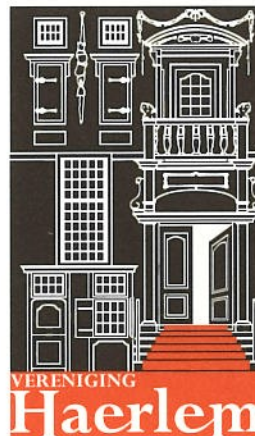


Historische Vereniging Haarlem

Verenigingsgebouw

Hoofdwacht, Grote Markt 17, Haarlem



Vereniging Haarlem

Opgericht november 1901

Postbus 1105

2001 BC Haarlem

Giro 377882

ABN-AMRO 43 11 61 151

Datum: 6 januari 2019

Betreft: verzoek tot plaatsing Koppestokstraat 2-4 op gemeentelijke monumentenlijst

Geacht College,

Hierbij verzoeken wij U de voormalige spoorwachterswoning **Koppestokstraat 2-4** te plaatsen op de gemeentelijke monumentenlijst.

De Historische Vereniging Haarlem is gezien haar statuten aan te merken als belanghebbende bij het indienen van verzoeken tot plaatsing van objecten op de gemeentelijke monumentenlijst.

Bijgevoegd is een motivatie voor de plaatsing van dit object op de gemeentelijke monumentenlijst die wij van harte ondersteunen en aangevuld hebben met een eigen waardering.



Prorail geeft aan in contacten met de initiatiefnemer dat de veiligheid van het spoor plaatsing als gemeentelijk monument onmogelijk maakt. Echter bij navraag bij de jurist van de Erfgoed Inspectie in Den Haag (onderdeel van het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen) blijkt dat dergelijke regelgeving daar niet bekend is. Ook is in de afgelopen jaren een behoorlijk aantal panden aan het spoor op de rijkslijst dan wel gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. NB Het bestemmingsplan geeft uiteraard in deze aan welke functie mogelijk is in het object.

Historische Vereniging Haarlem

Verenigingsgebouw

Hoofdwacht, Grote Markt 17, Haarlem



Vereniging Haarlem

Opgericht november 1901

Postbus 1105

2001 BC Haarlem

Giro 377882

ABN-AMRO 43 11 61 151

Onderstaande lijst is slechts een greep uit die panden / monumenten met woonfunctie of publieksfunctie langs het spoor:

<https://www.boei.nl/kesteren> (rijksmonument langs het spoor. Onlangs door de NS verkocht door tussenkomst van BOEI. Op grond van het bestemmingsplan lijkt bewoning voornamelijk niet mogelijk).

https://www.limburger.nl/cnt/dmf20171003_00048353/altijd-al-eens-in-station-willen-wonen-dat-kan

<https://www.tubantia.nl/binnenland/echtpaar-wil-niet-wijken-voor-weg~ab8ce8c7/> (voorbeeld van een bewoond pand - zonder status - dat ook in de weg staat volgens Prorail).

<https://www.rtvnoord.nl/nieuws/175756/Spoorhuisje-Den-Horn-moet-behouden-blijven>

<http://martijnvanvulpen.nl/fotos/nederlandse-stations/777-zetten-andelst> (zie de kleine foto van het spoorweghuisje - gemeentelijk monument - vlak langs het spoor en bij de spoorwegovergang in Zetten).

www.nunspeet.nl/over-nunspeet/monumentenlijst-gemeente-nunspeet_45446/item/nunspeet-plesmanlaan-1_59935.html

Voormalig seinwachtershuis naast station Nunspeet (station en voormalige spoorwachterswoning beide gemeentelijk monument). Dit object grenst direct aan het spoor (gescheiden door middel van een hekwerk) en heeft de functie van horecagelegenheid. Voor de kinderen zijn enkele speeltoestellen neergezet.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid om ons verzoek toe te lichten.

In afwachting van uw antwoord, verblijven wij, hoogachtend
Namens de Historische Vereniging Haarlem,


Ir Martin A. van Bleek,
Voorzitter

Bijlagen: 2

Motivatie Historische Vereniging Haarlem plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst van Haarlem

De woningen Koppestokstraat 2-4 achten wij beschermenswaardig vanwege:

Architectuurhistorische waarde

De beide spoorwachterswoningen hebben een zekere architectuurhistorische waarde als voorbeeld van de spoorbebouwing bij het ontstaan, en uitbreiding, van het spoorwegnet in Nederland. Kenmerkend is de sobere vormgeving vanuit een (waarschijnlijk) beperkt budget. Kenmerkende gevelbeeld met de nummering op de woning kan weer worden teruggebracht. Iedereen herkent deze woning als onderdeel van de spoorwegbouw wat ze uniek maakt binnen het ensemble van spoorwegarchitectuur.

Gaafheid

De woningen staat constructief sinds 1895 op deze plek. In de oorspronkelijke gevel is na WO II bij beide woningen een nieuw raam aangebracht. Verder is er nog een redelijke mate van gaafheid (afgezet tegen de eenvoudige spoorwegarchitectuur) in de woningen en zijn er weinig tot geen aanpassingen gedaan. Vorm, massa en volume zijn gelijk gebleven, detaillering van kozijnen en ramen en deuren is nog aanwezig.

Stedenbouwkundige waarde

De directe ligging aan het spoor en de directe relatie met het gebied van de Westergracht – met overslagterrein en overslaghaven – geven deze voormalige spoorwachterswoningen een stedenbouwkundige waarde.

Cultuurhistorische waarde

Deze spoorwegwoningen staan voor veel meer dan alleen de woningen op zichzelf. De woningen staan voor de herinnering aan de aanleg en uitbouw van het spoorwegnet rond Haarlem, de groei van de Leidsche buurt en de aanwezigheid van de stopplaats Leidschestraat. Daarnaast is er een directe relatie met de ontwikkelingsgeschiedenis van de Westergracht.

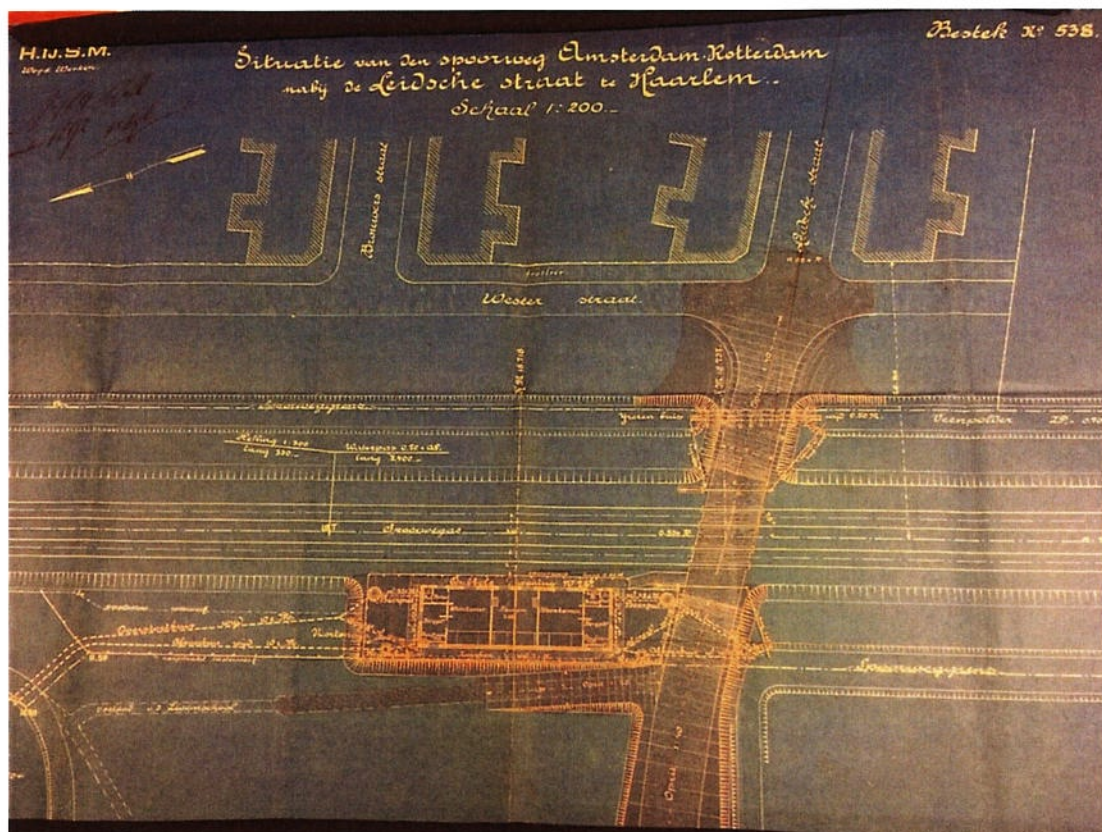
Zeldzaamheidswaarde

De stenen spoorwachterswoningen aan de Koppestokstraat zijn de enig nog overgebleven spoorwachterswoningen in Haarlem. Omdat deze woningen als 125 jaar waken over het spoor, de enige zijn in hun soort hebben zij een hoge van zeldzaamheidswaarde.

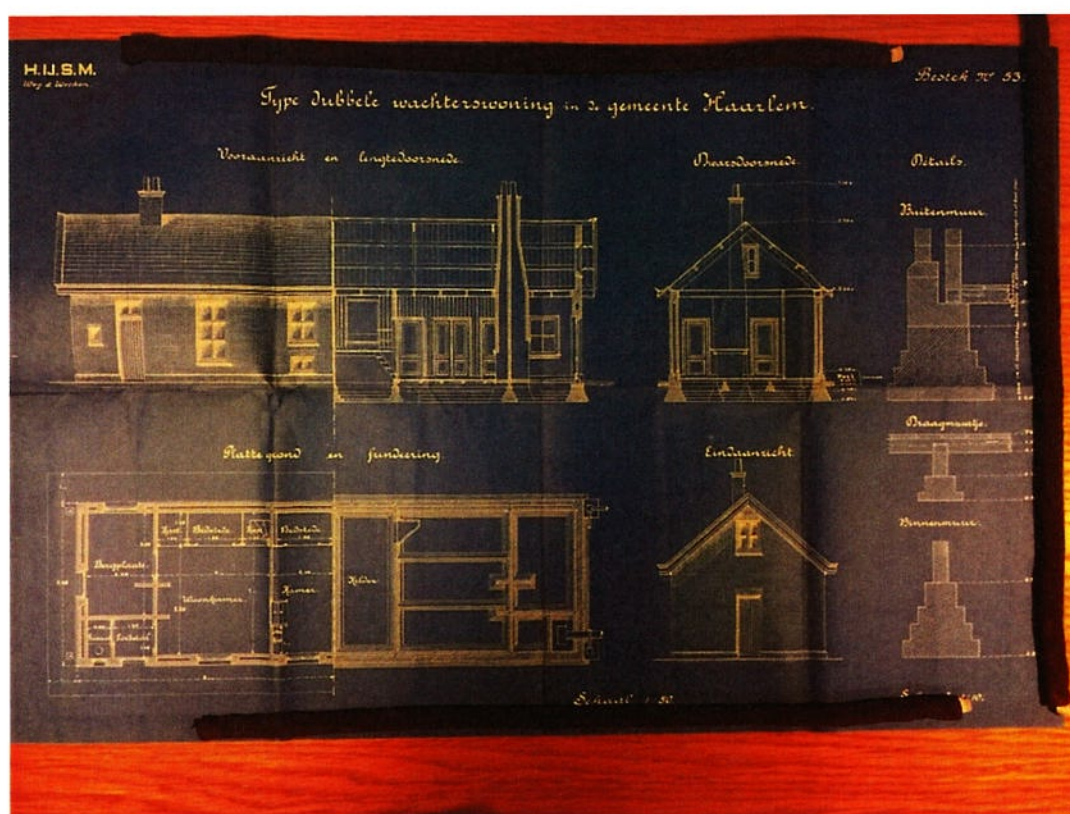
Conclusie

Met name vanwege de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden, alsmede de zeldzaamheid van de voormalige spoorwachterswoningen achten wij Koppestokstraat 2-4 beschermenswaardig als gemeentelijk monument. De sobere architectuur, zo typerend voor dergelijke spoorwegarchitectuur, de ligging van de woningen in de wijk en de zekere mate van gaafheid ondersteunen deze waarden.

Tekeningenblad



Ligging aan het spoor



Bouwtekening van de wachterswoning

Adres: Koppestokstraat 2-4, 2014AP Haarlem

Bijlage bij verzoek

Bouwdatum: 1892

Architect: onbekend

Opsteller: Casper de Canne

Betreft: toelichting verzoek voordracht tot plaatsing van dubbele spoorwachterswoning (ooit genummerd 26a) aan de Koppestokstraat 2-4 op de gemeentelijke monumentenlijst.

Het ontstaan van het spoorweginet in Nederland.

Spoorwegen zijn in het begin van de 19^e eeuw in Engeland ontstaan. In 1831 kwam voor het eerst het plan ter sprake voor het openen van de eerste lijnen in Nederland, die de havens van Amsterdam en Rotterdam een snelle verbinding moesten gaan bieden met Duitsland. Uiteindelijk zou de eerste spoorlijn in 1839 niet richting Duitsland lopen, maar van Amsterdam naar Haarlem. De eerste spoorlijn in Nederland werd aangelegd door de in 1837 opgerichte Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM). Deze lijn van Amsterdam naar Haarlem werd geopend op 20 september 1839. De lijn Amsterdam – Haarlem werd tussen 1842 en 1847 verlengd via Leiden en Den Haag naar Rotterdam, en staat tegenwoordig bekend als de *Oude Lijn*.

De komst van deze nieuwe verbinding heeft bijgedragen aan de spectaculaire groei van Haarlem in de tweede helft van de 19^e eeuw. Nieuwe verbindingen over het spoor maar ook over water (opening Noordzeekanaal in 1876) gaan hand in hand met de industrialisatie van Nederland en de opkomst van de fabrieksarbeiders. Steden, waaronder Haarlem, kennen als gevolg van deze ontwikkelingen een sterke bevolkingsgroei en breiden steeds verder uit. Bouw van wijken als het Rozenprieel en de Leidsebuurt zijn sprekende voorbeelden van de groei van de stad in de tweede helft van de 19^e eeuw. .

Spoorwegwoning, spoorwachterswoning, blokposten, seinwachtersposten.

Een kleine greep uit de benamingen/functies die wachtposten en woningen langs het spoor hadden (en hebben). .In deze toelichting gebruiken we "spoorwachterswoning". Wachterswoningen waren bedoeld voor de baanwachters die regelmatig de baan moesten schouwen. De vereiste wegwachterswoningen, zo zegt hoofdstuk VI van Instructie 5 betreffende de Staatsspoorwegen d.d. 26-9-1860, werden bij voorkeur geplaatst bij overwegen, bruggen en wissels. Het ARD (Algemeen Reglement van Dienst) van 1875 schrijft nog voor dat de baan minstens drie keer per dag geschouwd moet worden. (1)

Kenmerkend voor de spoorwachterswoningen is de grote nummering op de woning in de rijrichting van de trein. De nummering van de woningen is meestal volgens de kilometrering van de lijnen. Wat betreft het *gerelateerd zijn aan de kilometerligging is het zo dat wachtershuisjes en woningen geplaatst werden op onderlinge afstanden van 1 á 2 km.*



Spoorwachterswoning Koppestokstraat 2-4 te Haarlem. Dit is spoorwachterswoning 26A. Onder het bovenraam nog de plek waar de oorspronkelijke nummering van de woning heeft gezeten.

Foto uit 2012 van de site:

<https://www.haarlem.nu/item/show/145>

Vanuit deze wetenschap moeten er in het Spoortraject Haarlem-Leiden vele 10 tallen spoorwachterswoningen gestaan hebben. Van de stenen woningen zijn er, behalve de twee aan de Koppestokstraat geen meer over. Dit maakt deze woningen uniek voor Haarlem. Wel staat aan de Pijlslaan nog een houten spoorwachterswoning.

Hiernaast de spoorwachterswoning nr. 23 op te traject Haarlem – Leiden. Woning stond nabij de Brouwersvaart, kijkend naar het noorden. Brouwersvaart 1906 Noord Hollands Archief, NL-HlmNHA_Hrlm_19584



Ontwikkeling Leidsebuurt Haarlem, stopplaats Leidschestraat.

Door de toename van de werkgelegenheid in de laatste helft van de 19^e eeuw neemt de Haarlemse bevolking snel toe. Telde Haarlem in 1859 nog 27.719 inwoners, in 1889 waren dat er 64.097. Er ontstond een groot tekort aan woningen. Arbeiders woonden in de binnenstad, de beter gesitueerden aan de randen of buiten de stad. In 1880 werd een begin gemaakt met de ontwikkeling van de gronden aan de westzijde van de Leidsevaart. Tussen 1880 en 1895 ontwikkelt zich hier de Leidsebuurt met het huidige stratenpatroon. De huidige spoorovergang in het verlengde van de Westergracht was er nog niet. De eerste spoorovergang lag in het verlengde van de Leidschestraat (huidige Leidsestraat), en maakte over het spoor een verbinding tussen Leidsebuurt en Haarlem Zuidwest (toentertijd agrarisch gebied). Aldaar werd ook in 1892 een dubbel stenen wachtershuis gebouwd, de huidige twee huisjes aan de Koppestokstraat (kaart invoegen boekje Leidsebuurt pag. 19). (2) De groei van de Haarlemse bevolking zette in hoog tempo door, wat in uitbreidingen als de Leidsebuurt alweer snel leidde tot overbevolking. Haarlem ging verder uitbreiden aan de westzijde van de stad en ten zuiden van de huidige Westergracht. Aan de westzijde van het spoor stonden alleen wat verspreide boerderijen en de gebouwde dubbele spoorwachterswoning.

Op uitdrukkelijk verzoek van de regering was in de dichtbevolkte Leidsebuurt in 1904 ook een halte voor personenvervoer gevestigd, genaamd Leidsche straat. Deze stopplaats lag naast tegenover de huidige wachterswoningen. Zo ontstond stopplaats Leidschestraat. Vermoedelijk heeft de halte tot 1923 bestaan maar er zijn ook bronnen die zeggen dat de halte al eerder is gesloten. (3)

Spoor geeft betekenis aan de Leidsebuurt en aan Haarlem Zuidwest

Eind van de 19^e eeuw drongen de Haarlemse industriëlen sterk aan bij de gemeente om een spoorweghaven aan te leggen aan het Noorder Buiten Spaarne zodat kon worden overgeladen van schip op spoorwegwagon en visa versa. De gemeente wilde daar niets van weten. Na lang aandringen van de industriëlen en de Kamer van Koophandel besloot de gemeente in 1901 toch tot de aanleg van een spoorweghaven. Maar onder luid protest van eerder genoemde voorstanders van aanleg aan het Noorder Buiten Spaarne werd niet gekozen voor deze locatie maar voor het terrein van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. De Westergracht werd gegraven en het terrein van het huidige Plaza West kreeg naast het spoor een haven(tje). In 1904 was het geheel klaar. De haven voldeed totaal niet. Schepen vanaf Noorder Buiten Spaarne moesten onder 9 vaste bruggen door met een beperkte doorvaarthoogte van 2 meter. (2) In deze zelfde tijd begint de verdere ontwikkeling van Industrierrein Waarderpolder en bedrijven als Figee verplaatsen juist uit de Leidsebuurt naar de Waarderpolder. (4) In de 50-er jaren van de 20^e eeuw is het haventje gedempt en in 1969 volgde de demping van de Westergracht.

De aanleg van de Westergracht in 1904 luidde ook de latere verlegging van de spoorovergang van de Leidschestraat naar de Westergracht in. (5) Naast de huidige spoorlijn Haarlem-Leiden zelf, zijn de spoorwachterswoningen de enige getuigen van al deze ontwikkelingen langs het spoor in Haarlem Zuidwest.

Monumenten in de Leidsebuurt en Haarlem Zuidwest.

1889 OBS de Peppelaer

1895-1930 (gebouwd in 3 fasen) Kathedrale Basiliek St Bavo

1903 Tweede Volksbadhuis Leidseplein

1915 Gebouw van Volksuniversiteit (in gebruik bij het ECL en internationale school) aan de Leidsevaart

1927 Zwembad de Houtvaart

??? Spoorbrug Zijlweg

1892 Spoorwachterswoningen Koppestokstraat 2-4 zou in dit lijstje niet misstaan.

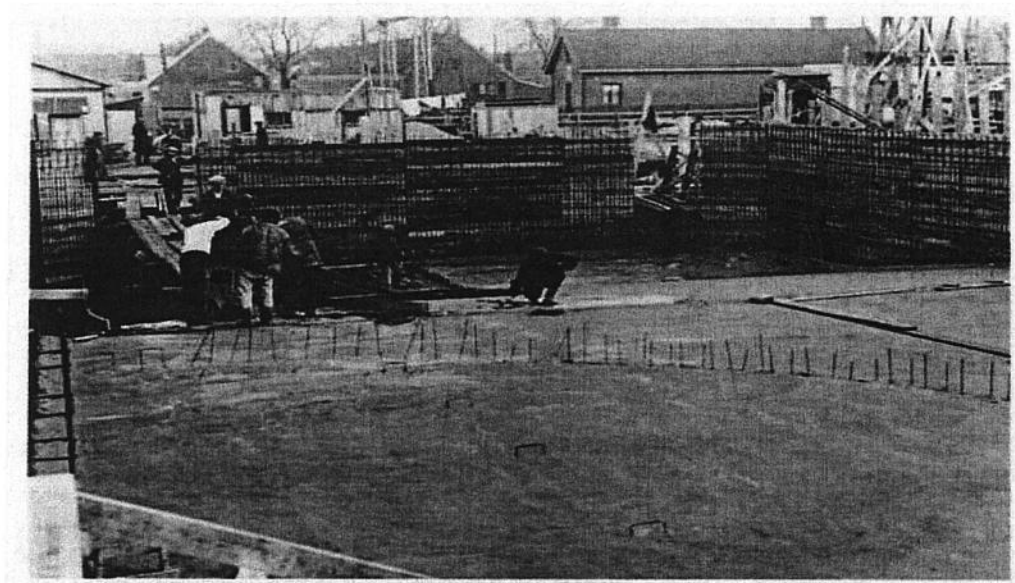


Foto van de bouw van het huidige zwembad de Houtvaart in 1926. Op de achtergrond staan de spoorwachterswoningen aan de Koppestokstraat.

Zwembad de Houtvaart, Bouw van het nieuwe zwembad; vervaardiger anoniem; Noord Hollands Archief; NL-HlmNHA_Hrlm_25721

Spoorwachterswoningen

Na de aanleg van de eerste spoorlijn in 1837 groeide het Nederlandse spoorwegnet snel. Naast de Oude Lijn werd bijvoorbeeld in 1843 de Rijnspoorlijn van Amsterdam naar Utrecht. Deze lijn werd twee jaar later naar Arnhem doorgetrokken. Ook bouwde de spoorwegmaatschappijen in rap tempo spoorwachterswoningen langs de baanvakken en nabij kruisingen van spoor en weg. Zoals gezegd moest een spoorwachter het spoortraject bewaken, de spoorbaan schouwen en waarschuwen als er een trein aankwam. Dan werd het verkeer met de hand tegengehouden. In een later stadium werden de spoorbomen met de hand dichtgedraaid.

De architectuur van spoorwachterswoningen was bijna overal hetzelfde en daarmee zo kenmerkend voor dit type woning. Ze zijn goed herkenbaar aan een overstekend zadeldak, soms wat siermetselwerk in de gevel, eenvoudige raamsymetrie en de grote nummering op de zijde van de woning – in de rijrichting van de trein. Verder werd er vooral sober en functioneel gebouwd. Als je in een woning van de spoorwegen woonde waren er vele regels waaraan je je moest houden. Planten in de tuin mochten bijvoorbeeld niet hoger zijn dan 60 cm in verband met een goed zicht op te spoorweg!