hotels die het drukke reizigersverkeer bedienden, zo veel dat er in 1870 nog maar één particuliere woning aan het plein te vinden was.

Het stationsplein werd vanaf 1858 gedomineerd door de rijtuigenfabriek van J.J. Beijnes die daar gebouwd werd om vaste leverancier van de HIJSM te worden. De fabriek groeide in korte tijd uit tot de grootste en bekendste rijtuigenfabriek van Nederland en leverde rijtuigen aan West-Europese landen, maar ook aan Nederlands Indië en Suriname en zelfs Japan en Perzië. Met de groeiende productie groeide ook de omvang van de fabriek, de lengte van het gebouw bereikte al snel 128 meter, met een breedte van 20 meter. Gek genoeg ontbrak een zijlijn die de rijtuigen op het HIJSM spoor kon brengen, men legde elke oplevering tijdelijk rails op de straten.



De zuidoosthoek van het stationsplein met veel terrasjes en op de hoek Hotel Royal in 1948



De zuidwand van het stationsplein werd zo gevormd door de Beijnesfabriek aan de oostkant en verschillende horecagelegenheden aan de westkant met op de hoek van de Kruisstraat Hotel Royal. Een aaneengesloten zone van terrasjes waar men een drankje of maaltijd kon nuttigen bood hier een vanzelfsprekende pendant van het stationsgebouw dat de noordzijde van het plein besloeg. Op het plein stopten de trams (vanaf 1899 elektrische trams) en onder de rijtuigkap die tussen het entree en en uitgangsggebouw beschutting bood stonden de koetsen en taxi's te wachten. In de jaren dertig deed een nieuw type vervoermiddel zijn intrede: de bus. Deze nam de positie van de tram over; in 1948 verdween de stadstram uit Haarlem en in 1957 werd ook de tramlijn Amsterdam-haarlem-Zandvoort, de "blauwe tram", opgeheven.

Afbraak in de jaren 50 en opbouw in de jaren 70

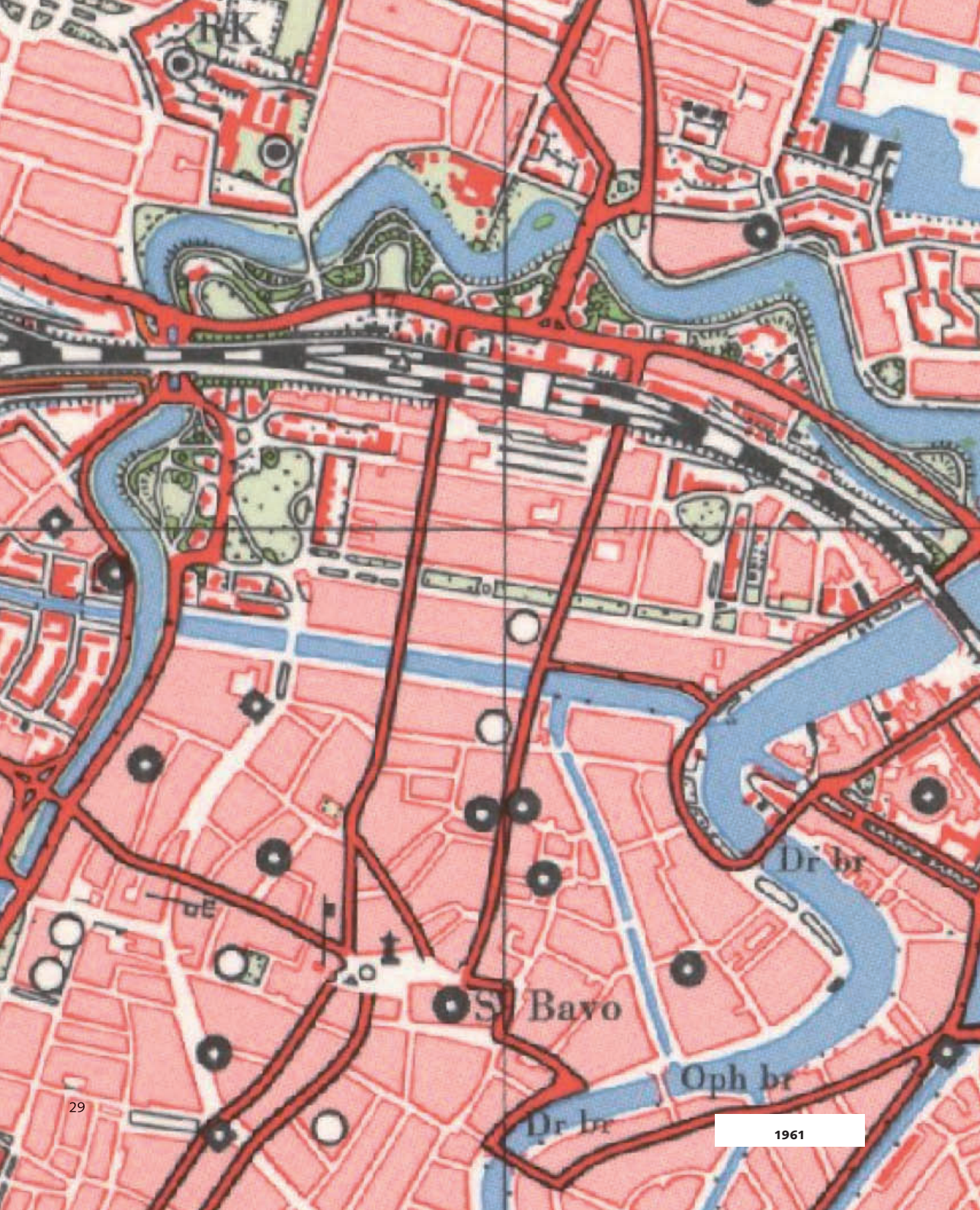
Het stationsplein onderging een grote metamorfose toen in 1953 de Beijnes-fabriek vertrok en het gebouwencomplex enkele jaren daarna werd gesloopt. Toen ook Hotel Royal sneuvelde en de pandjes ernaast ontstond een gigantisch gapend gat tegenover het station. Om het stedelijk weefsel enigszins te repareren werd een schutting geplaatst waarvoor parkeerplaatsen ingericht werden. Het plein werd een busstation. Zoals de meeste Nederlandse steden maakte ook Haarlem grootscheepse verkeersplannen in de jaren vijftig en zestig. Er werd een ringweg gepland die de stad van haar verkeersinfarct af zou moeten helpen met een noordelijk tracé dat dwars door de Nieuwstad



Na sloop van de Beijnes-fabriek en de rest van het blok, lag er lange tijd een open ruimte voor het station (in de rechterbovenhoek)



Beijneshal en parkeergarage



RK

St Bayo

Oph br

Dr br

Dr br

liep ter hoogte van het Kennemerplein. De plannen werden door de Provinciale Staten afgekeurd maar het stationsplein bleef er in verband met deze ambitieuze plannen verwaarloosd bij liggen. Ondanks het feit dat de gemeente in 1965 de benodigde financiën regelde voor de sanering van het plein zou het tot de jaren zeventig duren voor er iets structureels gebeurde. In 1973 verrees aan de Lange Heerenstraat (aan de zuidelijke kant van de open ruimte die was ontstaan) een winkel- en kantorencomplex en vlak tegenover het ingangsgebouw van het station een parkeergarage, evenementenzaal ('Beijneshal') en hoogbouw met woningen. De rest van het plein aan de westkant werd ingericht als busstation voor de NZH. De architectuur van bebouwing aan de zuidkant van het plein had helaas weinig kwaliteit, in een periode dat architectuur toch al weinig ambitieus was wat betreft esthetiek bouwde men hier wel zeer middelmatige en karakterloze blokken tegenover het algemeen hoog gewaarde station. Inmiddels heeft men het busplein vernieuwd en eronder een grote gratis fietsstalling gebouwd. Er zijn bovendien plannen voor de renovatie van de bebouwing rond het busplein waarbij de gevels geheel vernieuwd zullen worden (een ontwerp van KPG Architecten).

Recente plannen

De herinrichting van het busplein en de fietsstalling vormen een onderdeel van het veel grotere masterplan Spoorzone Haarlem dat de gemeente in samenwerking met BVR adviseurs opstelde en dat in 2003 werd vastgesteld door de gemeenteraad. Het masterplan onderscheidt 4 verschillende ruimtelijke zones: in het westen de Spoorwegdriehoek, in het midden de stationsomgeving, langs het Spaarne en in het oosten de Oostpoort waar de polder overgaat in de stad. In de stationsomgeving staat het ontwarren van de



Nieuwe inrichting stationsplein



Fietsgevel aan het Kennemerplein





verschillende vervoersmodaliteiten en routes centraal, men wil het station beter bereikbaar en maken en de verkeerstromen overzichtelijk en helder maken. Voor het stationsplein betekent dit dat men auto's wil weren en het probleem van de massa's geparkeerde fietsen wil oplossen, om zo op het plein meer ruimte te creëren voor voetgangers. Naar aanleiding van het masterplan is toen het project de Rode Loper ontwikkeld waarin een langzaamverkeersroute tussen het station en de Grote Markt de fietser en wandelaar alle comfort en voorrang biedt. De route loopt ook naar het noorden onder het spoor door en met een nieuwe fietsbrug over de singel wordt direct aangetakt op de Schotersingel richting Kennemerstraat. Een grote ondergrondse gratis fietsenstalling onder het stationsplein aan de Kruisweg, een Fietsgevel aan de noordkant van het station en de herinrichting van de openbare ruimten bij het station (allemaal naar ontwerp van wUrck architectuur, stedenbouw, landschap) vormen een belangrijk onderdeel in het Rode Loper project.



Kennemerplein

De noordzijde van station Haarlem is tot 1997 een echte achterkant geweest en het Kennemerplein werd aan deze zijde gedomineerd door het aanblik van de enorme monumentale perronoverkapping. Aan de ander kant van het plein bevond en bevindt zich nog steeds de door J.D. Zocher landschappelijk ingerichte Bolwerken waarin een aantal statige villa's staan die nu nog steeds de sfeer van de 19e eeuwse bourgeois oproepen, al zijn het nu banken, notariskantoren of makelaars die de panden bewonen. In eerste instantie was de gehele gevel van het station op straatniveau blind en gesloten, maar al snel is aan de uitgangstunnel een extra noordelijke uitgang gemaakt voor de reizigers die niet naar het centrum moesten maar in noordelijke richting. Men kon hier alleen uit, om het station binnen te gaan moest de reiziger via een viaduct naar het entreegebouw aan de voorzijde. Er werd een zeer eenvoudige ingangspartij in de wand gebouwd en binnen was direct achter de deur de uitgangcontrole (men nam in die tijd nog de kaartjes in bij de uitgang). Verder was het plein een wat rommelig gebied; er



Foto uit 1984, in de achtergrond is de achterentree van Van der Gaast te zien

stonden nog wat restanten van voor de komst van het station, bijvoorbeeld een oud rijtje huizen midden op wat nu het Kennemerplein heet. Dit rijtje is pas in 1995 afgebroken. Door de tijd heen is het Kennemerplein lang ingericht geweest als busstation (aan de oostkant). Ook heeft er een tijd een Esso-station gestaan aan de westkant van het plein. In de jaren vijftig ontwierp spoorbouwmeester Koen van der Gaast de renovatie van perron acht en tegelijk een nieuwe keerwand langs het hele perron en een nieuw entree en uitgangsbouwtje aan de westzijde. Hoewel het plein een rommelige aanblik bood was het wel levendig en bood verschillende stationsgerelateerde functies zoals een bloemenstal, een fietswinkel en het oude en vermaarde Kennemer Koffiehuis dat er al in 1928 zijn deuren opende. De levendigheid verdween toen het busstation naar de voorkant of zuidzijde verhuisde in 1973.

Toen de bloemenkiosk verhuisde kon de NS in 1995 beginnen met de bouw van een nieuwe ontwikkeling rond de nieuwe opening van de oostelijke tunnel. Hier werd in opdracht van de Rijksgebouwendienst naar ontwerp van Rudy Uytenhaak een experimenteel kantoorgebouw gerealiseerd waarin op de begane grond een

nieuwe entree van het station werd opgenomen. Ook winkelruimten behoren hier tot het programma. Het gebouw is op de verdiepingen bekleed met een betonnen rasterwerk waar bovenuit de met hout beklede volumes steken. Het betonnen scherm staat op kolommen en zo is op de begane grond een galerij gecreëerd die noordelijk georiënteerd vrij donker is. De ingang van het station is door deze diepe galerij niet erg goed zichtbaar, slechts een bescheiden bord hangt in de galerij. De reiziger die zijn weg naar binnen weet te vinden zal zich in eerste instantie eerder in een winkelcentrum wanen dan een station. Alleen de kaartautomaten en borden met vertrekkende treinen aan het einde van de doorgang verraden dat men hier ook het station kan betreden. En natuurlijk de doorkijk die Uytenhaak maakte op het achtste perron, als men tenminste het geluk heeft dat er een trein aan het perron staat.

Ondanks het feit dat het complex compact is gebouwd onttrekt het gebouw dat toch pal tegen het station is aangebouwd vanaf het Kennemerplein in belangrijke mate het zicht op de perronkappen.

Op dit moment wordt het Kennemerplein nog overspoeld door geparkeerde fietsen. Wanneer straks de fietsgevel van wUrck opgeleverd wordt zal er eigenlijk voor het eerst een echt plein, dat wil zeggen een overzichtelijke open ruimte, ontstaan aan de noordzijde van het station. De fietsgevel incorporeert bovendien een bescheiden maar duidelijk vormgegeven entree tot het station die aansluit op de westelijke tunnel (oorspronkelijk de uitgangstunnel). Het belang van de entree in de Uytenhaak-aanbouw zal hierdoor nog verder afnemen.



Station Leiden (1879-1951)

Stationsgebouw Haarlem

Het oeuvre van D.A.N. Margadant (1849-1915)

Over de professionele loopbaan van Dirk Antonie Nicolas Margadant is weinig bekend. Zijn persoonlijk archief is niet bewaard gebleven en ook in de vakliteratuur uit zijn tijd zijn er geen artikelen van zijn hand verschenen. In deze beschrijving van zijn oeuvre ligt vooral de nadruk op de stijlontwikkeling van Margadant: van neoclassicisme naar neorenaissancisme naar de Nieuwe Kunststijl, de op H.P. Berlage geïnspireerde Nederlandse Art Nouveau, waar ook station Haarlem toe gerekend moet worden. Deze stijlontwikkeling is vooral interessant omdat Station Haarlem, zijn laatste grote ontwerp, als sluitstuk van zijn oeuvre moet worden beschouwd.

Op 31 april 1869 duikt Margadants naam voor het eerst op in de krantenarchieven. Margadant wint dan de tweede prijs bij een prijsvraag voor een nieuw raadhuis in Heusden.¹ Hij is op dat moment twintig jaar en heeft geen opleiding tot architect genoten. Een autodidact zal hij blijven, zij collega C.B. Posthumus Meyjes omschrijft hem na zijn overlijden in 1915 als 'een self-made man, die zich door noeste studie groote bekwaamheid had verworven'.²

Dirk Margadant was in de eerste plaats een stationsarchitect. Tussen 1879 en 1906 zijn twaalf stations en diverse andere, aan het spoor gerelateerde gebouwen naar zijn ontwerp gebouwd. Wanneer hij 21 jaar is komt hij in dienst bij de HIJSM, het bedrijf waar hij de rest van zijn werkzame leven voor zal blijven werken. Naar alle waarschijnlijkheid werkt hij dan vooral als tekenaar en opzichter. Na ongeveer tien jaar begint Margadant als architect op te treden; zijn eerste ontwerp is station Leiden, gebouwd in de zogenaamde 'rondboogstijl', een neoclassicistische stijl

1) Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad, 31 oktober 1869.

2) Posthumus Meyjes, 1915, p. 204.



Station Delft, 1883

Station Schiedam, 1888-1963



die haar naam ontleent aan de typische boogvensters.³ Deze stijl werd in Europa veelvuldig toegepast voor stationsgebouwen. Deze rondboogstijl was in Europa al sinds het begin van de 19de eeuw populair, met name door de invloed van de publicatie van J.N.L. Durand's (1760-1834) *Précis des leçons d'architecture données à l'école polytechnique*. In deze tweedelige architectuurgids, die in 1809 uitkwam, bepleit de Franse architect en theoreticus een neoclassicistische architectuur waarin niet alleen de esthetiek belangrijks is, maar ook het functioneren van het gebouw een doorslaggevende betekenis heeft. Durand laat in dit werk allerlei standaardoplossingen zien waarmee de architect in zekere zin zijn een gebouw kan samenstellen.

Met name bij de ontwikkeling van nieuwe industriële gebouwtypologieën, zoals stationsgebouwen, werd dankbaar gebruik gemaakt van de handboeken van Durand. De standaardstations die door K.H. van Brederode in opdracht van het Staatsspoor werden ontworpen laten dit zien, maar ook bij de stations van de HYSM en de NRS is de invloed van Durand terug te vinden. Margadants ontwerp voor station Leiden moet eveneens gezien worden als een late representant van de op Durand geïnspireerde rondboogstijl. Het ontwerp van Margadant is echter wel meer uitgesproken dan de standaardstations van bijvoorbeeld Zwolle, Dordrecht, of Utrecht-Maliebaan. De middenrisaliet wordt in Leiden gedomineerd door een overgedimensioneerde kroonlijst waaronder een groot half rond raam is gepositioneerd. Dit halfronde raam was in het buitenland archetypisch voor stationsgebouwen maar was tot die tijd in Nederland nog niet toegepast.

Margadants ontwerp voor Station Leiden werd in 1955 gesloopt.

Wanneer er vier jaar na de bouw van station Leiden een nieuw HIJSM-station wordt gebouwd in Delft is dat niet van de hand van Margadant. De ontwerper van dit station is Christiaan Bernard Posthumus Meyjes, een jonge architect die in 1880, direct na zijn studie aan de Polytechnische Hogeschool, bij de HIJSM was gaan werken. Posthumus Meyjes had in tegenstelling tot Margadant wel een academisch opleiding tot architect genoten. In zijn studententijd werden de architectuuropvattingen in Delft sterk bepaald door Eugen Gugel (1832-1905), een van oorsprong Duitse hoogleraar die de zogenaamde Delfsche Renaissancestijl in zwang bracht. Deze neostijl was frivoler en decoratiever dan de strenge rondboogstijl en had vaak een asymmetrische gevel- en volumeopbouw. Het is niet onwaarschijnlijk dat Posthumus Meyjes door de HIJSM werd aangetrokken

3) Romers, 2000.



Station Den Haag Hollands Spoor, 1891

Station Amersfoort, 1902-1995



om de 'huisstijl' van de stationsgebouwen te moderniseren. Station Delft, dat in 1883 in gebruik wordt genomen, is echter niet het eerste gebouw van de HIJSM dat in de Delfsche renaissancestijl is ontworpen. Een jaar eerder had Posthumus Meyjes een groot administratiekantoor ontworpen aan de Droogbak in Amsterdam. Hoewel Margadant in die jaren het hoofd is van de bouwkundige afdeling op de HIJSM is het Posthumus Meyjes die begin jaren '80 de ontwerpen maakt. Wanneer in 1887 Posthumus Meyjes als architect in dienst treedt van de Nederlandse Hervormde gemeente van Amsterdam valt het ontwerpwerk bij de HIJSM opnieuw onder de verantwoordelijkheid van Margadant. In de jaren die daarop volgen ontwerpt Margadant twee grote stationsgebouwen voor de HIJSM: Schiedam II (1889, gesloopt in 1963) en Station Holland Spoor (1891). Bij deze twee werken is duidelijke de invloed van Posthumus Meyjes en P.J. Cuypers zichtbaar. Station Schiedam werd in het tijdschrift van het architectuurgenootschap *Architectura et Amicitia* positief besproken: Margadant had een ontwerp gemaakt dat 'de voldoening kan smaken, hiermede een in alle opzichten welgeslaagden arbeid verricht te hebben.'⁴ Station Holland Spoor wordt echter veel minder positief besproken in de vakliteratuur. In het *Bouwkundig Weekblad* van 25 november 1893 wordt de vloer aangeveegd met het nieuwe Haagse station. Eerst spreekt de schrijver zich uit over de vaste architecten die in dienst zijn bij de HIJSM: het zou ten eerste beter zijn 'bekwame bouwmeesters' op te roepen omdat 'ene zekere sleur in de kunstuiting niet te vermijden' zou zijn. Het administratiekantoor, station Delft, Schiedam en Holland Spoor zouden te veel op elkaar lijken. Maar het is toch vooral de architect Margadant – wiens naam overigens nergens in het artikel wordt genoemd – die gediskwalificeerd wordt: 'Wat echter allereerst ontbreekt aan dit gebouw als kunstwerk, dat is de persoonlijke kunstuiting, die den modernen tijd van den kunstenaar wordt geëischt. Zijn eigen ik moet in het bouwwerk worden teruggevonden.'⁵ De redactie van *Bouwkundig weekblad* bestond in die jaren voornamelijk uit architecten van de neorenaissancestijl, waaronder Professor Gugel en Constantijn Muysken.

Dat Margadant meer in huis had dan het neorenaissancestijl repertoire blijkt wel uit het ontwerp dat hij omstreeks 1900 maakt voor station Amersfoort. Hij ontwerpt hier in een bouwstijl die in belangrijke mate is terug te voeren op het werk van H.P. Berlage. Margadant heeft voor het ontwerp van station

4) *Architectura et Amicitia*, 1889.

5) Gugel, 1983.

Amersfoort ongetwijfeld gekeken naar Berlage's kantoorgebouw aan het Muntplein in Amsterdam (1895), het kantoor voor de verzekeringsmaatschappij 'De Nederlanden van 1845' in Den Haag (1895), en de Koopmansbeurs aan het Damrak waar rond 1898 begonnen was met de bouw.

Kenmerken van deze Berlagiaanse architectuur, die we later ook zullen zien bij Margadants ontwerp voor station Haarlem zijn: een sobere, rationalistische bouwstijl; breuk met de negentiende-eeuwse neostijlen; een asymmetrische gevel- of volumeopbouw; burchtachtige architectuur met torens; 'Gesamtkunstwerk', d.w.z. samenwerking tussen verschillende ambachtslieden en kunstenaars.

Tussen 1880 en 1900 ontwerpt Margadant verschillende kleinere stationsgebouwen zoals station Vogelenzang, IJmuiden, Santpoort, Lisse en Bloemendaal. Bij deze kleine stations maakte hij gebruik van een chaletachtige stijl; vaak met asymmetrische gevel- en volumeopbouw. Wat bij deze stations opvalt is dat Margadants ontwerpen ook hier volledig los komen van de plattegrond van het standaardstation. Geen van de stations is hetzelfde, iedere plaats krijgt een duidelijk van de ander te onderscheiden stationsgebouw.

Margadants oeuvre bestaat dus voornamelijk uit stationsgebouwen van de HIJSM. Bekend is ook dat Margadant omstreeks 1899 diverse werkzaamheden verrichtte aan het Amstelhotel in Amsterdam. De bovenste twee verdiepingen tussen de risalieten zijn later door Margadant toegevoegd. Ook adviseerde hij hier over het verstevigen van de fundering.⁶

Bovendien nam Margadant zitting in diverse belangrijke commissies en raden waaronder 'de commissie voor het verkrijgen van het diploma van bouwkundig opzichter', onderdeel van de Maatschappij tot bevordering der Bouwkunst, de vakvereniging van Nederlandse architecten.⁷

Als Margadant op 66-jarige leeftijd overlijdt in Amsterdam wordt hij in de vakliteratuur geprezen om zijn inzet en kwaliteit. *De Bouwwereld* vindt dat hij – ondanks het feit dat hij als architect van de oude stempel wordt beschouwd – "tot het laatst van zijn loopbaan de frisheid behield om de evolutie der denkbeelden op bouwkundig gebied mede te maken." De schrijver is van mening dat vooral station Amersfoort en Haarlem 'interessante uitingen onzer bouwkunst

6) Dit blijkt uit tekeningen uit 1899 van de hand van D.A.N. Margadant die zich in het Amsterdamse Stadsarchief bevinden.

7) Haarlem's Dagblad, 7 januari 1902.



Station Santpoort Zuid, 1898

uit de laatste jaren' zijn.⁸ Uit het in memoriam van oud-collega C.B. Posthumus Meyjes blijkt dat beiden heren elkaar nog regelmatig tegenkwamen. Hij typeert Margadant als een principiële, bescheiden vakman die 'wars van alle uiterlijk vertoon en reclame en schijn, in eenvoud zijn weg is gegaan'. En hoewel 'streng voor zichzelf en niet gemakkelijk in de omgang', waardeerde Posthumus Meyjes ook zijn 'eerlijke, trouwe karakter, zijn onkreukbaar rechtvaardigheidsgevoel, zijn grote hulpvaardigheid.' Interessant is de opmerking dat Margadant bij de HIJSM niet 'die waardering ondervond, waarop zijn werk hem aanspraak gaf.' Iets was Margadant 'dikwijls smartelijk [kon] treffen.'⁹

Concluderend kunnen we zeggen dat Margadant zich bediende van vier verschillende architectuurstijlen. Zijn vroegste werk, zoals station Leiden, is gebouwd in een neo-classicistische stijl. Later, waarschijnlijk onder invloed van Posthumus Meyjes, maakte Margadant gebruik van een meer renaissancestijl, die hij vervolgens losliet om zijn laatste twee belangrijke ontwerpen in een

8) De Bouwwereld, 3 november 1915.

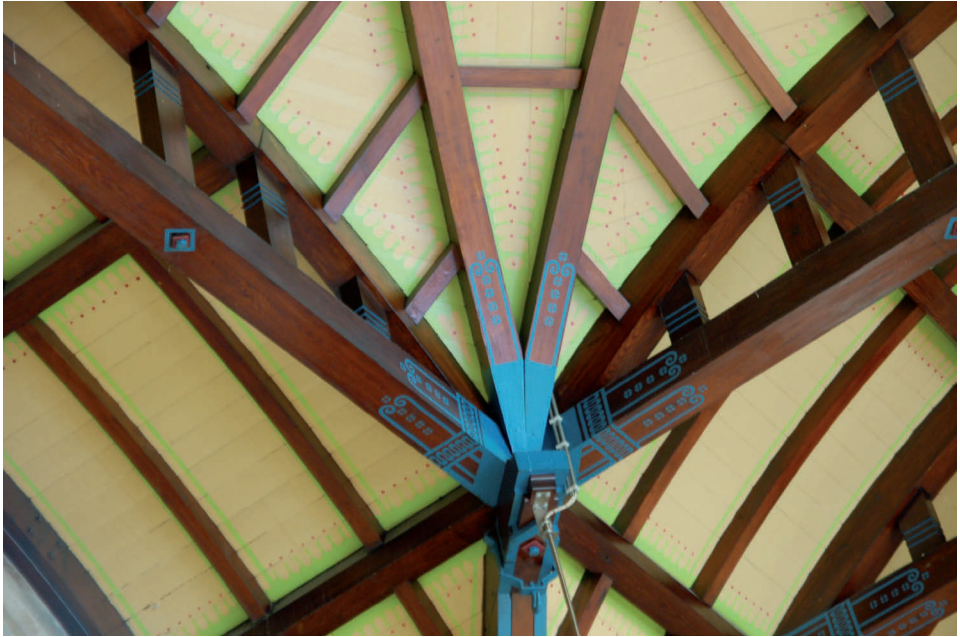
9) Posthumus Meyjes, 1915.

dan modieuze Berlagiaanse stijl te ontwerpen. Voor de kleinere stations zoals Lisse, Santpoort, IJmuiden hanteerde hij een meer chaletachtige, landelijke stijl. Het feit dat Margadant zich bediende van verschillende architectuurstijlen is niet verwonderlijk wanneer we zijn werk in de laat negentiende-eeuwse / begin twintigste-eeuwse context plaatsen. In deze tijd werd van architecten verwacht dat ze ontwerpen moesten kunnen uitvoeren in de verschillende neostijlen, ongeacht de persoonlijke smaak van de architect. Daar komt nog bij dat de laat negentiende-eeuwse neostijlen zich snel na elkaar afwisselden en bijna als 'architectuurmode' kan worden getypeerd. Datzelfde zien we bij het latere Art Deco en de Jugendstil, die in korte periode opkomen en daarna snel weer uit de mode raken. Dit in tegenstelling tot de antieke architectuurstijlen of de gotiek, die soms honderden jaren nodig hadden om tot volle wasdom te komen. In de negentiende eeuw werden deze premoderne bouwstijlen echter gezien als een historisch reservoir waaruit de architect kan putten. Margadants oeuvre laat vooral zien dat hij zich goed kon handhaven in een tijd waarin architectuur steeds meer kenmerken van modeverschijnselen kreeg. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat hij zelf niet als vernieuwer van de architectuur kan worden getypeerd; dit in tegenstelling tot tijdgenoten als Pierre Cuypers, H.P. Berlage of Michel de Klerk.

Station Haarlem als 'Gesamtkunstwerk'

De componist Richard Wagner introduceert in 1849 het begrip 'Gesamtkunstwerk', en houdt daarmee een pleidooi voor de harmonische integratie van poëzie, muziek en theater. Dit begrip is bij Wagner vooral van toepassing op zijn opera's; enige tijd later wordt deze opvatting over de kunst ook salonfähig onder architecten. Bij de vormgeving van het gebouw werken tal van kunstenaars en ambachtslieden samen aan één ontwerp; ieder vanuit zijn eigen discipline. Het is echter de architect die de regie heeft in het 'totaalontwerp'. In een Gesamtkunstwerk wordt niets aan het toeval overgelaten; het tuinontwerp, de decoratie en ornamentiek, het interieur en soms zelf de kleding van de gebruikers zijn onderdeel van het ontwerp. Deze manier van ontwerpen zal door de hegemonie van seriematige geproduceerde gebruiksvoorwerpen aan het begin van de twintigste eeuw steeds meer in onbruik geraken.

In de Nederlandse architectuur zijn de ontwerpen van H.P. Berlage, bijvoorbeeld de Amsterdamse Koopmansbeurs en het Sint-Hubertus Jachtslot, goede voorbeelden van Gesamtkunstwerken. Ook het ontwerp voor station Haarlem







staat in de traditie van het Gesamtkunstwerk. Bijzonder zijn de tegeltableaus van de firma Rozenburg op het middenperron en in het entreegebouw. Jan Schouten, destijds een succesvolle glazenier, voorzag het station van glas-in-loodramen. Ook de decoratieve schildering op plafonds en wanden van de hand van Jacob van den Bosch zijn van hoge cultuurhistorische waarde. Jacob Pieter van de Bosch (1868-1948) werkte voor het eerst met Margadant samen bij het ontwerp voor station Santpoort in 1898. Daar ontwierp hij plafonddecoraties in de wachtkamer. Twee jaar later ontwerpt hij voor de HIJSM het naamtegeltableau voor station Bloemendaal, en weer een jaar later diverse decoraties voor station Amersfoort.¹⁰ Voor station Haarlem ontwierp Van den Bosch o.a. de decoraties op de spanten in de entreehal. De decoraties kenmerken zich door een geometrische, enigszins geabstraheerde stijl waarin de invloed van de Britse Arts-and-craftsbeweging zichtbaar is. In de voorgevel zijn het ornament met de tekst HAARLEM en HIJSM van de hand van Van den Bosch, alsook de tekst HEEREN op het urinoir bij gebouw C op het middenperron.

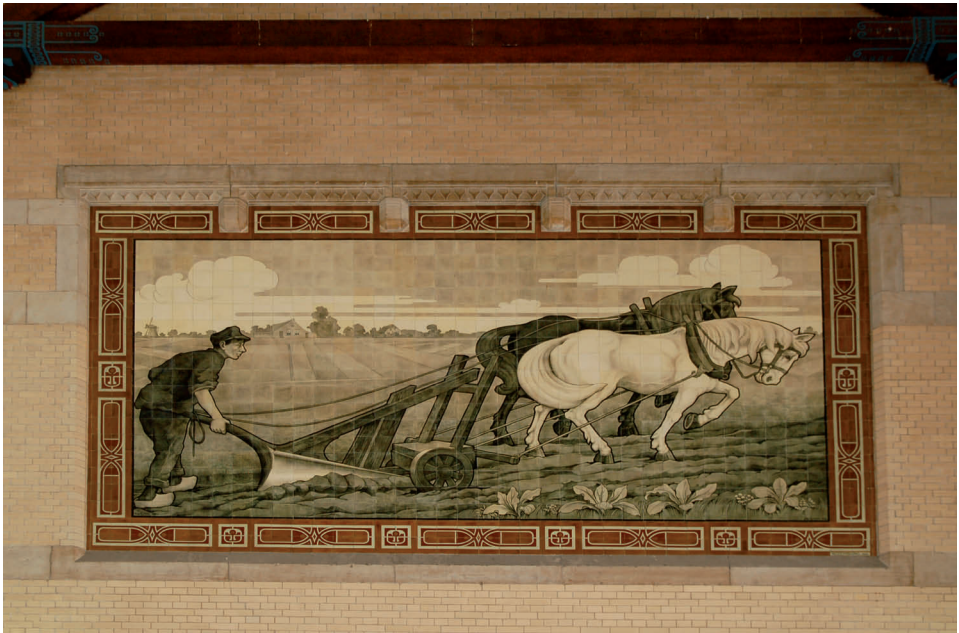
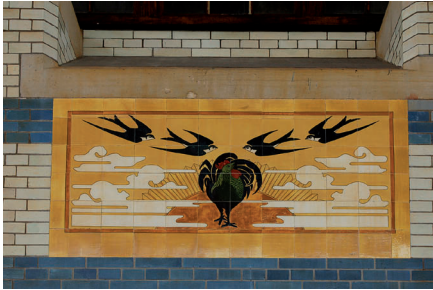
Plateelbakkerij Rozenburg

De meeste tegeltableaus die zich boven de entrees naar de verschillende ruimten bevinden zijn ontworpen en gebakken in de plateelbakkerij Rozenburg in Den Haag. Deze firma ontwierp in eerste instantie vooral vazen, borden en serviezen. Later gingen ze zich ook toeleggen op het ontwerpen van tegeltableaus in luxueuze villa's en openbare gebouwen.

Een van de meest invloedrijke ontwerpers van de firma Rozenburg was Theodoor Colenbrander (1841-1930). Zijn stijl kenmerkt zich door grillige bloemmotieven die oosters aandoen; Colenbrander gebruikte daarbij vaak goudgele en donkerblauwe tinten.

Colenbrander is echter niet de ontwerper van de tableaus in station Haarlem, al in 1889 had hij de firma verlaten. De Haarlemse tableaus laten duidelijk een andere, meer geometrische tekening zien. Klaas Giffen beweert in zijn boek over station Haarlem dat Eduard Cuypers – de neef van de Pierre Cuypers, de architect van centraal station Amsterdam en het Rijksmuseum – de ontwerper van de tegels zou zijn, hij verwijst daarvoor naar een publicatie uit 1960 van E. Gans maar vermeld ook dat deze daar niet aan bronvermelding doet. Voor zover wij konden nagaan is Eduard Cuypers echter nooit in dienst geweest van Rozenburg, wel is bekend

10) Giffen, 2007, p. 78, 79.



dat hij voor verschillende projecten afnemer was van Rozenburg aardewerk, zoals bijvoorbeeld in station Den Bosch. Het is dus niet duidelijk door wie de tableaux op het middenperron ontworpen zijn.

Ook over de grote tableaux in de vestibule van station Haarlem bestaat onduidelijkheid. Zowel Klaas Giffen¹¹ als Romers & Van Leeuwen¹² schrijven deze werken toe aan Dominicus de Ruyter die van 1896 tot 1914 chef van het schildersatelier was.¹³ Het tableau met de ploegende boer is echter in de rechter onderhoek duidelijk gesigineerd door J.W. van Rossum. Het feit dat De Ruyter Van Rossum's meerdere was, wil nog niet zeggen dat het schilderwerk automatisch aan hem zou moeten worden toegeschreven, zeker niet wanneer het werk is gesigineerd. Zowel van Romers & Van Leeuwen als Giffen doen overigens niet aan bronvermelding. Hoewel er over het individuele kunstenaarschap dus onduidelijkheid is, kan met zekerheid worden vastgesteld dat de besproken panelen uit het schildersatelier van Rozenburg komen. Alleen al deze vaststelling geeft het tegelwerk een museale kwaliteit.

Rozenburg leverde rond 1900 veel tegelwerk aan architecten. De Delftse professor E.H. Gugel, Van der Steur, C.B. Postumus Meyjes – de vroegere collega van D.A.N. Margadant – en Isaak Gosschalk maken gebruik van de producten van Rozenburg. Ook H.P. Berlage, Nederlands meest progressieve architect van dat moment, heeft in veel van zijn gebouwen Rozenburg tegels verwerkt, bijvoorbeeld in het verzekeringskantoor aan de Damrak in Amsterdam, het hoofdkantoor van 'De Nederlanden van 1845' in Den Haag en de Koopmansbeurs in Amsterdam. De tegeltaleaus in de beurs zijn ontworpen door de vooraanstaande en vooruitstrevende kunstenaar Jan Toorop in zijn karakteristieke slaoliestijl. Toorop ontwierp ook tableaux voor de Kathedraal Sint Bavo in Haarlem maar voor het station werden de vaste ontwerpers van Rozenburg ingezet die hier een vrij conservatieve vormgeving realiseerden.

Samenwerking met ingenieurs

Station Haarlem onderscheidt zich van de laat negentiende-eeuwse stationsarchitectuur in de mate waarin de architectuur van het gebouw verbonden

11) Giffen, 2007, p. 87.

12) Leeuwen & Romers, 1988, p. 111.

13) Brentjens, 2008, p. 105.



De kapconstructie, ontworpen door H.W.M. Werker

is met de functionaliteit en logistiek van het gebouw. In de negentiende eeuw zijn functie en esthetiek over het algemeen twee gescheiden disciplines. Er heerst vaak een zekere discrepantie tussen de monumentale, historiserende gevels en de achterliggende wereld van techniek en logistiek.

De directe samenwerking met de spoorwegingenieurs waartoe Margadant door zijn dienstverband met de HIJSM toe verplicht was leidde tot een vergaande integratie van esthetiek en technologie. Bij station Haarlem werkte Margadant intensief samen met L.C. Westhoff, de ingenieur die bij de HIJSM verantwoordelijk was voor de aanleg van wegen en viaducten.

Ook de jonge civiel ingenieur H.W.M. Werker had een belangrijke aandeel in de totstandkoming van station Haarlem. Hoewel hij nog maar recent was afgestudeerd aan de Technische Hogeschool in Delft was Werker verantwoordelijk voor de sterkteberekeningen en het ontwerp van de stationskappen. Daarnaast hield hij toezicht op het bouwproces tijdens de uitvoeringsfase van station Haarlem.¹⁴

De samenwerking tussen ingenieurs en architecten is van zeer groot belang is geweest voor de ontwikkeling van de latere twintigste-eeuwse moderne architectuur. Zo werkte bijvoorbeeld Louis Sullivan eind 19e eeuw succesvol samen met William Le Baron Jenney, een ingenieur die experimenteerde met het gebruik van staalskeletconstructies, en ontwikkelden zij de eerste wolkenkrabbers in Chicago. Ook in Nederland zijn er beroemde voorbeelden van zo'n verregaande samenwerking tussen ingenieur en architect, zoals tussen civiel ingenieur en betontechnoloog J.G. Wiebenga en Leendert van der Vlugt die in de jaren twintig van de 20ste eeuw belangrijke modernistische bouwwerken als de Van Nellefabriek in Rotterdam en de MTS-school in Groningen realiseerden. Station Haarlem kan dan ook gezien worden als een vroeg voorbeeld van succesvolle integratie van ingenieurskunst en architectuur. Dat het treinstation na ruim 100 jaar nog grotendeels in originele staat bevindt, is voor een belangrijk deel te danken aan het feit dat het station vanuit functioneel oogpunt bezien nog altijd voldoet. Het vakmanschap van de HIJSM-ingenieurs moet in de cultuurhistorische waardering van het gebouw dan ook niet over het hoofd worden gezien.

Het is echter de mate van integratie van zowel ingenieurskunst, ambacht, als architectuur die bepalend is voor de architectonische en cultuurhistorische waarden van station Haarlem.

De invloed van Berlage

Station Haarlem is onder te brengen bij de Nederlandse vorm van de Jugendstil of Art Nouveau. Deze stijl die in Europa ontstond in reactie op de historiserende neo-stijlen van de 19e eeuw kreeg in elk land een eigen invulling en expressie. Bij de term Art Nouveau denkt men al gauw aan zwierige lijnen en gestileerde florale voorstellingen of vrouwfiguren. In Nederland had deze stijl, hier ook Nieuwe Kunst genaamd, een wat soberder en hoekiger vorm, vooral in de meubelkunst en architectuur. In Station Haarlem ontbreken dan ook de bloemmotieven, het typische zwierige smeedwerk en gracieuze gebogen lijnen die zo kenmerkend zijn voor de internationale Art Nouveau.

De architectuurstijl van Station Haarlem sluit aan op de Nederlandse Nieuwe Kunst die wat de architectuur, maar ook meubelontwerp betreft, in belangrijke mate voortkwam uit het werk van één architect: H.P. Berlage. Deze architect wordt beschouwd als de grondlegger van de moderne architectuur in Nederland en had grote invloed op zijn tijdgenoten. Het vroege werk van Berlage – dat het



H.P. Berlage, Beursgebouw, 1903

meest relevant is in relatie tot station Haarlem – is vooral geïnspireerd op de neo-romaanse architectuur van Henri Hobson Richardson. Deze Amerikaanse architect was weer beïnvloed door de Arts & Craft beweging. Zijn architectuur kenmerkt zich onder andere door eerlijk materiaalgebruik, vlakke gevels, en asymmetrische composities. Zonder twijfel zal D.A.N. Margadant ook op de hoogte zijn geweest van 'Richardsoniaanse architectuur' die in de Verenigde Staten aan het eind van de 19de eeuw zeer populair was. Net als Margadant ontwierp Richardson veel voor de spoorwegen; maar liefst negen treinstations voor de Boston and Albany Railroads, en daarnaast drie stations voor andere lijnen. Richardsons architectuur is veelal uitgevoerd in rustiek metselwerk met weinig ornamentiek en decoratie. Wat vaak terugkomt zijn cilindrische torens met kegelvormige daken; half verzonken op de hoek van het gebouw. Wat zeer kenmerkend is voor deze architectuur is de massieve, sculpturale vorm: het lijkt alsof het gebouw uit één blok natuursteen is gehakt.



H.P. Berlage, Beursgebouw, 1903

H. Hobson Richardson, Trinity Rectory Boston



Veel van deze typische kenmerken van de Richardsoniaanse architectuur zien we terug bij het vroege werk van Berlage. Het late werk van Berlage daarentegen, zoals het Haags Gemeentemuseum, is veel meer beïnvloed door Frank Lloyd Wright; in wiens werk de ideeën van Richardson trouwens ook een belangrijke rol spelen. Architecten zoals Richardson, Louis Sullivan, Berlage, maar ook Margadant waren architecten die zochten naar een manier waarop de moderne tijd van industrialisatie en mechanisatie geharmoniseerd kon worden met behulp van ambacht en vakmanschap. De nieuwe technologie wordt niet aan het oog onttrokken maar wordt gecombineerd met traditioneel architectonisch vocabulaire. Margadant's betrokkenheid bij het werk van Berlage blijkt wel uit het feit dat hij in 1906 deel uit maakt van een commissie die belast is met het onderzoek naar scheurvorming in Berlage's nog maar recent opgeleverde Koopmansbeurs. Margadant werkte bij dit onderzoek samen met Pierre Cuypers, de architect van station Amsterdam Centraal en het Rijksmuseum.¹⁵ Bij het werk voor deze commissies bevond hij zich dus onder de invloedrijke Nederlandse architecten. De enige directe connectie tussen Margadant en Berlage is in 1910 als de vereniging *Architectura et Amicitiae* ter ere van het 11de lustrum een prijsvraag uitschrijft voor een kopstation aan de Willemsparkweg in Amsterdam. Naast Margadant – die natuurlijk werd gevraagd werd op basis van zijn ervaring met het ontwerpen van treinstations – maken H.P. Berlage en Willem Kromhout deel uit van de jury.¹⁶ Ongetwijfeld kwamen Berlage en Margadant elkaar vaker tegen gezien het feit dat beiden zeer actief waren in het Amsterdamse culturele verenigingsleven.

Gebouwtypologie van station Haarlem

Wanneer we de typologie van station Haarlem bekijken zien we drie opvallende kenmerken:

- (1)** het eilandperron: positionering van dienst- en wachruimten in het midden van het gebouw
- (2)** de scheiding van arriverende en vertrekkende passagiers, resulterend in een apart in- en uitgangsgebouw
- (3)** de scheiding van bagage- en passagiersstromen

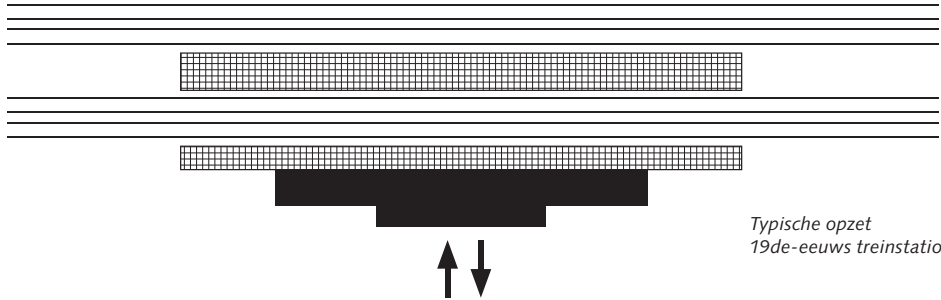
15) Haarlem's Dagblad, 24 november 1906.

16) Haarlem's Dagblad, 14 november 1910.

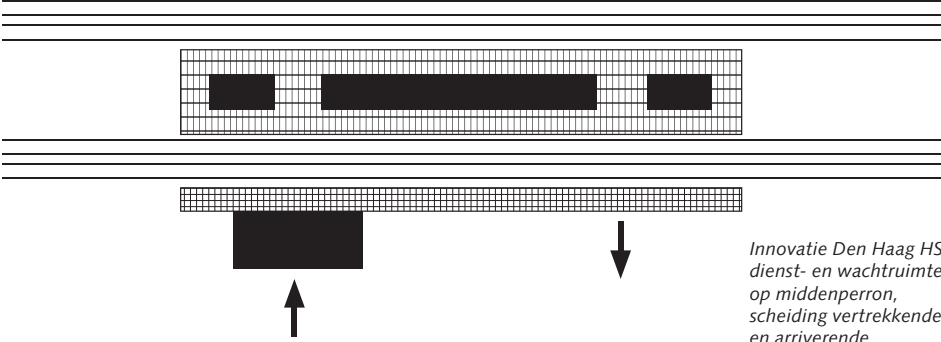
Stationsgebouwen werden in Nederland – maar ook daarbuiten – vaak volgens hetzelfde systeem opgezet. Dit betekent echter niet dat er altijd gebruik gemaakt werd van standaardplattegronden. Desondanks zie we vaak dezelfde organisatie terugkomen: in het midden van het gebouw een verhoogde, naar voren springende middenrisaliet waarachter zich een vestibule bevindt. In deze vestibule kan de reiziger plaatsbewijzen kopen voor de trein. Aan weerszijde bevinden zich lagere vleugels waar de wachtruimten zijn geïmplementeerd. Op beide hoeken van het gebouw bevinden zich de dienstwoningen en overige dienstruimten t.b.v. afhandeling van bagage. Vaak worden deze hoeken extra aangezet m.b.v. hoekrisalieten. Bij de HIJSM werden de eerste generatie stations (Haarlem, 1841; Leiden, 1842; Den Haag, 1843; Delft, 1846) volgens deze plattegrond gebouwd. Met uitzondering van station Delft is Margadant tussen 1879 en 1906 verantwoordelijk voor de vervanging van al deze stations.

Bij station Leiden houdt Margadant nog vast aan de standaardtypologie voor stationsgebouwen, zoals deze in de voorgaande decennia gangbaar is. Bij het ontwerp voor Den Haag HS voert Margadant twee belangrijke typologische vernieuwingen door die hij een aantal jaar later bij zijn ontwerp voor station Haarlem zal perfectioneren. Door Haarlem's geografische ligging kwamen er uit vier windrichtingen treinen aan, vanuit Amsterdam, Zandvoort, Leiden, Uithoorn en IJmuiden. Station Haarlem had om die reden veel overstappende passagiers te verwerken en was dus regionaal een belangrijk spoor-knooppunt. Daar komt nog bij dat in het begin van de twintigste eeuw gemotoriseerd verkeer nog amper was ontwikkeld. De concurrentie van passagiersbussen en vrachtauto's zal pas in de jaren '30 ontstaan. Dit betekende dus dat de spoorwegen nagenoeg een monopolie hadden op het vervoeren van zowel personen als goederen. Daarbij moet worden opgemerkt dat de reizigers vaak veel bagage meenamen omdat de reizen die ondernomen werden vaak meerder dagen duurde, zeker wanneer de eindbestemming buiten de eigen landsgrenzen was. Stationsgebouwen aan het begin van de twintigste eeuw hadden wat betreft maatschappelijke belang, maar ook in de manier waarop ze functioneren, veel weg van onze huidige luchthavens.

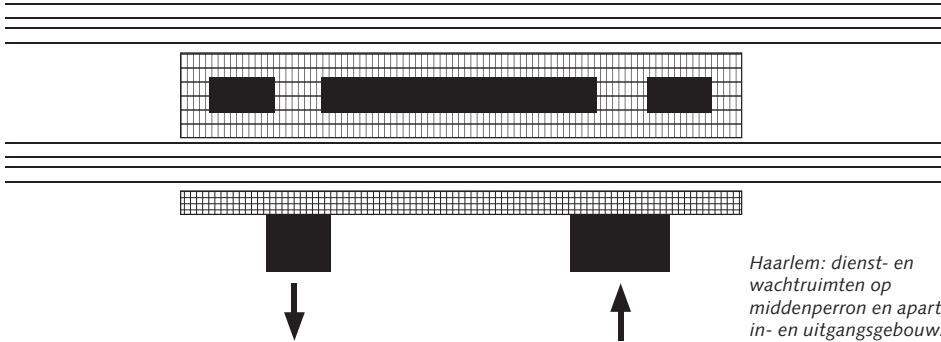
De toepassing van een eilandperron is een belangrijk typologisch kenmerk van Station Haarlem. De HIJSM had bij station Den Haag HS hier ervaring mee opgedaan. Het achterliggende idee van een eilandperron was dat alle treinen t.b.v. passagiersvervoer zouden aankomen op het middenperron. Spoor 1, het perron dat direct aan het in- en uitgangsgebouw is gelegen, zou dus niet voor regulier vervoer gebruikt worden, dat werd eigenlijk louter als reserveperron beschouwd.



*Typische opzet
19de-eeuws treinstation*



*Innovatie Den Haag HS:
dienst- en wachtruimten
op middenperron,
scheiding vertrekkende
en arriverende
passagiers*



*Haarlem: dienst- en
wachtruimten op
middenperron en apart
in- en uitgangsbouw.*



WACHTKAMER
1ste KLASSE

TOILETTEN
DAMEN





M - Station

Tussen 1912 en 1936 werd dit perron gebruikt voor de Haarlemmermeerlijn van Haarlem naar Hoofddorp en Aalsmeer.¹⁷ Spoor 2 werd gebruikt voor doorlopend verkeer zoals internationale treinen en goederentreinen en stopte dus niet aan de perrons.

Het middenperron was niet alleen in de breedte zeer royaal vormgegeven; het was met een lengte van 430 meter ook een zeer lang perron. Met behulp van kruiswissels was het zo mogelijk om aan iedere zijde twee treinen te laten stoppen. Ook was het op deze manier mogelijk om treinen te combineren en te splitsen langs de middenperrons. Spoor 3a werd gebruikt voor treinen in de richting van Amsterdam Centraal, spoor 3b voor stoptreinen in de richting van Rotterdam. Op de twee kopsporen aan de oostzijde van het perron vertrokken de treinen richting Zandvoort, IJmuiden en Uitgeest. Van spoor 6, aan de noordzijde van het eilandperron vertrokken de sneltreinen richting Rotterdam, komend uit Amsterdam. Het naastgelegen vrijliggende spoor was vooral bedoeld voor goederenvervoer. Het perron langs spoor 8 werd pas in 1953 aangelegd. Het grote voordeel van het eilandperron was dat overstappende reizigers niet langer de sporen hoefde over te steken. Alle beweging bij het overstappen speelde zich namelijk of op het eilandperron. Zo was het bijvoorbeeld mogelijk om op het middenperron een kaartje te kopen voor een andere trein, of om een telegram te versturen zonder daarvoor naar het entree- of uitgangsbouw te lopen. Daarnaast bevonden ook de wachtkamers en stationsrestaurant zich op het eilandperron. Niet alleen voor reizigers, ook voor het dienstdoende personeel was het middenperron het kloppende hart van het station. Er waren ruimten voor aankomende en vertrekkende poststukken, toiletruimten voor het personeel, een lampisterie¹⁸ en een kleine smederij. Het houten seinhuis was boven het telegrafie-telefoonlokaal geplaatst zodat de seinmeester goed overzicht had over in- en uitkomend verkeer.

De scheiding tussen aankomende reizigers en vertrekkende reizigers was door Margadant al geïntroduceerd in zijn ontwerp voor Den Haag HS. Bij Haarlem voert hij dit echter consequenter door, niet alleen logistiek maar ook architectonisch. Margadant ontwierp hier niet alleen twee gescheiden tunnels, maar tevens een apart ingangsbouw en een – iets kleiner – uitgangsbouw. Het hoofdgebouw

17) Giffen, 2007, p. 64, 65.

18) Ruimte waar lampen worden schoongemaakt en gerepareerd.



Gebouw F

werd aan de zijde van de Jansweg gebouwd, het uitgangsbouwwerk ter hoogte van de Kruisweg. Vandaag de dag functioneert het gebouw echter niet meer op deze manier. Vertrekkende reizigers konden plaatsbewijzen kopen aan de loketten rechts naast de hoofdentree, ofwel aan de loketten in de vestibule. Vervolgens werd het plaatsbewijs gecontroleerd voordat de reiziger de passagierstunnel richting het eilandperron mocht betreden. Deze controlepost bevond zich aan het begin van de passagierstunnel. Oorspronkelijk was het dan ook niet mogelijk om vanaf het noorden (Kennemerplein) de passagierstunnel te betreden. Mensen die alleen reizigers kwamen uitwaaien of gebruik wilden maken van de stationsrestauratie konden een speciaal perronkaartje kopen. Voor reizigers die station Haarlem als eindbestemming hadden functioneerde de logistiek op een vergelijkbare manier: de reiziger nam de trap of de lift naar beneden richting de passagierstunnel aan de westzijde, leverde het vervoersbewijs in bij de uitgangscontrole, en verliet het station. Voor reizigers die in Haarlem moesten overstappen was het niet de bedoeling dat zij het eilandperron verlieten, vandaar ook dat er in de entree- en uitgangsbouwwerken geen wachtruimten waren



Seinhuis

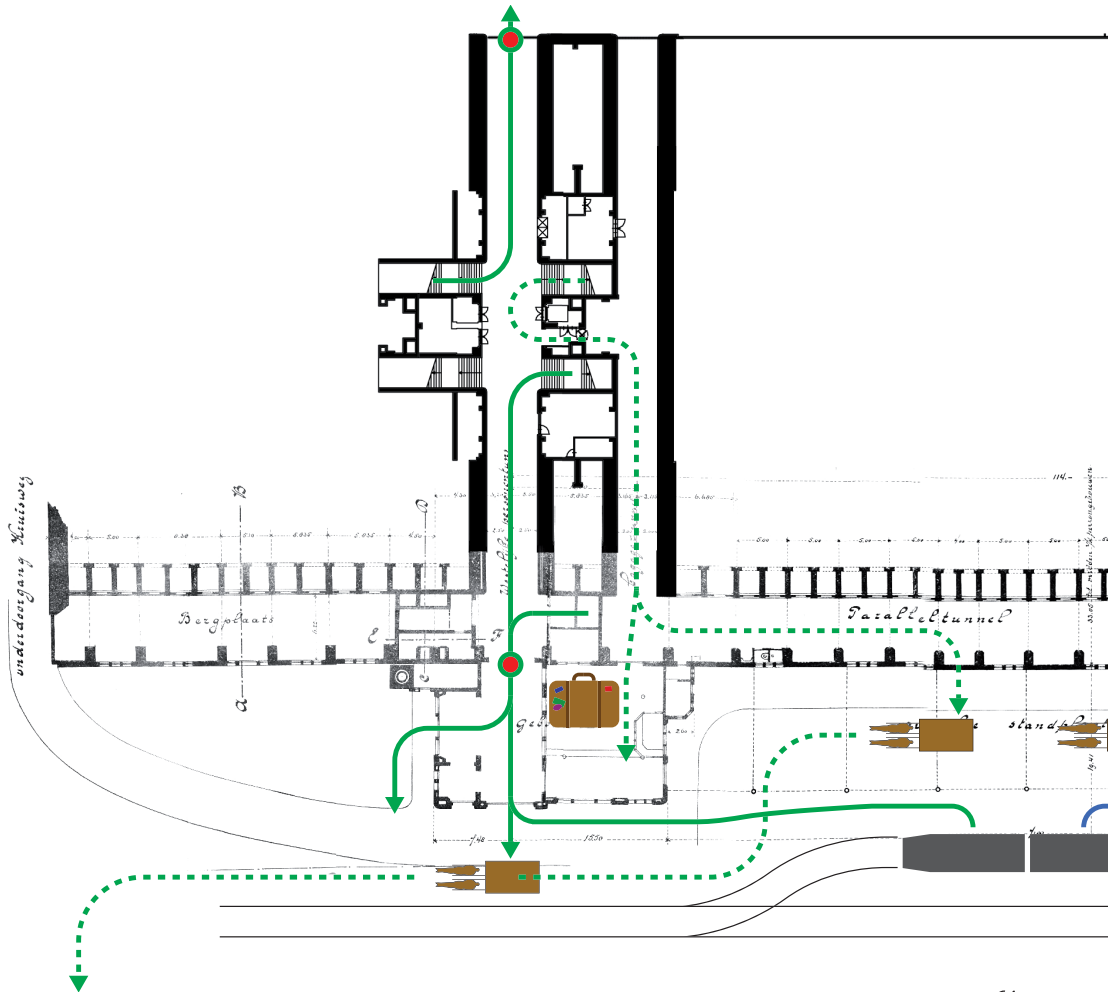
voorzien. In tegenstelling tot het entreegebouw had het uitgangsbouw een minder uitgesproken architectonische kwaliteit; hier geen grote halfronde ramen of tegeltableaus.

De scheiding tussen vertrekkende en arriverende reizigers had niet alleen logistieke voordelen maar zorgde ook voor een waterdicht systeem waarbij zwartreizen praktisch onmogelijk was.

Niet alleen de vertrekkende en arriverende passagiersstromen werden zoveel mogelijk van elkaar gescheiden, ook voor de aan- en afvoer van bagage hadden de ontwerpers van station Haarlem aparte ruimten voorzien. Omdat men rond 1900 bij internationale en meerdaagse reizen volledig was aangewezen op de trein werd er relatief veel meer bagage meegenomen dan vandaag de dag het geval is. De bagage kon in het entreegebouw worden afgegeven in het bagagelokaal waarna het via een aparte bagagetunnel, parallel aan de reizigerstunnel naar het perron werd gebracht. Al bij de nieuwbouw in 1906 was het gebouw voorzien van elektrische liften die het hoogteverschil tussen de bagagetunnels en de perrons





overbrugden. De bagage van de arriverende passagiers werd op vergelijkbare wijze verwerkt. De beide bagagelokalen in het ingangs- en uitgangsgedouw werden onderling verbonden met de zogenaamde paralleltunnel. Deze paralleltunnel lag achter de rijtuigkap; een overdekte standplaats voor rijtuigen, waar de bagage dan wel op- of afgeladen kon worden.

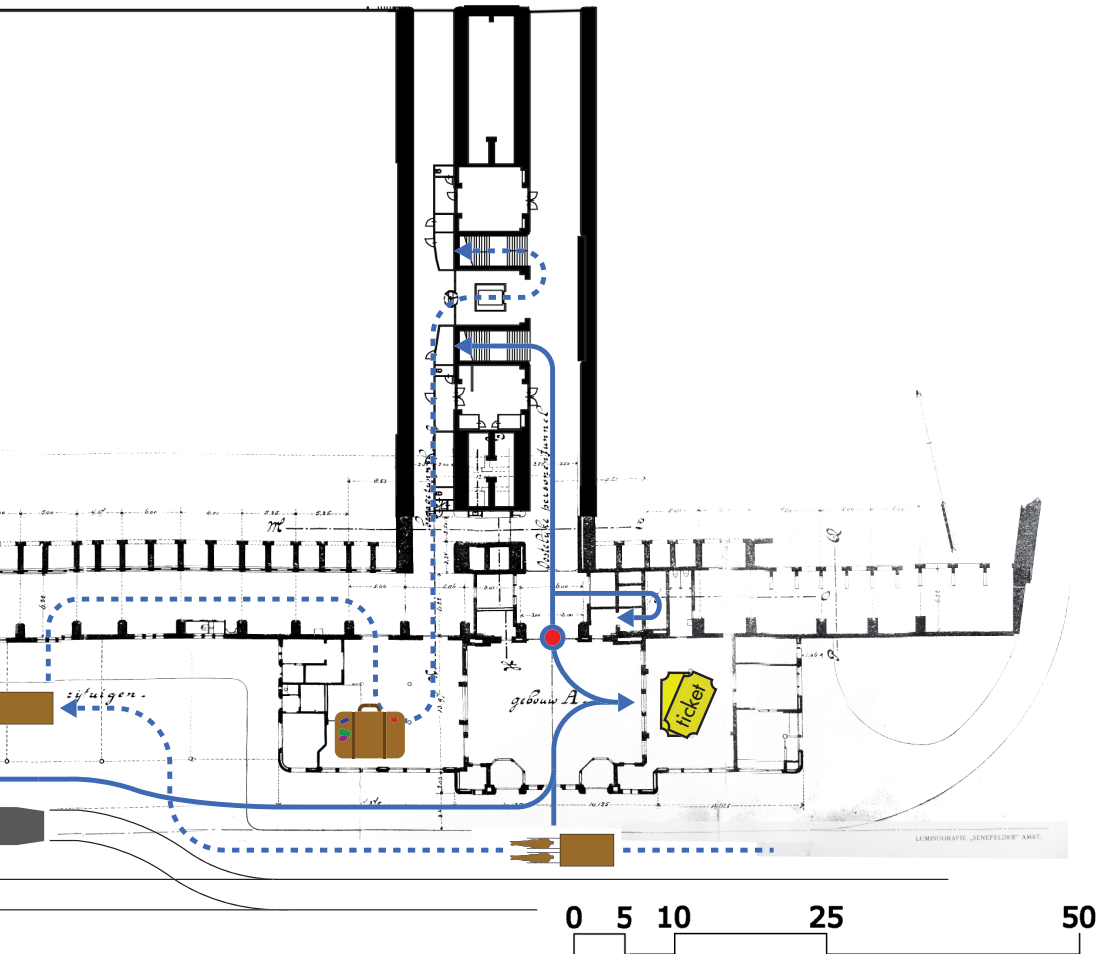
Logistiek 1906



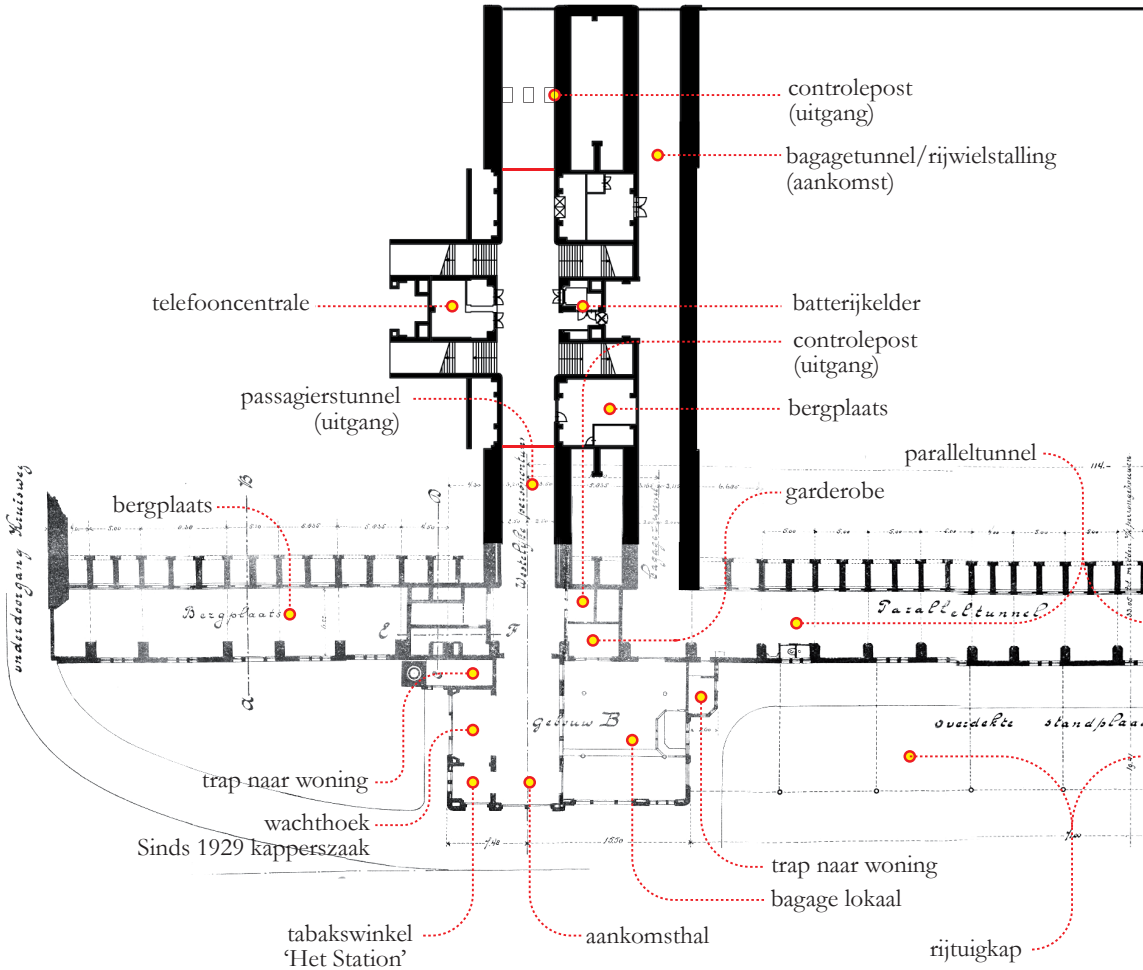
Legenda

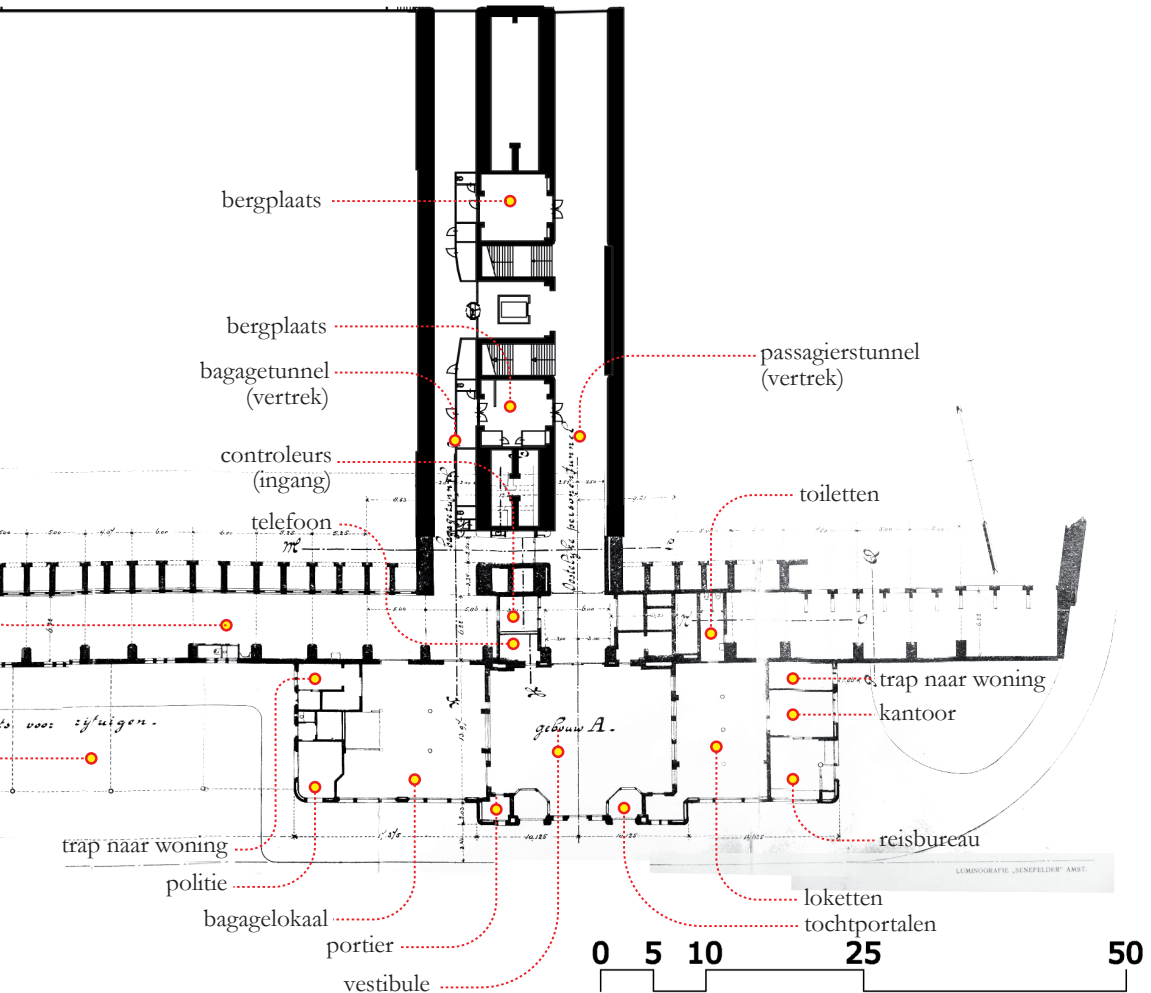
- looproute aankomende reizigers
- - - route afhandeling bagage (aankomst)
- uitgangskontrolle
- looproute vertrekkende reizigers
- - - route afhandeling bagage (vertrek)
- ingangskontrolle

-  plaatskaartenkantoor
-  bagagelokaal
-  rijtuigen
-  tram

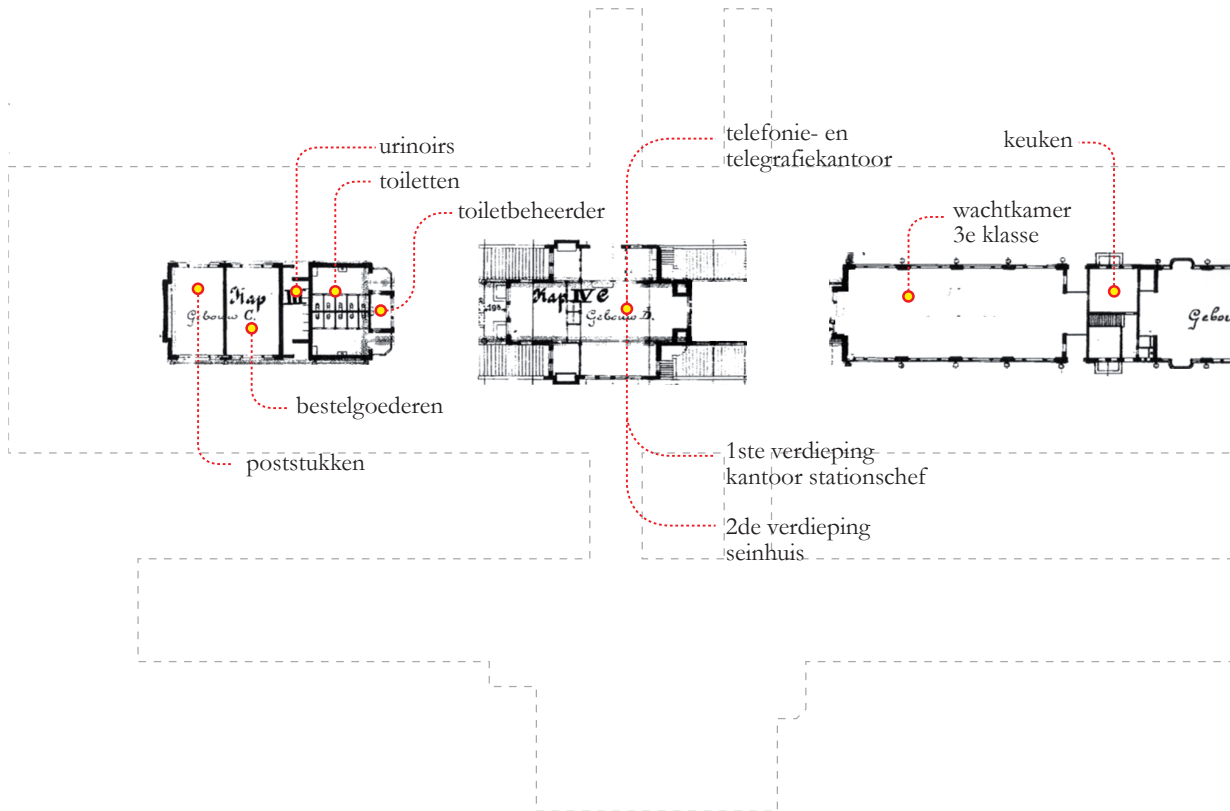


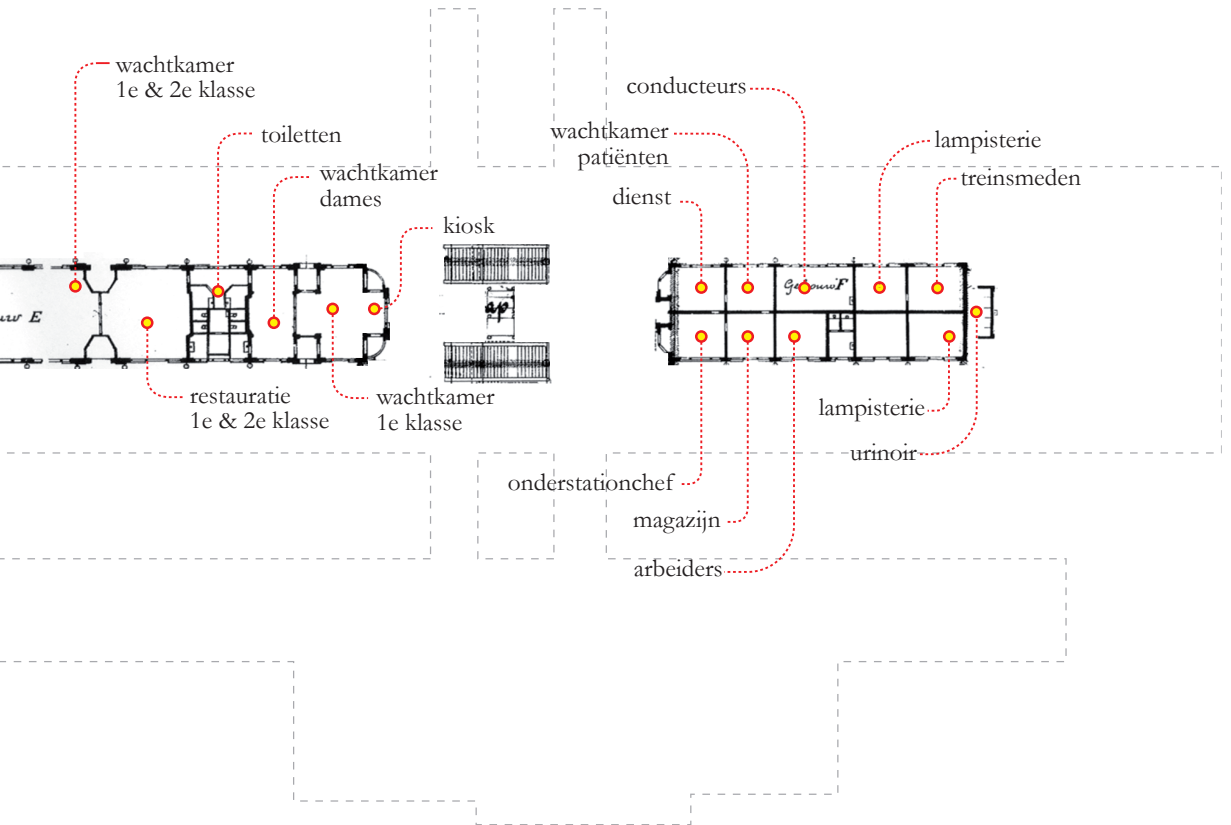
Ruimtegebruik 1906





Ruimtegebruik middenperron 1906





Analyse station Haarlem

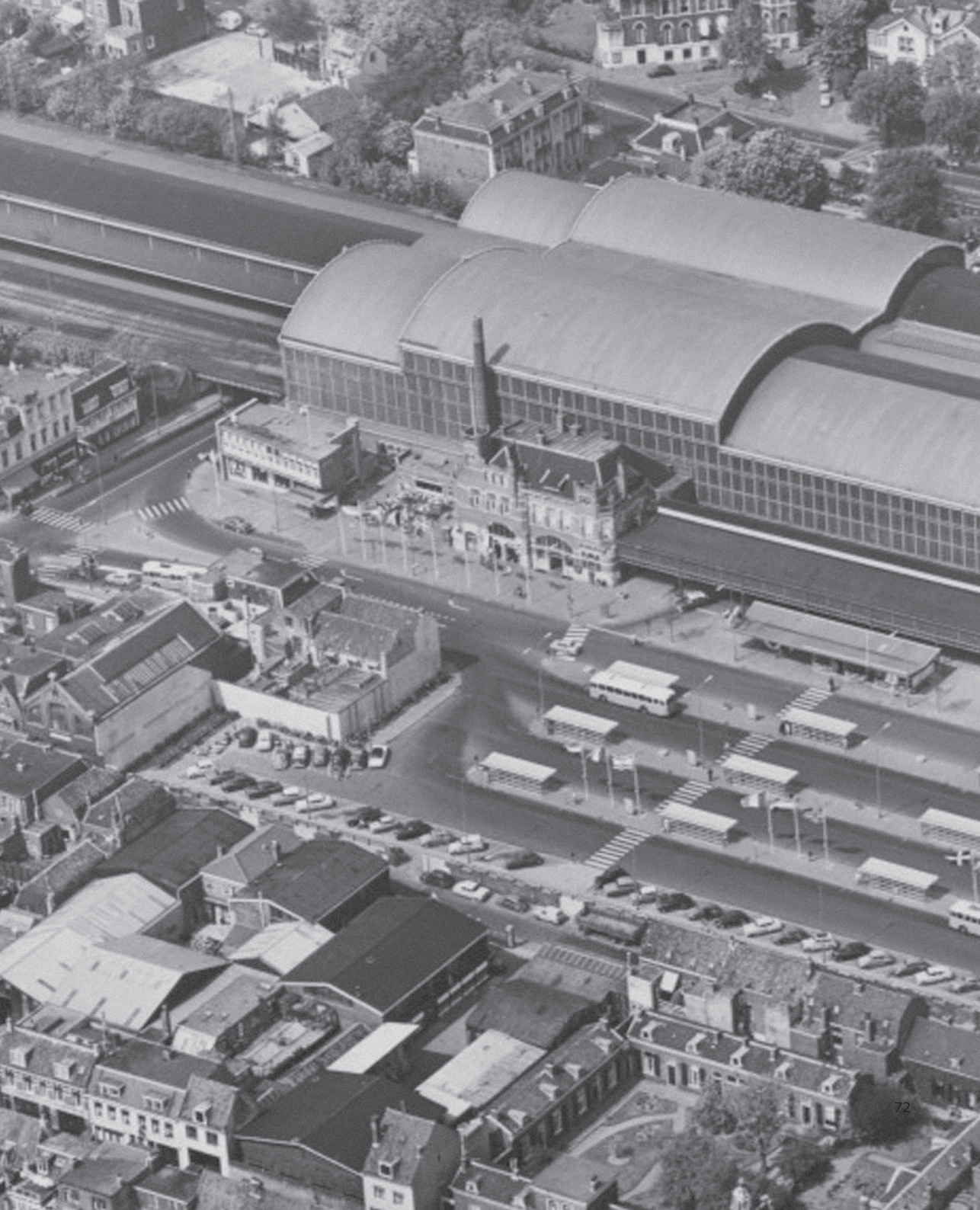
Treinstation Haarlem kan worden onderverdeeld in drie delen: **(1)** het entree- en uitgangsgedouw en de passagierstunnels, **(2)** de gebouwen op het middenperron, **(3)** en de stationsoverkapping.

Vorgevel

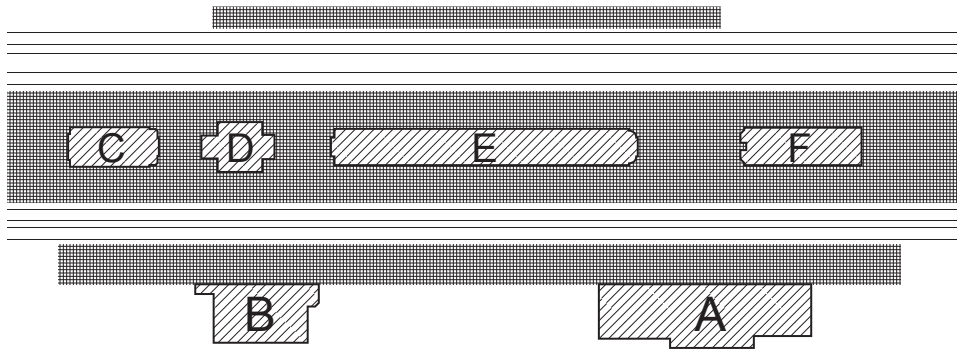
Het in- en uitgangsgedouw van station Haarlem zorgen voor een duidelijke oriëntatie op het stationsplein. Belangrijk in de vorgevel is de functionele leesbaarheid van het gedouw: meest dominant aanwezig is het ingangsgedouw, minder prominent het uitgangsgedouw. Op de begane grond verbindt de rijtuigkap deze twee gebouwen en daarboven is stationsoverkapping, toch voornamelijk een functioneel object, nadrukkelijk aanwezig in het gevelbeeld. Op dit vlak onderscheidt het Haarlemse stations zich van zijn voorgangers aangezien het tot dan toe niet zo gebruikelijk was om de overkapping zo sterk in het zich te laten.¹⁹

Elk onderdeel in de gevel communiceert onmiskenbaar de functie. Juist in dit aspect lijkt Margadant te zijn beïnvloed door de opvattingen van de progressieve Amerikaanse architect Louis Sullivan. Met zijn dictum 'Form follows function' pleitte hij er voor om de specifieke gebruiksfuncties van het gedouw zoveel mogelijk in de gevel tot uitdrukking te brengen. De gevel is bij Sullivan niet langer een representatief scherm dat voor het gedouw wordt geplaatst, maar verwijst juist naar de manier waarop het gedouw functioneert. Dit betekent overigens niet dat de façade als geabstraheerd schema van het gedouw wordt opgevat, zoals dat rond de jaren '30 door de functionalistische architecten zal worden opgevat. Sullivan's ontwerpen kenmerken zich juist door een zeer uitbundig gebruik van

19) Van Pierre Cuypers is bekend dat hij zucht zeer ergerde aan de zichtbaarheid van de hoge stationsoverkapping bij station Amsterdam Centraal. Dit station is een typisch voorbeeld waarbij een façade in neostijl de stalen overkapping aan het zicht moet onttrekken.







*A. Ingangsgebouw / B. Uitgangsgebouw / C. Dienstgebouw en toiletten /
D. Seinhuis / E. Wachtkamers en restauratie / F. Dienstgebouw*

Schema van de gebouwen

ornamentiek en decoratie.²⁰ Waar het Sullivan om ging was de relatie te herstellen tussen het functionele en het esthetische, de architectuur mag niet louter een maskerade zijn van het functionele van het gebouw. In Nederland is het vooral H.P. Berlage die door de ideeën van Sullivan is beïnvloed. Het late werk van Margadant – die als architect in een wereld van technologie, logistiek en efficiëntie werkte – moet ook in deze cultuurhistorische traditie gepositioneerd worden.

Gebouw A: Entreegebouw

In de voorgevel van het entreegebouw zijn diverse neo-romaanse invloeden te vinden. Allereerst de toepassing van maar liefst vier torens. Deze torens hebben enkel een esthetische functie. Ook de rondboogfriezen naast het halfronde raam en het kegelvormige dak op de oostelijke toren zijn typische neo-romaanse elementen. Ook de asymmetrische gevelopbouw is eerder op de romaanse bouwkunst terug te voeren dan op renaissance- of classicistische bouwstijlen. Natuurlijk is ook de hand van H.P. Berlage in deze gevel terug te vinden.

20) Sullivan pogoede echter wel los te komen van de ornamentiek en decoratie die op louter citaten van modieuze neostijlen waren.



Vooral in de plint van het ingangsbouw is door Margadant veel grijze natuursteen toegepast. Hoewel de gevel grotendeels is opgetrokken in rood metselwerk –gemetseld in kruisverband- zijn er veel natuurstenen ornamenten toegepast. Belangrijk is dat deze ornamenten niet louter decoratieve toevoegingen zijn om het geheel te verfraaien. De ornamenten zijn allen gepositioneerd op belangrijke plekken in het gebouw: op de hoeken, aan de bovenrand van de gevel of als latei om een kozijn. De ornamentiek accentueert belangrijke constructieve en bouwkundige onderdelen van het gebouw, in plaats van deze te maskeren. In de manier waarop de ornamenten zijn toegepast is de invloed H.P. Berlage zichtbaar. Net als in het Amsterdamse beursgebouw ligt in Haarlem de ornamentiek voornamelijk verzonken in het gevelvlak.

Dat is ook het geval bij de twee klokken die een prominente plek hebben in de gevel. Margadant plaatste deze overhoeks, één gericht op de Jansweg, de andere gericht op het stationsplein. Beide klokken zijn in een fraai gedecoreerde natuurstenen kast geplaatst. De manier waarop Margadant deze klokken in het gebouw positioneert doet sterk denken aan de beelden van Hugo de Groot, Jan Pieterszoon Coen en Gijsbrecht van Amstel in de Beurs van Berlage die ook onder 45 graden op de hoeken van het gebouw zijn geplaatst.



entreegebouw

Dat de gevel van het stationsgebouw bij de Haarlemmers in de smaak viel blijkt wel uit de gouden medaille die de gemeente toekende aan het ontwerp van Margadant.²¹

Het ingangsgebouw is vergeleken met het uitgangsgebouw aanzienlijk meer monumentaal uitgevoerd. Die monumentaliteit wordt niet alleen bepaald door de maat van het gebouw, verschillende andere architectonische elementen spelen daarbij een rol.

Het meest in het oog springende element in de gevel van het gebouw is het halfronde raam boven de entree. Dit soort ramen behoorden in het buitenland tot de archetypisch onderdelen van stationsgebouwen. Margadant had ook bij zijn ontwerp voor station Leiden in 1879 een dergelijk raam toegepast; volgens Romers was dat een noviteit in de Nederlandse stationsbouw.²² De halfronde boog

21) Haarlem's Dagblad, 29 oktober 1915.

22) Romers, 2000, p. 151.

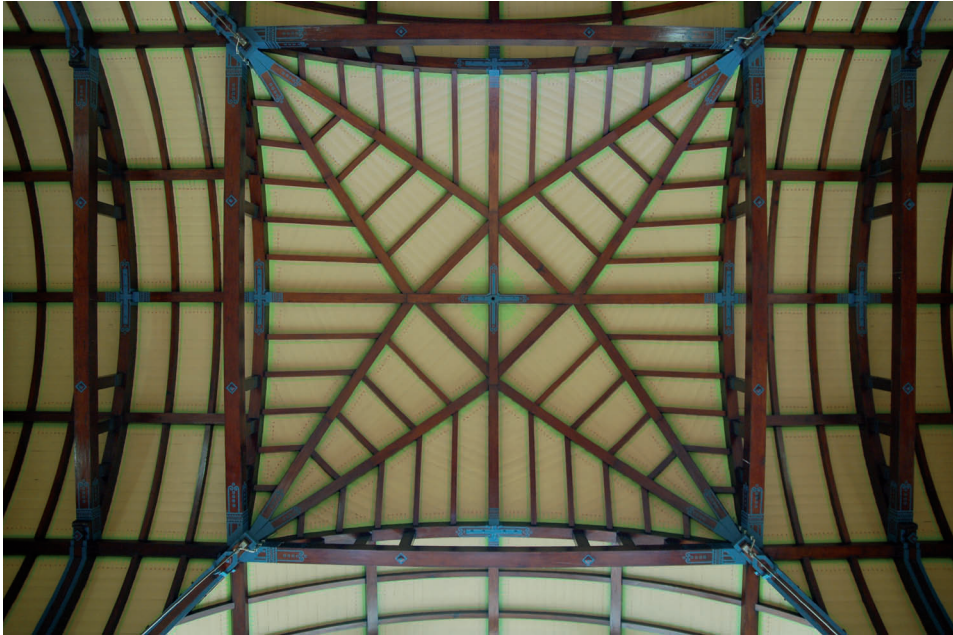


entreegebouw

kan naar drie dingen verwijzen: allereerst is het te herleiden op het zogenaamde Diocletiaanse venster of thermenvenster.²³ Vooral in de achttiende en negentiende eeuw werd dit raam veelvuldig toegepast in openbare gebouwen.

Een goed voorbeeld hiervan is de toepassing van het halfronde raam in de National Farmers Bank in Owatonna, Minnesota van de invloedrijke architect Louis Sullivan dat enige jaren na het Haarlemse station werd gebouwd. Overigens paste ook Henri Hobson Richardson veelvuldig halfronde bogen en vensters toe in de entrees naar zijn gebouwen. Met name in het Old Colony Railroad Station in North Easton, Massachusetts (1884) zijn deze archetypische elementen nadrukkelijk aanwezig. Ook verwijst het halfronde raam naar poortgebouwen of triomfbogen; stationsgebouwen fungeren tenslotte als ontsluitende poort van en naar de stad. In andere gevallen is het halfronde raam de uitdrukking van de halfronde stationsoverkapping die achter de façade ligt, zoals bij het King's Cross station (1852) in Londen.

23) Deze ramen werden voor het eerst toegepast in de Thermen van Diocletianus die omstreeks 300 na Chr. in Rome werden gebouwd.



Plafond van de vestibule

Het glas in lood in het Haarlemse halfronde raam is gemaakt door Jan Schouten van atelier 't Prinsenhof in Delft. Als voorstelling zijn verschillende stadwapens afgebeeld. Deze steden zijn de eindpunten van de toenmalige HIJSM-spoorlijnen.

In de vestibule bevinden zich twee in het oog springende tegeltableaus. Op het tableau aan de oostzijde is een ploegende boer afgebeeld, op het tableau aan de westzijde staat een tafereel dat zich afspeelt in een smederij. Deze tableaus verbeelden de landbouw aan de ene kant en de industrie aan de andere kant. Net als de tableaus op het middenperron zijn ook deze afkomstig van de Haagse firma Rozenburg. Het tableau met de ploegende boer is gesigneerd door J.W. van Rossum.

De decoraties op de spanten in de entreehal worden toegeschreven aan Jac. van den Bosch.²⁴ De decoraties kenmerken zich door een geometrische, enigszins

24) Brinkgreve, 1974, p. 19. Gezien het feit dat Brinkgreve in dit artikel de tegeltableaus van Rozenburg foutief toeschrijft aan Ed. Cuypers moet ook de toeschrijving van Jac. van Bosch als decorateur ter discussie gesteld worden. Brinkgreve doet niet aan bronvermelding.

geabstraheerde stijl waarin de invloed van de Arts and Craft beweging zichtbaar is. In de voorgevel zijn het ornament met de tekst HAARLEM en HIJSM van worden ook toegeschreven aan Van den Bosch, alsook de tekst HEEREN op het urinoir bij gebouw C op het middenperron.

Het spreekt voor zich dat het entreegebouw bij opening anders functioneerde dan vandaag de dag het geval is. De kleine ruimten aan weerszijde van de entreedeuuren waren bestemd voor de portier. Bij binnenkomst in de vestibule bevond zich links een ruim bagagelokaal waar goederen tijdelijk werden ondergebracht alvorens deze door de bagagetunnel naar het middenperron werden gebracht. Rechts waren de loketten waar reizigers een plaatsbewijs konden kopen. De loketten waren tussen de vensters geplaatst en niet in de achterliggende ruimte zoals nu het geval is. De tekst 'Hier wachten A.U.B.' die in de langwerpige vloertegels is opgenomen duidt hier nog op. Het houten bord naast de loketten diende om de vertrektijden van de treinen op aan te geven. Het reisbureau bevond zich in de zuidoosthoek van het entreegebouw. Achterliggende vertrekken werden als kantooruimte gebruikt.

Voordat vertrekkende reizigers de passagierstunnel konden betreden moest het plaatsbewijs worden gecontroleerd. Hiervoor was een klein loket aan het begin van de tunnel gebouwd. Bij het afschaffen van de ingangscntrole is dit obstakel verdwenen.

Gebouw B: Uitgangsgebouw

De vestibule van het uitgangsgebouw heeft, in tegenstelling het ingangsgebouw, geen monumentale uitstraling. Om de entree naar de stad toch iets meer allure te geven heeft Margadant deze ruimte iets hoger gemaakt dan de passagierstunnel. Aan de oostzijde van het uitgangsgebouw bevindt zich nu de Burger King, oorspronkelijk diende deze ruimte als bagagelokaal. Bagage die door de kruiers van de trein werd gehaald kwam hier terecht en kon door de reizigers worden afgehaald.

Aan de westzijde van het uitgangsgebouw waren twee kleine wachtruimtes gesitueerd. De iets grotere wachtruimte werd al in de jaren '30 omgebouwd tot kapperszaak. Kapper Schaveling was de eerste stationskapper van Haarlem, deze



Uitgangsboulevard

Interieur uitgangsboulevard met links de kapperszaak, inmiddels gesloten





Rijtuigkap

verkocht zijn zaak aan A.J. Goderie.²⁵ Diens zoon, Toine Goderie, heeft vanaf 1964 in de kapperszaak van station Haarlem gestaan. In 2012 moest hij wegens ziekte na 48 jaar noodgedwongen de deuren sluiten. Goderie had in de loop der jaren honderden vaste klanten opgebouwd.²⁶ Het glas in lood met opschrift 'kapper' is al in 1934 aangebracht.

In de kleine tabakswinkel naast de uitgang stonden jarenlang dhr. C. Schaveling en zijn vrouw. Schaveling was een zoon van de eerste stationskapper. Deze tabakswinkel was zeven dagen per week open van 's morgens zes tot 's avonds acht.²⁷ Ook de tabakswinkel heeft enige jaren geleden de deuren moeten sluiten.

Rijtuigkap

De rijtuigkap vormt het verbindende element tussen het in- en uitgangsgedouw. Het was oorspronkelijk bedoeld als halteplaats voor rijtuigen. De overkapping

25) Giffen, 2007, p. 198.

26) Haarlems Dagblad, 26 april 2012.

27) Giffen, 2007, p. 198.



PTT-Postwagen voor de rijtuigkap, 1930

beschermd de bagage en goederen die hier werden in- en opgeladen en via de parallel tunnel en de bagagetunnels vanaf de perrons werden aangevoerd of afgevoerd. Doordat de rijtuigkap teruglag ten opzichte van de straat kon het overige verkeer ongehinderd zijn weg vervolgen zonder te worden opgehouden door rijtuigen waarvan goederen werden op- en afgeladen. Een dergelijke rijtuigkap had de HIJSM ook al eens toegepast bij Den Haag Holland Spoor. Toen de afhandeling van bagage en toe- en aflevering van goederen via NS-stations steeds meer werd overgenomen door gemotoriseerd verkeer verloor de rijtuigkap haar oorspronkelijke functie. In de daaropvolgende jaren werd de ruimte gebruikt als standplaats voor taxi's, weer later werd de ruimte gebruikt als fietsenstalling.

De dakconstructie van de rijtuigkap is opgebouwd uit zeer slank gedimensioneerde spanten en trekstangen die aan de ene zijde zijn opgelegd op de gemetselde gevel en aan de andere zijde rusten op gietijzeren kolommen. De verbindingen zijn scharnierend uitgevoerd.



achtergevel entreegebouw

Achtergevels van het in- en uitgangsbouw

Zowel het ingangsbouw en uitgangsbouw hebben een achtergevel aan perron 1. Net als in de voorgevel van het ingangsbouw is er aan perron 1 een groot, half rond raam toegepast. Ook in dit raam is glas-in-lood toegepast, echter zonder veel kleur en afbeeldingen. Boven het raam bevindt zich het opschrift 'Haarlem', geflankeerd door de wapenschilden van de stad Haarlem en het vroegere graafschap Holland. Voor de gevels die grenzen aan de perrons is een witte geglazuurde verblendsteen gebruikt met een band van blauw geglazuurde verblendsteen; zoals die ook bij de perrongebouwen is gehanteerd. Er is waarschijnlijk voor een lichte steen gekozen om een sombere, donkere gevel te voorkomen. De gevels van het in- en uitgangsbouw zijn geïntegreerd in de glazen gevelwand van de stationsoverkapping en liggen vrijwel in hetzelfde vlak. De (overstappende) reiziger ziet door het halftransparante glas de silhouetten van gebouwen en wordt zo steeds herinnerd aan de stad buiten het station.



Personentunnel rond 1906, aan het begin van de tunnel zijn tochtdeuren zichtbaar. Vlak hiervoor vond de kaartcontrole plaats



Personentunnels

Gebouw A als gebouw B hebben een vrijwel identieke personentunnel. Deze tunnels verbinden het in- en uitgangsgebouw met de perrons. De wanden zijn omrand met zware rood granieten blokken; ingevuld met witte en lichtblauwe geglazuurde verblendsteen. Opvallende details hier zijn de zware stalen lateien die zowel boven de muuropeningen als in het dak volledig in het zich zijn gelaten. Het dak is opgebouwd uit kleine gemetselde tongewelven, uitgevoerd in witte en gele geglazuurde verblendsteen. In de personentunnels zijn de vloertegels minder decoratief uitgevoerd dan in de entreehal. In de tunnel van het ingangsgebouw is een iets complexer patroon toegepast. Aan de rand is een rode tegel gebruikt; waarlangs een witgeel geblokt patroon is getrokken. De rest is opgevuld met gele tegels die onder een hoek 45 graden zijn geplaatst.

Voor de trappenhuizen, die ongeveer in het midden van de tunnel zijn geplaatst, bevonden zich enkele daklichten. Omdat tijdens de bouw van het station elektrische verlichting nog in een experimentele fase bevond was dit een handige manier om de tunnels minder donker te maken.

Oorspronkelijk waren de tunnels niet bedoeld als passage onder het gebouw door maar louter als verbinding tussen het middenperron en het in- en uitgangsgebouw. Al vrij snel werd er aan het eind van de tunnel van het uitgangsgebouw een extra (uitgangs)controlepost geplaatst zodat reizigers ook het gebouw via de noordzijde konden verlaten. Het doortrekken van de passagierstunnel van het ingangsgebouw is echter van veel latere datum. Bij het ontwerp van het gebouw is er dus nooit sprake van geweest dat de passagierstunnel als onderdeel van het stedelijk weefsel opgevat zouden worden. De tunnels mochten alleen door reizigers met een geldig vervoersbewijs worden betreden.

Perrongebouw op het middenperron

De gebouwen op het middenperron kenmerken zich door een zeer divers materiaalgebruik en door interessante decoraties en ornamentiek. Omdat het middenperron het logistieke hart van het station is heeft Margadant veel aandacht besteed aan de architectonische expressie. Opvallend zijn hier de vele tegeltableaus waarvan de meeste gemaakt zijn door de firma Rozenburg. De tableaus op het middenperron hebben een andere stijl dan de Rozenburgtableaus in de vestibule van het entreegebouw. De tableaus in de vestibule dienden een louter esthetisch doel; dit in tegenstelling tot de tableaus op het middenperron. Deze waren in eerste instantie bedoeld om reizigers te informeren.

In de gevels van de perrongebouwen wordt gevarieerd met twee verschillende geveltypen: deze is ofwel uitgevoerd in een witte geglazuurde verblendsteen met blauwe band, of er is een houten gevelement gebruikt dat over de volledige hoogte is doorgetrokken. De relatief donkere houten gevelementen contrasteren sterk tegen de lichte verblendsteen. In enkele van deze houten gevelementen is glas-in-lood met cirkelvormig motief aanwezig.

De maat van de hiervoor genoemde gevelementen wordt bepaald door de maat van de stalen kolommen van de stationoverkapping. Bij Den Haag HS liet Margadant de kolommen op het middenperron op de dakrand van de perrongebouwen steunen. Hierdoor waren ze minder dominant aanwezig. Bij het ontwerp voor Haarlem lijkt hij de aanwezigheid van de constructie echter minder bezwaarlijk te vinden en lopen de spanten voor het gebouw langs. Ook hier is de referentie naar Berlage's beursgebouw niet vergezocht. De manier waarop hier de 'technische' dakspanten met de meer rustieke wand verbonden is vertoont opvallende overeenkomsten met Margadants oplossing in Haarlem.

Gebouw C:

Het meest westelijke gebouw op het middenperron functioneerde als dienstruimte ten behoeve van de afhandeling van post- en bestelgoederen. Met name voor de ontwikkeling van gemotoriseerd verkeer was het transporteren van poststukken, kranten en bestelgoederen een belangrijke functie van het treinvervoer. Deze ruimten werden waarschijnlijk ook gebruikt voor het tijdelijk opslaan van transfergoederen, en voor goederen zoals kranten die verder in de stad Haarlem verspreid moesten worden.

Daarnaast bevonden zich hier toiletruimten voor zowel dames als heren. Deze worden vandaag de dag niet meer als zodanig gebruikt. Opmerkelijk veel aandacht is besteed aan de toegang naar het urinoir in beide zijgevels. Het vergulde woord "Heeren" is in sierlijke art nouveau-letters in het grijze hardsteen gebeiteld.

Gebouw D: Seinhuus en het telegrafie- en telefoongebouw

Een van de meest karakteristieke onderdelen van station Haarlem zijn de houten seinhuizen op het middenperron. Deze seinhuizen staan op het voormalige telegrafie- en telefoongebouw dat nu dienst doet als stationsbibliotheek. Reizigers





gebouw D, Seinhuus

konden hier een telegram versturen of een telefoongesprek voeren. Ook bevond zich hier een loket waar overstappende reizigers een extra kaartje konden kopen. De vertrekken op de eerste verdieping waren bedoeld als kantoor voor de stationschef en zijn assistent. Op de bovenste verdieping bevond zich het seinhuis; hier konden wissels worden bediend en hielden seinmeesters het overzicht over binnenkomende en vertrekkende treinen.

Op het seingebouw zijn verschillende tegeltableaus aangebracht. Aan de spoorzijde bevinden zich twee tableaus waarop een haan en zwaluwen zijn afgebeeld. Boven de deur naar het telegrafie- en telefoongebouw zit tevens een symmetrisch tegeltableau met twee gekruiste ganzenveren, twee vellen papier en een inktpot. Ook deze drie tableaus zijn vervaardigd door plateelbakkerij Rozenburg.

Aan de noordzijde van het seinhuis is een blauw tableau te vinden dat in 1939 ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de spoorwegen door de bond van gepensioneerden is aangeboden. Aan de andere kant bevindt zich een paneel uit diezelfde periode dat artistiek interessanter is. Dit paneel is aangeboden door de stationskruiers (ook ter gelegenheid van het eeuwfeest) en is ontworpen door Jaap Gidding. Deze veelzijdige kunstenaar is vooral bekend van de uitbundige decoraties in de ontvangsthallen van het Tuschinski-theater in Amsterdam. Het tableau in Haarlem is uit de periode dat Gidding werkzaam was voor de firma Goedewaagen in Gouda.

De keuze om de seinhuizen in hout uit te voeren zal niet louter een esthetische keuze zijn geweest. Van belang was dat de seinmeester goed overzicht had over het gehele station. Om deze reden zijn de gevels feitelijk opgebouwd uit houten kozijnen. Metselwerk penanten zouden teveel het zicht belemmeren. Toch bleek na de ingebruikname van het gebouw dat het zicht vanuit het bovenste seinhuis niet optimaal was. Om deze reden zijn in 1916 twee bordesvleugels aan het bovenste seinhuis gebouwd.²⁸ Op de begane grond is de typische witte geglazuurde verblendsteen met blauwe band gebruikt.

De wissels en seinen in station Haarlem werden tot 1975 bediend met het zogenaamde 'Stahmer-bedieningstoestel'. Dit toestel van Duitse makelij maakte gebruik van zowel elektrische als pneumatische technologie. In 1906 was dit

28) Giffen, 2007, p. 148.



Tableau J. Gidding, 1939

één van de meest geavanceerde toestellen. Dit bedieningstoestel was een belangrijke innovatie op de mechanische technologie waar de wissels en die seinen met behulp van katrollen en trekdraden werden bediend. Het is dan ook te betreuren dat in de jaren '90 het in ongebruik geraakte toestel in opdracht van de bedrijfsleiding uit het seinhuis is verwijderd.²⁹

Gebouw E

In gebouw E bevonden zich de stationsrestauratie, wachtkamers, en toiletgebouwen en het is veruit het langste gebouw op het middenperron. De wachtkamers waren er oorspronkelijk in vier verschillende categorieën: wachtkamer eerste, tweede en derde klasse; en een aparte wachtkamer voor dames. Alleen de wachtkamer eerste klasse doet momenteel nog dienst als wachtkamer.

Gebouw E: Wachtkamer derde klasse.

De ruimte aan de zuidkant van gebouw E fungeerde als wachtkamer derde klasse. Later is dit de wachtkamer tweede klasse geworden. Momenteel wordt deze ruimte echter gebruikt als danszaal, net als de voormalige wachtkamer tweede klasse en de stationsrestauratie.

Boven de entree naar de wachtkamer derde klasse vinden we een fraai Rozenburgtableau met opschrift.

De complexe houten kapconstructie trekt bij binnenkomst direct de aandacht. Net als in de vestibule is op de kapconstructie een geometrische decoratieve schildering aangebracht, die zeer waarschijnlijk van de hand van Jac. van de Bosch is. De houten vloer, waarvan de delen in visgraatmotief zijn gelegd, behoort tot het oorspronkelijke ontwerp.

Het toiletblok, dat tegen de westgevel is ingebouwd is een vrij recente toevoeging, net als de kiosk aan de buitenkant. Hoewel het hier niet om hoogwaardige architectonische toevoegingen gaat moet wel worden opgemerkt dat deze objecten geen negatieve invloed hebben op de monumentaliteit van het gebouw.

Gebouw E: Wachtkamer tweede klasse en stationsrestauratie

De middelste ruimte in gebouw E bestond in eerste instantie uit twee gescheiden



wachtkamer derde klasse, 1906

wachtkamer tweede klasse, 1906





stationsrestaurantie

functies: wachtkamer tweede klasse³⁰ en de stationsrestaurantie. Tussen de twee entree-deuren was oorspronkelijk een scheiding geplaatst. Toen de wachtkamer derde klasse werd opgewaardeerd naar wachtkamer twee klasse is de middelste wachtkamer bij de restaurantie getrokken. Hoewel de ruimte al geruime tijd geen horecafunctie meer heeft is ook dit vertrek in verrassend originele staat. Ook hier is de houten kapconstructie en de decoratieve schilderingen opvallend en valt de originele houten vloer in visgraatmotief op. De beide buffetkasten zijn tevens onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp. Ondanks de hogere vervoersklasse komt het materiaalgebruik en de decoratie zeer overeen met de wachtkamer derde klasse.

Gebouw E: Toiletruimte

Tussen de stationsrestaurantie en de eerste klas wachtkamer bevindt zich een toiletblok dat nog vrijwel volledig in originele staat is. Deze ruimte heeft interessante wanden en deuren; ook het tegelwerk is vermeldenswaardig. Klaas Giffen beweert foutief – overigens zonder verdere bronvermelding – dat de

30) De wachtkamer tweede klasse werd ook gebruikt door reizigers met een plaatsbewijs voor de eerste klasse.



wachtkamer tweede klasse, huidige situatie

tegels ontworpen zijn door Jac. van den Bosch en gebakken in de plateel- en aardewerffabriek Holland uit Utrecht.³¹ Er bestaat echter geen twijfel over dat ook deze tegels zijn geproduceerd door de firma Rozenburg. Het betreft hier namelijk het type 'pauwenoog', een decoratieve wandtegel die door meesterschilder Dominicus de Ruyter zijn ontworpen. Firma Rozenburg was deze serie wandtegels in 1904 gaan produceren.³²

Gebouw E: wachtkamer eerste klasse

Oorspronkelijk was de wachtkamer eerste klasse in tweeën gedeeld; één deel deed dienst als wachtkamer voor reizigers met een eerste klas kaartje, het andere gedeelte was een wachtkamer waar alleen dames plaats mochten nemen. Om deze reden heeft de wachtkamer aan iedere zijde twee toegangsdeuren. In het oog springend is de rondboog die met een fijn kastanjebladmotief is gedecoreerd. Boven de entree is een symmetrisch tegeltableau van Rozenburg geplaatst met opschrift 'Wachtkamer eerste klasse'.

31) Giffen, 2007, p. 90.

32) Brentjens, 2007, p. 179.

De betimmering van de wachtkamer is grotendeels origineel; dat deze zoveel mogelijk intact gelaten zou moeten worden behoeft geen pleidooi. De balken in de wachtkamer zijn voorzien van interessant houtsnijwerk met zowel florale motieven als dieren. Ook in deze ornamentiek is de invloed van Berlage en de Arts en Craft beweging zichtbaar. De ornamenten steken niet naar buiten maar zijn uit het constructieonderdeel gegutst, waarvan de grondvorm goed zichtbaar blijft. Vermeldenswaardig is verder het houten plafond, onderverdeeld in patroon van vierkanten en rechthoeken. De lampen dateren waarschijnlijk uit de jaren '50. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat zich onder het witte stucwerk florale schilderijen bevinden. Verder onderzoek hiernaar is wenselijk. Het linoleum op de vloer is uiteraard niet origineel. Bij vervanging zou moeten worden nagegaan of de originele vloerafwerking (waarschijnlijk houten vloerdelen in visgraatmotief) zich nog onder het linoleum bevindt. De monumentaliteit van deze bijzondere ruimte is enigszins aangetast door de verkoopmachines die in de kopgevel zijn geplaatst. Met name het grijze plaatmateriaal is hierbij storend. Ook de quasi-historische scheidingswand aan de binnenzijde van de wachtkamer verdient geen schoonheidsprijs.

Gebouw F

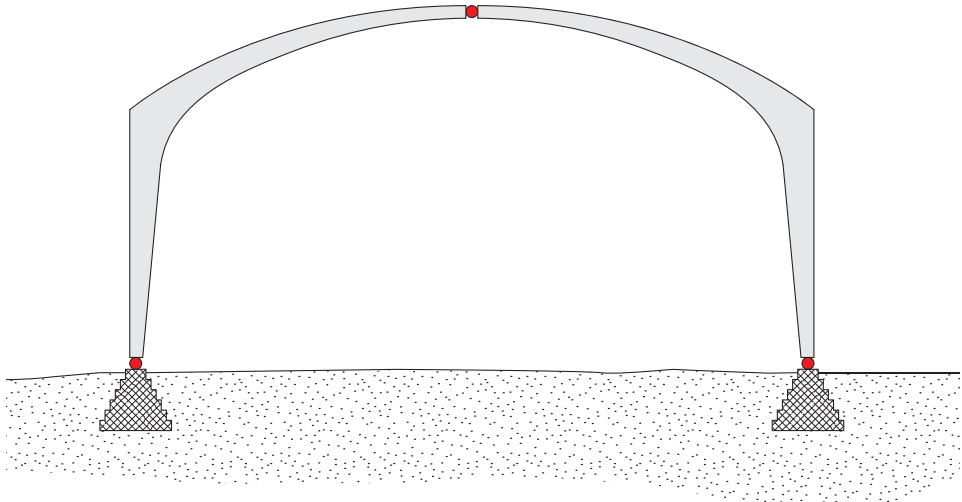
Aan het oostelijke uiteinde van het middenperron bevindt zich gebouw F. Deze bevatte vooral dienstruimten voor het personeel. Zo was er een lokaal voor treinsmeden, een magazijn, en de lampisterie. Ook bevond zich hier het kantoor van de onderstationschef en een verblijf voor conducteurs.

In gebouw F was ook een kleine wachtkamer voor psychiatrisch patiënten. Nabij station Santpoort-Zuid – tussen Haarlem en IJmuiden – bevond zich het provinciaal ziekenhuis Meerenberg, destijds een van de grootste psychiatrische inrichtingen van Nederland. Patiënten die per trein reisden moesten vaak overstappen op Haarlem. Bij de HIJSM werd het verstandig geacht om voor deze mensen een aparte wachtkamer te voorzien.

De zijgevels van dit perrongebouw bestaan voornamelijk uit houten kozijnen, de beide kopgevels zijn uitgevoerd in de typische witte verblendsteen met blauwe band. In de westelijke kopgevel is een fraai Rozenburgtableau geplaatst met daarop afgebeeld een diligence en een zeilschip; de twee vervoermiddelen die door het opkomende treinverkeer zijn verdwenen.



gebouw F



principe drie-scharnierspant

Stationoverkapping

Bij de stationoverkapping van station Haarlem is gebruik gemaakt van zogenaamde drie-scharnierspanten. Dit betekent dat de spanten zijn opgebouwd uit twee aparte delen die onafhankelijk van elkaar kunnen bewegen. Dit type constructie wordt veelal toegepast bij constructies waar zettingsverschillen worden verwacht. Wat meegespeeld kan hebben bij de keuze voor drie-scharnierspanten is dat het station is gebouwd op een speciaal voor dit station aangelegd talud. Het meters dikke zandbed, dat van elders was aangevoerd, zou mogelijke gaan inklinken wanneer het belast werd. Bij gelijkmatige zakking heeft dit weinig gevolgen maar zakt het ene spantbeen meer dan het andere dan kan dit spanning in de constructie tot gevolg hebben. Een flexibele, scharnierende constructie kan dit soort zettingsverschillen opnemen.

Hoewel de overkapping van Haarlem zeer veel lijkt op de overkapping van het Den Haag HS (1893) zijn er ook een aantal belangrijke verschillen. Allereerst is er in Den Haag niet gekozen voor een scharnierende constructie. Een tweede verschil is dat de spantbenen in Den Haag op de gebouwen op het middenperron zijn geplaatst terwijl zij in Haarlem er los tegenaan zijn gezet.

De overkapping op station Haarlem had oorspronkelijk drie parallel geplaatste spoordekken. De eerste, en grootste hoogste kap overspande perron 1, de



Zicht vanuit Seinhuis

tussenliggende sporen en perron 2. Daarna een kleine overkapping over de perrongebouwen, vervolgens een weer iets grotere overkapping over perron 3. De beide overkappingen aan de uiteinden van het station zijn van latere datum.

De overkappingen waren uitgevoerd met een verhoogde stoomkap, zoals op de doorsnede te zien is. Deze zorgde er voor dat stoom en roet niet onder de overkapping bleven hangen. Met de elektrificatie van het treinverkeer zijn deze stoomkappen overbodige geworden. Ter hoogte van de kruiswissels is de overkapping verhoogd uitgevoerd. Binnenkomende treinen hielden namelijk halt alvorens ze hun weg vervolgden. Op deze plaats werd er dus extra stoom en roet de hal in geblazen.

Niet onbelangrijk aan de stationsoverkapping is dat deze grotendeels in het zicht blijft, juist ook aan de zijde van het stationsplein. Dit was omstreeks 1900 helemaal niet zo gebruikelijk. Veelal probeerde architecten de overkapping aan het zicht te onttrekken door er een representatieve gevel in één van de modieuze neostijlen voor te zetten. Dat is wat bijvoorbeeld Pierre Cuypers had gedaan bij



Uitbreiding van Van der Gaast

zijn ontwerp voor het centraal station van Amsterdam (1882). De overkapping hoorde daar zelfs niet bij zijn officiële opdracht. Margadant sluit zich ook hier aan bij de opvattingen van Berlage. Hij pleitte namelijk voor meer constructieve eerlijkheid, waarbij bijvoorbeeld delen van de staalconstructie in het zicht bleven en onderdeel worden van de architectuur. Tot dan toe was er vaak sprake van een zekere schizofrenie: aan de ene kant was er een wereld van locomotieven, wissels, industrie en staalconstructies; aan de andere kant werd dit door een façade van 'architectuur' aan het zicht onttrokken.

Uitbreidingen noordzijde

In 1952 is begonnen met de bouw van perron 3 en de stationsoverkapping en het entreegebouw aan de zijde van het Kennemerplein. De spoorlijn die buiten de stationsoverkapping lag was al aangelegd tijdens de bouw in 1906 en diende als reservespoor, de perronoverkapping en het perron dus in de jaren '50. In de jaren van de wederopbouw zijn het vooral H.G.J. Schelling en S. van Ravensteyn die de grotere stations in Nederland ontwerpen. De kleinere stationsgebouwen



Uitbreiding van Van der Gaast

zijn begin jaren '50 veelal van de hand van Koen van Gaast. Deze jonge architect studeerde in 1949 af bij Jo van den Broek, de architect en hoogleraar die op de Technische Hogeschool van Delft tot de progressieve tak behoorde.³³ Typisch voor het werk van Van der Gaast is dat hij van het stationsdak het meest prominente architectonische element maakt, het zogenaamde parapluconcept. Dit stijlelement is niet alleen aanwezig in kleine stationsgebouwen zoals station Rhenen (1952) en Amsterdam Sloterdijk (1956), ook bij latere, grotere stationsgebouwen zet Van der Gaast dit principe door zoals in Almelo (1962) en Tilburg (1965). Bij dit laatste station spreekt Douma zelfs over een 'façadeloos station'.³⁴

Ook de bij de toevoeging die Koen van der Gaast maakt voor station Haarlem ligt de architectonische expressie niet zozeer in de gevel maar in de perronoverkapping. Duidelijk is dat hij op een dan eigentijdse manier aansluiting zoekt bij het bestaande gebouw. Allereerst heeft de vlakverdeling

33) Lansink, 1998, p. 30.

34) Douma, 1998, p. 98.

van de gevel van Van der Gaast ongeveer dezelfde verhouding als die op de stationsoverkapping uit 1906. Een tweede verwijzing die terug te voeren is op de originele stationsoverkapping van 1906 is te vinden in de vorm van de betonnen spanten die Van der Gaast toepast voor de stationsoverkapping. Deze hebben dezelfde vorm als de stalen spanten in de naastgelegen overkapping. De perronoverkapping eindigt aan weerszijde in een kleine wachtruimte (abri). Tevens ontwierp Van der Gaast een klein entreegebouw aan de noordzijde van het station. Tot 1952 moesten de reizigers die vanuit noordelijke richting kwamen omlopen naar het entreegebouw aan de zijde van het stationsplein omdat alleen daar bij de loketten een plaatsbewijs te krijgen was. Belangrijk is dat het nieuwe entreegebouwtje aan het uiteinde van de passagierstunnel van het uitgangsbouwwerk werd gebouwd. Hieruit kunnen we opmaken dat de geschieden verkeerstromen van aankomen- en vertrekkende passagiers al sinds de jaren '50 niet meer is gehandhaafd. Aan de hand van tekeningen uit die tijd blijkt ook dat de bagagetunnel van het uitgangsbouwwerk dienst doet als fietsenstalling. Ook is er tussen de twee passagierstunnels een extra fietsenstalling bij gebouwd, die vandaag de dag nog steeds als zodanig functioneert. Het kleine entreegebouwtje – dat naast loketten ook plaats bood aan een kiosk – is inmiddels gesloopt.

Hoewel de naoorlogse wederopbouwarchitectuur een heel andere stijl hanteert dan het Berlagiaanse ontwerp van Margadant vormt het hier toch een harmonisch geheel.

VROM-gebouw

Eind jaren '90 is aan de noordoostzijde een 'dynamisch kantoorgebouw' gerealiseerd voor het ministerie van VROM. In dit project, dat door Rudy Uyttenhaak is ontworpen, is geëxperimenteerd met duurzame bouwmethoden. Het gebouw is praktisch tegen het monumentale station aangebouwd en onttrekt vanaf de noordzijde de stationsoverkapping aan het zicht. Het gebouw fungeert ook als uitgang voor de oostelijke persontunnel.

Spoorwegviaducten

De bouw van het huidige Haarlemse treinstation werd in belangrijke mate ingegeven door de overlast die werd veroorzaakt door het grote aantal treinen dat de stad passeerde. Al voor 1906 passeerden er meer dan 200 treinen per dag station



Haarlem; dit leverde vooral bij de spoorwegovergangen aan de Jansweg en de Kruisweg lange wachttijden op.³⁵ In 1884 was dit probleem al onderkend door de HIJSM; voor de oplossing werd de hulp ingeschakeld van prof. ir. J.M. Telders, hoogleraar waterbouwkunde aan de Technische Hogeschool in Delft. Het was Telders die met het plan kwam voor een station met een verhoogde middenperron met viaducten aan weerszijde. Hoewel door de noodzakelijke ophoging van het terrein dit een behoorlijk kostbare variant was, besloot de HIJSM toch de Telders-variant tot uitvoer te brengen.³⁶

Beide viaducten zijn opvallende door de decoratieve uitvoering van het gietijzeren hekwerk en de gietijzeren kolommen. In de keerwanden is gebruik gemaakt van de geglazuurde verblendsteen en roze graniet; hetzelfde materiaal dat in de passagierstunnels en in het in- en uitgangsgebouw is toegepast. In sommige wanden zijn decoratieve rozetvormen gemetseld.

In het viaduct zitten een aantal hoogteverschillen. Dit komt voort uit het feit dat de bovenliggende perrons en sporen zich niet op dezelfde hoogte bevinden. Dit hoogteverschil resulteert in de viaducten in een lichtstrook (die overigens door aangekoekt vuil weinig licht meer doorlaat).

De viaducten moeten als essentieel onderdeel worden gezien van het monument. Duidelijk is dat de viaducten door de ontwerpers niet als louter functionele objecten werden gezien. De aandacht die aan de detaillering en materialisering besteed is wijst hierop. De viaducten hebben dus een hoge cultuurhistorische en architectonische waarde.

35) Westhoff, 1906, p. 800.

36) Giffen, 2007, p. 46, 47.

Belangrijkste transformaties van station Haarlem

De logistieke scheiding van de verkeersstromen van arriverende en vertrekkende reizigers ligt aan de basis van de architectonische compositie van station Haarlem. Al decennia terug is deze scheiding niet meer van kracht. Hoewel dit een grote gebruikstechnische verandering was heeft dit geen negatieve invloed gehad op de architectonische kwaliteit.

In het oorspronkelijke ontwerp werd een groot aantal vierkante meters gereserveerd voor de afhandeling van bagage, stukgoed en poststukken. De ruimte waar nu de AKO boekhandel is gevestigd en de ruimte die wordt gebruikt door Burger King dienden in eerste instantie als bagagelokalen. De aangrenzende gangen werden gebruikt om goederen en bagage te distribueren tussen het middenperron en de in- en uitgangsgebouwen. Nu wordt dit gangenstelsel voornamelijk gebruikt als fietsenstalling.

De ontwikkeling van de noordzijde van het stationsgebouw is een significante aanpassing ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. Deze ontwikkeling ontstond in twee fasen: allereerst de toevoeging van het extra perron in de jaren '50, daarna de bouw van het VROM-gebouw eind jaren '90. Hoewel deze toevoegingen de directe context van het gebouw ingrijpend hebben veranderd, is aan het monument uit 1906 weinig daadwerkelijk veranderd.

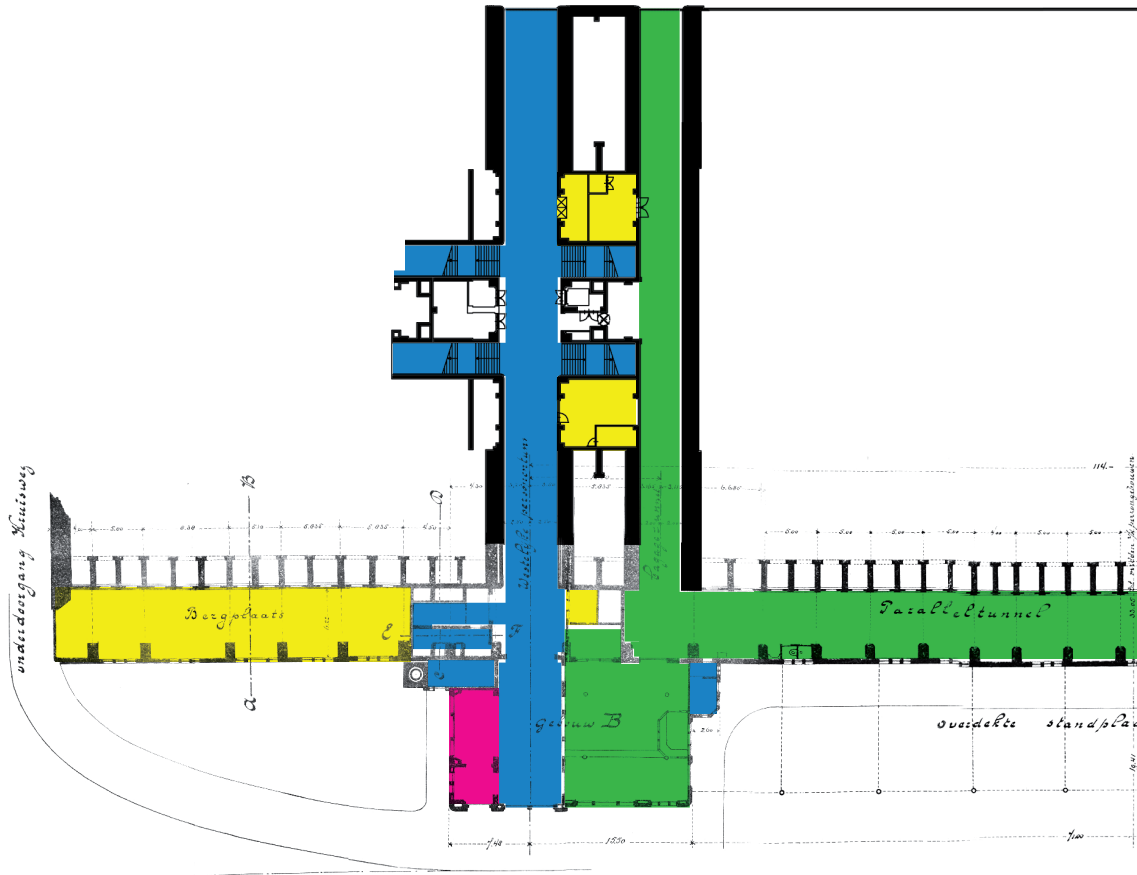
De voorgevel van het treinstation is vrijwel geheel in oorspronkelijke staat. Alleen de vrijstaande schoorsteen die naast de westgevel van het uitgangsgebouw stond is eind jaren '50 gesloopt. Enige jaren later is daar een kleine koffiekiosk aangebouwd. De ruimte voor deze kiosk werd als caféterras gebruikt. Momenteel bevindt zich hier een bloemenwinkel in een tijdelijk bouwsel.

De belangrijkste verandering zijn dus vooral de toevoegingen aan de noordzijde van het station, en de programmatische verandering van het gebouw. Het daadwerkelijke monument bevindt zich in een verrassend oorspronkelijke staat.



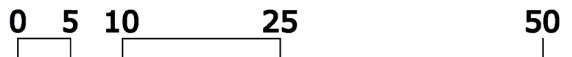
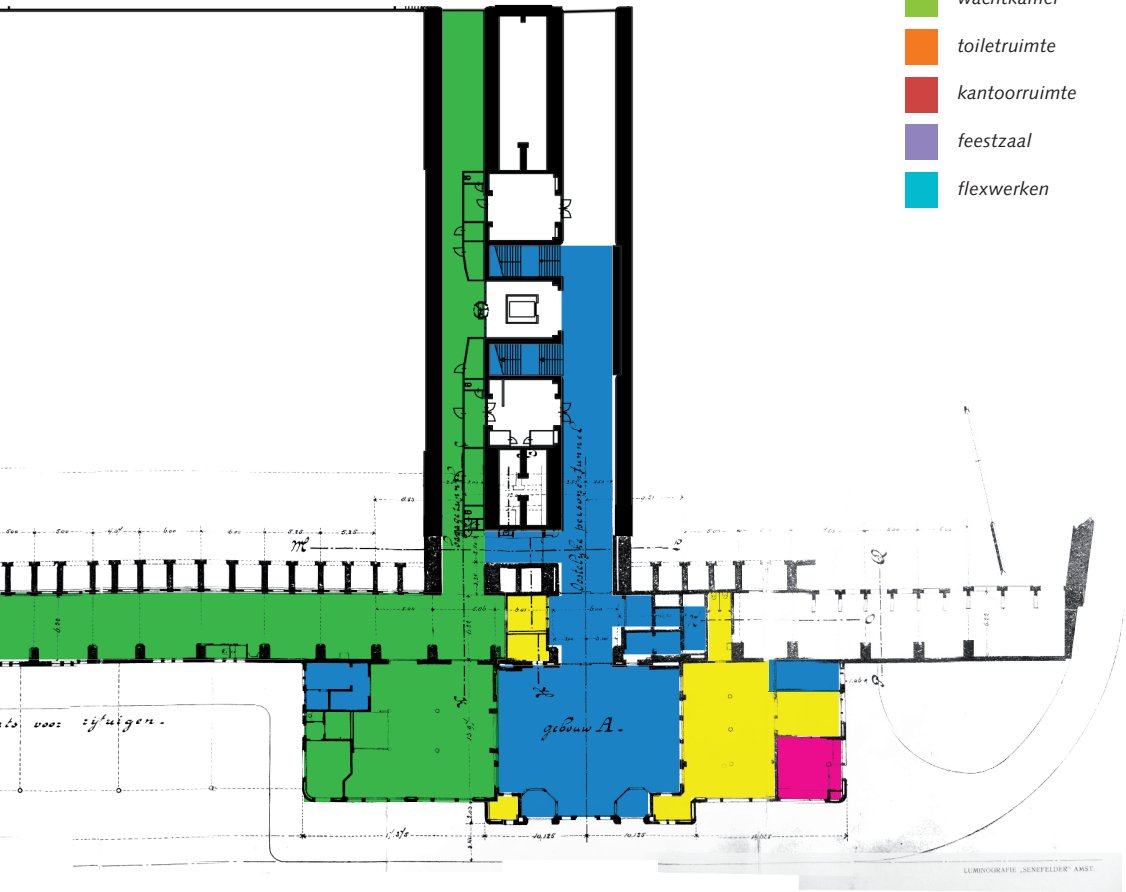
Het statfonsplein in 1930. Links is een deel van de Beijnesfabriek te zien

Zonering 1906

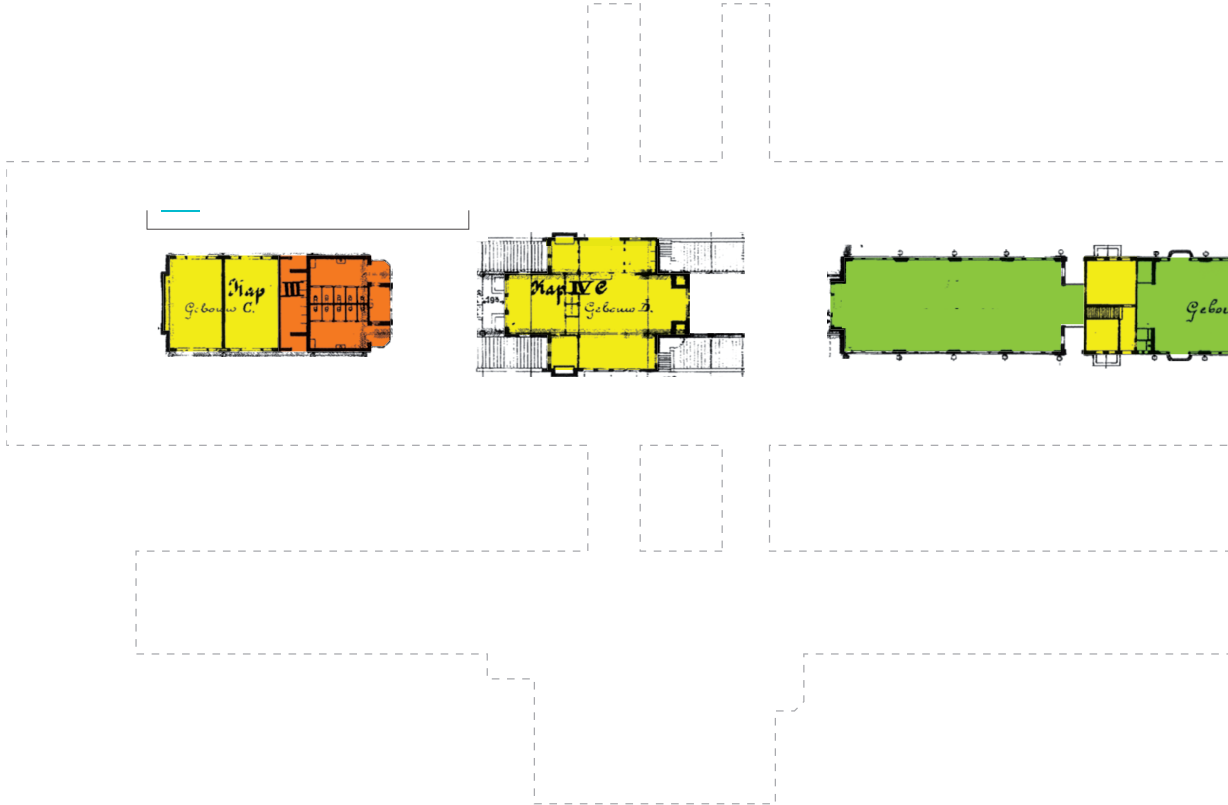


Legenda

- verkeersruimte
- bagageafhandeling
- dienstruimte / NS
- commercieel
- fietsenstalling
- wachtkamer
- toiletruimte
- kantoorruimte
- feestzaal
- flexwerken

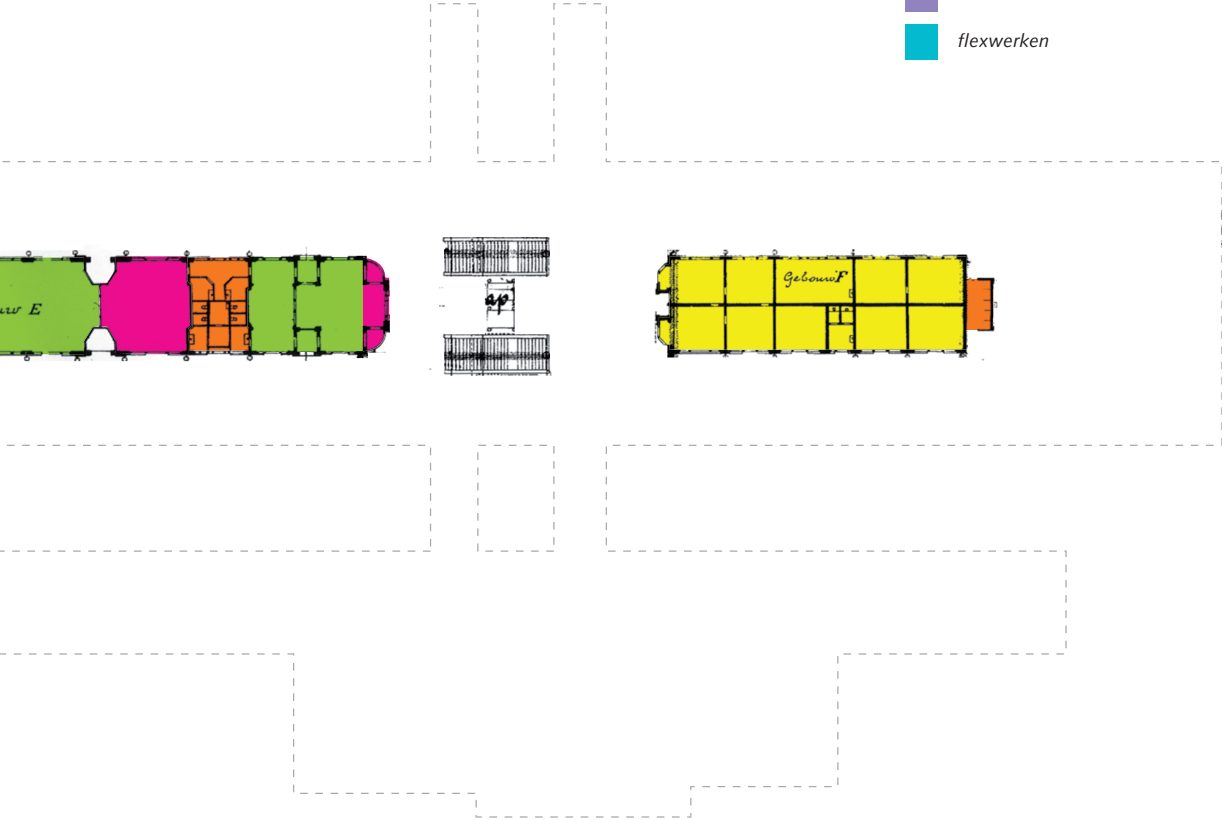


Zonering middenperron 1906

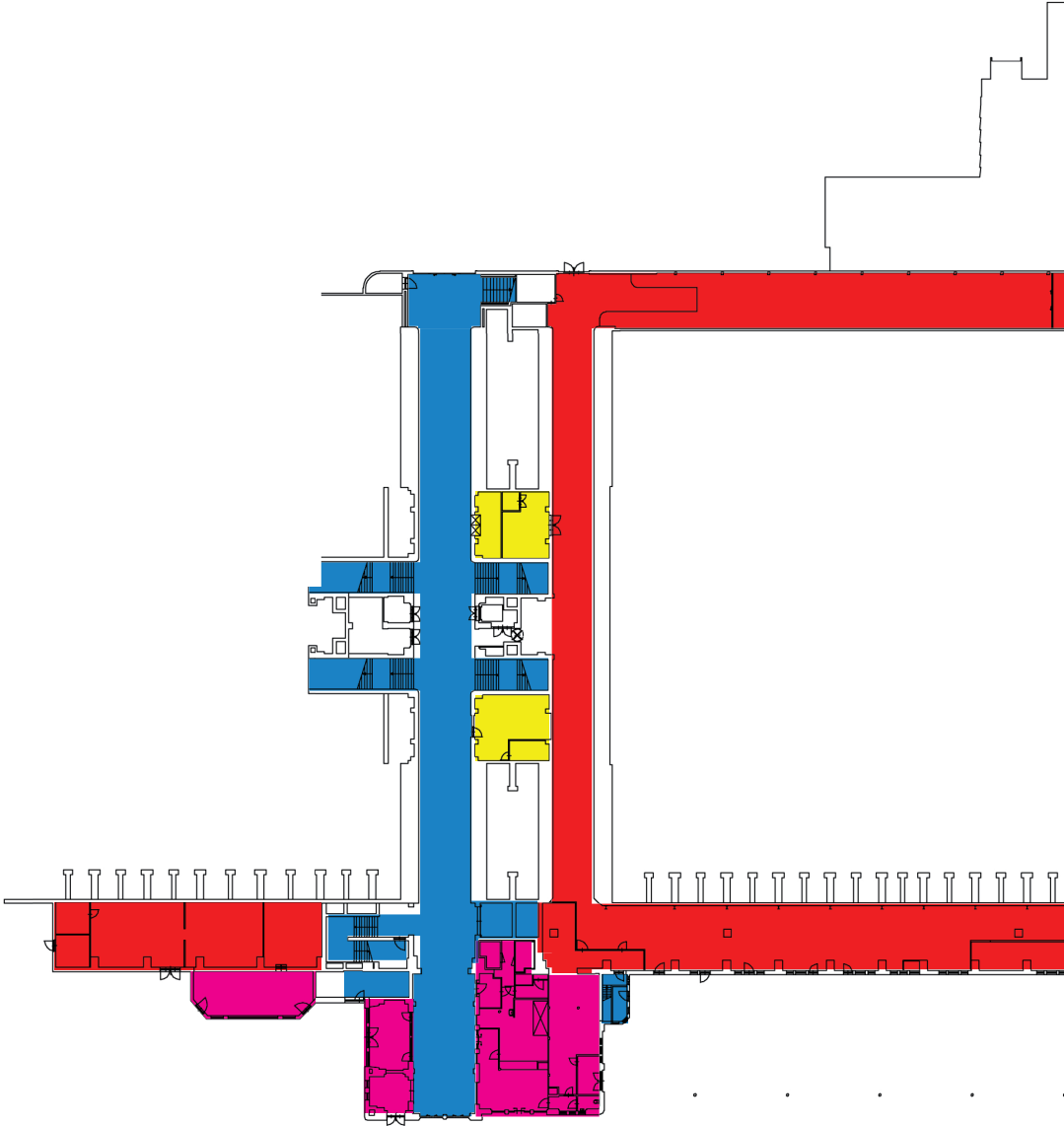


Legenda

-  *verkeersruimte*
-  *bagageafhandeling*
-  *dienstruimte / NS*
-  *commercieel*
-  *fietsenstalling*
-  *wachtkamer*
-  *toiletruimte*
-  *kantoorruimte*
-  *feestzaal*
-  *flexwerken*

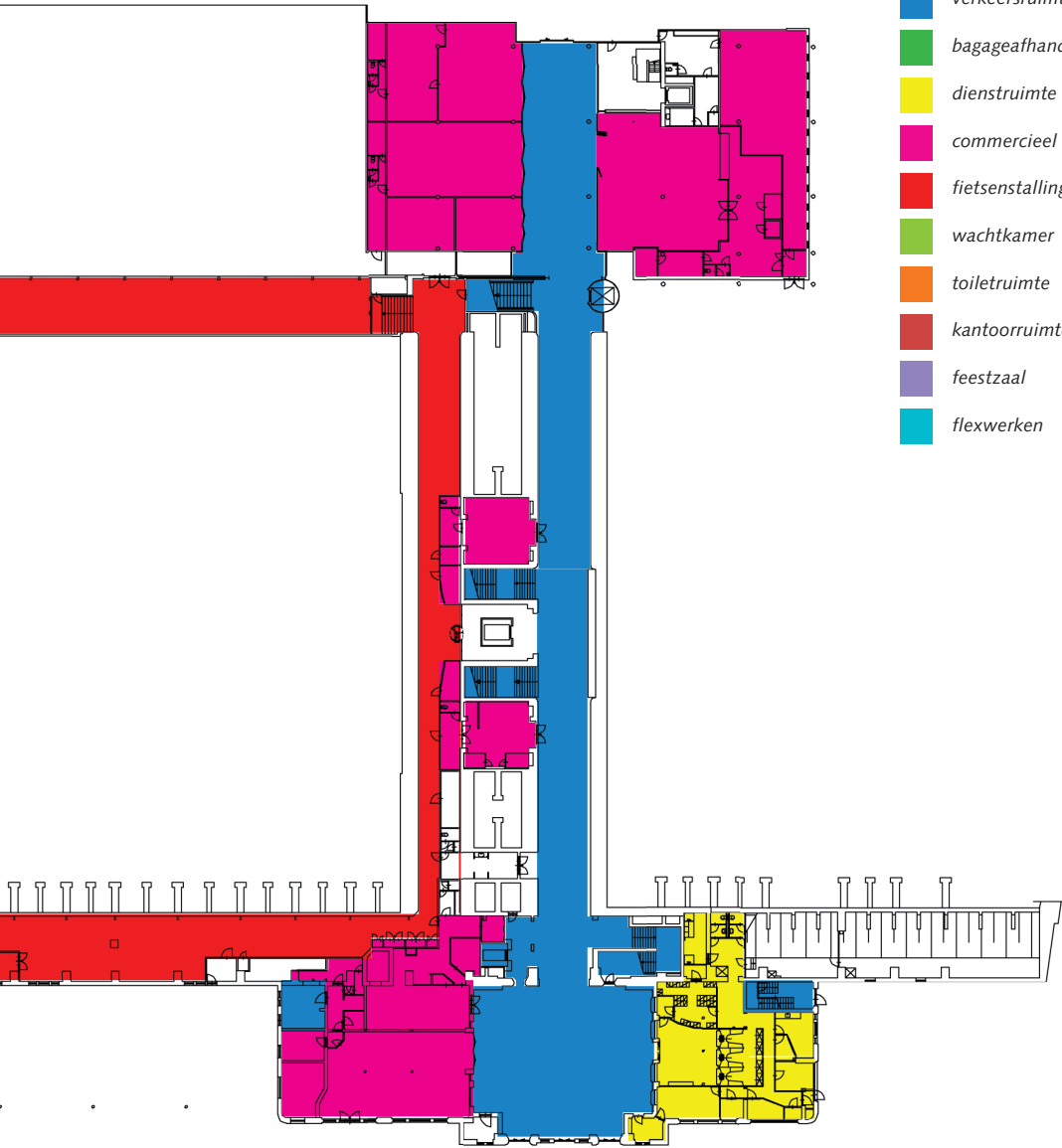


Zonering 2012

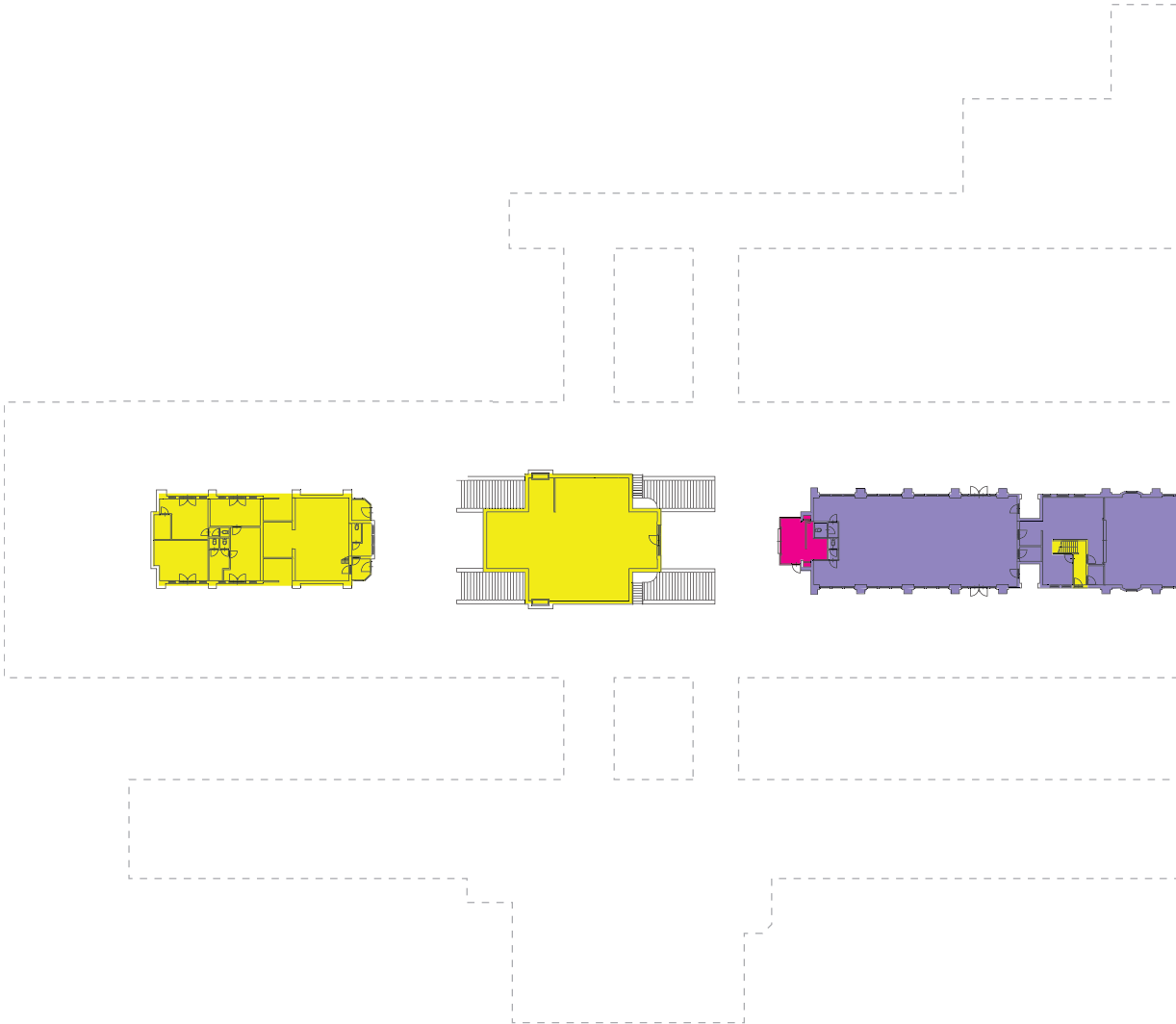


Legenda

- verkeersruimte*
- bagageafhandeling*
- dienstruimte / NS*
- commercieel*
- fietsenstalling*
- wachtkamer*
- toiletruimte*
- kantoorruimte*
- feestzaal*
- flexwerken*

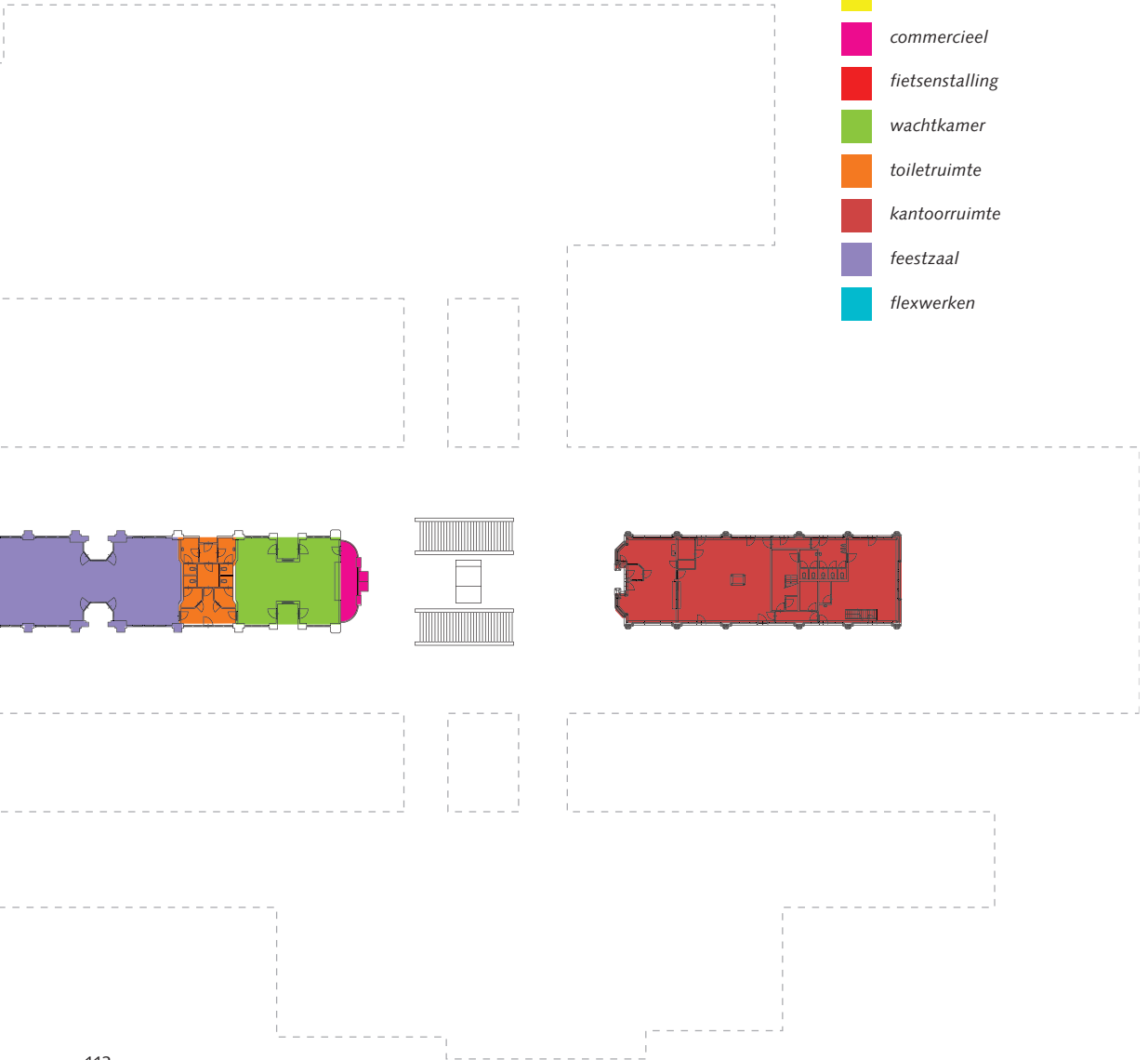


Zonering middenperron 2012



Legenda

-  verkeersruimte
-  bagageafhandeling
-  dienruimte / NS
-  commercieel
-  fietsenstalling
-  wachtkamer
-  toiletruimte
-  kantoorruimte
-  feestzaal
-  flexwerken



Waardering

a) Conservering en authenticiteit:

Station Haarlem is een rijksmonument en een van de meest bijzondere stations van het eerste kwart van de twintigste eeuw. Het gebouw is grotendeels nog in originele staat en de architectonische kwaliteit beperkt zich niet tot een representatieve façade maar is beleefbaar in vrijwel alle onderdelen van het gebouw, het is als een 'Gesamtkunstwerk' geconcipieerd en ervaarbaar. Of men nu de imposante vestibule betreedt, op de perrons of de wachtkamer op de trein wacht, of in de trein het station passeert; dit gebouw heeft een haast museale kwaliteit.

b) Architectonische kwaliteit:

Station Haarlem mag misschien nostalgische gevoelens opwekken bij de hedendaagse bezoeker; de treinreiziger aan het begin van de twintigste eeuw zal getroffen zijn geweest door de moderne vormgeving van het stationsgebouw. Architect Margadant breekt hier met de negentiende-eeuwse neostijlen die tot dan toe meestal werden toegepast in de stationsarchitectuur. De bouwstijl van station Haarlem is sterk geënt op het werk van H.P. Berlage, die als de belangrijkste vernieuwer binnen de Nederlandse bouwkunst omstreeks de eeuwwisseling geldt. De architectonische kwaliteit beperkt zich echter niet tot het aandeel van Margadant. Juist het idee van het 'Gesamtkunstwerk' waarbij verschillende disciplines (zoals decoratieschilderingen, tegeltafels, en ingenieurskunst in bijvoorbeeld de stationsoverkapping) één integraal ontwerp vormen, bepaalt bij station Haarlem de kwaliteit. De toegepaste kunstwerken en de ingenieurskunst hebben ook intrinsiek een hoge kwaliteit en zijn in veel gevallen bijzonder door hun auteur, fabrikant of opdrachtgever.

c) Industrieel monument:

Wat door de gedetailleerde en indrukwekkende vormgeving enigszins naar de achtergrond wordt gedrukt is de pragmatische en functionele structuur die de basis vormt van het gebouw. De gehele compositie van het gebouwensemble –

zoals de plaatsing van de wachtkamers en dienstvertrekken op het middenperron en de scheiding tussen het in- en uitgangsgedouw – wordt in feite bepaald door functionele en logistieke eisen. Gesteld kan worden dat het station Haarlem bedacht is als een machine die reizigers, treinen en goederen op een zo efficiënt mogelijke manier moet kunnen verwerken. De architectuur is geen toevoeging om de 'machine' te esthetiseren maar vormt daarmee een harmonisch geheel.

d) Waardering Perrongebouwen:

Zeker het exterieur van de perrongebouwen zijn nog in zeer goede staat. Opvallend is allereerst het zeer gevarieerde materiaalgebruik: witte en blauwe verblendsteen, hout, en hardsteen. Daarnaast zijn ook de decoraties en ornamenten van hoog niveau en in een goede staat. Met name de tegeltableaus van Rozenburg vormen een klasse apart.

Bijzonder zijn ook de interieurs die in sommige gevallen nog grotendeels origineel zijn. Dat geldt niet alleen voor de voormalige stationsrestauratie en de wachtkamer eerste klasse; ook de daarnaast gelegen toiletruimte is nog bijna volledig in originele staat.

Waarderings- tekeningen station Haarlem

De waarderingstekeningen zijn gemaakt aan de hand van de 'Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek' van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. In deze methode wordt de monumentale waarde van de verschillende gebouwonderdelen middels drie verschillende kleuren gecodeerd:

- Blauw voor hoge monumentwaarde, deze onderdelen zijn van cruciaal belang voor het monument.
- In groen wordt positieve monumentwaarde aangegeven. Deze onderdelen zijn cultuurhistorisch belangrijk maar mogen wel worden vervangen of aangepast.
- De indifferente onderdelen zijn aangegeven in geel en hebben geen monumentale betekenis.
- In sommige ruimten is de monumentwaarde van de kapconstructie of het plafond aangegeven met een blauw kruis. Het ontbreken van de kruizen in veel van de ruimten betekent niet dat hier per definitie geen monumentale waarde aanwezig is. Onderzoek zou uit moeten wijzen of er achter de systeemplafonds wellicht toch waardevolle plafonds, balklagen of kapconstructies schuil gaan.

Hoge monumentwaarde

Oorspronkelijke onderdelen die dateren uit de eerste bouwfase van 1906 en die essentieel zijn voor de herkenbaarheid van het ontwerp van Margadant, Werker en Westhoff hebben een hoge monumentwaarde. Dit zijn:

- Alle gevels, kappen en draagconstructies van het stationsgebouw en de perrongebouwen.
- Alle perronoverkappingen en daarbij horende draagconstructies.
- Alle oorspronkelijke details van het gebouw als betegeling, kolommen, hekwerken, beeldhouwwerk aan de gevels, deuren, kozijnen, plafonds, vloeren en trappen.
- Alle oorspronkelijke interieurs met de daar aanwezige oorspronkelijke toegepaste kunstuitingen (zoals muur- en plafondschilderingen, houtsnijwerk glas-in-lood etc.).
- Alle oorspronkelijke kunstwerken in en aan het gebouw.
- De locaties van de passagiers- en bagagetunnels.
- De twee viaducten aan weerszijden van het station (ontworpen door Westhoff) met daarin de kolommen, het hekwerk en het oorspronkelijke tegelwerk.

Een hoge monumentwaarde betekenen dat:

- Deze onderdelen behouden en zo nodig gerestaureerd dienen te worden.
- Aanpassingen van deze onderdelen alleen te verantwoorden zij als zij de bestaande monumentwaarde versterken.

Positieve monumentwaarde

Onderdelen die dateren uit de eerste bouwfase van Margadant of uit 1952 (uitbreiding met een perron met overkapping door K. van der Gaast) maar niet direct essentieel zijn voor het herkenbaar houden van het oorspronkelijke gebouwconcept en/of zijn aangetast hebben een positieve monumentwaarde. Dit zijn:

- Oorspronkelijke wanden en onderdelen (uit 1906) zonder bijzondere details en die geen rol spelen in de ervarbaarheid van het oorspronkelijke ontwerp, bijvoorbeeld de binnenwanden van de bagagetunnels.
- De bebouwing op het derde perron (1952, Van der Gaast): de luifels, glaswanden enabri's inclusief de architectonische detaillering.

Een positieve monumentwaarde betekent dat:

- gestreeft moet worden naar behoud van deze onderdelen
- aanpassing van deze onderdelen mogelijk is, mits uit wordt gegaan van het oorspronkelijke karakter van het onderdeel en het gebouw als geheel en de aanpassing de monumentwaarde geen geweld aandoet of deze zelfs versterken.

Indifferente monumentwaarde

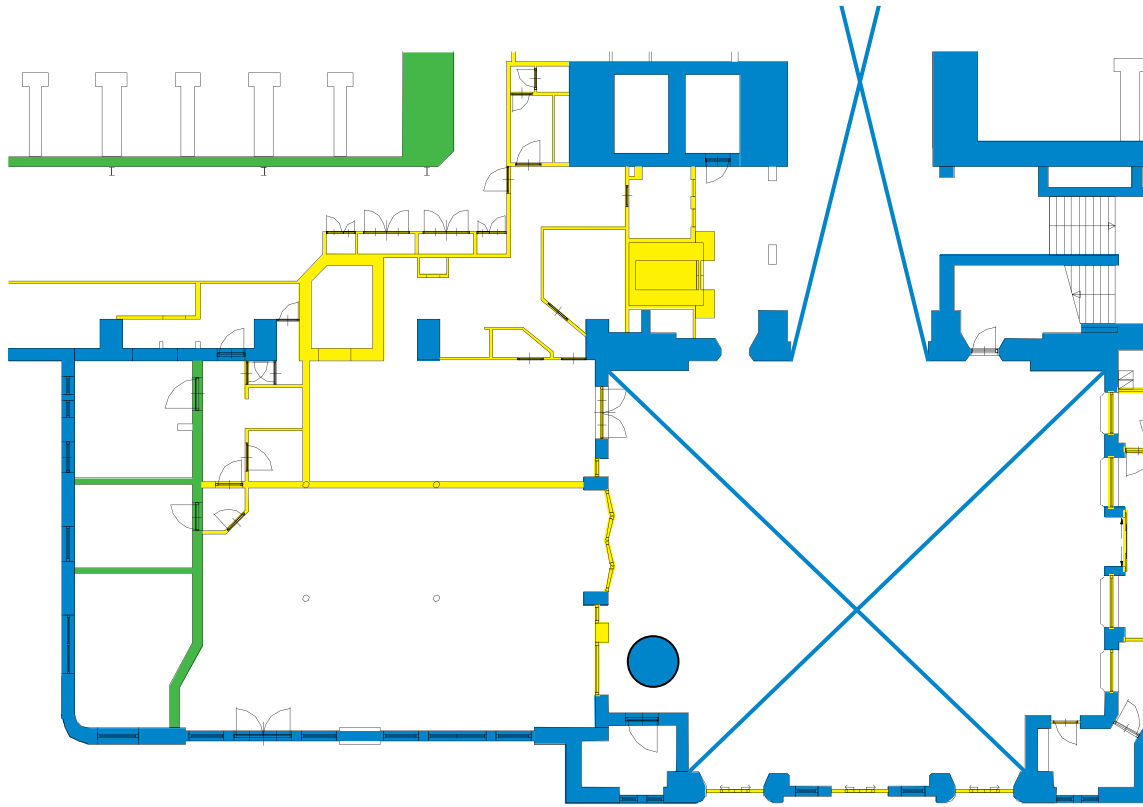
Onderdelen die niet stammen uit de eerste bouwfase en geen betekenis hebben voor de herkenbaarheid van het gebouwconcept en ontwerp of daar zelfs afbreuk aan doen hebben een indifferente monumentwaarde. Dit zijn:

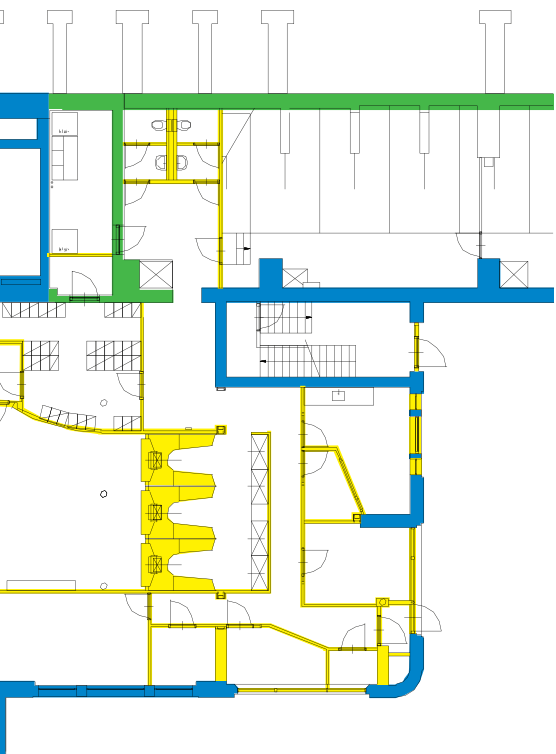
- Alle latere toevoegingen zoals wanden, verlaagde plafonds, vloeren, ramen en dergelijke in de interieurs van de entree- en uitgangsgebouwen en de perrongebouwen.
- Het aanbouwtje ten westen van het uitgangsgebouw uit 1960, ook wel NS-corner genoemd.
- onderdelen zoals trappen, liften en gevelopeningen die later in het gebouw zijn gebracht en geen onderdeel vormen van het oorspronkelijke ontwerp van Margadant of de uitbreiding van Van der Gaast.

Een indifferente monumentwaarde betekent dat:




- behoud geen eis is
- wijziging of sloop mogelijk zijn.


Waarderingskaart Gebouw A: ingangsbouw





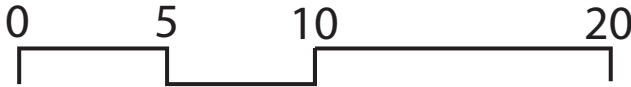
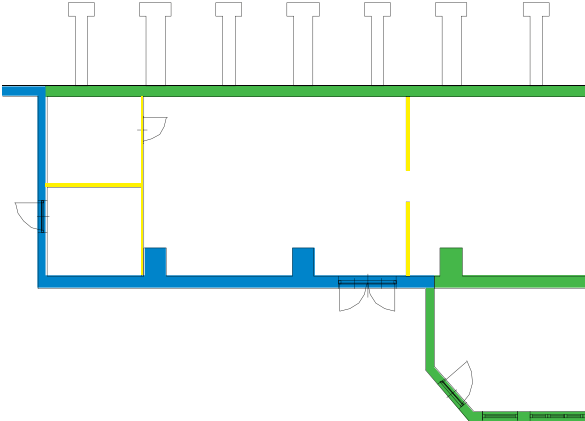
Legenda

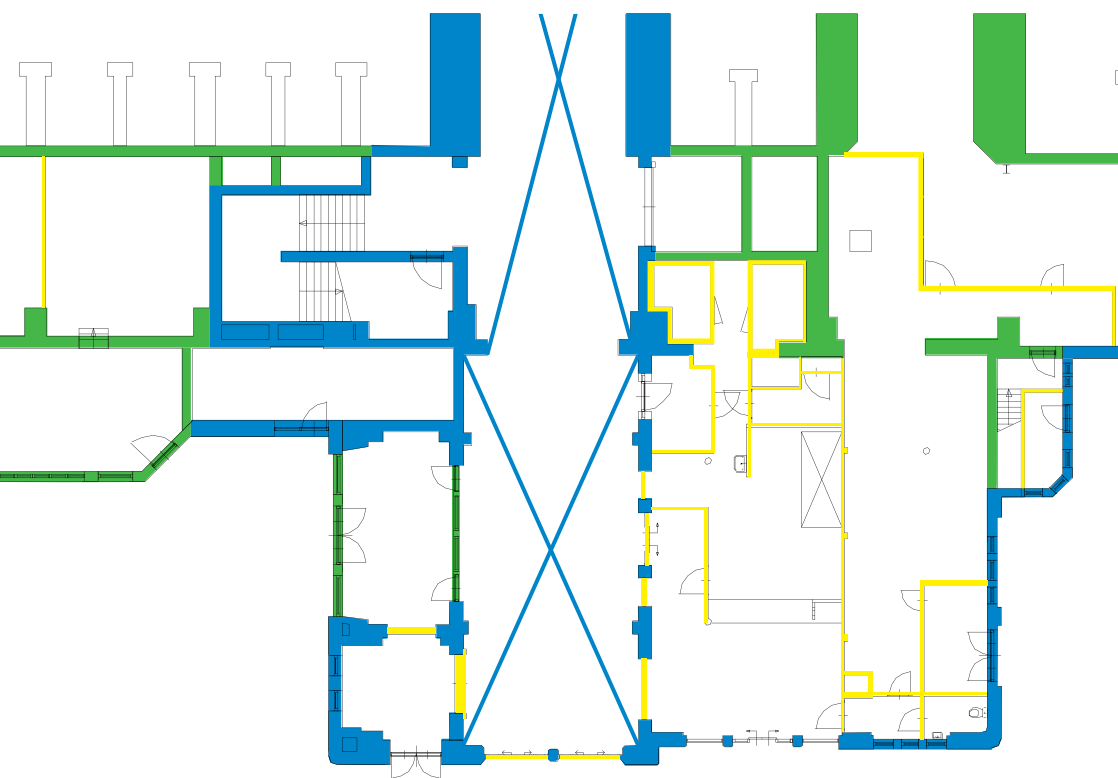
-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde

Waarderingskaart Gebouw B: Uitgangsgebouw



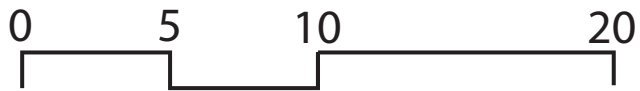
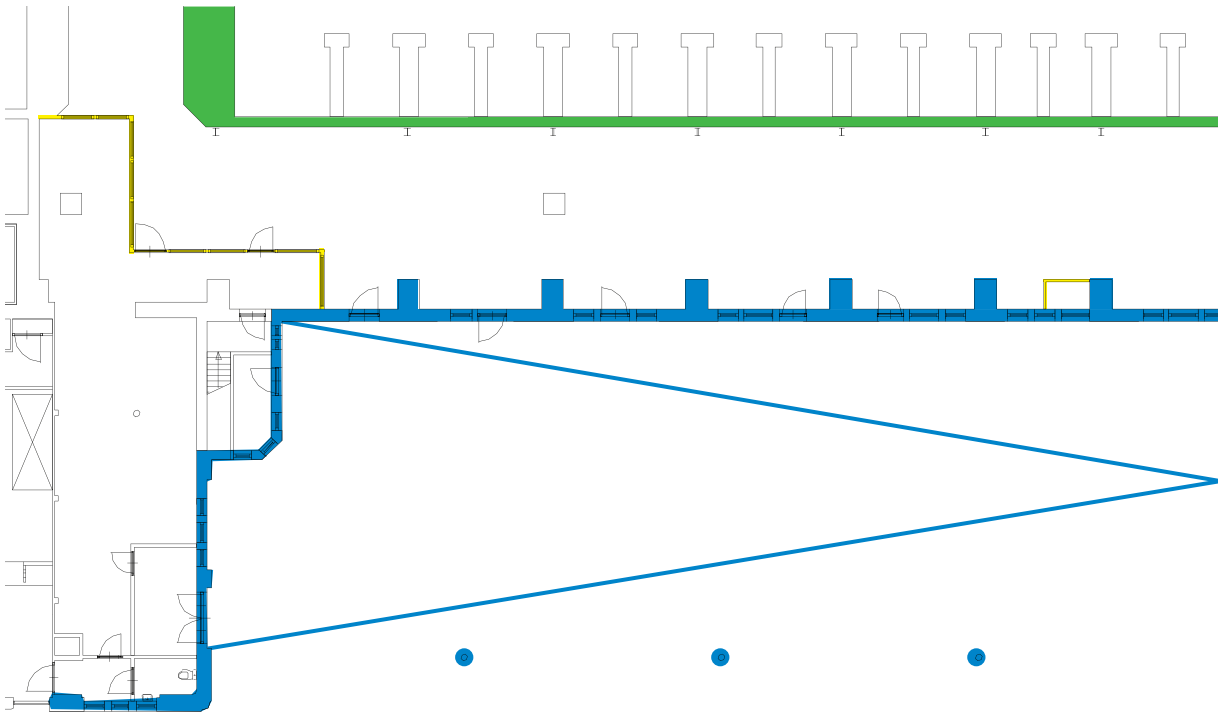


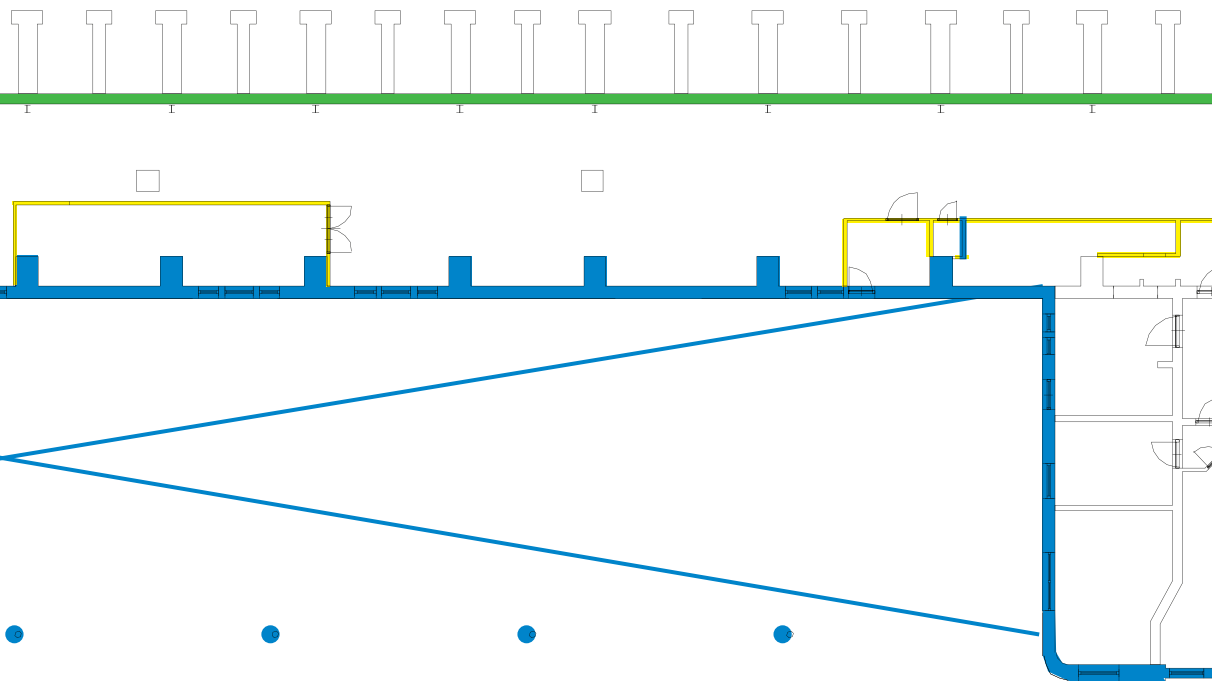
Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- X plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

Waarderingskaart Rijtuigkap



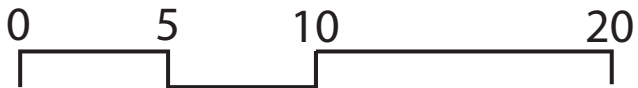
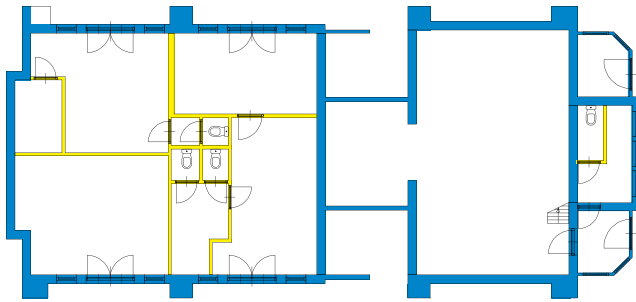


Legenda

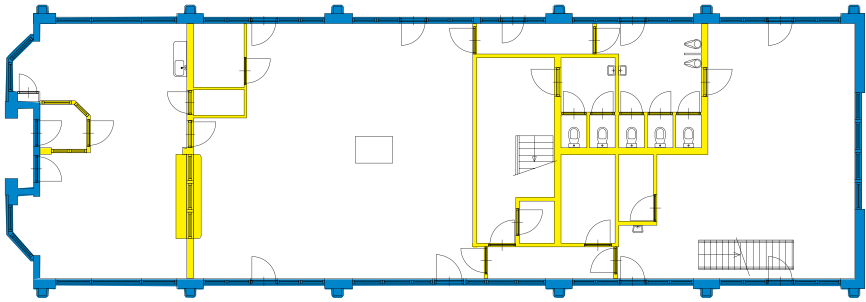
- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde




Waarderingskaart Gebouw C: Dienstgebouw




Waarderingskaart Gebouw F: Kantoorruimte



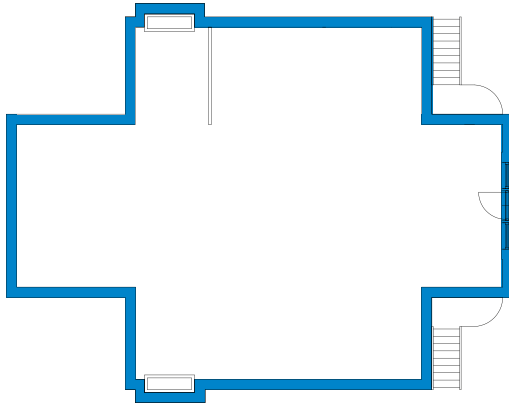
Legenda

-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde

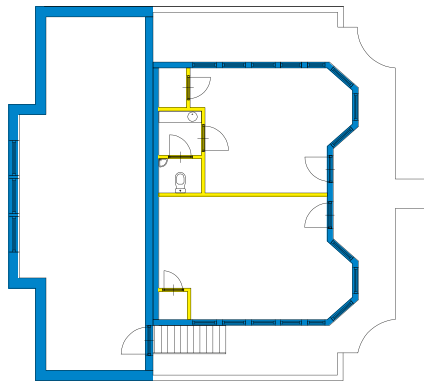
Waarderingskaart Gebouw D: telefoon- en telegrafiekantoor



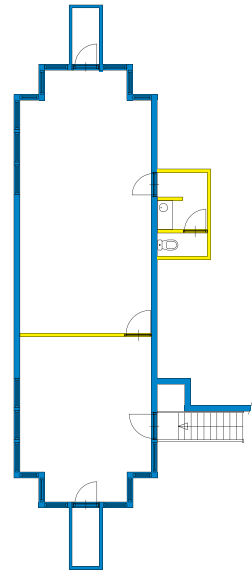
begane grond



Waarderingskaart Gebouw D: Seinhuis







1e verdieping



2e verdieping

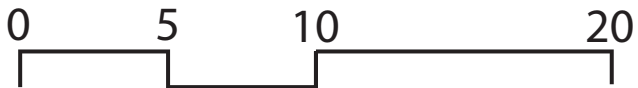
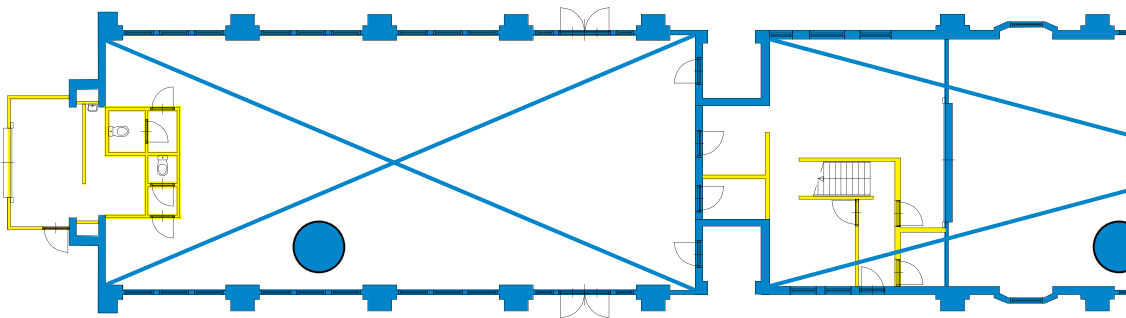
Legenda

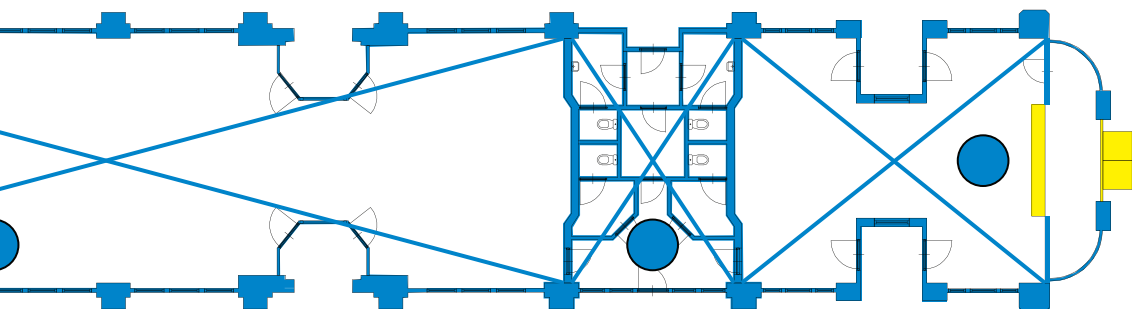
-  hoge monumentwaarde
-  positieve monumentwaarde
-  indifferente monumentwaarde

 plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde

 interieur met hoge monumentwaarde

Waarderingskaart Gebouw E: wachtruimten en restauratie



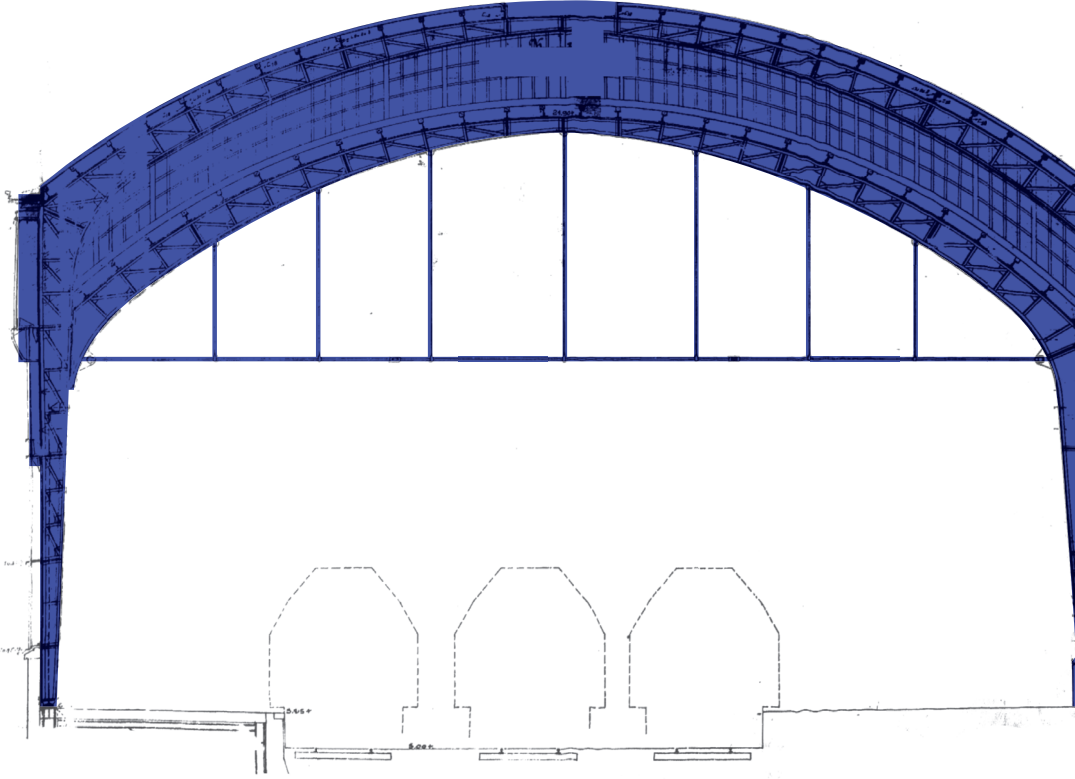


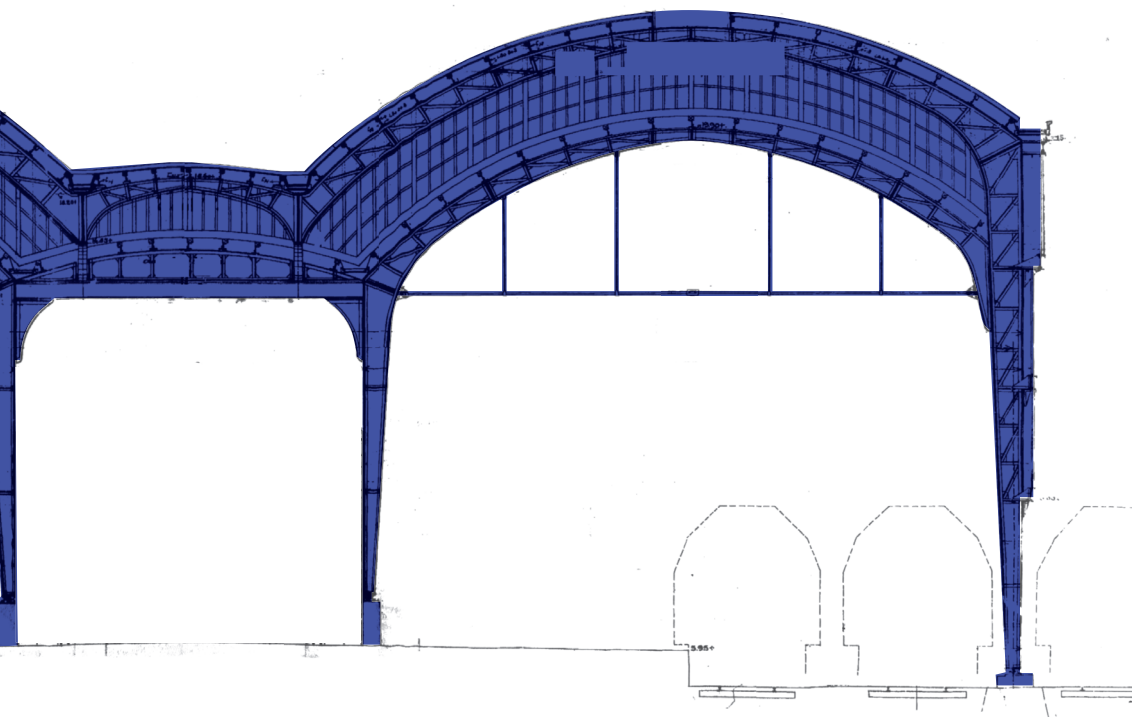
Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

Waarderingskaart Kapconstructie





Legenda

- hoge monumentwaarde
- positieve monumentwaarde
- indifferente monumentwaarde

- plafond, zoldering of kapconstructie met hoge monumentwaarde
- interieur met hoge monumentwaarde

Aanbevelingen

Algemeen / architectuur:

Aangezien station Haarlem een rijksmonument is geniet het gebouw al bescherming, maar het kan geen kwaad nog eens te onderstrepen dat het zoveel mogelijk intact gelaten en waar nodig gerestaureerd moet worden. Het gebouw is vooral wat de exterieurs betreft bijna geheel in originele staat. Vooral de interieurs van de perrongebouwen hebben veranderingen moeten ondergaan maar er is daar ook nog veel in originele staat zoals plafonds en kapconstructies maar ook muurschilderingen en vloeren. Alle originele details dragen bij aan de monumentale waarde van het gebouw en ook aan de historische ervaarbaarheid. Vanzelfsprekend is de inrichting van een gebouw als dit belangrijk, deze kan afbreuk doen aan het originele ontwerp. Om de leesbaarheid en ervaarbaarheid van de architectonische kwaliteit en het 'Gesamtkunstwerk' te beschermen bevelen wij aan:

1) Zo veel mogelijk originele details te restaureren waar deze er nog zijn (interieur en exterieur).

Als ruimtes een nieuwe functie krijgen (daar waar de ruimte eerder al een verbouwing heeft ondergaan) oorspronkelijke architectonische details behouden en restaureren, nieuwere lagen (zoals verlaagde plafonds e.d.) waar mogelijk weghalen en de originele structuren in ere herstellen. Waar details zijn verdwenen en de originele vormgeving is gewist een nieuwe, neutrale inrichting toepassen (neutraal wat kleur en vorm betreft) die goed past bij de originele architectuur (ook neutrale kleuren kunnen vloeken met het origineel).

2) Alle ruimtes zo leesbaar, overzichtelijk en leeg mogelijk te houden.

3) Toevoegingen als kaartautomaten, prullenbakken, reclameborden e.d. tot een minimum te beperken en zo te plaatsen dat zij het zicht op monumentale details en het algemene beeld zo min mogelijk verstoren.

4) Zo mogelijk het hedendaagse meubilair in neutrale kleuren verven/ uitvoeren die goed passen bij het origineel (zie punt 1). Ook in een andere kleur is de NS-huisstijl zichtbaar en te lezen. Voor bijzondere, intacte historische stationsgebouwen zijn uitzonderingen te maken wat de huisstijl, inrichting en de vormgeving van het meubilair betreft. Een goed voorbeeld van een geslaagde uitzondering is metrostation Louvre-Rivoli in Parijs.



Stedenbouw:

Station Haarlem heeft behoorlijk te lijden gehad onder door de jaren heen slecht ontworpen of verwaarloosde openbare ruimten. Het Stationsplein was decennia lang een grote leegte die onvervuld bleef en toen er eindelijk weer bebouwing kwam (die tot op heden staat) was deze architectonisch en stedenbouwkundig geen verrijking van het plein, eerder het tegenovergestelde. De plannen die er nu liggen om deze bebouwing te renoveren en de gevels te vernieuwen zijn dan ook goed nieuws. De herinrichting van het plein en de aanleg van de 'Rode Loper' betekenen een opwaardering van de openbare ruimte. Het Kennemerplein zal ook worden verbeterd met de bouw van een fietsgevel naar ontwerp van

wUrck zodat de massa geparkeerde fietsen die het plein nu domineert zullen verdwijnen en ook dit plein heringericht kan worden. In het kader van deze nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen bevelen wij voor het station aan:

1) Een duidelijke ingang te creëren aan het Kennemerplein en het plein zo leeg mogelijk maken en houden. De fietsgevel zal wel weer een deel van de gevel van K. van der Gaast aan het oog onttrekken maar lost het fietsenprobleem op en voorziet in een duidelijk aangegeven entree.

2) Wanneer straks de nadruk zal komen te liggen op de westelijke entree moet de oostelijke entree en programmering van de commerciële ruimten in het Uytengaak-gebouw heroverwogen worden. Wat het meest voor de hand ligt is hier functies onder te brengen die ofwel de kantoorverdiepingen erboven kunnen bedienen of een aanvullend karakter hebben voor de reiziger.

Programma:

Stations zijn als het goed is vitale, functionele gebouwen en gaan met hun tijd mee. Hoewel het reizen per trein fundamenteel niet is veranderd zijn de behoeften van de reiziger in de 21ste eeuw op bepaalde punten veranderd ten opzichte van 1906 toen station Haarlem werd gebouwd. Dat een stationsgebouw zich moet aanpassen aan deze veranderingen is een gegeven. Gelukkig erkent de NS dat de cultuurhistorische waarde van groot belang is voor de beleving van het station maar ook voor het functioneren en de rendabiliteit van het station. De programmering van de verschillende ruimten vormt hierbij een belangrijk aspect dat cultuurhistorische waarde niet moet ondermijnen en deze ook juist kan versterken. Zeker in een cultuurhistorisch belangrijk station als Station Haarlem is het van belang passend programma's te vinden in aanvulling op het basisprogramma. Wij bevelen daarom aan:

1) De programmering van de in- en uitgangsgebouwen aan het Stationsplein te zien in relatie met de nieuwe plannen. NS Poort is in

dit kader bezig plannen te ontwikkelen voor een invulling van de ruimte onder de rijkswagenkap. Als dit architectonisch subtiel en met respect voor de oorspronkelijke architectuur gebeurt kan dit het station en de openbare ruimte verrijken. Als ook de programmering van de andere bebouwing rond het plein door de gemeente wordt aangepakt (waar in het masterplan Spoorzone over gesproken wordt) en dit georganiseerd wordt in een overlegstructuur met alle betrokken partijen, inclusief de NS natuurlijk, zou dit een renaissance van het Stationsplein van weleer kunnen betekenen, toen het een levendig en gezellig plein was met veel horeca.

2) Juist voor dit station één of meer unieke programma's te vinden, programma's die geen formule hebben of onderdeel zijn van een keten maar specifiek Haarlems zijn. Er zijn vele mogelijkheden en tegenwoordig ook genoeg mensen die iets bijzonders willen ontwikkelen en exploiteren. Zulke programma's versterken de cultuurhistorische kwaliteit van het station en daarmee de ervaarbaarheid van dit bijzondere station, wat zich uiteindelijk ook weer vertaalt in een stijgende rendabiliteit.

3) De perrongebouwen uitnodigend, openbaar en in stijl met de architectonische vormgeving en sfeer van het station te programmeren. Een deel van de huidige programmering past prima (bibliotheek) maar de salsaschool is hoewel qua stijl wel passend geen goed programma voor een perron; overdag zijn de ruimten verlaten en gesloten terwijl dan juist de meest passagiers in het station zijn.

Kunstwerken en decoratie:

Aangezien over een groot aantal kunstwerken onduidelijkheid bestaat is het aan te bevelen een apart kunsthistorisch onderzoek te laten doen naar de schilderijen en tableaux.

Lijst van geraadpleegde bronnen

Architectura et Amicitia, 1889. *Het nieuwe spoorwegstation te Schiedam*. **De Opmerker**. 8 juni.

Brentjes, Y., 2007. **Rozenburg: plateel uit Haagse kringen (1883-1917)** Zwolle: Waanders Uitgevers.

Brinkgreve, C., 1974. *Station Haarlem 1908-1974*. **wonen-TB/BK**. (15), pp. 16-21.

Eliëns, T.M., 1998. **H.P. Berlage: ontwerpen voor het interieur**. Zwolle: Waanders Uitgevers.

Douma, C., 1998. **Stationsarchitectuur in Nederland 1838 – 1998**, Walburg Pers: Zutphen.

Giffen, van, K., 2007. **Station Haarlem: Hollandse Sporen door Haarlem en omstreken**. Haarlem: Uitgeverij Spaarenhout.

Gugel, E., Kruyff, de, J.R., Muysken, C., Louis Rieber, C.T.J., 1893. *Het station van de Hollandse IJzeren Spoorweg-maatschappij te 's Gravenhage*. **Bouwkundige Weekblad**. 25 november.

Lansink, W.M., 1998. **Spoorwegstations in Nederland 1955-1980: Variatie in standaardisatie**, Doctoraalscriptie Kunstgeschiedenis: Universiteit Utrecht.

Leeuwen, W.R.F., & Romers, H., 1988. **Een spoor van verbeelding: 150 jaar monumentale kunst en decoratie aan Nederlandse stationsgebouwen**. Zutphen: Walburg Pers.

Leliman., 1909. *Sociale aangelegenheden*. **De Amsterdammer**. 18 april.

Posthumus Meyjes, C.B., 1915. *D.A.N. Margadant*. **Bouwkundig Weekblad**. 36, (28), p. 204.

Romers, H., 1976. *D.A.N. Margadant 1849-1915*. **Spiegel Historiae**. 11, (2), pp. 72-77.

Romers, H., 2000. **Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841/1938**. Zutphen: Walburg Pers.

Staal, A., 1953. *Nieuwe stationsbouwwerken in Nederland*. **Forum**. 8, (10), pp. 439-445.

Veenendaal, J., 2004. **Spoorwegen in Nederland: van 1834 tot nu**. Haarlem: Eurobook BV.

Westhoff, L.C., 1906. *Verbouwing, inrichting en exploitatie van het station Haarlem*. **De Ingenieur**. 21, (43), pp. 800-812.

Archieven

Nederlands Architectuur Instituut (NAi)

Noord-Hollands Archief

Utrechts Archief: archieven van de Nederlandse Spoorwegen.

Beeldverantwoording:

Foto's metro Parijs halte Louvre-Rivoli:

<http://tomclarkblog.blogspot.nl/2012/01/jim-dine-fresh-and-warning.html>

<http://www.professorcornbread.com/galleries/paris/index.html>

Noord-Hollands Archief

Station Haarlem
Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

In opdracht van NS Stations

Crimson Architectural Historians
(Ewout Dorman, Cassandra Wilkins, Jan van Ballegooijen)

Rotterdam, oktober 2012

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

Crimson
ARCHITECTURAL HISTORIANS



Crimson

ARCHITECTURAL HISTORIANS

