

## Cultuurhistorie bestemmingsplangebied Pijlslaan

### Begrenzing

Het bestemmingsplangebied Pijlslaan ligt in het westelijke deel van Haarlem, direct ten zuidwesten van de binnenstad. Het gebied wordt begrensd, met de klok mee, door de De Ruijterweg en de Westergracht aan de noordzijde, de Leidsevaart aan de oostzijde en de Westelijke Randweg aan de zuid- en de westzijde.

Het gebied ten oosten van de spoorlijn Haarlem-Leiden staat bekend als de Leidsevaartbuurt, het gebied ten westen van de spoorlijn is het Houtvaartkwartier.



Bebouwing langs de Leidsevaart. Uiterst recht 't Schouwtje.

### Hoofdelementen en kenmerken, functies

Het plangebied is een onderdeel van het westelijke stadsgebied van Haarlem. In hoofdzaak bestaat het uit twee langgerekte (woon)wijken aan weerszijden van het spoortracé Haarlem-Leiden. Het gebied ligt ingeklemd tussen de Leidsevaart en de Westelijke Randweg. Pas vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw vond een geleidelijke transformatie van het oorspronkelijk landelijke gebied tot intensief bebouwd stadsdeel plaats. Een aantal oude structuren bleef daarbij herkenbaar en zelfs structuurbepalend tot op de dag van vandaag. De Leidsevaart met de er langs gelegen weg is één van de historische hoofdstructuren. Deze weg wordt gekenmerkt door een zeer afwisselende, deels representatieve woonhuisbebouwing, afgewisseld door enkele bijzondere gebouwen (kerk, school, horeca, busremise) en (voormalige) bedrijven. Ook het spoortracé is een oude structuur (aangelegd in 1846). Tussen deze structuren ontwikkelden zich woon- en werkgebieden, evenals aan de westzijde van het spoortracé, aansluitend op de rond 1958-1960 aangelegde randweg. Deze volgt het tracé van de uit beeld verdwenen Houtvaart.

De hoofdfunctie in het gebied is wonen, merendeels voor de middenstands- en arbeidersklassen in projectmatig opgezette buurten uit de vroege 20<sup>ste</sup> eeuw en het interbellum, met uitbreidingen uit de naoorlogse periode. Langs het spoor zijn enkele bedrijventerreinen aangelegd.

## Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het bestemmingsplangebied Pijlslaan bestaat uit drie min of meer parallel lopende assen, die alle drie behoren tot de belangrijkste infrastructuur van Haarlem: van west naar oost de Westelijke Randweg, het spoortracé Haarlem-Leiden en de Leidsevaart. Tussen deze structuren ontwikkelde zich een intensief bebouwd stadsgebied met lintbebouwing langs de Leidsevaart en min of meer planmatig aangelegde woonbuurten aan weerszijden van het spoor. Dwarsverbindingen door (en langs) de wijk zijn de De Ruijterweg-Westergracht, de Pijlslaan en de Munterslaan (alleen langzaam verkeer). De woonbuurten hebben een eenvoudig orthogonaal stratenplan, waarbij veel van de langgerekte straten parallel aan de hoofdstructuren zijn geprojecteerd. In het gebied westelijk van het spoor is daarbij plaats voor enkele pleinvormige structuren (Theemspanplein, Van Kinsbergenplein, Christiaan Huygensplein). In de noordoosthoek ligt het Bisschop Bottemanneplein, dat aansluit op het Emmaplein.

Het gebied heeft voor een deel een relatief hoge bebouwingsdichtheid. De oudste stedelijke bebouwing staat langs de Leidsevaart en in enkele haaks hier op aantakende straatjes (vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw). De jongste bevindt zich in het zuidelijke deel van het plangebied (derde kwart 20<sup>ste</sup> eeuw) en langs het spoor. Uit de prestedelijke fase zijn slechts enkele relictten bewaard gebleven.

## Ontstaan en ontwikkeling

### Ontginning

Haarlem ontwikkelde zich evenals vele andere oude nederzettingen op een strandwal. Langs de Hollandse kuststrook vormden de parallel aan elkaar gelegen strandwallen de hoger gelegen gronden, die de bewoners droge voeten garandeerden in het waterrijke gebied. Tussen de strandwallen lagen de vroegere strandvlaktes, waarop zich na daling van de zeespiegel dikke lagen veen hadden gevormd. Deze lage, natte gebieden lieten zich moeilijk bedwingen en werden pas veel later in ontwikkeling gebracht. In de periode van de 8<sup>ste</sup>-9<sup>de</sup> eeuw raakte de strandwal in de omgeving van Haarlem bewoond. Haarlem vormde zich eerst als agrarische 'geestnederzetting'. Een geest is een langwerpige akkercomplex dat doorgaans is gelegen op het hoogste gedeelte van een strandwal. Kenmerkend zijn de langgerekte noord-zuid georiënteerde doorgaande wegen tussen de nederzettingen op de strandwallen.

In de lager gelegen gebieden westelijk van de oostelijke strandwal, waar zich ook het projectgebied bevindt, werden ter ontwatering parallelle sloten gegraven in oost-westrichting. Vanaf de twaalfde en de dertiende is het veen vanuit de nederzettingen op de strandwallen ontgonnen. Het veen werd systematisch afgewaterd door middel van een regelmatig patroon van rechte afwateringssloten. Dientengevolge ontstonden in het gebied de zo kenmerkende regelmatige verkavelingspatronen, maar ook de oude bannegrenzen. De loop van al bestaande riviertjes en andere omstandigheden waren van invloed op het verkavelingspatroon. Door de voortdurende afwatering klonk het veen steeds verder in, wat een gestage daling van het maaiveld tot gevolg had. Ook door het turfsteken daalde het maaiveld. Het is dan ook niet vreemd, dat de veengebieden uiteindelijk aanzienlijk lager dan de strandwallen kwamen te liggen.

Ook op de strandwal westelijk van Haarlem ontwikkelden zich nederzettingen (Velsen, Bloemendaal, Overveen), die met elkaar verbonden waren door een tweede noord-zuid gerichte route. De wegen op de parallel lopende strandwallen werden op enkele plaatsen door dwarsverbindingen met elkaar verbonden.

In de veenontginning ten westen van Haarlem vormden de Delft en de Houtvaart de centrale (noord-zuidlopende) afwateringsstructuren naar het noordelijk gelegen IJ. De vaarten waren bepalend voor de richting en de vorm van de kavels in het gebied. De Delft, al genoemd in een akte uit 1336, is vermoedelijk in de 14<sup>de</sup> eeuw gegraven. De vaart stond zoals gezegd in open verbinding met de

Houtvaart, maar eindigde iets ten noorden van de Zijlweg. De laatmiddeleeuwse Houtvaart werd eveneens als ontwateringsloot aangelegd bij het droogleggen van het veengebied.

#### Ontwikkelingen na de ontginningen

Toen Haarlem zich ontwikkelde tot belangrijke en relatief grote stad, in de periode van de 12<sup>de</sup>-17<sup>de</sup> eeuw beperkte het agrarisch gebruik zich niet meer tot de geestgronden alleen, maar strekte zich uit tot de hele strandwal en de naastliggende veengebieden. Op de zandgrond van de strandwal vond onder andere akkerbouw plaats en in de randzones werd de grond ook als weide gebruikt. Dicht tegen de stad aan was waarschijnlijk ook al vroeg sprake van tuinbouw. Nog tot ver in de 19<sup>de</sup> eeuw was het veengebied ten westen van Haarlem vooral als wei- en grasland in gebruik. Buiten de gemeente Haarlem was de bloemen- en groenteteelt tot ontwikkeling gekomen. In de veengebieden ten westen van de stad ontwikkelde zich ook bedrijvigheid die profijt trok van de aanwezigheid van het vele water. Zo vestigden zich hier verschillende linnenblekerijen en ook brouwerijen waren er actief. Woonbebouwing en niet agrarische bedrijvigheid concentreerde zich langs de oude linten in het gebied, met name de Leidsevaart, de in 1656 geopende trekvaart naar Leiden. Langs de vaart lagen jaagpaden, die zich later ontwikkelden tot belangrijke regionale straatwegen.



Het bestemmingsplangebied volgens de Topografische Militaire Kaart uit 1877. De Pijlsloot is geel gemarkeerd (bron: watwaswaar.nl).

#### Grote veranderingen in de 19<sup>de</sup> eeuw

In de 19<sup>de</sup> eeuw ontwikkelde Haarlem zich buiten de middeleeuwse en 17<sup>de</sup>-eeuwse wallen tot een stad van formaat. Nieuwe wijken werden aangelegd, waarbij in veel gevallen bestaande wegen- en

waterstructuren leidend waren in de ontwikkeling. Een andere vormende factor van belang in de stadsuitbreidingen waren de spoorwegen. De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) opende in 1839 Nederlands eerste spoorlijn, die Amsterdam met Haarlem verbond. Deze “Oude Lijn” werd in de jaren 1841-1846 via Leiden en Den Haag doorgetrokken naar Rotterdam, waarbij het spoor met een ruime bocht door het veengebied westelijk van Haarlem naar het zuiden werd geleid.

#### *Het bestemmingsplangebied in de 19<sup>de</sup> eeuw*

Het plangebied lag rond het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw nog buiten het stadsgebied van Haarlem en wat betreft het westelijke deel zelfs buiten de gemeente. Het was volledig agrarisch in gebruik (voornamelijk weidegebied). Het westelijke deel behoorde nog bij de gemeente Bloemendaal. Op 19<sup>de</sup>-eeuwse kaarten staat het gebied aangeduid als “Veenpolder onder Heemstede”. De polder werd bemalen door een molen, die al in 1621 op een kaart werd aangegeven. Deze stond nabij het kruispunt van de Bisschop Callierstraat en de Jos Cuypersstraat. De molen moest ten behoeve van de bouw van de Nieuwe Sint Bavokerk worden afgebroken. De bemaling werd toen overgenomen door een gemaal aan de Leidsevaart, gebouwd in 1895. Een gedeelte van dit gebouw en de naast gelegen machinistenwoning uit 1907 zijn bewaard gebleven (Leidsevaart 402-404a). De weg langs de Leidsevaart, inmiddels een steeds belangrijker verkeersstructuur geworden, was bestraat, maar de kades ter hoogte van het bestemmingsplangebied waren nog niet verkaveld en bebouwd. Bij de Pijlslaan lag een brug over de vaart, de Pijlslaan was een belangrijke verbindingsweg naar het westen. Bij de brug bevond zich, zoals veelal gebruikelijk bij deze knooppunten, een horecagelegenheid, Het Schouwtje, gesticht in de tweede helft van de 18<sup>de</sup> eeuw.



**Het Schouwtje (links) bij de brug over de Leidsevaart ter hoogte van de Pijlslaan, door Hendrik Tavenier, 1782 (Beeldbank Noord-Hollands Archief. KNA006002378)**

#### *Verstedelijking eind 19<sup>de</sup> eeuw*

In de laatste decennia van de 19<sup>de</sup> eeuw volgden verschillende stadsuitbreidingen buiten de wallen van Haarlem en al gauw reikte de westelijke stadsgrens aan de “zandgemeenten” Bloemendaal en Heemstede. In 1893 werd in het huidige plangebied, dat toen tegen de gemeentegrens van Bloemendaal aan lag een kleine woonbuurt gerealiseerd (Ampzingstraat-Costerstraat-kade Leidsevaart), waarvan het simpele stratenplan al was afgestemd op de noordelijker gelegen Leidsebuurt, die in de laatste decennia van de 19<sup>de</sup> eeuw tot ontwikkeling was gekomen.

In 1899 werd begonnen met de bouw van de prestigieuze Nieuwe Bavokerk op de hoek van de Leidsevaart en de latere Westergracht, toen nog een onbeduidende structuur. Ten zuiden van de Pijlslaan werd in het zelfde jaar de electriciteitscentrale en de remise gevestigd van de Electriche Tramway Maatschappij (ENET), ten behoeve van de tramlijn van Haarlem naar Zandvoort. In 1904



werd de exploitatie overgenomen door de Electriche Spoorweg Maatschappij (ESM) en vanaf 1924 de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij, die vanaf 1932 ook buslijnen ging exploiteren. Direct ten zuiden van het remiseterrein bevond zich het in de vorige paragraaf genoemde gemaalcomplex. Voor het overige was het plangebied nog steeds als weidegrond in gebruik.

#### *Begin 20<sup>ste</sup> eeuw*

De expansie van Haarlem zette in het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw verder door. Dit resulteerde in het plangebied tot de gestage bebouwing van de oude weidegronden. Met de bouw van de imposante Bavokerk was eind 19<sup>de</sup> eeuw min of meer vooruit gelopen op de idee van de aanleg van een representatieve woonbuurt met fraaie gebogen lanen en een plein voor de kerk. Op kaarten uit circa 1900 is dit plan al geprojecteerd, maar plannen van de Nederlandse Spoorwegen gooiden roet in het eten. In 1902 ging de gemeenteraad akkoord met het plan voor de bouw van een grootschalig goederenstation en de aanleg van een spoorweghaven tegen de spoorlijn naar Leiden. Het complex werd tussen 1903 en 1907 gerealiseerd, inclusief de Westergracht tussen de Leidsevaart en de haven. Directeur Openbare Werken ing. L.C. Dumont moest in zijn nieuwe wegenplan en uitbreidingsplan uit 1905 hiervoor flinke aanpassingen doen. De representatieve wijk werd geschrapt en vervangen door een veel eenvoudiger ontwerp, dat in grote lijnen overeenkwam met de later gerealiseerde wijk, die op basis van het uitbreidingsplan van 1912 werd gebouwd.

Langs de Leidsevaart ontwikkelde zich uiteindelijk lintbebouwing met een afwisseling van individuele woonhuizen, complexmatige woonbebouwing en bedrijfsbebouwing. Bij de tramremise aan de Leidsevaart ontstond al rond 1903-1904 een klein woonbuurtje aan de Boogstraat, de Geweerstraat en de Kogelstraat, met kleine geschakelde arbeiderswoningen, waarschijnlijk vooral bewoond door personeel van het goederenstation en de trammaatschappij. Ten zuiden van het remiseterrein werd in 1907 aan de Edisonstraat / hoek Leidsevaart een complex arbeiderswoningen gerealiseerd, in neorenaissancetrant.

Aan de Schreveliusstraat werd in 1908 een blok beneden- en bovenwoningen gebouwd en ook rond 1915 waren er bouwactiviteiten, eveneens in het buurtje ten zuiden van Bavokerk, rondom het in 1913-1914 gebouwde complex van de Rijkskweekschool voor onderwijzers, met leerschool en conciërgewoning. Tot de eerste huizen behoren ook de beneden- en bovenwoningen aan de Karel van Manderstraat 2 / Emmaplein 38-44 (1915). Het merendeel van de woningen dateert evenwel uit de jaren '20 en '30. Markant is ook het in 1924 gerealiseerd tuindorpachtige complex tussen Pijlsaan en Van Oosten de Bruijnstraat.



**Lourens Costerstraat**

### *Houtvaartkwartier*

Vonden de eerste bouwactiviteiten nog plaats op oud Haarlems grondgebied, al gauw werden plannen gemaakt voor de annexatie van een deel van de gemeente Bloemendaal, die in het begin van de jaren '20 noodzakelijk werd geacht en in 1927 zijn beslag kreeg. Na de annexatie werd voortvarend begonnen met de aanleg van een nieuwe langgerekte woonbuurt, het Houtvaartkwartier, westelijk van het spoor, waarbij de oude Houtvaart (en later de Westelijke Randweg) de nieuwe stadsgrens ging vormen. Deels gebeurde dit op basis van een gemeentelijk deelplan uit 1933.

De Pijlslaan werd een belangrijke wijkontsluitingsweg. In de buurt verrezen in de jaren '20 en tot de late jaren '30 verschillende woningbouwcomplexen voor de (lagere) middenstand, op initiatief van woningbouwverenigingen voor de middenstand en enkele particuliere exploitanten. De woningbouw vond plaats binnen een eenvoudig orthogonaal stratenplan met langgerekte straten (parallel aan spoor en randweg), korte verbindingsstraatjes hiertussen en enkele groene pleinen, merendeels vanuit de hoeken ontsloten. De sporadisch aanwezige bestaande bebouwing langs de Houtvaart werd hiervoor gesloopt. De bebouwing langs de Lorentzkade, bestaande uit lange rijen geschakelde middenstandswoningen, fungeert als een heldere wijk- en stadsrand. Aan de noordzijde van het plangebied werd de weg langs de Westergracht doorgetrokken in westelijke richting naar het Ramplaankwartier, dat in dezelfde periode tot ontwikkeling kwam. Sindsdien is deze structuur een belangrijke wijkontsluitingsweg en toegang naar het Haarlemse centrum. Door de bouw van enkele winkelpanden fungeert de weg tevens als hart van de buurt.

Een groot deel van de historische bebouwing van de het plangebied is tot stand gekomen in de eerste helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw.

### *Na de Tweede Wereldoorlog*

In 1950 werd de Spoorweghaven bij de Westergracht gedempt, waarna dit gebied opnieuw werd ingevuld. De contouren van de haven zijn in het terrein zichtbaar gebleven. Verder werden in de omgeving van de Bavokerk de nog braakliggende percelen in de jaren vijftig en zestig ingevuld met een complex bejaardenwoningen (1955-56) aan de Jan Stuytstraat, Jos Cuypersstraat en Bisschop Callierstraat (een project van de R.K. Coöperatieve Woningbouwvereniging), een complex etagewoningen aan de Jan Stuytstraat (1961) en de hofjes van Codde en Beresteyn, die in 1968 vanuit de binnenstad naar de locatie bij de Nieuw Sint Bavokerk verhuisden. In de gevels van het complex herplaatste men verschillende oude gevelstenen, plaquettes en andere elementen, die afkomstig waren van de oude gebouwen in de binnenstad. In de decennia na de Tweede Wereldoorlog is het zuidelijke deel van het plangebied verder ingevuld met de twee flatgebouwen aan de Van Leeuwenhoekstraat (1959 en 1961). De torenflat Haarlem Hoog (1961-1962) was destijds een prestigeproject voor Haarlem en is het hoogste woongebouw van de stad. De flat is opgenomen in het Van Leeuwenhoekpark. Met name langs de oostzijde van het spoortracé werd een langgerekt bedrijventerrein aangelegd (Eysinkweg, Rutherfordstraat, Stephensonstraat), deels ter plaatse van het oude goederenstation. Bij de kruising Pijlslaan-Stephensonstraat werd deze strook onderbroken door de locatie van de Pelgrimkerk, in 1964-1965 gebouwd naar een modernistisch ontwerp van W. Ingwersen. En ook hier kwam in de jaren vijftig nog een woonbuurt tot ontwikkeling, grenzend aan het Einsteinplantsoen (1957). In deze periode werd ook druk gewerkt aan de Westelijke Rondweg, die dwars door en vlak langs de merendeels in het interbellum aangelegde wijken van Haarlem en Bloemendaal werd getrokken en met een ruime bocht zuidelijk van het plangebied aansluit op de Leidsevaart.



Rond 1939-1940 gebouwd complex in Delftse Schoolstijl aan de Theemsstraat en Duinsstraat

### **Cultuurhistorische bebouwingskarakteristiek**

Van de bebouwing uit de prestedelijke periode van het bestemmingsplangebied resteert vrijwel niets. De bebouwing langs de Houtvaart werd, althans wat betreft het gedeelte zuidelijk van de De Ruijterweg, gesloopt. Het oudste gebouw is thans het voormalig café-herberg 't Schouwtje bij de brug in de Pijlsaan over de Leidsevaart. Het wit gepleisterde pand heeft een 18<sup>de</sup>-eeuwse kern. Het opmerkelijkste gebouw in het bestemmingsplangebied is de RK Kathedrale Basiliek St. Bavo (1895-1930), een ontwerp van Jos. Th. J. Cuypers en geldend als één van de belangrijkste voorbeelden van destijds vernieuwende kerkbouwkunst uit de periode rond 1900. De Pelgrimkerk aan de Stephensonstraat uit 1964-1965 is een markant voorbeeld van modernistische kerkbouw uit de naoorlogse periode. Andere bijzondere gebouwen zijn het in 1913-1914 gebouwde complex van de Rijkskweekschool voor onderwijzers, met leerschool en conciërgewoning in markante traditioneel-zakelijke baksteenarchitectuur met bakstenen gevels en leien daken en de behouden gebleven delen van het stoomgemaal met machinistenwoning aan de Leidsevaart.

#### *Leidsevaartbuurt*

De Leidsevaartbuurt is vanaf het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw in verschillende fases ingevuld met voornamelijk complexmatige woningbouw voor arbeiders en lagere middenstand. In ruimtelijke opzet en vormgeving is een staalkaart aan oplossingen te zien, die gedurende de periode circa 1890-1965 in zwang waren. Er zijn nog voorbeelden van vrijwel gesloten bouwblokken te zien (omgeving Emmaplein), complexen in een eenvoudige halfopen verkaveling, een tuindorpachtig complex (Dahliastraat en omgeving), hofjesbouw (Jos Cuypersstraat) en middelhoogbouw in een open verkaveling (Einsteinstraat) uit de naoorlogse periode. Langs de Leidsevaart vindt men lintbebouwing, waarin opgenomen bouwblokken van op het binnenterrein gelegen complexen, kleinere middenstands- en herenhuiscomplexen, individuele woningen en bedrijfspanden, merendeels uit de periode 1900-1940. De bebouwing kent overwegend één of twee bouwlagen met kap, maar er zijn ook complexen met de in Haarlem veel toegepaste platte daken. De gevels zijn van

baksteen, de daken met pannen gedekt. De bebouwing van rond 1900 toont nog de kenmerken van de in de late 19<sup>de</sup> eeuw populaire historiserende bouwstijlen. De gevels zijn versierd met eenvoudige, meestal neorenaissancistische elementen als speklagen, gedecoreerde vensterbogen, Vlaamse gevels en trapgevels. Na 1910 wordt het beeld soberder. Langs de Leidsevaart verrezen in het interbellum middenstandswoningen met bakstenen gevels en nadrukkelijk aanwezige pannendaken. Erkers en balkons, topgevelaccenten en decoratief benadrukte ingangspartijen verlevendigen het gevelbeeld. In de bouwstijlen zien we een opeenvolging van de decoratieve baksteenromantiek uit de periode rond 1920 tot de meer zakelijk vormgegeven, soberder ontwerpen uit de tijd rond 1930. Tussen de geschakelde woningen bevinden ook twee-onder-éénkapwoningen en vrijstaande, landhuisachtige objecten. Bij de arbeiderswoningbouwcomplexen uit het interbellum zien we woningen in sobere traditioneel-zakelijke trant, gekenmerkt door grote, nadrukkelijk aanwezige pannendaken of platte daken, en decoratief siermetselwerk in de gevels. Sommige woningen hebben erkers.

Het woningbouwcomplex rond de Dahliastraat is als een klein tuindorp opgezet. Het bestaat uit 182 in verschillende combinaties geschakelde kleine woningen in traditioneel-zakelijke stijl, gekenmerkt door bakstenen gevels en rode pannendaken in diverse hoofdvormen. De woningblokjes staan in een ongedwongen tuindorppachtige setting met enkele gebogen straatjes, verspringende rooilijnen en markante hoekaccenten

Uit de periode na de Tweede Wereldoorlog dateren enkele blokken etagewoningen aan de Einsteinstraat. De portiekflats hebben eenvoudige rechthoekige volumes met platte daken en staan in een open verkaveling. De omgeving van de RK Basiliek St. Bavo is in de jaren '50 en '60 ingevuld met enkele complexen geschakelde bejaardenwoningen in een sobere, traditionele stijl met bakstenen gevels, pannendaken en roedenramen. In de opzet van de complexen, die rond groene hoven zijn opgezet, is aangesloten bij de historische hofjes in de Haarlemse binnenstad.

#### *Houtvaartkwartier*

Het Houtvaartkwartier bestaat vrijwel geheel uit complexmatige (middenstands)woningbouw in diverse ensembles uit de jaren 1925-1940, ontwikkeld door particuliere exploitanten en woningbouwverenigingen. De woningblokken van één of twee bouwlagen, van uiteenlopende maar vaak aanzienlijke lengte, zijn in eenvoudige halfopen verkavelingen geordend in een grotendeels orthogonaal stratenplan. Bij enkele complexen, bijvoorbeeld aan het Theemsplein / Theemsstraat is het principe van het gesloten bouwblok gehanteerd. De woningen zijn in traditioneel-zakelijke stijl vormgegeven met bakstenen gevels en pannendaken of juist de voor Haarlem karakteristieke platte daken, soms met accenten die verwijzen naar de Amsterdamse school (expressief gevormde pannendaken, siermetselwerkdetails). Voorgevels worden vaak verlevendigd door erkers, luifels boven de voordeuren en bloembakken onder de vensters. Hoekpanden zijn vaak benadrukt door extra topgevelaccenten of hogere volumes. Eind jaren '30 wordt de architectuur traditioneler van uitstraling, te zien bij enkele markante complexen in de stijl van de Delftse school (Theemsstraat). Aan de De Ruijterweg bevindt zich een opmerkelijk blok met winkels en bovenwoningen in traditioneel-zakelijke trant, in het midden voorzien van een brede poortdoorgang naar de Banckertstraat. Het blok vormt de tegenhanger van het buiten het bestemmingsplangebied gelegen De Ruijterplein. Het meest zuidelijke deel van het Houtvaartkwartier kent een naoorlogse invulling met twee modernistische flats uit de periode rond 1960, opgenomen in een open verkaveling en een parkaanleg. Vooral de zestien lagen tellende flat Hoog Haarlem is een opmerkelijk gebouw met zijn sterke verticale accenten, de inpandige balkons en de stroken met cirkelvormige decoraties.





**De Kathedrale Basiliek St. Bavo**

### Beschermde monumenten

In het bestemmingsplangebied zijn verschillende panden die vanwege hun cultuurhistorische betekenis bescherming genieten. Het betreft panden die als rijksmonument (RM) of gemeentelijk monument (GM) wettelijk zijn beschermd.

In het plangebied bevinden zich de volgende beschermde monumenten:

Straat en huisnummer	Type bouwwerk, bijzonderheden	Status
Jos Cuypersstraat 16-54	Gevelstenen	GM
Leidsevaart z.n.	Emmabrug	GM
Leidsevaart 146	RK Basiliek St. Bavo	RM
Leidsevaart 146, bij	Doopkapel	RM
Leidsevaart 146, bij	Pastorie	RM
Leidsevaart 218	Complex	GM
Leidsevaart 220	School	GM
Lorentzkade 76	Woonhuis	GM
Lourens Costerstraat 1-23	Woningbouwcomplex	GM
Lourens Costerstraat 2-22	Woningbouwcomplex	GM
Stephensonstraat 1	Kerk	GM

## Waardering

### Historische structuren van belang:

- Leidsevaart: 17<sup>de</sup>-eeuwse trekvaart met begeleidende weg (voormalig jaagpad), deels representatieve bebouwing.
- Pijlslaan: onderdeel oude oost-westverbinding tussen twee strandwallen, met brug over de Leidsevaart. Hier lag oorspronkelijk de gemeentegrens van Haarlem.
- Het grotendeels door de oriëntatie van de langgerekte hoofdstructuren (Leidsevaart, spoortracé, Lorentzkade-Westelijke Randweg bepaalde stratenplan van de wijken aan weerszijden van het spoor (Leidsevaartbuurt, Houtvaartkwartier).
- De Lourens Costerstraat en de Ampzingstraat verwijzen naar de laat 19<sup>de</sup>-eeuwse stedelijke ontwikkeling van het gebied, rekening houdend met het stratenplan van de noordelijker gelegen Leidsebuurt.
- Spoortracé Haarlem-Leiden als bepalende structuur en barrière in het stadsgebied.

### Cultuurhistorisch waardevolle objecten:

- Hoekbebouwing in Amsterdamse schoolstijl uit 1922, aan de **Leidsevaart 212-218** en het **Emmaplein 2-6**.
- Tuindorpachtig complex tussen Pijlslaan en Van Oosten de Bruijnstraat.
- Historische bebouwing langs de Leidsevaart, waaronder rijen kleine herenhuizen uit 1893 **Leidsevaart 222 – 252**, in neorenaissancetrant, diverse geschakelde woningen uit de vroege 20<sup>ste</sup> eeuw in samenhang gebouwd met de erachter gelegen woonstraatjes, enkele vrijstaande of geschakelde eengezinswoningen uit de vroege 20<sup>ste</sup> eeuw en grotere blokken middenstandswoningen in markante baksteenarchitectuur uit de jaren '20.
- Restanten complex gemaal met machinistenwoning **Leidsevaart 402-404a** (1895-1907).
- Klein woningbouwcomplex **Edisonstraat 2-32 / Leidsevaart 408-416** (1907).
- Klein woningbouwcomplex **Edisonstraat 1-21 / Leidsevaart 418-430** (1907).
- Blok beneden- en bovenwoningen **Schreveliusstraat 2-10** (1908).
- Blok beneden- en bovenwoningen **Emmaplein 38-44 / Karel van Manderstraat 2** (1915)
- 't Schouwtje (**Pijlslaan 1**): historische horecagelegenheid met oude kern, gelegen op zeer markant knooppunt van wegen en water. Markant ensemble met de aansluitende kleinschalige kadebebouwing Leidsevaart 338.
- **Pijlslaan 3**, beneden- en bovenwoning met mansardedak uit circa 1915.
- **Leidsevaart 396**: kantoor-hoofdgebouw van de Noord-Zuid Hollandse Tramwegmaatschappij (NZH) uit 1931. Groot complex in gele baksteen, met platte overstekende daken en vensterreeksen, in de stijl van de Nieuwe Haagse school.
- Pleinwandbebouwing, bestaande uit blok geschakelde eengezinswoningen **Christiaan Kamerlingh Onnesstraat 2 / Huygensplein 10-15 / Professor Van der Waalsstraat 1** (1930), in zakelijk-expressieve trant.
- Pleinwandbebouwing, bestaande uit blok geschakelde eengezinswoningen **Snelliusstraat 1 / Christiaan Huygensplein 1-9 / Kamerlingh Onnesstraat 1-9**, in sobere Amsterdamse schooltrant.
- Bebouwing **Van Kinsbergenplein**: blokken geschakelde bakstenen woningen uit 1939-1940 in Delftse Schoolstijl, met pannengedekte zadeldaken, roedenramen, omlijste ingangen etc.
- Straatwanden **Doverstraat 1-13 en 2-12**: blokjes geschakelde woningen uit 1940, in Delftse schoolstijl, zeer opmerkelijk door reeksen Vlaamse gevels met topgevels en steekappen.
- Pleinwandbebouwing Theemsplein (oostelijk gedeelte) en Duinsstraat uit 1939, bestaande uit geschakelde woningen in Delftse Schoolstijl, met bakstenen gevels, pannendaken, omlijste ingangen en diverse hoekaccenten met winkels en topgevelrisalieten. In het bijzonder de

panden **Duinsstraat 2, Duinsstraat 1-5, Theemsstraat 62-94, Theemsplein 13, Theemsplein 34-46**

- Straatwand, bestaande uit blok geschakelde eengezinswoningen **Thomsonlaan 18-44**, in zakelijk-expressieve trant, met zeer opvallende en dominant in het straatbeeld aanwezige hoekoplossingen met hoge steekkappen.
- Hofje **Van Wassenaerstraat 2-16** (1937): rondom vierkant plantsoen gebogen u-vormig complex geschakelde kleine eenlaagswoningen met pannengedekte zadeldaken, gekoppelde topgevels en roedenramen.
- Wijkrandbebouwing langs de **Lorentzkade**, bestaande uit langgerekte blokken geschakelde eengezinswoningen met twee bouwlagen en met pannen gedekte zadeldaken, met diverse risalerende delen met topgevels en steekkappen. Gebouwd tussen 1935 en 1940 in traditioneel-zakelijke stijl.
- **Flatgebouw Haarlem Hoog, Van Leeuwenhoekstraat** (1961-1962, naar ontwerp van P.R. Bloemsma). Torenflat van 16 lagen in modernistische trant, gelegen in parkaanleg. Landmark voor de wijde omgeving.
- **Van Leeuwenhoekpark** en **Einsteinplantsoen**: in eenvoudige formele trant aangelegde wijkparken met grasvelden, borders, boomsingels. Ensemble met naast gelegen flats.

#### Literatuur/bronnen:

- Blijsta, R., *Haarlem: heel oud, heel nieuw*, Haarlem 1971.
- Bulte, M. e.a., *Van oude nijverheid tot nieuwe zakelijkheid. Geschiedenis van de belangrijkste zelfstandige ondernemingen die zich in Haarlem vestigden*, Haarlem 1998.
- Kurtz, G.H. en J.H. Temminck, *De straat waarin wij wonen. Alle Haarlemse straatnamen verklaard*, Haarlem 1999.
- Romers, H., *De Spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938*, Zutphen 1981.
- Speet, B., *Historische Atlas van Haarlem. 1000 jaar Spaarnestad*, Haarlem-Amsterdam 2006.
- Suurenbroek, F., *(On)begrensd land. De transformatie van de stadsrand van Haarlem*, Bussum 2007.



Westergracht