



Cultuurhistorische verkenning en advies

Havenstratterrein

C 21-045 Amsterdam 2021

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Beleidskader	4
3	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3.1	Binnendijkse Buitenveldertsche Polder	6
3.2	Haarlemmermeerspoorlijnen	6
3.3	Plan Zuid en AUP	6
3.4	Passagiers en goederen	10
3.5	De ontwikkeling van het Havenstraatterrein in kaarten	12
4	Waardebepaling gebied	14
5	Betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	16
6	Conclusie en advies	25
	Literatuur	28
	Colofon	28

1 Inleiding

In opdracht van de Stadsdeel Zuid heeft Bureau Monumenten & Archeologie een cultuurhistorische verkenning en advies opgesteld ten behoeve van een nieuw bestemmingsplan voor het Havenstraatterrein. De direct aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan zijn de plannen om het gebied te ontwikkelen tot een woon- en werkgebied, waarbij veel van de huidige functies zullen verdwijnen.



Stadsdeel Zuid – Plankaart Bestemmingsplan Havenstraatterrein.

Voor deze verkenning is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en andere bronnen met betrekking tot het plangebied. In de verkenning is een historisch stedenbouwkundige analyse gemaakt die als uitgangspunt dient voor het advies. Vervolgens zijn de in het plangebied aanwezige monumenten geïnventariseerd en andere cultuurhistorische waarden in hoofdstuk 3 beschreven.

In het advies wordt aangegeven welke waarden – structuren en/of objecten - bij de opstelling van het bestemmingsplan voor bescherming in aanmerking komen en waarmee in de ontwikkeling van het gebied rekening moet worden gehouden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die deel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen.

2 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”. In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (vastgesteld op 10 april 2018). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente overschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

3 Historisch stedenbouwkundige analyse

3.1 Binnendijksche Buitenveldertsche Polder

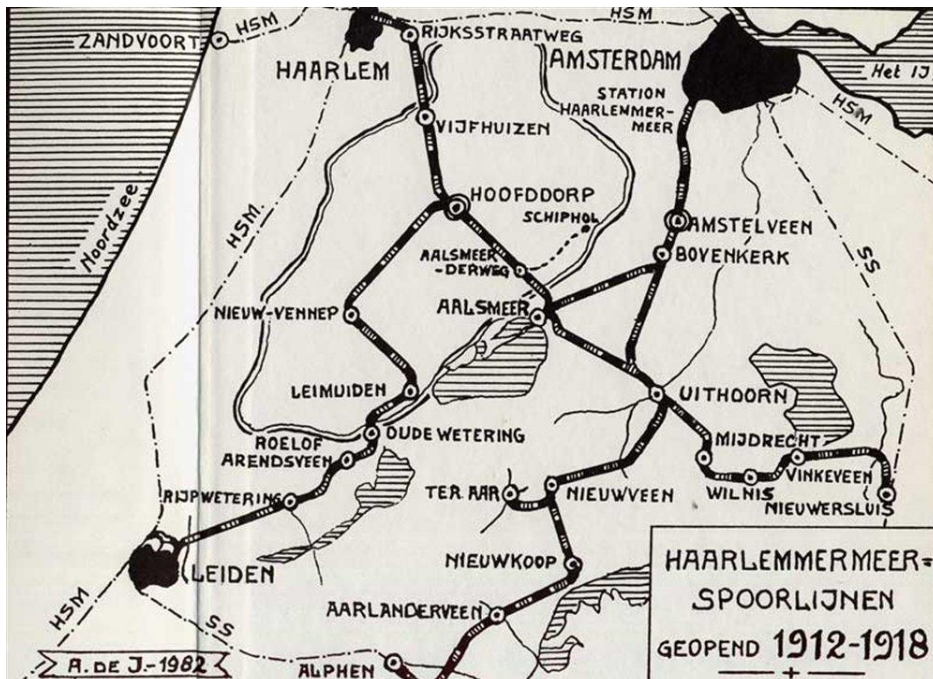
Ten oosten en zuiden van het huidige plangebied ligt de Binnendijksche Buitenveldertsche Polder. Deze omvangrijke zeventiende-eeuwse polder, oorspronkelijk begrensd door Amstel, Singelgracht, Overtoomse Vaart, Amstelveenseweg en Kalfjeslaan, was met de ontwikkeling van De Pijp en de Concertgebouw- en Vondelparkbuurt in zuidelijke richting al voor een groot deel volgebouwd. De huidige penitentiare inrichting aan de Havenstraat werd in 1885 als cellulaire gevangenis gebouwd. Samen met de Schinkel en de Amstelveenseweg is de gevangenis op de onderstaande kaart van Publieke Werken uit 1900 één van de herkenbare elementen in de omgeving van het plangebied. De strook waarop het huidige plangebied is gelegen was op dat moment nog buitendijkse veengrond, de Amstelveenseweg was feitelijk een polderdijk, die werd geflankeerd door sloten.

Ten noorden van de gevangenis ontstond ongeveer vanaf de ingang tot het Vondelpark op basis van de aanwezige, landschappelijke verkaveling woonbebouwing, ontwikkeld door particulieren. De bebouwing langs de 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} Schinkelstraat dateert uit de periode tussen 1893 en 1911, de bebouwing aan de Sluis-, Veer-, Zeil- en Vaartstraat dateert van 1900-1914. Tussen Vaart- en Vlietstraat ontwierp het bureau van Tj. Kuipers en A.U. Ingwersen voor de woningbouwvereniging Patrimonium in 1913-1914 een superbouwblok rond een collectieve binnentuin.



Uitsnede kaart Dienst der Publieke Werken uit 1900.

Aan het einde van de negentiende eeuw werden verschillende ingenieurs plannen ingediend voor de aanleg van een netwerk van spoorlijnen rond Amsterdam. Dit was een reactie op het aannemen van de *Locaalspoorwegwet* in 1878. De lokale spoorlijnen vormden een aanvulling op het landelijke net. Opeenvolgende plannen voor de aanleg van een spoorlijn aan de zuidkant van Amsterdam waren bedoeld om het kort daarvoor drooggelegde Haarlemmermeer te ontsluiten, met een aftakking naar Aalsmeer. Op die manier zou voor de kwekerijen die rond Sloten groentes verbouwden een gemakkelijk transportmiddel worden ontwikkeld om hun producten naar de veiling van Aalsmeer te brengen. Ook de kleinere steden konden op deze manier bereikt worden. De Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij (HESM) die in 1898 werd opgericht was verantwoordelijk voor de aanleg en de exploitatie van de lijnen. Een ontwerp van ir. Th. Sanders voor een elektrische lokaalspoorverbinding tussen Amsterdam en Haarlem lag hieraan ten grondslag. Naast deze lijn moesten er stoomtramlijnen tussen Amsterdam-Leiden, Haarlem-Nieuwersluis, Amsterdam-Alphen a/d Rijn en Amstelveen-Ouderkerk aan de Amstel worden aangelegd. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), exploitant op het landelijke net en voorloper van de Nederlandsche Spoorwegen (NS), nam al spoedig een meerderheidsbelang in de HESM en bleef bij stoomaandrijving voor alle lijnen. Van elektrificatie van de treinen is het nooit gekomen. Het net dat uiteindelijk gerealiseerd werd, bestaat uit lijnen tussen Amsterdam-Alphen a/d Rijn, Amstelveen-Leiden, Nieuwersluis-Uithoorn en Hoofddorp-Haarlem. Deze lijnen staan bekend als de Haarlemmermeerspoorlijnen. In 1915 werd een kopstation geopend aan de Amstelveenseweg voor het nieuwe traject Amsterdam – Alphen a/d Rijn, het huidige Haarlemmermeerstation. Dit droeg tot 1933 de naam Willemspark, naar het nabijgelegen plantsoen. Het achterliggende emplacement, waarop tussen 1918 en 1973 nog een seinhuis stond, strekte zich in zuidwestelijke richting uit.



6

3.3 Plan Zuid en het AUP

Met de invulling van het Uitbreidingsplan Zuid uit 1917 van H.P. Berlage was opnieuw een groot deel van de Binnendijkse Buitenveldertsche Polder opgehoogd en bebouwd. Maar op de strook buitendijksland kon hij geen greep krijgen, omdat het grootste deel van dit gebied al in gebruik was voor diverse functies. Hij moest de gevangenis die sinds 1891 geïsoleerd buiten het stedelijk gebied lag integreren, evenals het Haarlemmermeerstation uit 1913 en het rangeerterrein van de spoorlijn naar Amstelveen en Hoofddorp. Een jaar later verrees aan het eind van de Havenstraat een tramremise.



Politiepost, 1918.



Café Volksbond, 1918.

Drie jaar na de opening van het station verscheen op de hoek van de Amstelveenseweg en wat later de Karperstraat zou gaan heten een politie-posthuis. De politie vertrok in 1931 uit het gebouw, waarna zich in de rechterhelft een reisbureau vestigde en in de linker een groentewinkel, die in de jaren vijftig weer plaats maakte voor een cafetaria. Het in- en exterieur zijn door de functiewijzigingen ingrijpend veranderd. Ook de gebouwtjes achter de politiepost waarvan er één opgericht is als koffiehuis voor De Volksbond, zijn in de loop der tijd sterk verbouwd. Beide gebouwtjes zijn inmiddels gesloopt.

De invulling van Plan Zuid bestreek tientallen jaren. Toen ten zuiden van het plangebied het olympisch Stadion gebouwd werd als centrum van de Olympische Spelen van 1928, was slechts een deel van de stadionbuurt bebouwd. In de Stadiongracht werd voor het onderdeel zwemmen een tijdelijk zwembad gebouwd.

Berlage greep niet in op de westelijke rooilijn van de Amstelveenseweg en de inrichting van de kruising met de Haventraat, en gaf alleen vorm aan de oostzijde van het kruispunt.



H.P. Berlage, omgeving Haarlemmermeerstation, Uitsnede Plan Zuid, 1917.

Evenals de Amstel en de Boerenwetering, respecteerde Berlage de Amstelveenseweg als een historisch fenomeen, zij het dat hij het profiel verbreedde en enigszins recht trok. Van de drie woningbouwblokken die hij ten zuiden van de spoorlijn projecteerde, werd maar één gerealiseerd. In plaats van de ander twee blokken, kwam bedrijfsbebouwing langs de Karperweg tot stand.

Op de overgang tussen oud en nieuw Amsterdam, op het knooppunt van de Amstelveenseweg, Cornelis Krusemanstraat, de Marathonweg en de Havenstraat gaf Berlage een kruispunt vorm. Het station staat scheef ten opzichte van de Amstelveenseweg, zodat in de tussenruimte ruimte was voor een plantsoentje. Berlage liet de hoeken van de woningbouwblokken die aan de overzijde van de Amstelveenseweg, aan weerszijde van de Marathonweg, liggen, naar binnen vallen zodat een gesloten hoek van het kruispunt ontstond. Ook de rooilijn van het blok daartegenover, op de hoek van de Amstelveenseweg en van wat later de Cornelis Krusemanstraat gaat heten, wijkt terug. Op die manier kreeg het kruispunt een driehoekige vorm die als knooppunt fungeert voor vijf straten. Anders dan de Hobbemakade en de Berlagebrug, is het kruispunt niet een monumentaal vormgegeven schakelgebied tussen oud en nieuw. Het tracé van de Amstelveenseweg voorbij het kruispunt heeft Berlage als een met vier rijen bomen beplante laan ontworpen die uitkomt op het plein voor het oude Stadion van H. Elte uit 1911.



H. van Emmerik, Haarlemmermeerstation, 1913.



Het Haarlemmermeerstation in 1937. De perrons eindigen direct onder de perronkappen van het stationsgebouw.



Haarlemmermeerstation in 1938 – Op de achtergrond het spoorwegemplacement, met links een rij hallen tussen het spoor en de Karperweg. De percelen aan de overzijde van de Karperweg zijn nog onbebouwd.



G.C. Molewijk, ca. 1972 – Het oorspronkelijke seinhuis uit 1918 stond er nog.

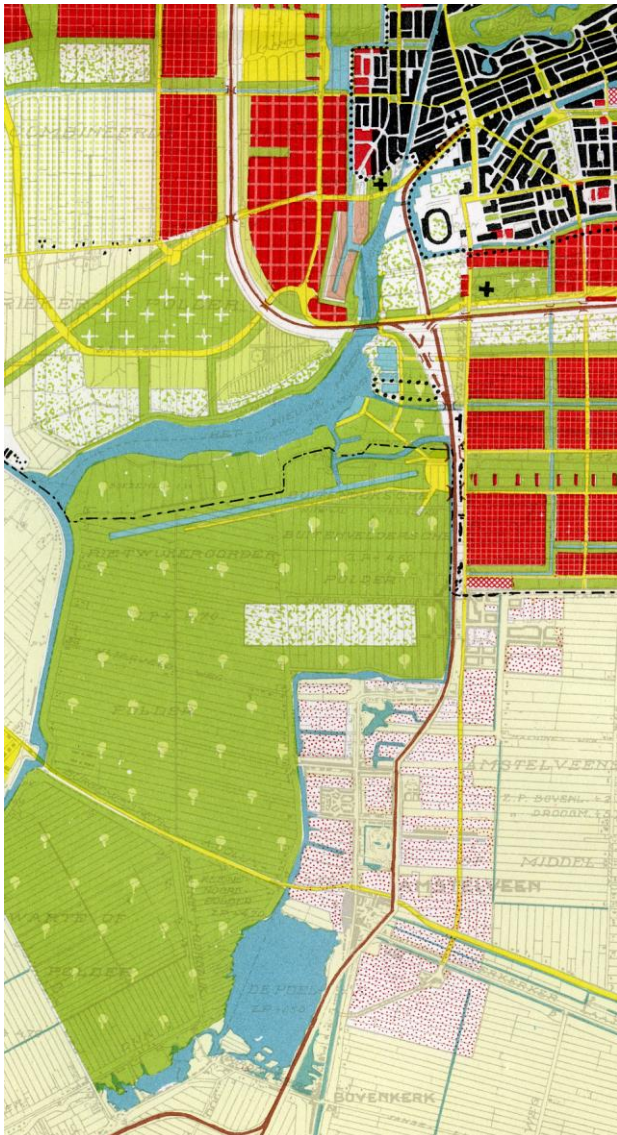


G.C. Molewijk, ca. 1974 – Het terrein ten tijde van de overname door de EMA. Het seinhuis is afgebroken.

De spoorlijn verwijdde zich achter het station tot een rangeerterrein en zou vanaf toen een barrière vormen tussen de Havenstraat en het gebied ten zuiden van de spoorlijn. De komst van de remise voor de gemeentetram bevestigde het karakter van dit gebied als rand van de stad.

De spoorlijn is gelegd over de uitloper van de zuidelijke, groene scheg die binnen de opzet van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 was bedoeld om het landschap tot ver in de stad door te laten dringen. Voordat de hallen tussen de verschillen sporen werden gezet, was er nog een zicht naar het zuiden, richting het Nieuwe Meer op de plek waar recent de Schinkeleilanden zijn aangelegd. Het Algemeen Uitbreidingsplan incorporeerde ook de Begraafplaats Huis te Vraag die toen nog volop in gebruik was en samen met het ten zuiden daarvan gelegen weilandje ten westen van de Schinkel in de punt van de scheg ligt. Huis te Vraag is sinds 2009 gemeentelijk monument.

Op basis van een raadsbesluit uit 1929 werd direct ten zuiden van de spoorlijnen de parallelle Karperweg aangelegd. Meerderde kleine ondernemingen vestigden zich in de loop der tijd aan deze straat zoals machinefabrieken en automobielbedrijven. Ook het voormalige Gemeentelijke Energiebedrijf (GEB) liet er aan het einde van de jaren vijftig een onderstation bouwen. Qua functie en karakter sluit de omgeving van de Karperweg goed aan op het Havenstraatterrein.



Algemeen Uitbreidingsplan 1935, uitsnede.

3.4 Passagiers en goederen

Via het Haarlemmermeerstation stond Amsterdam in principe in verbinding met alle dorpen en steden die op het lokaalspoornet waren aangesloten. Naast personenvervoer werd het net ook gebruikt om goederen te vervoeren. Zo werden bijvoorbeeld de producten van de tuinders uit Sloten naar de veiling in Aalsmeer gebracht, zodat de lijn ook een economische functie voor de stad had. Ten behoeve van dit goederenvervoer werd halverwege de jaren dertig een rij loodsen gebouwd parallel aan de Karperweg. Deze waren aan de straatkant toegankelijk, maar boden ook toegang tot het emplacement.

Het passagiersvervoer nam zienderogen af. De spoorlijn kreeg grote concurrentie van verschillende, particuliere busondernemingen die de dienst met de randgemeenten onderhielden. Eind jaren dertig kwamen deze allemaal in handen van de firma Maarse en Kroon. In 1926 had de gemeente zelf ook een buslijn naar het Kalfje ingesteld. Begin jaren vijftig moest het plantsoentje voor het Haarlemmermeerstation plaats maken voor een halteplaats voor bussen. Na 1950 kreeg Maarse en Kroon het gehele personenvervoer in de Haarlemmermeer in handen, maar de onderneming ging in 1973 op in de busonderneming Centraal Nederland. De spoordienst werd in 1950 gestaakt.

De Haarlemmermeerlijn bleef tot halverwege de jaren zeventig wel voor goederentransport in gebruik. In deze periode werd een groot aantal loodsen op het emplacement gebouwd. In deze loodsen waren zeer uiteenlopende bedrijven gevestigd, maar het merendeel was qua functie afhankelijk van spoorvervoer. Enkele voorbeelden hiervan waren een kolenhandelaar en een zuivelproducent die beide een aanzienlijk deel van de loodsen in bezit hadden. In 1975 kreeg de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) toestemming om het station en het bijbehorende tracé naar Amstelveen te gebruiken voor een recreatieve tramdienst met historische tramstellen. Het railtracé bestond tot die tijd uit 5 banen waarvan er drie achter het station eindigden. De sporen direct achter het station werden na 1975 omgelegd in een lus, omdat sommige trams geen besturing aan beide einden van de toestellen kennen. De overige sporen leiden naar de bergingshallen op het voormalige emplacement en naar een hal direct ten zuiden van de tramremise.

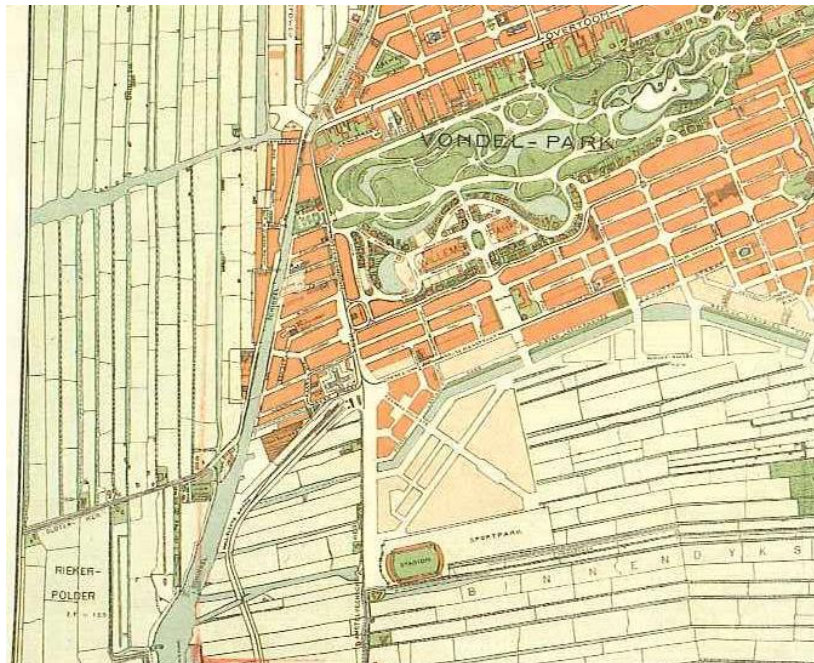


Luchtfoto spoorwegcomplex, 1968.

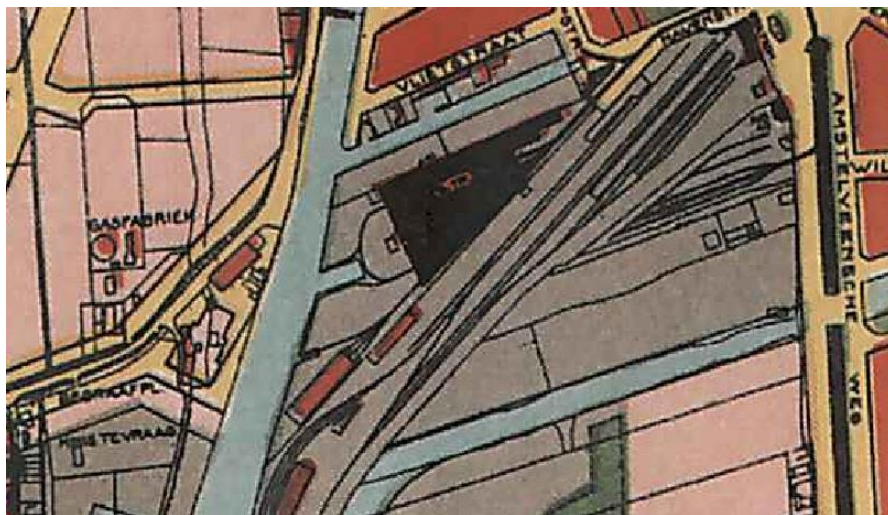
De huidige loodsen worden gebruikt voor stalling van museumtrams, voor de verkoop van tweedehands goederen en in een van de opstallen is een restauratiewerkplaats voor klavecimbels gevestigd. Langs de Havenstraat bevinden zich een benzinepomp en bebouwing voor bijbehorende voorzieningen, omgeven door een

hek, en verder containers en het wisselwachterhuisje, ontworpen door D. Slebos dat tussen 1961 en 1963 bij het Centraal Station stond.

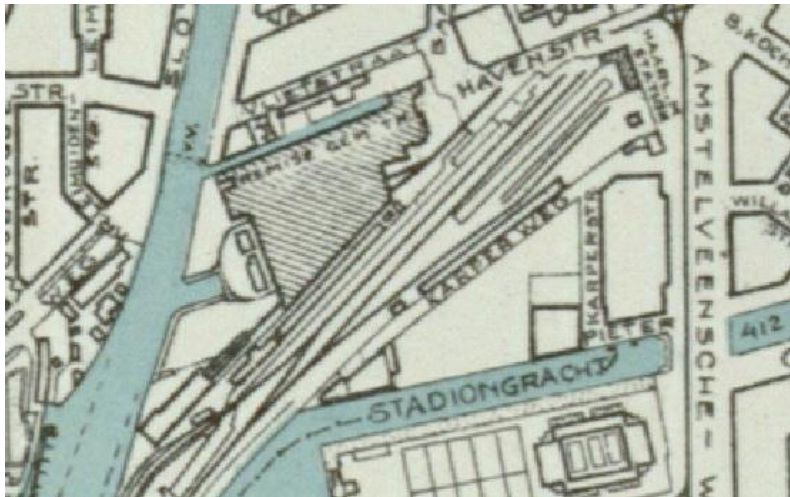
3.5 De ontwikkeling van het Havenstratterrein in kaarten 1920 – 1996



1920: de spoorlijn en het station bevinden zich sinds 8 jaar aan de Havenstraat, de remise Nog maar 7 jaar. Ten zuiden van de spoorlijn is nog de agrarische verkaveling zichtbaar.



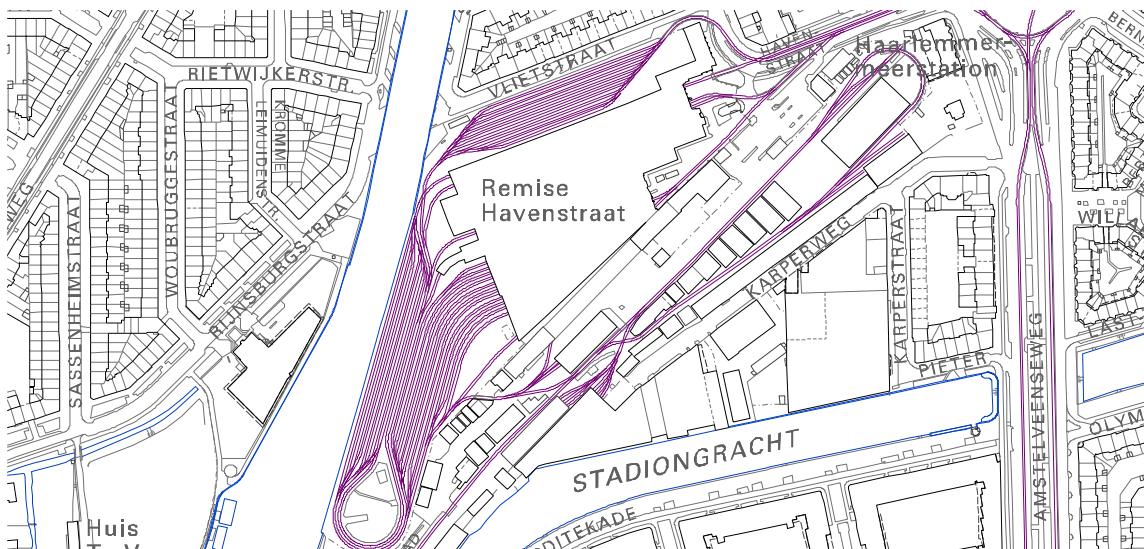
PW 1922 – De lijn is ten tijde van deze kaart enkele jaren geopend. Er bevinden zich al enkele loodsen op het terrein; de Karperweg is nog niet aangelegd.



PW 1936: De Karperweg die enkele jaren eerder werd aangelegd is inmiddels ingetekend. Langs deze straat is een smalle rij loodsen ingetekend, die nu nog bestaat.

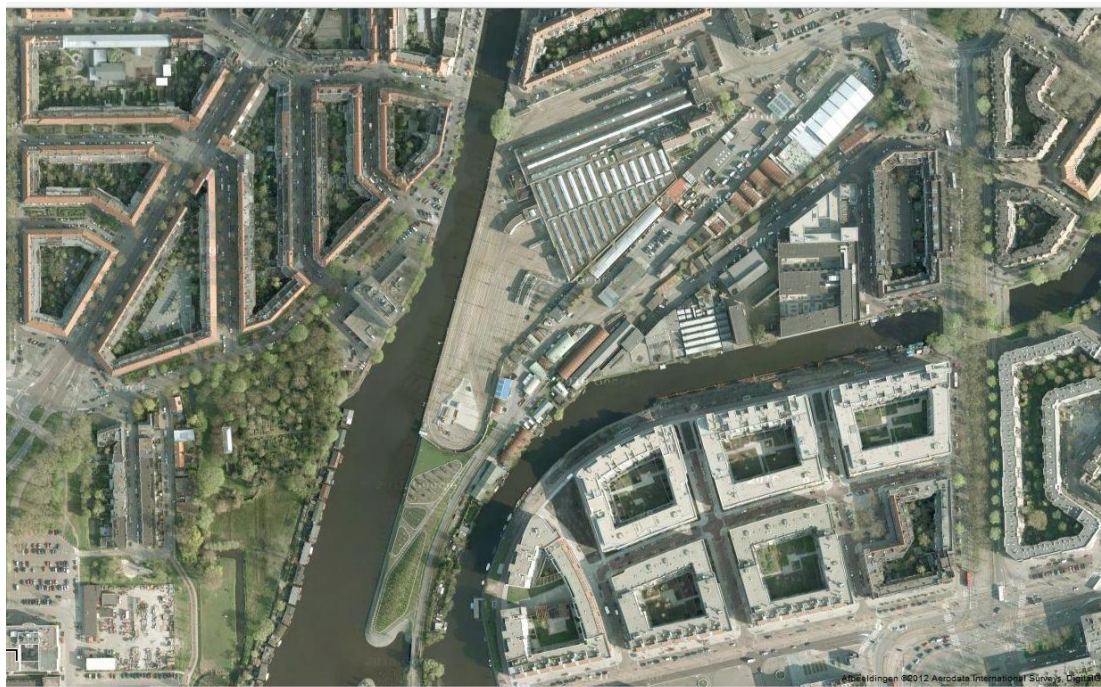


1952: Situatie rond het Haarlemmermeercircuit met rotonde.



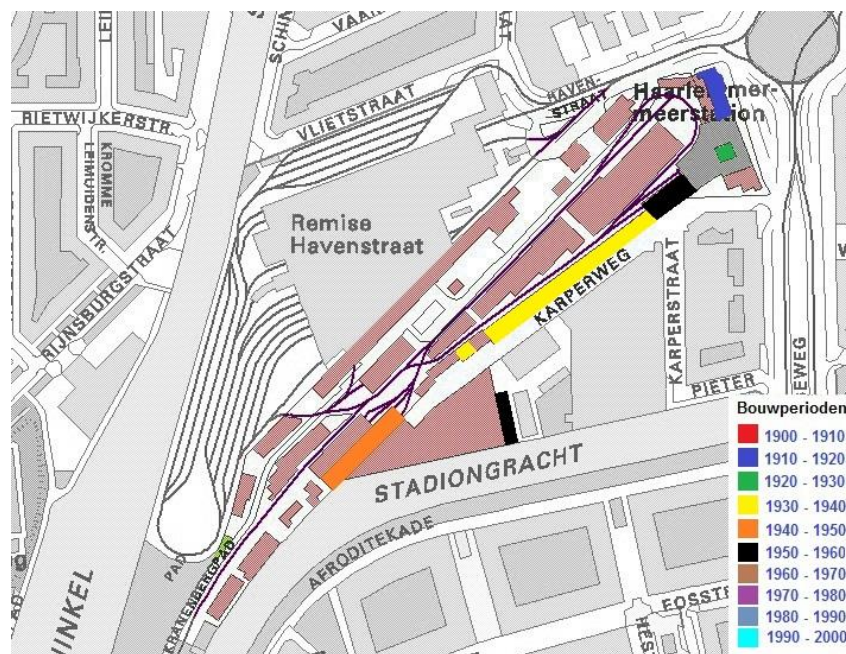
2012: De museumtrams maken voor stalling gebruik van de hal die tegen zuidelijk muur van de tramremise staat.

4 Waardebepaling Havenstraatterrein



Luchtfoto Havenstraatterrein, 2012.

Het Havenstraatterrein maakt deel uit van een gefragmenteerde rand van Plan Zuid, waar in de negentiende-eeuwse Schinkelbuurt, een tramremise en oostelijk daarvan een gevangenis, een bedrijventerrein met een spoorlijntje als ruggengraat en woonbebouwing boven elkaar liggen. Berlage kreeg er bij de opzet van zijn Plan Zuid geen greep op, omdat de functies voor het merendeel al vastlagen. Daardoor behield het gebied zijn utilitaire karakter.



Bouwdata van de voor de exploitatie van de spoorlijn gebruikte gebouwen.

Het station met spoorlijn behoort tot de oudste bebouwing aan de Amstelveenseweg. Door de bouw van de tramremise ten noorden van de spoorweg en de loodsen aan de Kaperweg, kreeg het gebied met rails en emplacement een langgerekte vorm. De aanwezigheid van de spoorlijn zorgde ervoor dat het zicht naar het Nieuw Meer open bleef. De met golfplaten en damwandprofielen beklede schuren en romney-loodsen die sinds de jaren zestig werden gebouwd blokkeren echter op hun beurt dat uitzicht echter. Aan de nog aanwezige bebouwing en positionering daarvan is de opzet van het emplacement nog steeds af te lezen, zoals dat tot het stopzetten van de commerciële exploitatie van de lijn in gebruik was. Wel is een belangrijk bouwwerk als het seinhuis gesloopt en het tracé van het spoor gewijzigd. Door de geringe hoogte van permanente en tijdelijke bebouwing voegt het emplacement zich in het silhouet van dit deel van de stad, waardoor de toren van de St. Agnes aan de rotonde de enige dominant blijft in het gebied. Samen met het groene gebied rond begraafplaats *Huis te Vraag* en de Schinkeleilanden ligt het emplacement in de punt van de groene scheg die vanuit het zuiden de stad insteekt.

De cultuurhistorische waarde van het Havenstraatterrein is niet zozeer gelegen in de architectuur van de bebouwing. Die ligt veel meer in de historische laag die met de aanleg van het emplacement werd aangebracht in de ontwikkeling van de stad en in contrast staat met de planmatige aanleg van Plan Zuid. Als traject voor het transport van niet alleen passagiers, maar ook van goederen naar de dorpen en steden ten zuiden van Amsterdam, ondermeer van de kwekerijen naar de veiling van Aalsmeer, verwijst het complex naar een belangrijk aspect in de economische geschiedenis van Amsterdam. In de bredere context van de zuidelijke groene scheg vormt het Havenstraatterrein de uiterste punt, dat door de aanleg van het park op de Schinkeleilanden extra betekenis heeft gekregen.

5 Betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren

5.1. Geschiedenis van de bebouwing rond het Havenstraatterrein

De bebouwing rond het Haarlemmermeercircuit en het Havenstraatterrein kwam grotendeels voor de oorlog tot stand. Aan de oriëntatie van de gebouwen is nog goed af te lezen dat zij oorspronkelijk of aan de doorgaande weg gelegen waren, of dat hun vormgeving bepaald was door de vorm van een kruispunt zoals Berlage deze had ontworpen. De uit 1891 daterende gevangenis van W.C. Metzelaar ging aan de ontwikkeling van deze locatie vooraf en kwam min of meer toevallig met de entreevleugel aan de Havenstraat te liggen. Aanvankelijk lag er een sloot rond de gevangenis, die met de komst van het station gedempt werd. Toen het na de sluiting van de gevangenis in 1933, in 1985 opnieuw als gevangenis in gebruik werd genomen, werd het interieur gemoderniseerd en werden aan weerszijden van de entreevleugel, uit montage-elementen opgetrokken vleugels toegevoegd. Deze uitbreiding verleent de wand langs de Amstelveenseweg een zeer gesloten uiterlijk.



Situatie Haarlemmermeercircuit rond 1900.



H. van Emmerik, Haarlemmermeerstation, 1913.

In tegenstelling tot de gevangenis trekt het uit 1913 daterende Haarlemmermeerstation (toen: Willemsparkstation), ontworpen door H. van Emmerik, alle aandacht. Dat komt niet zozeer door zijn omvang en hoogte, maar vooral door de expressieve architectuur en het rode baksteen. Het is ook het enige losstaande gebouw dat op het circuit georiënteerd is. Reden hiervoor is dat al bij de bouw aan een van de Amstelveenseweg wijkende rooilijn werd gebouwd, mogelijk bedoeld om ruimte maken voor het afzetten van passagiers. Toen het station in 1915 werd geopend was het één van de vijf eindpunten van de Hollandsche Electriche Spoorwegmaatschappij (H.E.S.M.). Het diende als kopstation voor de spoorlijn die via Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn naar Hoofddorp leidde en die overigens nooit geëlectrificeerd werd. In 1914 werd ten noorden van de spoorlijn ook nog eens een remise voor de gemeentetram gebouwd. Langs de spoorlijn die achter het station een lus maakt, verschenen vanaf 1931 kolenopslagplaatsen.



Politiepost, 1918.



Café Volksbond, 1918.

Drie jaar na de opening van het station verscheen op de hoek van de Amstelveenseweg en wat later de Karperstraat zou gaan heten een politie-posthuis. De politie vertrok in 1931 uit het gebouw, waarna zich in de rechterhelft een reisbureau vestigde en in de linker een groentewinkel, die in de jaren vijftig weer plaats maakte voor een cafetaria. Achter de politiepost verschenen nog twee gebouwtjes er één opgericht is als koffiehuis voor De Volksbond. Deze gebouwtjes zijn inmiddels gesloopt

Sinds de vaststelling van Plan Zuid in 1917 ging het met de bebouwing rond het kruispunt snel: de romp van de Sint Agneskerk verscheen in 1921 aan de overzijde van het station, de woonblokken van J.C. van Epen op de hoek met de Cornelis Krusemanstraat eveneens. Ook het door P.J.W.J. van der Burgh ontworpen huis op grond van de spoorwegen, tussen het Haarlemmermeerstation en het politieposthuis dateert uit 1920-21. Het verving een eenvoudiger huisje op die locatie die in handen was van de Nederlandse Spoorwegen. Op basis van een foto uit 1938 blijkt dat het station en het huis visueel meer samenhang vertoonde dan nu, ook omdat er een breed trottoir langs het huis liep. Hoge bosschages tussen huis en station en de bushalte onttrekken het huis nu voor een deel aan het zicht. Van den Burgh bouwde in een stijl die in die jaren voor vrijstaande landhuizen gebruikelijk was, hetgeen aan de plek met het veel groen een landelijk karakter verleent.



Haarlemmermeerstation bij 40 jarig jubileum van Koningin Wilhelmina, 1938.
Naast het station is de villa van P.J.W.J. van der Burgh



J. Stuyt, St. Agnes, 1931 voor de voltooiing.



Net na voltooiing in 1932.

Het enige gebouw dat een belangrijk herkenningsteken vormt voor het Haarlemmermeercircuit is de toren van de St Agneskerk (rijksmonument), in 1921 ontworpen door J. Stuyt, maar pas in 1932 voltooid. De voorgevel van de kerk ligt echter aan de Amstelveenseweg waarvan de schuin lopende rooilijn deel uitmaakt van de verwijding die als opmaat diende voor het kruispunt, zoals dat in Berlages ontwerp was vormgegeven. Ook de vorm van de door J.C. van Epen in 1921 ontworpen woningbouwblokken (allen rijksmonument) aan de andere zijde van de Cornelis Krusemanstraat werden mede door het stedenbouwkundige plan van Berlage bepaald. De hoeken van de twee blokken aan weerszijden van de Marathonweg vallen naar binnen terug, overeenkomstig Berlages stedenbouwkundig ontwerp, om wanden voor de hoek van de kruising te creëren. De stoere architectuur van rood baksteen, opgetrokken op een plint van donkere baksteen, krijgt een sterke ritmering door de op regelmatig afstand aangebrachte driezijdige erkers die ook nog eens voorzien zijn van steunberen. Langs de oostzijde van de Amstelveenseweg ontstond op die manier een duidelijke wand die een tegenhanger vindt in het door C. Kruyswijk woningbouwblok uit 1924.

De bebouwing langs de Karperweg bestaat aan de zuidzijde overwegend uit bedrijfsbebouwing van twee tot drie lagen hoog, aan de noordzijde komt vooral bebouwing van één laag voor.

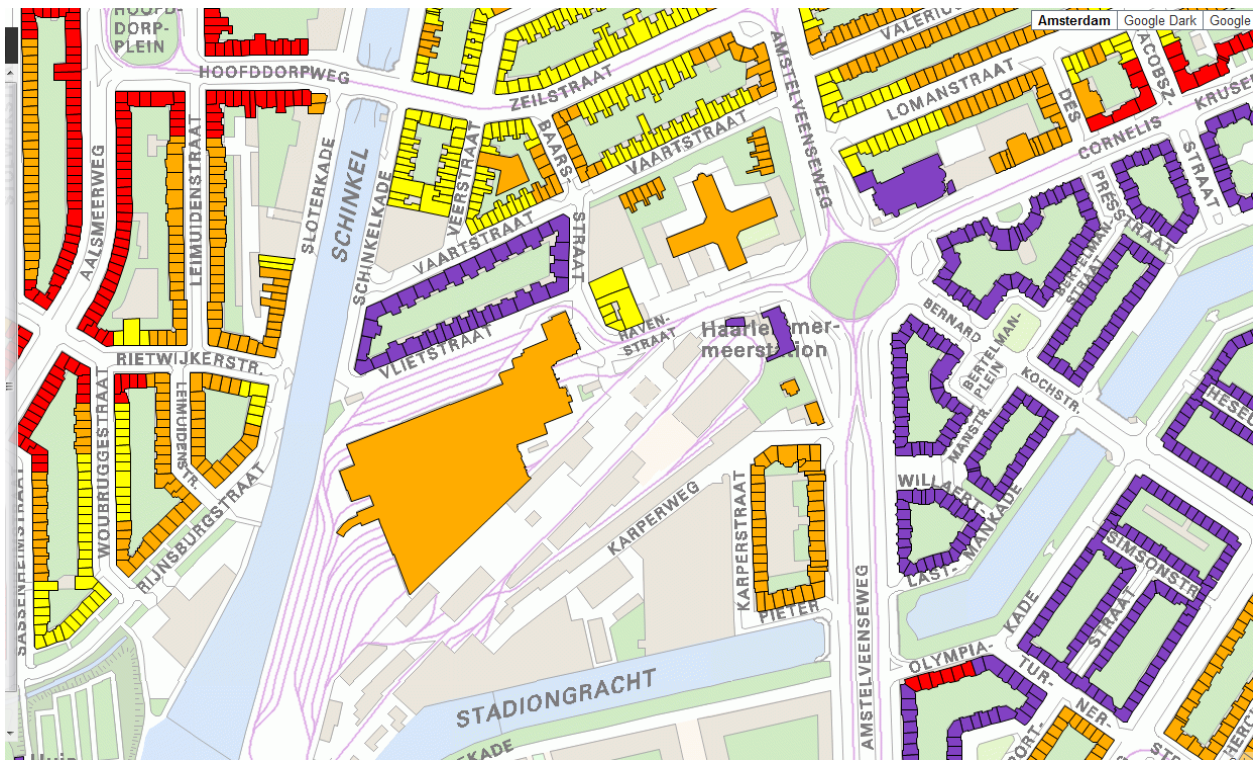


Karperweg in 1969.

Vaak is nog wel de herkomst van deze bebouwing te herkennen, toen ze nog fungeerde als kolenopslagplaatsen voor de distributie onder de bewoners. Na de oorlog zijn zij voortdurend onderhevig geweest aan verbouwingen. De functie van opslag heeft daarbij plaats gemaakt voor reparatiewerkplaatsen en stalling van auto's. Hetzelfde geldt voor de loodsen tussen en aan weerszijden van de rails. Curieus is vooral het houten woonhuis van twee lagen hoog op Karperweg nr. 40.

In 2008 was het gebied achter de directeurswoning een van de locaties die aanmerking kwam voor de bouw van een nieuw stadsdeelkantoor. Door de gemeentelijke herindeling ging dat plan van tafel. In 2011 werd de politiepost vanwege de slechte staat van het gebouw, de aanwezigheid van asbest en ter voorkoming van kraak gesloopt.

5.2. Monumenten, betekenisvolle bebouwing en structuren



Ordekaart 19^e-eeuwse Ring en Gordel '20-'40 – Tramremise Havenstraat e.o.

Paars: orde 1 = de geregistreerde en beoogde Rijks- en Gemeentelijke monumenten.

Rood: orde 2 = monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis.

Oranje: orde 3 = Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde.

Geel: basisorde = Voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren.

Grijs: bebouwing die dateert van na de oorlog.

De hierboven afgebeelde uitsnede van de Architectonische en stedenbouwkundige waarderingskaart geeft een overzicht van de waarderingen die aan de aanwezige bebouwing uit de periode 1850-1940 is toegekend. Uiterst rechts, op de hoek met de Karperweg, is de inmiddels gesloopte politiepост nog als een orde-3 object aangeduid. Veel van de bebouwing is niet gewaardeerd, omdat deze niet dateert uit de periode 1850-1945. Enkele vanuit de geschiedenis van de spoorweg betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren zoals de directeurswoning en een loods uit 1948 staan hieronder beschreven. De overige bebouwing waaronder de verschillende hallen, de benzinepomp en de daarbij behorende gebouwen hebben een geringe architectonische of cultuurhistorische waarde.

5.1 Monumenten

In het plangebied staat één Rijksmonument:

Haarlemmermeerstation, Amstelveenseweg 262, Rijksmonument (nr. 267)

Architect: H. van Emmerik

Bouwjaar: 1913-1915



Het station is het enige losstaande gebouw dat op het kruispunt georiënteerd is en trekt, ondanks zijn geringe omvang, de aandacht door de expressieve architectuur en het rode baksteen. Het station was één van de vijf eindpunten van de Hollandsche Electriche Spoorwegmaatschappij (H.E.S.M.). In de architectuur is duidelijk de invloed van K.P.C. de Bazel merkbaar, bij wie Emmerik gewerkt heeft en die ook verantwoordelijk was voor het ontwerp van het station in Leiden. Het bijgebouw waarin de laatste kolenhandelaar woonde, gebouwd was in dezelfde stijl als het station en dat ook gewaardeerd is met een orde 1 is een aantal jaren geleden gesloopt.

5.2 Overige cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing

Voormalige directiewoning HESM, Amstelveenseweg 268

Architect: P.J.W.J. van der Burgh

Bouwjaar: 1921

Orde: 3



Het huis aan de Amstelveenseweg 268 is stedenbouwkundig van waarde door de samenhang met het complex van het Haarlemmermeerstation. In de loop der tijd hebben grote wijzigingen aan de beeldbepalende vorm van het dak plaats gevonden en zijn de gevels wit geverfd, allemaal wijzigingen die afbreuk deden aan de architectonische kwaliteit van het huis. Het landelijk karakter, het vroegere gebruik als directeurswoning en de redelijke gaafheid van het interieur dragen bij aan de bijzondere cultuurhistorische waarde van het huis. Van der Burgh is vooral bekend om zijn ontwerpen voor landhuizen buiten Amsterdam.

Loods Elektrische Museumtramlijn Amsterdam

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1948

Orde: 3



Langshal uit het einde van de jaren veertig, gebouwd als onderdeel van elektrodefabriek Nekef, en behorend bij de loodsen waar goederen voor het transport over de Haarlemmermeerspoorlijn werden opgeslagen. Nu in gebruik als stalling voor de museumtrams. Het heeft geen architectuurhistorische (gelijk aan orde 3 waardering), maar vooral cultuurhistorische waarde als een aan de spoorlijn gerelateerd gebouw.

Voormalig kantoor van firma Regout & Sievers, Karperweg 40

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1934

Orde: 3



Voormalig kantoor van firma Regout & Sievers die ook een gedeelte van de naastgelegen loodsen in bezit had. Tegenwoordig in gebruik als woonhuis. Het huis heeft geen architectonische (gelijk aan Basisorde), maar vooral cultuurhistorische waarde als een aan de geschiedenis van de spoorlijn gerelateerd gebouw.

Voormalig wisselwachterhuisje GVB

Architect: D. Slebos, Publieke Werken

Bouwjaar: ca. 1960

Orde: 2



Voormalig wisselwachterhuisje van het GVB. Ontworpen door D. Sleebos in opdracht van Publieke Werken. Deze uitkijkpost stond tussen 1961 en 1983 op het Stationsplein, waarna het bouwwerk werd overgeplaatst naar de huidige locatie. P. Kramer, architect bij PW tussen 1918 en 1952 ontwierp de voorganger van deze uitkijkpost die lange tijd op de Doelensluis bij het Muntplein heeft gestaan. Met zijn ontwerp won Sleebos in 1961 de eerste Merkelbachprijs. Het gebouw heeft een hoge architectonische waarde, maar heeft geen relatie met de geschiedenis van de spoorlijn.

Het stadsdeel heeft M&A ook advies gevraagd over enkele objecten die niet binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied staan, omdat de herontwikkeling van het plangebied mogelijk invloed heeft op deze bebouwing. Het gaat om de Tramremise aan de Havenstraat, het NUON gebouw en het bedrijfsgebouw op Karperweg 37-41.

Tramremise GVB, Havenstraat 18-26

Ontwerper: Dienst Publieke Werken

Bouwjaar: 1912 – 1930

Orde: 3



Gefaseerd gebouwd als derde tramremise van de gemeentetram. Het grootste deel van het complex stamt uit 1912, met inbegrip van de dienstwoningen die in 1913 tot stand kwamen. Rond 1930 werd de remise aan de noordzijde uitgebreid, op de plaats waar sinds 1903 houtloodsen van de firma Van Voorst & Co. stonden. De insteekhaven waaraan deze loodsen grensden werd gedeeltelijk gedempt bij deze uitbreiding. Begin jaren zestig

werd ook het resterende gedeelte gedempt ten behoeve van een buitenterrein voor de stalling van trams. De uitbreiding bestond uit twee langshallen die haaks op de bestaande remise kwamen te staan en een kopgebouw aan de Havenstraat. Ook werden de dienstwoningen uitgebreid en het portiersgebouw en delen van het muurwerk aan de Havenstraat gerealiseerd. De remise heeft een gemiddelde architectonische waarde, maar ondersteunt door haar functie en ligging het karakter van het Havenstraatterrein als een rafelrand van Plan Zuid.

NUON gebouw, Karperweg 33

Ontwerper: Dienst PW

Bouwjaar: 1947

Waardering: basisorde



Onderstation van het voormalige GEB, dat is opgetrokken in een constructie van beton en baksteen. Het verkeert nog grotendeels in oorspronkelijke staat en is daarmee een goed voorbeeld van de vele utilitaire gebouwen die door Publieke Werken zijn ontworpen. Architectonisch en cultuurhistorische is het gebouw van geringe waarde.

Voormalig fabriekscomplex van N.V. Transforma, Karperweg 37-41

Ontwerper: onbekend

Bouwjaar: 1938

Waardering: basisorde



Het fabriekscomplex is opgebouwd uit een dubbellaags gedeelte met kantoren boven een dubbele inpandige garage en een lager gedeelte met werkplaatsen. Het gebouw beschikt nog gedeeltelijk over de oorspronkelijke stalen vensterverdeling en het werkplaatsgedeelte is voorzien van sheddaken. Het complex is typologisch interessant als een kenmerkend voorbeeld van kleinschalige fabrieksbebouwing uit het einde van de jaren dertig, maar heeft een gemiddelde architectonische waarde (gelijk aan een orde 3 waardering). Omdat de makers van de ordekaarten vermoedden dat het complex van na de oorlog dateert, is het niet gewaardeerd.

5.3 Cultuurhistorisch betekenisvolle structuren

Spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk (huidige Museumtramlijn)

Het Haarlemmermeerstation en het eerste deel van het spoortracé maken tegenwoordig deel uit van het zogenaamde Havenstraatterrein. Ingeklemd tussen de tramremise van het GVB ten noorden van de spoorweg en de loodsen aan de Kaperweg aan de zuidzijde, heeft het emplacement in de loop der tijd zijn huidige langgerekte vorm gekregen. In de ontwikkeling van het Havenstraatterrein kunnen globaal drie belangrijke perioden worden onderscheiden, die nauw samenhangen met het gebruik en de voortvloeiende inrichting daarvan. In de eerste plaats het gebruik van de lijn voor personenvervoer (1915-1950), het gebruik van de lijn voor goederentransport (1915-1975) en, tot slot, vanaf 1975 het gebruik van de lijn door de EMA.

De inrichting van het spooremlacement op het Havenstraatterrein heeft sinds de aanleg in 1912-1915 de nodige wijzigingen ondergaan. Van de vijf sporen die het Haarlemmermeerstation oorspronkelijk kende, zijn er slechts twee bewaard gebleven. De keerlus achter het kopstation dateert uit 1987. De rest van de inrichting van het remiserrein is grotendeels na 1975 aangelegd en aangepast aan het gebruik en de wensen van de EMA (zoals bijvoorbeeld het doortrekken van de sporen naar de loodsen die als stalling van de trams dienen).

Ondanks deze recente wijzigingen is het spooremlacement bij het Haarlemmermeerstation en de bijbehorende inrichting van het Havenstraatterrein van grote gebruikshistorische en cultuurhistorische waarde als historisch eindpunt van de spoorlijn en als overblijfsel van het overslagterrein voor goederen. Daarnaast is het aantakken van de sporen op de achterzijde van het station belangrijk voor de identiteit van het Haarlemmermeerstation als kopstation. In de vormgeving van de achtergevel van het stationsgebouw is door de perronverkapping en de uitgang van de wachtlokalen de relatie tussen het gebouw en de (deels verdwenen) sporen nog goed afleesbaar. De sporen vormen samen met het Haarlemmermeerstation en de naastgelegen directiewoning een historisch waardevol ensemble.

Enkele nog op het Havenstraatterrein aanwezige loodsen en werkplaatsen uit de periode 1945-1975 herinneren aan de belangrijke functie als overslagstation van goederen en zijn als zodanig van cultuurhistorische betekenis. Hun architectuur- en bouwhistorische waarde is echter gering. Alleen de voormalige opslagloods uit 1948 van de elektrodenfabriek Nekef is cultuurhistorisch waardevol (zie hierboven: Loods Elektrische Museumtramlijn Amsterdam).

In 2019 is een verkenning van de Museumlijn door Monumenten en Archeologie opgesteld op verzoek van het Stadsdeel Zuid en van de gemeente Amstelveen. Dit naar aanleiding van een aanvraag door de Wijkraad Zuid-West Amsterdam op 15 december 2018 tot aanwijzing als gemeentelijk monument van het spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk, inclusief spoorbruggen, overwegen, halteplaatsen, de onderhouds- en stallingsloodsen van de Stichting Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) op het Havenstraatterrein en de keerlus bij het Haarlemmermeerstation. Op 08 december 2020 is door Het college ingestemd met het voornemen van het dagelijks bestuur van Zuid om het historisch spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk inclusief de spoorbedding, de rails en de spoorbruggen niet aan te wijzen als gemeentelijk monument. De historische verbinding tussen het Haarlemmermeerstation en Bovenkerk wordt in stand gehouden door het spoor in te passen in de herontwikkeling van het Havenstraatterrein (en van Verdi) en als zodanig te verankeren in het bestemmingsplan.

6 Conclusie en advies

Op basis van de cultuurhistorische historisch-stedenbouwkundige analyse en de beschrijving van de cultuurhistorische waardevolle objecten kan het volgende worden geconcludeerd. Van de bebouwing behoren alleen het Haarlemmermeerstation, de directiewoning, de elektrodenfabriek Nekef en het wisselwachtershuisje tot de cultuurhistorisch bijzondere objecten. Ondanks recente wijzigingen is ook het spooremlacement bij het Haarlemmermeerstation en de bijbehorende inrichting van het Havenstraatterrein van grote gebruikshistorische en cultuurhistorische waarde als historisch eindpunt van de spoorlijn en als overblijfsel van het overslagterrein voor goederen.

Belangrijker dan de huidige staat en de vormgeving van de bedrijfsbebouwing is de wijze waarop de aanwezigheid van de spoorlijn en het emplacement de structuur van het gebied heeft bepaald en de opening die daarmee bleef bestaan naar het Nieuwe Meer en het Amsterdamse Bos toe. Deze constatering leidt tot de volgende adviezen met betrekking tot het bestemmingsplan en de verdere planontwikkeling.

Ten aanzien van het bestemmingsplan:

Voor de verankering van cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplan, gaat het niet zozeer om het architectuurhistorische belang van de aanwezige gebouwen. Alleen voor de directiewoning zou een dubbelbestemming cultuurhistorie kunnen worden overwogen; het station geniet al bescherming via de erfgoedwet. Het wisselwachtershuisje heeft geen relatie met de geschiedenis van het gebied maar wel een hoge architectonische waarde. M&A adviseert om bij herontwikkeling van het gebied dit object te behouden of te verplaatsen. De loodsen langs de Karperweg zijn als deel van het spoorwegemplacement vooral van cultuurhistorisch belang. Het voert echter te ver de contouren en bouwhoogtes van deze bebouwing te verankeren in het bestemmingsplan. Voor zover het bestemmingsplan de kaders moet vastleggen voor de herontwikkeling, adviseert M&A de cultuurhistorische betekenis en de afwijkende morfologische totstandkoming van het gebied met een overwegend lage bebouwingshoogte als uitgangspunt te nemen. Het gaat om de volgende aandachtspunten:

- de langwerpige vorm van het gebied met de spoorlijn als ruggengraat
- de open zichtlijnen van het gebied naar de uitloper van de groene scheg (Schinkeleilanden, Amsterdamse Bos, Nieuwe Meer)
- de typologie van de woningbouw ten noorden en ten zuiden van het plangebied: vier lagen met kap (Plan Zuid)

Ten aanzien van de verdere planontwikkeling

Het Havenstraatterrein moet in samenhang met de gehele westrand van Plan Zuid worden bekeken. Deze laat een diversiteit aan verkaveling- en bebouwingstructuren uit verschillende perioden zien. Om de historische gelaagdheid in deze rafelrand van de stad te behouden, moet rekening worden gehouden met de langgerekte structuur van het plangebied door de aanwezigheid van de spoorlijn en het daarbij behorende emplacement. Daarnaast zijn open zichtlijnen tussen dit gebied en de uitloper van de groene scheg van belang. In de verkaveling van de woon- en werkbebouwing zou, rekening moeten worden gehouden met het informele, utilitaire karakter van dit gebied. Voorkomen moet worden dat het station en de directiewoning geïsoleerde objecten worden, losgezongen van de geschiedenis waaraan zij hun ontstaan te danken hebben. De wenselijkheid van bebouwing met een grote bouwhoogte moet worden uitgewerkt in relatie tot de landschappelijke context, waartoe onder meer begraafplaats *Huis te Vraag*, het Amsterdamse Bos en de woningbouw ten noorden van de gevangenis

behoren. Daarbij moet de vraag beantwoord worden in hoeverre de betekenis van de plek extreem hoge bebouwing rechtvaardigt.

Literatuur

- J. van der Werf, *Aan een waterplein of een rotonde; een cultuurhistorische waardebeoordeling van twee locaties voor een stadsdeelkantoor voor stadsdeel Oud-Zuid*, oktober 2007
- W. Wegman, *Sporen, een zoektocht langs de resten van de Haarlemmermeerlijnen*, Uitgave HDC Media 2007.
- J. Kamerling, *Combinatie oude trein- en huidige tramspoor in groene rafelrand uniek historisch ensemble*, Cultuurhistorische verkenning Havenstratterrein, 2008
- Archief Publieke Werken, Stadsarchief, Amsterdam.

Colofon

Datum: januari 2015/mei 2021
Status: definitief
Redactie: J. van der Werf, S. Guarda
Tekst: C. van Onna, A. Hemmes

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2021
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

De kennis uit deze uitgave mag door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M en A nodig. M en A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. M en A doet zelf altijd haar uiterste best rechthebbende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.