

HAARLEM MOET KEUZES DURVEN MAKEN

Als stadsbouwmeester drukt Max van Aerschot alweer ruim twee jaar een stempel op de stedelijke ontwikkeling van Haarlem. Op bevlogen wijze maakt hij in het ABC Architectuurcentrum voor alles duidelijk dat hij in die bijzondere functie vooral weeffouten uit het stedenbouwkundige verleden van de stad aan het Spaarne wil herstellen. 'Er valt hier bizar veel te repareren.'

Is er voor een interview over Haarlem met een gedreven architect én stadsbouwmeester als Van Aerschot een betere locatie denkbaar dan het ABC Architectuurcentrum?

Jawel.

De stad zelf.

Dat was aanvankelijk ook de bedoeling, maar op het moment suprême regent het dat het giet. Van Aerschot laat zich niet van zijn stuk brengen door de 'change of plans'. Nadat hij zijn regenjas heeft opgehangen posteert hij zich in de grootste expositiezaal van 'het ABC' zonder verwijl bij een grote stadsplattegrond van Haarlem en spreidt op de grond een aantal kleurige kaarten uit, die zijn visie moeten onderbouwen. 'Haarlem maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam en moet onvoorstelbaar zijn best doen om daar in ruimtelijke en fysieke zin bij aan te sluiten,' valt de stadsbouwmeester met de deur in huis. 'Haarlem is een prachtstad, die in de tweede helft van de vorige eeuw ongelofelijk is beschadigd. Er valt hier bizar veel te repareren. In mijn functie van stadsbouwmeester beschouw ik mezelf dan ook als een soort 'stadsreparateur', die er voor moet zorgen dat Haarlem mee kan in de vaart der volkeren. Eén ding is zeker: als er niets gebeurt, gaat de stad de boot missen.'

PRACHTIG COMPACT

De kern van Van Aerschot's visie is dat de oorspronkelijke stadsplattegrond van Haarlem moet dienen als uitgangspunt voor nieuwe stedenbouwkundige ontwikkelingen. 'Eind 16e eeuw had Haarlem 18.000 inwoners,' doceert hij. 'In de eeuw daarna verdubbelde dat aantal, waarna Haarlem met horten en stoten bleef groeien, tot de stad met 150.000 inwoners die het nu is. Mijn standpunt is dat Haarlem binnen de bestaande

gemeentegrenzen plek genoeg heeft voor meer inwoners, op twee voorwaarden: er moet worden gebouwd volgens de uitgangspunten van 'Prachtig Compact NL' en terdege rekening houdend met de ruimtelijke assen van de stad, moet de stedenbouwkundige ontwikkeling de gemeentegrenzen definiëren.'

Dat laatste is volgens Van Aerschot één van de grote problemen bij de stedelijke ontwikkeling die Haarlem de afgelopen eeuwen heeft doorgemaakt. 'De stad groeide als een soort spiegelei, met de dooier als centrum en het eiwit eromheen als de buitenwijken die steeds verder werden uitgesmeerd. Crondannexaties maakten het mogelijk dat de gemeentegrenzen daarbij een paar keer fors werden opgerekt. Als verbindende factor tussen al die stadsuitbreidingen fungeerden ruimtelijke assen die op de binnenstad waren gebaseerd, niet op de ontsluitingswegen die in de vorige eeuw werden aangelegd om het explosief stijgende toenemende autoverkeer Haarlem in en uit te leiden.'

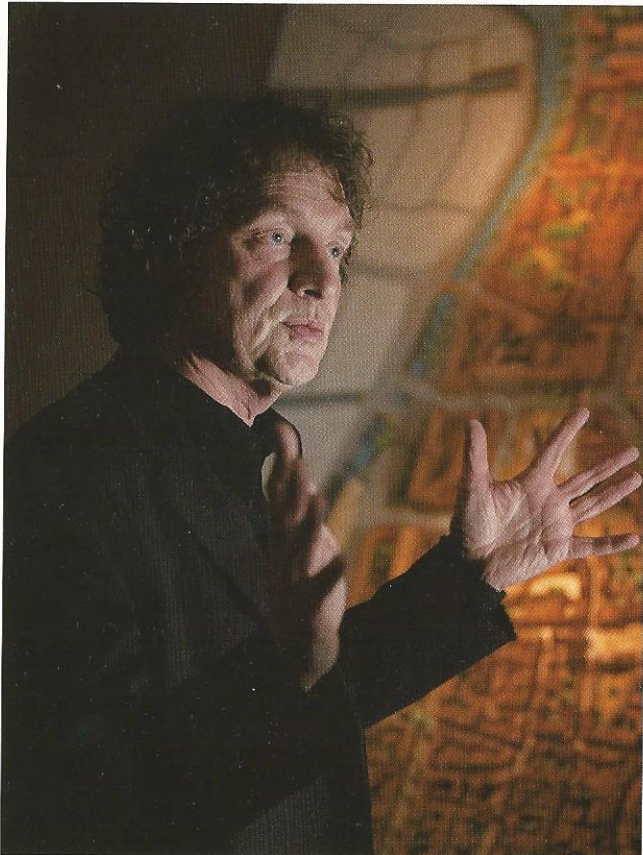
BEREIKBAARHEID

Het resultaat was een stad die tot op de dag van vandaag totaal niet berekend is op de stromen auto's die zich via de Westelijke Randweg, de A200 en de A205 dagelijks Haarlem in en uit proberen te wurmen. Die bereikbaarheid is één van de belangrijke uitgangspunten in de 25 gebiedsvisies waarmee Van Aerschot de stad wil ontdoen van de weeffouten uit het verleden. 'In de jaren zestig van de vorige eeuw was er vreselijk veel commotie over het autovrij maken van de Grote Markt,' glimlacht de stadsbouwmeester. 'Het zou de doodsteek betekenen van het toerisme. Nu lachen we om die blinde verliefdheid op de auto, die onder andere tot het dempen van

'Laagbouw in hoge dichtheden biedt fantastische mogelijkheden. Waar? Daag me niet uit. Waar niet, kun je beter vragen.'

allerlei grachten en vaarten leidde, maar nog steeds is alles er op gericht dat je met de auto het centrum kunt bezoeken. Waanzin. Om te voorkomen dat Haarlem binnen de Metropoolregio Amsterdam een buitenbeentje wordt, een soort periferie, moet de stad beter bereikbaar worden voor auto's. Maar tot een bepaald punt. De gebiedsvisie Oostradiaal, volgens planning één van de eerste die door de gemeenteraad zal worden vastgesteld, voorziet in een groot transferium bij het Oostpoortcentrum waar automobilisten kunnen overstappen op de trein of de lightrail, die ze via de opgevaardeerde ruimtelijke assen vlot naar de binnenstad of Schalkwijk brengt. Of verder natuurlijk. Ik zou niet weten waarom je die lightrail niet door kunt trekken naar het strand van Bloemendaal of Schiphol.'

In totaal denkt Van Aerschot aan drie transferia, die stuk voor stuk uitgroeien tot knooppunten van mobiliteit en, in het verlengde daarvan, centra van wonen en werken. De gebiedsvisie Oostradiaal voorziet bijvoorbeeld in 300.000 m² aan nieuwe woningen en kantoren rond het transferium. In het zuiden van de stad pleit Van Aerschot aan het doortrekken van de Westelijke Randweg tot aan de A205. Dat daarbij de Haarlemmerhout en het Spaarne een obstakel vormen maakt



hem niet uit. 'Technisch valt alles op te lossen, bijvoorbeeld met een Mariatunnel die voor de Haarlemmer Hout begint, onder de voormalige Mariastichting doorloopt en aan de andere kant van het Spaarne eindigt. De rode draad in mijn visie is het efficiëntere gebruik van de schaarse ruimte in de stad. Daardoor komt ook weer heel veel ruimte vrij die je kunt gebruiken door nog meer water en groen toe te voegen aan Haarlem.'

Als voorbeeld noemt Van Aerschot Schalkwijk, dat volgens hem wordt doorkruist door 'een paar volkomen misplaatste zesbaansnelwegen'. 'Als je de Europaweg vergelijkt met de Heemsteedse Dreef... Op verkeersgebied hoeven er helemaal geen aorta's door Schalkwijk te lopen. Die zijn verzonnen in de tijd dat we nog zo verliefd op die auto waren. Schalkwijk leent zich heel goed voor een flinke verdichtingsslag, die ruimte creëert voor nieuwe groengebieden en zelfs parken die er nu nog niet zijn.'

LUIE STAD?

In de wetenschap dat zijn visie goed is ontvangen door het gemeentebestuur en dat de eerste gebiedsvisies inmiddels in concept gereed zijn, is Van Aerschot vooral bang dat Haarlem zich zal ontpoppen als een luie stad die zich blind staart op het mooie centrum en zich verschuilt achter geldgebrek. 'Zo van: we hebben toch geen geld voor zo'n Mariatunnel, dus waarom zouden we überhaupt nadenken over een strategisch plan voor dat deel van de stad? Zo'n strategisch plan, uitgesplitst naar 25 gebiedsvisies, moet je juist wel hebben, als leidraad voor alle stedenbouwkundige ontwikkelingen in de toekomst. Neem die transferia. Als je nu de beslissing neemt om ze op termijn aan de rand van de stad te realiseren, scheelt dat krankzinnige discussies over enorme parkeergarages in de historische binnenstad. Steden als Groningen en Maastricht hebben dat jaren geleden al ontdekt. In Haarlem daalt het besef langzamer neer, onder andere omdat er hier mensen zijn die met droge ogen durven te beweren dat de stad af is. Af? Haarlem is in de vorige eeuw behoorlijk beschadigd en we zullen alles op alles moeten zetten om op basis van actuele opgaven te zoeken naar stadsherstel.'

Het dempen van de Amsterdamsevaart, in de vorige eeuw, is daar een concreet voorbeeld van. In de gebiedsvisie Oostradiaal wordt het besluit om de Oudeweg te bestempelen tot nieuwe toegangsweg van Haarlem, gebruikt om de Amsterdamsevaart in zijn oude glorie te herstellen. 'Door er weer een echte vaart van te maken, die bij de monumentale Amsterdamse Poort aansluit op de Herensingel en rechtstreeks in verbinding staat met het Spaarne, kun je het water weer de ruimte geven en tegelijkertijd aan de rand van het centrum een prachtig nieuw woonmilieu creëren', blikt Van Aerschot vooruit.

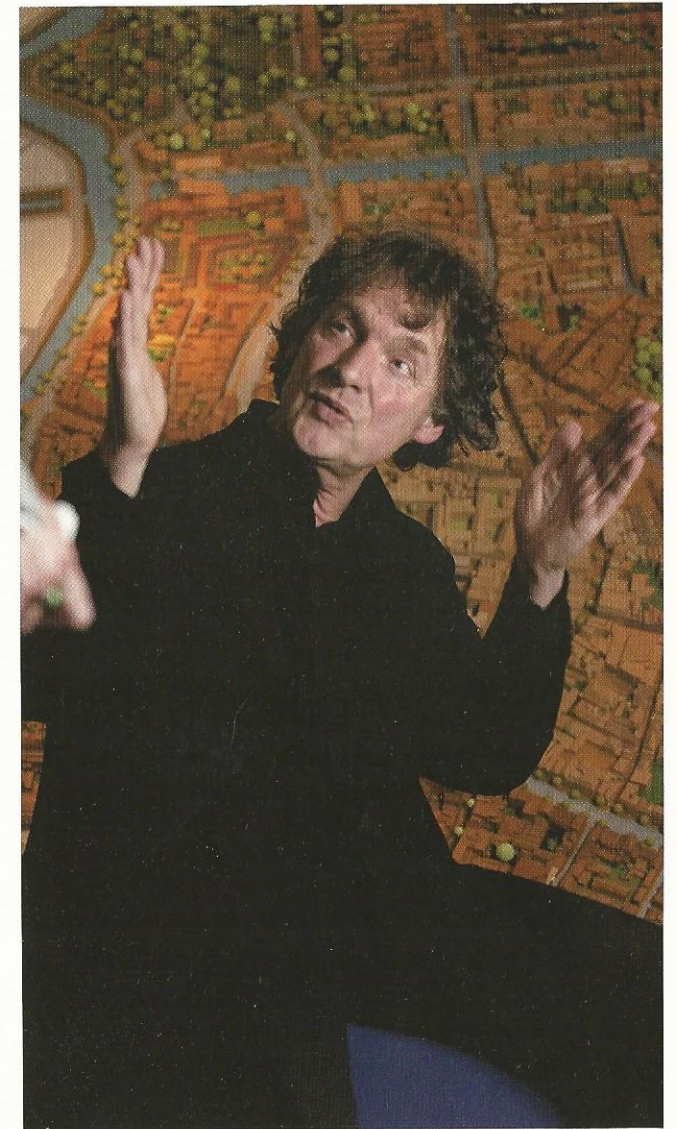
Mede dankzij het Spaarneplan uit 1994, wordt volgens

Van Aerschot de laatste decennia beter gebruik gemaakt van de ruimtelijke kwaliteiten van het Spaarne. 'De stad keer zich steeds meer met zijn gezicht naar de rivier. Kijk maar naar plannen als de Silo, de Pionier, de Archipel, de Mariastichting en het Scheepmakerskwartier. De binnenvaartschepen die zich nu nog via het Spaarne door de binnenstad wurmen, brengen echter veel beperkingen met zich mee. En dat terwijl je die schepen via de Mooie Nel, de Binnen Liede en de Ringvaart om de Haarlemmermeer om de stad heen zou kunnen leiden. Dat vereist commitment, onderzoek, keuzes... Dat soort keuzes moet je óók durven maken.'

DUIDELIJKE KEUZES

Ook in de vermaarde historische binnenstad van Haarlem moeten volgens Van Aerschot duidelijke keuzes worden gemaakt. 'Je moet het culturele erfgoed koesteren, maar niet door er een kaasstolp overheen te zetten. Als rechtgeaarde Haarlemmer ben ik heel trots op het historische centrum. Het stomste wat je kunt doen is achteroverleunen, roepend dat het allemaal prachtig is en dat er niets meer aan mag gebeuren. Zo'n zelfgenoegzame, luie houding zou de doodsteek betekenen voor de binnenstad. Met respect voor het verleden, moet je er nieuwe elementen aan durven toevoegen die over honderd jaar nog steeds staan als een huis. De Raaks is daar een goed voorbeeld van. Over smaak valt te twisten, maar er zitten allerlei elementen en looplijnen in die heel goed aansluiten bij de oorspronkelijke stadsplattegrond van Haarlem. In stedenbouwkundig opzicht zit de Raaks absoluut knap in elkaar. En met de sloop van die lelijke bovengrondse parkeergarage voorop, is er behoorlijk wat gerepareerd.' Peinzend: 'In dat verband zouden we ook eens moeten kijken naar parkeergarage De Kamp...'

Poserend voor een enorme maquette van de Haarlemse binnenstad, kost het Van Aerschot geen enkele moeite om in stijl af te sluiten. Dat komt mooi uit, want buiten regent het inmiddels wat minder hard. 'Door woningen weer van authentieke kappen te voorzien, moet het daklandschap van weleer worden hersteld. Laagbouw in hoge dichtheden biedt daarbij fantastische mogelijkheden. Waar? Daag me niet uit. Waar niet, kun je beter vragen. Er is nog zoveel ruimte die slecht wordt benut. Neem het hoofdbureau van de politie aan de Koudenhorn. Dat monumentale gebouw wordt via een enorme, detonerende zendmast met de buitenwereld verbonden. Daarnaast, aan de Nieuwe Gracht, staan achter hoge hekken tientallen auto's lelijk te zijn aan het water. Juist dat prachtige stuk binnenstad is hermetisch afgesloten voor de buitenwereld. Als stadsbouwmeester sta ik ook hier te popelen om het stedelijk weefsel te herstellen.'



BUREAU MAX VAN AERSCHOT ARCHITECT

Respect voor ruimte en de historie van iedere plek is kenmerkend voor de ontwerpen van Bureau Max van Aerschot architect. In zijn geboortestad tekende hij onder meer voor het markante Oostpoortcentrum, het sierlijke districts- en rayonkantoor van ING op het snijpunt van de Wilhelminastraat en de Leidschevaart én de Silo, een veelbesproken woontoren op de plek aan het Spaarne waar ooit de Droste Cacao-fabriek stond. Van Aerschot is sinds 1 maart 2008 stadsbouwmeester.