Gemeente Haarlem

Dit is Haarlem

Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de stad



Inhoudsopgave

1. Inleiding 6

Wat is de Cultuurhistorische Hoofdstructuur? 7

Opbouw van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur 8

Resultaat 10

2. De ontwikkelingsgeschiedenis van Haarlem 12

Strandwallen en veengronden 13

Hof van de graven van Holland 15

Snelle groei 16

Immigranten brengen welvaart 19

Stilstand en achteruitgang 20

Industrie, villaparken en paardentram 21

Wonen, wonen, wonen 23

Van sanering naar bescherming van de binnenstad 25

Het silhouet van de stad 26

Conclusie 27

3. Thema's 34

Van en naar de stad 35

Markt en nijverheid 43

De zorgzame stad 48

Verdediging 54

Groene woonstad 58

4. Gebieden 66

1. Binnenstad 67
2. Spaarndam 72
3. Veenweidegebied 75
4. Haarlemmerhout 77
5. Villagebied Zuid-west 79
6. Villagebied Zuid 81
7. Woonbuurten Noord 1880-1950 84
8. Garenkokerskwartier en Zijlweg-West 87
9. Leidse(vaart)buurt 89
10. Houtvaartkwartier 91
11. Westelijk tuinbouwgebied 93
12. Ramplaankwartier 95
13. Rozenprieel en Amsterdamsebuurt 96
14. Slachthuisbuurt en Van Zeggelenbuurt 98
15. Industriegebied Noorder Buiten Spaarne 100
16. Patrimoniumbuurt 102
17. Transvaalbuurt 104
18. Woonbuurten Noord 1925-1955 105
19. Naoorlogse uitbreiding Noord 108
20. Parkwijk en Schalkwijk 110
21. Zone Europaweg-Schipholweg 112
22. Bedrijventerrein Waarder- en Veerpolder 114
23. Stadsrandzones 116

5. Lange Lijnen 119

1. Het Spaarne 119
2. Delft, Houtvaart en Garenkokersvaart 120
3. Jan Gijzenvaart 121
4. Zomervaart en Fuikvaart 122
5. Brouwersvaart 123
6. Vestinggrachten en -singels 124
7. Leidsevaart 125
8. Amsterdamsevaart 125
9. Ringvaart 126
10. Herenweg-Rijksstraatweg en parallelroutes 127
11. Spaarndammerdijk 127
12. Noord- en Zuid- Schalkwijkerweg 128
13. Zijlstraat en Zijlweg 128
14. Kleverlaan 129
15. Spoorlijn Amsterdam - Haarlem 130
16. Spoorlijn Haarlem - Leiden 130
17. Spoorlijn Haarlem - Uitgeest 131
18. Spoorlijn Haarlem - Zandvoort 131
19. Stelling van Amsterdam 132

Verantwoording afbeeldingen 134

Literatuur 136

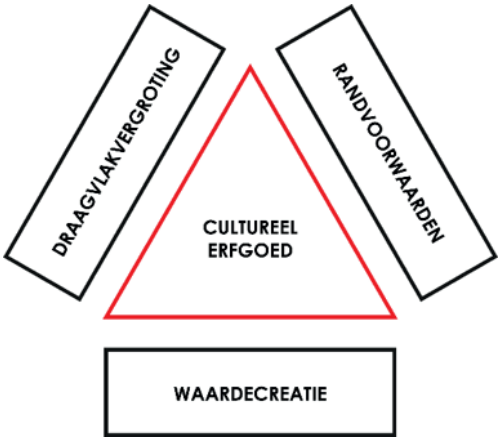
Colofon 141

1. Inleiding

De rijke geschiedenis van Haarlem is nog altijd goed zichtbaar in de ruimtelijke opbouw van de stad. Prehistorische afwateringsstroompjes, middeleeuwse stratenpatronen, de 17de-eeuwse stadsuitleg met zijn regelmatige verkaveling, de romantische villaparken uit de 19de eeuw, de bescheiden arbeiderswijken, de grootschalige stadsvernieuwing uit de jaren zeventig: alle lagen samen hebben de vorm en het karakter van de stad bepaald.

Deze Cultuurhistorische Hoofdstructuur laat zien wat de historische gelaagdheid en het verhaal van Haarlem betekenen voor de hedendaagse stad. De aanleiding is de omgevingsvisie die de gemeente Haarlem opstelt. De omgevingsvisie beschrijft de maatschappelijke opgaven en de kernkwaliteiten van de stad; cultuurhistorie vormt één van de dragers voor de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie worden de verschillende belangen die effect hebben op de kwaliteit van de stad onderling afgewogen. Cultureel erfgoed als onderdeel van die integrale benadering betreft niet alleen monumenten en archeologie, maar vooral ook het verhaal dat Haarlem heeft gemaakt tot de stad die ze nu is. Cultuurhistorie levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en draagt bij aan een gedeeld verhaal waar Haarlemmers zich in herkennen. Die identiteit van de stad is bepalend voor onze leefomgeving en kan als inspiratie dienen bij toekomstige ruimtelijke en maatschappelijke opgaven.

In de omgevingswet is een participatieplicht opgenomen. Het historische verhaal vormt een goede aanleiding om bewoners bij de omgevingsvisie te betrekken. Kernkwaliteiten zijn de herkenbare, breed gedragen eigenschappen van Haarlem; een goed onderwerp voor een gesprek tussen bewoners, maatschappelijke organisaties, erfgoedprofessionals en andere betrokkenen van binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.



Toepassingen van Cultureel Erfgoed in de omgevingsvisie
Draagvlakvergroting: hierbij gaat het om interactie en participatie.
Randvoorwaarden: hierbij gaat het om zaken als goede kennisinventarisaties en kaarten.
Waardecreatie: denk aan het leggen van verbindingen tussen erfgoed en andere werkvelden en thema's.

Wat is de Cultuurhistorische Hoofdstructuur?

Het is belangrijk dat we ervoor zorgen dat huidige en toekomstige veranderingen in de stad en het buitengebied bijdragen aan het herkenbaar houden van de geschiedenis en de karakteristieken van Haarlem. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur is opgesteld om de ruimtelijke geschiedenis van de stad te begrijpen, overzicht te bieden en inzichtelijk te maken welke karakteristieken de identiteit van Haarlem bepalen.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur benoemt de samenhangende gebieden binnen de gemeente, de gebiedsoverstijgende lange lijnen en een aantal markante plekken en gebouwen. In het gemeentelijke beleid vormt de Cultuurhistorische Hoofdstructuur de schakel tussen de erfgoedinventaris (álle monumenten en beeldbepalende structuren, gebieden en objecten) en de ambities en keuzes die in de omgevingsvisie geformuleerd worden.



De Cultuurhistorische Hoofdstructuur heeft een signalerende functie. Bij plannen en besluiten over beheer en ontwikkeling geeft de Cultuurhistorische Hoofdstructuur snel inzicht in de dragers van de geschiedenis die eventueel in het geding komen: gebieden, lijnen of plekken die op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur liggen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de hoofdlijnen; op detailniveau is het stuk niet uitputtend en zal vaak nader onderzoek nodig zijn.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur laat zien wat belangrijke waarden zijn en biedt daarmee argumenten die kunnen bijdragen aan de besluitvorming binnen de gemeente. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur biedt een overzicht op hoofdlijnen, maar geeft niet aan hoe er met deze waarden omgegaan moet worden; die vertaling vindt plaats in andere beleidsdocumenten. Zo worden ambities en keuzes vastgelegd in de omgevingsvisie en krijgen regels en normen een plek in het omgevingsplan.

Voor deze Cultuurhistorische Hoofdstructuur is een analyse gemaakt van de bestaande kennis over Haarlem. Hij is gebaseerd op bestaand beleid van de gemeente en op literatuur, veldonderzoek en inventarisaties en waarderingen van de stad. Voor dit rapport is geen extra archiefonderzoek gedaan. Een overzicht van de gebruikte bronnen is onder het kopje Literatuur opgenomen.

Opbouw van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur bestaat uit twee delen. Het eerste deel (hoofdstuk 2 en 3) biedt inzicht in de identiteit van de stad en omvat het verhaal van de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Haarlem op hoofdlijnen en vervolgens verdeeld in thema's. In het tweede deel (hoofdstuk 4 en 5) is dit verhaal vervolgens gebieds- en structuurgericht uitgewerkt. Deze uitwerkingen vormen de input voor het benoemen van regels en normen in het omgevingsplan. Ieder hoofdstuk bestaat uit een (digitaal raadpleegbare) kaart en een beschrijvende en waarderende tekst.

Het eerste deel beschrijft en verklaart waarom de ruimtelijke structuur van Haarlem zich op deze manier heeft ontwikkeld. De structuur en omvang van Haarlem transformeerden als gevolg van sociaaleconomische, culturele, technische en politieke ontwikkelingen vanaf de stadswording in de 12de en 13de eeuw tot de huidige tijd. Op basis hiervan zijn hoofdpunten benoemd.

Hoofdstuk 2, 'De ontwikkelingsgeschiedenis van Haarlem', heeft een chronologische opbouw. De bijbehorende kaart geeft de belangrijkste ontwikkelingsfasen van Haarlem in kleur weer. In dit hoofdstuk wordt extra aandacht besteed aan het karakteristieke silhouet van de stad en de bakens die dit silhouet vormen. De bakens zijn op kaart weergegeven. Onder bakens wordt het volgende verstaan:

- Beeld- en identiteitsbepalende gebouwen in de binnenstad, de dorpskern van Spaarndam en het silhouet die zich door de hoogte en/of kenmerkende contour nadrukkelijk onderscheiden van hun omgeving.
- Beeld- en identiteitsbepalende gebouwen die zich op het niveau van de stad en het silhouet van de stad door de hoogte en/of kenmerkende contour nadrukkelijk onderscheiden van hun omgeving.

In hoofdstuk 3 worden belangrijke historische thema's geschetst. Het zijn thema's die bepalend zijn geweest voor het aanzien, de structuur en de omvang van de stad, en daarmee voor de Haarlemse identiteit. Zij vormen de narratieve dragers van de ruimtelijke hoofdstructuur. Voor ieder thema zijn op kaart drie plekken gemarkeerd die illustratief zijn voor het betreffende thema.

In het tweede deel (hoofdstuk 4 en 5) wordt ingezoomd op de specifieke kwaliteiten van gebieden met een in zichzelf samenhangende ruimtelijk-historische karakteristiek. Ook komen de cultuurhistorisch belangrijke doorlopende structuren, de lange lijnen, aan bod. Ieder gebied en iedere lange lijn is opgebouwd volgens eenzelfde methodiek: na een chronologische beschrijving van de ontwikkelingsgeschiedenis volgen puntsgewijs de specifieke kernkwaliteiten.

In hoofdstuk 4 is Haarlem verdeeld in 23 gebieden. Die gebieden worden gevormd door buurten die een samenhang laten zien in hun ruimtelijke verschijningsvorm, functie en/of betekenis voor de stad en die grotendeels in eenzelfde periode zijn ontstaan of ontworpen. Per gebied is - ter ondersteuning van de beschreven kernkwaliteiten - een historische beeldkarakteristiek bijgevoegd. De beeldkarakteristieken tonen de ruimtelijke samenhang tussen de kernkwaliteiten, van stedelijke context tot het historische straatbeeld, en de

verankering hiervan in het stedelijk weefsel. Op de kaart zijn de grenzen van de 23 gebieden aangegeven. Digitaal kan per gebied de betreffende tekst worden opgeroepen.

In hoofdstuk 5 komen 19 cultuurhistorisch belangrijke 'lange lijnen' aan de orde. Dit zijn de verbindende historische structuren op het niveau van de stad en de regio. De lange lijnen bieden de stad samenhang, herkenbaarheid en de mogelijkheid tot oriëntatie. Het gaat om wegen en straten, waterlopen en spoorlijnen. De lange lijnen zijn buurt- en wijk overschrijdend en hebben vaak een gecompliceerd en samengesteld karakter: ze verbinden historische plekken en/of hebben een historische betekenis door een specifieke (voormalige) functie. Een hoofdrol is weggelegd voor de continuïteit van de lijn, die vaak wordt versterkt door de aanliggende bebouwing, de bomenlanen en het groen. De gebouwen geven maat, schaal en betekenis, en houden het historische karakter afleesbaar. Waar de lijnen elkaar kruisen zijn vaak markante historische plekken ontstaan. Waar de lijnen de buurten begrenzen of doorkruisen vormen ze bijzondere structuren op buurtniveau. Daarom moet de beschrijving van de lange lijnen altijd worden gebruikt in combinatie met de gebiedsbeschrijvingen.

Hoofdstuk 5 wordt afgesloten met een kaart met de cultuurhistorische waarden, afgeleid van de beschermde status van objecten en gebieden. Voor de gebouwen worden geen individuele kernkwaliteiten beschreven, hierbij wordt verwezen naar de beschrijvingen die zijn gemaakt in het kader van de aanwijzing tot monument of beeldbepalend pand. Op de kaart die bij dit hoofdstuk hoort zijn alle als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument aangewezen objecten opgenomen. Dit betreft vaak gebouwen maar soms ook gebieden, zoals een park. Hiernaast zijn alle beeldbepalende panden (zogenoemde orde 2) opgenomen. Naast monumenten en beeldbepalende panden met een formele status zijn ook waardevolle panden opgenomen die weliswaar waardevol zijn maar (nog) geen status hebben. De kaart toont de waardevolle gebouwen en soms specifieke locaties.

Nadere verantwoording
Bij de ontwikkelingsgeschiedenis (hoofdstuk 2) en bij de beschrijvingen van de gebieden en lange lijnen (hoofdstuk 4 en 5) is gekeken naar de volgende elementen:

- Historische context (sociaal, economisch, maatschappelijk, cultureel) waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling heeft plaatsgevonden;
- Historische gelaagdheid, vaak bevinden zich elementen uit verschillende tijdsperiodes in een gebied of langs een lange lijn;
- Ligging en ruimtelijke samenhang met de omgeving;
- Interne ruimtelijke karakteristiek;
    - Stedenbouwkundig;
    - Inrichting openbare ruimte;
    - Bebouwing;
    - Materialisatie.
- Bijzondere objecten binnen een gebied of langs een lange lijn;
- Gaafheid van een gebied of lange lijn;
- Zeldzaamheid van een gebied of lange lijn.

Voor zover relevant voor de Cultuurhistorische Hoofdstructuur wordt op de betreffende aspecten ingegaan.

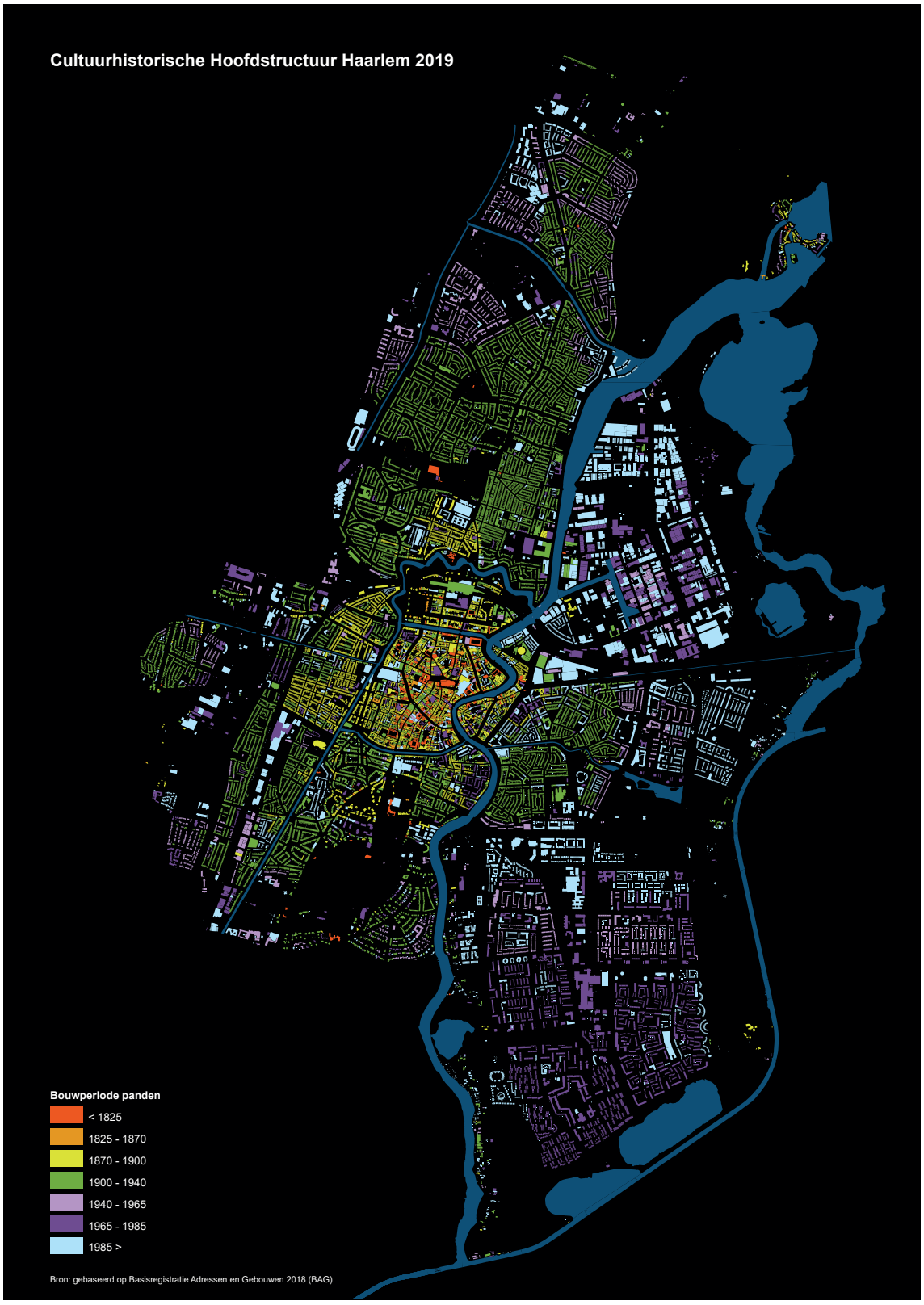
Resultaat

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur bestaat uit kaartmateriaal en een rapport dat ook digitaal raadpleegbaar is. De vier digitale kaarten vormen informatieve beleidskaarten en zijn op het schaalniveau van de stad gemaakt. Er is een logische gelaagdheid in de kaarten aangebracht die overeenkomt met de opbouw van dit rapport, namelijk:

1. Bebouwingsgeschiedenis: de groei van de stad in kleuren;
2. Thema's: geometrische puntobjecten met de markante plekken en gebouwen die het verhaal vertellen van de verschillende thema's;
3. Gebieden: geometrische vlakobjecten met de gemeentedekkende gebiedsindeling;
4. Lange Lijnen: geometrische lineaire objecten van de verbindende lange lijnen.

De onderwerpen (gebieden, lijnen en punten) op de kaarten zijn voorzien van gegevens (database) zoals de beschrijvingen en waarderingen. Op deze manier is de inhoud van dit rapport ook eenvoudig op te roepen via een online kaartviewer van de gemeente. Elke kaartlaag vertelt in samenhang met de tekst een eigen verhaal maar is ook gecombineerd een waardevolle kennisbron. Door kaarten digitaal te ontsluiten ontstaat de mogelijkheid om de Cultuurhistorische Hoofdstructuur te koppelen aan bijvoorbeeld rijks- en provinciaal beleid, archeologie, landschapstyperingen etc. Hierdoor ontstaat een mogelijkheid om gegevens te combineren en aan elkaar te koppelen.

De grafische weergaven van de kaarten zijn opgenomen in dit rapport. De digitale versie is via de website van de gemeente Haarlem te raadplegen.



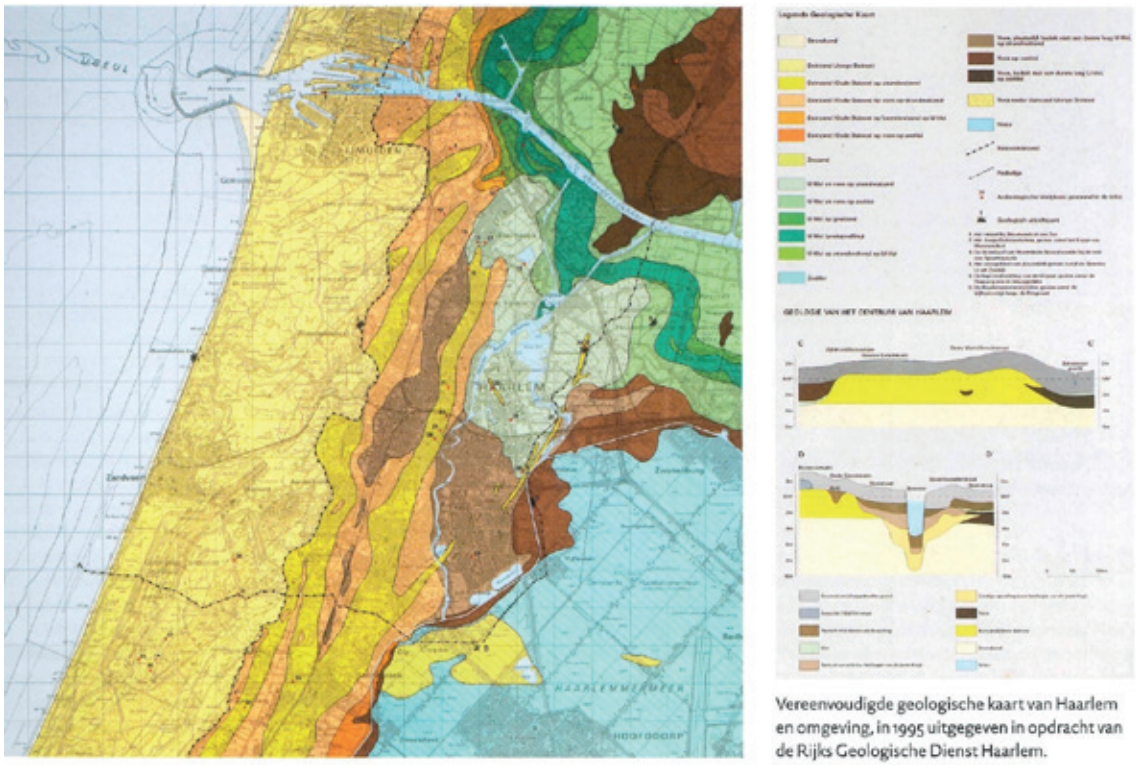
Kaart bouwperioden

2. De ontwikkelings-geschiedenis van Haarlem

In dit hoofdstuk wordt de historisch-ruimtelijke opbouw van Haarlem beschreven en verbeeld in een serie kaarten. Het ontstaan, de groei en transformatie van gebieden, structuren en objecten, dat heeft geresulteerd in de huidige vorm en omvang van de stad, wordt chronologisch beschreven. De kaart met de bouwperioden toont de belangrijkste ontwikkelingsfasen van Haarlem in kleur.

Strandwallen en veengronden

Het huidige kustlandschap begon circa 12.000 jaar geleden vorm te krijgen toen de laatste ijstijd eindigde en het warmere Holoceen aanbrak. Het landijs smolt en de zeespiegel begon te stijgen. Hierdoor kwam de kustlijn dieper landinwaarts te liggen. Door de stijgende zeespiegel stegen de grondwaterstanden onder het landoppervlak mee, met als gevolg het ontstaan van moerassen en (laag)veenvorming. Na 4.000 v. Chr. nam de zeespiegelstijging geleidelijk af. Wind en zee voerden grote hoeveelheden zand aan, waardoor een reeks strandwallen ontstond, de oude duinenrijen. Daarmee kwam van Alkmaar tot Leiden een gesloten kustlijn tot stand, op enkele plaatsen doorbroken door riviermondingen. In Zuid-Kennemerland liggen drie parallelle oude duinenrijen. Op de meest oostelijke en oudste strandwal ontstond Spaarnwoude, op de iets later ontstane middelste strandwal Haarlem en Heemstede en op de westelijke Santpoort, Bloemendaal en Overveen. De hogere, jonge duinenrij, lopend ten westen van Haarlem, van Den Helder tot Den Haag, ontstond pas in de 11de en 12de eeuw.

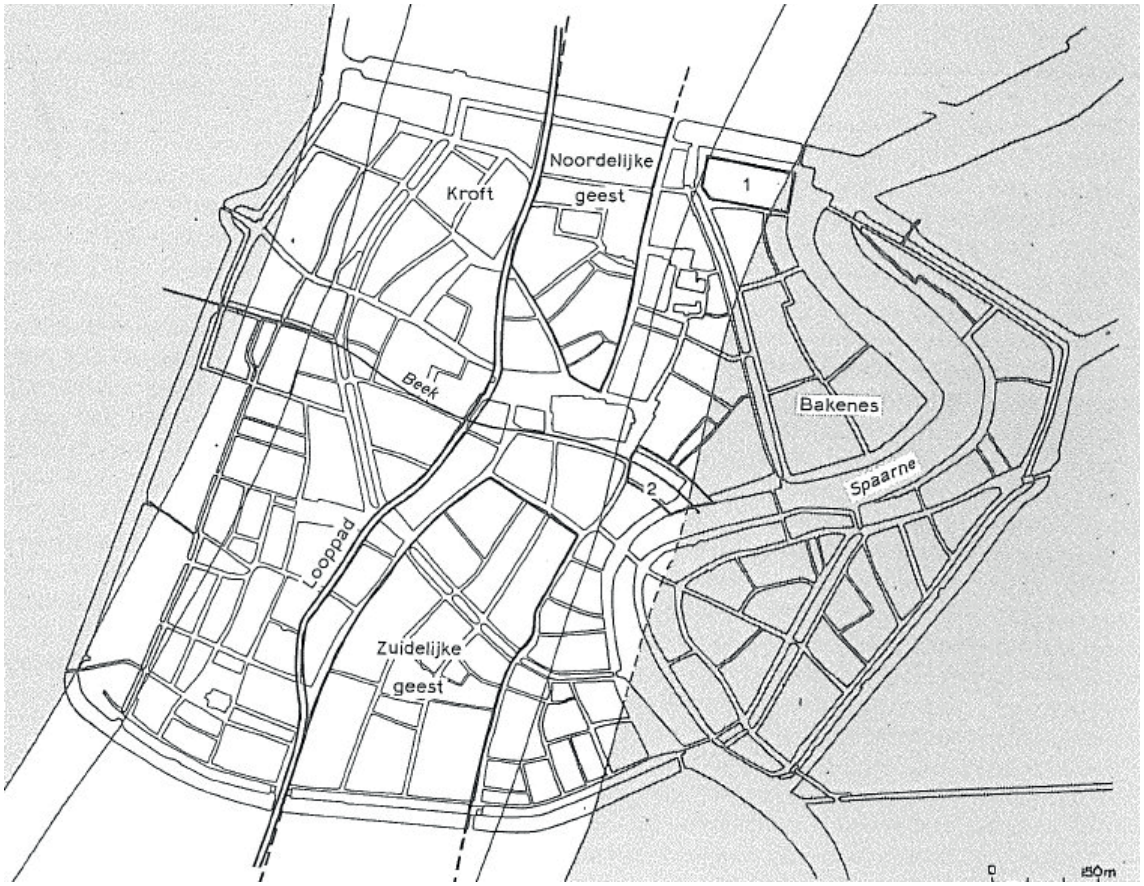


Vereenvoudigde geologische kaart van Haarlem en omgeving, in 1995 uitgegeven in opdracht van de Rijks Geologische Dienst Haarlem.

Vereenvoudigde geologische kaart van Haarlem
De ruimtelijke ontwikkeling van Haarlem is sterk bepaald door de noord-zuid lopende strandwal en de aan weerszijden gelegen veengebieden.

Op de hoogste delen van de oude strandwallen vond al vanaf de Steentijd bewoning plaats. Het kustgebied bestond toen uit uitgestrekte bossen en meertjes en was aantrekkelijk voor rondtrekkende jagers en vissers. De langgerekte strandwallen werden gebruikt als akkerland en er liep vaak een doorgaande weg overheen. Tussen de strandwallen lagen open, natte en langgerekte strandvlakten. Deze venige gronden waren van oudsher in gebruik als weilanden en hooilanden. Het (grond)water stroomde via kleine beken (duinrellen) uit de duinen naar de strandvlakten. Kreekjes en stroompjes voerden het overtollige water van het veen af op de grotere rivieren, zoals het Spaarne, die weer uitmondde in het IJ en het Almere. Al vroeg probeerden mensen de afwatering te verbeteren door afwateringssystemen aan te leggen of door bestaande waterlopen te optimaliseren.

In de 9de en 10de eeuw groeide de bevolking in het westen van Nederland. Zij vestigde zich op de hoger gelegen strandwallen en op de hogere oevers langs rivieren en veenstroompjes. Dit waren de enige plekken in het natte veengebied waar bewoning mogelijk was. Op de plek waar de noord-zuid route over land en het Spaarne elkaar het dichtst naderen kent Haarlem zijn oorsprong als agrarische nederzetting. Hier lagen twee geesten (landbouwcomplexen) die van elkaar werden gescheiden door een beek. Het is aannemelijk dat de beek een natuurlijk afwateringselement vormde, hoewel de middeleeuwse loop tekenen van vergraving vertoont. De twee geesten zijn nog steeds te herkennen aan het bochtige verloop van de Gierstraat, Koningstraat, Barteljorisstraat en Kruisstraat. De boerderijen lagen oost-west georiënteerd op de strandwal. De Krocht (de straatnaam bestaat nog steeds) was een hooggelegen zandige akker. Tot in de middeleeuwen was dit een open gebied.



Haarlem in de vroege middeleeuwen
In de vroege middeleeuwen scheidde de oost-west lopende beek twee landbouwcomplexen (geesten) van elkaar. De geesten lagen langs het noord-zuid lopende pad over de strandwal.

Vanaf de 10de eeuw werd het veen rondom Haarlem ontgonnen en geschikt gemaakt voor agrarische gronden. De ontginningen begonnen bij de strandwal en werden in oost-westelijke richting uitgevoerd. Voor de afwatering van het veen groef men de Delft en de Houtvaart. Rond Het Sant, wat nu de Grote Markt wordt genoemd, woonden boeren en vissers. Aan de oostzijde van de Kleine Houtstraat was enige bewoning langs het Spaarne. Het Spaarne was in deze tijd veel breder; de oever liep langs de Witstraat, Kleine Houtstraat, Lange Veerstraat, Klokhuisplein achter de Grote Kerk, naar de Bakenessestraat, Ravesteeg en Kromsteeg. Aan de oostzijde van de strandwal in de bocht van het Spaarne stond een kerk of kapel, die omstreeks 993-1049 voor het eerst wordt vermeld, en die al snel werd verheven tot parochiekerk.

Hof van de graven van Holland

In de 12de eeuw trachtten de graven van Holland hun machtsgebied uit te breiden van de omgeving van Leiden naar het noorden (Kennemerland en West-Friesland). Op het strategische punt waar de landweg over de strandwal en het Spaarne elkaar het dichtst naderden vestigden ze een steunpunt waar het garnizoen gelegerd werd. De eerste vermelding van een verblijf van de graven in Haarlem gaat terug tot 1105. Dit verblijf groeide uit tot een hof met een bestuurlijke functie voor Kennemerland. De eerste vermelding van het hof dateert van 1214. Sporen hiervan zijn nooit gevonden, maar aangenomen wordt dat het hof aan het Sant heeft gestaan. De aan de zuidzijde van het Sant lopende beek vormde de grens van het grafelijk gebied. Ten Noorden van de beek vestigde zich de adel en geestelijkheid in grote woonhuizen. De meeste oudste kloosters zijn hier te vinden. Ten zuiden ervan woonden kooplieden en ambachtslieden. De overwegend houten bebouwing was ruim opgezet.

De aanwezigheid van het grafelijke hof, de gunstige ligging en de ontginningen in de omgeving stimuleerden de groei van de stad. In 1245 kregen de burgers stadsrecht. Daarmee kent Haarlem al heel lang een stedelijke autonomie en eigen bestuur; niet alleen van de stad zelf, (later) ook als provinciehoofdstad en bisdom.

In 1245 kende Haarlem een paar stedelijke bouwwerken: een gevangenis, waaggebouw, een klokkentoren en een gebouw waar recht werd gesproken. Helaas is niet bekend waar deze gebouwen precies stonden. Het landverkeer kwam via de Herenweg naar Haarlem en splitste zich bij de Grote Houtstraat en de Smedestraat. De driehoekige ruimte tussen de wegen werd gebruikt voor opslag van de goederen. Ook de Zijlstraat, Jansstraat, Lange Veerstraat en Kleine Houtstraat vormden verbindingen met het omliggende gebied. Het eerste stadhuis stond vermoedelijk op de hoek van de Smedestraat en de Grote Markt. Dit gebouw staat er nu niet meer, maar de plek is nog goed herkenbaar. Rond 1290 werd het Dominicanerklooster gebouwd, op een stuk grond dat graaf Floris V ter beschikking stelde.

In 1248 werd in het Spaarne een dam aangelegd, Spaarndam is naar die dam genoemd. De dam werd in 1253 vervangen door een kolksluis. Rond de kolksluis ontstond veel bedrijvigheid. Er vestigden zich onder andere een zeilmaker, een mastenmaker, een kruidenier en diverse cafés.



Reconstructietekening van Haarlem rond 1245 door B. Brobbel
De structuur van Haarlem werd bepaald door de noord-zuid lopende strandwal, het Spaarne en de oost-west lopende beek. Op de plek waar de strandwal en het Spaarne elkaar het dichtst naderden en ten noorden van de beek werden het hof en de kerk gebouwd.

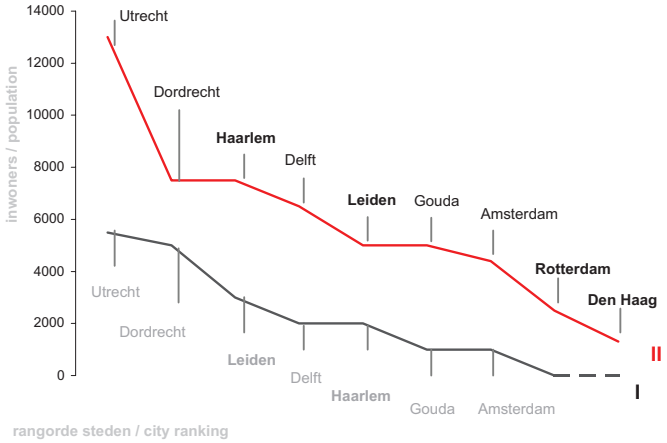
Snelle groei

In de 14de eeuw namen de bevolking en de bedrijvigheid in de stad sterk toe. Er werden veel nieuwe woningen met bedrijfjes gebouwd en stegen en straten aangelegd. De structuur was gericht op het hart van de stad: de Grote Markt. Tussen 1350 en 1450 werd de stad aan de westelijke, oostelijke en zuidelijke zijde uitgebreid, waarbij werd voortgebouwd op de al bestaande wegenstructuur. De voormalige vesten werden steeds als grachten in de stad opgenomen. De oostelijk van het Spaarne gelegen scheepswerven werden daarbij ook binnen de muren getrokken. De stad werd binnen deze omwalling steeds intensiever gebruikt en verder verdicht.

Ondertussen manifesteerde de stedelijke burgerij zich steeds duidelijker. Het stadhuis kwam in 1350 aan de kop van de Grote Markt te staan, nadat het grafelijke hof en het Dominicanerklooster in 1347 voor een groot deel waren verwoest en graaf Willem V zijn bezittingen aan de stad en de Dominicanen overdroeg. Tussen het Spaarne en de Grote Markt werd op de hoek met de Damstraat een waaggebouw geplaatst (voor het eerst vermeld in 1390) en aan het Spaarne stond een kraan voor het laden en lossen van de goederen. De Damstraat vormde een belangrijke verbinding tussen het Spaarne en de Markt. Aan de Warmoesstraat stond de vleeshal (eerste vermelding 1408, maar deze zal er al eerder zijn geweest). De lakenhal werd voor het eerst vermeld in de draperiekeur van 1400, maar waar

die stond is niet duidelijk. De Grote of Sint Bavokerk werd vanaf 1370 vernieuwd en vergroot, in 1483 kwamen het schip en de zijbeuken gereed en de bouw van de vieringtoren in 1520. De Sint Bavo was sociaal en ruimtelijk het baken in de stad en torende hoog boven de bebouwing uit. In de 14de en 15de eeuw werd een groot aantal kloosters, kerken en kapellen gebouwd.

De stedenbouwkundige structuur kende een informeel karakter met een afwisselend, gesloten straatbeeld met veel bochtige straten en unieke woonhuizen. Het kenmerkende silhouet van Haarlem, dat bestaat uit overwegend bebouwing van twee of drie lagen met kap, enkele kerktorens en in het hart van de stad het hoge schip van de Bavokerk, kent zijn oorsprong in deze periode.



	1300		1400			
	absoluut	N°	*absoluut*	N°	*%*	N°
Utrecht	5500	1	13000	1	236%	5
Dordrecht	5000	2	7500	2\3	150%	7
Haarlem	2000	3	7500	2\3	375%	3
Delft	2000	4	6500	4	325%	4
Leiden	3000	5	5000	5\6	167%	6
Gouda	1000	6	5000	5\6	500%	1
Amsterdam	1000	7	4400	7	440%	2
Rotterdam	-	-	2500	8	-	-
Den Haag	-	-	1300	9	-	-
gemiddelde / average					313%	



Demografie van Haarlem in relatie tot enkele steden in het Westen van Nederland in 1300 en in 1400
Tussen 1300 en 1400 groeide de bevolking in Haarlem sterk. In 1400 was Haarlem samen met Dordrecht de op 2 na grootste stad in het westen van Nederland, na Utrecht.

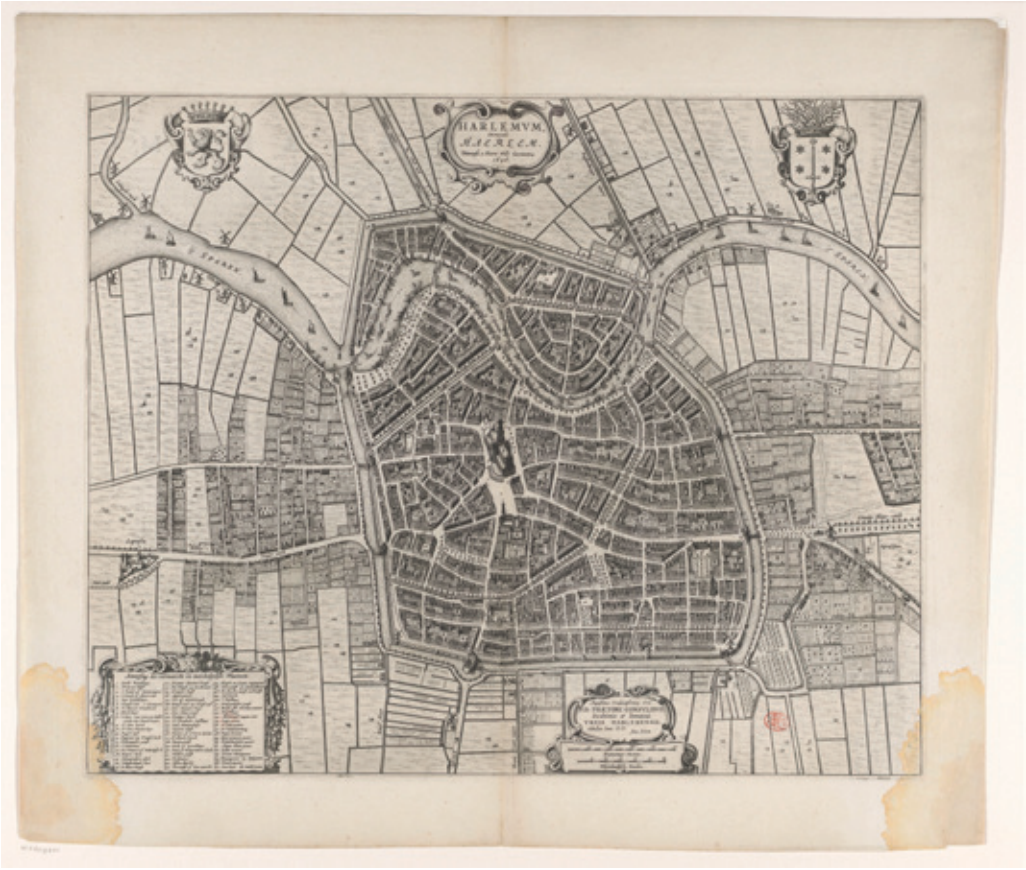


Plattegrond van Haarlem rond 1560
Omstreeks 1560 maakte Jacob van Deventer deze kaart van Haarlem. De gele strook is de zandrug, het groen is het veen. Ten zuiden van de stad tekende Van Deventer De Hout, ten noorden van de stad is het leprozenhuis zichtbaar. Langs het Spaarne staat een groot aantal molens. De lakenramen voor de textielnijverheid staan in het zuidwesten van de ommuurde stad opgesteld.

Immigranten brengen welvaart

Tussen 1580 en 1620 brak een periode van economische en demografische groei aan en verdichtte de stad. Immigranten uit de zuidelijke Nederlanden vluchtten naar het Noorden en vestigden zich onder meer in Haarlem. Het stadsbestuur ontving hen maar al te graag - ze brachten kennis en kapitaal mee - en stelde woon- en werkruimte ter beschikking. Het stadsbestuur hoefde daarbij niet lang te zoeken naar ruimte. Na de reformatie waren de voormalige kloosterterreinen overgedragen aan het stadsbestuur, die konden worden verkaveld. En in het zuidwesten van de stad lag binnen de stadsmuren nog een groot gebied waar de lakenramen stonden. Hierop werden de lakens gedroogd nadat ze waren geverfd. De ramen werden verplaatst naar terreinen buiten de stadsmuren zodat ook deze vrijgekomen grond kon worden uitgegeven. Voor de nieuwe gebieden werd een smalle, rechte verkaveling ontworpen, die nog altijd goed herkenbaar is op de stadsplattegrond.

Het stadsbestuur pronkte graag met de herwonnen welvaart. De uit Vlaanderen afkomstige architect Lieven de Key was de eerste stadsbouwmeester van Haarlem. Hij maakte prestigieuze ontwerpen voor een nieuwe waag (ca. 1599) aan het Spaarne, de vleeshal (ca. 1604) aan de Grote Markt en voor de nieuwe vleugel van het stadhuis aan de Zijlstraat (ca. 1620-1630). Ook kwam er op de Grote Markt een nieuwe vishal (ca. 1603). Op de plaats van de Annakerk ontwierp architect Jacob van Campen de Nieuwe Kerk (ca. 1645-1649). Lieven de Key had hiervoor in 1613 de toren ontworpen. De Haarlemse schildersschool was beroemd, met bekende namen als Frans en Dirck Hals, Salomon de Braij, Judith Leijster, Jacob van Ruijsdael en Adriaan van Ostade.



Plattegrond van Haarlem rond 1652, door Pieter Wils en gepubliceerd door Blaeu
In vergelijking met de plattegrond van Jacob van Deventer circa een eeuw eerder valt de sterke verdichting op. De vele kloosterterreinen zijn bebouwd geraakt, evenals het gebied voor de lakenramen in het zuidwesten van de stad.



De Grote Markt met de Sint Bavokerk, de Vleeshal en de Vishal (Gerrit Adriaenszoon Berckheyde, 1696)

Stilstand en achteruitgang

Na 1620 werd de aantrekkingskracht van handelsmetropool Amsterdam groter. Immigranten, en ook veel Haarlemmers kozen ervoor zich daar te vestigen en de bevolkingsomvang van Haarlem stagneerde. Vanaf 1642 werden op initiatief van het stadsbestuur verscheidene uitbreidingsplannen gemaakt. Pas in 1671 durfde het stadsbestuur het aan om het door Erasmus den Otter gemaakte, orthogonale uitbreidingsplan voor de Nieuwstad uit te voeren. Dat was een jaar voor het rampjaar 1672, waarin de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werd aangevallen door Engeland, Frankrijk en de bisdommen Münster en Keulen. Na 1672 vielen de bouwactiviteiten zo goed als stil en de Nieuwstad bleef voor een deel onbebouwd.

Tussen 1672 en 1820 werd er nauwelijks gebouwd. Integendeel, op de kadastrale kaart die in 1822 van Haarlem is gemaakt, is te zien dat er bebouwing is gesloopt. In de zuidwesthoek en aan de randen aan de oostzijde zijn grote lege velden te zien. Er werden nog wel enkele hofjes, statige woonhuizen of andere complexen gebouwd, zoals Huis Sylvius (1725), Hofje van Staats (1730-1733), het Teylersmuseum (1740) en Paviljoen Welgelegen (1785-1789). Hoogteaccenten in de stedenbouwkundige structuur werden voornamelijk gevormd door publieke gebouwen, vooral kerktorens. Het gros van de bebouwing bestaat verder uit maximaal drie lagen met een kap.



De kadastrale kaart van Haarlem omstreeks 1822 (getekend door F.J. Nautz)
Tussen 1735 en 1850 daalde de bevolking van 45.000 naar 25.852 inwoners. De kaart toont veel lege plekken; veel bebouwing werd in die tijd gesloopt en de Nieuwstad is nog nagenoeg onbebouwd.

Industrie, villaparken en paardentram

Begin 19de eeuw was Haarlem een van de eerste steden in Nederland waar de economie groeide. De functie als garnizoensstad en provinciehoofdstad was hiervoor een belangrijke impuls en ging gepaard met de bouw van een kazerne, gerechtshoven en een gevangenis. Aan de randen van de stad vestigden zich rond 1830 enkele katoenfabrieken.

De nationale regering gaf in 1821 toestemming om de vestingwerken te ontmantelen. Ook begon men met het dempen van onhygiënische stadsgrachten. Vanaf 1859 werden de Oude Gracht, Raaks, Wilhelminastraat, Nassaulaan en Parklaan gedempt. Tussen 1837 en 1859 werd overal in de stad straatverlichting met gaslantaarns aangebracht en de eerste gemeentelijke riolen werden aangelegd.

In 1839 werd de spoorlijn naar Amsterdam geopend, in 1842 gevolgd door de spoorlijn naar Leiden. Aanvankelijk lag het station buiten de Amsterdamse Poort, maar in 1842 werd het verplaatst naar de huidige locatie in de Nieuwstad. Haarlem is een van de weinige steden waar het station binnen de 17de-eeuwse vestingwerken is gerealiseerd.

In de tweede helft van de 19de eeuw nam de bedrijvigheid in de stad toe. Fabrieken vestigden zich met name langs de Leidsevaart, Zijlsingel, Kinderhuissingel en in de Nieuwstad, maar ook in de binnenstad waren nog veel fabrieken te vinden (tot in de jaren zestig zouden er verschillende fabrieken in de stad gevestigd blijven). Zo breidde gelddrukkerij Enschedé uit in de binnenstad. Na de opening van het Noorzeekanaal in 1876 vestigde veel industrie zich in de Waarderpolder, waar schaalvergroting plaatsvond.



Plan van aanleg voor het Hazepatersveld (Florapark en Floraplein) door L.P. Zocher, 1873

De stad breidde in de 19de eeuw buiten de vesten uit. Als een van de eerste steden in de Nederlanden gaf het stadsbestuur opdracht tot de bouw van villaparken: het Frederikspark, Kenaupark, Ripperdapark en Florapark moesten de welgestelde burgers aan Haarlem binden. De parken werden opgezet volgens de ideeën van de Engelse landschapsstijl. De Koninginnebuurt en het Kleverpark waren ruim opgezette wijken voor de middenstand. Deze wijken verrezen op de hogere droge zandgronden ten noorden en zuiden van het centrum. De arbeiderswijken het Rozenprieel (ca. 1876), de Leidsebuurt (ca. 1880) en de Amsterdamse Buurt (start 1883) werden gebouwd op de natte veengronden ten oosten en westen van de binnenstad. Langs de Leidsevaart ontwierp Jos Cuypers in samenwerking met zijn vader Pierre Cuypers de imposante Kathedrale Basiliek Sint-Bavo (1895-1898) van het bisdom Haarlem-Amsterdam. De toename van bedrijvigheid en inwoners leidde tot verbetering van de infrastructuur. Straten werden verbreed en bruggen gebouwd. Eind jaren zeventig van de 19de eeuw reed de eerste paardentram door de stad. In 1871 verschenen de eerste leidingen voor transport van duinwater, alle openbare putten en pompen werden gesloopt.

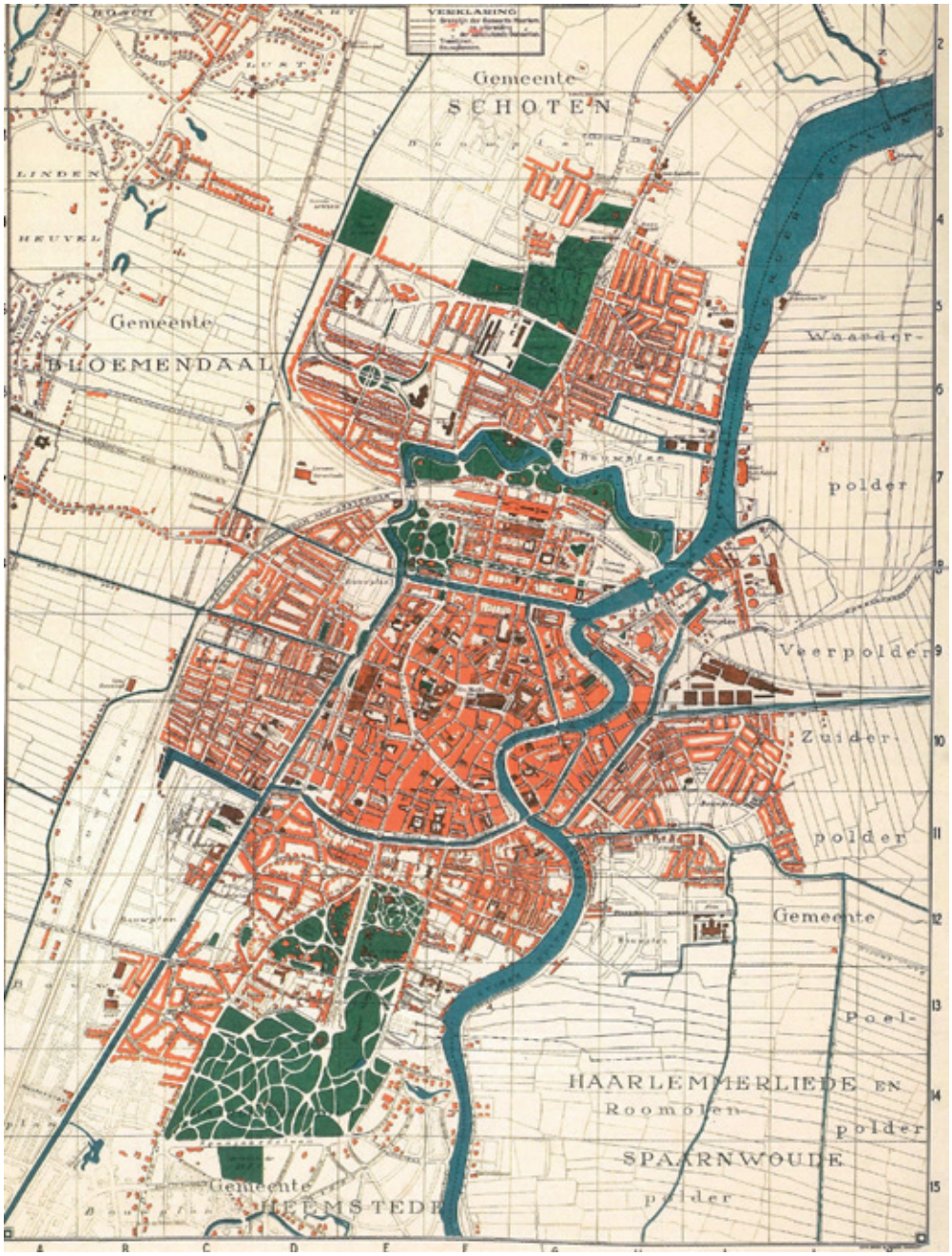


Haarlem in 1904

Wonen, wonen, wonen

De Woningwet van 1901 had tot gevolg dat er structuurplannen moesten worden opgesteld. Ir. L.C. Dumont werd de eerste directeur van de dienst Gemeentewerken. Hij stelde al in 1905 het Algemeen Plan van Uitbreiding voor Haarlem op. Met name na de Eerste Wereldoorlog werden veel nieuwe arbeiderswijken gebouwd of voltooid, zoals de Amsterdamse Buurt, de Slachthuisbuurt, de Bomenbuurt en de Patrimoniumbuurt. Architect J.B. van Loghem ontwierp Tuinwijk-Zuid en -Noord, en Rosehaghe. In 1927 annexeerde Haarlem grondgebied van de gemeenten Schoten, delen van Spaarndam, Heemstede, Bloemendaal, Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Vlak hierna werden in het noorden de Planetenbuurt, Vogelbuurt, Vondelkwartier en Dietsveld gebouwd en aan de westkant de Zeehelden- en Geleerdenbuurt en Ramplaan. Ten zuiden annexeerde Haarlem de tot Heemstede behorende Haarlemmerhout en enkele wijken.

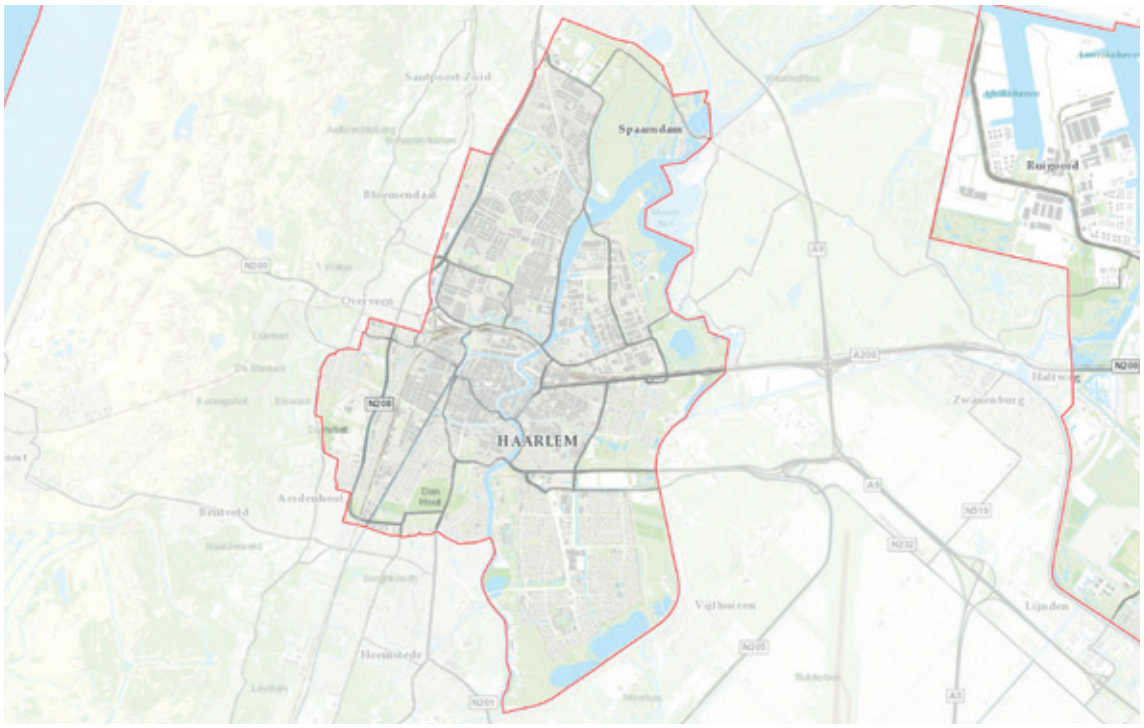
Zoals overal in Nederland probeerde het stadsbestuur na de Tweede Wereldoorlog het woningtekort snel op te lossen. Ruim opgezette wijken in het groen met modernistische strokenbouw zijn kenmerkend voor de wederopbouw. Uitgangspunt was het creëren van een groene woonomgeving voor iedereen. De woningen hadden een goed doordachte plattegrond, met ruime daglichttoetreding. Voorbeelden zijn Parkwijk (vanaf 1956), Sinnevelt (vanaf 1961), Delftwijk (vanaf 1962) en Schalkwijk (vanaf 1960). In deze periode verrees er voor het eerst hoogbouw op verschillende plekken rondom het historische centrum, zoals de Mariastichting (ca. 1971), Parkflat (ca. 1965) en Haarlem-Hoog (ca. 1962). In de rondom Schalkwijk geplande Groene Zoom werd eind jaren tachtig de wijk Romolen gebouwd, ook kwamen daar kantoren en een hotel.



Topografische kaart van Haarlem in 1921

Van sanering naar bescherming van de binnenstad

Het Haarlemse structuurplan uit 1962 ging uit van cityvorming. Dit betekende sloop van verouderde buurten ten behoeve van stadsvernieuwing, kantoren en winkels. Bereikbaarheid per auto was belangrijk en de aanleg van nieuwe infrastructuur had prioriteit. Van deze grootse plannen is maar weinig uitgevoerd. Bij het station kwam grootschalige bebouwing in de plaats van de fabriek van Beynes, aan de Grote Markt kwam het complex Brinkmann en aan de Raaks winkels met een grote parkeergarage. Bedrijvigheid trok uit de binnenstad, deels om zich te vestigen in de Waarderpolder en aan de stadsranden. Rondwegen en verbreding van de bestaande infrastructuur moesten de verkeersproblemen oplossen. Vanaf begin jaren zeventig van de 20ste eeuw kwamen stadsbewoners in opstand tegen de grootschalige saneringsplannen van de gemeente. De bewoners van het Rozenprieel en van de Vijfhoek verzetten zich als eerste tegen de sloop van hun buurten. Er vond een verandering plaats in de omgang met de bestaande stad. Dit resulteerde in 1990 tot de aanwijzing van het centrum tot beschermd stadsgezicht. Het ruimtelijke beleid van de gemeente is er sindsdien op gericht de karakteristieken van de binnenstad te behouden. Een belangrijke ingreep was het autovrij maken van de Grote Houtstraat, Gierstraat, Anegang, Spekstraat, Barteljorisstraat en Grote Markt ten behoeve van de 'levendigheid van het Haarlemse hart.' Ook het Spaarneplan borduurt voort op de cultuurhistorische waarden en is er op gericht het stadsbeeld te verbeteren. Van 1994 tot 2005 werd het terrein van drukkerij Enschedé naast de Grote Markt getransformeerd tot een gebied met een rechtbank, schouwburg, hotel, kantoren en parkeergarage.

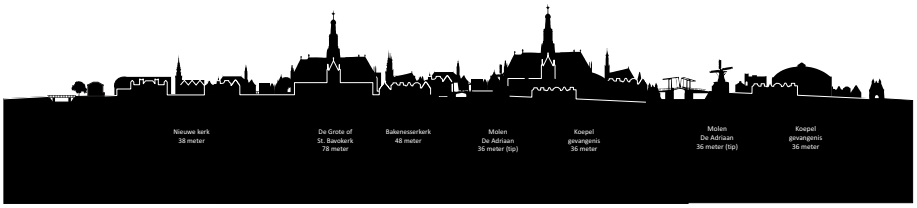


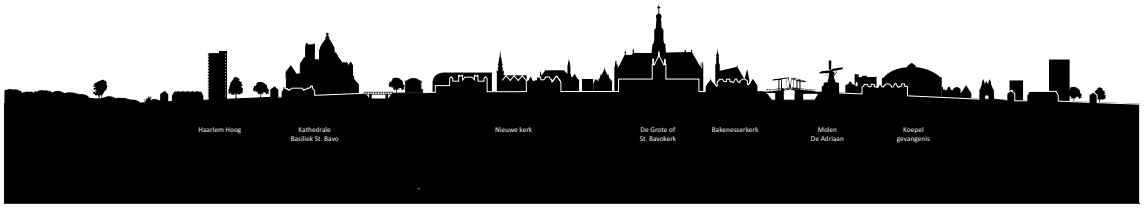
Topografische kaart van Haarlem in 2013

1300	1400	1560	1620	1670	1735	1795	1850	1940	1970	2000
2000	7500	16.000	39.455	38.000	45.000	21.227	25.852	142.686	172.235	148.484

Bevolkingsomvang van Haarlem tussen 1300 en 2000 (uit: Brand 2010, pp. 65-71 en Lourens 1997). Van de periode vóór 1300 zijn geen betrouwbare bevolkingsgegevens bekend.

Het silhouet van de stad





De automobilist die de A9 vanaf het noorden afrijdt en even moet wachten bij het stoplicht van het Rottepolderplein, kan over de spoorlijn naar Haarlem kijken en ziet dan de Grote of Sint Bavokerk al boven de huizenmassa uittorenen. Hetzelfde geldt voor degene die de Zijlweg afrijdt richting het centrum, of die zich bevindt op een van de andere zichten of panorama's vanuit de omgeving op de stad, zoals de duinen van Bloemendaal. Het is een iconisch beeld: het stedelijk weefsel dat overwegend bestaat uit twee of drie bouwlagen met een kap, de torens van de Bakenesserkerk, Nieuwe Kerk, Janskerk en boven alles uit het gigantische schip met vieringtoren van de Grote of Sint Bavokerk.

Dat beeld is in de jaren zeventig van de 17de eeuw al vastgelegd door schilder Jacob van Ruisdael in zijn schilderij het Gezicht op Haarlem met Bleekvelden. Onder de hoge wolkenlucht legde hij de bleekvelden vast, en aan de horizon het silhouet van Haarlem. Hoewel ook molens en enkele publieke gebouwen zoals de stadspoorten en het stadhuis zich nadrukkelijk manifesteren, zijn het vooral de kerken die het beeld bepalen en ruimtelijk uitdrukking geven aan de pre-industrieel maatschappelijke orde.

Industrialisatie en cityvorming
Het bijzondere aan Haarlem is, dat het stadsilhouet alleen is veranderd aan de randen van de oude stad en daar buiten, waardoor het karakteristieke beeld vanaf de lange zichtlijnen nog zo goed beleefbaar is. Vanaf het eind van de 19de eeuw verschenen er industriegebouwen, waarbij de inmiddels grotendeels weer verdwenen gashouders en schoorstenen dominant waren. Ook de nieuwe kathedraal ten zuidwesten van de stad trekt de aandacht. De schaal van deze Sint Bavokerk kan concurreren met de Grote of Sint Bavokerk, maar hij blokkeert het zicht er op niet; een verrijking van het stadssilhouet. Rond 1900 verrees de Koepelgevangenis aan de noordoostkant van het centrum, wat het silhouet opnieuw veranderde maar het zicht op het centrum niet ingrijpend aantastte.

De cityvorming aan het eind van de 19de en de eerste helft van de 20ste eeuw, met de realisatie van bankgebouwen, postkantoren en warenhuizen, leidde tot een zekere



Bakens Haarlem

schaalvergroting maar niet tot een schaalsprong in de hoogte. De enige uitzondering die de regel bevestigt is het voormalige V&D gebouw, waarvan het dakterras een indrukwekkend uitzicht biedt op de historische stad.

Naoorlogse hoogbouw
Verder blijft Haarlem toch vooral laag. Veel grondgebonden woningen en enkele kerken bepalen het beeld, zoals in Haarlem-Noord. Na de Tweede Wereldoorlog veranderde dit. Vooral buiten het historisch centrum maar ook binnen de bestaande stad werd op verschillende plekken met modernistische gebouwen bewust gebroken met de schaal en het weefsel van de historische omgeving, waarbij de bebouwing doorgaans vrij in de ruimte staat. Denk daarbij bijvoorbeeld aan Haarlem Hoog (Van Leeuwenhoekpark), de Parkflat Zuiderhout, het gebouw van Fluor Schuytvlot (nu bekend als het 'Bruynzeelgebouw') op de hoek Schalkwijkerstraat en de Schipholweg, en het Bougiegebouw dat het beeld bepaalt voor wie vanaf de N200 Haarlem binnenrijdt. In de naoorlogse uitbreidingswijken Sinnevelt, Delftwijk, Parkwijk en Schalkwijk wordt hoogbouw toegepast aan de rand, ook in het groen.

Huidige beeld
De hoogbouw die vanaf de 19de eeuw op diverse plekken rondom het historische hart van Haarlem gerealiseerd is, heeft het iconische beeld van de middeleeuwse stad in tact gelaten: kleinschalig stedelijk weefsel, enkele verfijnde kerktorens en één kolossale kerk met vieringtoren. Dit is een van de identiteitsdragers en kernkwaliteiten van de stad, dat van groot belang is voor de samenhang en ruimtelijke identiteit van de stad.

Conclusie
Ondanks de groei van Haarlem in de loop der eeuwen, is het pre-stedelijke cultuurlandschap op sommige plekken nog te zien en te beleven, zoals in het buitengebied bij Spaarndam en in de binnenduinrand. Het stratenpatroon in de binnenstad lag er reeds in de late Middeleeuwen.

De structuur van Haarlem is sterk bepaald door de noord-zuid lopende strandwal. De belangrijkste infrastructuur is noord-zuid georiënteerd en de uitbreidingen hebben zich in noordelijke en zuidelijke richting voltrokken. Van oudsher bestaat er een duidelijk onderscheid tussen de chique buurten op het zand en de arbeiderswijken op het veen. De hoger gelegen strandwal en de lager gelegen open veengebieden zorgen ervoor dat er op veel plekken in en buiten het centrum goed zicht is op het silhouet van de stad. Ook is er goed zicht op het stadssilhouet vanaf de hoge duinen in Bloemendaal. De Grote Markt is vanaf het ontstaan in de late middeleeuwen tot nu het centrum van de stad gebleven, ondanks de vele stadsuitbreidingen. De meeste historische structuren zijn vrijwel ongewijzigd en daardoor nog duidelijk herkenbaar.

Hoofdpunten
- Het ontstaan van de stad en de ruimtelijke opbouw zijn nauw **verbonden met het landschap en de ligging aan het Spaarne**. De positie ten opzichte van de binnenduinrand, gelegen op de strandwal met strandvlakten, heeft ervoor gezorgd dat de stad een sterke noord-zuid richting kent. Deze structuur is goed afleesbaar en waardevol.

- Haarlem kent een buitengewoon **consistente en eenduidige ruimtelijke opbouw** met een duidelijke hiërarchie die enerzijds bepaald wordt de dominante noord-zuid richting en anderzijds door de sterke gerichtheid op het centrum met Grote Markt en Sint Bavo.
- Het **pre-stedelijke cultuurlandschap is deels nog zichtbaar en afleesbaar** in het buitengebied bij Spaarndam en de binnenduinrand. Een tijdslaag uit het verleden, die deels is geconserveerd.
- De **informele ruimtelijke ordening van de middeleeuwse stad** en het pre-stedelijke landschap zijn belangrijk voor Haarlem. De bepalende karakteristiek voor de binnenstad: een afwisselend, pittoresk gesloten straatbeeld met bochtige straten van middeleeuwse oorsprong, en unieke woonhuizen.
- Buiten de middeleeuwse stad zijn **andere stedenbouwkundige typologieën** gerealiseerd, zoals de 17de-eeuwse orthogonale uitleg van de Nieuwstad, 19de-eeuwse villa- en parkaanleg en modernistische stedenbouw na WO2, gekenmerkt door seriebouw en laagbouwcomplexen.
- Het pre-industriële **historische silhouet van de binnenstad is nog sterk aanwezig** en beleefbaar: overwegend lage bebouwing van maximaal 3 lagen met kap, enkele kerktorens en in het hart van de stad het hoge schip van de Bavokerk.
- De ruimtelijke en cultureel-maatschappelijke **betekenis van de publieke (overwegend kerk-) gebouwen** komt tot uiting in het hoogteverschil met de omgeving.
- Baken Grote Bavo: speelt een rol op verschillende schaalniveaus, sterk verankerd in het stedelijk weefsel van de stad en haar omgeving door de vele zichtlijnen.
- Dankzij de ligging van de stad op de strandwal heeft de stad vergezichten vanuit de omgeving. Relatie met de schilderkunst en panorama's (nationale bekendheid).
- Tot WO2 kent Haarlem voor de woongebieden ook buiten de historische binnenstad **overwegend lage bebouwing** waarbij de accenten in de hoogte alleen worden gevormd door kerkgebouwen. Na WO2 verandert dit onder invloed van modernistische stedenbouwkundige opvattingen, deels binnen de bestaande stad en vooral in de nieuwe aangelegde wijken Parkwijk, Europawijk, Boerhaavewijk.
- **Gemeentegrenzen zijn tot op zekere hoogte relatief**, de ruimtelijke ontwikkeling vond voor een belangrijk deel plaats buiten de toenmalige gemeentegrenzen. Ruimtelijk loopt het bebouwde gebied aan de westkant van Haarlem met eenzelfde karakteristiek door in de buurgemeenten.
- De rol van de stedelijke overheid komt tot uitdrukking in de vele **publieke gebouwen** zoals het stadhuis, de hoofdwacht, de doelen, stadspoorten, vestingwerken en gebouwen van markt- handel, vleeshal, vishal, waag. **Stedelijke trots, zelfbewustzijn** komt naast de publieke gebouwen ook o.a. tot uitdrukking in ambachten en producten die als typisch Haarlems worden ervaren, zoals de boekdrukkunst.
- Met de stadsrechten in 1245 van Graaf Willem II en schenking van het hof kent Haarlem al lang een stedelijke autonomie en **eigen bestuur**. Niet alleen van de stad zelf, ook als provinciehoofdstad en bisdom.



Van Ruisdael, Gezicht op Haarlem met bleekvelden, ca. 1670



Hendrick Cornelisz Vroom, gezicht op Haarlem vanaf het Noorder Buiten Spaarne, ca. 1625



Historische binnenstad vanaf het voormalige V&D-gebouw richting noorden, foto 2018



'Haarlem Hoog', ontwerp P.R. Bloemsma 1959-1961, foto 1964



Breuk in schaal en hoogte bij de 'Nieuwbouw' van de Mariastichting, uitgevoerd in 1969
Op de voorgrond is het tuinpaviljoen zichtbaar, ontworpen door Abraham van der Hart uit 1801 als onderdeel van de voormalige buitenplaats Bellevue aan de Kleine Houtweg.



Beeld van hoogbouw langs de Aziëweg, ontwerp Ch. van Heelsbergen, uit 1966



Hoogbouw langs de Aziëweg gezien vanaf het oosten, 1975



Kaart thema's

3. Thema's

In dit hoofdstuk worden vijf belangrijke historische thema's behandeld die de ruimtelijke geschiedenis van Haarlem hebben bepaald. Samen met het stuk over de ontwikkelingsgeschiedenis vormen die thema's het narratief van de stad, een narratief dat strategisch ingezet kan worden op belangrijke momenten of als onderbouwing van bepaalde keuzes. Het zijn de verhalen die de bevolking binden aan de stad en aan elkaar, en die bezoekers aanspreken en helpen betekenis te geven aan de wijken, buurten, structuren en objecten. Het zijn de narratieve dragers van de cultuurhistorische hoofdstructuur en vormen een aanvulling op de ruimtelijke gebiedsbeschrijvingen van hoofdstuk 4. Op de kaart met markante plekken zijn per thema 3 punten aangegeven, die illustratief zijn voor de vijf thema's van Haarlem.

Van en naar de stad

Elke dag stromen de perrons van station Haarlem vol met reizigers. Forenzen, scholieren, dagjesmensen. Het jugendstil stationsgebouw van Haarlem biedt genoeg om naar te kijken voor wie even moet wachten. Zo zit er in de gevel een tegeltableau dat de Bond van Gepensioneerden aan de spoor- en tramwegen heeft aangeboden ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de spoorwegen.

De eerste trein van Nederland reed in 1839 van Amsterdam naar Haarlem. Een vrolijke menigte zwaaide de trein uit in Amsterdam, er klonk muziek. De voorste van de twee locomotieven raakte onderweg naar Haarlem los, wat voor enig oponthoud zorgde. Maar desondanks hadden de hoogwaardigheidsbekleders en verslaggevers een aangename rit. 'De rijtuigen zijn alle ruim en gemakkelijk te rijden', schreef de journalist van de Overijsselsche Courant. Je kon zelfs lezen of schrijven tijdens het rijden. Op het oude station, vlakbij de Amsterdamse Poort, kwam de trein na zo'n 35 minuten aan; vele malen sneller en comfortabeler dan welk vervoermiddel dan ook.



Het tegeltableau uit 1939 op het station van Haarlem



Route binnendunen
In de late middeleeuwen lag Haarlem centraal in het netwerk van waterwegen door Holland.

Over land en over water

De trein was een van de vele infrastructurele vernieuwingen die Haarlem bereikbaar maakten. De eerste 'Haarlemmers' vestigden zich in de 10de eeuw op de strandwallen; droog op het zand en langs de noord-zuid georiënteerde weg, die het gebied rond Leiden en dat van Alkmaar met elkaar verbond. In het overwegend natte en daardoor over land slecht toegankelijke Hollandse landschap vormden de strandwallen van oudsher belangrijke en strategische verbindingsaders tussen noord en zuid. Vaak zijn (delen van) deze oude landwegen nog herkenbaar in de naam 'Here(n)weg'. Samen met de oost-west lopende Zijlweg en Kleverlaan zorgde de weg langs de binnenduinrand van meet af aan voor een goede bereikbaarheid over het land; in het waterrijke Holland was dat heel bijzonder en van groot strategisch belang.

In oost-westelijke richting liep een voetpad van Zandvoort naar Haarlem dat werd gebruikt door vislopers die met een karakteristieke hoge mand (kriel genaamd) op de rug hun handel naar de markt in Haarlem brachten. Waar het voetpad en de weg langs de binnenduinrand elkaar kruisten, aan de voet van het hoge duin genaamd De Blinkert, bevond zich een uitspanning: Kraantje Lek. Ongeveer op de plek van het pad dat de vislopers gebruikten, ligt nu het voet- en fietspad dat door de duinen naar Zandvoort leidt. Kraantje Lek is nog altijd een populaire horecagelegenheid in Overveen, evenals 't Wapen van Kennemerland dat ook wel 'De Stinkende Visemmer' werd genoemd, naar de visemmers die de visvrouwen er buiten neerzetten op hun weg terug van de markt in Haarlem naar Zandvoort.

Ook over water was Haarlem goed bereikbaar. In het waterrijke Holland ging het belangrijkste goederenvervoer via het water. Het Spaarne was aanvankelijk een veenstroompje, maar ging in de tweede helft van de 13de eeuw deel uitmaken van het Hollandse netwerk van waterwegen. Riviertjes en meren in Holland kwamen in die tijd met elkaar in verbinding te staan, waardoor het mogelijk werd heel Holland door te varen. Holland groeide in de 14de eeuw uit tot een verbindende schakel tussen de handelsmetropolen van dat moment, het Rijnland, Vlaanderen en de Oostzee. Haarlem lag gunstig op de officiële vaarroute voor handelslieden, de zogenoemde 'gecostumeerde route Binnendunen'. Deze liep van de Maas bij Dordrecht, via Gouda naar Haarlem en van daar naar het IJ. De graven van Holland hieven er op verschillende plekken tol, onder meer bij Spaarndam.

Het in de middeleeuwen aanwezige netwerk van land- en waterwegen veranderde gedurende enkele eeuwen nauwelijks en vormde het raamwerk voor latere ontwikkelingen. Op de belangrijke infrastructurele knooppunten en bij grenzen of overgangen ontstonden concentraties van activiteiten: juist op die plekken ontwikkelde zich de handel, de productie, het bestuur en het religieus en maatschappelijk leven. De Grote Markt is hier een levendig voorbeeld van.

De trekvaart van Haarlem naar Amsterdam, die voor personenvervoer bedoeld was, werd in 1630 geopend en maakte onderdeel uit van het trekvaartensysteem in Holland. De trekvaart op Leiden volgde in 1640. De trekvaarten waren voor die tijd een modern, efficiënt en goedkoop vervoerssysteem. De aanleg ervan was revolutionair en Holland liep hierin voorop. De trekschuit naar Amsterdam kostte vijf stuivers, de koets maar liefst 22. Sommige waterverbindingen verloren in de loop der tijd hun oorspronkelijke transportfunctie geheel of gedeeltelijk, zoals Het Spaarne als handelsroute en de trekvaarten voor personenvervoer. Toch zijn deze waterhuishoudkundig en recreatief van groot belang voor de stad gebleven.



Kaart met de infrastructuur in het westen van Nederland in 1700
De rechte trekvaarten tussen Amsterdam, Haarlem en Leiden zijn duidelijk zichtbaar.



De trekschuit van Amsterdam naar Haarlem, bij het begin van de Haarlemmerweg in Amsterdam, Reinier Nooms, 1652-1654.



Kaart met daarop de trekvaarten naar Amsterdam en Leiden

Randstedelijke infrastructuur

Nadat er in de 18de eeuw weinig aan verbetering van de infrastructuur was gedaan, kreeg men in de 19de eeuw de smaak te pakken. Hoewel de drooglegging van de Haarlemmermeer de bereikbaarheid over het water verslechterde, profiteerde Haarlem wel mee van het in 1876 geopende Noordzeekanaal. Langs het Spaarne vestigde zich toen industrie. In deze periode werden Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag en Rotterdam via verharde rijkswegen met elkaar verbonden, wat wegtransport veel sneller en goedkoper maakte. In Haarlem volgden deze wegen de bestaande tracés langs de strandwal, en bleven vooral noord-zuid georiënteerd. Vanaf 1930 werd het rijkswegenstelsel verder verbeterd en werd een provinciale weg naar Schiphol aangelegd.

Revolutionair was het reeds genoemde spoorwegennet. Tussen 1839 en 1847 kwam een ‘rondje tussen de grote steden in het westen van Nederland tot stand. Het spoor lag evenwijdig aan de trekvaarten naar Amsterdam en Leiden. Nadat de lijnen tussen Haarlem, Amsterdam en Leiden waren geopend, kwamen er ook verbindingen tot stand met Den Helder en Zandvoort. De spoorlijnen bepaalden het stratenpatroon van de wijken ernaast. Het tijdelijke station bij de Amsterdamse Poort werd opgevolgd door het stationsgebouw in het noorden van de stad, binnen de vesting. Maar omdat het een obstakel werd voor het toenemende verkeer, kwam

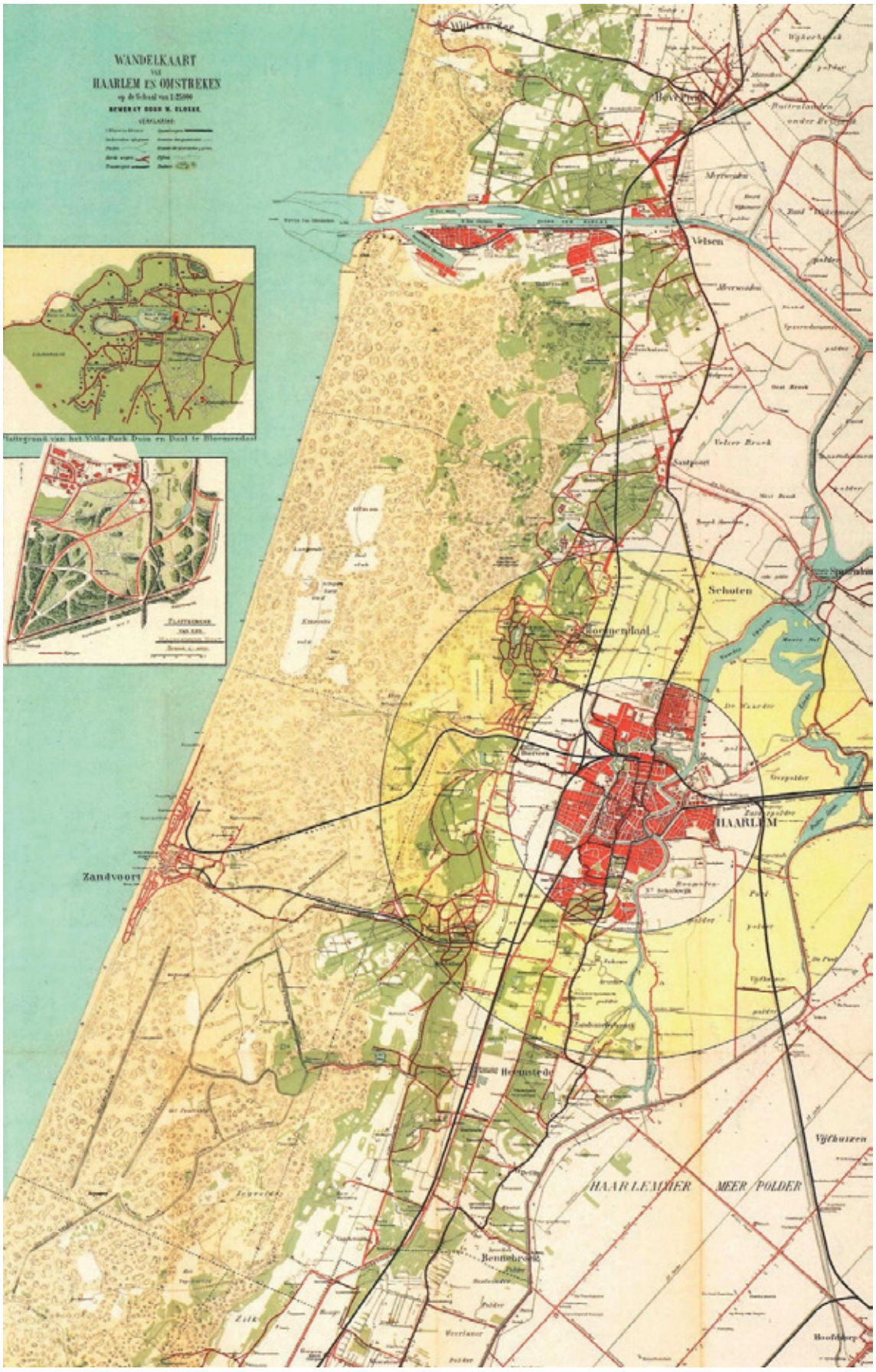
er aan het begin van de 20ste eeuw een verhoogd station met aan weerszijden viaducten. Zoals alle grootschalige infrastructuur vormt het spoor zowel een structurerend en verbindend element als een barrière op lokaal niveau.



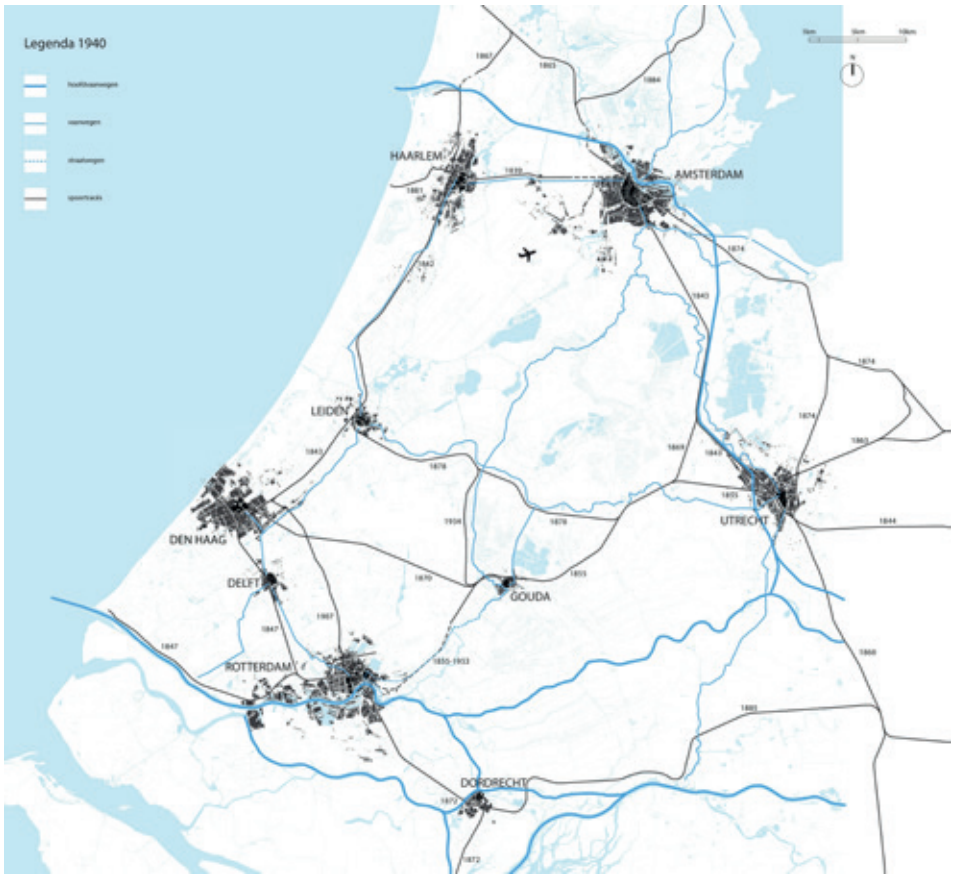
De aanleg van de spoorlijnen in de 19de eeuw
De allereerste spoorlijnen zijn in groen weergegeven. Haarlem maakte onderdeel uit van het rondje dat de grote steden in het westen van Nederland met elkaar verbond.

In de regio reden aan het begin van de 20ste eeuw ook trams, en langs de trambanen werden herenhuizen en villaparken gebouwd. Dit netwerk was echter geen lang leven beschoren; vanaf 1928 werd het langzaamaan opgeheven vanwege de opkomst van de bus en het autoverkeer. De laatste Haarlemse tram reed in 1957 van Haarlem naar Zandvoort.

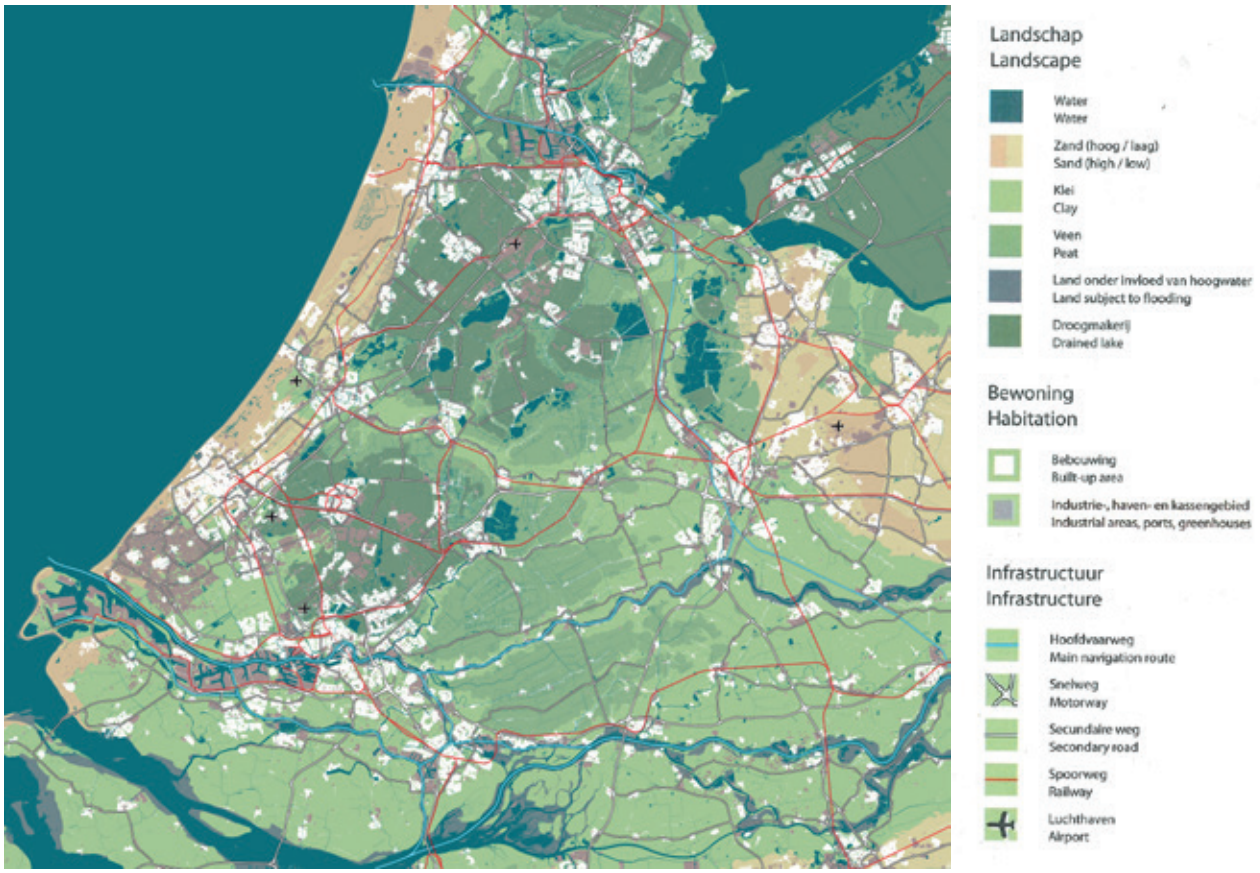
Vanaf 1960 werd het autoverkeer steeds belangrijker ten opzichte van het vervoer over water en spoor. De routes over de strandwal voldeden niet meer. Aan de westkant werd een randweg aangelegd en enkele jaren later werd de stad aan de oostzijde aangetakt op de autoweg. De ontwikkeling van de Randstedelijke infrastructuur zorgde voor een wat decentrale positie van Haarlem. De rijkswegen A4 en A9 lopen op enige afstand van de stad. De kortste treinverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam loopt tegenwoordig via Schiphol en niet meer langs Haarlem. De goede verbindingen met Amsterdam zijn vanaf de 17de eeuw een nadeel geweest omdat daarmee veel functies en inwoners naar Amsterdam trokken, maar heeft er ook toe geleid dat Haarlem bereikbaar was als prettige woonstad, met name voor beter gesitueerden. Eerst met de buitenplaatsen, daarna met de villaparken en tegenwoordig trekken veel jonge mensen uit Amsterdam naar Haarlem. De perifere positie maakt Haarlem misschien extra aantrekkelijk als woonstad, maar ook als werkstad voor bijvoorbeeld provincieambtenaren en voor dagjesmensen en scholieren uit de regio.



Kaart met openbaar vervoer in de jaren 1920



Kaart van de infrastructuur in de Randstad in 1940



Kaart Randstad in 2000
In 1940 lag Haarlem nog centraal in het infrastructurele netwerk van de Randstad. In 2000 ligt Haarlem perifeer in dit netwerk.

Hoofdpunten

- Vanwege de strategische ligging op de strandwal – middeleeuwse noord-zuid route langs de kust - en aan het Spaarne heeft de stad van oudsher goede infrastructurele verbindingen met de regio.
- De infrastructuur is bepalend voor de ontwikkeling van Haarlem als voorzieningencentrum (voor de regio), als onderdeel van het netwerk van Hollandse handelssteden en tot in de 21ste eeuw als aantrekkelijke woon- en forensenstad in de nabijheid van Amsterdam.
- De land- en waterverbindingen vormen de ruimtelijke dragers van de stad, geven samenhang met de aangrenzende gebieden en aan de stad als geheel. Spoorverbindingen en drukke verkeerswegen waren sterk bepalend voor de ontwikkeling van de stad maar zijn soms ook doorsnijdingen of barrières.
- De verbindingen vormen ook economische, cultureel-maatschappelijke dragers van de stad.
- Waterverbindingen die de oorspronkelijke transportfunctie (deels) verloren hebben, hebben hun belang voor de stad behouden op het gebied van waterhuishouding en recreatie.

Markt en nijverheid

Droste chocolade, speciaal bier van Jopen en Uiltje, plastic flesjes van Dopper, Haarlemmer olie en drukwerk van Joh. Enschedé: typisch Haarlemse producten, al zullen misschien niet alle Haarlemmers zich daar bewust van zijn. De stad zit vol verwijzingen naar de producten die hier gemaakt en verhandeld werden - en worden. De meeste Haarlemmers lopen wel eens langs de Jopenkerk en zien daar de brouwinstallaties staan. We kennen de Brouwersvaart, de Lakenkopersstraat en de Beijneshal. Jaarlijks komt het bloemencorso de stad ingereden vanuit de bollenstreek. Bovendien gaan de meeste Haarlemmers wel eens naar een van de markten in de binnenstad of in Schalkwijk. Haarlem is niet alleen een forenzenstad en de provinciale hoofdstad, maar ook een marktstad en een maakstad.



Jopenkerk

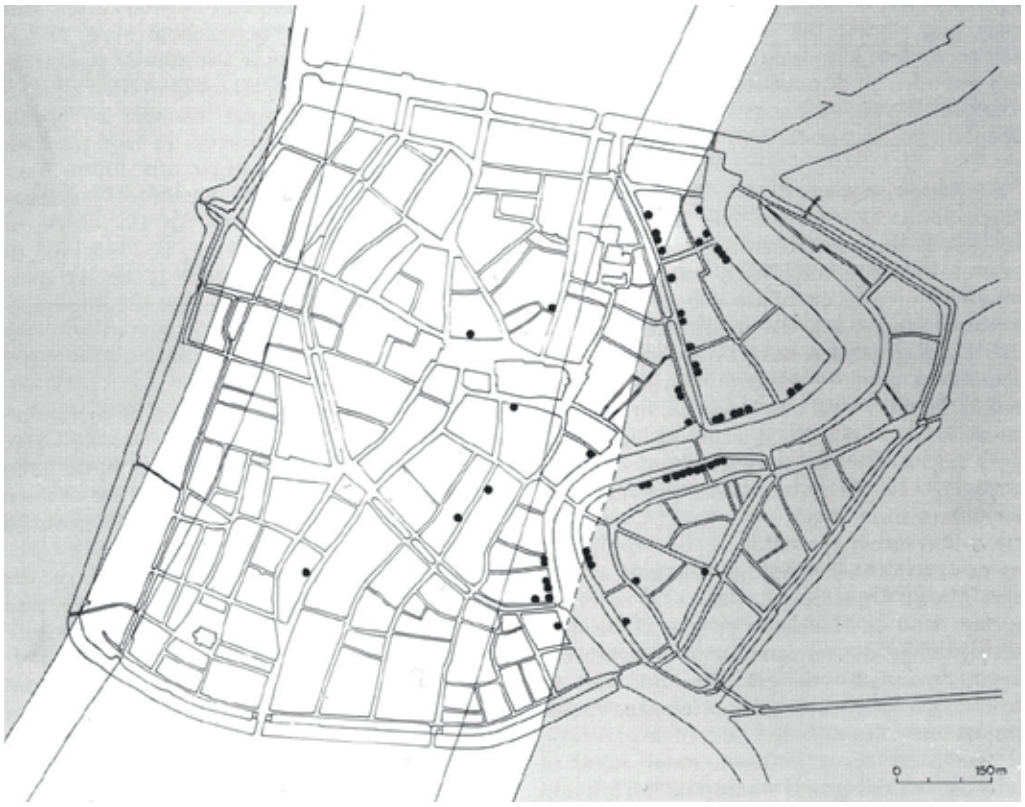
Handel, ambacht en kunst

Vanaf de 10de eeuw nam de bevolking bij 'Haralem' toe en vanaf de 13de eeuw tot ver in de 17de eeuw ontwikkelde deze plaats zich tot het marktcentrum van Kennemerland. Ter hoogte van de huidige Grote Markt kwamen regionale verbindingswegen bij elkaar, daar werden producten uit de omgeving verhandeld. Je kon er o.a. vis, boter, vee, hooi, turf, bier, brood en textiel krijgen. Kleine oost-west lopende straatjes verbonden de Grote Markt met het Spaarne, waar veel goederen werden aangevoerd op bierschuitjes, schelp-, zand-, turfschepen. In de 17de eeuw kwamen er behalve de Grote Markt ook tal van gespecialiseerde markten in Haarlem, zoals de Koemarkt en de Ossenmarkt (later Botermarkt genoemd); langs het Spaarne waren er markten voor turf, hout, stro, appels, kaas, groenten en varkens. In vergelijking met Hollandse steden zoals Leiden, Dordrecht of Gouda heeft Haarlem veel marktpleinen. In de Gouden Eeuw ontwierp stadsbouwmeester Lieven de Key een statige vleeshal en een waag.

In Haarlem werd in deze periode niet alleen gehandeld, er werd ook van alles geproduceerd. De textielnijverheid bijvoorbeeld, waar veel gevluchte Vlamingen werkten, was te vinden in het zuidwesten van de stad, rondom de Voldersgracht en de Raamgracht. De blekerijen lagen buiten de stad. Net als de blekers maakten ook de bierbrouwers gebruik van het schone water dat dankzij de duinen ruim voorradig was en via de Brouwersvaart werd aangevoerd– al zaten die beide industrieën elkaar ook geregeld in de weg: de blekerijen vervuilden het water terwijl de brouwers juist het schone drinkwater hard nodig hadden. Toch deed de bierindustrie het eeuwenlang erg goed in Haarlem. Aan het eind van de 15de eeuw waren er wel 100 brouwerijen aan het Spaarne en de Bakenessergracht; de brede en lange percelen herinneren daar nog aan. Ook kende Haarlem veel scheepsbouw, met werven langs de Scheepsmakersdijk en Spaarnwouderstraat. Ook Haarlemmer olie en de pottenbakkerij vormden grote industrieën, met als beroemdste de plateelbakker Verstaeten. Andere pijlers van de Haarlemse economie waren vanaf de 17de eeuw de boekdrukkerij en de teelt van bloemen en bloembollen aan de rand van de duinen.

Met de sterke opkomst van Amsterdam als handelsmetropool vanaf de 16de eeuw verslechterde de positie van Haarlem in het interregionale handelsnetwerk langzamerhand. Handel, nijverheid en bevolking vestigden zich steeds meer in de nabijgelegen stad. Wel bleef de functie als regionaal marktcentrum overeind.

De stad oefende bovendien grote aantrekkingskracht uit op schilders als Maarten van Heemskerck, Adriaen van Ostade, Jacob van Ruisdael, Judith Leyster en Frans Hals. Schilders waren verenigd in het Sint Lucas Gilde. De stad was op het gebied van schilderkunst in de Noordelijke Nederlanden enige tijd toonaangevend. Een aantal schilders liet zich door het landschap rond de stad inspireren en maakte zeegezichten, duinlandschappen, winterlandschappen en stadsgezichten. Ook op het gebied van de wetenschap onderscheidde Haarlem zich, met inwoners als Pieter Teyler van der Hulst die een verzameling aanlegde op zowel het terrein van de kunst als van de wetenschap, en later natuurkundige Hendrik Antoon Lorentz. Haarlem kende daarbij tevens een rijke traditie op het gebied van architectuur. Bekende architecten en landschapsarchitecten als Lieven de Key, Jacob van Campen, Leendert Viervant en Abraham van der Hart bouwden in de stad en sinds de 17de eeuw kent Haarlem een ononderbroken traditie van de stadsbouwmeester.



Kaartje met de situering van de Haarlemse brouwerijen in 1543



Romeyn de Hooghe, Gezicht op de Waag te Haarlem (1688-1689)
Gezicht op de Waag aan het Spaarne, met vele handelaars die hun koopwaren per boot of ton naar Haarlem brengen.

Industrialisatie en schaalvergroting

Toen de economie van Haarlem in het begin van de 19de eeuw verder terugliep, haalde Koning Willem I een aantal textielfabrikanten uit de zuidelijke Nederlanden over om zich hier te vestigen. Er stonden fabrieken aan de Garenkokerskade, op het Muizenveld, aan de Phoenixstraat en Leidsevaart en tegenover het Centraal Station. Niet alle fabrieken staan er nog, maar de plekken zijn nog herkenbaar aan de grootschaliger korrel van de stad en soms in de straatnamen.

De opening van het Noordzeekanaal in 1876 gaf de economie een nieuwe impuls. De economie werd nog gedifferentieerder; metaalindustrie, scheepsbouw en Droste werden belangrijke economische pijlers. Langs het Spaarne in de Waarderpolder werden grote fabrieken gebouwd, waaronder de iconische cacao- en chocoladefabriek van Droste. Verder vestigden zich hier vooral veel metaalfabrieken. In het kielzog daarvan kwamen arbeiderswijken tot ontwikkeling rondom de binnenstad en vaak in de directe nabijheid van de industrie, zoals de Amsterdamsebuurt bij de spoorwerkplaats en de Transvaalbuurt nabij de bedrijven aan het Spaarne (destijds in de gemeente Schoten). Kleinschalige nijverheid bleef veelal gevestigd in de woonwijken.



Vogelvlucht van het Noordzeekanaal tussen Amsterdam en de Noordzee, waarmee Haarlem was verbonden

De stad profileerde zich als voorzieningencentrum voor de omgeving, met winkels voor kleding en luxe goederen. Dagjesmensen kwamen met de trein, winkels en warenhuizen vestigden zich langs van oudsher belangrijke routes als de Grote Houtstraat, Jansstraat en de Zijlweg. In en rondom de Haarlemmerhout waren veel tapperijen en hotels te vinden.

Nog altijd staat de Haarlemse binnenstad bekend om het rijke winkelaanbod met speciaalzaken, gecombineerd met restaurants en cafés. Haarlems speciaalbier is een gewild streekproduct. In de straatnamen herkent men de markten en ambachten van weleer. Met name in de Waarderpolder wordt nog steeds van alles geproduceerd, zowel op grootschalige wijze als meer ambachtelijk, zoals in het MAAK Haarlem complex dat is gevestigd in de vroegere gemeentewerf aan de Oudeweg. Haarlem is op een gemoedelijke manier zowel marktstad als maakstad gebleven.



Deze vogelvlucht uit 1906 was bedoeld om het toerisme naar Haarlem te stimuleren. Naast de belangrijkste hotels en markante gebouwen, zijn ook de belangrijkste fabrieken in kaart gebracht.



De Drostefabriek in de Waarderpolder (foto uit 1923)
De Droste chocoladefabriek ná de bouw van de 1e fase van het hoofdgebouw.

Hoofdpunten

- Het ruimtelijk kleinschalige en functioneel gedifferentieerde **karakter van de historische binnenstad** hangt samen met en is bij uitstek **geschikt voor ambachtelijk handwerk, markten, kleinschalige winkels, horeca, recreatie, 'creatieve industrie' en kenniseconomie** met als centrum de straten rond de Grote Markt.
- Meer **grootschalige** industrie en distributie heeft vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw met name een plek gekregen **langs Het Spaarne en in de Waarderpolder.**
- **Streekproducten** hebben een lange geschiedenis en zijn **belangrijk voor de beleving en herkenbaarheid van de lokale geschiedenis**. Ook zijn deze producten nauw verbonden met de regio, de bodem en het landschap.
- Haarlem kent een sterke traditie in **kunst en wetenschap**. Haarlem was vanaf late 16de en eerste helft 17de eeuw toonaangevend op het gebied van schilderkunst in Noordelijk Nederland. Het was een typische schilders-stad.
- Haarlem kent van oudsher een rijke traditie op het gebied van architectuur en heeft sinds de 17de eeuw altijd een **stadsbouwmeester** gehad.

De zorgzame stad

Als je door de Korte Begijnenstraat loopt, passeer je een moderne bakstenen gevel met goudkleurige vlakken, gevelstenen en ramen in allerlei afmetingen. Een modern glas-in-loodraam in de gevel lijkt wel een striptekening. Het is de buitengevel van het **Joh. Enschedéhof**, gebouwd in 2007. Er wonen twee echtparen en acht alleenstaande dames aan een gemeenschappelijke tuin. Via een deur is het moderne Joh. Enschedéhof verbonden met het oudst bekende en nog bestaande hofje van Haarlem, de Bakenesserkamer uit 1395. Traditie en innovatie staan hier rechtstreeks met elkaar in verbinding.

Als je er eenmaal op gaat letten, zie je in de Haarlemse binnenstad overal hofjes. De opzet, schaal en architectonische detaillering van de hofjes verschilt maar het principe is heel herkenbaar: kleine huisjes in een meestal gesloten bouwblok zijn via een gemeenschappelijke tuin elk individueel ontsloten. De tuin kende vroeger gemeenschappelijke voorzieningen als een moestuin en een waterpomp. De rijk ingerichte regentenkamers met namenborden en portretten van stichters en regenten laten zien hoe hiërarchisch hofjes werden bestuurd. Hofjes zijn intieme, verstilde plekken in de stad. Als je door de poort loopt, beland je in een groene binnenwereld waar je vergeet dat je midden in de drukke, stenige binnenstad bent. Ze kunnen op veel belangstelling rekenen: de hofjeskrant, hofjeswandelingen en hofjesconcerten vinden gretig aftrek. Maar dat was niet het doel van de hofjesbouwers.

Bouwen voor armen en zieken

In Haarlem heeft de zorg van kerk, gilde, stedelijke overheid, werkgever en overheid voor wonen, ziekenzorg en zielenheil een belangrijk stempel op de stad gedrukt. Haarlem is een stad waar altijd gebouwd is voor minder vermogenden, zieken en anderen die zorg nodig hadden. Het is een zorgzame stad. In Haarlem zijn er tussen 1395 en nu 43 hofjes gesticht, waarvan er nog 21 als hofje worden gebruikt. Daarnaast kende Haarlem van oudsher ook veel grote kloosters en gasthuizen. De hofjes waren rustige woonvormen voor een homogene groep die zelfstandig nauwelijks aan een veilige woning kon komen, vooral alleenstaande vrouwen. Kloosters verzorgden daarbij ook zieken en boden onderdak aan pelgrims. Gasthuizen waren bestemd voor onderdak aan reizigers en later ook voor het verplegen van arme zieken en het verzorgen van oude van dagen.

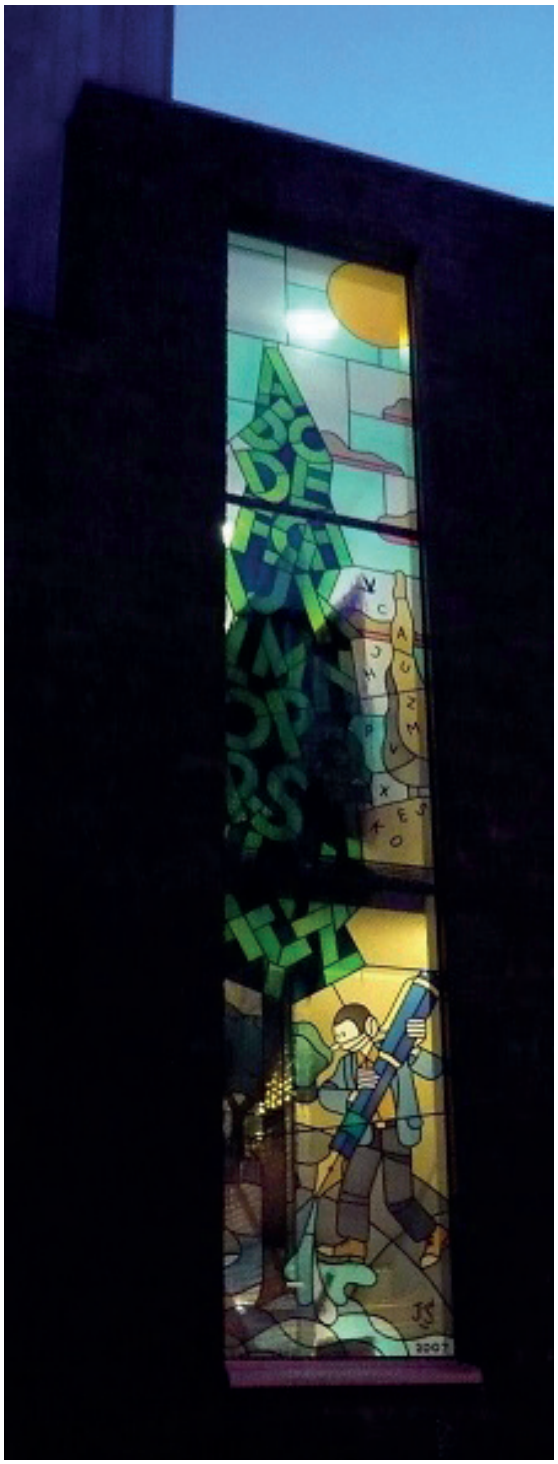


Het Joh. Enschedéhof

Kloosters en gasthuizen werden in de 13de eeuw vooral gesticht door adellijke families, vaak op hun eigen land in het centrum. Onder invloed van de Moderne Devotie in de late 14de eeuw inspireerde het geloof naast de kerk ook het stadsbestuur, burgers en gilden om voor de armen te zorgen. In de nieuwe wijken en aan de stadsrand verrezen tientallen kloosters en gasthuizen in die tijd: omvangrijke terreinen met boomgaarden en kruidentuinen.

De reformatie, die er voor zorgde dat de katholieke kerk geen rol meer speelde, leidde tot een transformatie van de stadsplattegrond. Kloosters werden herbestemd tot marktplein, Latijnse school, weeshuis of er werden woningen gebouwd op het kloosterterrein. De elite van de stad bleef na de reformatie hofjes bouwen. Ze hadden toen nog een gesloten en bescheiden voorkomen en slechts een sober poortje verraadde hun aanwezigheid. Pas in de 18de eeuw werd er meer aandacht besteed aan de herkenbaarheid van hofjes door ze op zichtlocaties te bouwen, als pronkstuk ter ere van de stichter. Het stadsbestuur gaf opdracht tot de bouw van tehuizen voor wezen, en voor armlastige (oude) vrouwen en mannen. Zoals het Oude Mannenhuis aan het Groot Heiligland, waar tegenwoordig het Frans Halsmuseum is gevestigd, of het armenhuis aan de Koudenhorn.

De gasthuizen kregen in de loop der tijd steeds meer de functie van verpleeghuis of verzorgingshuis. Het Dolhuis werd in het vroegere Leprooshuis buiten de stad gehuisvest en gebruikt voor pestlijders en geesteszieken. De ziekenzorg werd vanaf de 18de eeuw stapsgewijs steeds grootschaliger georganiseerd, wat in 2015 uiteindelijk resulteerde in één grote ziekenhuisorganisatie met meerdere vestigingen in de regio: het **Spaarne Gasthuis**. Er zijn vestigingen in Heemstede, Hoofddorp, Haarlem Zuid en Haarlem Noord.

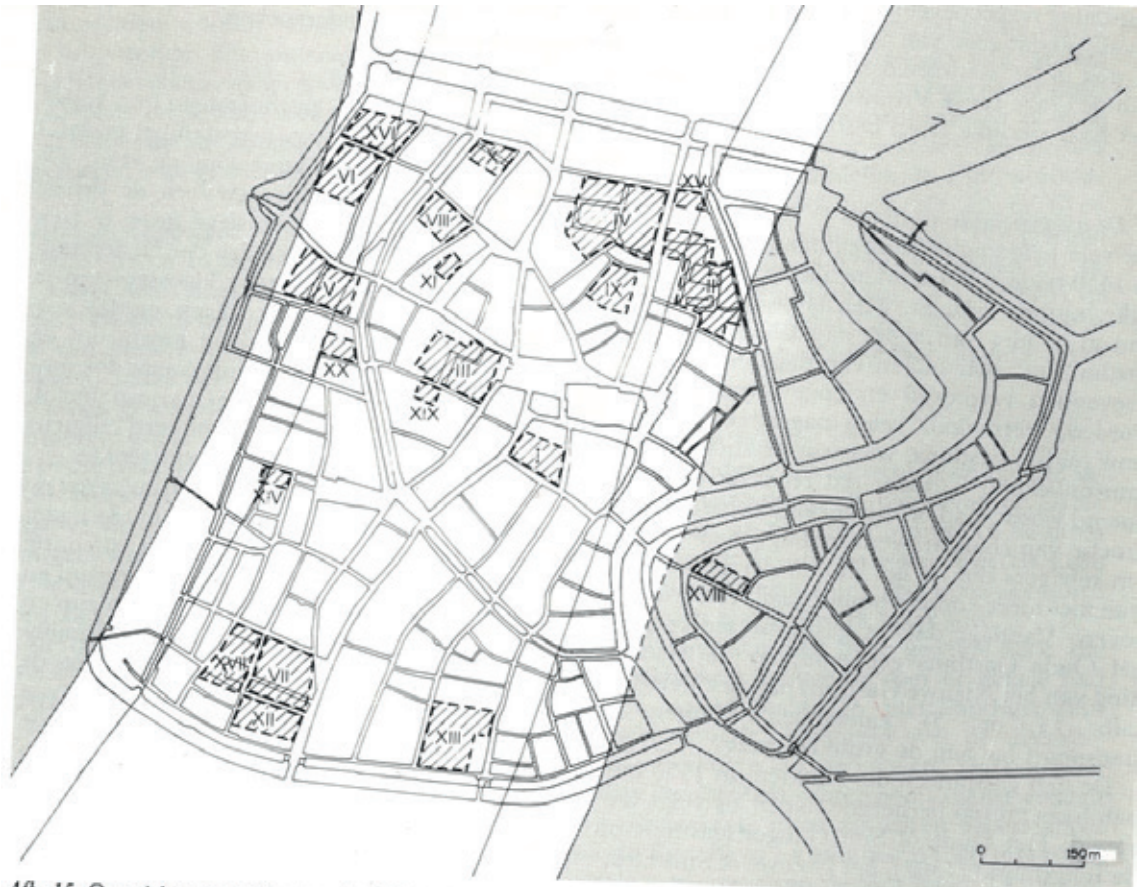


Joost Swarte, Joh. Enschedéhof

De kerken vervulden een maatschappelijk centrale rol en waren dominant in het stadsbeeld en de stedenbouwkundige structuur van woonwijken. Tot de oudste kerken van voor de reformatie behoorden de Grote- of Sint Bavo, de Janskerk, de Waalsekerk en de Bakenesserkerk. Na de reformatie werden deze gebouwen geschikt gemaakt voor de protestante eredienst. Ook werden nieuwe kerkgebouwen specifiek voor protestantse eredienst gebouwd, zoals de Nieuwe Kerk. Soms werden ze ontworpen als schuilkerk, zoals de Lutherse kerk, de Doopsgezinde kerk en de Grote Vermaning. En vanaf het midden van de 19de eeuw verschenen weer nieuw katholieke kerken als de Jozefkerk, Sint-Antoniuskerk, Groenmarktkerk en de Kathedrale Basiliek Sint Bavo.



Kaart met de hofjes in Haarlem



Afb. 15. Overzicht van de kloosters in 1578. I. Carmelieten (M) (1249), II. Begijnhof (V) (1271), III. Dominicanen (M) (tussen 1287-1296), IV. Commanderij van St. Jan (M) (1310), V. Zijlklooster (V) (1372), VI. Witte Heren (M) (1414), VII. St. Michiel (V) (1414), VIII. St. Ursula (V) (1417), IX. St. Cecilia (V) (1420), X. St. Margaretha (V) (1446), XI. St. Catharina (V) (1446), XII. St. Clara (V) (1450), XIII. Minderbroeders (M) (1456), XIV. Barrevoetezusters (V) (1465), XV. St. Maria (V) (1468), XVI. St. Maria Magdalena (V) (1474), XVII. St. Anna (V) (1485), XVIII. St. Augustinus (M) (1490), XIX. Cellebroeders (M) (1496), XX. Vrouwebroerissen (V) (?) (IPP.)

Kloosters in Haarlem

Kwetsbare groepen

Investeren in de woningbouw voor de allerarmsten was in Haarlem – net als in een aantal andere Hollandse steden – sinds de Middeleeuwen voor private weldoeners iets om trots op te zijn. Na de industrialisatie, een periode waarin arbeiders voor de huisvesting en eventuele sociale voorzieningen op werkgevers aangewezen waren, nam in de 20ste eeuw geleidelijk de moderne verzorgingsstaat die functie over en werd het hofje een stedelijke woonvorm voor alleenstaanden in de sociale huursector. In het interbellum werd door nieuw opgerichte corporaties op grotere schaal huisvesting gerealiseerd in de vorm van zorgvuldig ontworpen tuinwijken. Hierbij begon de verzuiling zichtbaar te worden. Zo ontwierp de socialistische architect J.B. van Loghem in opdracht van diverse woningbouwverenigingen de wijken Rosehaghe, Tuinwijk-Zuid en Huis ter Cleef. De Patrimoniumbuuurt werd gerealiseerd door een gereformeerde corporatie.

In het hedendaagse bouwen voor kwetsbare groepen blijft de typologie van het hofje actueel; als antwoord op de behoefte aan kleinere huisvesting voor bijvoorbeeld alleenstaanden, starters en ouderen. Het Joh. Enschedéhof laat zien wat de moderne variant inhoudt. In opdracht van de regenten van het naastgelegen hofje Bakenesserkamer en woningcorporatie Ymere ontwierpen architect Henk Döll en vormgever Joost Swarte op de plek van de



Tuinwijk-Zuid ontworpen door J.B. van Loghem (circa 1922), foto uit 1949

vroegere drukkerij Joh. Enschedé een veelgeprezen ontwerp voor een nieuw hofje dat opgaat in het weefsel van de historische stad. Waar de hofjesbewoners voorheen naar de pomp in de tuin liepen om water te halen en daar een praatje maakten, ontmoeten ze elkaar nu in de gemeenschappelijke wasmachineruimte.

Hoofdpunten

- Publieke en collectieve gebouwen en complexen voor zorg op het gebied van wonen, medische zorg en zielenheil hebben van oudsher een belangrijke plek in de stad.
- Initiatief voor de bouw van die voorzieningen werd genomen door kerkgemeenschappen, gilden, rijke particulieren en de stedelijke overheid.
- Tijdens de industrialisatie was er aanvankelijk weinig zorg voor huisvesting. Daarna werd er vanuit zuilen gewerkt aan huisvesting door corporaties. Na de oorlog nam de landelijke overheid de regie over de sociale woningbouw op zich.
- Haarlem kent een aantal gaaf bewaarde hofjes als specifiek woontype. Het hofje voorziet nog altijd in een woonbehoefte.
- Sociale woningbouw is in de 20ste eeuw opgevat als belangrijke ontwerpopgave, met onder andere zorgvuldig vormgegeven complexen tot gevolg, opgezet volgens de tuinstadgedachte.
- Het maatschappelijk belang van kerken is ruimtelijk terug te zien in de dominantie van kerken in het stadsbeeld.

Verdediging

De bekendste Haarlemse vrouw is waarschijnlijk Kenau Simonsdochter Hasselaer, de ‘mannin van Haarlem’. Zij is zo beroemd dat haar naam symbool staat voor een categorie van vrouwen: de lastige, strijdbare, sterke vrouw. Kenau speelde een belangrijke rol in het beleg van Haarlem toen de stad zich, onder leiding van geus Wigbolt Ripperda, zeven maanden lang verdedigde tegen de Spanjaarden. Kenau maakte als scheepsbouwer en houthandelaar de bouw van een galei mogelijk en ze hielp bij het herstel van de stadsmuren. Bovendien vocht Kenau volgens ooggetuigen actief mee. Ze zou volgens de overlevering aan het hoofd hebben gestaan van 300 vrouwen die met kokend water en gesmolten pek vanaf de stadsmuren de vijand verjoegen. Toch moest de stad zich na zeven maanden overgeven. Ripperda werd onthoofd, Kenau vluchtte de stad uit om er jaren later als scheepsbouwer terug te keren.



Belegering der Spaensen / Vicit constantia fatum / van 1572 en 1573 - Strijd van Kenau bij de verdediging van Haarlem - Historieprenten Provinciale Atlas

Vestingwallen
Dat was niet de enige keer dat Haarlem een rol speelde in de strijd om de macht in de regio. Het begon al in de 12de eeuw, toen de graven van Holland hier een versterkte hof vestigden. Vermoedelijk lag deze nabij de plaats waar nu het stadhuis gevestigd is, maar er zijn nooit resten van gevonden. Vanuit deze strategische plek konden ze hun machtspositie, die oorspronkelijk rond Leiden lag, uitbreiden naar het noorden.

Toen de inwoners van Haarlem in 1245 stadsrechten kregen, werden ze vermoedelijk beschermd door een stadsgracht of -wal, al zijn ook daar nooit sporen van gevonden. Met de grootschalige uitbreidingen in de 14de en 15de eeuw moesten de verdedigingswerken verlegd worden. De westelijke en zuidelijke uitbreidingen werden omringd door een hoge muur en een brede gracht. De uitbreidingen aan de oostkant van het Spaarne werden beschermd door de Burgwal. In 1426 kwam er een stadsmuur langs de Lange Herenvest en de Papentorenvest bij. Aan de westkant werd een waterpoort gebouwd om de toegang tot de stad via de Haarlemse beek te bewaken. ‘s Nachts werd de doorvaartopening in de poort afgesloten met een ketting: een raaks.

Bij uitbreidingen werden de voormalige vesten steeds als grachten in de stad opgenomen; zo vormden de verdedigingswerken een belangrijk structurerend element in de stedenbouwkundige opzet van Haarlem. De uitvalswegen werden beschermd door stadspoorten, in de 16de eeuw waren er negen. Binnen het ‘harnas’ van de stadsmuren verdichtte de stad. Het ‘buitentimmeren’ (bouwen buiten de muren) was verboden, onder andere omdat het stadsbestuur buiten de muren geen belasting kon heffen. In het schuttersgilde waren de burgers van de stad verenigd, die Vanaf de middeleeuwen beschermde de Schutterij de stad. Een tijdje bezat Haarlem twee Doelen (oefenveld) voor de schutterij: de Kloveniersdoelen en de Sint Jorisdoelen. Na een lange discussie groeide de stad in de 17de eeuw ook naar het noorden en werd daar voorzien van een kenmerkende, moderne verdediging met acht bastions.

De verdedigingswerken vormden grenzen in fysiek, sociaal, economisch en juridisch opzicht. De contrasten die de stadsmuren en bastions creëerden zijn bepalend en vaak nog goed herkenbaar in de stad. Aan het begin van de 19de eeuw veranderde de manier van oorlog voeren, waardoor de oude vestingwerken direct rond de stad nutteloos werden. De muren en poorten stonden in 1821 op instorten, er was geen geld voor reparatie. Bovendien wilde Haarlem de toegankelijkheid van de stad verbeteren. Het stadsbestuur kreeg toestemming van de nationale regering om de vestingwerken te ontmantelen. Alleen de Amsterdamsepoort bleef bewaard. De Haarlemse landschapsarchitect J.D. Zocher jr. ontwierp voor de noordelijke bolwerken een lommerrijk park. Een aantal sterk vervuilde grachten werd gedempt en ging dienst doen als verkeersroutes, zoals de Raamgracht en de Voldersgracht.

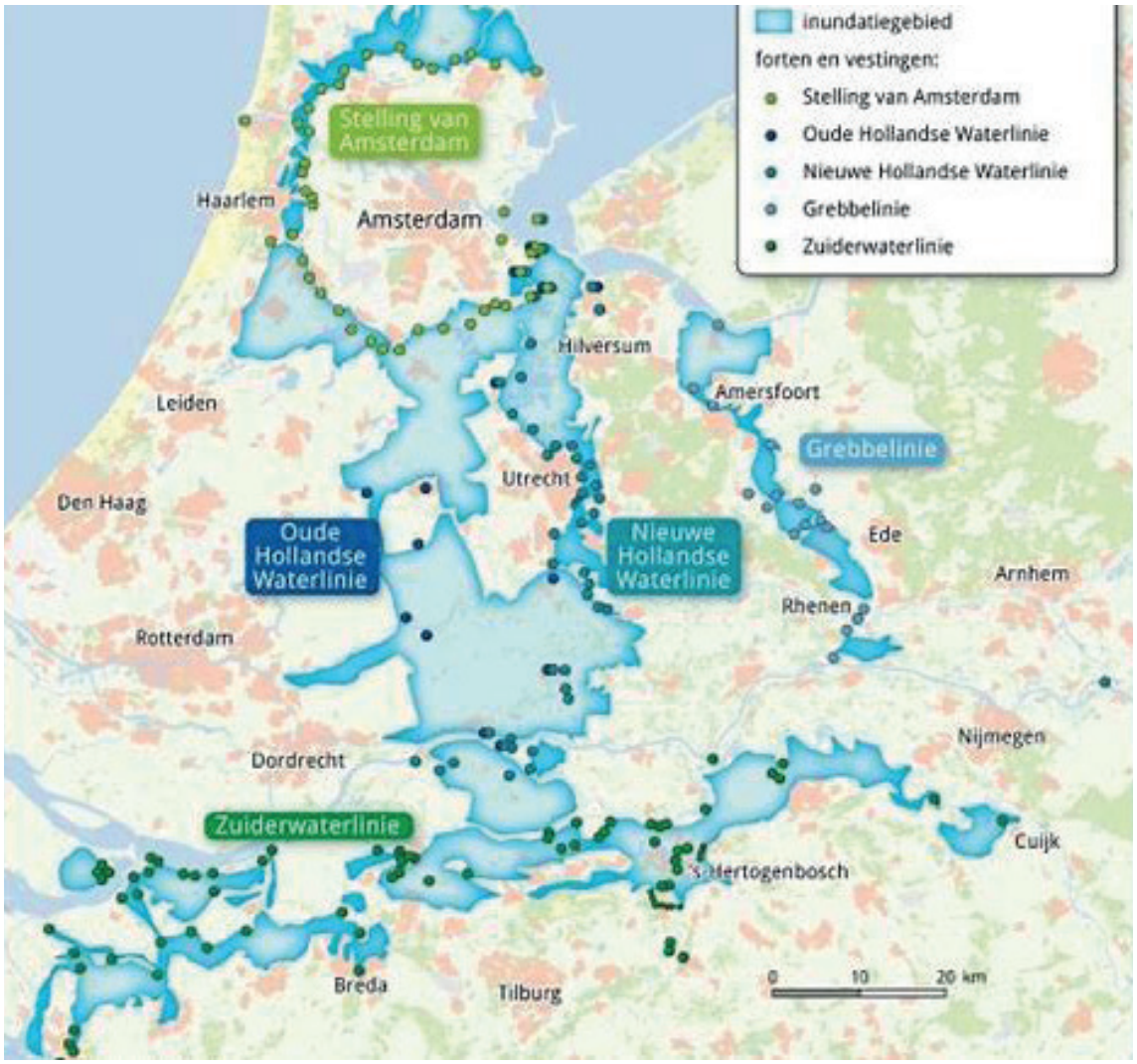
De gemeentegrenzen zijn in de loop van de tijd sterk veranderd, waarbij een groot deel van het huidige Haarlem ontwikkeld is op gronden van aangrenzende gemeenten die in de loop van de tijd geannexeerd zijn, zoals Schoten.



De Amsterdamsepoort, Cornelis Pronk (1701-1759)

De Stelling van Amsterdam

Ten oosten van Haarlem werd tussen 1880 en 1920 de Stelling van Amsterdam gebouwd: een grootschalig stelsel van verdedigingswerken, schootsvelden en inundatiewerken dat de hoofdstad moest beschermen. De schootsvelden vormden de zogeheten Verboden Kringen waar alleen in sommige stukken gebouwd mocht worden, en dan uitsluitend in hout omdat dat snel afgebroken kon worden. Haarlem lag buiten de bescherming van de Stelling van Amsterdam. Fort Benoorden Spaarndam, Fort Bezuiden Spaarndam, Fort bij Penningsveer, Fort bij de Liebrug en Fort aan de Liede liggen dicht bij elkaar omdat er veel kwetsbare plekken in de linie zijn die verdedigd moesten worden. Spaarndam was door de aanwezigheid van enkele waterstaatkundige werken van groot strategisch belang voor het functioneren van de Stelling. De Stelling van Amsterdam met Verboden Kringen heeft gezorgd voor het open blijven van het cultuurlandschap aan de oostkant van de stad en het (deels) behouden van het pre-stedelijke polderlandschap. Het gebied rond Spaarndam is nog steeds herkenbaar als een ‘militair landschap’.



Stelling van Amsterdam

De soldaten die de forten moesten bemannen werden in Haarlem gelegerd, eerst in de Koudenhornkazerne (het huidige politiebureau) en na 1884 in de Ripperdakazerne aan de noordkant van de stad. Dit grote terrein is tussen 2005 en 2009 herbestemd tot het autovrije woon- en werkgebied Ripperda. Zo blijven de historische namen in herinnering. Naar Kenau en Ripperda is ook nog steeds een park vernoemd en samen hebben ze een standbeeld bij het station. Oorlog en verdediging hebben hun sporen in en om de stad achtergelaten. Meer dan eens stond de stedelijke autonomie en identiteit op het spel, wat bij uitstek tot uitdrukking komt in verdedigingswerken, die de stad ruimtelijk definiëren ten opzichte van de omgeving en representeren in bijvoorbeeld de stadspoorten, de Oude en Nieuwe Doelen en de Ripperdakazerne.



Het hoofdgebouw van de Ripperdakazerne in 1890, ansichtkaart
De kazerne was van 1882 tot 1992 in gebruik. Tegenwoordig zijn er woningen en kantoren gevestigd.

Hoofdpunten

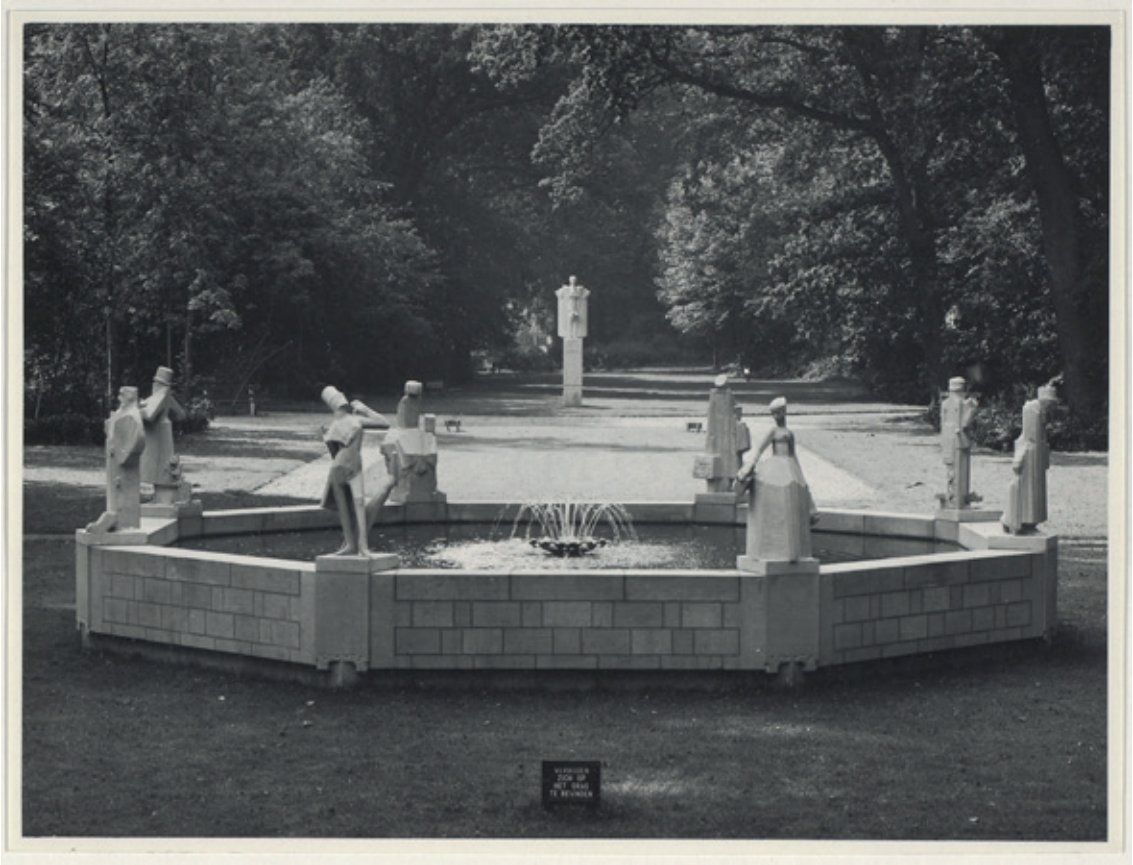
- Voormalige verdedigingswerken zijn **structurerend** voor de stad en van belang voor de **ruimtelijke samenhang** op een hoger schaalniveau. Met de transformatie van verdedigingswerk naar plantsoen, singelpark en villa- en recreatiegebied hebben de voormalige verdedigingswerken een **historische gelaagdheid**. Ditzelfde geldt voor de **middeleeuwse stadsgrachten** die nu verkeersaders vormen rond en dwars door de oude stad.
- De Stelling van Amsterdam met Verboden Kringen heeft gezorgd voor het conserveren van het **open cultuurlandschap** aan de oostkant van de stad.
- De verdedigingswerken vormden **grenzen**, de **contrasten** zijn bepalend en vaak nog goed herkenbaar in de stad.
- **Gemeentegrenzen** zijn in de loop van de tijd sterk veranderd. Dat is op de stadsplattegrond deels nog herkenbaar, zoals bij het dorp Schoten.
- **Stedelijke autonomie en identiteit** komen bij uitstek tot uitdrukking in verdedigingswerken.

Groene woonstad

In het verhaal ‘Een onaangenaam mens in de Haarlemmerhout’ uit de Camera Obscura van Nicolaas Beets becommentarieert de cynische Amsterdammer Robertus Nurks de wandelaars die hij waarneemt in de Haarlemmerhout. Hij spot met ieders eigenaardigheden en brengt zijn neef Hildebrand telkens in verlegenheid. Nurks vindt Haarlem duidelijk minderwaardig, hij noemt het een ‘mal klein stadje’.

Toch trok dat stadje in de loop der eeuwen veel schrijvers en andere kunstenaars. In 1804 schreef A. Loosjes over ‘Hollands Arcadia, of wandelingen in de omstreken van Haarlem’.

Tijdgenoten van Beets, zoals de dichters Potgieter en Tollens, gingen graag naar muziek-opvoeringen in de Hout. Tachtigers Frederik van Eeden, Lodewijk van Deyssel en Jacobus van Looy wandelden er geregeld. Veel later beschreef Harry Mulisch hoe de hoofdpersoon van zijn boek Archibald Strohalm elke ochtend, voordat hij naar zijn werk ging, een paar minuten onder de kroon van de oudste boom van de Hout vertoefde. De **Haarlemmerhout** inspireert mensen.



Hildebrand-monument in de Haarlemmerhout door Jan Bronner (voltooid in 1947)

Aantrekkelijke plek

De naam Haarlem komt waarschijnlijk van Haarloheim, en dat betekent zoiets als ‘woonplaats huis (heim, haima) gelegen op een hoge of open zandgrond (haar, haru) in het bos (la, lo)’. Mede vanwege die droge, groene omgeving vestigen mensen zich daar graag. Dit was zo in de late middeleeuwen toen edellieden zich vlakbij het grafelijk hof vestigden en in de Haarlemmerhout gingen jagen - en dat bleef zo. De omgeving nabij de Haarlemmer Hout, De Baan werd in de 14de eeuw door hertog Aelbrecht van Beieren, graaf van Holland, Zeeland en Henegouwen, aan de Haarlemse jeugd geschonken als speelveld ‘ten ewighen dagen’. Hier werden gaandeweg pleziertuinen aangelegd en speel- en tuinhuisjes gebouwd.

Amsterdamse en Haarlemse kooplieden bouwden in de 17de eeuw buitenplaatsen in en om Haarlem, langs het Spaarne en de trekvaart naar Leiden, omdat het zo’n prettige omgeving was. Deze buitenplaatsencultuur, waar eigenaren zich vaak tot ware grootgrondbezitters ontwikkelden met agrarisch land, bleekvelden en vinkenbanen, droeg bij tot de vorming van het karakteristieke, rijke cultuurlandschap van Kennemerland. Bouwmeester Salomon de Bray

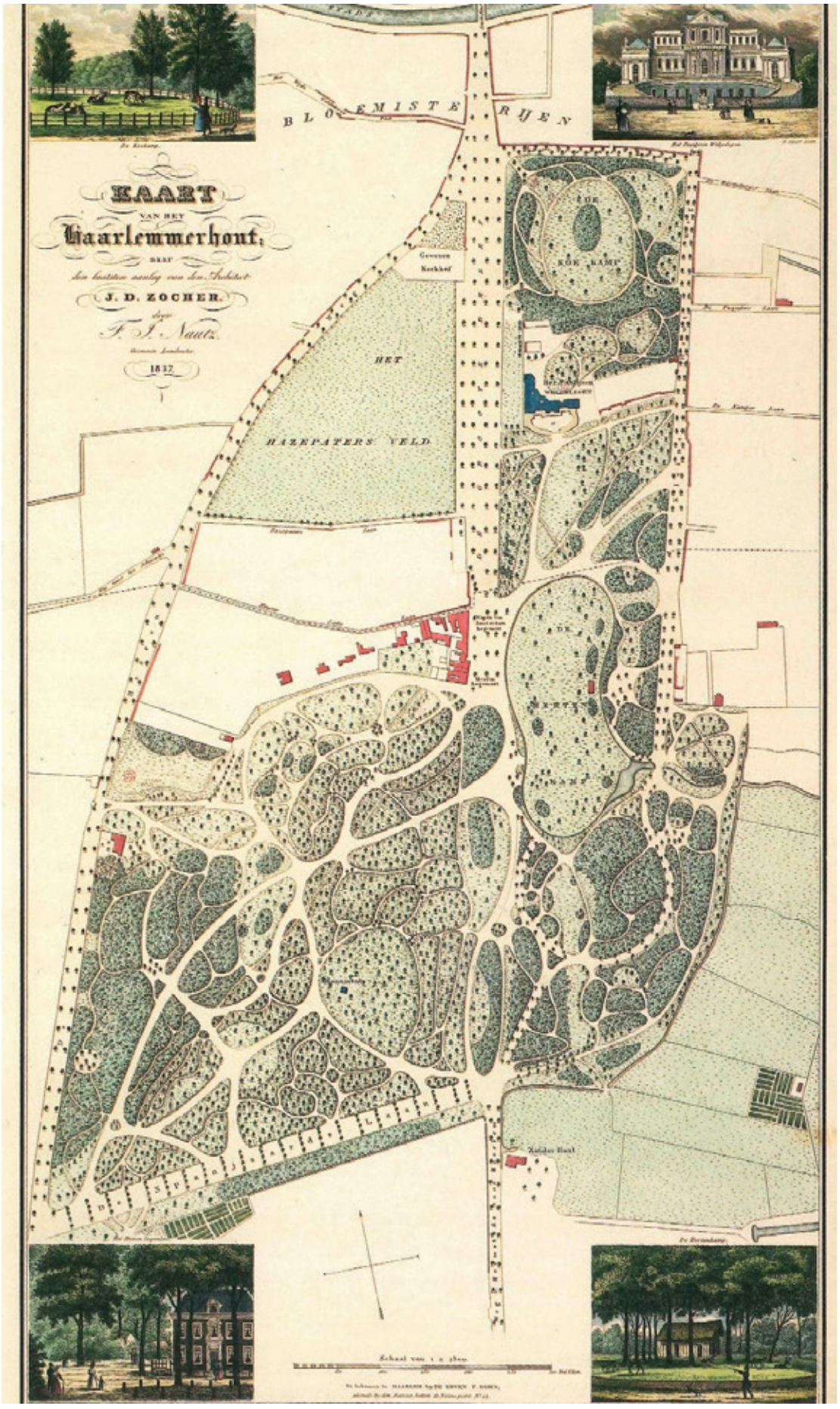
betoogde in 1661 dat de fraaie ligging en de frisse lucht van Haarlem immigranten aantrok. Dat was volgens hem een reden om de stadsuitbreiding in gang te zetten, met als hoogtepunt de Nieuwe Gracht: een voorname publieke ruimte met een ruim profiel, straatbomen en achtertuinen naar Amsterdams voorbeeld.

Voor de Haarlemse en Amsterdamse bovenklasse bleef de stad een aantrekkelijke vestigingsplaats. In de 18de eeuw werden er deftige stadshuizen met weelderige interieurs gebouwd als Paviljoen Welgelegen, Huis Barnaert en het Hodshonhuis. Culturele en educatieve gelegenheden als de Teylersstichting en de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen zagen het licht om de elite bezig te houden. Families met een groot vermogen lieten in de 18de en 19de eeuw nog buitenplaatsen bouwen in de duinen, in de Haarlemmerhout en langs het Spaarne. De Haarlemmerhout ontwikkelde zich van jachtgebied, natuurbos en stadspark naar recreatiepark.

Villaparken en groene wandelingen
Het gemeentebestuur gaf het imago van de deftige groene stad in de 19de eeuw een impuls met de aanleg van groene villaparken. De trein versterkte de groei van het forensisme, omdat Haarlem voor Amsterdammers nog aantrekkelijker werd. De Haarlemse tuinarchitectenfamilie Zocher speelde een cruciale rol in het 'vergroenen' van de stad in de 19de eeuw. Jan David Zocher jr. en zijn zoon Louis Paul maakten, naar voorbeeld van de Engelse villaparken, de ontwerpen voor het Frederikspark en het Kenaupark. Daarna volgden onder meer het Ripperdapark en het Florapark. Na de aanleg van het park gaf de gemeente de grond uit en was de koper vrij in het ontwerp van zijn villa, al oefende Zocher wel graag invloed uit op de architectuur.

Haarlem was de eerste Hollandse stad waar Zocher ook de bolwerken transformeerde tot publieke wandeling in de late Engelse landschapstijl. Het bolwerkpark was gericht op de uitzichten naar buiten toe en gesloten richting de stad. Ook ontwierp de familie Zocher delen van de Haarlemmerhout, zoals het slingerende padenstelsel en de buitensociëteit Trou Moet Blijken, nu restaurant Dreefzicht.

De traditie van ruim opgezette woonwijken zette in de 19de en 20ste eeuw voort. De Koninginnebuurt en het Kleverpark vormen nog altijd zeer aantrekkelijke woonmilieus, al werden ze opgezet met minder publiek en meer privé terrein, was er iets minder groen en maakten villa's plaats voor herenhuizen. Aandacht voor een groene woonomgeving van grondgebonden woningen met tuin is eveneens manifest in de woonbuurten in Haarlem-Noord uit de eerste helft van de 20ste eeuw voor middenstand en arbeiders, zoals de Bomenbuurt, Planetenbuurt en Dietsveld. Of het ten zuiden van Haarlem op de voormalige buitenplaats ontwikkelde buurt Bosch en Vaart. Het tegen de duinen aangelegen Ramplaan werd in 1910 door de gemeente Bloemendaal gebouwd, maar in 1927 door Haarlem geannexeerd.
Een aantal van die huizen en andere gebouwen bevat nog zeer hoogwaardige en soms gaaf bewaard gebleven interieurs, zoals Klein Heiligland 43 en Broodhuisje Lange Veerstraat, Hofje van Staats, de ovalen zaal van het Teylersmuseum, het Huis Barnaart, de wachtkamers van het station.



Kaart van het ontwerp voor de Haarlemmerhout door Johan David Zocher jr., getekend door F.J. Nautz in 1837



Gezigt op het Binnen-Spaarne, met het Hodshonhuis, afbeelding vervaardigd door G.J. Bos, ca. 1860. Abraham het Hart ontwierp het Hodshonhuis tussen 1794-1796, het voorname interieur is nog grotendeels aanwezig.

Haarlem is populair gebleven onder forensen en welgestelden, die in het weekend wandelen in de Hout, recreëren in de landelijke omgeving en naar Bevrijdingspop gaan op de plek die Nurks nauwelijks meer zou herkennen als de Haarlemmerhout. Iets verderop is in 1962 een beeldengroep van beeldhouwer Jan Bronner geplaatst: het Hildebrandmonument.

Hoofdpunten

- Haarlem heeft een **imago als groene woonstad** voor welgestelden en forenzen, gebaseerd op de lange geschiedenis van De Hout, ligging aan de binnenduinrand en aan het Spaarne, ontwikkeling van buitenplaatsen en later villawijken in het groen.
- De groene woonstad ontwikkelt zich sterk vanaf de 17de eeuw en is vertaald in **kwalitatief zeer hoogwaardige woningen en woongebieden**, waaronder buitenplaatsen en de villaparken en -wijken. Ook in de tuindorpen en in de naoorlogse modernistische stedenbouw blijft het wonen in het groen een bepalend thema.
- Landelijk toonaangevende **tuinarchitecten, zoals J.D. Zocher en L.A. Springer**, komen uit Haarlem, zijn hier lang gevestigd geweest of hebben hun invloed gehad op de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van de stad.
- Ook de vele hofjes die in het hoofdstuk ‘De zorgzame stad’ aan bod komen, dragen bij aan het groene imago van de stad.
- Haarlem kent **zeer hoogwaardige en soms gaaf bewaard gebleven monumentale interieurs.**

Haarlem kent een lange geschiedenis van stadsarchitecten. De stad heeft een duidelijk ontwerpstempel gedrukt op de middeleeuwse stadsuitbreidingen en verdedigingswerken, stadsuitbreidingen in de jaren ‘20 en ‘30, en Schalkwijk.
Er is al eeuwenlang veel aandacht voor (het behoud van) details in het straatbeeld. Dit draagt veel bij aan de waardering voor de binnenstad.

Haarlemse Stadsarchitecten:
Lieven de Key, Stadsmeestermetselaar en deel van de Stadsfabriek (1593- 1627). Maakte het ontwerp voor de vleeshal, het noordelijke vleugel stadhuis, en de waag.

Gerrit van der Pauw, Stads timmermansbaas en daarna adjunct-directeur Stadstimmerhuis (1795-1811).

J.E. van de Arend, Opzichter over de stedelijke werken en gebouwen (1852-1880)

J. Leijh, Architect over de werken en gebouwen der gemeente (1881-1902). Maakte ontwerpen voor, de Wilhelminastraat en diverse scholen en bruggen.

L.C. Dumont, Directeur Openbare Werken(1902-1930). Werkte aan de Amsterdamse buurt, Slachthuisbuurt, en verschillende uitbreidingsplannen, ook voor buurgemeenten.

Gijsbert Friedhoff, Hoofd bouwkundige afdeling Openbare Werken (1936-1946). Maakte een aantal uitbreidingsplannen.

A. van der Steld, Hoofd afdeling Stadsontwikkeling. Onder zijn leiding werden Delftwijk en Sinneveld gerealiseerd.

N.H. Andriessen, Stadsarchitect van Openbare Werken (1966-1970) stadsvernieuwing Rozenprieel, Amsterdamsebuurt, Leidsebuurt.

L.C. Röling Stadsarchitect(1970-1988), experimentele woningbouw Zuiderpolder.

M.F. Asselbergs, Stadsarchitect in algemene dienst (1990-1994) architectuurnota, revitalisering Spaarne-oevers.

J. Slangen, Stadsarchitect in algemene dienst (1996-2007)

M. van Aerschot, Stadsbouwmeester van de afdeling Ruimtelijke Beleid (2008-2018), beleidskaders, zoals de welstandsnota en structuurplannen.



De door Lieven de Key ontworpen Vleeshal, foto uit 1894



Kaart gebiedsindeling

4. Gebieden

In dit hoofdstuk worden 23 gebieden in de stad behandeld. Gebieden worden gevormd door buurten die een samenhang laten zien in hun ruimtelijke verschijningsvorm, functie en/of betekenis voor de stad en in eenzelfde periode zijn ontstaan of ontworpen. De bestaande gemeentelijke buurtindeling heeft hiervoor de basis gevormd.

Veel gebieden worden begrenst of doorsneden door straten, waterlopen of spoorlijnen, die zelfstandige betekenis als 'lange lijn' hebben maar tegelijk ook bijdragen aan het specifieke karakter van de buurt. Daarom moet de gebiedsbeschrijving altijd in samenhang met de beschrijving van de lange lijnen in het volgende hoofdstuk worden bekeken.

1. Binnenstad

Ontwikkelingsgeschiedenis

Al rond circa 4000 v. Chr. vestigden de eerste bewoners zich op de hoger gelegen strandwal. Daar waar de strandwal - en de daarop gelegen Herenweg - dicht langs het Spaarne lag, ontwikkelde zich vanaf de 9de eeuw een nederzetting, Haralem genoemd. In 1245 verleende graaf Willem II Haarlem het stadsrecht. De graaf van Holland vestigde een grafelijk hof aan 't Sant, de huidige Grote Markt. De aanwezigheid van het hof stimuleerde de handel en nijverheid. Scheepsbouw, nijverheid en de bierbrouwerij werden de belangrijkste economische pijlers van de stad. De stad kreeg haar eerste omwalling daar waar nu (Gedempte) Oude Gracht, Nassaulaan, en Bakenessergracht liggen. Daarbinnen kruiste de Herenweg de Grote Markt, de centrale ruimte waar al in de 16de eeuw tien straten op uit kwamen. Het stratenpatroon liep parallel aan de Herenweg. Oost-west straten waren van ondergeschikt belang met uitzondering van de Zijlstraat-Zijlweg, die over een oost-west zanduitloper van de strandwal loopt. Behalve het hof werd hier vanaf 1370 de huidige Grote of Sint Bavokerk gebouwd, die in 1520 werd voltooid.

In de bloeitijd van Haarlem werd de stad eerst naar het Spaarne uitgebreid, en daarna in noord-zuidrichting, waarbij werd voortgebouwd op de al bestaande wegenstructuur.
De voormalige vesten werden daarbij steeds als grachten in de stad opgenomen. De oostelijk van het Spaarne gelegen scheepswerven werden daarbij ook binnen de muren getrokken. De stad werd binnen deze omwalling steeds intensiever gebruikt en verder verdicht.

In de 17de eeuw maakten diverse ontwerpers in opdracht van het stadsbestuur plannen voor de uitbreiding van de stad. In 1671 viel het besluit tot aanleg van het noordelijk deel, ontworpen door Andries van der Walle en Erasmus den Otter. Het nieuwe stadsdeel bestaat uit acht bolwerken met een vestinggracht en de 'Nieuwstad' tussen de bolwerken en de bestaande bebouwing. Het stratenpatroon is orthogonaal met een regelmatige verkaveling en brede profielen. Met als meest sprekende voorbeeld de Nieuwegracht waarlangs naderhand voorname herenhuizen zouden verrijzen.

De economische teruggang in de 18de eeuw remde de groei waardoor de nieuwe uitleg lange tijd voor een deel braak bleef liggen. In 19de eeuw werd het gebied deels ingevuld door grootschalige bedrijven zoals 'Weverij de Phoenix' aan de Parklaan / Friese Varkenmarkt, de



oorsprong op strandwal en aan Spaarne



Grote Markt als eeuwenlange centrale ruimte



Nieuwe Kerk



Teylers aan het Spaarne



middeleeuwse stedenbouwkundige structuur





middeleeuws stratenpatroon



kenmerkend stadssilhouet met Grote Bavo





gevarieerd gevelbeeld en bochtige straten



Hofje van Oorschot

Historische beeldkarakteristiek 'Binnenstad'

Beijnesfabriek. Wel werd in de stad door vermogende burgers een groot aantal hofjes gebouwd voor kwetsbare stadgenoten, en tegelijkertijd als pronkstukken ter ere van de stichters zelf.

In 1822 kreeg J.D. Zocher jr. opdracht de noordelijke bastions tot wandelpark om te vormen. De stadsbestuurders hoopten met een aantrekkelijk woongebied welgestelden te verleiden villa's te bouwen en zich hier te vestigen. In de komende decennia zou dat ook gebeuren, vooral nadat het station van de spoorlijn naar Amsterdam in 1842 op de huidige plek werd gesitueerd. Vanaf 1846 bouwden zij villa's aan het Statenbolwerk en vanaf 1868 in het Kenaupark, het eerste villapark van Haarlem, dat door Jan David Zocher jr. en Louis Paul Zocher was ontworpen op het meest westelijke bolwerk.

In dezelfde tijd werd ook flink gedempt. In de jaren 1860-1880 verdween in de binnenstad een heel aantal grachten om stankoverlast en de dreiging van epidemieën tegen te gaan. De Parklaan, het Nassauplein en de Wilhelminastraat werden daarop aangelegd, en bebouwd met deftige herenhuizen. Vanaf 1905 werd de spoorlijn door de stad verhoogd aangelegd, tegelijk met de bouw van een nieuw station.

Cityvorming met banken, winkels- en kantoren heeft vanaf de late 19de eeuw op sommige plekken geleid tot schaalvergroting, maar niet zozeer tot hogere bebouwing. De uitzondering die deze regel bevestigt is het voormalige V&D -warenhuis.

In de jaren zeventig werd het gebied bij het station gereconstrueerd. Hier werd grootschalig gebouwd waardoor de historische structuur en het stadsbeeld ingrijpend zijn gewijzigd. Aan de Grote Markt werd het complex Brinkmann gebouwd en aan de Raaks winkels met een grote parkeergarage. In 1990 werd de binnenstad samen met de Haarlemmerhout aangewezen tot rijksbeschermd stadsgezicht. Het beleid is er sindsdien op gericht de karakteristieken van de binnenstad te behouden. Binnen de historische panden zijn vaak bouwelementen en sporen uit verschillende perioden te vinden, zoals kelders, balklagen of verstopte plafonds die vaak teruggaan tot de 14de eeuw. Desondanks blijft er ruimte voor ontwikkeling in de historische stad. Zo werd in 1994 het terrein van de drukkerij Joh. Enschedé getransformeerd tot Toneelschuur, rechtbank, hotel, kantoren en parkeergarage. Met uitzondering van het stationsgebied bleef de hoogte van de nieuwbouw beperkt.

Veel (publieke) gebouwen in Haarlem zijn in architectuurhistorisch opzicht van nationaal belang, zoals de Sint Bavokerk, het stadhuis, de vleeshal (ontworpen door Lieven de Key), de Nieuwe Kerk (Jacob van Campen), Huis Barnaart (Abraham van der Hart), het wandelpark op de bolwerken (Jan David Zocher jr.), stationsgebouw (Dirk Margadant).

Kernkwaliteiten

Ligging in omgeving

– De binnenstad sluit ruimtelijk aan op haar omgeving doordat de ondergrond, een strandwal in de nabijheid van het Spaarne, zeer bepalend is geweest voor de ligging en tracés van de straten en pleinruimtes en de richting van de stadsuitbreidingen, met de ruimtelijke continuïteit van de noord-zuidroutes als meest sprekende voorbeeld. Oost-west routes zijn van secondair belang, met uitzondering van de Zijlstraat-Zijlweg.
– De strandwal en de vlaktes hebben in de stad gezorgd voor grote hoogteverschillen. Deze zijn nog steeds aanwezig en zichtbaar.
– Het silhouet van de historische binnenstad met het schip en de karakteristieke vieringtoren van de Grote of Sint Bavokerk, die oprijzen boven de kleinschalige en relatief lage bebouwing, is van binnen en buiten de historische stad zichtbaar.

Cultuurhistorie

– De fysieke zichtbaarheid en beleefbaarheid van meer dan zeven eeuwen wonen en werken in de compacte ruimte van de binnenstad, die een schat aan kennis en verhalen over het verleden bevat. Ruimtelijk gezien is de maatschappelijke orde van de pré-industriële samenleving nog duidelijk zichtbaar, met als onbetwist centrum de middeleeuwse Grote of Sint Bavokerk. De Grote Markt is historisch gezien van grote maatschappelijke betekenis en is dat nog steeds.

– Veel gebouwen, parken en andere ontwerpen in de binnenstad zijn van (grote) betekenis voor de Nederlandse architectuurgeschiedenis. Architecten van naam hebben in Haarlem gewerkt.
– Verbeelding van de stad onder andere in de schilderkunst met panoramische beelden van het silhouet van de stad vanaf onder andere de binnenduinrand en het Noorder Buiten Spaarne met als meest iconische beeld het gezicht op Haarlem van Jacob van Ruisdael.



grachtprofiel Nieuwegracht



19e eeuwse plantsoenaanleg op de bolwerken door Zocher







17de eeuwse stadsuitleg



Salomon de Bray



Kenaupark ontworpen door Zocher



Stationsgebouw





verbinding met spoor naar Amsterdam

Historische beeldkarakteristiek 'Binnenstad'

Gelaagdheid

- De historische gelaagdheid met:
  - De locatie en de richting van de percelering en de sloten en greppels gaan terug tot de prehistorie. Vele zijn een continuïteit vanaf de bronstijd.
  - Het middeleeuwse stratenpatroon, pleinruimtes en perceelstructuur, een 17de-eeuwse uitleg en 19de-eeuwse transformaties aan met name de randen, waaronder (villa)parken, soms met cityvorming schaalvergroting langs de belangrijke verkeersstraten: Grote Hout, Zijlstraat, Gedempte Oude Gracht.
  - Gevarieerd gevelbeeld, waarbij een belangrijk deel van de bebouwing van voor 1830 stamt (soms met vernieuwde gevel).
- Binnen de historische panden zijn vaak bouwelementen en sporen uit verschillende perioden te vinden (tot de 14de eeuw).
- Stadsgezicht, straatbeeld
- Nauwe samenhang van de van oorsprong middeleeuwse stedenbouwkundige structuur met:
  - Als hoofdelementen:
    - het binnen de stad meanderende Spaarne
    - noord-zuid lopende door lichte krommingen getypeerde straten
    - centraal gelegen stadsplein waar tien straten op uitkomen
    - de 17de-eeuwse stadsuitleg, met bolwerken
    - de 19de-eeuwse transformaties en uitbreidingen van met name de randen van de historische stad, bolwerken.
  - Onregelmatige perceelstructuur.
  - In de oude kern smalle diepe percelen met aaneengesloten bebouwing, gevarieerde geveltoppen.
  - Architectuur is niet vanuit de openbare ruimte ontworpen, met uitzondering van de 19de eeuw (geveltorentjes ed.).
  - Informele stedelijke structuur met een gesloten, afwisselend straatbeeld waarbij de bochtige straten zeer bepalend zijn, o.a. voor de zichtbaarheid en beleving van de architectuur (buitenbocht).
  - Duidelijke maat en schaal waarbij de oude kern bestaat uit individuele panden van twee of drie lagen met een steile kap. Alleen publieke gebouwen (kerken) steken hier bovenuit en ontlenen hun betekenis aan de zichtbaarheid en hun hoogte.
  - Uitzonderingen op de individuele panden zijn gasthuizen, hofjes en 19de-eeuwse meer complexmatig ontwikkelde woningen. Ook cityvorming aan het eind van de 19de, eerste helft 20ste eeuw laat een zekere schaalvergroting zien maar niet of zeer beperkt in de hoogte, met opvallende uitzondering het voormalige V&D-gebouw.
- Sterke ordening met de Grote Markt als centraal stadsplein waarop al sinds de middeleeuwen eeuw tien straten uitkomen en die van verre zichtbaar is door de Grote of Sint Bavokerk. Aan de Grote Markt staan verder bijzondere, publieke (relatief hoge) gebouwen.
- De noordelijke bolwerken refereren aan het uitbreidingsplan uit de 17de eeuw, maar ook aan de grote veranderingen in de 19de eeuw qua groenaanleg en bebouwing.
- De grachtprofielen ofwel de relatie tussen de breedte van het water en de kade, met gemetselde kademuren. Waardevol is ook de hoofdindeling daarvan met bomen direct langs het water, een verkeersgedeelte in het midden en een aparte zone langs de bebouwing.

– De aanleg van het Kenaupark - bestaande uit een park met bomen en vrijstaande villa's erin, omgeven door een gevelwand van herenhuizen - met en de relatie daarvan met de noordelijke bastions.
– De hoofdelementen uit de 19de eeuw in de stad (Wilhelminastraat, Parkstraat) met, in tegenstelling tot de oude stad, een regelmatige verkaveling en vrij brede herenhuizen.

Bebouwingsbeeld
– Een afwisselend straatbeeld, doordat aaneengesloten, afzonderlijk gebouwde panden direct langs de rooilijn van de bochtige straten staan, en onderling van elkaar verschillen. Hofjes zijn een uitzondering hierop, net als de 19de-eeuwse vaak meer complexmatig en als architectonische eenheid ontworpen bebouwing.
– Bij panden is niet alleen aandacht besteed aan de hoofdvorm en de gevelopbouw, maar ook aan ambachtelijk materiaalgebruik en zorgvuldige en heel verfijnde detaillering, waardoor een gevarieerd gevelbeeld van hoge kwaliteit is ontstaan.
– Het gaaf bewaard gebleven daklandschap, bestaande uit een rijke schakering aan individuele kapvormen die de individualiteit van de gebouwen weerspiegelen. De kappen zijn steil en gedekt met een hoogwaardig materiaal als keramische pannen of leien.
– Hoge bouwhistorische waarden van de panden, waarbij ook op pandniveau veel over de bouwgeschiedenis, techniek en bewonersgeschiedenis is af te lezen.
– Veel panden in de binnenstad hebben historische interieurs.

2. Spaarndam

Ontwikkelingsgeschiedenis

Bij de uitmonding van het Spaarne in het IJ, dat in open verbinding stond met de Zuiderzee, is in de eerste helft van de 13de eeuw een dam gelegd om het achterland tegen hoog water te beschermen. Hierin bouwde men sluizen en een overtoom voor de scheepvaart. In de dam kwamen een spuisluis en een schutsluis voor respectievelijk de waterafvoer en de scheepvaart. De centraal gelegen Kolksluis uit 1280 behoort tot de oudste nog werkende sluizen van Europa.

Aan de zuidkant van de dam ontstond het dorpje Spaarndam. De bevolking leefde van tolheffing, visserij en het schutten van schepen. Aansluitend op de oudste schutsluis werd de Kolk ingericht als veilige ligplaats voor de wachtende schepen op de vaarroute van Haarlem naar het IJ en verder. Hier omheen concentreerde zich de bebouwing.

Stormrampen en overstromingen richtten herhaaldelijk veel schade aan. Daarom werd de Spaarndammerdijk in de 15de eeuw opgehoogd en werd tussen 1623 en 1626 in het verlengde ervan - de Slaperdijk aangelegd, een stuk achter de bestaande Velserdijk. Door de tijd heen zijn verschillende sluizen aangelegd, vergroot en vervangen. Het Hoogheemraadschap van Rijnland bouwde hier in 1641 haar 'timmerhuis', het huidige gemeenlandshuis. Bij de zwakste schakel in de zeewering moest men permanent beschikken over materialen en werklieden. Het gemeenlandshuis is ook woonhuis geweest van bekende waterstaatkundigen als N. Cruquius, C. Brunings en F.W. Conrad.

Spaarndam bleef langzaam groeien, zowel door kleinschalige uitbreiding als door verdichting. Na de openstelling van het Noordzeekanaal in 1876 en de inpoldering van het IJ (1865-

1873) was het overstromingsgevaar geweken. Daardoor werd het ook mogelijk buitendijks te bouwen. Binnendijks loopt nu naast Spaarndammerdijk over grote lengte een anderhalve meter lager gelegen onderstraatje; hoogstwaarschijnlijk is dit de oorspronkelijke dijk. Het dorp breidde zich naar het noorden en het zuiden pand voor pand uit. In 1836 kreeg het dorp een haventje dat een kleine eeuw later werd gedempt en dat voorleeft als het 'Havenplein'.

Rondom het dorp vond in de 19de eeuw schaalvergroting plaats door de aanleg van het nieuwe stoomgemaal en de Stelling van Amsterdam. In 1927 werd het dorp Spaarndam bij Haarlem gevoegd. Naar aanleiding van het 19de-eeuwse Amerikaanse verhaal over Hans Brinker die zijn vinger in de dijk stak, is in 1950 een beeld geplaatst bij de dijk. In 1971 werd de dorpskern aangewezen als rijksbeschermd dorpsgezicht.

Kernkwaliteiten

Cultuurhistorie

– Het Spaarne is bepalend geweest voor het ontstaan en de ontwikkeling van het dorp Spaarndam.
– De ontstaansgeschiedenis en functies van Spaarndam zijn door de aanwezigheid van dijk, dam en het ensemble van sluizen heel duidelijk afleesbaar: waterveiligheid, waterhuishouding en scheepvaartverbinding van het Spaarne naar het IJ
– Spaarndam staat met zijn geschiedenis van stormvloeden en overstromingen, symbool voor de strijd tegen het water.
– Vanuit de waterschapsgeschiedenis is Spaarndam een belangrijke plek. Het Hoogheemraadschap van Rijnland had hier het gemeenlandshuis.

Ligging in omgeving

– Vanuit de open omgeving is er een panoramisch beeld op Spaarndam met de dorpskerk als verticaal accent en oriëntatiepunt.
– De Spaarndammerdijk heeft een grote ruimtelijke continuïteit die Spaarndam verbindt met het omringende landschap.

Dorpsgezicht

– De historische dorpsstructuur, met de Spaarndammerdijk als ruggengraat, is gaaf bewaard gebleven. Bescheiden uitbreidingen passen bij de historische ontwikkeling. Zo wordt in het gebied noordelijk van het beschermd gezicht het dijklint voortgezet met individuele bebouwing en tuindorp-achtige bebouwing langs het Havenplein. Zuidelijk liggen watergerelateerde activiteiten en individuele bebouwing uit diverse tijden.
– De Kolk is de centrale ruimte van Spaarndam en vormt als besloten binnenhaven met historische huizen een contrast met de open ruimte van het omliggende landschap. Het besloten dorpsbeeld bestaat uit water, kademuren en meerpalen, de dijk, dam en sluizen, gebouwen, bruggen en bomen.
– Door de hoogte van de dijk ontstaan hoogteverschillen in het bebouwingsbeeld en zijn er door- en uitzichten vanaf de dijk op polderlandschap en water.
– De samenhang met het landschap (binnen- en buitendijks) is nog goed terug te vinden in de asymmetrie van de bebouwing langs de Spaarndammerdijk: de oorspronkelijke veelal 17de- en 18de-eeuwse binnendijkse bebouwing aan het lager gelegen onderstraatje en de op dijkniveau gelegen latere bebouwing aan de noordkant, gebouwd na de inpoldering van het IJ. Ook schuren, fruitbomen etc. refereren nog aan het agrarische verleden.

– Het visserijverleden van Spaarndam is beleefbaar door bijvoorbeeld de haven en de Taanplaats.



Spaarndammerdijk



bedrijvigheid, visserij handel, industrie



hechte relatie met watergerelateerde functies (al sinds 12/13e eeuw)



hoogteverschillen



kademuren, meerpalen, bruggen, dammen en sluizen, waterwerken



ligging aan de monding van het Spaarne in het IJ



uniek ensemble van verschillende typen sluizen



historische kern en plein rondom Kolk



historische dorpstructuur (agrarische/ gemengde functies)



kerk als orientatiepunt



panoramisch beeld op Spaarndam



Tuindorp (noordzijde)

Historische beeldkarakteristiek 'Spaarndam'

Bebouwingsbeeld

– Pandsgewijze invulling met individuele kap bepaalt de maat en schaal en zorgt voor een afwisselend maar sterk samenhangend straatbeeld.
– Waardevolle historische architectuur van ambachtelijke materialen en rijk aan details.

3. Veenweidegebied

Ontwikkelingsgeschiedenis

De groene rand aan de oostkant van Haarlem is het restant van een veenweidegebied dat is ontstaan op de rand van de strandwal en de strandvlakte. In de bronstijd, ijzertijd en in de Romeinse tijd werd dit gebied al bewoond. Daarop ontstond veen, dat vanaf de 9de eeuw werd ontgonnen. De middeleeuwse percelering volgt de patronen uit de prehistorie. Eenmaal bedijkt en ontwaterd ontstond hier een veenweidegebied met karakteristieke opstrekkende strokenverkaveling. De bewoners waren sindsdien vooral veehouders.

De huidige groene rand is bewust onbebouwd gelaten. Aan de oostkant van de stad is dat te danken aan de aanwezigheid van het westfront van de Stelling van Amsterdam. Deze waterlinie was bedoeld om bij het naderen van Amsterdam, de vijand te kunnen tegenhouden door het inunderen van het land en door strategisch geplaatste versterkingen. Tussen 1885 en 1907 werden langs de Ringvaart en de Liede hiervoor zes forten aangelegd. Op basis van de Kringenwet van 1853 (ingetrokken in 1963) moest een bepaalde kring rond ieder fort worden vrijgehouden van (stenen) bebouwing ten behoeve van een vrij schootsveld. In 1917-1919 werd bovendien de Voorstelling bij Spaarndam aangelegd op 300 meter voor de hoofdwal: een polder vol betonnen schuilplaatsen en andere werken. Dankzij deze militaire linies is deze forse groene rand onbebouwd gebleven. Het belang en de kwetsbaarheid werd onderstreept toen de hele Stelling in 1996 werd aangewezen als Unesco werelderfgoed.

Bij de aanleg van de grote stadsuitbreiding Schalkwijk in de jaren zestig en zeventig werd het oorspronkelijke weidelandschap langs de Ringvaart en het Spaarne rondom de wijk bewust intact gelaten om te kunnen dienen voor ‘sport, spel en verpozing’ voor de Schalkwijker. De gemeente stelde zichzelf ten doel de landelijkheid van het gebied te handhaven. Nu liggen hier voor de hele stad belangrijke wandel- en fietsroutes. Ten zuiden van Schalkwijk zijn door zandontgravingen voor het opspuiten van de grond grote zandputten ontstaan, nu recreatieplassen.

In de 20ste eeuw is de agrarische functie grotendeels verdwenen, en andere functies, zoals recreatie en natuur kwamen ervoor in de plaats. Langs de Schalkwijkerweg en in de buurt van Vijfhuizen staat nog van oorsprong agrarische bebouwing.

Grote delen van de spoordijk van de voormalige Haarlemmermeerlijn Haarlem - Aalsmeer liggen nog aan de rand van de Groene Zone, in een kaarsrechte lijn. De route is nu in gebruik als wandel- of fietspad.

Kernkwaliteiten

– De groene rand laat de (oorspronkelijke) landschappelijke context zien waarin Haarlem is ontstaan: een laaggelegen veenweidegebied op een voormalige strandvlakte met kenmerkende strokenverkaveling, en historische structuren als de Spaarndammerdijk, de Heksloot en de Oudeweg.
– De openheid van het gebied is waardevol en vormt een contramal van de stad die aan de oostkant de stad zowel ruimtelijk als mentaal definieert en zorgt voor herkenbaarheid en leesbaarheid op het niveau van de regio.



westfront van de Stelling van Amsterdam



veenweidegebied als cultuurlandschap met polderkarakteristiek op strandvlakte



groepsschuilplaatsen in militair landschap



opstrekkende strokenverkaveling (noordwest/zuidoost)



Mooije Nel



'militair' gaaf landschap



Fort Bezuiden Spaarndam in Stelling van Amsterdam



weidsheid Groene Zoom - Vijfhuizerdijk en ruimtelijk begrensd door stadsrand en kanaal

Historische beeldkarakteristiek 'Veenweidegebied'

- Gelaagdheid van het landschap: van oorsprong een laag gelegen strandvlakte, daarna veenweidegebied als cultuurlandschap (polderkarakteristiek), militair landschap met inundatiewerken en forten, recreatie- en natuurlandschap.
- Het westfront van de Stelling van Amsterdam en daarvan vooral de situering bij Spaarndam met Verboden Kringen, die ervoor heeft gezorgd dat het noordelijk deel van het gebied een grotendeels open en onbebouwd gebied is gebleven.
- Vooral rond Spaarndam is een gaaf 'militair landschap' bewaard gebleven, bestaande uit forten, betonnen schuilplaatsen, wallen, watergangen, batterijen, inundatiewerken, magazijnen en de Verboden Kringen.
- Met de Groene Zoom is bij het ontwerp van Schalkwijk heel bewust een aaneengesloten gebied onbebouwd gelaten, waardoor het zuidelijk deel van het gebied onbebouwd is gebleven. Dat uitgangspunt is daarna welbewust gehandhaafd.

– De (voormalige) agrarische bebouwing langs de Schalkwijkerweg houdt de oorspronkelijk agrarische functie afleesbaar.
– De Zuid-Schalkwijkerweg en het Jaagpad zijn karakteristieke bebouwingslinten.

4. Haarlemmerhout

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Haarlemmerhout is het restant van een groot bosgebied dat door de graven van Holland als jachtgebied werd gebruikt. Geleidelijk werd het bos gekapt, alleen de Hout bij Haarlem bleef bestaan. Jacoba van Beieren kapte grote delen van de Hout tijdens de Hoekse en Kabeljauwse twitsten. Tijdens het beleg van Haarlem in 1572-1773 werden de bomen door de Spanjaarden gekapt. Tien jaar later kregen de Haarlemmers het gebied in erfpacht als dank voor hun getoonde moed, waarna het weer werd beplant. Het duurde 170 jaar tot de aanleg voltooid was. Het stadsbestuur liet bomen planten langs monumentale lanen, gebaseerd op de formele, Frans classicistische tuinarchitectuur.

Al vroeg was er een duidelijke relatie tussen de stad, de Hout en gebied ertussen. Het gebied waar naderhand het Frederikspark zou komen werd in 1390 door de toenmalige landheer aan de Haarlemmers geschonken om ‘voor eeuwig als speelterrein voor de bevolking te dienen’. In de eeuwen daarna bleef dit een recreatiegebied: hier werden herbergen, uitspanningen en tuinen voor de stadsbewoners gerealiseerd.

In de 17de en 18de eeuw werden rond de Hout kleine buitenplaatsen gebouwd. In die tijd was het gebied niet alleen populair bij Haarlemmers, maar ook bij dagjesmensen die per trekschuit kwamen uit Amsterdam of Leiden, aangetrokken door de literatuur en poëzie. De Dreef speelde de rol van wandelallee tussen stad en Hout.

In 1786-89 bouwde de Amsterdamse bankier Henry Hope aan de noordkant van het bos Paviljoen Welgelegen. In samenhang daarmee ontwierp J.P. Michael de herinrichting van het oostelijk deel van de Hout, met een zichtas en slingerpaden in de vroege landschapsstijl. Veertig jaar later herschiep Jan David Zocher jr. de Haarlemmerhout tot een bospark in de late Engelse landschapsstijl. Ook de Dreef werd ‘verlandschappelijkt’. Zo maakte hij het bos tot één landschap over de volle breedte, met een afwisseling van open ruimten, slingerende paden, dichte bosbeplanting, boomgroepen en solitaire bomen. Delen van de voormalige formele aanleg werden in het plan opgenomen zoals de lanen langs de bosrand en het Lindenplein uit het plan van Michael.

In 1902 maakte Leonard Springer een ingrijpend reorganisatieplan voor de zwaar verwaarloosde Hout, waarmee hij het bomenbestand verbeterde en het karakter van het dichtgegroeide bos grotendeels veranderde in een stadspark. Ondanks veel tegenstand tegen de bomenkap werd dit plan uitgevoerd.

In de jaren zestig van de vorige eeuw veranderde de Hout ingrijpend ten behoeve van het autoverkeer. De Dreef, Fonteinlaan en Spanjaardslaan werden verbreed waarbij een bomenlaan uit 17de eeuw werd gekapt. De vele protesten leidden tot een herwaardering van de Hout, die in 1969 werd aangewezen tot rijksmonument. In 1990 werd de Haarlemmerhout samen met de binnenstad aangewezen tot rijksbeschermd stadsgezicht.



historische gelaagdheid: rijk aan tijdslagen en ontwerpen tuinarchitectuur











groot deel van HLM monumentale bomen hier vertegenwoordigd





relict middeleeuws bosgebied en later jachtgebied





zichtlijn Paviljoen Welgelegen

continuiteit functie: eeuwenlang in gebruik als recreatiegebied

Historische beeldkarakteristiek 'Haarlemmerhout'

Kernkwaliteiten

- De Haarlemmerhout is voor Haarlem van grote cultuurhistorische en tuinarchitectonische waarde. Het gebied spreekt al eeuwenlang tot de verbeelding en is in literatuur en poëzie bezongen en door schilders en tekenaars vastgelegd.
- De Hout en het gebied ten noorden ervan fungeren al sinds de 14de eeuw als recreatiegebied voor respectievelijk de graven van Holland en de stedelingen.
- Nauwe relatie tussen de Hout en stad: ruimtelijk met de doorlopende noord-zuid routes en als recreatiegebied van oudsher van grote betekenis voor de inwoners van de stad.
- De Hout is het enige bewaard gebleven restant van het van oorsprong (reeds sinds 3000 v.Chr.) uitgestrekte bosgebied op de strandwal.
- Hoge tuinarchitectonische waarde door historische gelaagdheid: de aanleg toont de

chronologische opeenvolging van tuinstijlen in Nederland, waarbij steeds onderdelen van de voorgaande inrichting in het daarop volgende plan zijn opgenomen: de formele classicistische tuinaanleg vooral in de statige, formele lanen, de vroege landschapsstijl van Michael rond Welgelegen, de late landschapsstijl van Zocher en de weer latere aanleg van Springer met gazons en perken in gemengde stijl, beïnvloed door de Duitse tuinarchitectuur.

– (Restanten van) buitenplaatsen direct rond de Hout houden het verleden als buitenplaatsengebied afleesbaar.
– De zichtlijnen vanaf Welgelegen, en over de Spanjaardslaan naar Eindenhout
– Een groot deel van de Haarlemse monumentale bomen staat in de Haarlemmerhout.
– Een aantal bijzonder waardevolle objecten waaronder Paviljoen Welgelegen en Eindenhout.

5. Villagebied Zuidwest

Ontwikkelingsgeschiedenis

De pre-stedelijke structuur van het gebied net ten zuiden van de vesting werd bepaald door de noord-zuid verbindingen van de Wagenweg (Herenweg) en de in 1656-1657 gegraven Leidsevaart. Langs de vaart en de Wagenweg werden - vanwege de goede bereikbaarheid - buitenplaatsen aangelegd. Ook rond het latere Houtplein verscheen bebouwing. Verder was dit een tuinbouwgebied en stonden er lakenramen, waren de lakens werden opgespannen. De wegen- en padenstructuur is deels bewaard gebleven, ook sommige straatnamen verwijzen naar de lakenindustrie.

In de 17de en 18de eeuw kwamen veel Haarlemmers en dagjesmensen die per trekschuit of rijtuig van elders waren gekomen, zich verpozen in het gebied rond de Haarlemmerhout. De Dreef speelde de rol van wandelallee tussen stad en Hout. In 1786-1789 bouwde de Amsterdamse bankier Henry Hope hier zijn Paviljoen Welgelegen, het latere Provinciehuis. Wat later werden tussen Hout en stad de villabuurten Frederikspark (J.D. Zocher, 1862 e.v.) en Florapark (L.P. Zocher, 1873) aangelegd om welgestelden te verleiden in de stad te blijven of zich te vestigen.

Vanaf 1850 ontwikkelde de Koninginnebuurt zich zuidelijk van de bestaande stad, als één van de vroegste stadsuitbreidingen van Haarlem. Het plan voor een ‘aanzienlijk stadskwartier’ van J. Wolbers uit 1895 werd kort daarop uitgevoerd. Aansluitend op de bestaande bebouwing langs de oudere wegen ontstonden langs gebogen straten gesloten bouwblokken met vooral herenhuizen. De buurt werd een woongebied met villa’s, herenhuizen en middenstandswoningen, met daarin ook bijzondere complexen als het Coen Cuserhuis, en scholen.

Het Wilhelminapark is gesticht door een particuliere exploitatiemaatschappij. Op een van bloembollenkwekerijen aangekocht terrein maakte de directeur, architect S.J.W. Mons, zelf een stedenbouwkundig plan (1898) dat min of meer aansloot op de Koninginnebuurt. Hierin werden door hemzelf en anderen tussen 1898 en 1905 luxe villa’s en herenhuizen ontworpen en gebouwd. Verschillende architecten van naam hebben in de buurt gewerkt waaronder K.P.C. de Bazel, A.J.M. van Sevenhuijsen en J.A.G. van der Steur.
De villawijk Bosch en Vaart werd door koopman R. Key en bouwkundige P. Kuiper



zeer hoge kwaliteit van de bebouwing in diverse bouwstijlen



Wilhelminapark: villa's en woningen voor middenstand vanaf circa 1900



L.P. Zocher: 19e eeuwse villaparkaanleg





overgang tussen Hout en binnenstad



zorgvuldig ontworpen villaparken







(Restanten van) buitenplaatsen langs de Wagenweg en de Leidsevaart.

Historische beeldkarakteristiek 'Villagebied Zuidwest'

ontwikkeld op het terrein van de buitenplaats Bosch en Vaart, toen gemeente Heemstede en in 1927 geannexeerd. In 1900 maakten zij een stedenbouwkundig plan en richtten Exploitatiemaatschappij 'Bosch en Vaart' op. De maatschappij bouwde zelf een aantal huizen, maar bood de meeste kavels te koop aan. Hierdoor is tussen 1900 en 1920 een villawijk ontstaan met heel diverse bebouwing in verschillende bouwstijlen. In 2011 is het gebied aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht Haarlem Zuidwest.

Het Van Tubbergenterrein heeft een heel eigen geschiedenis. Het gebied maakte deel uit van de, langs de Leidsevaart gelegen, buitenplaatsen Vaartzigt en Zwanenburgh en bleef tot 1980 in gebruik als tuinbouwgebied. Pas vanaf 1985 is het ingericht als woongebied met een heel eigen karakteristiek.

Kernkwaliteiten

- Cultuurhistorisch waardevol gebied als hoogwaardig voorbeeld van een op basis van particulier initiatief tot stand gekomen woongebied voor gegoede burgerij met:
  - de Koninginnebuurt als eerste stedenbouwkundige ontwikkeling buiten de historische stad;
  - de Frederikspark en Florapark als villaparkaanleg naar ontwerp van de Zochers uit de jaren zestig en zeventig van de 19de eeuw;
  - het Wilhelminapark en Bosch en Vaart, ten zuiden hiervan, bestaande uit villa's en woningen voor middenstand vanaf circa 1900.
- Belangrijke voorbeelden van de voor de tweede helft van de 19de eeuw karakteristieke ontwerpideeën van de late landschapsstijl.
- Verschillende architecten van naam hebben in de buurt gewerkt.
- De historische gelaagdheid binnen het gebied bestaande uit de pre-stedelijke structuren (Wagenweg, Leidsevaart en Singel, en de straten in het noorden van het gebied, die de loop van oude paden volgen), de (restanten van) buitenplaatsen uit de 17de eeuw en later, en de villaparken uit laat 19de en begin 20ste eeuw.
- (Restanten van) buitenplaatsen langs de Wagenweg en de Leidsevaart.
- Door en langs het gebied lopen historische lange lijnen: de Vestinggracht, Leidsevaart en Wagenweg (deel van de Herenweg), die nog steeds bepalend zijn.
- de villaparken Florapark en Frederikspark vormen met hun open groene structuur een waardevolle overgang tussen Hout en binnenstad, met de Dreef als centrale verbinding. Dit geldt met name voor Florapark en Frederikspark, maar de aansluiting op de Hout is voor hele gebied van belang.
- De zorgvuldig ontworpen villaparken, met een aanleg van gebogen straten, uitkomend op pleinen en bijzondere plekken. De architectuur reageert op het stratenbeloop.
- De hoofdrol voor groen in het straatbeeld: openbaar groen, groene erfafscheidingen en groen in de tuinen. Openbaar- en privégroen lopen ruimtelijk in elkaar over.
- Een aantal bijzondere pleinen in het gebied, meestal bestaande uit herenhuizen rondom een parkje met een gazon met bomen: Wilhelminapark, het Oranjeplein, het plein bij de Westerhoutstraat en het Schouwtjesplein aan de Leidsevaart.
- het Houtplein is van belang als voormalig poortplein net buiten een van de stadspoorten met een belangrijke knooppuntfunctie.
- Zeer hoge kwaliteit van de bebouwing: zorgvuldig ontwerp, bijzondere kapvormen, diverse materialisatie en fantasievolle detaillering en decoratie. Individuele huizen in verschillende bouwstijlen leveren een levendig straatbeeld op.

6. Villagebied Zuid

Ontwikkelingsgeschiedenis

De pre-stedelijke structuur van dit gebied is bepaald door de onderliggende strandwal en het veengebied langs het Spaarne. Er zijn archeologische sporen gevonden van prehistorische bewoning. Van de oorspronkelijke verkaveling is weinig terug te vinden. Eind 15de eeuw liepen hier de nog bestaande Kleine Houtweg als oostgrens van de Haarlemmerhout en de eveneens nog bestaande Crayenestervaart, die als zandvaart werd gegraven. Langs het water stonden molens en kalkovens.



villagebied met hoogwaardige stedenbouw en architectuur





in ruimtelijke relatie met de Haarlemmerhout en het Zuider Buiten Spaarne met doorzichten naar de oevers





Tuinwijk Zuid naar ontwerp van J.B. van Loghem



Kleine Houtweg

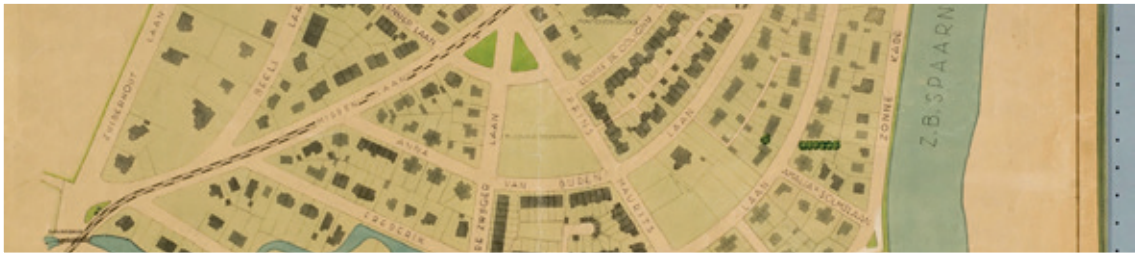






relicten 17e eeuwse buitenplaatsen en Hofje van Heythuyzen

hoge diversiteit bouwstijlen: van eclecticisme, classicisme, Amsterdamse school tot wederopbouw



webvormige stratenpatroon Zuiderhout

Historische beeldkarakteristiek 'Villagebied Zuid'

In de 17de eeuw verschenen de eerste buitenplaatsen met omvangrijke landerijen tot het Spaarne, en siertuinen bij de hoofdgebouwen aansluitend op de Haarlemmerhout. Oosterhout en Spaar en Hout liggen in het noorden gericht op de Kleine Houtweg, Zuiderhout is één van de buitens in het zuiden die gericht zijn op het verlengde van de Dreef.
Aan het eind van de 19de eeuw werden de huizen Oosterhout en Zuiderhout met de bijbehorende terreinen gekocht door particuliere exploitatiemaatschappijen. Die wilden er villaparken ontwikkelen voor de meer welgestelde inwoners van Heemstede waar dit gebied toen bij hoorde. De bekende tuinarchitect L.A Springer kreeg rond 1900 opdracht een stedenbouwkundig plan te ontwerpen voor Oosterhout. Het huis bleef gehandhaafd en uitgaande van de bestaande vijver ontwierp hij een gebogen stratenpatroon. De eerste villa's werden vanaf 1901 gebouwd en na een stilstand in de Eerste Wereldoorlog, weer vanaf 1920.

Uitzondering in dit villagebied is Tuinwijk Zuid dat is ontworpen door J.B. van Loghem. Het is een bijzonder complex van arbeiderswoningen met platte daken uit 1920-1922, geschakeld rond twee binnentuinen.

Aansluitend op Oosterhout maakte Springer het stedenbouwkundig plan voor Zuiderhout, met een webvormige structuur van licht gebogen straten, georiënteerd op de Churchilllaan. Gaandeweg werd de villawijk van noord naar zuid bebouwd met vooral vrijstaande huizen en twee-onder-een-kapwoningen. In 1927 werd het deels bebouwde gebied door Haarlem geannexeerd. Die had minder stringente regels waardoor ook enkele rijtjes werden gebouwd. Een buitenbeentje is de Parkflat Zuiderhout uit 1961 naar ontwerp H.T. Zwiers, die is gelegen in een ruim plantsoen. De afmetingen daarvan zijn afgestemd op de hoogte van de flat: tien bouwlagen.

In 2011 werden Oosterhout en Zuiderhout aangewezen tot het rijksbeschermd stadsgezicht Haarlem Zuid.

Kernkwaliteiten

– Gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een suburbaan villagebied uit eerste kwart van de 20ste eeuw met hoogwaardige stedenbouw en architectuur.
– Het gebied heeft een goed herkenbare historische gelaagdheid: de middeleeuwse Crayenhoutvaart en Kleine Houtweg, buitenplaatsen uit de 17de eeuw en later, villaparken op herverkavelde buitenplaatsen, een arbeiderswoningencomplex uit circa 1920 en een wederopbouwflat.
– In het noorden zijn gebouwen en elementen bewaard gebleven die behoord hebben bij de 17de-eeuwse buitenplaatsen, waaronder de huizen Spaar en Hout, Oosterhout, het Hofje van Heythuyzen en delen van hun tuinen en vijvers.
– Het gebied is ontworpen in ruimtelijke relatie met de Haarlemmerhout en het Zuider Buiten Spaarne met doorzichten naar de oevers. Door het vele openbare en particuliere groen ontstaat een grote ruimtelijke samenhang met de Haarlemmerhout en het Spaarne.
– De eenduidige hoofdstructuur van het stedenbouwkundig ontwerp met de vijver als structurerend element voor Oosterhout en het karakteristieke webvormige stratenpatroon van Zuiderhout is over het algemeen gaaf bewaard gebleven. De ruim opgezette openbare ruimte met veel openbaar en particulier groen in de traditie van de begin 20ste-eeuwse landschapsstijl, met glooiende paden, grote vijverpartijen en plantsoenen.
– De hoge kwaliteit van de architectuur met veel aandacht voor materiaalgebruik en detaillering. Veel architecten van naam hebben in het gebied gebouwd.
– De bebouwing van villa's en geschakelde middenstandswoningen met kenmerkende architectuurhistorische en typologische waarden uit verschillende periodes, en in verschillende bouwstijlen, van eclecticisme, classicisme, Amsterdamse school tot wederopbouwarchitectuur.
– Tuinwijk Zuid als een bijzonder ontwerp voor een complex arbeiderswoningen naar ontwerp van J.B. van Loghem, en de samenhang ervan met de directe omgeving.
– De situering en architectuur van de Parkflat Zuiderhout als voorbeeld van wederopbouwarchitectuur en als een van de eerste hoge woongebouwen in Haarlem. Het gebouw staat vrij in de open ruimte, een voor het modernisme karakteristieke breuk met de uitgangspunten van de historische stad.

7. Woonbuurten Noord 1880-1950

Buurten: Frans Halsbuurt, Kleverpark, Bomenbuurt

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het gebied tussen de Rijksstraatweg en de Delft ten noorden van stadsomwalling is in fasen tussen 1880 en 1940 ontwikkeld tot woongebied voor middenstand en arbeiders. De ontwikkeling van het gebied is bepaald door de onderliggende noord-zuid lopende strandwal. De middeleeuwse Herenweg loopt noord-zuid, met haaks erop de Kleverlaan naar Bloemendaal. In de middeleeuwen werd de Delft gegraven in noord-zuid richting voor de ontwatering van het binnenduingebied. Hier was in de prehistorie al aardig wat bewoning. Hier lagen ook het Huis ter Kleef dat er al in circa 1250 stond en dat in 1573 tijdens het Beleg van Haarlem werd vernietigd en als ruïne bleef bestaan, boerderijen en enkele buitenplaatsen.

Haarlem had tussen 1688 en 1776 de politieke macht in de omgeving flink kunnen uitbreiden door het aankopen van verschillende heerlijkheden rondom de stad. Zo werden in 1721 de heerlijkheden Overveen, Bloemendaal en Vogelenzang gekocht, in 1766 Schoten, Noord- en Zuid Akendam en Haarlemmerliede. In de Franse tijd was het bestuursbestel veranderd en leverden de heerlijkheden geen inkomsten meer op. Het stadsbestuur verkocht ze per veiling. De gemeente Schoten ontstond in 1798 door het samenvoegen van de in dit gebied gelegen zeven Heerlijkheden. In 1828 kocht de gemeente Haarlem de - in Schoten gelegen - voormalige buitenplaats Akendam om er de (nu nog bestaande) gelijknamige Algemene Begraafplaats aan de Schoterweg aan te leggen. J.D. Zocher, die de laatste bewoner was van Akendam, maakte daarvoor het ontwerp. In 1892 zal op het naastgelegen terrein de RK begraafplaats Sint Barbara worden ingewijd.

Haarlem groeide vanaf 1880 op de strandwal noordwaarts, om te beginnen op het exercitieveld direct ten noorden van de stadsgracht. Hier werden voorname herenhuizen gebouwd aan het Frans Halsplein, naar ontwerp van L.P. Zocher. Kort daarop annexeerde Haarlem het zuidelijk deel van Schoten. De Frans Halsbuurt werd hier in de jaren 1880-1905 gebouwd zonder stedenbouwkundig plan en vooral door particuliere bouwmaatschappijen. Het stratenplan is bepaald door al bestaande wegen en sloten. Daarbinnen werden arbeiders- en middenstandswoningen dicht opeen gebouwd in gesloten bouwblokken in de rooilijn. Ook verrees de Ripperdakazerne.

In 1900 ging de tramlijn naar Bloemendaal van start. Het tracé was vastgesteld in overleg met de grondeigenaren net ten noorden van de stad, die hier herenhuizen wilden ontwikkelen. L.A. Springer maakte in 1899 een plan met als centraal punt een cirkelvormig plein en met sterk gebogen straten en gevelwanden die de bocht van het geplande tramtracé volgen.
Het uitbreidingsplan voor Haarlem uit 1905 van L.C. Dumont, directeur Openbare Werken, liet net ten noorden hiervan (ten noorden van de Aelbertsbergstraat) een symmetrisch stratenpatroon zien, met gespiegelde gevelwanden. Tot 1920 waren hier particuliere bouwers en kleine bouwmaatschappijen actief, daarna werden door woningbouwverenigingen grotere complexen gerealiseerd. Dumont nam in zijn verdere noordelijke uitbreidingen de twee grote oost-west lopende groengordels op waarvan de zuidelijke bestaat uit de Schoterveenpolder met molen, de Stadskweektuinen met de ruïne van het Huis ter Kleef en de Algemene begraafplaats Akendam.

De eerste complexen van de Bomenbuurt verrezen tijdens de Eerste Wereldoorlog in de



Huis te Zaanen



Stedebouw, openbare ruimte en architectuur als een geheel ontworpen



Heilig Hartkerk, Kleverparkweg



complexmatige woning-bouw en diagonale opzet



historische gelaagdheid



relict prestedelijk weidegebied met Schoter-veense molen



Ripperdakazerne 19e eeuw



Kleverpark



Meidoornplein als bijzondere volkswoningbouwcomplex



begraafplaats Kleverlaan

Historische beeldkarakteristiek 'Woonbuurten Noord 1880-1950'

toenmalige gemeente Schoten. Die bestonden uit goedkope woningen rond beschutte groene binnenpleinen, waar veel Haarlemmers gingen wonen. De gemeente zag dit met lede ogen aan en in 1927 wordt Schoten geannexeerd. Daarna bouwden, tot 1940, vooral particulieren woningcomplexen in gesloten bouwblokken.

Het hart van de - ruim opgezette en tussen 1925 en 1940 gebouwde - Planetenbuurt werd gevormd door het Huis te Zaanen en het groengebied rondom. De hoofdwegen Orionweg en de Zaanenlaan kwamen bij het driehoekige park bij elkaar.

In 2016 is Haarlem-Noord aangewezen tot rijksbeschermd stadsgezicht.

Kernkwaliteiten

Cultuurhistorie

- Het gebied Haarlem-Noord is representatief voor de ontwikkeling binnen de Nederlandse stedenbouw en architectuur uit de periode 1880-1940, met name op het gebied van complexmatige woningbouw voor middenstand en arbeiders als gevolg van de Woningwet van 1901.

Gelaagdheid

- De historische gelaagdheid in het gebied is duidelijk herkenbaar en bestaat uit: de Schoterveenpolder als restant van het pre-stedelijke weidegebied met de oorspronkelijke maaiveldhoogte en de poldermolen, uit de middeleeuwen de Herenweg, het Huis ter Kleef en het Huis te Zaanen, de begraafplaatsen en de Ripperdakazerne uit de 19de eeuw en de diverse woonbuurten uit de 20ste eeuw.

Ligging in omgeving

- Grote ruimtelijke samenhang door de middeleeuwse noord-zuid- verbinding Rijksstraatweg/Schoterweg (voorheen Herenweg) en de oost-west verbinding Kleverlaan die nog steeds van belang zijn als structuurbepalende lijnen.

Stadsgezicht, straatbeeld

- Stedenbouw, openbare ruimte en architectuur zijn als één geheel ontworpen. Door de complexgewijze aanpak laat de vormgeving van de straatwanden een duidelijke samenhang zien.
- Bijzonder zijn de vele pleinruimtes, verschillend van vorm en meestal besloten, en ontworpen in samenhang met de groenaanleg.
- Voortuinen en laanbomen zijn van belang voor het straatprofiel.
- De zorgvuldige inpassing van pre-stedelijke elementen in de woongebieden, zoals het Huis te Zaanen met omringend groen, het Schoterveenpoldergebied (met oorspronkelijke maaiveldhoogte) met de ruïne van Huis ter Kleef en de poldermolen. Bijzonder is het plein in een halve achthoek bij de molen, dat de windvang garandeert.
- Het stedenbouwkundig plan van Kleverpark, Bomen- en Planetenbuurt laat een grote variatie zien aan assen en diagonalen, korte en lange straten met daarin verweven woningcomplexen in gesloten bouwblokken.
- De zorgvuldige inpassing van het park bij het Huis te Zaanen als uitgangspunt voor het ontwerp van omringende wijken Planetenwijk en Bomenbuurt. De hoofdwegen komen er bijeen met een zichtlijn op het Huis te Zaanen en de samenhangende groenstructuur (Junoplantsoen, Marnixplein) is op het park georiënteerd.
- Bebouwing met een bijzondere functie als het voormalige Raadhuis van Schoten, kerken en scholen staat langs de hoofdstructuur Rijksstraatweg/Schoterweg (voorheen Herenweg) of op markante plekken. Hier staat ook bebouwing van vóór de Haarlemse staduitbreiding.

Bebouwingsbeeld

- Het gebied Haarlem-Noord kent een hoogwaardige vormgeving en is overwegend gaaf bewaard gebleven.
- Het gebied als geheel laat een staalkaart zien aan bouwstijlen uit de periode 1880-1940, met een bijbehorende verscheidenheid aan kapvormen, erkers, balkons, houten vakwerkconstructies, siermetselwerk en torentjes.

- In het gebied staat een aantal bijzondere (volks)woningbouwcomplexen, zoals het Kastanje-, Meidoorn- en Elzenplein in de Bomenbuurt, Tuinwijk-Noord en de ombouwde plantsoentjes aan de Kleverlaan.

8. Garenkokerskwartier en Zijlweg-West

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het veengebied ten westen van de stad aan weerskanten van de Zijlweg werd van oudsher als weiland gebruikt. De Zijlweg, gelegen in het verlengde van de Zijlpoort, vormde al in de middeleeuwen de belangrijke oost-west verbinding door het gebied tussen de binnenstad en Overveen. De afwateringsvaart de Delft was bepalend voor de richting en de vorm van de kavels in het gebied. Dit deel van de stad heeft lange tijd een bedrijfsmatige functie gekend; er stonden vooral molens en boerderijen. Overlast gevende bedrijvigheid vond een plek net buiten de vesting. Zo stond de katoenfabriek van Prévinaire vanaf 1834 op de hoek van de Buitensingel en de Garenkokersvaart. Het Garenkokerskwartier dankt zijn naam aan de vele garenkokerijen die vanaf de 19de eeuw buiten de Zijlpoort werden gevestigd.

Door dit weidegebied werd vanaf 1842 de spoorlijn naar Leiden aangelegd, met een ruime bocht naar het zuiden. Vanaf 1905 liep de Zijlweg hier onder een viaduct. In 1867 opende de spoorlijn Haarlem - Uitgeest, als een aftakking van de lijn naar Leiden. Met de dwarsverbinding tussen de lijnen naar Leiden en Alkmaar ontstond een driehoekig spoorwegknooppunt met rangeerterrein; een ‘niemandsland’ waar de Spoorwegen een locomotievenloods bouwden. De Vestingwet van 1874 maakte stadsuitbreiding buiten de stadswallen mogelijk. Daarop is het Garenkokerskwartier ontstaan langs de rechte straten die de al bestaande verkaveling volgden tussen de Zijlweg, de Garenkokersvaart, de Brouwersvaart en de inmiddels aangelegde gebogen spoorlijn naar Leiden. Langs de Zijlweg stond eerst bedrijvigheid centraal en daarna - en ook daartussen - verscheen woonbebouwing.

De bebouwing tot circa 1910 bestond uit particuliere woningbouw in gesloten bouwblokken. Tussen 1919 en 1930 kwamen vooral woningcomplexen tot stand in opdracht van particulieren en enkele bouwverenigingen, bestaande uit grotere architectonische eenheden. Op het terrein van de voormalige villa Rosenhaghe werd vervolgens in 1920-1922 een opvallend, en van de rest van de buurt afwijkend, complex arbeiderswoningen gebouwd naar ontwerp van J.B. van Loghem. Het complex bestaat uit geclusterde kubistische volumes, met een verspringende rooilijn, ver overkragende, platte daken en voortuintjes met hagen.

Nadat de opvolger van de katoenfabriek failliet was gegaan werd op het braakliggende terrein aan de Buitensingel midden jaren dertig een complex geschakelde middenstandswoningen gebouwd. De kerk HH Anna en Maria, de kathedraal van het Oud-Katholieke Bisdom, verrees daarnaast naar ontwerp van H.T. Zwiers. Samen met bijbehorende woningen vormt het een vrijwel gesloten bouwblok. Het Garenkokerskwartier werd met de daarnaast gelegen school Mons Aurea uiteindelijk pas na de oorlog voltooid.

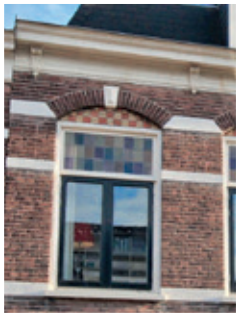
Vanaf 1958 werd de Westelijke Randweg aangelegd langs de Delft. Daar verrees grootschaliger bebouwing zoals het kantoorgebouw van de Provinciale Waterstaat (H.T. Zwiers, 1960) en recentelijk enkele scholen.



hoge kwaliteit 19e eeuwse herenhuizen



historisch lange lijnen, zoals de Brouwersvaart









prestedelijke (lint)bebouwing langs de Zijlweg en zicht op St. Bavo







bedrijvigheid



tuindorp Rosenhaghe naar ontwerp van architect J.B. van Loghem





zorgvuldige decoraties zoals gesneden houtwerk van erkers en balkons

Historische beeldkarakteristiek 'Garenkokerskwartier en Zijlweg-West'

Kernkwaliteiten

- Het grote aantal historische lange lijnen door en langs het gebied: de Zijlweg als ruggengraat, en verder de Brouwersvaart, de Kinderhuissingel, de Garenkokersvaart en de spoorlijnen richting Leiden en Uitgeest met hun gebogen tracé. Het verkavelingspatroon en het karakter van het gebied zijn hierdoor in hoge mate bepaald.
- De continuïteit van de lintbebouwing langs de Zijlweg, over de Westelijke Randweg heen.
- De zichtrelaties vanuit dit gebied met de binnenstad / Sint Bavokerk via de Zijlweg en de Brouwersvaart.
- De historische gelaagdheid van het Garenkokerskwartier en de afleesbaarheid daarvan: de pre-stedelijke (lint)bebouwing langs de Zijlweg, de restanten (reminicensies aan)

de 19de-eeuwse (katoen)industrie, de voormalige werkplaatsen langs het spoor en bedrijfsbebouwing op de hoek met Kinderhuissingel, particuliere woningbouw uit de late 19de en vroege 20ste eeuw, tuindorp Rosenhaghe uit de jaren twintig, de invulling op de locatie van Prévinaire uit de jaren dertig, de Oud-Katholieke kerk, de school Mons Aurea en grootschaliger bebouwing uit de jaren zestig bij de westelijke Randweg.
- De spoortracés naar Alkmaar, Leiden en Zandvoort die samen een nauwelijks toegankelijke gebied in de vorm van een 'spoordriehoek' vormen.
- Het grotendeels nog karakteristieke profiel van de Zijlweg met ruime voortuinen en begrensd door erfafscheidingen.
- De hoge kwaliteit van de herenhuizen en middenstandswoningen met name langs de historische lange lijnen, met zorgvuldige decoraties zoals gesneden houtwerk van erkers en balkons, lijsten, bijzondere kapvormen en topgevels, die gaaf bewaard zijn gebleven.
- De tussenstraten met een eigen kwaliteit door horizontale sierbanden, decoraties boven de vensters en afgeschuinde of verbijzonderde hoeken.
- De vele historische gebouwen en complexen in het gebied met een bijzondere functie en architectuur.
- Tuindorp Rosenhaghe is van belang als collectief wooncomplex met gemeenschapshuis, naar een architectonisch bijzonder ontwerp van architect J.B. van Loghem, die voor Haarlem van groot belang is geweest. Ook Tuinwijk-Zuid en Tuinwijk-Noord zijn van zijn hand.

9. Leidse(vaart)buurt

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Leidsebuurt en de Leidsevaartbuurt zuidelijk daarvan zijn gebouwd op de veengrond tussen de Haarlemse strandwal en die van Bloemendaal. Via parallelle oost-west gegraven sloten en de laatmiddeleeuwse Houtvaart werd het veen ontwaterd en ontgonnen. Tot de 19de eeuw stonden er in dit weidegebied boerderijtjes en waren er (moes)tuintjes.

Voordat het gebied bebouwd raakte in de laatste decennia van de 19de eeuw lag hier een weidegebied, doorsneden door een aantal historische structuren: de middeleeuwse Brouwersvaart, de genoemde Houtvaart, de 17de-eeuwse trekvaart naar Leiden met het trekpad erlangs, en de spoorlijn naar Leiden (vanaf 1842). Deze structuren zijn bepalend geweest voor de ontwikkeling van de langgerekte, noord-zuid georiënteerde woonwijk.
De nieuwe uitbreiding groeide vanaf 1880 van noord naar zuid. Aan de zuidoever van de Brouwersvaart stond toen al een lang lint van pre-stedelijke bebouwing in een gebied met grote (moes)tuinen. Langs de Leidsevaart stonden, vlakbij de stad, bedrijven die binnen de stad teveel overlast zouden veroorzaken. Het rastervormige stratenpatroon van de uitbreiding werd gebaseerd op de bestaande paden in het tuinengebied.

Woningbouwverenigingen, werkgevers, particulieren en gemeente zelf bouwden hier lange, gesloten bouwblokken met sobere arbeiderswoningen langs nauwe straten, en grotere, wat rijker uitgevoerde middenstandshuizen langs de rand.

Aan de Leidsevaart werd in 1899 verder naar het zuiden begonnen met bouw van de Rooms Katholieke Nieuwe Sint Bavokerk naar ontwerp van Joseph Cuypers. De bouw van de enorme basiliek zou bijna dertig jaar in beslag nemen. Het idee was om rondom de kerk een



langgerekt noord-zuid georienteerd straten-patroon



Nieuwe Sint Bavokerk is van grote betekenis, ook ruimtelijk.



dominante historische structuren als Houtvaart



Leidsebuurt



Tweede volksbadhuis voor bewoners Leidsebuurt





vm. Boterfabriek



zeer diverse bebouwing langs de Leidsevaart

Historische beeldkarakteristiek 'Leidse(vaart)buurt'

representatieve woonbuurt te bouwen met fraai gebogen lanen en een plein voor de kerk. Maar de gemeenteraad schaarde zich achter plannen van de Nederlandse Spoorwegen om een grootschalig goederenstation met spoorweghaven aan te leggen tegen de spoorlijn naar Leiden (zie Houtvaartkwartier). Het plan voor de wijk werd daarop aanmerkelijk vereenvoudigd, en vastgelegd in het uitbreidingsplan van 1912. Ook hier werden lange, rechte straten aangelegd, met arbeiderswoningen in gesloten bouwblokken in de rooilijn. Vanwege de geringe afmetingen is een groot deel van de woningen inmiddels verhoogd, waardoor het straatprofiel aanmerkelijk is veranderd.

Kernkwaliteiten

– Het cultuurhistorisch belang als woongebied voor arbeiders en middenstand vanaf de laatste decennia van de 19de eeuw.

– De in het gebied - ook nu nog - zeer dominante historische structuren Brouwersvaart, Leidsevaart met weg erlangs, het spoortracé (met het Goederenstation daarlangs), de Houtvaart (nu met de Westelijke Randweg erlangs), de Westergracht en de Pijlslaan omgrenzen en doorsnijden het gebied. Het langgerekte noord-zuid georiënteerde stratenplan met langgerekte noord-zuid gelegen bouwblokken is door deze structuren bepaald.
– De historische gelaagdheid en de zichtbaarheid hiervan: pre-stedelijke bebouwing langs de Brouwersvaart, de van oorsprong middeleeuwse Houtvaart (lastig herkenbaar), de 17de-eeuwse Leidsevaart als trekvaart met zicht op restanten van buitenplaatsen, stadsuitbreiding met vooral arbeiderswoningen vanaf circa 1880, en de Nieuwe Sint Bavokerk met het woongebied ten zuiden daarvan uit begin 20ste eeuw.
– De zeer diverse bebouwing langs de Leidsevaart, bestaande uit representatieve, bijzondere gebouwen, individuele woonhuizen en wooncomplexen, en bedrijfspanden.
– De Nieuwe Sint Bavokerk die zowel voor de kerkgeschiedenis, de architectuur- en de kunstgeschiedenis van grote betekenis is. Ruimtelijk is de basiliek van grote betekenis voor de stad als geheel; de kerk is van verre zichtbaar.

10. Houtvaartkwartier

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het Houtvaartkwartier is gebouwd op de veengrond tussen de Haarlemse strandwal en die van Bloemendaal. Via parallelle oost-west gegraven sloten en de laatmiddeleeuwse Houtvaart werd het gebied ontwaterd. Rond 1900, toen er bebouwingsplannen ontstonden, was het een weidegebied, doorsneden door een aantal oudere structuren: de middeleeuwse Brouwersvaart, de genoemde Houtvaart, de trekvaart naar Leiden met het trekpad erlangs, de Pijlslaan, die vanaf de middeleeuwen de verbinding vormde tussen de Herenweg en de Houtvaart, en de spoorlijn naar Leiden (vanaf 1842). Deze structuren zijn bepalend geweest voor de omgrenzing en de sterk noord-zuid gerichte ontwikkeling van het gebied. Het westelijk deel van de buurt is ingeklemd komen te liggen tussen de Houtvaart/Randweg en het spoor, het oostelijk deel tussen het spoor en de Leidsevaart. Daartussen is het gebied tussen 1920 en 1960 fragmentsgewijs bebouwd.

Toen de Leidsevaartbuurt bijna was gerealiseerd, legden de Nederlandse Spoorwegen in de jaren 1903-1907 langs de spoorlijn een goederenstation met spoorweghaven aan die - naast de spoorlijn zelf - nog een extra barrière vormde. Langs de Pijlslaan was kort daarvoor (1903) een woonbuurtje met arbeiderswoningen gebouwd, dat waarschijnlijk bedoeld was voor personeel van het goederenstation.

Vanaf 1924 werd ten noorden van de Pijlslaan een tuindorp-achtig complex (Bloemenbuurt) gerealiseerd door het Gemeentelijk Woningbedrijf. Het bestaat uit geknikte straten en semi-gesloten bouwblokken, en is ontworpen als één architectuureenheid. Groen speelt hier een belangrijke rol.

De woningen in de rest van het gebied werden gerealiseerd vanaf midden jaren twintig in lange bouwblokken en in sobere architectuur. De Lorenzkade is vormgegeven als harde stadsrand. Nadat het goederenstation na de oorlog buiten gebruik werd gesteld, is de spoorweghaven gedempt, in 1968 gevolgd door de Westergracht. Hier verrees tussen 1960 en 1965 een lange bedrijvenstrook.



tuindorp Bloemenbuurt



Lorentzkade als ruimtelijk duidelijk vormgegeven stadsgrens





stedenbouwkundige markering stads-grens met Haarlem Hoog





zwembad De Houtvaart



het spoor als ruimtelijke en doorsnijdende structuur



architectuur uit wederopbouwperiode



20e eeuwse middenstandswoningen



Houtvaart, spoor en Westelijke Randweg

Historische beeldkarakteristiek 'Houtvaartkwartier'

Tegelijkertijd werd westelijk van de Randweg in de jaren vijftig Oosterduin gebouwd, naar een vooroorlogs stedenbouwkundig plan en met woningen in rijtjes voor beter gesitueerden. Het is nog steeds een op zichzelf staand gebied. Aan de andere kant van de Randweg verrees strokenbouw waaronder de torenflat van vijftien lagen 'Haarlem Hoog' (1959-1961), destijds voor Haarlem een prestigeproject. De stroken werden gebouwd in het groen van het Van Leeuwenhoekpark.

Kernkwaliteiten

– Gemengd gebied met vooral arbeiders- en middenstandswoningen uit de eerste helft van de 20ste eeuw en bedrijvigheid langs het spoor.
– De in het gebied - ook nu nog zeer dominante - historische structuren zijn ruimtelijk

bepalend geweest: Brouwersvaart, Leidsevaart met weg erlangs, het spoortracé (met het Goederenstation daarlangs), de Houtvaart (nu met de Westelijke Randweg erlangs), en de Pijlslaan omgrenzen en doorsnijden het gebied en bepalen de richting van de straten en de bouwblokken.
– Het gebied is interessant als stedenbouwkundige staalkaart uit de eerste helft van de 20ste eeuw: tuindorp-achtige stedenbouw met (symmetrie)assen en gebogen straten (o.a. Bloemenbuurt), strokenbouw in het groen in het zuiden, rijtjeswoningen in Oosterduin, en gesloten bouwblokken en halfopen verkaveling in de rest van het gebied.
– Tuindorp Bloemenbuurt is in dit gebied een opvallend, op zichzelf staand buurtje dat als één complex is gerealiseerd, met een grote mate van samenhang tussen de stedenbouw, architectuur en de voortuinen met heggen en laanbomen.
– De Lorenzkade als ruimtelijk duidelijk vormgegeven stadsgrens aan de westkant.
– Stedenbouwkundige markering van de grens van Haarlem met het flatgebouw Haarlem Hoog uit de wederopbouwperiode.

11. Westelijk tuinbouwgebied

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het westelijk tuinbouwgebied ligt deels op de strandwal Bloemendaal-Overveen en deels op de flank van de strandwal en de strandvlakte. Op die vlakte ontstond veengroei. De wal en de flank van de wal waren in de prehistorie aantrekkelijke locaties voor wonen en akkerbouw. Men groef sloten en greppels om de akkers af te wateren. In de middeleeuwen werd het venige gebied van de strandvlakte, tussen de Haarlemse strandwal en die van Bloemendaal, ontgonnen en drooggemaakt ten behoeve van landbouw. Haaks op de duinen en parallel aan de Brouwersvaart werden sloten gegraven, die uitkwamen in de Houtvaart. In het gebied vestigden zich tuinders die vooral werkten ten behoeve van de Haarlemse bevolking.
In het gebied werd in de 16de eeuw de eerste tulpenbol van Nederland geplant. Blekerijen waren ten zuiden van de Zijlweg al in de 16de eeuw verboden in verband met de kwaliteit van het voor bier te gebruiken water uit de Brouwersvaart. Meer noordelijk in het binnenduinrandgebied was hier wel plek voor. Vanaf de 18de eeuw kwamen er steeds meer bollenvelden door het verder cultiveren van de strandvlakten en het steeds verder afgraven van de aangrenzende strandwallen. De bodem bleek namelijk geschikt voor de bollen- en bloementeelt. De tuinbouwproducten werden via de Brouwersvaart naar de stad gebracht.

Toen het gebied in 1927 overging van Bloemendaal naar Haarlem breidde de bebouwing van het Ramplaankwartier zich steeds verder in het tuinbouwgebied uit. De voorheen fijnmazige verkaveling van de tuinderijen werd grootschaliger. Nog altijd is het gebied in gebruik voor tuinbouw en bollenteelt met enkele kassen. Vanaf de Haarlemse Randweg is er een prachtig zicht op de bosrand van Elswout en Duinvliet.

Kernkwaliteiten

– Cultuurhistorisch belangrijk in verband met de voor Haarlem belangrijke bollenteelt en tuinbouw met resterende, aan de tuinbouw gerelateerde bebouwing zoals tuinderswoningen, langgerekte bakstenen schuren langs de Houtvaart en (modernere) kassen.
– Dit nog onbebouwde stukje binnenduinrand laat de (oorspronkelijke, pre-stedelijke) landschappelijke context zien waarin Haarlem is ontstaan en zich ontwikkelde.





belangrijke bollenteelt en tuinbouw met resterende, aan de tuinbouw gerelateerde bebouwing

het nog onbebouwde stukje binnenduinrand laat de (oorspronkelijke, prestedelijke) landschappelijke context zien waarin Haarlem is ontstaan en zich ontwikkelde







als restant van het ooit veel grotere tuinbouwgebied





openheid van het gebied vormt een contramal van de stad en definieert daarmee de stad aan de westkant zowel ruimtelijk als mentaal en zorgt voor herkenbaarheid en leesbaarheid van het landschap

Historische beeldkarakteristiek 'Westelijk tuinbouwgebied'

- De openheid van het gebied vormt een contramal van de stad en definieert daarmee de stad aan de westkant zowel ruimtelijk als mentaal en zorgt voor herkenbaarheid en leesbaarheid van het landschap.
- Het gebied is het restant van het ooit veel grotere tuinbouwgebied dat eeuwenlang tussen Haarlem en de binnenduinrand lag. Vooral de combinatie met de Brouwersvaart houdt de geschiedenis van de stad afleesbaar.
- Vanaf de duinrand (Elswoutslaan) is over het onbebouwde tuinbouwgebied panoramisch zicht op het silhouet van de binnenstad, zoals het eeuwenlang is geschilderd en getekend.

12. Ramplaankwartier













ligging in het westelijk tuinbouwgebied, met één ontsluitingsweg naar Haarlem.

Ramplaan en vaart vanuit Elswout als een van de historische lijnen













Beatrixschool

complexmatig karakter

Historische beeldkarakteristiek 'Ramplaankwartier'

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het gebied van de huidige woonbuurt bestond in de middeleeuwen uit een laaggelegen venige strandvlakte gelegen op het kleine stukje strandwal Heemstede-Overveen, tussen de westelijke en de middelste noord-zuid lopende strandwallen. In 1250 moet hier al het huis Rolland hebben gestaan, op een uitloper van de duinen, al is de exacte locatie van het huis niet bekend. Van hieruit werd het veen ontgonnen, waardoor het land geschikt werd voor tuinbouw en naderhand ook blekerijen.

In de 15de en 16de eeuw was de familie Ramp eigenaar van het huis, dat in 1737 is gesloopt. Op de plek van de huidige Rollandlaan lag de oprijlaan naar het huis.

Rond 1634 is begonnen met de aanleg van het landgoed Elswout in de duinen en het graven van een vaart naar Overveen, om zand vanuit het duingebied te vervoeren. Hierop werd al in de 18de eeuw de huidige Ramplaan aangelegd, die dan ook kaarsrecht is en die doorloopt tot buiten het Ramplaankwartier.

In de omgeving van de Ramplaan werden tussen de tuinderijen kleine buitenplaatsen gesticht, en hier en daar villa's gebouwd langs de dan bestaande wegen en paden.
Midden in het bloembollengebied bouwde Bloemendaal rond 1910 Tuindorp, dat nu onderdeel is van het Ramplaankwartier. Het wijkje werd verder uitgebreid nadat Haarlem in 1927 het gebied annexeerde. De schuin afgesneden zuidelijke grens, de Leendert Meeszstraat, is te verklaren omdat de zichtas vanaf Elswout naar de Oude Sint Bavokerk in Haarlem vrij moest blijven. Pas in 1937 werd de Vlaamseweg aangelegd als rechtstreekse verbinding met Haarlem, daarvoor was de wijk alleen aangehaakt op de wegen van Bloemendaal.

Na de oorlog werd de buurt in de noordoosthoek afgerond met bebouwing in strokenbouw en deels modernistische architectuur.

Kernkwaliteiten
- Het cultuurhistorisch van belang vanwege als tuindorp opgezette woonbuurt voor arbeiders en middenstand uit de eerste helft van de 20ste eeuw, met naoorlogse uitbreiding.
- De historische lijnen die de structuur van de wijk hebben bepaald: de Rollandlaan, de voormalige vaart vanuit Elswout (Ramplaan), zichtlijn Elswout - Sint Bavokerk (Leendert Meeszstraat).
- De historische gelaagdheid bestaande uit structuren en zichtlijnen uit de middeleeuwen, de resterende pre-stedelijke bebouwing behorende bij het tuinbouwgebied, het door Bloemendaal gebouwde Tuindorp (1910) en de voor- en naoorlogse delen van de wijk.
- De bijzondere, ruimtelijk nog steeds vrije ligging in het westelijk tuinbouwgebied, met één ontsluitingsweg naar Haarlem.
- De tuindorp-achtige bebouwing met voortuinen met hagen of muurtjes, groenstroken, bomen en water. Het Tuindorp uit 1910 is daarin als aparte eenheid herkenbaar.
- De hoge kwaliteit van het straatbeeld, die wordt bepaald door het complexmatige karakter van de bebouwing en de samenhang van de architectuur

13. Rozenprieel en Amsterdamsebuurt

Ontwikkelingsgeschiedenis
Het gebied ten zuiden en oosten van de Haarlemse binnenstad werd in de prehistorie reeds bewoond door boeren en in de 8ste en 9de eeuw ontgonnen, waardoor een veenweidegebied ontstond met een opstrekkende strokenverkaveling. Door het gebied liepen noord-zuid het Spaarne en de Kleine Houtweg, een parallelroute van de middeleeuwse Herenweg. In 1632 werd, een stuk noordelijker, de Amsterdamsevaart gegraven.



herkenbare pre-stedelijke structuren: Kleine Houtweg, Bakkerstraat, Kampersingel, beide oevers Spaarne, Rustenburgerlaan, Zomervaart



19e eeuwse arbeidersbuurt op basis van private ontwikkeling als uniek stadsvernieuwingsproject i.s.m. bewoners



voormalige fabrieken/ bedrijvigheid



begrenzing van vm. tuinencomplex Rozenprieel globaal afleesbaar



Historische beeldkarakteristiek 'Rozenprieel en Amsterdamsebuurt'

In de 17de en 18de eeuw werd het gebied ten zuiden van de toenmalige stad voor tuinbouw verpacht. Het complex Rozenprieel bestond toen grotendeels uit proeftuinen van verschillende tuinders. Het terrein werd gemeenschappelijk beheerd en had één ingang. Er werden bollen en bloemen geteeld, waaronder rozen, vandaar de naam. Verder lagen hier vooral buitenplaatsen en herenhuizen langs het Spaarne en herbergen.

Het Rozenprieel had vroeg in de 19de eeuw al een hoge bebouwingsdichtheid, vooral langs historische wegen zoals de Kleine Houtweg en langs de singelgracht en het Spaarne. In het derde kwart van de 19de eeuw werden de eerste arbeiderswoningen gebouwd op het complex Rozenprieel, met als zuidgrens de Bakkersstraat. Kort daarop werd ook elders gebouwd, op basis van een stratenplan dat het patroon van gedempte sloten volgde. Het ging vooral om kleinschalige volkswoningbouw, met langs de genoemde structuren voornamere herenhuizen. Het gebied dat de Amsterdamse- en Potgieterbuurt buurt zou worden was eeuwenlang als weiland in gebruik; de boerderijen lagen langs de Zomervaart. In 1839 was door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) de spoorlijn naar Amsterdam aangelegd,

en werkplaatsen verrezen direct noordelijk daarvan. Voor de werknemers werd vanaf eind 19de eeuw de Amsterdamsebuurt aangelegd. De HIJSM leende hiervoor geld aan de woningbouwverenigingen. Zij had immers alle belang bij een redelijke huisvesting van haar werknemers. Amsterdamsebuurt en Rozenprieel werden dicht bebouwd, met smalle straten zonder voortuinen en met weinig openbare ruimte.

In de jaren zestig sloeg het verval toe waardoor de gemeente de buurten wilde slopen. Onder druk vanuit de bevolking werd hiervan afgezien en vanaf 1974 werd voor het Rozenprieel ingezet op een ingrijpend stadsvernieuwingsplan met handhaving van het stratenpatroon. Inspraak en participatie kwamen in plaats van planvorming van bovenaf. Een nieuwbouwcomplex verving de verpauperde woningen die waren gebouwd op de tuinen van het Rozenprieel. Vooral voormalig stadsarchitect Nico Andriessen heeft hierbij een belangrijke rol gespeeld.

De in 1903 geopende huishoudschool is recent gerestaureerd en getransformeerd tot een multifunctioneel gebouw 'De Greiner'. De flat Koningstein, ontworpen in de jaren zeventig, zal worden gesloopt en de locatie wordt herontwikkeld. Net zuidelijk van het Rozenprieel zijn het voormalige ziekenhuisterrein en de historische bebouwing van de Mariastichting aan het Spaarne in het begin van de 21ste eeuw volledig vernieuwd ten behoeve van stedelijk wonen.

Kernkwaliteiten

– Het gebied is van waarde als arbeidersbuurten uit de 19de eeuw die hoofdzakelijk op basis van private ontwikkeling tot stand kwamen.
– Het Rozenprieel is een voor Haarlem uniek stadsvernieuwingsproject, in nauwe samenwerking met, en met inspraak van de bewoners. Het resultaat wordt echter niet als bijzonder fraai beschouwd en de complexen vormen een groot contrast met de aanwezige kwaliteiten.
– Veel nog goed herkenbare pre-stedelijke structuren: Kleine Houtweg, Bakkerstraat (voorheen Bakkersloot als grens van complex Rozenprieel), Kampersingel, beide oevers van het Spaarne, Rustenburgerlaan, Zomervaart.
– De historische gelaagdheid van het gebied bestaande uit een groot aantal (middeleeuwse) historische structuren, de afleesbaarheid van het complex Rozenprieel in het stedenbouwkundig patroon, restanten van bedrijvigheid, arbeiderswoningbouw uit de 19de eeuw en stadsvernieuwing.

14. Slachthuisbuurt en Van Zeggelenbuurt

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het veengebied waarop Haarlem-Oost is gebouwd werd al ver voor onze jaartelling bewoond. In de 9de en 10de eeuw is het gebied ontgonnen door ontwateringsloten te graven. Bebouwing zoals boerderijen en molens (kalk-, run-, graanmolens) werd vooral langs het Spaarne en de Zomervaart gebouwd. Vanaf de 18de eeuw werd een aantal buitenplaatsen aangelegd langs de oostoever van het Spaarne. Langs de Amsterdamsevaart en -weg vestigden zich vlakbij de stad bedrijfjes die binnen de stad voor overlast zorgden. Door de toestroom van arbeiders eind 19de eeuw was huisvesting nodig en werd bij de Amsterdamsevaart - noordelijk van de toekomstige Slachthuisbuurt - eerst de Amsterdamsebuurt gebouwd.



historische gelaagdheid



sociale woningbouw









Slachthuiscomplex



samenhangend stedenbouwkundig plan





prrestedelijk landschap met buitenplaats Veldlust en romolen



verbijzonderingen als het Hof van Egmond



groen profiel langs historische waterloop Zomervaart

Historische beeldkarakteristiek 'Slachthuisbuurt en Van Zeggelenbuurt'

Toen de Woningwet (1901) het maken van uitbreidingsplannen verplicht stelde, maakte L.C. Dumont, sinds 1902 directeur van Openbare Werken, in 1905 een plan voor verdere uitbreiding van de stad. Hierin nam hij ook het gebied oostelijk van de binnenstad op. Dit is een trendbreuk met de tot op dat moment vooral noord-zuid gerichte uitbreidingen op de langgerekte zandrug van de strandwal.

In 1907 opende het door Dumont zelf ontworpen gemeentelijk Slachthuis de deuren. Het complex lag op enige afstand van de stad met een bufferzone rondom en met de Slachthuisstraat als toegangsweg. Dumont maakt in 1916 het stedenbouwkundig plan voor het gebied oostelijk van de binnenstad. Hij ontwerpt een duidelijke hiërarchische wegenstructuur, met rechte brede hoofdstraten en smallere lichtgebogen woonstraten die parallel aan elkaar lopen. Stedenbouw, openbare ruimte en gebouwen vormen één

geheel. Tot circa 1930 werden hier door woningbouwverenigingen kleinschalige arbeiders- en middenstandswoningen gebouwd. Een bijzonder complex is het in rijke Amsterdamse schoolstijl ontworpen Hof van Egmond, dat is gebouwd op het park van buitenplaats Veldlust uit 1794. Langs de Schalkwijkerstraat zijn twee tuindorp-achtige inhammen ontworpen. Pre-stedelijke bebouwing aan de Zomervaart en het Spaarne en het Slachthuiscomplex werden in het plan oostelijk van de binnenstad opgenomen.

De Van Zeggelenbuurt verrees in jaren dertig, wat ruimer en groener van opzet. Hier werden de pre-stedelijke bebouwing aan de Amsterdamsevaart en -weg en de Zomervaart in het plan opgenomen. In de jaren vijftig zijn de randen van het gebied bebouwd. In de jaren zeventig en tachtig is hier en daar gerenoveerd, zonder dat het oorspronkelijke karakter is verdwenen.

Kernkwaliteiten

– De Slachthuisbuurt is een voorbeeld van een buurt uit het interbellum waarbij de bouw van sociale woningbouw voor het eerst als gemeentelijke verantwoordelijkheid wordt gezien.
– De historische waterlopen de Zomervaart en de noord-zuid lopende Gouwwetering refereren door hun groene profiel aan hun pre-stedelijke oorsprong.
– Het gebied heeft een historische gelaagdheid omdat in de stedenbouwkundige plannen pre-stedelijke bebouwing aan de historische lange lijnen werd opgenomen, net als het Slachthuis. Het Hof van Egmond houdt de herinnering levend aan de voormalige buitenplaats Veldlust.
– Het gebied heeft een samenhangend stedenbouwkundig plan, waarin stedenbouw, openbare ruimte en gebouwen als één geheel zijn ontworpen. De Van Zeggelenbuurt is groener en ruimer, met voortuinen, laanbomen en zichtlijnen.
– Het eerder gebouwde Slachthuiscomplex is belangrijk geweest voor de opzet van de buurt: eromheen zijn plantsoenen als bufferzone ontworpen en de oudere Slachthuisstraat bleef toegangsroute. Ook cultuurhistorisch is het slachthuis complex waardevol.
– Verbijzonderingen zijn het Hof van Egmond en de beide ombouwde plantsoenen aan de Schalkwijkerweg.

15. Industriegebied Noorder Buiten Spaarne

Ontwikkelingsgeschiedenis

Langs de oostrand van de stad lagen scheepswerven, kalkovens en hout- of verfmolens, bedrijvigheid waarvoor binnen de stad geen plaats was. Van hieruit vestigden zich de eerste bedrijven eind 19de eeuw in de tegen de oude stad gelegen Veerpolder. Ook langs het Noorder Buiten Spaarne zou zich al vroeg bedrijvigheid ontwikkelen. In de 17de eeuw stonden hier onder meer molens, vanaf het laatste kwart 19de eeuw gevolgd door grootschalige industrie. De bedrijvigheid is geleidelijk en zonder overheidssturing tot stand gekomen. Industriëlen bepaalden zelf waar ze hun bedrijf vestigden, en vaak was dat langs de belangrijke transportader het Spaarne.

De Drostefabriek en de werkplaatsen van de spoorwegen (HIJSM) werden eind 19de eeuw gebouwd, de Gemeentelijke Gas- en Lichtfabriek rond 1900 en meer naar het noorden de Figeemachinefabriek (huidige bedrijfshal circa 1914).



bedrijvigheid en industrialisatie vanaf laatste kwart 19de eeuw met grootschalige bedrijven buiten de stad.









Industriehaven is nog als haven in gebruik en houdt latere ontwikkelingen de oorsprong van het gebied afleesbaar.





duidelijke visuele relatie tussen de restanten van historische bedrijvigheid op beide Spaarneoevers.



architectuur van fabrieksgebouwen met verfijnde detaillering en baksteen.



Figee-machinefabriek



monumentale boerderij

Historische beeldkarakteristiek 'Industriegebied Noorder Buiten Spaarne'

Ook op de westoever kwam bedrijvigheid, zoals sedert 1883 de werf Conrad die zich steeds verder uitbreidde. Rond het terrein werden waterlopen of insteekhavens gegraven, zodat de werf tot in de jaren 1960 op een eilandje kwam te liggen. Fabrieken werden bijvoorbeeld ook aan de Paul Krugerkade gebouwd, onder andere een Chocolade-en Beschuitfabriek. Ook noordelijker ontstond langs het Noorder Buiten Spaarne bedrijvigheid, zoals de gasfabriek van de gemeente Schoten en het recentelijk gesloopte chemiebedrijf Sonneborn en Witco, dat in 1912 was gebouwd als raffinaderij van petroleumproducten.

Langs beide oevers van de centrale open ruimte van het Spaarne is zo een industrielandschap ontstaan met - in vergelijking met de historische stad - een gigantische schaal van gebouwen, bedrijfshallen, gashouders en schoorstenen, en met bijbehorende arbeiderswijken in de directe omgeving Amsterdamsebuurt en Transvaalbuurt.

Een aantal van de aan het eind van de 20ste eeuw buiten gebruik geraakte fabrieksterreinen is of wordt herontwikkeld, o.a. het Drosteterrein, Figeegebouw en de Lichtfabriek. Uitgangspunt bij het Droste-terrein was om te midden van veel (zorgvuldig uitgevoerde) nieuwbouw historisch belangrijke panden te behouden, en een centraal stedelijke ondernemerszone te ontwikkelen.

Op de westoever zijn veel bedrijfsgebouwen gesloopt, maar een aantal panden herinnert nog aan de bedrijvigheid van weleer.

Kernkwaliteiten

– Gebied met voor Haarlem belangrijke bedrijvigheid vanaf het laatste kwart van de 19de eeuw met grootschalige, deels internationaal opererende bedrijven waarvoor in de historische stad geen ruimte meer was en waarvoor hele arbeidersbuurten werden gebouwd.
– De Figee-machinefabriek, de Drostefabriek, de Lichtfabriek en de spoorwerkplaatsen op de oostoever, o.a. de (inmiddels gedempte) Paul Krugerkade met Chocolade- en Beschuitfabriek op de westoever, en hergebruik hiervan in de 21ste eeuw.
– De duidelijke visuele relatie tussen de restanten van historische bedrijvigheid op beide Spaarne-oevers.
– Karakteristieke architectuur van historische fabrieksgebouwen, gebouwd van baksteen en met een verfijnde detaillering.
– De Industriehaven is nog als haven in gebruik en houdt de herinnering levend aan het belang van de scheepvaart voor het transport van en naar het gebied. De Industriehaven kan bij eventuele latere ontwikkelingen de oorsprong van het gebied afleesbaar houden.

16. Patrimoniumbuurt

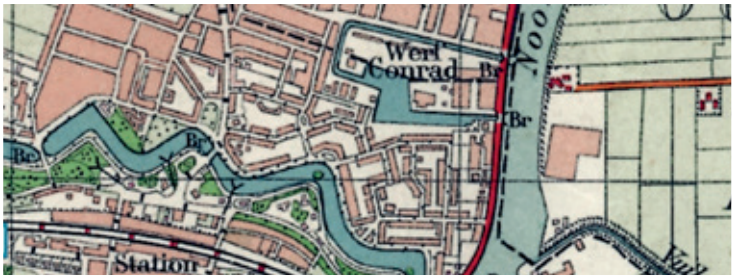
Ontwikkelingsgeschiedenis

De Patrimoniumbuurt werd in opdracht van de gereformeerde woningbouwvereniging vanaf 1918 gebouwd direct ten noorden van de bolwerken als min of meer autonome tuinwijk. De buurt ligt op dezelfde strandwal als de binnenstad. De zandige grond werd lange tijd gebruikt voor akkerbouw en veeteelt. In 1670 begon men met de grote uitleg aan de noordkant van de stad met acht bolwerken en een vestinggracht rondom. Het gebied erbuiten werd vrij gehouden als schootsveld.

In 1802 stichtte J.D. Zocher sr. hier zijn eigen kwekerij en enterij ‘Rozenhagen’ die meer dan 100 jaar als kwekerij van de bekende tuin- en landschapsarchitecten familie Zocher zou fungeren. Vanaf 1820 werden de verdedigingswerken geslecht, en is op de bolwerken, naar ontwerp van J.D. Zocher, een park in vroege landschapsstijl aangelegd.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte de gemeente een Algemeen Plan van Uitbreiding

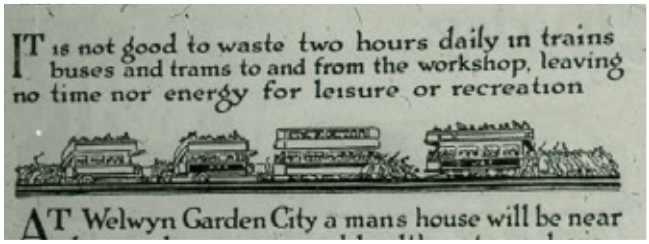




de buurt is als één complex ontworpen

ruimtelijk ontwerp tuinstad:





tuinstadgedachte: zelfvoorzienendheid, menging bevolkingsklassen en gemeenschapszin





het groen speelt een belangrijke rol





sociaalhistorische waarde als herkenbaar voorbeeld tuinwijkgedachte

Historische beeldkarakteristiek 'Patrimoniumbuurt'

waarin ook het tegen de stad aan gelegen Rozenhagen werd opgenomen. De uitbreiding zou het slingerende tracé van de vestinggracht volgen. De gereformeerde woningbouwvereniging 'Patrimonium' kocht het terrein in 1918 en gaf architecten Tj. Kuipers en A. Ingwersen opdracht op basis van het gemeentelijke plan een ontwerp te maken voor zo'n 400 arbeiders- en middenstandswoningen. Openbare ruimte, stedenbouw en architectuur zijn als één geheel ontworpen. De buurt kreeg het karakter van een tuindorp door de kleine schaal, de voortuinen, de besloten pleinen en door toepassing van een overbouwde poort in de straat. De in 1921 voltooide buurt is als zelfstandige buurt gedacht met eigen voorzieningen als een (gereformeerde) kerk, een school en winkels.
In 2016 wordt de Patrimoniumbuurt aangewezen als beschermd stadsgezicht, als deel van het stadsgezicht Haarlem-Noord.

Kernkwaliteiten

– De sociaalhistorische waarde van de Patrimoniumbuurt als herkenbaar voorbeeld van een tuinwijk voor gereformeerde arbeiders en middenstanders met dagelijkse voorzieningen zoals kerk, school en winkels, en daarmee representatief als onderdeel van de verzuilde samenleving tijdens het interbellum.
– Als duidelijk voorbeeld van een op de Engelse tuinstadbeweging geïnspireerde buurt met zekere mate van zelfvoorzienendheid, menging van bevolkingsklassen, gemeenschapszin en ruimtelijk ontwerp met een afwisseling van open en gesloten stratenpatroon, integratie van plantsoenen in de buurt en besloten gemeenschappelijk groen.
– Situering en vorm van de buurt, die is bepaald door de voormalige vestinggracht en de bolwerken. De buurt heeft dan ook een sterke zichtrelatie met de voormalige vestingwerken.
– De buurt is als één complex ontworpen, met een gebogen stratenpatroon, eenheid van vormgeving in de bebouwing, een monumentaal poortgebouw en hogere middenstandswoningen langs de Kloppersingel.
– Het groen dat in het tuindorp een belangrijke rol speelt: de voortuinen met ligusterhagen die overlopen in twee driehoekige besloten plantsoenachtige pleintjes en in de plantsoenaanleg en bomen langs de Kloppersingel.
– Redelijk gaaf en als samenhangend complex herkenbaar gebleven.

17. Transvaalbuurt

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Transvaalbuurt is tussen 1895 en 1910 door een exploitatiemaatschappij aangelegd ter plaatse van de voormalige buitenplaats Het Klooster. De westgrens van de uitbreiding werd gevormd door de middeleeuwse Herenweg, hier Rijksstraatweg en Schoterweg genoemd. De huizen werden vooral gebouwd voor arbeiders die werkten bij de nabijgelegen bedrijven aan het Spaarne. Speculanten hebben langs rechte smalle straten zo goedkoop mogelijk reeksen eengezinswoningen gebouwd met een of twee bouwlagen. In de meeste straten is nauwelijks groen aanwezig.

De Indische buurt zuid is eveneens met name voor arbeiders gebouwd vanaf 1910 en vooral in de jaren twintig, dus na de inwerkingtreding van de Woningwet. De daarin genoemde minimumeisen hebben voor een degelijke bebouwing gezorgd. Ook deze buurt is hoofdzakelijk projectmatig gebouwd met gesloten bouwblokken aan rechte straten in een orthogonaal patroon. Het noordelijk - eind jaren twintig gebouwde - deel is ruimer opgezet met soms voortuinen en straatbomen. In 1927 werd het hele gebied bij de annexatie van Schoten onderdeel van de gemeente Haarlem.

Kernkwaliteiten

– Als voorbeeld van particulier ontwikkelde buurten voor de huisvesting van arbeiders die werkzaam waren in de aangrenzende industrie langs het Spaarne uit de eerste decennia van de 20ste eeuw.
– De historische gelaagdheid is vooral terug te zien in de aan het gebied grenzende route





historische gelaagdheid en plekken vm. grote industrie.





vm. raadhuis Schoten en Albertuskerk



hoofdroute Zaanenstraat en Rijksstraatweg





voortuintjes met gemetselde of groene erfafscheiding, grasstroken en straatbomen



Particulier ontwikkelde buurt: huisvesting arbeiders - industrie aan het Spaarne, eerste decennia 20e eeuw

Historische beeldkarakteristiek 'Transvaalbuurt'

Schoterweg - Rijksstraatweg, in de richting van de straten die deels de oude verkaveling volgt en in de verkaveling langs het Spaarne op de plekken waar grootschalige bedrijven waren gevestigd.

– Grotere en historische bebouwing met soms bijzondere functies (Adelbertuskerk en het voormalige raadhuis van Schoten) langs de hoofdroutes Zaanenstraat en Rijksstraatweg.
– In het noordelijk deel van het gebied ruimere opzet van de straten met voortuintjes met gemetselde of groene erfafscheidingen, grasstroken en straatbomen, van groot belang voor de kwaliteit van de openbare ruimte.

18. Woonbuurten Noord 1925-1955

Buurten: Vondelkwartier, Rivierenbuurt, Vogelenbuurt, Dietsveld, Planetenbuurt, Indische buurt noord

Ontwikkelingsgeschiedenis

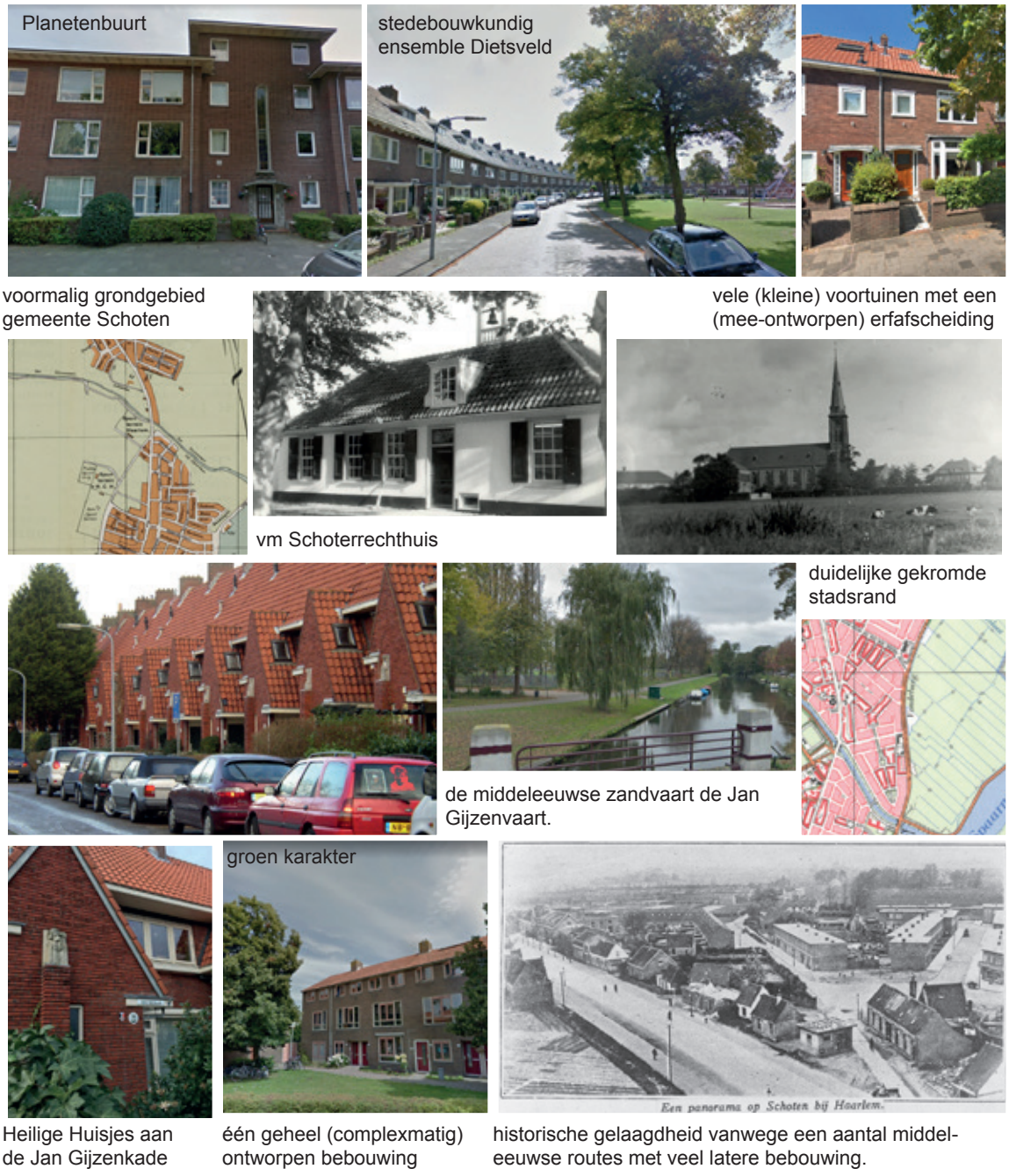
De tweede noordelijke uitbreiding van Haarlem ligt op het grondgebied van de voormalige gemeente Schoten. Het dorp Schoten, waarvan de geschiedenis teruggaat tot de 8ste eeuw, bestond vooral uit boerderijen langs de Schoterweg (naderhand Rijksstraatweg); het had geen echte kern. De Schoterweg maakte deel uit van de middeleeuwse Herenweg, de noord-zuid over de strandwal doorlopende verbinding. Parallel loopt de middeleeuwse Middenweg (deels Achterweg geheten), voorheen vanaf de Kleverlaan, nu onderbroken door de uitbreiding van begraafplaats Akendam. De Vergierdeweg takt schuin af van de Rijksstraatweg, met een verdichting van lintbebouwing op de kruising. Aan de Vergierdeweg zijn sporen van bewoning uit de Romeinse tijd gevonden. Op deze locatie heeft in de middeleeuwen een kapel met een begraafplaats gestaan en een kapelbeek die vanuit de duinen naar het Spaarne liep. Tegenwoordig staat er, iets terug gelegen uit de rooilijn, het voormalige Schoter rechthuis, dat tot 1907 als raadhuis diende. Iets zuidelijker stond de neogotische Sint Bavokerk van Schoten die midden jaren 30 dertig door de Mariakerk is vervangen.

In Schoten ontstonden al begin 20ste eeuw - zeer tegen de zin van de gemeente Haarlem – forenzenbuurten om de groei van Haarlem op te vangen. Haarlem liep hierdoor belastingen mis en wilde de exodus van welgestelden stoppen. Al vanaf 1905 maakte de gemeente opeenvolgende uitbreidingsplannen vooruitlopend op een annexatie. In 1927 was het zover, onder meer Schoten en Spaarndam werden bij Haarlem gevoegd. In de jaren twintig was de Vogelbuurt al gebouwd. Na de annexatie werd het uitbreidingsplan fasegewijs vergroot en in gewijzigde vorm uitgevoerd. De bebouwing bestond vooral uit eengezinswoningen in gesloten bouwblokken langs rechte hoofdstraten en enigszins gebogen zijstraten. De gevelwanden zijn als één geheel ontworpen.

Het oude Schoter rechthuis werd in de bebouwing opgenomen en de omgrenzing van het schootsveld van de Verboden Kring van Spaarndam, de Vondelweg, bleef de onverbiddelijke oostgrens. Het bouwen binnen de opeenvolgende uitbreidingsplannen heeft geduurd tot ver in de jaren vijftig; latere invullingen voegen zich binnen dit stedenbouwkundig patroon.

Kernkwaliteiten

- Het gebied is van cultuurhistorische waarde als voorbeeld van redelijk gaaf bewaard gebleven woonbuurten van met name complexmatig ontwikkelde eengezinswoningen voor middenstand en arbeiders vanaf de jaren dertig tot na WOII, op voormalig grondgebied van de agrarische gemeente Schoten.
- Historische gelaagdheid vanwege een aantal middeleeuwse routes met veel latere bebouwing daarlangs en daartussen:
  - De noord-zuid centraal door het gebied lopende Rijksstraatweg als deel van de Herenweg van middeleeuwse oorsprong.
  - De Middenweg (en Achterweg) is een grotendeels nog aanwezige, van oorsprong vanaf de Kleverlaan lopende parallelroute, met een oorsprong in de prehistorie, en was ook in de romeinse tijd en de middeleeuwen reeds een belangrijke route.



Historische beeldkarakteristiek 'Woonbuurten Noord 1925-1955'

- ◦ De eveneens middeleeuwse Vergierdeweg. 'Gier' verwijst naar 'in schuine richting lopen', met het nog aanwezige voormalige Schoterrechthuis
- ◦ De middeleeuwse zandvaart de Jan Gijzenvaart.

– Deze historische verbindingen zijn nog altijd belangrijke routes die ruimtelijke samenhang geven en de verschillende woonbuurten verbinden met omgeving, met uitzondering van de Middenweg/ Achterweg.

– De duidelijk gekromde rand van het bebouwd gebied aan de oostkant, Vondelweg, als gevolg van de Verboden Kring van de Stelling van Amsterdam.

– Het stedenbouwkundig ensemble in de buurt Dietsveld, bestaand uit pleinen en straten vanaf Roerdompplein en eindigend in het spits toelopende groene plein Dietsveld. Dit wordt versterkt door de gespiegelde gevelopbouw langs pleinen en straten.

– De nauwe samenhang van het stratenpatroon en de complexmatig ontworpen bebouwing, al of niet versterkt door groen. Soms zijn de hoeken verbijzonderd.
– De geleidelijke overgang openbaar - privé door de erkers, vele (kleine) voortuinen met een mee-ontworpen gemetselde of groene erfafscheiding (behalve in de Vogelenbuurt).
– Voortuinen en laanbomen zijn van waarde in het straatprofiel, vanwege de relatie met het kenmerkende totale groenbeeld van de wijk.
– De Heilige Huisjes aan de Jan Gijzenkade, gebouwd rond 1930 door de Katholieke Bond voor Grote Gezinnen, op dat moment moderne bouw voor arbeiders. Elk huis heeft een heiligenbeeld.

19. Naoorlogse uitbreiding Noord

Buurten: Sinnevelt, Delftwijk en Overdelft

Ontwikkelingsgeschiedenis

Voordat de noordelijke uitbreidingen werden aangelegd, lag in het gebied al de waterloop de Delft. De - nog bestaande - noord-zuid lopende vaart is in de middeleeuwen gegraven om het veenweidegebied te ontwateren.

De huidige buurt Overdelft - aan de overkant van de Delft, ook De Krim genoemd - maakte al deel uit van de Haarlemse uitbreidingsplannen van eind twintiger jaren. Daarin werd station Bloemendaal via Overdelft met de stad verbonden. In het plan waren stedenbouw, architectuur en openbare ruimte als één geheel ontworpen met gesloten bouwblokken en geknikte straten. Alleen het oostelijk deel is op die manier gerealiseerd (vanaf 1935). Elders is pas na de oorlog gebouwd, met eengezinswoningen die wel het oudere stratenpatroon volgen. Het noorden en westen van het gebied is gerealiseerd als strokenbouw. In Overdelft is de omslag in het stedenbouwkundig denken te zien.

De uitbreidingsplannen voor Delftwijk en Sinnevelt werden vastgesteld in 1961 en 1962. Van het gesloten bouwblok werd radicaal afgestapt ten gunste van strokenverkaveling. Beide wijken zijn ontworpen door A. van der Steld, hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling.
Het achterliggend idee voor Delftwijk en Sinneveld is dat stroken gestapelde woningen, georiënteerd op de zon en vrijstaand in het groen licht, lucht en ruimte in huis brengen. Wonen, werken en recreatie zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden. Daarna is een dergelijke stedenbouwkundige opzet ook in Schalkwijk toegepast, maar dan op veel grotere schaal.

De wijken worden van elkaar gescheiden door een grote groenzone, bestaande uit het Schoterbos (aanleg vanaf 1937, 1962 uitbreiding) en het Noordersportpark (aanleg 1945). Deze oost-west gelegen groenzone was al opgenomen in uitbreidingsplan van 1926 als belangrijk groen voor de stad als geheel, maar fungeert ook als recreatiegebied en uitloopzone voor Sinneveld en Delftwijk en de andere omliggende buurten.

Vooral Delftwijk is vanaf het begin van de 21ste eeuw ingrijpend vernieuwd. Daarvoor is de oorspronkelijke opzet ingrijpend aangepast waarbij gesloten woonblokken, een plein en een wijkpark zijn geïntroduceerd.

Kernkwaliteiten

– Overdelft: omslag van stedenbouw uit de jaren twintig en dertig (gesloten bouwblok)







Stratenpatroon, groenaanleg en architectuur zijn goed bewaard gebleven.





Hogere bebouwing langs de hoofdwegen als accent in de stedenbouwkundige structuur.





Jan Gijzenvaart



Het Schoterbos als waardevolle openbare groene ruimte ook stedelijk niveau







Sinnevelt als voorbeeld van de wijkgedachte, waar het buurt- en gezinsleven centraal staat.



naoorlogse strokenbouw.

Historische beeldkarakteristiek 'Naoorlogse uitbreiding Noord'

naar de naoorlogse strokenbouw.

– Sinnevelt en Delftwijk laten, als eerste wijken in Haarlem met strokenbouw, de daarvoor typerende scheiding zien van de functies wonen, werken en recreatie. Centraal liggen wijkvoorzieningen.
– Sinnevelt als voorbeeld van de wijkgedachte, waar het buurt- en gezinsleven centraal staan. De opdeling in kleine eenheden van wijken en buurten die een eigen gemeenschap vormen met voorzieningen en een gemengde bevolking van jong en oud.
– De hoofdstructuur bestaande uit doorgaande wegen, met daaraan gekoppeld woonstraten en -hoven en pleinen met winkels en voorzieningen. De bebouwing staat vrij in een toegankelijke openbare ruimte (gemeenschappelijke tuinen), wat een belangrijke kwaliteit is van vooral Sinnevelt. Hogere bebouwing langs de hoofdwegen en

hoogbouw is gebruikt als accent in de stedenbouwkundige structuur.
– Sinneveld als ruim opgezette, groene woonwijk met zorgvuldig ontworpen woningen. De structuur van de wijk wordt benadrukt door de groenaanleg die samenhangt met de bebouwing, bestaande uit in elkaar overlopende plantsoenen en grasstroken, laanbomen en heggen bij voortuinen. Stratenpatroon, groenaanleg en architectuur zijn goed bewaard gebleven.
– Delftwijk en Sinneveld worden gescheiden door het op stedelijk niveau belangrijke groengebied Schoterbos-Noordersportpark dat al in het uitbreidingsplan van 1926 was voorzien.
– Het Schoterbos als waardevolle openbare groene ruimte, ontworpen in de 20ste eeuw als groot stadspark dat ruimtelijk verbonden is met de omringende buurten en met de Jan Gijzenvaart.

20. Parkwijk en Schalkwijk

Buurten: Parkwijk, Europawijk, Boerhaavewijk, Molenwijk, Meerwijk,

Ontwikkelingsgeschiedenis

Parkwijk is de eerste naoorlogse stadsuitbreiding aan de oostkant van de stad. De wijk was volgens de Tuinstadgedachte gepland, vrij gelegen ten opzichte van de bestaande stad en met eigen voorzieningen deels zelfstandig ten opzichte van het centrum. De wijk werd volgens modernistische stedenbouwkundige principes ontworpen met bebouwing in stroken, vrij in de ruimte en niet meer langs straten en gesloten bouwblokken en een hiërarchisch verkeerssysteem die de wijk ontsluit. Iets later dan Parkwijk werd Schalkwijk gepland.

Het gebied van het huidige Spaarnwoude is gelegen op de meest oostelijke strandwal, waarop ook Spaarnwoude is gesitueerd. In de middeleeuwen is het gebied ontgonnen en ingepolderd. Aanvankelijk was het in gebruik als akker, maar na inklinking van het veen was de grond hiervoor te drassig en werd het als weiland gebruikt. In de jaren zestig en zeventig zijn de plannen voor de grootste stadsuitbreiding van Haarlem voor circa 40.000 bewoners gemaakt: Schalkwijk. In hoofdzaak is er strokenbouw in het groen toegepast; vrijstaande stroken met gestapelde woningen georiënteerd op de zon waardoor daglicht en frisse lucht in huis konden komen. Wonen, werken, verkeer en recreatie zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden; de functionalistische stedenbouwkundige principes waren geïnspireerd op het CIAM.

De opzet is een grootschaliger variant van de westelijk gelegen buurten Sinnevelt en Delftwijk (vanaf 1961) en van het noordelijk van Schalkwijk gelegen, iets oudere Parkwijk (1956-1961), de eerste oostelijke stadsuitbreiding na de oorlog.

In het structuurplan uit 1961 was vastgelegd dat brede stroken met singels (voor de waterbeheersing) en hoofdwegen de wijken onderling zouden scheiden. Hoogbouw accentueert daarbij de hoofdstructuur. In de noord-zuidstrook was het grote winkelcentrum voorzien en het groengebied rond Schalkwijk werd bewust onbebouwd gelaten zodat hier een Groene Zoom rondom ontstond. De inpassing van de nieuwe wijk in het bestaande landschap was een belangrijk uitgangspunt en nieuw voor die tijd. Groen en water werden in ruimtelijke zin verbonden met het omringende landschap. De Groene Zoom werd zoveel mogelijk in verbinding gebracht met de parken, plantsoenen en waterwegen binnen het gebied.





hoogbouw accentueert de hoofdstructuur en vormt markante land-marks

Molenwijk vanwege de experimentele woning-bouw



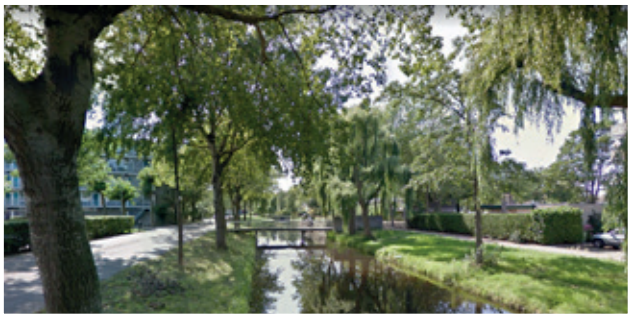




hoofdstructuur van hoofdwegen die de wijken van elkaar scheiden, met erlangs brede grasstroken met groen en water is nog aanwezig







verbindingen tussen de Groene Zoom en het groen binnen Schalkwijk



Historische beeldkarakteristiek 'Parkwijk en Schalkwijk'

Het eigenlijke Schalkwijk bestaat uit vier wijken, die ieder een zelfstandige eenheid vormen. Uitgangspunt bij het ontwerpen van het gebied was dat elke wijk een eigen gezicht zou krijgen met een eigen structuur die duidelijk afwijkt van de andere drie. In elke wijk is bovendien ruimte voor bijzondere openbare voorzieningen.

- De Europawijk bestaat uit stempels met strokenbouw, hoogbouw en eengezinswoningen.
- De Boerhaavewijk bestaat ook uit strokenbouw en eengezinswoningen, maar van een lagere dichtheid.
- Meerwijk is van een meer menselijke schaal, met de toepassing van pleintjes is er meer aandacht voor de voetganger.
- Molenwijk laat de overgang zien van grootschalige bouw naar meer kleinschaligheid en variatie, jaren zeventig, ecologische groen principes. Centraal in de wijk ligt een groot woningencomplex (Prattenburg) als reactie op de eerdere strokenbouw.

Het Reinaldapark tussen Parkwijk en Schalkwijk en gelegen tegen de Zomervaart/Fuikvaart was al opgenomen in het uitbreidingsplan van voor de oorlog als beoogd recreatiegebied voor heel Haarlem. Het park werd in 1956 ontworpen door de bekende landschapsarchitect J.T.P Bijhouwer, met een grote vijver, sportvelden en besloten 'tuinkamers'. Voor de vijver werd een deel van de Zomervaart/Fuikvaart vergraven. Het park werd pas in 1968 in wat gewijzigde vorm gerealiseerd. Jarenlang waren er problemen als gevolg van een nieuwe methode van vuilverwerking. Het vermalen vuil zorgde voor een ondoordringbare bodem waardoor er geen bomen konden groeien. Vooral aan de randen van Schalkwijk is naderhand bebouwing vernieuwd of nieuw bijgebouwd.

Zuiderpolder is gebouwd als laatste- ambitieuze - stadsuitbreiding uit de jaren tachtig, waar een aantal bekende eigentijdse architecten wooncomplexen heeft ontworpen.

Kernkwaliteiten

– De schaal van planning en uitvoering van Parkwjjk en later de verschillende delen van Schalkwijk door de dienst Openbare Werken van de gemeente is voor Haarlemse begrippen een ongekend, en eenmalig, fenomeen.
– Parkwijk, Europawijk en Boerhaavewijk hebben een consequent toegepaste integrale stedenbouwkundige opzet geïnspireerd door het CIAM, met de scheiding van functies en de heldere hiërarchische opzet van verkeersstructuur, bebouwing, openbare ruimte en groen.
– De hoofdstructuur van hoofdwegen die de wijken van elkaar scheiden, met erlangs brede grasstroken met groen en water (ook voor de waterbeheersing) is nog aanwezig. Watersingels en laanbeplanting versterken de hoofdwegenstructuur.
– Hoogbouw accentueert de hoofdstructuur en zorgt voor markante landmarks vanuit de verre omtrek.
– Molenwijk is van belang vanwege de experimentele woningbouw, met bijzondere oplossingen.
– De verbindingen tussen de Groene Zoom en het groen binnen Schalkwijk zijn van belang.
– Grasstroken met bomen, plantsoenen en gemeenschappelijke tuinen zijn van groot belang voor het openbaar gebied, vooral als ze in elkaar overlopen.

21. Zone Europaweg-Schipholweg

Ontwikkelingsgeschiedenis

Schalkwijk - met als centrum het gebied Europaweg/Schipholweg - is gebouwd op de meest oostelijke strandwal, waar ook Spaarnwoude is gesitueerd. In de prehistorie was op meerdere plekken sprake van bewoning en in de middeleeuwen waren er huisplaatsen. In de middeleeuwen is het gebied ontgonnen, ingepolderd en als weiland in gebruik genomen. Rond 1950 werd hier doorheen de Schipholweg getrokken als verbinding met Schiphol.

Haarlems grootste stadsuitbreiding Schalkwijk is in de jaren jaren zestig en zeventig iets zuidelijk van de Schipholweg gebouwd. Tussen de drukke weg en de wijk werd lange tijd een flinke strook groen open gehouden. In de centraal gelegen noord-zuidstrook tussen Europaweg en Amerikaweg waren centrale voorzieningen en winkels voorzien. Die werden rond 1970 gebouwd, toen een deel van de wijken al lang gereed was. De sterke functiescheiding tussen woon- en winkelgebieden is typerend voor de functionalistische stedenbouw van de jaren zestig. In het structuurplan uit 1961 was vastgelegd dat brede stroken met singels voor de



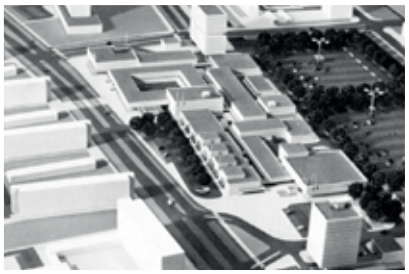
clustering in een centrumgebied





hoofdwegenstructuur die visueel wordt versterkt door de watersingels en de laan-beplanting.





gebouwen haaks of evenwijdig





St. Elisabeth's of Groote Gasthuis





van oorsprong orthogonale opzet





Historische beeldkarakteristiek 'Zone Europaweg-Schipholweg'

waterbeheersing en hoofdwegen de voorzieningen- en winkelzone en de wijken onderling ruimtelijk van elkaar zouden scheiden. Het winkelcentrum werd vormgegeven als één megastructuur. Twee torenvormige gebouwen (de kantoortoren en de woontoren) fungeren aan de uiteinden als landmarks. Dat zijn ze niet alleen binnen het stadsdeelcentrum zelf, maar ook vanuit andere delen van Schalkwijk, omdat ze staan in de lange zichtassen van de hoofdwegen.

De strook zuidelijk van de Schipholweg is geleidelijk in gebruik genomen met sportcomplexen, een zwembad, ziekenhuis en rioolzuiveringsinstallatie. Woningbouw is er recent aan toegevoegd. Tussen deze strook en het winkelcentrum staan onder meer het Spaarneziekenhuis (verbouwd in 2004) en bebouwing uit de jaren zeventig.

De Europaweg is recentelijk door de gemeente als te ontwikkelen gebied aangewezen. De weg zal veranderen van een drukke verkeersroute in een levendige stadsstraat, waarmee Schalkwijk op een stedelijke manier met de rest van de stad wordt verbonden.

Kernkwaliteiten

– Clustering van groot aantal uiteenlopende functies in één centrumgebied, conform de functionalistische stedenbouw van de jaren zestig met de scheiding van functies en de heldere hiërarchische opzet van verkeersstructuur, bebouwing, openbare ruimte en groen geïnspireerd door het CIAM.
– Sterke verankering van het centrumgebied binnen de hoofdverkeersstructuur van Schalkwijk, de integrale stedenbouwkundige opzet en de stad als geheel (Schipholweg).
– De hoofdvorm van het terrein, oriëntatie en orthogonale rangschikking bebouwing, gericht op het noord-zuid en oost-west verloop van de singels.
– De hoofdwegenstructuur rondom het centrumgebied die visueel wordt versterkt door de singels en de laanbeplanting.
– De oorspronkelijke orthogonale indeling van het stadsdeelcentrumgebied, gericht op het noord-zuid en oost-west verloop van de singel aan oost- en zuidzijde. De gebouwen staan daarbinnen haaks of evenwijdig aan elkaar.
– De combinatie van een megastructuur (het winkelcentrum) en een aantal in een losser verband geordende functies met eigen typologie en architectuur aan de zuidrand. Latere ingrepen aan het winkelcentrum hebben het uniforme megastructuurconcept vervaagd en minder leesbaar gemaakt.
– De functionele en visuele verbindingen tussen het centrumgebied en de structuren en wijken rondom, bijvoorbeeld zichtlijnen, doorsteken, toegangen en hoogbouwaccenten bij het winkelcentrum.

22. Bedrijventerrein Waarder- en Veerpolder

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Waarder- en de Veerpolder waren eeuwenlang een agrarisch veenweidegebied, gelegen tussen het Spaarne en de Liede. In beide polders zijn veel resten van prehistorische bewoning gevonden, en van middeleeuwse bewoning en huisplaatsen, behorende bij de veenontginningen. Boerderijen, molens en grasland met ontwateringssloten bepaalden het beeld. Door het gebied liep de Oudeweg, de middeleeuwse verbinding over land vanaf de Amsterdamsepoort via Spaarnwoude naar Amsterdam. Het grootste deel van de polders ten noorden van de Amsterdamsevaart zou tot na WOII agrarisch gebied blijven.
Bij de grote annexatie van 1927 kwamen ook deze polders bij Haarlem en een aantal jaren later werd een uitbreidingsplan vastgesteld waarin de Waarderpolder werd aangewezen voor de aanleg van havens en industrieterreinen. In 1939 werd hiervan een deel uitgevoerd: de Industriehaven met bijbehorende terreinen. Vanaf die tijd werd het gebied als bedrijventerrein ontwikkeld.

Kernkwaliteiten

– Het gebied is cultuurhistorisch waardevol als voormalig agrarisch buitengebied dat na WOII is ontwikkeld als bedrijvengebied van de stad.





inrichting die in oorsprong gebaseerd is op de prestedelijke verkaveling, en enkele boerderijen en watergangen.







het gebied is cultuurhistorisch waardevol als voormalig agrarisch buitengebied dat na WO II is ontwikkeld als bedrijvengebied van de stad.







18de eeuwse boerderij
'Ons Genoegen'



18de eeuwse boerderij'Schoteroog'

Historische beeldkarakteristiek 'Bedrijventerrein Waarder- en Veerderpolder'

- De gelaagdheid van het gebied met nog herkenbare elementen uit het voormalige open buitengebied: de relatie met het Noorder Buiten Spaarne, de inrichting die in oorsprong gebaseerd is op de pre-stedelijke verkaveling, en enkele boerderijen en watergangen.
- De twee van oorsprong 18de-eeuwse boerderijen uit de pre-industriële periode, 'Ons Genoegen', goed zichtbaar vanaf Spaarndamseweg, en 'Schoteroog', nu onderdeel van een kleine scheepswerf.

23. Stadsrandzones

Ontwikkelingsgeschiedenis

Kenmerkend voor stadsrandzones is de dynamiek. Door de tijd heen transformeren deze zones omdat een stad groeit en ontwikkelt. In stadsrandzones vestigde zich eeuwenlang vooral bedrijvigheid die binnen de stad overlast kon veroorzaken, maar wel dicht bij de stad moest liggen. Het ging dan bijvoorbeeld om kalkovens, textielbedrijven of looierijen, maar ook om het Slachthuis en het Leprozenhuis.

Na 1945 vindt een transformatie plaats van functies in de stadsrandzones. Zo komen er sportvelden, volkstuinen en soms ook scholen, parken en recreatiegebieden of begraafplaatsen aan de rand van de stad. Het gaat vaak om nieuwe functies die ruimte nodig hebben. Ontwikkelingen in de randzones zorgen voor een ruimtelijk en functioneel gelaagde opbouw: gebieden en elementen van voor en na de verstedelijking liggen naast elkaar.

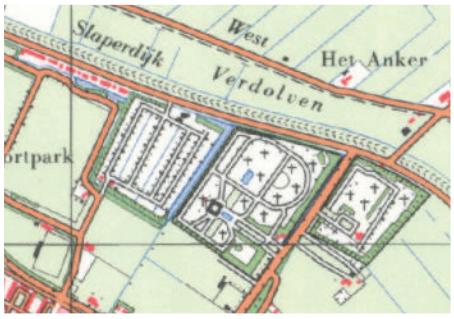




randje villabebouwing aansluitend aan Heemstede ten zuiden van HFC (=oudste voetbalclub van NL)

historische gelaagdheid van gebied 1, waar tussen de middeleeuwse Herenweg en de 17de-eeuwse Slaperdijk in de jaren 50 twee begraafplaatsen werden aangelegd









historische gelaagdheid van gebied 4, bestaande uit de middeleeuwse Wagenweg, de 17de-eeuwse Leidsevaart, en de resterende buitenplaatsen uit diverse tijden om het terrein waarvan het gebied is ontstaan



Historische beeldkarakteristiek 'Stadsrandzones'

De stadsrandzones van Haarlem:

a. Gebied tussen Vondelweg en Slaperdijkweg, de Noorderbegraafplaats en begraafplaats Sint Joseph, Spaarne Gasthuis en sportvelden
Het gebied ligt tussen de historische structuren Rijksstraatweg (deel van de middeleeuwse Herenweg) de Vergierdeweg (een parallelweg hiervan) en de Slaperdijk uit de 17de eeuw. Op een kaart van 1932 is de Tweede Algemene of Noorderbegraafplaats in aanleg te zien, net zuidelijk van de Slaperdijk. Rondom liggen dan weilanden en boerderijen. De RK begraafplaats Sint Joseph ertegenover werd in 1958 gerealiseerd. Kort daarop werden ook een volkstuinencomplex en een sportpark aangelegd. Het Spaarne Gasthuis dateert uit begin van deze eeuw.

b. Sportvelden noordelijk van Overdelft
Het in dit gebied gelegen sportpark werd aangelegd in de jaren zestig, in samenhang met de nieuwe stadsuitbreidingen Overdelft en Sinnevelt.

c. IJsbaan en sporthal zuidelijk van Overdelft
Hier werd rond 1960 een openlucht ijsbaan aangelegd. De ijsbaan werd aan het eind van de 20ste eeuw vervangen door een overkapte baan.

d. Sportvelden en strook publieke gebouwen en volkstuinen ten zuiden van de Spanjaardslaan tot Houtvaart
Het gebied langs de zuidgrens van de gemeente maakte tot circa 1960 deel uit van het buitenplaatsengebied langs de Wagenweg. Vanaf begin jaren vijftig werd de strook geleidelijk bebouwd met een groot lyceum en zorggebouwen. Begin jaren zestig werd de - al eerder geplande - Westelijke Randweg hier doorheen getrokken, waardoor het gebied geïsoleerd komt te liggen. Aan de overkant van de weg komt achter de huizen van de buitenplaatsen een sportterrein. De sportcomplexen en volkstuinen zorgen ervoor dat het landschap vanuit de stad moeilijk bereikbaar is.

e. Zuiderpolder
Zuiderpolder werd gebouwd in de jaren tachtig ten oosten van Parkwijk en vormt de laatste - ambitieuze – stadsuitbreiding waar een aantal bekende eigentijdse architecten wooncomplexen heeft ontworpen. Deze wijk is gerealiseerd zonder zandopspuiting. Omdat de wijk op polderpeil ligt, ligt deze lager dan de omringende wijken.

Kernkwaliteiten

– De historische gelaagdheid van gebied a, waar tussen de middeleeuwse Herenweg en de 17de-eeuwse Slaperdijk in de jaren vijftig twee begraafplaatsen werden aangelegd.
– De historische gelaagdheid van gebied d, bestaande uit de middeleeuwse Wagenweg, de 17de-eeuwse Leidsevaart, en de resterende buitenplaatsen uit diverse tijden om het terrein waarvan het gebied is ontstaan.
– De Noorderbegraafplaats met aula naar ontwerp van G. Friedhoff (1932) en Sint Joseph (1958) met groenaanleg en de daarop staande gebouwen en objecten. Langs de Vergierdeweg zijn tevens nog een aantal oude boerderijen en agrarische relicten (grasland).
– Een randje villabebouwing aansluitend aan Heemstede ten zuiden van HFC (=oudste voetbalclub van NL)



Kaart Lange lijnen

5. Lange Lijnen

In dit hoofdstuk worden 19 belangrijke lange lijnen in de stad behandeld. Dit zijn de op het niveau van de stad en de regio verbindende historische structuren. De lijnen geven de stad samenhang en herkenbaarheid en zorgen voor oriëntatie. Het gaat om wegen en straten, waterlopen en spoorlijnen. De lange lijnen zijn buurt- en wijkoverschrijdend en hebben vaak een gecompliceerd en samengesteld karakter: ze verbinden historische plekken en/of hebben een historische betekenis door een specifieke (voormalige) functie.

De lange lijnen zijn fysieke ruimten inclusief de direct aanliggende bebouwing. Een hoofdrol is weggelegd voor de continuïteit van de lijn, die vaak wordt versterkt door bomenlanen en groen. De gebouwen erlangs geven maat, schaal en betekenis, en houden het historisch karakter afleesbaar. Waar de lijnen elkaar kruisen zijn soms markante historische plekken ontstaan.

Waar de lijnen buurten begrenzen of doorkruisen vormen ze bijzondere structuren op buurtniveau. Daarom moet de beschrijving van de lange lijnen altijd worden gebruikt in combinatie met de gebiedsbeschrijvingen in het vorige hoofdstuk. Alle lange lijnen met aanliggende bebouwing worden hoog gewaardeerd.

Naast de cultuurhistorisch waardevolle lange lijnen zijn er enkele meer recente routes die ruimtelijk en verkeerskundig van grote betekenis zijn voor de stad. Deze zijn als referentie ook opgenomen op de kaart.

1. Het Spaarne

Ontwikkelingsgeschiedenis

Geologen hebben het ontstaan van het Spaarne in de ijzertijd gedateerd (800-50 v. Chr.). Van oorsprong mondde het bij het veengebied bij het Haarlemmermeer ontstane veenstroompje uit in het IJ. Waar een bocht van het Spaarne bijna de hooggelegen strandwal raakt ontstond Haarlem. Het Spaarne werd een belangrijke noord-zuid handelsroute door Holland. In de 13de eeuw werd bij de uitmonding in het IJ bij Spaarndam een dam aangelegd, met sluizen voor de scheepvaart.

Het Spaarne was de levensader voor Haarlem als handels- en marktstad. Beide oevers werden geleidelijk bebouwd, door aanplemping en ophoging is de rivier in de binnenstad aanmerkelijk versmald. Het Spaarne fungeerde niet alleen als vaarroute, er werd gevist, er was bedrijvigheid te vinden (scheepswerven) en het verse water werd door bierbrouwers gebruikt. Naast brouwerijen, scheepswerven en verwante bedrijvigheid werden de Spaarne-oevers ook een plek voor representatieve bebouwing, zoals de statige huizen van de bierbrouwers en later het Teylershofje (1787), Hodson Huis (1794) en de nieuwe entree van het Teylersmuseum (1878). Op de kades stonden bomen, vooral waar deze zich tot pleinruimtes verbreedden. Langs het water waren verschillende markten te vinden, de hooimarkt, turfmarkt, houtmarkt, Friese varkensmarkt. Ook stonden hier de waag en de stadskraan.

Zuidelijk van de binnenstad vormden de groene oevers met rivierzicht een aantrekkelijk woongebied voor welgestelden die hier vanaf de 17de eeuw buitenplaatsen bouwden en eind 19de en 20ste eeuw villawijken op de westoever.

Noordelijk van de binnenstad stonden van oudsher al molens langs het Spaarne. Vanaf 1880 vestigden zich aan het Noorder Buiten Spaarne grootschalige industrie en scheepswerven. De mogelijkheden voor de scheepvaart werden sterk vergroot met het in 1876 geopende Noordzeekanaal en daarna de vergroting van de sluizen bij Spaarndam.

In de loop van de 20ste eeuw werd het Spaarne steeds minder van belang voor scheepvaart en bedrijvigheid. Wel kwamen wonen en werken met zicht op de rivier steeds meer in zwang.

Kernkwaliteiten

- Het Spaarne is een lange, continue structuur met een in de binnenstad sterk meanderend beloop en een wisselende breedte, die samen met de Herenweg/ Rijksstraatweg ruimtelijk gezien de ruggengraat vormt van de stad.
- De plaatselijk duidelijk bredere kades - oorspronkelijk markt of stapelplaats - houden de scheepvaart- en handelsgeschiedenis afleesbaar en leveren bovendien een interessante, van oudsher met bomen beplante openbare ruimte op.
- Door de breedte en openheid van het Spaarne ontstaan panorama's die de binnenstad in haar ruimtelijke samenhang beleefbaar maken.
- De verschillende delen van het Spaarne hebben een heel eigen en duidelijk herkenbare karakteristiek:
    - Binnenstad: bochtige en versmalde rivier met historische bebouwing op beide oevers.
    - Noorder Buiten Spaarne: voormalige bedrijvigheid en industrie, op de westoever afgewisseld met volkswoningbouw. Voorbij de Schoterbrug is de rivier herkenbaar als brede veenstroom in een open pre-stedelijk landschap. Hier stroomt de Liede via Mooie Nel uit in het Spaarne.
    - Zuider Buiten Spaarne: buiten de binnenstad 19de-eeuwse uitbreidingen, zuidelijk daarvan op de westoever villagebied, op de oostoever groengebied, met diverse bebouwing.
- De historische gelaagdheid langs de oevers is afleesbaar gebleven door bebouwing en elementen uit verschillende tijden en door het bewaard gebleven groengebied aan de noord- en de zuidkant van de stad.
- Het Spaarne brengt in het noorden en zuiden het landschap de stad binnen.
- Vanaf het Noorder Buiten Spaarne gezien verengt de rivier zich, met een panoramisch beeld op de binnenstad.
- (Beweegbare) bruggen, brugwachtershuisjes, gemetselde kademuren, beschoeiingen, meerpalen, havengebonden bestratingsmateriaal en dergelijke houden het scheepvaartverleden van het Spaarne herkenbaar.

2. Delft, Houtvaart en Garenkokersvaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Delft en de Houtvaart zijn middeleeuwse afwaterings- of draineringsvaarten. Ze zijn in noord-zuid richting gegraven ten westen van Haarlem bij de ontginning van het veengebied

tussen beide strandwallen in. Zij stonden vermoedelijk van oorsprong met elkaar in verbinding, maar werden al vroeg van elkaar gescheiden door een in de Zijlweg aangelegd sluisje of 'zijl'. Op kaarten van rond 1600 zijn ze al niet meer verbonden. Daarna stroomden ze uit in respectievelijk de Garenkokersvaart en de Brouwersvaart. Op een kaart uit 1725 staan beide aangegeven met de naam 'Delf'. 'Delft' betekent gedolven of gegraven. De Delft liep door tot in het noorden van Schoten, de Houtvaart tot in Aerdenhout. In 1958 is langs de beide vaarten de Westelijke Randweg aangelegd, waarbij vooral de Houtvaart aanmerkelijk is versmald. De randweg, als vrij liggende vierbaansweg vormt een barrière tussen de (historische) stad en het buitengebied en doorsnijdt belangrijke historische verbindingen zoals de Zijlweg, Brouwersvaart, Vlaamseweg – De Ruijterweg en Pijlslaan. Tegelijk zorgde de randweg ervoor dat de historische stad ontlast werd van autoverkeer.

Kernkwaliteiten

– De vaarten zijn vrij rechte waterlopen van middeleeuwse oorsprong die een beeld geven van het pre-stedelijke landschap en de ontginning van de strandvlakte. Beide hebben zachte oevers zonder bebouwing, mede daardoor is het historische belang van de vaarten lastig afleesbaar.
– De vaarten hebben de begrenzing van de stad aan de westkant bepaald.
– Beide vaarten zijn over vrijwel de hele lengte nog aanwezig en hebben hun zachte groene oevers - en daarmee hun landelijk aanzien - behouden. Oorspronkelijk waren de vaarten vrijwel even breed.
– Richting en ligging van de vaarten waren bepalend voor de later aangelegde Westelijke Randweg/Delftlaan, die nu ruimtelijk en verkeerskundig bepalend is voor de westkant van de stad.

3. Jan Gijzenvaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Jan Gijzenvaart werd vanaf 1537 gegraven nadat Jan Gijssen van Blanckevoort toestemming had gekregen van de Heer van Brederode om over diens terrein een bestaande waterloop tot een vaart te vergraven. Die liep verder over Gijssens eigen land naar het Spaarne. De bedoeling was om via de vaart duinzand te vervoeren, om te gebruiken bij de bouw. In 1686 heeft Haarlem de vaart gekocht. Tot begin 20ste eeuw bleef het een belangrijke route voor zandtransport.

In de loop van de 20ste eeuw kwam de vaart binnen verstedelijkt gebied te liggen. In het uitbreidingsplan van 1926 waren twee grote oost-west lopende groenstroken voor Haarlem als geheel voorzien. De Jan Gijzenvaart maakt deel uit van de noordelijke strook. De vaart en de Jan Gijzenkade erlangs zijn daardoor bepalend geweest voor de stedenbouwkundige structuur van een heel aantal buurten. De Jan Gijzenvaart met zijn brede groene oevers en bomen erlangs fungeert nu als groene ader in de stad.

Kernkwaliteiten

– De Jan Gijzenvaart - een laat-middeleeuwse waterverbinding tussen het binnenduinrandgebied en het Spaarne - is van groot belang geweest voor de zandhandel en de bouw in Haarlem en de Amsterdamse grachtengordel.

– De vaart heeft haar tracé behouden en is - getransformeerd tot singel - opgenomen in de uitbreidingsplannen van Haarlem Noord als bufferzone tussen een aantal buurten.
– De vaart maakt deel uit van de noordelijke door Dumont ontworpen groenzone voor de stad als geheel. Het groen langs de vaart loopt over in het Schoterbos.

4. Zomervaart en Fuikvaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

In de 17de eeuw vormde de Zomervaart, met in het verlengde ervan de Fuikvaart, de verbinding tussen het Spaarne en het Haarlemmermeer. Langs de vaart stonden boerderijen in het veenweidegebied.

Het slingerende beloop van de Zomervaart was het gevolg van de onregelmatige verkaveling van de Roomolenpolder. De rechte Fuikvaart volgde de kavelrichting van de Poelpolder. Toen het Haarlemmermeer in 1852 droogviel, bleef de waterloop in verbinding staan met de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder.

Vanaf ongeveer 1900 is aan weerskanten van de Zomervaart Haarlem-Oost gebouwd. In de tweede helft van de 20ste eeuw is een deel van de Zomervaart met zijn onregelmatige loop vergraven tot een slingervijver als deel van het Reinaldapark en groene contramal van Parkwijk. De Fuikvaart loopt in het buitengebied nog steeds rechtdoor naar de Ringvaart.

Kernkwaliteiten

– Zomervaart en Fuikvaart zijn historische vaarten, waarvan het beloop herinnert aan de kavelgrenzen van de veenpolders ter plekke.
– Zomervaart en Fuikvaart vormen nog steeds een groen/blauwe verbinding tussen het Spaarne en het buitengebied.
– De Zomervaart heeft binnen het bebouwd gebied door de groene oevers met bomen een landelijk aanzien behouden.
– De resterende agrarische bebouwing langs de Zomervaart houdt de lange historie afleesbaar.

5. Brouwersvaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

Aan het eind van de middeleeuwen werd tussen het duingebied en de Haarlemse vestinggracht de Brouwersvaart gegraven om het schone kwelwater uit de duinen naar de stad te brengen. De Brouwersvaart liep vanaf de voormalige Raakspoort binnen de stad over in de toenmalige waterloop de Raaks en vandaar via de Beek naar het Spaarne.

Dat schone duinwater werd gebruikt door de brouwers en door blekerijen, totdat die laatste hier in 1599 verboden werden vanwege watervervuiling. In dezelfde tijd fungeerde de vaart ook als route voor zandtransport, getuige de naam ‘Santvaert’ op historische kaarten. In de 17de eeuw werd aan het begin van de vaart de nu nog bestaande (nieuwe) Brouwerskolk gegraven, waarmee in het duin een kunstmatige zoetwatervoorraad ontstond. Op kaarten uit de 17de eeuw en later liggen er tuinen en bescheiden buitenplaatsen langs de Brouwersvaart.

Aan het eind van de 19de eeuw is langs het oostelijk deel van de vaart aan beide zijden de Leidsebuurt en het Garenkokerskwartier gebouwd. De verkaveling daarvan is mede door de vaart bepaald. Westelijk van de Randweg loopt de Brouwersvaart door het buitengebied.

Kernkwaliteiten

– Van oorsprong middeleeuwse vaart waarvan de geschiedenis nauw verweven is met typisch Haarlemse nijverheid: bierbrouwerij, lakenblekerij, en zandvaart vanuit het duingebied.
– Lange rechte vaart, waarvan het tracé de structuur van de Leidsebuurt en het Garenkokerskwartier mede heeft bepaald.
– Het asymmetrisch profiel tot de Randweg: stenig met een harde kade aan de zuidkant, een groenstrook met bomen aan de noordkant. Meer westelijk heeft de vaart groene zachte oevers.
– De pre-stedelijke bebouwing langs de vaart houdt de lange historie afleesbaar.
– De historische vaart maakt een groen/blauwe verbinding met het buitengebied, die visueel wordt versterkt door de lange zichtlijn op de Grote of Sint Bavokerk.

6. Vestinggrachten en -singels

Ontwikkelingsgeschiedenis

Vanaf eind 13de eeuw zijn rond Haarlem vestingwerken aangelegd, bestaande uit stadsmuren met torens, een vestinggracht rondom en poorten bij de belangrijkste toegangswegen met een brug over de gracht. Van de poorten is alleen de Amsterdamsepoort bewaard. De oudste muur werd omringd door de Oude Gracht, de huidige Nassaulaan, Nassaustraat en Ridderstraat. In de 15de en 16de eeuw werden nieuwe vestingwerken aangelegd waarbij de voormalige grachten in de stad werden opgenomen. In de 17de eeuw werd de stad omgeven door de huidige singels aan de zuidkant en grachten ter plekke van de huidige Nassaustraat en Wilhelminastraat.

Van de grootschalige stedelijke uitbreidingsplannen uit de tweede helft van de 17de eeuw werd alleen het noordelijk deel gerealiseerd met acht bastions omgeven door een gracht. Onderdeel van het plan was de Nieuwegracht binnen de stad.

Toen in de 19de eeuw de doorspoeling van de grachten verslechterde, waren stank en overlast van ongedierte het gevolg. Verscheidene (voormalige) stadgrachten werden daarom gedempt. De vestingwet van 1874 verklaarde het vestingstelsel als verouderd; Nederlandse steden mochten hun vestingen slechten, wat in Haarlem deels ook gebeurde. De singels aan de zuidkant, de Kinderhuissingel, de Lange Herenvest en de grachten rond de bolwerken bleven wel bestaan.

Kernkwaliteiten

– De tot singels, parken en straten omgevormde vestingwerken vormen nog altijd een samenhangende en herkenbare overgang tussen de binnenstad en de gebieden daaromheen. De vestinggracht is voor een groot deel nog aanwezig.

– De vestinggracht vormt de historische stadsgrens, die van essentieel militair, economisch en bestuurlijk belang was en de stedelijke identiteit markeerde.
– De historische vestinggrachten zijn van groot belang geweest binnen het verdedigingssysteem van de stad.
– De vestinggracht gaf en geeft ruimtelijk samenhang aan de stad.
– Belangrijke routes liepen binnen en buiten de vesting door, gemarkeerd door stadspoorten en bruggen. Net daarbuiten ontstonden poortpleinen, met een belangrijke knooppuntfunctie voor transport.
– Tracé en profiel van de historische vestinggracht zijn goed bewaard gebleven. De historische functie is daardoor goed afleesbaar.
– De gracht rond de bolwerken in het noorden herinnert aan de stedelijke ambitie om grootschalig uit te breiden en aan de destijds nieuwe verdedigingstechnieken (vestingbouw).
– Het beloop van inmiddels gedempte grachten is nauwelijks gewijzigd. Het weer openmaken van gedempte stadsgrachten is in het kader van de wateropgave een reële mogelijkheid.

7. Leidsevaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Leidsevaart is als trekvaart met jaagpad erlangs aangelegd in 1657. Langs de zuidkant van de lange rechte vaart lag het jaagpad waarop jager en trekpaard liepen. De vaart werd gegraven tussen Leiden en Haarlem op kosten van beide steden gezamenlijk. De 30 kilometer lange vaart volgt een kaarsrecht tracé, met de weg aan de westkant. De vaart sluit nu aan op de Kinderhuisvest; vóór de ontmanteling van de vestingwerken sloot hij aan op de Brouwersvaart. Dankzij de goede toegankelijkheid zijn aan de vaart buitenplaatsen ontstaan zoals Zomerlust, Zwanenburg en Vaartzicht. De weg heeft zich ontwikkeld tot belangrijke uitvalsweg naar Leiden.

Kernkwaliteiten

– Lange kaarsrechte vaart die - in tegenstelling tot de Amsterdamsevaart volledig - intact is gebleven. Langs een deel van de vaart wordt de inrichting van het tracé ruimtelijk versterkt door laanbomen.
– Karakteristiek zijn de continuïteit van het asymmetrisch profiel over grote lengte en de lange zichtas.
– De vaart is als harde rechte grens zeer bepalend geweest voor de stedenbouwkundige ontwikkeling aan de westkant van de stad, met name van de Leidse(vaart)buurt en het Houtvaartkwartier.
– De lange zichtlijn met de Nieuwe Sint Bavokerk als oriëntatiepunt maakt de Leidsevaart ruimtelijk tot een belangrijke entree van de stad.
– De Leidsevaart heeft een asymmetrisch profiel. Langs de weg staat aan de westkant aaneengesloten bebouwing. De oostoever is aanmerkelijk groener, hier staan restanten van buitenplaatsen (parken en koepels), die georiënteerd zijn op de vaart en het landelijk gebied dat er toen achter lag.

8. Amsterdamsevaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

De trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem werd in 1631-1632 aangelegd als de eerste trekvaart van Holland. De vaart, met een lengte van 16 kilometer, werd door beide steden gezamenlijk betaald. In Haarlem kwam de vaart uit in de Oostersingelgracht bij de Amsterdamsepoort.
Langs de zuidkant van de lange rechte vaart lag het jaagpad waarop jager en trekpaard liepen. Waar Halfweg is ontstaan lagen sluizen; hier moesten de reizigers overstappen. Dit unieke vervoerssysteem werd, vanwege het comfort en de betrouwbaarheid, een enorm succes. Het jaagpad langs de vaart werd bovendien verwelkomd als de kortste route over land naar Amsterdam. In 1762 werd het jaagpad verhard en daarna steeds verder verbeterd en verbreed.

De trekschuit legde het midden 19de eeuw af tegen de veel snellere trein. Ironisch genoeg werd het spoortracé direct langs de trekvaart gelegd. De vaart is buiten Haarlem nog grotendeels aanwezig maar niet meer voor scheepvaart in gebruik.

Kernkwaliteiten

– Spoorlijn, trekvaart en weg erlangs vormen een belangrijke historische infrastructuurbundel tussen beide steden. De trekvaart én de trein waren de eerste van hun soort in Nederland.
– Het kaarsrechte tracé van de vaart is nauwelijks gewijzigd. Maar op Haarlems grondgebied is het profiel van de vaart ten behoeve van het verkeer steeds verder versmald en bij de poort zelfs gedempt. Wel houden de begeleidende bomenrijen het tracé herkenbaar.
– De Amsterdamsepoort geeft richting en een focuspunt aan de zichtas over de vaart, de ruimtelijke context van de poort en de aansluiting op de vaart zijn grotendeels verdwenen.
– Vaart en weg lagen tot de 20ste eeuw buiten de stad. De pre-stedelijke lintbebouwing, met functies gekoppeld aan transport, houdt die relatie afleesbaar.

9. Ringvaart

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Ringvaart en de Ringdijk zijn aangelegd in verband met het inpolderen van het te gevaarlijk geworden Haarlemmermeer. Plannen voor inpoldering waren er al sinds de 18de eeuw. Steeds meer land kalfde af en dorpen werden verzwolgen. In 1852 was de lastige klus geklaard. Rond het hele drooggelegde meer is dan de Ringdijk gelegd, met aan de buitenkant de vaart. Daarin wordt het overtollige water uit de droogmakerij gepompt. Over de hele lengte lopen dijk en Ringvaart dus naast elkaar. In de jaren zeventig van de 19de eeuw werden twee nog bestaande poldermolens gebouwd om het overtollige water uit de Haarlemse polders af te voeren op de Ringvaart.

De Ringvaart vormt ter hoogte van Schalkwijk de grens tussen Haarlem en de gemeente Haarlemmermeer. Aan de Haarlemse zijde van de vaart ligt een middeleeuws veenweide-landschap met nauwelijks bebouwing. Aan de overkant de grootste droogmakerij van Noord-Holland.

Kernkwaliteiten

– De lange en 35 meter brede Ringvaart met de Ringdijk erlangs, vormen een keiharde grens.
– Het sterke contrast tussen het middeleeuwse cultuurlandschap met een kleinschalige en grillige verkaveling aan Haarlemse zijde, en de Haarlemmermeerpolder met een geometrische verkavelingsstructuur en een open karakter. Ringvaart en Ringdijk markeren de overgang.
– Aan de Haarlemse zijde veranderde de waterhuishouding ingrijpend. Het 'oude land' moest ook op de Ringvaart gaan afwateren. De hiervoor gebouwde molens de Hommel en Vijfhuis houden deze geschiedenis afleesbaar.
– De Ringvaart vormde aanleiding om tussen de vaart en de nieuwe wijk Schalkwijk de Groene Zoom aan te leggen als recreatiegebied.

10. Herenweg-Rijksstraatweg en parallelroutes

Ontwikkelingsgeschiedenis

De oorspronkelijke Herenweg, die binnen de stad andere namen heeft gekregen, maakt deel uit van de reeds in de prehistorie aanwezige kustroute over de strandwal. De weg als geheel loopt van Alkmaar naar Den Haag en bestaat binnen Haarlem van noord naar zuid uit: Rijksstraatweg, Schoterweg, Kennemerstraat, Kruisstraat, Grote Markt, Koningsstraat, Gierstraat, Grote Houtstraat, Houtplein en Wagenweg.

De weg was de belangrijkste verbindingsroute over land die verschillende nederzettingen met Haarlem verbond, waaronder de agrarische bebouwing van het oude ambacht Schoten. Ook kastelen en voorname huizen (Huis ter Kleef, Huis te Zaanen) waren er op georiënteerd. Bovendien kwamen de middeleeuwse oost-west verbindingswegen vanuit het duingebied (Zijlweg en Kleverlaan) op de weg uit. Binnen de stad liep de Herenweg via het voorplein bij de Grote Houtpoort en de Nieuwpoort naar de Grote Markt. Parallel daaraan ontstond een aantal secundaire routes: noordelijk de Jansstraat en zuidelijk de Kleine Houtweg en Kleine Houtstraat. Ten noorden van de Jan Gijzenvaart was de Vergierdeweg in dit kader van belang; na de annexatie van Schoten is dit een secundaire weg geworden.

Vanaf de 17de eeuw werden langs de weg buitenplaatsen aangelegd, vooral ten zuiden van de stad langs de Wagenweg maar ook in het noorden tussen de Herenweg en het Spaarne. Nadien heeft de stad zich in de late 19de en in de 20ste eeuw ten noorden en zuiden van de binnenstad aan weerskanten van de weg uitgebreid, die daarbij als de grens is aangehouden tussen verschillende buurten. Het aanzien van de bebouwing aan de ene kant van de weg verschilt daarom vaak aanmerkelijk van de overkant.

Kernkwaliteiten

– De weg is onderdeel van de voor heel Holland belangrijke, over de strandwal aangelegde middeleeuwse Herenweg. De weg is nog steeds een belangrijke verkeersverbinding.
– De van oorsprong middeleeuwse Herenweg is voor Haarlem van groot belang en vormt samen met het Spaarne de ruggengraat van de stad. Langs deze route heeft de stad zich ontwikkeld en hier liggen de belangrijke pleinruimtes, stedelijke functies en de meest representatieve bebouwing.
– De Herenweg kent meerdere parallelle routes waarmee de belangrijke noord-

zuidrichting wordt benadrukt.
– De ononderbroken route (alleen om militaire redenen onderbroken bij de Bolwerken in het noorden van de binnenstad) laat het belang en de ouderdom van de weg zien en geeft de stad haar kenmerkende continuïteit.
– Het bochtige tracé van de route geeft een sterk afwisselend en besloten straatbeeld en is kenmerkend voor de middeleeuwse oorsprong van de op zandgrond gelegen stad. Het bochtige stratenbeloop contrasteert met de meer orthogonale verkaveling van de 17de-eeuwse stadsuitleg.
– De weg bestaat grofweg uit drie delen met een verschillend profiel en karakter:
    • Noorden: smalle weg die overgaat in ruimer profiel, met veel meer groen (begraafplaatsen en Rijksstraatweg met laanbomen en woonhuizen van na 1900 met voortuintjes).
    • Binnenstad: smalle straten met aaneengesloten kleinschalige bebouwing (vooral 16de-19de eeuw).
    • Zuiden: de smalle weg zuidelijk van de vestinggracht gaat over in ruimer profiel, villa's met voortuinen, de Hout aan de oostkant, restanten van buitenplaatsen.

11. Spaarndammerdijk

Ontwikkelingsgeschiedenis

In de middeleeuwen richtten overstromingen in het veenweidegebied ten zuiden van het IJ en in Spaarndam herhaaldelijk veel schade aan. Daarom werd de Spaarndammerdijk herhaaldelijk verhoogd en verbeterd. De dijk volgde vanaf Spaarndam de zuidelijke IJ-oevers via Halfweg naar Amsterdam. De dijk vormt de noordelijke grens van het Hoogheemraadschap van Rijnland dat langs de dijk het Gemeenlandshuis bouwde. De Spaarndammerdijk werd vanaf het begin van de 16de eeuw de enige - omslachtige - landverbinding tussen Amsterdam en Haarlem (via de Oudeweg en het Penningsveer) nadat de kortere landweg via Sloten door het Haarlemmermeer was weggespoeld. Pas met de aanleg van de Amsterdamsevaart en de weg erlangs in 1632 werd de verbinding beter.

In 1612 werd in het verlengde van de Spaarndammerdijk de Slaperdijk aangelegd tegen overstromingen vanuit de Wijkermeer.

In het dorp Spaarndam werd er aan de zuidkant al vroeg langs de dijk gebouwd, aan de noordkant pas na de aanleg van Noordzeekanaal 1876. De dijk vormde een kwetsbaar punt in de Stelling van Amsterdam. Ter verdediging hiervan werden twee forten aangelegd: de forten Benoorden en Bezuiden Spaarndam.

Kernkwaliteiten

– De Spaarndammerdijk belichaamt de strijd tegen het water van de stad Haarlem en het achter de dijk gelegen veenweidegebied. Aan de hoge kruin en bochtige tracé van de dijk is de roerige waterstaatsgeschiedenis af te lezen.
– De Spaarndammerdijk is een lange, doorlopende structuur die door zijn continue profiel heel goed herkenbaar is.
– De dijk vormt de ruggengraat van het rijksbeschermd dorpsgezicht Spaarndam.
– De historische dijkbebouwing in Spaarndam en de sluizen benadrukken het historisch karakter van de dijk.

12. Noord- en Zuid- Schalkwijkerweg

Ontwikkelingsgeschiedenis

Het langgerekte lintdorp Schalkwijk is vermoedelijk ontstaan in de 13de eeuw bij de ontginning van het veengebied oostelijk van het Spaarne. De Schalkwijkerweg, de enige weg in het dorp, liep vanaf de voormalige Schalkwijkerpoort aan de zuidoostkant van Haarlem en eindigde aan het toen nog niet drooggelegde Haarlemmermeer. In de 16de eeuw stonden er boerderijen langs de weg, en een aantal kalkmolens dicht bij de stad. Vanaf de 17de eeuw werden ook enkele buitenplaatsen of herenboerderijen aangelegd. Het - nog bestaande - jaagpad direct langs het water dateert uit de 18de eeuw. Na 1850 werd het noordelijk deel van de weg in de stadsuitbreidingen opgenomen. Bij de aanleg van stadsuitbreiding Schalkwijk bleven de Schalkwijkerweg en de strook veenweidegebied langs het Spaarne ongemoeid, om te kunnen dienen als uitloop- en recreatiegebied voor de vele nieuwe bewoners. Langs de weg is gaandeweg de hoeveelheid bebouwing toegenomen.

Kernkwaliteiten

– Lange historische weg door grotendeels landelijk gebied, parallel aan het Spaarne. Het pre-stedelijke polderlandschap is zichtbaar gebleven.
– Het wegtracé is niet of nauwelijks gewijzigd.
– Het historisch profiel van een smalle weg met wegsloot aan weerskanten en met bomen (knotwilgen) erlangs is grotendeels bewaard. Dit houdt de geschiedenis van de weg afleesbaar.
– Langs de weg staat vooral vrijstaande (voormalige) agrarische bebouwing, die de historische gelaagdheid laat zien.
– Industrie: molens en kalkovens
– De openheid tussen de bebouwing geeft een zichtrelatie tussen weg en Spaarne (met jaagpad) en maakt de landschappelijke context van het veenweidegebied beleefbaar.

13. Zijlstraat en Zijlweg

Ontwikkelingsgeschiedenis

De Zijlweg is een middeleeuwse weg die al vroeg de belangrijkste verbindingsweg werd tussen de westelijke strandwal (Bloemendaal en Overveen) en de oostelijke (Haarlem). De Zijlweg liep als Zijlstraat via de Zijlpoort tot aan de Grote Markt. In de 16de en 17de eeuw stonden er molens langs, met verder tuinderijen, blekerijen en weiland. Vanaf 1880 tot circa 1910 verrezen langs de weg steeds meer statige herenhuizen, en in de 20ste eeuw woningcomplexen en kantoren. Begin jaren zestig werd de Zijlweg doorsneden door de Westelijke Randweg; vooral rond deze kruising vond schaalvergroting plaats.

Onder ‘zijl’ wordt verstaan een waterloop, maar ook een (duiker)sluis. De naam is vermoedelijk te danken aan een sluisje in de weg, waarmee het veenwater uit de duinen tegen werd gehouden.

Kernkwaliteiten

– Ruimtelijk continue route die het hart van de stad (Grote Markt) verbindt met het landelijk gebied, visueel benadrukt door het zicht over de weg op de Grote of Sint Bavokerk.

– Van oorsprong middeleeuwse oost-west verbinding tussen de strandwallen van Haarlem en Bloemendaal/Overveen, in een stad die vooral wordt bepaald door noord-zuid richting.
– De pleinruimte voor de voormalige Zijlpoort (Zijlvest) die van belang is als voormalig poortplein net buiten een van de stadspoorten, met een belangrijke knooppuntfunctie voor transport.
– Continuïteit van de lintbebouwing, over de Westelijke Randweg heen.
– De Zijlweg heeft grotendeels nog het karakteristieke profiel met forse voortuinen en erfafscheidingen.
– De historische ontwikkeling is afleesbaar gebleven door de pre-stedelijke bebouwing en de deels vrijstaande villa's en herenhuizen.
– Langs de Zijlweg staan historische woonhuizen van opvallend hoge kwaliteit, met verspringende rooilijnen, complexe daken, houtwerk, grillige contouren en voortuinen met erfafscheidingen.

14. Kleverlaan

Ontwikkelingsgeschiedenis

De 'Cleverlaen' komt al voor op kaarten uit de late 16de eeuw. De laan was eigendom van de Heren van Brederode en fungeerde als hun verbindingsweg met het Huis ter Kleef. Dit ten noorden van Haarlem gelegen kasteel was al sinds 1494 in hun bezit. In 1715 kocht Haarlem de Heerlijkheid en dus ook de Kleverlaan, die de verbinding met Bloemendaal was geworden. In de eerste helft van de 19de eeuw werd het wegdek ervan verhard.

Aan de noordkant grenst de laan aan de nooit bebouwde Schoterveenpolder met zijn deels pre-stedelijke polderverkaveling, de Algemene Begraafplaats en historische bebouwing zoals de ruïne van het Huis ter Kleef en de Stadskweektuin met bijbehorende gebouwen.

Rond 1920 werden aan de zuidkant (en deels aan de noordkant) eengezinswoningen van de Kleverparkbuurt gebouwd, met voortuinen en hagen.

Kernkwaliteiten

– De weg is een belangrijke, uit de middeleeuwen stammende, oost-west verbindingsweg tussen de binnenduinrand en de Herenweg.
– Het tracé van de weg is niet of nauwelijks veranderd.
– De weg herinnert aan de geschiedenis van het gebied met kastelen en buitenplaatsen.
– De weg zelf, het aanliggende veenweidegebied van de Schoterveenpolder, de pre-stedelijke bebouwing en de woningbouw van rond 1920 houden de vele eeuwen geschiedenis in het gebied afleesbaar.
– De noordkant van de Kleverlaan is vooral groen, de zuidkant heeft bebouwing in de rooilijn en teruggelegen langs twee plantsoenen.
– Over de Kleverlaan loopt een lange zichtlijn naar de duinen waardoor het omringende buitengebied en de ligging van Haarlem in het landschap goed beleefbaar zijn.

15. Spoorlijn Amsterdam - Haarlem

Ontwikkelingsgeschiedenis

De spoorlijn Amsterdam - Haarlem werd aangelegd in 1839 als de eerste spoorlijn in Nederland, en als eerste project van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). De maatschappij was een initiatief van Amsterdamse ondernemers. De HIJSM zou naderhand nog een groot aantal spoorlijnen in Holland (en in Haarlem) aanleggen.

De lijn liep parallel aan de 17de-eeuwse Amsterdamsevaart en had zijn eindpunt bij een voorlopig stationsgebouw bij de Amsterdamsepoort. In 1842 werd de lijn in een grote boog door de stad in de richting van Leiden doorgetrokken. Daarbij werd een station gebouwd aan de noordkant van de binnenstad, binnen de historische vesting. In 1905-1908 werd het station door een nieuw gebouw vervangen en werden de sporen verhoogd aangelegd. Op een aantal belangrijke kruisingen kwamen gietijzeren viaducten en de spoorbrug over het Spaarne werd gebouwd. Op de plek van het oude station verrezen werkplaatsen voor onderhoud van het spoor, het begin van Hoofdwerkplaats Haarlem. De lijn is nog steeds in gebruik.

Kernkwaliteiten

– De spoorlijn Amsterdam - Haarlem maakte onderdeel uit van het spoortraject in de Randstad.
– Spoorlijn, trekvaart en weg erlangs vormen een belangrijke historische infrastructuurbundel tussen beide steden.
– De zorgvuldig vormgegeven gietijzeren viaducten in de belangrijke noord-zuid verbindingen en de spoorbrug zijn karakteristiek in het stadsbeeld. Ze houden de historische verbindingen intact en maken (knooppunten van) lange lijnen binnen de stad afleesbaar.
– De ligging van het spoor en de hieraan gelegen Hoofdwerkplaats zou vanaf begin 20ste eeuw bepalend zijn voor de realisatie van arbeiderswoningen in de aangrenzende Amsterdamsebuurt.

16. Spoorlijn Haarlem - Leiden

Ontwikkelingsgeschiedenis

De spoorlijn Haarlem - Leiden werd vanaf 1842 aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) als onderdeel van de verbinding Amsterdam - Rotterdam. Deze zogenaamde Oude Lijn was in 1847 een feit en is nog steeds in gebruik. Vanaf het station maakte de lijn een grote bocht naar het zuiden. Op die manier heeft het spoortracé de stadsuitbreidingen aan de westkant verregaand beïnvloed.

Tussen de Pijlslaan en de Westergracht werd rond 1880 een spoorwegemplacement met goederenstation gebouwd aan de oostzijde van het spoor. Het langgerekte complex zou een barrière gaan vormen voor stadsuitbreiding in westelijke richting, waardoor de stad zich vooral naar het zuiden heeft uitgebreid. Langs het tracé liggen verschillende met het spoor verbonden gebouwen, zoals spoorwachterswoningen en het Seinwezen, de in 1914-1915 gebouwde werkplaats bij de Kinderhuissingel.

Kernkwaliteiten

– Het gebogen beloop van de spoorlijn heeft duidelijke invloed gehad op de

stedenbouwkundige ontwikkeling van Haarlem westelijk van de binnenstad, met name op het Garenkokerskwartier.
– De spoorlijn met bijbehorende spooremplacementen en goederenstation heeft de vooral noord-zuid gerichte ontwikkeling van het zuidelijk deel van de stad ten gevolge gehad.
– Het spoor hangt nauw samen met de hieraan gekoppelde, en spoor-gerelateerde bebouwing en spoorviaducten.

17. Spoorlijn Haarlem - Uitgeest

Ontwikkelingsgeschiedenis

In 1867 werd de spoorlijn Haarlem - Uitgeest aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). De lijn was ook bekend als de Noord-Hollandsche lijn. Hiervoor werd een aftakking gemaakt van de bestaande lijn Haarlem - Leiden, even ten westen van de kruising met de singelgracht. Vanaf ditzelfde punt zou later ook de lijn naar Zandvoort worden doorgetrokken. Met de dwarsverbinding tussen de lijnen naar Leiden en Alkmaar ontstond hier een driehoekig spoorwegknooppunt met rangeerterrein. Dit knooppunt zou een duidelijke invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van het noorden van de stad, bijvoorbeeld in de Kleverparkbuurt en de buurten ten noorden daarvan langs het spoor.

Kernkwaliteiten

– De spoorlijn heeft de stedenbouwkundige ontwikkeling van Haarlem noordwestelijk van de binnenstad duidelijk beïnvloed. De gebogen loop van de Verspronckweg en het stratenpatroon van het Kleverpark zijn er door bepaald.
– De spoorlijn heeft invloed gehad op het stedenbouwkundig plan voor Overdelft waar aansluiting moest worden gezocht met station Bloemendaal op de lijn Haarlem - Alkmaar.

18. Spoorlijn Haarlem - Zandvoort

Ontwikkelingsgeschiedenis

De spoorlijn Haarlem - Overveen - Zandvoort werd in 1881 geopend. De lijn werd aangelegd door de Haarlem - Zandvoort Spoorweg Maatschappij (HZSM). De lijn was onlosmakelijk verbonden met het plan ‘Nieuw Zandvoort’ dat als doel had Zandvoort als badplaats te moderniseren en beter toegankelijk te maken. De ontwikkelaars achter dit plan waren voornamelijk Duitse investeerders. Enkele jaren later werd de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de HIJSM, die ook de andere spoorlijnen in Haarlem onder haar hoede had. De spoorlijn werd aangelegd vanaf het punt waar de lijn naar Uitgeest aftakte van de oude lijn naar Leiden. De lijn eindigt in Zandvoort bij het in 1908 vlakbij het strand gebouwde kopstation. Het tracé liep door het duingebied tussen Haarlem en Zandvoort. Anders dan de andere spoortracés, heeft de spoorlijn door zijn ligging in het buitengebied geen gevolgen gehad voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad.

Kernkwaliteiten

– De spoorlijn is van groot belang geweest voor de toegankelijkheid van Zandvoort via Haarlem en dus voor de ontwikkeling van Zandvoort als badplaats.
– De spoorlijn is van belang binnen de sociale geschiedenis omdat recreatie en vooral badcultuur voor iedereen toegankelijk werden.

19. Stelling van Amsterdam

Ontwikkelingsgeschiedenis

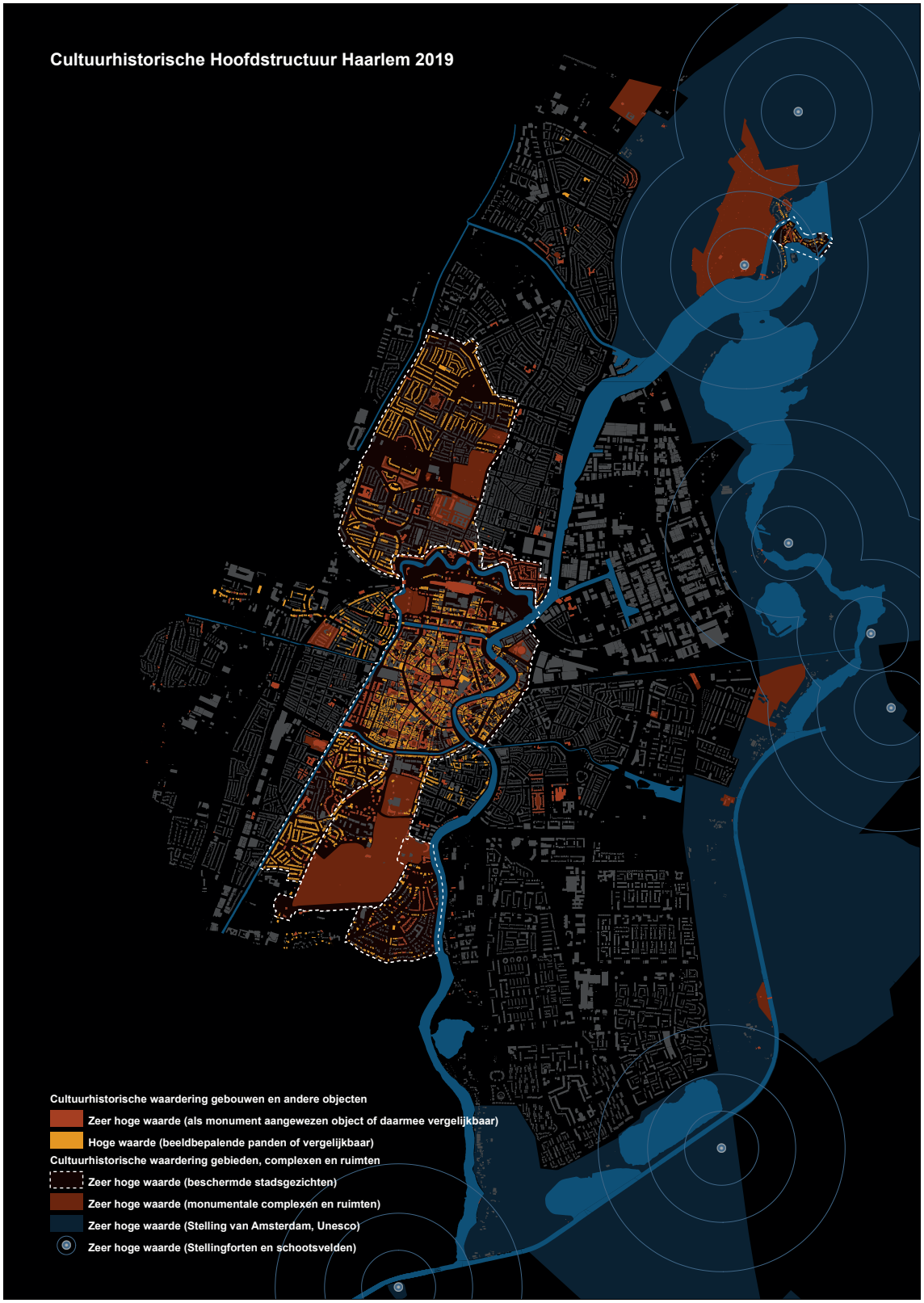
Aan de oostkant van Haarlem loopt het westfront van de Stelling van Amsterdam. Deze waterlinie was bedoeld om de vijand bij het naderen van Amsterdam te kunnen tegenhouden door strategisch geplaatste forten en het - via een ingenieus systeem van kades, inlaten etc - onder water zetten van het land. Tussen 1885 en 1907 werden langs de Ringvaart en de Liede zes forten aangelegd. De forten moesten accessen beschermen, de kwetsbare plekken die niet goed te inunderen waren zoals de Oudeweg en de Spaarndammerdijk en Slaperdijk. De forten werden met elkaar verbonden door een liniedijk (nu liniepad). Op basis van de Kringenwet van 1853, die in 1963 werd ingetrokken, moesten kringen rond ieder fort worden vrijgehouden van stenen bebouwing ten behoeve van een vrij schootsveld.

In 1917-1919 werd als extra versterking de Voorstelling bij Spaarndam aangelegd op 300 meter voor de hoofdwal. Die bestond uit drie linies van granaatvrije onderkomens. De 135 kilometer lange Stelling van Amsterdam is in 1996 als geheel aangewezen als Unesco Werelderfgoed. Het Fort Bezuiden Spaarndam en de Voorstelling liggen op Haarlems grondgebied.

Kernkwaliteiten

– De Stelling van Amsterdam geeft ruimtelijke samenhang op regionaal niveau en heeft met bijbehorende Verboden Kringen het veenweidegebied aan de oostkant van de stad vrij gehouden van bebouwing.
– De door de aanwezigheid van de Stelling bewaard gebleven openheid maakt het mogelijk de ‘harde’ stadsrand van Haarlem van verre in het landschap te zien liggen, heel anders van aanzien dan de ‘zachte’ overgang aan de westkant.
– Gezamenlijk vormen de binnen de Haarlemse stadsgrenzen gelegen onderdelen van de Stelling een compleet en gaaf bewaard militair landschap met fort, batterijen, frontgracht met inundatiekade, liniewallen, gemeenschapsweg, inundatiekanalen, granaatvrije onderkomens en houten bebouwing binnen de Verboden Kring.

Hoofdstuk 5 wordt afgesloten met een kaart met de cultuurhistorische waarden, afgeleid van de beschermde status van objecten en gebieden. Voor de gebouwen worden geen individuele kernkwaliteiten beschreven, hierbij wordt verwezen naar de beschrijvingen die zijn gemaakt in het kader van de aanwijzing tot monument of beeldbepalend pand. Op de kaart die bij dit hoofdstuk hoort zijn alle als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument aangewezen objecten opgenomen. Dit betreft vaak gebouwen maar soms ook gebieden, zoals een park. Hiernaast zijn alle beeldbepalende panden (zogenoemde orde 2) opgenomen. Naast monumenten en beeldbepalende panden met een formele status zijn ook waardevolle panden opgenomen die weliswaar waardevol zijn maar (nog) geen status hebben. De kaart toont de waardevolle gebouwen en soms specifieke locaties.


Cultuurhistorische Hoofdstructuur Haarlem 2019
Cultuurhistorische waardering gebouwen en andere objecten
Zeer hoge waarde (als monument aangewezen object of daarmee vergelijkbaar)
Hoge waarde (beeldbepalende panden of vergelijkbaar)
Cultuurhistorische waardering gebieden, complexen en ruimten
Zeer hoge waarde (beschermde stadsgezichten)
Zeer hoge waarde (monumentale complexen en ruimten)
Zeer hoge waarde (Stelling van Amsterdam, Unesco)
Zeer hoge waarde (Stellingforten en schootsvelden)

Verantwoording afbeeldingen

Hoofdstuk 1
Pag. 6 & 7, Steunpunt Monumenten en Archeologie Noord-Holland

Hoofdstuk 2
Pag. 12, Bas Schout
Pag. 13, Speet 2006, p. 7
Pag. 14, Regteren Altena 1982, p. 18
Pag. 16, Speet 2006, p. 10
Pag. 17, Brand, 2010, p. 66
Pag. 19, Collectie Rijksmuseum
http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.636571
Pag. 20, Collectie Frans Halsmuseum
Pag. 22, Collectie Noord-Hollands Archief inventarisnummer NL-HlmNHA_52000135)
Pag. 23, Speet 2006, p. 48
Pag. 24, Speet 2006, p. 4
Pag. 26, Bas Schout
Pag. 30, Collectie Rijksmuseum http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.5329
Pag. 30, Collectie Frans Hals Museum Haarlem
Pag. 31 boven, Foto Margreet Temme, 2018
Pag. 31 midden, Anoniem, Noord-Hollands Archief collectie Kennemerland, NL-HlmNHA_54001589
Pag. 31 onder, Cees de Boer, Noord-Hollands Archief collectie Fotoburo de Boer, NL-HlmNHA_1478_5307
Pag. 32 boven, Verkeerspolitie, Noord-Hollands Archief collectie Kennemerland, NL-HlmNHA_Hrlm_18067
Pag. 32 onder, Jos Fielmich, Noord-Hollands Archief collectie Kennemerland, NL-HlmNHA_JosF19760518_438

Hoofdstuk 3
Pag. 34, Bas Schout
Pag. 35, foto's Dorine van Hoogstraten
Pag. 37, Brand, 2011, p. 126
Pag. 38 boven, Zweerink, 2017
Pag. 38 onder, Collectie Rijksmuseum http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.39865
Pag. 40, Filarski 2008
Pag. 41, Speet 2006, p.64
Pag. 42 boven, Borger e.a. 2011, p. 49/50
Pag. 42 onder, Borger e.a. 2011, p. 95/96
Pag. 43, Jopenkerk
Pag. 45 boven, Regteren Altena 1982, p. 37
Pag. 45 onder, Collectie rijksmuseum http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.234120
Pag. 47 boven, Speet 2006, p. 52
Pag. 47 onder, Collectie Noord-Hollands Archief (NL-HlmNHA_54034591)
Pag. 51, Wilms Floet 2015, pp. 54-55
Pag. 52, Regteren Altena 1982

Pag. 54, Historieprenten Provinciale Atlas. Collectie Noord-Hollands archief (NL-HlmNHA_53999031_01_G)
Pag. 56, Collectie Rijksmuseum http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.240395
Pag. 58, Collectie Noord-Hollands Archief
Pag. 59, Collectie Noord-Hollands Archief, foto Jan Willem van Borselen (NL-HlmNHA_Hrlm_18715)
Pag. 61, Collectie Noord-Hollands Archief (NL-HlmNHA_51000494-3_M)
Pag. 62, Collectie Noord-Hollands Archief (NL-HlmNHA_53000258_M)
Pag. 64, Collectie Noord-Hollands Archief (NL-HlmNHA_Hrlm_11852)

Hoofdstuk 4
Pag. 66, Bas Schout
Nelleke Manschot (beeldkarakteristieken)

Hoofdstuk 5
Pag. 152, Bas Schout
Pag. 167, Bas Schout

Achterzijde
Gezicht op Haarlem van Romeyn de Hooghe 1688-1689. Collectie Rijksmuseum http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.636571

Literatuur

Gemeentelijke stukken

Nota Erfgoed en Ruimte, 2013

Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012) met richtlijnen en een concreet toetsingskader

Bestemmingsplannen, paragrafen cultuurhistorie, via www.ruimtelijkeplannen.nl

Aanwijzingsteksten beschermde stadsgezichten, via https://opendata.haarlem.nl/

Erfgoedkaart:

- wijk- en buurtbeschrijvingen erfgoedkaart.pdf
- beschrijving stedenbouwkundige structuren. excel

Regionaal / Provincie

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, 2018, gebied Zuid-Kennemerland, https://leidraadlc.noord-holland.nl/wp-content/uploads/2017/06/download-Zuid-Kennemerland-PDF-180329.pdf

Ontwikkelperspectief Binnenduinrand 2017

https://www.haarlem.nl/binnenduinrand/

Provincie Noord-Holland , MIP gemeente-beschrijving, 1994

CH Onderzoeken / waarderingen

Eerste opzet / resultaten ch verkenning hoogbouwprincipes

Centrum

- Crimson, Cultuur- en Stedenbouwhistorische analyse Stationsgebied Haarlem

Noord

- Cultuurhistorisch rapport Hekslootgebied – Spaarndam
- Cultuurhistorisch rapport Frans Hals - Patrimonium
- Cultuurhistorisch rapport Bomenbuurt
- Cultuurhistorisch BP wijkprofiel Kleverpark – Frans Hals
- Cultuurhistorisch BP Sinnevelt

Oost

- Cultuurhistorisch rapport Slachthuisbuurt zuidstrook
- Cultuurhistorisch rapport Jan Sluijterslaan

Schalkwijk

- MAB, CULTUURHISTORISCHE ANALYSE, Plangebied, Winkelcentrum Schalkwijk, Haarlem

Zuid-west

- Cultuurhistorisch rapport Haarlem Zuid
- Cultuurhistorisch rapport Rozenprieel http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0392.BP4120013-va01/b_NL.IMRO.0392.BP4120013-va01_7.pdf
- Cultuurhistorisch rapport Pijlslaan http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0392.BP2120002-va01/b_NL.IMRO.0392.BP2120002-va01_1.pdf
- Cultuurhistorisch rapport Ramplaankwartier
- Cultuurhistorisch rapport Gebiedsvisie Spoorwegstraat
- Cultuurhistorisch rapport Zijlweg e.o.
- Rozenprieel – miniatuurtje nr 41

West

- Artikel Jaarboek Haerlem, Onder gewijde grond https://nha.courant.nu/issue/JJVH/2011-01-01/edition/null/page/11
- Garenkokerskwartier – miniatuurtje nr 80
- Eindenhout, huis met de beelden – miniatuurtje nr 27
- Leidsebuurt, een nette woning aan een flinke straat – miniatuurtje nr 4

Algemeen

Architext-Haarlem, Gebouwen langs het Spaarne, 2000.
Blijstra, Heel oud, heel nieuw, 1971.
Borger, G. e.a., 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden', in: OverHolland 10/11, 2011.
Brand, N., 'Waterwegen en stedelijke belangen. De invloed van de infrastructuur op het Hollandse stedenpatroon (1200-156)', In: OverHolland 10/11, 2011.
Brand, N., 'De opkomst van de Randstad. Een verkenning volgens de rank-size rule (11de 21ste eeuw)', In: OverHolland 9, 2010.
Broekhuizen, D. Haarlem, Naoorlogse architectuur en stedenbouw, Cultuurhistorische waardering, Concept 28 mei 2019.
Bulte en Mulder, Gebouwen langs het Spaarne en de Liede, 2013.
Clement-van Alkemade, B.M.J. Speet, A.G. van der Steur, Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 6 Haarlem, 1993.
Cuperus, 'De stedelijke ruimten van Haarlem', in: Jaarboek Haerlem, https://nha.courant.nu/issue/JJVH/1977-01-01/edition/null/page/19
Filarski, R., Van transport naar mobiliteit Dl 1, de transportrevolutie, 2008.
Haasnoot, 'necrologie Krijn Haasnoot, oud directeur dienst O.W.', in: Jaarboek Haerlem, https://nha.courant.nu/issue/JJVH/2009-01-01/edition/null/page/237
Herwijnen, G. van, Kieft, van de C., Visser, J.C., Wegner, J.G. (Red), Historische Stedenatlas van Nederland. Aflevering 1 Haarlem, 1982.
Historische vereniging, In de loop van het Spaarne.
Historische vereniging, Haarlemse pleinen.
Historische vereniging, Wederopbouw in Haarlem.
Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis via: http://www.iisg.nl/womhist/kenaubio.php
Regteren Altena, H.H. van & B.M.J. Speet, Middeleeuws Haarlem; Een archeologische en stadsvergelijkende verkenning, Bulletin KNOB 81 (1), 1982.
Ree-Scholtens, G.F., van der (eindred.), Deugd boven geweld. Een geschiedenis van Haarlem 1245-1995, 1995.
Rutte, R., J.E. Abrahamse, Atlas van de verstedelijking in Nederland. 1000 jaar ruimtelijke ontwikkeling, 2014.
Sliggers, B.C. (eindred.), De loop van het Spaarne. De geschiedenis van een rivier, 1987.
Speet, B.M.J., Haarlem, 1982.
Speet, B.M.J., De stedebouwkundige ontwikkeling van Haarlem. In: M.H.G. Clement-Van Alkamade, B.M.J. Speet & A.G. van der Steur (eds.). Haarlem. Historische plattegronden van Nederlandse steden, deel 6, 1993.
Speet, B.M.J., Historische atlas van Haarlem; 1000 jaar Spaarnestad, 2006.
Taverne, E., In 't land van belofte: In de nieue stadt; Ideaal en werkelijkheid van de stadsuitleg in de Republiek 1580-1680, 1978.

Wagt, W. de, Architectuurgids Haarlem, 2005.
Speet, B., Historische atlas van Kennemerland, 2014.
Stenvert, R. Monumenten in Nederland. Noord-Holland, 2006.
Suurenbroek, F., (On)Begrensd land, 2007.
Vlijmen en De Wagt, De Groene Stad, 2002.
Wagt, W. de, Architectuurgids Haarlem, 2005.
Wilms Floet, W., Het hofje. Bouwsteen van de Hollandse stad 1400-2000, 2016.
Weiden, Van der, Ongeplande planning, de totstandkoming van een nieuwe stadswijk, 2002.
Zweerink, K., 'De ruimtelijke volwassenwording van de Hollandse stad 1200-1450', in: OverHolland 10/11, 2011.
Zweerink, K., Ruimtelijke transformaties van de steden in het Randstadgebied, 2017.

Per gebied

Centrum

- Burgwal, tussen poorten en bruggen – miniatuurtje nr 12
- Op en rond Scheepmakersdijk en Harmenjansveld - miniatuurtje nr. 57
- De Heiliglanden en De Kamp – miniatuurtje nr 60
- De Vijfhoek – miniatuurtje nr 32
- Haarlem een stad vol torens – Koops
- De Haarlemmerhout 400 jaar – bundel
- Artikel Jaarboek Haerlem, De opkomst van het Raamkwartier https://nha.courant.nu/issue/JJVH/2014-01-01/edition/null/page/65

Noord

- Schoten. Van boerendorp tot Haarlem-Noord – miniatuurtje nr 64
- Kleverparkkwartier en Frans halsbuurt – miniatuurtje nr 63

Oost en waarderpolder

- De Amsterdamse buurt – miniatuurtje nr 11
- Slachthuisbuurt – miniatuurtje nr 73
- De Waarderpolder – Wim de Wagt
- Ongeplande planning, de totstandkoming van een nieuwe stadswijk hfdst. 4 en 5– Van der Weiden

Schalkwijk

- Schalkwijk van weleer – miniatuurtje nr 6
- Schalkwijk heden, eindelijk een plekje – miniatuurtje nr. 7
- Schalkwijk, Boerhaavewijk-Noord aangepakt – miniatuurtje nr 51
- Artikel Jaarboek Haerlem, Het Buurtje van schalkwijk https://nha.courant.nu/issue/JJVH/1985-01-01/edition/null/page/86
- Artikel Jaarboek Haerlem, archeologische vondsten te Haarlem-Schalkwijk in 1966 https://nha.courant.nu/issue/JJVH/1966-01-01/edition/null/page/174

Zuid

- Artikel jaarboek Haerlem, Tussen Gracht en Hout https://nha.courant.nu/issue/JJVH/2004-01-01/edition/null/page/109
- Bosch en vaart – miniatuurtje nr 24
- Koninginnebuurt – miniatuurtje nr 77

Bijlage Overzicht thema Zorgzame stad

Kloosters
Karmelietenklooster (1249)
Dominicanenklooster (1287-1296)
Commanderij van Sint Jan (1310)
Zijlklooster (voor 1372)
Witte Herenklooster (1414)
Sint Michielsklooster (1414)
Sint Ursulaklooster (1417)
Sint Ceciliaklooster (1420)
Sint Margarethaklooster (1440)
Sint Catharinaklooster (1446)
Sint Claraklooster (1450)
Minderbroederklooster (1456)
Sint Mariaklooster (1468)
Sint Maria Magdalenaklooster (1474)
Sint Annaklooster (1485)
Sint Augustinusklooster (1490)
Cellebroederklooster (1496)

Hofjes
Begijnhof (1261)
Hofje de Bakenesserkamer (1395)
Onze Lieve Vrouwegasthuis (1440)
Anthonie Gasthuis (1440)
Brouwershofje (1472)
Hofje van Loo (1489)
Hofje der 12 apostelen (1538)
Hemelpoort (1550)
Hofje van Gratie (1554)
Kameren van Pieter Wutenhage (1558)
Deymanshofje (1563)
Vrouwe- of verwershofje (1593)
Spoorwaterhofje (1598)
Kamers van de erfgenamen van Berckenrode (1600)
Kamers van Lijsbet Harmans (1600)
Hofje van Aeff Steffens (1600)
Hofje de 15 kamers (1607)
Frans Loenenhofje (1607)
Luthershofje (1615)
Kameren van Pieter Wtenhage (1609)
GuurtBurretshofje (1610)
Bruiningshofje (1610)
Hofje van Mr. Pieter Jansz. Codde (1611)
GuurtBurretshofje (16??)
Comanshofje (1613)

Hofje Inden Groenen Tuin (1616)
Hofje van Guurtje de Waal (1616)
2 kamers van Mr. Willem van Assendelft (1628)
Brammershofje (1628)
Kameren van Mr. Gerrit van Ravensbergh (1628)
Zuiderhofje 1640)
Hofje van Heythuijsen (1650)
Hofje van Gratie (1650)
Sint Annahofje (1659)
Hofje het Lam (1660)
Wijnbergshofje (1662)
Blokshofje (1669)
Hofje van de Waalsche Diaconie (1671)
Hofje van Nicolaes van Beresteyn (1688)
Proveniershof (1707)
Teylershofje/Varkenhofje (1730)
Hofje van Staats (1733)
Hofje Dubbelde Muts (1755)
Hofje van Noblet (1761)
Hofje van Oorschot (1768)
Remonstrantse hofje (1774)
Teylershofje (1787)
GuurtBurretshofje (1859)
Hofje van mr. Pieter Jansz. Codde (1871)
Hofje der 12 apostelen (1882)
Hofje Codde en Van Beresteyn (1968)
Gravinnehofje (2001)
Joh. Enschedéhof (2007)

Gasthuizen
Oude of Sint Gangolfsgasthuis op de Botermarkt (1307)
Nieuwe of Sint Elisabethsgasthuis op het Verwulft (1335)
Sint Remigiusgasthuis bij Kleine Houtpoort (voor 1386)
Sint Jansgasthuis aan Lange Wijngaarstraat (1390)
Heilig Geestgasthuis (hoek Krocht/kruisstraat (1394)
Sint Cornelisgasthuis (hoek Cornelissteeg/Grote houtstraat (1408-1422)
Sint Jacobsgasthuis in de Hagestraat (1436)
Onze Lieve Vrouwegasthuis Bakenesse (1440)
Sint Anthoniegasthuis (Schalkwijkerpoort 1440)
Leprooshuis Kruisweg 1413
Anthoniegasthuis (1440) (vanaf 1581 een hofje)
Sint Elisabethgasthuis verhuisd (1581)
Oudemannenhuis (1607)
Grote Diaconiehuis (1768-1771)
Nederduitsch Hervormde Diaconie Aalmoes en armenhuis (1810)

Colofon

MOOI Noord-Holland:
Marijke Beek
José van Campen
Dorine van Hoogstraten
Bas Schout (kaarten)
Kim Zweerink (projectleiding)

Gemeente Haarlem:
Hugo Alefs
Nelleke Manschot
Jeroen Traudes

Klankbordgroep gemeente:
Anja Brandenburg
Martijn Dekker
Karen Schenk
Rolf Tjerkstra
Maartje Taverne
Mick de Waart
Anja van Zalinge

