

Historische Vereniging Haarlem

Verenigingsgebouw

Hoofdwacht, Grote Markt 17, Haarlem

Gemeente Haarlem

Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Tav. Dhr. R. de Vries

Postbus 511

2003 PB Haarlem



Vereniging Haarlem

Opgericht november 1901

Postbus 1105

2001 BC Haarlem

Giro 377882

ABN-AMRO 43 11 61 151

14 juni 2019

Betreft: Verzoek tot nadere informatie Koppestokstraat 2-4

Uw Kenmerk: VTH/2019/106430

Geachte heer De Vries,

Naar aanleiding van het verzoek van de Vereniging Haarlem van 6 januari 2019 om de panden Koppestokstraat 2-4 te Haarlem aan te wijzen als gemeentelijk monument heeft u bij brief van 2 mei 2019 nadere informatie verzocht ter onderbouwing van dit verzoek.

Uiteraard is de Vereniging Haarlem, voor zover mogelijk, bereid u de verzochte informatie te geven.

Uw verzoek heeft betrekking op:

- 1) De huisjes in de context van het verhaal van de spoorwegen. Zeldzaamheidswaarde.
- 2) Aanvulling op de locatiewaarde
- 3) Interieurwaarden van de huisjes.

Context – politiek economische context 19de eeuw

De huisjes in de context van het verhaal van de spoorwegen kan niet los gezien worden van de politiek- economische situatie in de 19de eeuw. Aan het begin van de 19de eeuw kwam het Koninkrijk der Nederlanden tot stand met een centraal bestuur dat in Den Haag zetelde. Met de ingrijpende grondwetswijziging van Thorbecke uit 1848 werd het beleid verder gecentraliseerd. Dit betekende het einde van onafhankelijke stadsbesturen. Aanvankelijk liet de overwegend liberale overheid economische en maatschappelijke ontwikkelingen aan de markt over (laissez-faire-politiek). Tussen 1850 en 1900 trad onder meer door de opkomst van het socialisme en de aandacht voor hygiëne en gezondheid een geleidelijke verandering op. De overheid ging zich steeds actiever bemoeien met ruimtelijke zaken zoals de uitbreiding van steden, infrastructuur en woningbouw. Ruimtelijke ontwikkelingen volgden elkaar razendsnel op. Op de grens van de laissez-faire-politiek en de toenemende overheidsbemoeienis ontstonden de eerste spoorweg ontwikkelingen in Nederland. In eerste instantie geïnitieerd vanuit de markt.

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 19de 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 19de eeuw.

Spoorwachterswoning, blokposten, seinwachtersposten. Zeldzaamheidswaarde

Een kleine greep uit de benamingen/functies die wachtposten en woningen langs het spoor hadden (en hebben). De woningen aan de Koppestokstraat 2-4 zijn spoorwachterswoningen.

Spoorwachterswoningen 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 moest worden. (1) Kenmerkend voor de spoorwachterswoningen is de grote nummering op de woning in de rijrichting van de trein.

Langs de Oude Lijn stonden vele wachterswoningen, kenmerkend voor de wijze waarop spoorwegen en spoorbewaking vanaf het ontstaan van de spoorwegen was ingericht. Nabij stations en knooppunten nam de intensiteit van de woningen langs het spoor toe.

Wachterswoningen langs het tracé Amsterdam(Halfweg) – Leiden

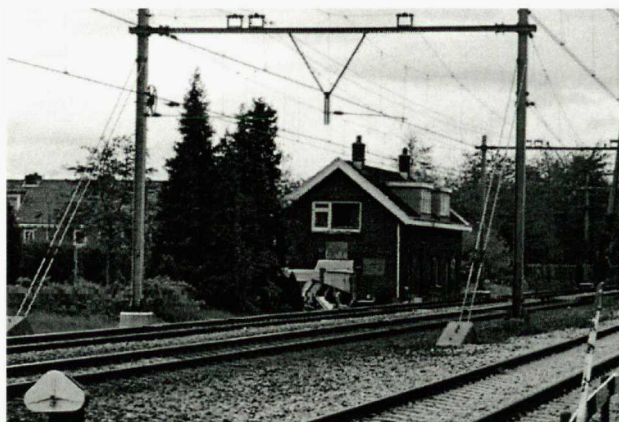
- ✓ Bij station Halfweg (1839) in het oorspronkelijke station (woning) in 1857 vervangen door een spoorwachterswoning nr. 9). Deze woning is in 1941 gesloopt.
- ✓ Even verderop bij overweg Vinkenbrug stond een dubbele spoorwachterswoning (nr. 10) en een blokpost. Deze woning is in 1975 gesloopt.
- ✓ Bij overweg Liedebuurg (Halverwege Halfweg en Haarlem) stond wachterswoning nr. 11. Ook deze woning is gesloopt.
- ✓ Afkomstig van de richting Halfweg stond even voor het huidige station Haarlem-Spaarnwoude een dubbele wachterswoning nr. 11b (gebouw in 1903 – gesloopt in de periode 1940-1945)
- ✓ Even voorbij het huidige station Haarlem Spaarnwoude stond in de Waarderpolder wachterswoning nr. 12, gebouwd in 1882 en gesloopt in 1902.
- ✓ Op de huidige werkplaats van Ned train (NS werkplaats) stond bij de Oudeweg spoorwachterswoning 13, gebouwd rond 1880 en gesloopt in 1907.
- ✓ Wachterswoning nr. 15 (nabij de Oostersingelgracht) heeft daar slechts gestaan tot 1884 en moest wijken voor reconstructie van het spoor en de aanleg van een brug.
- ✓ De spoorwachterswoningen nrs. 16 en 17 zijn beide in 1888 gebouwd en gesloopt in 1907 i.v.m. de verdubbelingen van het spoor.
- ✓ De wachterswoningen nrs. 18 t/m 20 komen niet in de archieven voor en hebben waarschijnlijk nooit bestaan.
- ✓ Wachterswoning nr. 21 bij de overweg met de Kruisweg is in 1906 gesloopt toen de onderdoorgang Kruisweg werd gerealiseerd.

De route Haarlem – Leiden

De dubbele wachterswoning nr. 22 is gesloopt in 1881 t.b.v. een locomotievenloods. Deze woning stond direct aan het station Haarlem westzijde.

- ✓ Wachterswoningen 23 en 24 zijn gesloopt in 1907. Om een idee te geven... Wachterswoning 24 stond ter hoogte van de onderdoorgang "Franklin Hoevens Tunnel".
- ✓ Wachterswoning 25 stond nabij de Halte Overveenseweg/ Overweg Zijlweg. Met de ophoging van de spoorbaan werden deze wachterswoning en de wachterswoning nr. 26 nabij de Brouwersvaart gesloopt.

- ✓ Ondanks aandringen van de HIJSM is de baanverhoging na de passage van de Brouwersvaart niet doorgezet en stijgt de spoorbaan pas weer ter hoogte van de kruising met de Westelijk Randweg. Dit besluit om de baanverhoging niet door te zetten heeft mede gezorgd voor het behoud van de dubbele spoorwachterswoning (nr. 26 a) aan de Koppestokstraat 2-4.
- ✓ Wachterswoning nr. 26b, de woning gelegen aan de huidige spoorwegovergang Westergracht is in de jaren '60 van de vorige eeuw gesloopt.
- ✓ De houten wachterswoning nr. 27 nabij de overgang Pijslaan is ook nog bestaand.



Spoorwachterswoning Koppeestokstraat 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.hacrlem.nu/item/show/145>

Heemstede – Voorhout/Leiden.

- ✓ Halte Doodweg (huidige Nieuweweg in Vogelzang – Hillegom) heeft zowel een halte gehad als een spoorwachterswoning. Deze halte is opgeheven in 1906, spoorwachterswoning is gesloopt
- ✓ De wachterswoningen 34 en 35 zijn niet gedocumenteerd maar vermoedelijk gesloopt bij de baanverhoging in het tracé Vogelzang - Hillegom
- ✓ Overweg Hillegom Pastoreslaan had een dubbele wachterswoning nr. 36. Deze is gesloopt, onbekend wanneer.
- ✓ Na het huidige station Hillegom zijn er een aantal stations geweest die allen zijn opgeheven (Hillegommerbeek (1900 gesloten), Veenenbrug (1896 gesloten), Lisse (1944 gesloten), Noordwijkerhout (1942). Het huidige stationsgebouw Lisse bestaat nog (Restaurant de verloren koffer) maar bij de overige stations zijn de bijgebouwen en wachterswoningen allen gesloopt.
- ✓ (2) zie verantwoording

Uw vraag: Wij zijn op zoek naar meer context met betrekking tot eventueel nog aanwezige verschillende huisjes langs de lijn Haarlem-Leiden.

Antwoord: Van de ruim 30 spoorwachterswoningen in het tracé Halfweg-Leiden bestaan er nog drie.

Dit zijn:

Koppestokstraat 2-4 Haarlem (stenen dubbele wachterswoning 26a)

Pijlslaan Haarlem (houten wachterswoning nr. 27)

Leidsevaartweg 79-81 Heemstede – Bennebroek (stenen dubbele wachterswoning 29a)

De spoorwachterswoning aan de Koppestokstraat is de enige stenen woning in haar oorspronkelijke bouw.

In de nabijheid van Haarlem maar niet op het tracé van de Oude Lijn (=uw vraag) maar langs het tracé Haarlem – Alkmaar staat bij in Bloemendaal de spoorwegovergang Kleverlaan nog een stenen dubbele wachterswoning.

Het tracé Haarlem – Zandvoort kent geen wachterswoningen meer. Van dit tracé is bekend dat er in elk geval een wachterswoning heeft gestaan bij de kruising van het spoor met de van Lennepweg in Zandvoort. Deze wachterswoning is gesloopt.

Locatiewaarde;

Tweede helft 19de eeuw: sterke groei van de steden, 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 huidig 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. (3) 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. (4) De aanwezigheid van de spoorverbinding en de spoorwachtershuisjes staan ook voor de verdere verstedelijking van Haarlem in de tweede helft van de 19^e eeuw.

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. (5) 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. (6) De overweg Westergracht is aangelegd na het vervallen van de overweg Leidschestraat in 1923. De bediening van de overwegbomen vond plaats vanuit de blokpost. (zie foto). Tegenover de blokpost aan de andere zijde van het spoor is in 1923 aan de Westergracht/ Ruijterweg een dubbele wachterswoning gebouwd. Beide wachterswoningen (Koppestokstraat en Westergracht) hebben het personeel gehuisvest voor de spoorschouw, bij de bediening van de overgang Westergracht (bediening overwegbomen), bediening van de seinen (drie aanwezige seinhuizen) i.v.m. het intensievere spoorwegverkeer bij de Goederenemplacement Westergracht. De dubbele spoorwachterswoning aan de Westergracht is in de jaren '60 van de vorige eeuw gesloopt. De blokpost en de seinhuizen sneuvelen bij de verdere automatisering van het spoor.



NL-HlmNH-a-Zilv 1968

Fotocollectie openbare werken Haarlem

Overgang Westergracht met blokpost en dubbele spoorwachterswoning. Gesloopt in de jaren '60 vorige eeuw.

Het kenmerkende ontwerp van de dubbele spoorwachterswoning en de ligging parallel aan het spoor is tekenend voor de spoorwachterswoningen uit de periode 1860 – 1940. Daarmee vinden wij de locatie van de wachterswoning door de ligging aan het spoor in zichzelf uniek. Naast dat de woning functioneel verbonden is geweest met de overweg Leidsche straat is er ook een verbinding met de op 80 meter verderop gelegen overweg Westergracht. De bewoners van zowel de wachterswoningen aan de Koppestokstraat als aan de Westergracht Ruijterweg waren in dienst van de HIJSM en verantwoordelijk voor de bediening van de spoorbomen, seinen en inspectie van de spoorbaan. Daarnaast herinneren de spoorwachterswoningen ook aan bijzondere functie die het spoor op deze plek heeft gehad, de overgang Leidschestraat, de goederenoverslag de overslaghaven met de Westergracht, enz.

Interieurwaarden waarden;

Op deze vraag moeten wij een antwoord schuldig blijven. Wel hebben wij er een vermoeden van dat van het interieur niet heel veel meer intact is. Nadat de woningen door de laatste bewoners zijn verlaten (2013) heeft ProRail de woningen volledig onbewoonbaar en slooprijp gemaakt.

Wel is het de intentie van het bewonersinitiatief "stopplaats Leidschestraat" om de woningen te herbestemmen, te renoveren/ restaureren en een aantal van de vooral exterieurs kenmerken van de spoorwachterswoningen (zoals de nummering op de buitengevel) weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen.

Wij hopen middels deze aanvullende informatie op een positieve voortgang van de procedure.

Hoogachtend namens de Historische Vereniging Haarlem,



Ir Martin A. van Bleek,
voorzitter

Verantwoording en bronnen;

- (1) ARD 1875, Archieven van de Nederlandse Spoorwegen, beheert door het Utrechts Archief
- (2) Station Haarlem, Hollandse sporen door Haarlem en omstreken, K van Giffen 2006 uitgave Spaarenhout.
- (3) De Leidsebuurt van T. van Gorsel en R. Lagerweij. Uitgave in de reeks Haarlemse miniaturen van De Vrieseborch Haarlem.
- (4) Jaarverslag Vereniging Haarlem 1 januari 1999, tekst van Henri Spijkerman.
- (5) De Waarderpolder, verleden heden en toekomst van een bijzonder bedrijventerrein. 2009. Uitgave van de gemeente Haarlem, samenstelling, Casper de Canne, Steef de Looze en Ruud Meijer.
- (6) Zo was het hier... Het verleden Plein van Haarlem Zuidwest, uitgave stichting Haarlem.nu

afk. Hvd. Va. Haalen
Portius 1105
2001 BC Haalen



Gemeente Haalen
Vergoeding Toericht & Handhaving
van dhr. R. de Vries
Portius 511
2003 PR Haalen

NC20C #X820X0X#00#0000#