

PROVINCIE



Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

**Haarlemmerliede/Spaarnwoude**

*Gemeentebeschrijving, oktober 1992*



*Foto omslag:  
Uniek geworden voormalige  
ijzeren spoorbrug over de  
Oostsluis te Halfweg,  
geplaatst bij de spoor-  
verdubbeling van de lijn  
Amsterdam-Haarlem tussen  
1865 en 1869.*

## **Inhoud**

**Verantwoording 5**

**1. Inleiding 7**

**2. Bodemgesteldheid 9**

2.1 Bodem 9

2.2 Afwatering 9

**3. Grondgebruik 11**

3.1 Agrarisch 11

3.2 Niet-agrarisch 11

3.3 Landschapsbeeld 11

**4. Infrastructuur 13**

4.1 Landwegen 13

4.2 Wateren 13

4.3 Dijken en kaden 14

4.4 Spoor- en voormalige tramwegen 14

4.5 Militaire infrastructuur 15

**5. Nederzettingsstructuur 17**

5.1 Algemeen 17

5.2 Bevolkingsontwikkeling 17

5.3 Halfweg 17

5.4 Haarlemmerliede 19

5.5 Spaarnwoude 19

5.6 Spaandam-oost 19

5.7 Ruigoord 20

**6. Bebouwingskarakteristiek 21**

6.1 Halfweg 21

6.2 Haarlemmerliede 22

6.3 Spaarnwoude 23

6.4 Spaarndam-oost 23

6.5 Ruigoord 23

6.6 Verspreide bebouwing in het buitengebied 23

**Verantwoording inventarisatie 25**

**Geraadpleegde werken 27**

**Tabel bevolkingsgegevens 29**

**Herkomst afbeeldingen 31**

**Afbeeldingen 33**

**Register 47**

**Colofon 49**



## Verantwoording

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is ontwikkeld op initiatief van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om geheel Nederland te inventariseren op het gebied van architectuur en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het project wordt, in samenwerking met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden.

De doelstellingen van het MIP zijn:

- het verkrijgen van een landelijk overzicht van jongere bouwkunst en stedenbouw uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- het bevorderen van kennis en waardering voor historische stads- en dorpsgezichten en monumenten van geschiedenis en kunst uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- basisgegevens aan te leveren voor wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedenbouwkundig, historisch-geografisch en/of industrieel-archeologisch terrein;
- bouwstenen aandragen voor te ontwikkelen beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg en als basis voor planologische en stedenbouwkundige afwegingen;
- selectie- en registratie-activiteiten van de drie bestuurslagen ten aanzien van objecten, ensembles, structuren en gezichten mogelijk te maken.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn de provincies in regio's onderverdeeld. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt het werk per gemeente verricht. Hiertoe wordt de gemeentelijke indeling van 14 maart 1988 (start MIP Noord-Holland) gehanteerd. Grenswijzigingen van later datum worden bij de betreffende gemeenten vermeld.

Van elk inventarisatiegebied en van elke gemeente wordt een beschrijving gemaakt waarin geografische, sociaal-economische en stedenbouwkundige ontwikkelingen binnen het betreffende gebied c.q. gemeente worden geschetst, toegespitst op de periode 1850-1940. Voorts worden waardevolle gebouwen en ruimtelijke structuren uit de betreffende periode in beeld gebracht.

De nu volgende gemeentebeschrijving richt zich op de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Voor geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in groter verband kan de MIP-regiobeschrijving Meerlanden worden geraadpleegd.

De gemeentebeschrijving is tot stand gekomen op basis van vergelijking van kaartbeelden uit circa 1850, 1900 en 1940, literatuuronderzoek en inventarisatie in het veld.

De gemeentebeschrijving volgt in de eerste vijf hoofdstukken het model voor een regiobeschrijving van drs. L. Prins, Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1988. Hieraan zijn een bebouwingskarakteristiek en een verantwoording van de inventarisatie toegevoegd.

De MIP-werkzaamheden betreffende de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn uitgevoerd door drs. E. van der Kleij, als inventarisator jongere bouwkunst verbonden aan de provincie Noord-Holland. De werkzaamheden bestonden uit een vooronderzoek, het maken van de gemeentebeschrijving en het fotograferen en beschrijven van de geselecteerde objecten en complexen.

Haarlem, oktober 1992.



## I. Inleiding

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ligt in het zuiden van de provincie Noord-Holland tussen de gemeenten Amsterdam (oost), Haarlem (west), Velsen (noordwest) en Zaanstad (noord). De grens met Zaanstad wordt gevormd door het Noordzeekanaal. De gemeente Haarlemmermeer begrenst Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan de zuidzijde.

In 1850, aan het begin van de MIP-periode, werd het grondgebied van de toen nog aparte gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan de noordzijde begrensd door het IJ en aan de zuidzijde door het Haarlemmermeer. Het transformeren van beide grote wateroppervlakken tot akkerland had in het derde kwart van de 19de eeuw een ingrijpende karakterwijziging van de directe omgeving tot gevolg.

In 1863 werden Haarlemmerliede en Spaarnwoude samengevoegd. Door grenswijzigingen in 1868, 1927 en 1963 verloor de gemeente aan de westzijde veel grondgebied. Dit werd aan de oostzijde gecompenseerd door de landaanwinst van de Houtrakpolder, één van de IJ-polders die als gevolg van de droogmaking van dit water als landbouwgebied in gebruik kon worden genomen. De Houtrakpolder werd rond 1970 ten behoeve van een uitbreiding van het westelijk havengebied van Amsterdam grotendeels met zand opgespoten. De tot nog toe niet doorgezette industrialisatie betekende onder meer het stopzetten van de sloop van de bebouwing en het niet verder opspuiten van het voormalige IJ-eiland Ruigoord.

Haarlemmerliede en Spaarnwoude behoort tot het **MIP-inventarisatiegebied** (MIP-regio) **Meerlanden**. Deze regio omvat voorts de gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder Amstel en Uithoorn.

Ten behoeve van een overzichtelijke inventarisatie worden de **MIP-deelgebieden**: **Halfweg, Haarlemmerliede, Spaarndam-oost, Spaarnwoude, Ruigoord** en **buitengebied** onderscheiden. Deze eerste drie deelgebieden vallen samen met de bebouwde kommen van de gelijknamige dorpen, de deelgebieden Spaarnwoude en Ruigoord met de kommen van de gelijknamige buurtschappen en het buitengebied met het resterende gebied binnen de gemeentegrenzen. Spaarndam-oost wordt door de gemeente zo genoemd ter onderscheiding van het westelijk deel van Spaarndam dat in 1927 als zelfstandige gemeente verdween bij annexatie door de gemeente Haarlem.

*(Zie afbeeldingen 1 en 7)*





## 2. Bodemgesteldheid

### 2.1 Bodem

Naar analogie van het Landschapsonderzoek Noord-Holland worden in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude twee landschapstypen onderscheiden: het veenpolderlandschap en het droogmakerijenlandschap, waarvan de bodem respectievelijk bestaat uit veen en zware klei. De strandwalfragmenten in het veenpolderlandschap bevatten oud duinzand.

Het veenpolderlandschap vormt het oude land dat zich manifesteert als een vlak en zeer open graslandgebied met een onregelmatige strokenverkaveling ontstaan door veenontginningen vanaf de 10de eeuw. Het oude land beslaat het zuidwesten van de gemeente binnen de onregelmatige omlijning van de Inlaagse Dijk. Alleen aan de zuidzijde vormt de 19de-eeuwse Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder een strakke grens. Het landschap wordt gevormd door de Verenigde Binnenpolder en de Inlaagpolder die van elkaar worden gescheiden door de Spaarndammerdijk (zie 4.3).

In het veenpolderlandschap liggen restanten van de oudste strandwal in het kustgebied. Het zijn fragmenten van een lineaire structuur met een noord-zuidelijke hoofdrichting, evenwijdig aan de kustlijn. Het betreft hier overblijfselen van een vóór 3000 v. Chr. gevormde strandwal waarop zich Haarlemmerliede ontwikkelde. De ligging van deze oude strandwal kan mogelijk worden getraceerd in de loop van de Kerkweg.

Het droogmakerijenlandschap wordt gevormd door de in 1873 drooggevallen Houtrakpolder één van de IJ-polders die ontstond met de aanleg van het Noordzeekanaal. Het na 1970 niet met zeezand opgespoten akkerland van de Houtrakpolder - het gedeelte ten westen van de Machineweg - kenmerkt zich door een regelmatige strokenverkaveling met voornamelijk noordzuidelijke hoofdrichting. In het zuidoosten en noordwesten van de polder verdween deze verkaveling na 1970 ten behoeve van de aanleg van recreatiegebieden.

Temidden van het opgespoten land ligt Ruigoord, een voormalig eiland in het IJ. Dit restant van het veenpolderlandschap bevat een veenbodem die is bedekt met laag zeelei van 50 tot 120 centimeter. De hoofdrichting van de onregelmatige strokenverkaveling bleef bij de aanleg van de Houtrakpolder gehandhaafd. Wel werden de kavels vergroot. Tegenwoordig is geen verkavelingspatroon meer herkenbaar.

Het algemene reliëf van de bodem ligt tussen de 80 centimeter en 3.50 meter -NAP. Het veenpolderlandschap varieert in hoogte van 80 centimeter tot 1.90 meter -NAP, de niet opgespoten delen van het droogmakerijenlandschap liggen op hoogten van 3 tot 3.50 meter -NAP. De restanten van de strandwal hebben alleen onder de dorpskerken van Spaarndam en Haarlemmerliede hoogten boven NAP. Na de inklinking die sinds de inpoldering optrad ligt Ruigoord op 1.10 meter -NAP. De opgespoten delen van dit eiland bedragen 50 centimeter +NAP. De overige opgespoten delen van de Houtrakpolder variëren in hoogte van 70 centimeter -NAP tot 1.40 meter +NAP.

*(Zie afbeelding 8)*

### 2.2 Afwatering

Het grondgebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude bestaat sinds de middeleeuwse ontginning van het veengebied uit polderland en is derhalve steeds kunstmatig afgewaterd. Tot de drooglegging van Haarlemmermeer (1849-1853) en IJ (1865-1873) functioneerden deze grote water-

oppervlakken als boezem. Het overtollige boezemwater uit het Haarlemmermeer werd vanaf de late 15de eeuw via de toen aangelegde uitwaterende sluizen van Rijnland op het IJ geloosd. Deze drie sluizen werden gebouwd in de door de Spaarndammerdijk gevormde landengte tussen Haarlemmermeer en IJ ter hoogte van het latere Halfweg. Vanaf de drooglegging van het Haarlemmermeer werd de boezemfunctie door de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder overgenomen. De afwatering via de sluizen op het IJ bleef gelijk. Wel werd in 1852 aan de oostzijde van de sluiscolk een stoomgemaal gebouwd en werd een deel van de sluiscolk door een boezemkade afgesloten om zo de voorboezem te voemen van het stoomgemaal. Toen ook het IJ werd ingepolderd werd het water vanaf Halfweg via Zijkanaal F op de boezem van het Noordzeekanaal geloosd (zie 4.2).

Het stoomgemaal met schepraderen te Halfweg is tot 1977 als één van de drie hoofdgemalen van het Hoogheemraadschap van Rijnland in gebruik gebleven. Het tweede hoofdgemaal staat te Spaarndam (gemeente Haarlem), het derde te Katwijk.

Toen in 1977 ten noordoosten van Halfweg in het Amsterdamse havengebied een nieuw dieselgemaal in werking trad, werd het gemaal te Halfweg buiten gebruik gesteld. De boezemkade in de sluiscolk werd toen afgegraven. Met het verwijderen van de sluisdeuren verloren ook de drie eeuwenoude spuisluizen van Halfweg hun functie. Het betreft hier de Oostsluis, de Middensluis en de Westsluis. De sluizen zijn altijd uitsluitend voor de waterbeheersing en niet voor de scheepvaart in gebruik geweest. In de 19de eeuw was hiervoor de reden dat de stad Haarlem een privilege behield tot het heffen van sluisrechten bij Spaarndam (A. v.d Woud p. 295). In de twintigste eeuw maakten de vaste trambrug (boezembrug 1904) en de latere vaste verkeersbrug (1925) scheepvaart onmogelijk.

Van meer lokale betekenis zijn het in 1935 gebouwde dieselgemaal van de Houtrakpolder dat uitslaat op het Noordzeekanaal en het in 1879 gebouwde voormalige stoomgemaal van de Inlaagpolder. Dit gemaal zorgt voor afvoer van het overtollige water uit de Inlaagpolder op de westelijke Ringvaart van de Houtrakpolder die het water uiteindelijk leidt naar Zijkanaal F. De loop van deze waterweg werd na 1970 overigens in oostelijk richting verlegd op Amsterdams grondgebied. Aan deze nieuwe waterweg werd het eerder genoemde dieselgemaal gebouwd dat de functie van het stoomgemaal te Halfweg in 1977 overnam.

In Haarlemmerleide staat nabij de aansluiting van de Molenwetering op de Binnen Liede nog een in 1928 gebouwd dieselgemaal dat in 1941 werd geëlektrificeerd.

De windwatermolens die op de kaart van Kuyper staan aangegeven waren voor wat betreft het huidige gemeentegebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude getuige het kaartbeeld van rond 1900 vrijwel alle verdwenen (afb.3, 4). Een uitzondering hierop vormt "De Slokop", een als vijzelmolen ontworpen achtkantige bovenkruier die in 1877 werd gebouwd ten zuiden van Spaarndam. De molen verzorgt tot op heden de afwatering van een deel van de Vereenigde Binnenpolder op de Mooie Nel. Als verzamelboezem functioneert hiertoe de haaks op de Mooie Nel gelegen Molensloot. De afwatering gebeurt echter met behulp van een elektrisch gemaal. De vijzel is verwijderd.

(Zie afbeelding 9)

### 3. Grondgebruik

#### 3.1 Agrarisch

Evenals tegenwoordig werd het **veenpolderlandschap** tijdens de periode 1850-1940 overwegend gebruikt als wei- en hooiland en was de veeteelt hier dus hoofdmiddel van bestaan. Op Ruigoord werden in de 19de eeuw ook schapen gehouden.

In het **droogmakerijenlandschap** leende de zware kleigrond zich goed voor de akkerbouw die vooral was gericht op de teelt van suikerbieten. Binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude werden de bieten verbouwd in de Houtrak- en aangrenzende IJ-polder. De hier verbouwde bieten voorzagen de suikerfabriek te Halfweg voor 15% in de behoefte. De resterende bieten kwamen uit Haarlemmermeer en andere delen van Nederland.

*(Zie afbeelding 8)*

#### 3.2 Niet-agrarisch

Buiten de groei van woon- en industriële bebouwing te Halfweg was er tijdens de MIP-periode nauwelijks sprake van niet-agrarisch grondgebruik. De uiteindelijk slechts ten dele doorgezette industrialisatie van de Houtrakpolder zou pas rond 1970 een aanvang nemen. In de hieropvolgende periode werden ook delen van de Houtrakpolder parkachtig heringericht als recreatiegebieden.

#### 3.3 Landschapsbeeld

Het veenpolderlandschap is een open graslandgebied waarin de hoofdbeeldragers worden gevormd door de kerktoren van Spaarnwoude en de Spaarndammerdijk. In het zuidoosten wordt het beeld bepaald door het silhouet van de suikerfabriek. Aan de oost-westzijde van het veenpolderlandschap kan de overgang naar het nieuwe lager gelegen land van de Houtrakpolder duidelijk worden waargenomen. Opmerkelijk is ook de overgang van het grasland van het veenpolderlandschap naar het vette zwarte akkerland van de droogmakerij. Het silhouet van het voormalige eiland Ruigoord wordt hierin bepaald door de kerk temidden van volwassen geboomte. Behalve aan de westzijde wordt Ruigoord geheel ingesloten door opgespoten gebied. Op dit tot noch toe ongebruikte zandoppervlak heeft zich een vegetatie van grassen en laag struikgewas gevormd. Aan de oostzijde wordt het beeld van de Houtrakpolder bepaald door de industriële bebouwing van het Amsterdamse westelijk havengebied. De noordzijde wordt gevormd door de hoge rechte lijn van de dijk langs het Noordzeekanaal.



## 4. Infrastructuur

### 4.1 Landwegen

De kaart van Kuyper (1865) geeft in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude vijf verharde wegen aan, twee ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en twee ten zuiden hiervan. De vijfde verharde weg vormt de rechte oost-westverbinding langs de 17de-eeuwse trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem die althans uit regionaal oogpunt tot op heden van primaire betekenis is gebleven. Deze drukke verkeersverbinding, die evenwijdig loopt aan de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, ontstond als trekweg langs de genoemde trekvaart die bij de verbreding van deze weg vanaf 1925 gedeeltelijk werd gedempt. De weg heet ten oosten van de sluizen Amsterdamestraatweg en ten westen daarvan Haarlemmerstraatweg.

De beide verharde wegen ten noorden van de spoorlijn zijn de Kerkweg en de Spaarndammerdijk. De laatste verbinding heette toen nog Hoogenweg. Beide wegen zijn van middeleeuwse oorsprong. De oost-westgerichte Spaarndammerdijk werd na 1421 aangelegd (zie 4.3). De noord-zuid gerichte Kerkweg volgt ten dele de loop van de strandwal en is van oorsprong ouder. Deze weg vormt van oudsher de verbinding tussen de stad Haarlem en het buurtschap Spaarnwoude.

De beide verharde noord-zuidverbindingen ten zuiden van de spoorlijn liggen in een gebied dat bij de annexaties van 1927 bij Haarlem werd gevoegd (zie MIP-gemeentebeschrijving Haarlem).

In de MIP-periode werden vrijwel alle in 1865 nog onverharde wegen van plaveisel voorzien. Daarnaast werden in de droogmakerij van de Houtrakpolder nieuwe wegen aangelegd. Deze wegen ontstonden volgens een rechthoekig patroon van oost-westverbindingen aan weerszijden van een centrale noord-zuidverbinding, toen Hoofdweg en thans Machineweg geheten.

Vanaf 1961 zou het veenpolderlandschap van noord naar zuid worden doorsneden door de aanleg van de A9, de autosnelweg naar Alkmaar. Bij de kruising met de eerder genoemde autoweg Amsterdam-Haarlem ontstond na 1975 een verkeersknooppunt met ongelijkvloerse kruisingen.

*(Zie afbeelding 9)*

### 4.2 Wateren

De rechte oost-westlijn die ontstond door de in 1631 in gebruik genomen trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem, is altijd een structuurbepalend element geweest voor het zuidelijk deel van de gemeente. Langs de noordzijde van deze vaart werd in 1839 de spoorlijn tussen beide steden aangelegd, terwijl de oude trekweg na de Eerste Wereldoorlog de steeds belangrijker verkeersfunctie kreeg die al in 4.1 werd genoemd.

Door de aanwezigheid van de waterstaatkundige werken in de landengte ter hoogte van Halfweg vormde de vaart geen aaneengesloten waterweg. De vaart naar Amsterdam hield op aan de oostzijde van de sluizen, die naar Haarlem aan de westzijde daarvan. Tussen dorp en gemeenlandshuis moesten reizigers zich te voet over het sluizencomplex verplaatsen. Goederenvervoer per trekschuit was tussen Amsterdam en Haarlem niet toegestaan. De overstap-functie vormde de basis voor het ontstaan van het dorp Halfweg (5.3).

De trekvaart nam na 1850 af in betekenis. Vanaf circa 1925 werden binnen de dorpskom gelegen delen ten behoeve van wegverbreding gedempt. Vanaf circa 1960 volgde demping van de vaart tussen Halfweg en Haarlem ten behoeve van de aanleg van de N5. De aanleg van deze brede oost-westverbinding tussen Halfweg en Amsterdam (A5) kon plaatsvinden naast de oude trekvaart.

Op de kaart van Kuyper (1865) wordt de gemeente aan de noordzijde nog

begrensd door het IJ. Aan de zuidzijde ligt het tussen 1848 en 1852 drooggemalen Haarlemmermeer. Met de droogmaking van het IJ en de gelijktijdige aanleg van het Noordzeekanaal werd in 1870 begonnen. Haaks op het Noordzeekanaal werd ten behoeve van de afwatering een aantal zijkanalen gegraven die samen met het Noordzeekanaal het nieuwe gemeentegebied gingen begrenzen. Zijkanaal C werd de westelijke en Zijkanaal F de oostelijke begrenzing. Zijkanaal F werd grotendeels gedempt ten behoeve van de uitbreiding van het Amsterdamse havengebied na 1970. De afwatering vindt sindsdien plaats via een meer oostwaarts gelegen kanaal dat in verbinding staat met de Amerikahaven, een insteekhaven vanaf het Noordzeekanaal die evenals het bij 2.1 genoemde nieuwe hoofdgemaal van Rijnland op Amsterdams grondgebied ligt. De westgrens van de gemeente wordt ten zuiden van Zijkanaal C gevormd door de oude veenstroom De Liede die van noord naar zuid respectievelijk Mooie Nel, Binnen Liede en Buiten Liede heet. De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder vormt de zuidgrens. Het veenpolderlandschap kent naast talloze afwateringsloten een aantal kleine plassen. Direct ten zuiden van de Spaarndammerdijk liggen twee plassen die het gevolg zijn van middeleeuwse of latere dijkdoorbraak van het IJ. Deze zogenaamde "wielen" liggen ten oosten van Halfweg (Grote Braak) en ten oosten van het punt waar de A9 de dijk doorsnijdt. Het afwateringskanaal van de Inlaagpolder loopt vanaf het eerder genoemde voormalige stoomgemaal (2.2) tussen het oude land en de droogmakerij. Doordat dit kanaal de oude kustlijn volgt is er sprake van een kronkelende loop. Het kanaal staat in verbinding met het restant van Zijkanaal F.

Het stoomgemaal van Halfweg (2.2) staat aan de oostzijde van een breed water dat aan de noordzijde door de sluizen en aan de westzijde door de suikerfabriek wordt begrensd. Naast de nog steeds aanwezige functie van boezem diende het water ook als haven voor de suikerfabriek. Tot na de Tweede Wereldoorlog werden de suikerbieten hier vrijwel uitsluitend per schip aangevoerd. Gedurende de bietencampagne, de jaarlijkse periode van oktober tot januari waarin de bieten werden aangevoerd, lag vrijwel het gehele wateroppervlak vol met wachtende schuiten.

#### 4.3 Dijken en kaden

Afgezien van de 19de-eeuwse waterkerende dijken langs het Noordzeekanaal en Zijkanalen C en F zijn de dijken alle van middeleeuwse oorsprong. Het oudst zijn de kronkelende dijken langs de Liede en aan de oost- en noordzijde van het veenpolderlandschap. De dijk langs de Mooie Nel en Binnen Liede, de zogenaamde Lage Dijk, heeft de waterkerende functie behouden. De Inlaagse Dijk verloor deze functie na de droogmaking van het IJ. Deze Inlaagse dijk fungeerde al vanaf de 15de eeuw als zomerdijk van de Inlaagpolder en de Uiterdijken. Deze landen waren buitengedijkt bij de aanleg van de meer landinwaarts gelegen Spaarndammerdijk. Deze hoge rechte winterdijk werd na de Elisabethsvloed van 1421 opgeworpen en is altijd een markant onderdeel in het landschap gebleven. De dijk had zeker in de MIP-periode ook een belangrijke functie als verkeersweg (4.1). Net als de Lage Dijk heeft de Spaarndammerdijk tot op heden een lokale functie voor het wegverkeer gehouden. De Spaarndammerdijk verloor de functie van winterdijk bij het ontstaan van de Houtrakpolder in 1873. De in 1977 verdwenen boezemkade in de sluiscolk bij het gemaal van Halfweg werd al in 2.2 genoemd.

#### 4.4 Spoor-en voormalige tramwegen

De reeds in 4.2 genoemde spoorlijn Amsterdam-Haarlem is tot op heden van primaire betekenis gebleven. De lijn volgt nog in grote lijn hetzelfde tracé als in 1839. Alleen de sporen over de sluizen van Halfweg werd in

1905 verlegd naar de huidige spoorbrug ten noorden van de sluizen. In 1852 werd ter hoogte van de spoorwegovergang, ongeveer tegenover het toen nog als zodanig gebruikte gemeenlandshuis van Rijnland een spoorwegstation gebouwd. Dit station werd in 1928 voor reizigers gesloten en viel in 1941 onder de slopershamer. Over de oostsluis te Halfweg ligt nog een ijzeren spoorbrug die in verband met de verdubbeling van het spoor in 1865 werd geplaatst. Deze brug werd in tegenstelling tot de overige bruggen over het sluizencomplex na 1905 niet verwijderd en vormt thans een uniek restant van het oude spoorwegtracé over de sluizen.

Evenwijdig aan de spoorlijn maar hiervan grotendeels door de trekvaart gescheiden lag tussen 1904 en 1958 de elektrische tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort met in Halfweg haltes ter hoogte van de suikerfabriek en Kerkplein (thans dr. Baumannplein). Toen deze tramlijn verdween werd de vrijgekomen ruimte gebruikt voor verbreding van de rijweg. De onderbouw voor de trambrug over Zijkanaal F draagt thans de noordelijke rijbaan van de autoweg Amsterdam-Haarlem. Afgezien van de genoemde onderbouw zijn aan de trambaan geen directe herinneringen bewaard gebleven. Wel staat langs de Ringvaart in het zuiden van Halfweg nog de voormalige elektriciteitscentrale die in 1904 voor de stroomvoorziening van de tram werd gebouwd (6.1).

#### 4.5 Militaire infrastructuur

De militaire infrastructuur uit de MIP-periode wordt gevormd door de Positie bij De Liede, een westelijk onderdeel van de Stelling van Amsterdam dat voor wat betreft de gemeente Haarlemmerleide en Spaarwoude bestaat uit twee forten en bijbehorende werken langs de Liede. De forten liggen bij Penningsveer en bij de Liebrug, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van het dorp Haarlemmerliede. Tussen het fort de Liebrug en het niet meer bestaande fort De Liede, op de grens met de gemeente Haarlemmermeer, ligt nog een restant van een liniewal. In deze liniewal bevindt zich een nevenbatterij voor het fort bij de Liebrug. Fort De Liede werd tussen 1914 en 1918 afgebroken. In 1914 werd op het terrein wel een nog steeds aanwezige kazemat geplaatst. De overwegend gaaf bewaarde historische militaire infrastructuur ontstond tussen 1880 en 1920.

Rond 1900 werd ten noorden van Halfweg een militair barakkenkamp gebouwd. Van dit zogenaamde sectorkamp is alleen een dubbele dienstwoning bewaard gebleven. Op het terrein bevindt zich thans bebouwing van de dienst Gemeentewerken.

Ten noorden van de kruising van de A9 met de Spaarndammerdijk staan nog twee grote bunkers die in 1943 in opdracht van de Duitse overheid werden gebouwd. Het complex bevatte een zendstation. Ten zuiden van de bunkers lag een militair barakkenkamp. In het weiland achter de bunkers schijnt nog een betonnen plaat ter fundering van een zendmast te liggen. In de Spaarndammerdijk bevinden zich ten westen en ten oosten van de kruising met de A9 nog twee betonnen objecten die werden gebruikt voor de opstelling van luchtafweergeschut ter verdediging van het militair complex.





## 5. Nederzettingsstructuur

### 5.1 Algemeen

In de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude liggen vijf nederzettingen. Dit zijn de kernen Halfweg, Haarlemmerliede, Spaarndam-oost, Spaarnwoude en Ruigoord. De bebouwingsconcentratie van Penningsveer is te gering om als kern te worden beschouwd.

Halfweg ontwikkelde zich vanaf 1900 tot de hoofdkern van de gemeente. Hier werd tot 1940 het meest gebouwd. In tegenstelling tot de overige kernen was deze bebouwingsontwikkeling niet primair agrarisch maar gericht op industrie, diensten en woningbouw. Na 1945 verschoof het zwaartepunt op het gebied van de woningbouw naar Spaarndam-oost.

*(Zie afbeeldingen 2 t/m 6)*

### 5.2 Bevolkingsontwikkeling

De bevolkingsgroei die zich vanaf 1860 ging voordoen werd naast een geboorteoverschot ook bepaald door de immigratie van land- en industrie-arbeiders die werk vonden bij de teelt en de verwerking van suikerbieten, hetgeen respectievelijk plaatsvond in de Houtrakpolder en in de suikerfabriek te Halfweg. Pieken in de bevolkingsgroei traden op tussen 1870 en 1880 en tussen 1920 en 1930. De eerste piek kan worden verklaard door het nieuwe landbouwareaal van de Houtrakpolder (1873). De krachtige groei tussen 1920 en 1930 past wellicht in het kader van de algemene bevolkingstoename die zich in deze voordeed in woon- en industriekernen door de gehele provincie. Gezien de ontwikkeling van de woningbouw zal de bevolkingsgroei tussen 1920 en 1930 vooral in Halfweg hebben plaatsgehad. Mogelijk was hier op bescheiden schaal ook sprake van vestiging van forensen uit Amsterdam. De afstand tussen Halfweg en de hoofdstad was met de tram in twintig minuten te overbruggen (Zie tabel bevolkingsontwikkeling).

### 5.3 Halfweg

Reizigers die vanaf 1631 per trekschuit van Amsterdam naar Haarlem reisden dienden altijd ter hoogte van de uitwaterende sluisen van Rijnland over te stappen. De afstand over de sluisen moest te voet worden afgelegd. De vestiging van herbergen aan weerszijden van de sluisen vormde de basis voor het ontstaan van het dorp Halfweg, waarvan de officiële naam tot in de 19de eeuw Houtrijk en Polanen was.

Rond 1850 had Halfweg zich ten oosten van de sluisen ontwikkeld tot een tweezijdig lintvormige nederzetting aan het begin van de trekvaart naar Amsterdam. Ten westen van de sluisen stond het 17de-eeuwse complex "Swanenburgh", het gemeenlandhuis van het hoogheemraadschap van Rijnland, waartegenover in 1852 het spoorwegstation van Halfweg werd gebouwd.

De ruimtelijke ontwikkelingen in de tweede helft van de 19de eeuw waren incidenteel, maar wel belangrijk, zowel in ruimtelijk opzicht als met betrekking tot de plaatselijke werkgelegenheid. Zo werd in 1852 aan de oostzijde van de uitwaterende sluisen het **stoomgemaal** van Rijnland gebouwd, een object dat tot op heden het ruimtelijk beeld van Halfweg mede bepaalt.

Hetzelfde geldt voor de suikerfabriek, die vanaf 1863 in het door Rijnland afgestoten gemeenlandhuis begon te draaien en waarvan de laat 19de-eeuwse uitbreiding het begin vormde van een fabriekscomplex dat nog steeds een stempel drukt op het ruimtelijk karakter van Halfweg. Na een minder florissant begin is deze fabriek vanaf 1888 altijd een belangrijke bron van werkgelegenheid geweest. In 1992 is echter besloten om de fabriek te sluiten.

De gunstige aansluiting op spoor- en tramwegnet was een belangrijke voorwaarde voor de ruimtelijke groei die Halfweg na 1900 doormaakte. De tram was hierin van meer betekenis dan de trein, niet alleen qua frequentie, maar na de sluiting van het spoorwegstation in 1928 ook als enige mogelijkheid.

Het zwaartepunt van de ruimtelijke ontwikkelingen lag ten oosten van de sluizen tussen de oost-westlijn Kerkplein-Amsterdamsestraatweg en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Tot 1940 werd hier gebouwd binnen een eenvoudig patroon van bestaande en nieuw aangelegde straten.

De ruimtelijke ontwikkelingen in dit deel van Halfweg betroffen globaal vervanging van bebouwing langs het Kerkplein (thans dr. Baumannplein) en Amsterdamsestraatweg en verdichting en uitgroei langs de haaks hierop staande Haarlemmermeerstraat, Wilhelminastraat-Emmaplein, Duikersloot (thans aan oostzijde Polanenkade en aan westzijde Prins Hendrikkade) en Schoolstraat. Op geruime afstand ten oosten hiervan werd na 1920 rond de Cort van der Lindestraat een min of meer op zichzelf staande middenstandsbuurt ontwikkeld.

Ten westen van de sluizen werd het complex van de suikerfabriek tussen 1900 en 1940 aanzienlijk vergroot. Ten westen van dit fabriekscomplex trad uitgroei van de bebouwing op. Onderdeel van deze lintvormige ontwikkeling aan de zuidzijde van de Haarlemmerstraatweg was de bouw van het raadhuis in 1904. Voordien vergaderde de gemeenteraad in het niet meer bestaande raadhuis te Haarlemmerliede.

Aan de noordzijde van de spoorbaan, in de IJ-polder, werden vanaf 1900 eenvoudige individuele woonhuizen en bedrijfspanden gebouwd langs de Kanaalweg, een merendeels aan Zijkanaal F evenwijdig lopende weg die in verband met de aanleg van het westelijk havengebied na 1970 grotendeels verdween. Dezelfde soort bebouwing ontstond in het gedeelte van de Houtrakpolder ter hoogte van de suikerfabriek. Hier kwam ook een klein volkswoningbouwcomplex dat vanwege de kleur van de pannendaken in de volksmond "Het Rooie Dorp" werd genoemd.

De belangrijkste noord-zuidverbinding werd tot 1950 gevormd door de Haarlemmermeerstraat. Deze straat verbond het Kerkplein (tramhalte) met de draaibrug over de Ringvaart naar Zwanenburg, een direct ten zuiden van de Ringvaart gelegen dorp in de gemeente Haarlemmermeer dat sinds de vroeg 20ste-eeuwse opkomst altijd nauw met Halfweg is verbonden geweest en dat zich na 1920 op bescheiden schaal ontwikkelde tot forensendorp. Vanaf 1950 werd de doorgaande functie overgenomen door de meer oostelijk gesitueerde Oranje Nassaustraat en de in het verlengde hiervan gelegen ophaalbrug. Aan deze infrastructurele voorziening was reeds in de late jaren dertig begonnen. Met de sloop van de oude draaibrug boette de Haarlemmermeerstraat sterk aan betekenis in. Dit kwam onder meer tot uiting in het verdwijnen van de hier gevestigde winkels en horeca. Het winkelapparaat vestigde zich aan de Oranje Nassaustraat. De toenemende druk van het autoverkeer leidde vanaf 1925 tot verbreding en tracéwijziging van de hoofdweg tussen Amsterdam en Haarlem. Ter vervanging van de weg over de sluizen werd een verkeersbrug over de sluisolk gebouwd. De brug kwam direct ten zuiden van de trambrug (1904). In verband met het nieuwe tracé werd in de daaropvolgende jaren een gedeelte van de bebouwing aan de kop van de Haarlemmermeerstraat en aan de oostzijde van het Kerkplein gesloopt. Hierdoor ging de pleinvorm totaal verloren. Na het verdwijnen van de trambaan in 1957 werd de vrijgekomen ruimte gebruikt voor de aanleg van een tweede rijbaan. De na 1960 steeds drukker wordende verkeersverbinding zou al spoedig een sterk scheidende werking tussen de bebouwing ten noorden en ten zuiden van de Amsterdamseweg tot gevolg hebben. Dit werd nog versterkt toen de rijbanen van elkaar werden gescheiden door vanrails.

In de decennia na de Tweede Wereldoorlog werden de open gebleven gebieden tussen Amsterdamsestraatweg en Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder merendeels bestemd voor de bouw van eengezinswoningen. Dit gebeurde overwegend binnen het bestaande stratenpatroon. De Oranje Nassastraat werd bebouwd met winkelwoningen. De naoorlogse periode heeft zich naast deze verdichting gekenmerkt door vervanging van bebouwing. De afmeting van de bebouwde kom van 1940 werd niet uitgebreid.

#### 5.4 Haarlemmerliede

Haarlemmerliede ontstond waarschijnlijk als ontginningsnederzetting tussen 1000 en 1500. Het hier aanwezige fragment van de strandwal (2.1) bepaalde in de 17de eeuw de situering van een katholieke schuilkerk die in 1837 door de huidige dorpskerk werd vervangen.

Rond 1850 had het dorp een onregelmatige lintvormige structuur die werd bepaald door de kronkelende dijk langs de oostzijde van de Binnen Liede. Aan de landzijde van deze dijk was sprake van lintbebouwing waarvan ook de juistgenoemde kerk deel uitmaakte. Aan de zijde van de Binnen Liede was de bebouwing meer incidenteel.

De ruimtelijke ontwikkelingen in de MIP-periode hebben zich beperkt tot vervanging en verdichting van de bebouwing. Vanaf 1960 verdichtte zich de bebouwing aan de zijde van de Binnen Liede. Na 1970 werd het dorp aan de noordwestzijde met een kleine hoeveelheid woningbouw uitgebreid. Het agrarische karakter van het dorp Haarlemmerliede en de relatie tot de directe omgeving is tot echter tot op heden goed behouden gebleven.

#### 5.5 Spaarnwoude

Spaarnwoude ontstond na 1000 als ontginningsnederzetting op een fragment van de meest oostelijke strandwal in het kustgebied (2.1). In de 11de eeuw stond hier een kapel. In de 13de eeuw werd de dorpskerk gebouwd waarvan thans nog de toren resteert. Het huidige kerkje ontstond in 1764 ter vervanging van de middeleeuwse kerk die na de verwoesting van 1573 slechts gedeeltelijk was herbouwd. In de 15de eeuw werd ten noorden van de kerk een versterkt huis gebouwd waarvan alleen de kelders onder het pand Kerkweg 29 zijn bewaard gebleven. Rond 1850 had het dorp voornamelijk een lintvormige structuur gevormd door de van noord naar zuid lopende Kerkweg, een noord-zuidverbinding waarvan de loop mogelijk werd bepaald door de ligging van de strandwal. De bebouwing lag op enige afstand van de weg.

Tijdens de MIP-periode bestonden de ruimtelijke ontwikkelingen uit vervanging en geringe verdichting van de bebouwing. Dit laatste gebeurde vooral rond de Z-vormige bocht van de Kerkweg, op enige honderden meters ten zuiden van de dorpskerk. In de decennia na 1945 zijn er nauwelijks ruimtelijke ontwikkelingen geweest waardoor het karakteristieke silhouet van de dorpskerk en omgeving gaaf behouden is gebleven.

#### 5.5 Spaarndam-oost

Spaarndam-oost, ter onderscheiding van het Haarlemse Spaarndam-west bestond in 1850 uit het 17de-eeuws gemeenlandshuis van Rijnland langs de Spaarndammerdijk en enige bebouwing ten zuidoosten van de oostelijke of Grote Sluis.

De ontwikkelingen tijdens de MIP-periode beperkten zich voor wat betreft de bebouwing tot de bouw van individuele woningen en een kerk direct achter de Spaarndammerdijk aan de Ringweg van de Houtrakpolder. Deze bescheiden eenzijdig lintvormige ontwikkeling had plaats tussen 1920 en 1940.

In de decennia na 1945 groeide dit gedeelte van de Houtrakpolder uit tot een woongebied dat in oppervlakte overeenkomt met de gehele bebouwde kom van Halfweg. Langs de Mooie Nel kwam een aantal scheepswerven.

### 5.6 Ruigoord

Ruigoord, gelegen op twee kilometer ten noorden van Halfweg in de Houtrakpolder, is het enige voormalige IJ-eiland dat nog in het landschap herkend kan worden. Ruigoord was in oorsprong een schiereiland aan de noordelijk IJ-oever dat aan de zuidpunt werd beschermd door een oeverwal van het Oerij. Door middeleeuwse erosie werd Ruigoord een veeneiland in het IJ.

Na de drooglegging van de Houtrak- en IJpolder (1873) werd het tot dan toe incidenteel bewoond Ruigoord een klein verzorgingscentrum binnen het omringende landbouwgebied. Deze kern ontwikkelde zich na vooral na 1894 aan de oostzijde van het voormalige eiland rond de T-splitsing van Middenweg en Dorpsstraat (Bauduinlaan). Rond 1970 werd een groot deel van de bebouwing gesloopt ten behoeve van de eerder genoemde plannen tot uitbreiding van het westelijk havengebied van de gemeente Amsterdam. Ondanks aanzienlijke terreinopspuitingen zijn de plannen nooit geheel doorgezet. De toekomst van de resterende bebouwing in Ruigoord is echter onzeker omdat de plannen voor een insteekhaven vanaf het Noordzeekanaal ter hoogte van Ruigoord nog steeds actueel zijn.

## 6. Bebouwingskarakteristiek

### 6.1 Halfweg

#### *Vóór 1850, stoomgemaal, suikerfabriek, elektriciteitscentrale*

Bebouwing van vóór 1850 wordt incidenteel aangetroffen rond de IJsteeg, op de langgerekte strook grond tussen de Spaardammerdijk en de Amsterdamsestraatweg. Opmerkelijk is een kleine in aanleg 17de-eeuwse woning van één bouwlaag met kap waarvan de noklijn haaks op het Dr. Baumannplein is gericht. De bouwhoogte van één bouwlaag met (langs)kap was gebruikelijk voor de dorpsbebouwing van vóór 1850. Slechts de wat meer bijzondere bebouwing kreeg twee bouwlagen, zoals het nog bestaande in aanleg 18de-eeuwse Huis ter Hart op de kop van het Dr. Baumannplein en de Dubbele Buurt.

Een monumentaal onderdeel van de oudere architectuur van Halfweg is de voorgevel van "Swanenburgh", het voormalige gemeenlandshuis van Rijnland dat in 1645 naar ontwerp van Pieter Post werd gebouwd temidden van een complex waartoe ook een siertuin en een boerderij behoorde. Na de inpoldering van het Haarlemmermeer en in het vooruitzicht van de aanleg van de IJ-polders stootte Rijnland dit gemeenlandshuis in 1863 af. Het gebouw werd toen als suikerfabriek in gebruik genomen. Vanaf 1888 begon de fabriek zich uit te breiden. Het oude gemeenlandshuis werd in dat jaar op de parterre en de voorgevel na afgebroken ten behoeve van nieuwe bedrijfsbebouwing. De voorgevel werd bij deze operatie aan weerszijden van de middenrisaliet naar voren geplaatst. Hierdoor boette de de architectuur in aan kwaliteit. Het front van de fabriek wordt voor wat betreft de MIP-periode bepaald door de laat 19de-eeuwse en de rond 1920 gerealiseerde baksteenarchitectuur van de fabriekspanden aan de westzijde van het oude gemeenlandshuis. Vanaf sluiskolk en Ringvaart vormt het kleine havenkantoor (1919) een opvallend onderdeel. Na uitbreiding in de vijftiger jaren had rond 1965 de laatste grote uitbreiding plaats in de vorm van twee betonnen reuzensilo's. Dit zijn de enige objecten die na 1992 bij de Centrale Suikermaatschappij (CSM, eigenaar vanaf 1919) in gebruik zullen blijven.

Aan de oostzijde van de sluiskolk staat het stoomgemaal van Rijnland (1852). Dit is het oudste monumentale object uit de MIP-periode in Halfweg. Het symmetrisch opgezette bouwwerk met bijgebouw en vroeg 20ste-eeuwse schoorsteen is met de stoomtractie en de schepraderen geheel gaaf bewaard gebleven. De gemetselde schoorsteen verving het oorspronkelijke ijzeren exemplaar. In 1863 bouwde Rijnland een rij dienstwoningen ten oosten van het gemaal. Het symmetrisch opgezette bouwblok diende mede ter compensatie van afgestoten dienstwoningen in het oude gemeenlandshuis.

De voormalige elektriciteitscentrale langs de Ringvaart werd in 1904 gebouwd voor stroomopwekking ten behoeve van de tram. Toen vanaf 1914 het Haarlemse elektriciteitsbedrijf stroom ging leveren kreeg de kolengestookte centrale de functie van centraal schakelhuis, onderstation en tramremise. De hoge schoorsteen werd in 1957 afgebroken. Sindsdien is het uit twee hallen bestaande object in gebruik geweest als fabriek en vervolgens als kantoor. De grootste van de beide hallen kenmerkt zich door een opgelichte kap ten behoeve van lichttoetreding.

#### *Vervanging, verdichting en uitgroei*

Het proces van vervanging van de bebouwing, dat vanaf 1900 met name aan de zuidzijde van Kerkplein en Amsterdamsestraatweg plaatsvond, heeft schaalvergroterend gewerkt. De vroeg 20ste-eeuwse bebouwing is hoger dan de meer dorpsachtige enkele bouwlaag met kap en beslaat vaak meerdere kavels. Hiervan getuigen aan de Amsterdamsestraatweg het voormalige postkantoor en een aantal herenhuizen en etagewoningen.

De verdichting en uitgroei ten zuiden van de Amsterdamsestraatweg betekende in de periode tot 1920 de bouw van twee café's en een aantal winkelwoonhuizen aan de Haarlemmermeerstraat, waarvan bij het vroegere bruingehoofd nog twee gave voorbeelden bewaard zijn gebleven. Aan het Emmaplein staan uit deze periode nog enige royale woonhuizen en een voormalig bankfiliaal. Ten westen van de suikerfabriek maken een aantal herenhuizen, een monumentale tuinderswoning (chaletstijl) en een voormalige school deel uit van de vroeg 20ste-eeuwse uitgroei. Een bijzonder object binnen deze ontwikkeling is het raadhuis dat in 1904 werd gebouwd naar ontwerp van de Haarlemse architect J. London. London ontwierp het kleine raadhuis in een formele stijl die ook wordt aangetroffen bij de vroeg 20ste-eeuwse raadhuisen van Heemstede en Zandvoort. Van dezelfde formele architectuuropvatting getuigt "Huize Turicum", eenzaam en lager gelegen tegenover de suikerfabriek aan de noordzijde van de spoorbaan in de Houtrakpolder. Deze villa werd in 1911 gebouwd naar ontwerp van de architect Adriaan Moen ter vervanging van een oudere villa in chaletstijl. Opvallende objecten uit de periode 1920-1940 zijn het voormalige badhuis en een transformatorstation aan de Schoolstraat. Meer algemeen is de bebouwing van de middenstandsbuurt in het oosten van Halfweg. De woningen kenmerken zich door een strakke baksteenarchitectuur ter hoogte van twee bouwlagen, grote vensterpartijen en markante kappen. De beste voorbeelden van deze bouwtrant dateren uit de late jaren dertig en staan langs de Amsterdamsestraatweg en de burgemeester Simonsstraat.

#### *Kerken*

De hervormde en de katholieke kerk, die in de tweede helft van de 19de eeuw respectievelijk werden gebouwd op de kop van de vaart naar Haarlem (1852) en op de kop van de vaart naar Amsterdam (1894), verdwenen beide tussen 1920 en 1930 ten behoeve van de in 5.3 genoemde wegverbreding. De kerken werden in deze periode respectievelijk herbouwd aan Prins Hendrikkade en Dr. Schaepmanlaan. De katholieke kerk werd gebouwd in de stijl van de Amsterdamse School, waar met name de opvallende torenspits een typische representant van kan worden genoemd. De in traditionalistische trant gebouwde kerk aan de Prins Hendrikkade is in de architectuur wat minder geprononceerd. In dezelfde periode werd de na 1850 gebouwde gereformeerde kerk aan de Amsterdamsestraatweg door de huidige kerk vervangen. De toren aan de Amsterdamsestraatweg is een beeldbepalend onderdeel van het Halfwegse silhouet.

De wellicht wat grote hoeveelheid kerkruimten in het kleine Halfweg, wordt verklaard uit het feit dat de kerken ook werden gebouwd voor de gelovigen uit het aangrenzende Zwanenburg.

#### **6.2 Haarlemmerliede**

De eenvoudige zaalkerk uit 1837 werd in 1864 en 1883 vergroot tot het huidige volume. De aan Jacobus de Meerdere gewijde kerk werd in 1864 aan de oostzijde uitgebreid en voorzien van een kleine toren. In 1883 werd de kerk aan de zijde van het priesterkoor(west) uitgebreid en voorzien van een absis. De ten noordwesten van de kerk gelegen pastorie verrees in 1865, in een voor die tijd kenmerkende eclecticismische trant. Schuin tegenover de kerk werd rond 1910 een complex bestaande uit een school en klooster gebouwd. De school bestaat uit een U-vormig volume ter hoogte van één bouwlaag met kap. Het voormalige klooster bestaat uit een rechthoekig volume ter hoogte van twee bouwlagen met kap. Het pand wordt thans ten dele als bankfiliaal en als woonhuis gebruikt. Uit de tweede helft van de 19de eeuw is een klein aantal boerderijen bewaard gebleven. Het merendeel van de bebouwing bestaat uit eenvoudige woonhuizen en bedrijfspanden die werden gebouwd tussen 1900

en 1940. De bouwhoogte bedraagt overwegend één bouwlaag met kap. Ter hoogte van de Molenwetering staat een in 1941 geëlektrificeerd gemaal waarvan een gevelsteen het jaartal 1928 aangeeft (2.2). Ten zuiden van dit gemaal staat nog een architectonisch waardevol transformatorstation (-huisje) waarvan het type rond 1915 door J.B. van Loghem voor het PEN werd ontworpen. Een vergelijkbaar exemplaar staat in Spaarnwoude. De verdichting na de Tweede Wereldoorlog gebeurde onder andere in de vorm van bungalows.

### **6.3 Spaarnwoude**

De MIP-bebouwing in Spaarnwoude bestaat voor een groter deel dan in Haarlemmerliede uit boerderijen. Naast stolpen en een langhuisboerderij zijn twee hooihuisboerderijen het vermelden waard. Eén van deze hooihuisboerderijen staat in de Z-vormige bocht van de Kerkweg en dateert uit de 18de eeuw. De andere boerderij staat ten noorden van de dorpskerk en dateert uit de late 19de eeuw. Het hooihuis is mogelijk ouder (Kerkweg 27).

In de Z-bocht werd in het derde kwart van de 19de eeuw ook een school met onderwijzerswoning gebouwd. De reeds voor 1940 in onbruik geraakte school valt op door de lijstgevel.

Het in 6.2 genoemde transformatorstation staat aan de Kerkweg ten oosten van de dorpskerk.

### **6.4 Spaarndam-oost**

De MIP-bebouwing aan de Ringweg bestaat uit eenvoudige woonhuizen ter hoogte van één bouwlaag met kap. Vermeldenswaard is de eenvoudige zaalkerk uit circa 1925 en een laat 19de-eeuwse arbeiderswoning aan de voet van de Spaarnwouderdijk.

### **6.5 Ruigoord**

In 1876 werd op Ruigoord een houten kerk gebouwd die in 1894 werd vervangen door het nog bestaande kerkgebouw met pastorie. De overwegend katholieke kolonisten in de Houtrak- en Ijpolder maakten de bouw van een protestantse kerk overbodig. Een bijbehorende begraafplaats werd op Ruigoord niet aangelegd. De bevolking was hiervoor aangewezen op de begraafplaats van Osdorp, ten oosten van Halfweg. In 1932 werd een katholieke lagere school op Ruigoord gebouwd. Tussen 1894 en 1940 verzezen naast woonhuizen een paar winkels en wat café's. Thans zijn uit de MIP-periode alleen de voormalige kerk met pastorie, wat bebouwing ten oosten daarvan en een incidenteel ten zuiden daarvan gelegen woonhuis bewaard gebleven.

Uit de naoorlogse periode staan er wat eengezinswoningen. Sinds 1970 zijn er echter steeds meer houten huizen bijgekomen, gebouwd door voormalige krakers die zich vanaf die periode op het voormalige eiland vestigden.

### **6.6 Verspreide bebouwing in het buitengebied**

De objecten die onderdeel uitmaken van de waterhuishouding en van een voormalige militaire infrastructuur werden in de desbetreffende pagina's al genoemd. De waardevolle boerderijen in het veenpolderlandschap liggen in Spaarnwoude en werden daar al behandeld. In het droogmakerijlandschap staan naast een aantal monumentale stolpboerderijen, voorbeelden van boerderijen van het kop-romp type. Daarnaast komen losstaande landbouwschuren voor. De schuur van de voormalige Roon's Hoeve, gelegen onder aan de dijk langs het Noordzeekanaal, vormt hiervan met de dubbel opgelichte kap een monumentaal voorbeeld. In het

gebied ten oosten van de Middenweg zijn door de voorbereidende activiteiten in het kader van het westelijk havengebied van Amsterdam geen beoerderijen meer bewaard gebleven.



## Verantwoording inventarisatie

Binnen de grenzen van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn circa 60 overwegend gaaf bewaard gebleven objecten geïnventariseerd die voldoen aan één of meer van de volgende criteria:

1. van belang vanwege de architectonische vormgeving;
2. van belang vanwege de situering;
3. van belang vanwege de uniciteit;
4. van belang vanwege de oorspronkelijke functie;
5. van belang voor de lokale geschiedenis;
6. van belang als gaaf voorbeeld van een bouwtype;
7. van belang als voorbeeld van krijgsvouwkunst.

Bij architectonische vormgeving is de eerst gestelde waarde de proportionering en detaillering. Dit is een esthetische waarde die kan samengaan met alle overige criteria. Een voorbeeld hiervan is het transformatorstation aan de Schoolstraat in Halfweg. Het object is van belang vanwege de architectonische vormgeving die hier inherent is aan de oorspronkelijke functie. Daarbij is het object ook van belang vanwege de uniciteit.

Bij situering betreft de eerstgestelde waarde de ligging van het object in het dorps- of landschapsbeeld. Hierbij kan worden gedacht aan de geheel hooihuisboerderij Kerkweg 29 te Spaarnwoude, een boerderij die zowel in relatie tot het dorpsbeeld als tot het landschapsbeeld van grote waarde is. Bij uniciteit is de eerst gestelde waarde dat het object qua bouwtype, constructie, bouwstijl of functie uniek (geworden) is. Een voorbeeld hiervan is het stoomgemaal te Halfweg. Een ander voorbeeld is de ijzeren spoorbrug over de Oostsluis. De uniciteit ligt hier vooral ook in de oorspronkelijke situering. Bij verplaatsing zou de uniciteitswaarde minder worden.

Bij oorspronkelijke functie zijn gave kerken, scholen, kantoren, fabrieken, gemalen en andere objecten met cultuurhistorische waarde geïnventariseerd.

Van belang voor de lokale geschiedenis zijn gebouwen met cultuurhistorische waarde in het licht van de geschiedenis van Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Hierbij is de architectuurhistorische waarde van minder betekenis.

Van belang als gaaf bewaard gebleven voorbeeld van een bouwtype geldt voor gaaf bewaard gebleven voorbeelden van agrarische bouwtypen.

Hierbij kan worden gedacht aan boerderijen van het langhuis-, kop-romp- en stolptype, alsmede aan vrijstaande landbouwschuren met al dan niet opgelichte kap.

Van belang als voorbeeld van krijgsvouwkunst zijn in Haarlemmerliede en Spaarnwoude de onderdelen van de militaire infrastructuur die wordt gevormd door de voormalige Stelling van Amsterdam. Daarnaast geldt dit criterium voor permanente verdedigingswerken die tijdens de Tweede Wereldoorlog op last van de Duitse bezetter werden gebouwd.

### MIP-methodiek

De MIP-inventarisatie onderscheidt naast objecten ook complexen en gebieden met bijzondere waarde. Een complex bevat altijd meerdere objecten. Gebieden met bijzondere waarde zijn niet onderscheiden omdat de ruimtelijke ontwikkelingen uit de periode 1850-1940 op het gebied van stedenbouw en architectuur (Halfweg) en inrichting van het landschap geen bovenmatig samenhangende eenheid (meer) vertonen.

Inventarisatie op basis van een stedenbouwkundige typologie werd met betrekking tot de ontwikkelingen te Halfweg overbodig geacht. De overige

ontwikkelingen binnen de gemeentegrenzen komen voor deze methodiek niet in aanmerking.

De MIP-methodiek kan worden nagelezen in de twee RDMZ-publicaties: Handleiding inventarisatie jongere bouwkunst en stedenbouw en Stedenbouwkundige ontwikkelingen zoals vermeld in de lijst van geraadpleegde werken.

De geïnventariseerde objecten en complexen zijn per MIP-deelgebied alfabetisch geordend. De deelgebieden komen overeen met de indeling van de PTT-Postcode.

## Geraadpleegde werken

*Beschrijving van de provincie Noord-Holland*, behorende bij de Waterstaatskaart, bewerkt bij de directie algemene dienst van de Rijkswaterstaat tot 1 januari 1950.

Claudemans, C.N.W.M., *Van Zwanenburg tot CSM*, 125 jaar suikerfabriek in Halfweg, Haerlem Jaarboek 1987, pp 188-216.

Don, P., *Kunstreisboek Noord-Holland*, Zeist 1987.

Goudeau, Jeroen, "Een spoorbrug te Halfweg", *Monumenten*, 9-90.

Halfweg neemt na 129 jaar afscheid van De Fabriek, *de Volkskrant*, zaterdag 18 januari 1992.

Hellinga, G., "Ruigoord, alibi onder de rook van Amsterdam", *Vrij Nederland*, jaargang 52, nummer 48, 30 november 1991.

*Historische Atlas Noord-Holland*. Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25000, Den IJp 1989.

Ir. J.B. van Loghem b.i. architect, *Plan 12*, 1971

*Jaarboek van de provincie Noord-Holland*, 121e jaargang 1991.

*Landschapsonderzoek Noord-Holland, regio H, Meerlanden/Amstel- en Drechtstreek*, uitgevoerd door bureau Maas te Zeist in opdracht van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, onderzoeksjaar 1985.

Leliman, J.H.W., en K. Sluyterman, *Het Moderne Landhuis in Nederland*, 's-Gravenhage 1916.

Lücke, C. *Halfweg in oude ansichten deel 3*, waarin ook afbeeldingen uit Ruygoord (het eiland) en de Grote IJpolder, Zaltbommel 1980.

Lücke, C., *Oude prentkaarten vertellen over Halfweg-Zwanenburg*, Alphen aan de Rijn 1981.

Lücke, C., *Halfweg, Zwanenburg en Vijfhuizen van 1900 tot nu*, Hulst 1990.

Merkel, H.G.A., *Groeten uit Halfweg*, Alphen aan de Rijn 1982.

Monumenten Inventarisatie Project (MIP), *Handleiding inventarisatie jongere bouwkunst en stedenbouw (1850-1940)*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1987.

Sliggers, B.C., "Ruigoord van ontstaan tot ondergang", *Holland*, jrg. 3, 1971 pp 180-191.

*Stedenbouwkundige ontwikkelingen (1850-1940)*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1987.

Steegh, A., *Monumentenatlas van Nederland*, Zutphen 1985.

*Stelling van Amsterdam. West tot Zuidwest.* Concept register provinciale monumenten Noord-Holland. Gemeenten Haarlem (12), Haarlemmerliede (13) en Haarlemmermeer (14). Provinciaal Bestuur van Noord-Holland 1991.

Voets, V., *De Waterstaatskerk te Haarlemmerliede, Noord-Holland* jrg. 7, 1962, pp. 128-131.

## Tabel bevolkingsgegevens

jaar	aantal	toename
1851	300	
	337	
1860	671	34
1870	1.445	774
1880	2.522	1.077
1890	2.827	305
1900	3.105	278
1910	3.742	637
1920	4.538	796
1930	3.062	1.476
1940	3.438	376
1990	5.145	1.707



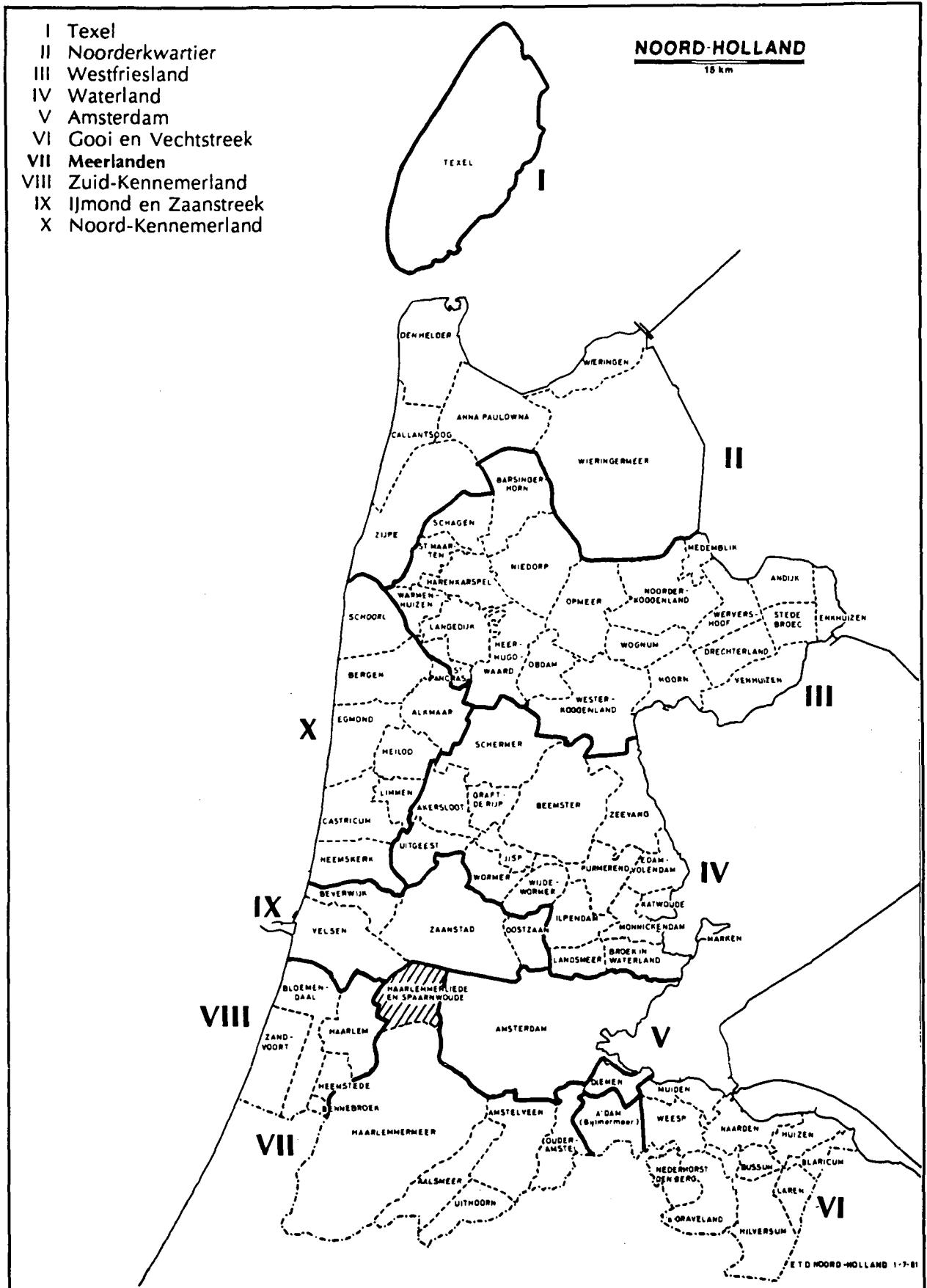
## Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland: ingetekend op kaart Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland 1984, volgens de gemeentelijke indeling per 14-03-1988.
2. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude: Militaire topografische kaart 1:50.000, verkend 1849-1850, gegraveerd topografisch bureau 1854.
3. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 1865: Kuyper, J., Gemeente-atlas provincie Noord-Holland 1869.
- 4a. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca 1900 (noord);
- 4b. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca 1900 (zuid);
- 4c. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca 1900 (zuid); Topografische kaarten 1:25.000: 328, 329, 346, 347, verkend tussen 1875 en 1892, gedeeltelijk herzien tussen 1903 en 1913.
- 5a. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude circa 1940 (west).
- 5b. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude circa 1940 (oost). Topografische kaarten 1:25.000, Haarlem, Zaandam.
6. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca 1980: Topografische kaart 1:50.000.
7. MIP-deelgebieden: ingetekend door auteur op basis afbeelding 6.
8. Landschapstypen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude: ingetekend door auteur op basis afbeelding 6.
9. Infrastructuur: overgetrokken en ingetekend door auteur op basis afbeelding 6.
10. Stratenplan Halfweg; Gemeentegids Haarlemmerliede en Spaarnwoude 1990/1992.





1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland

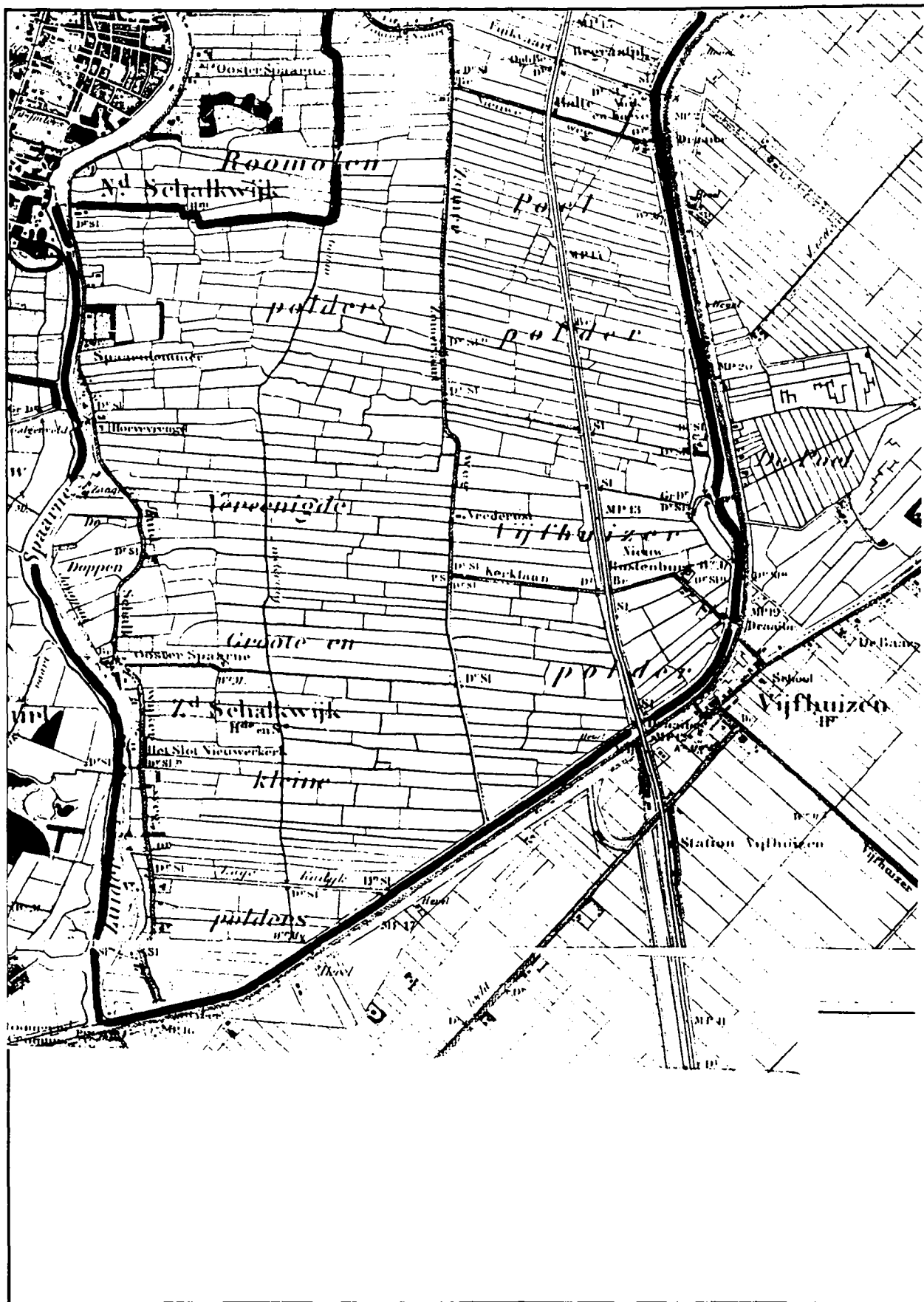




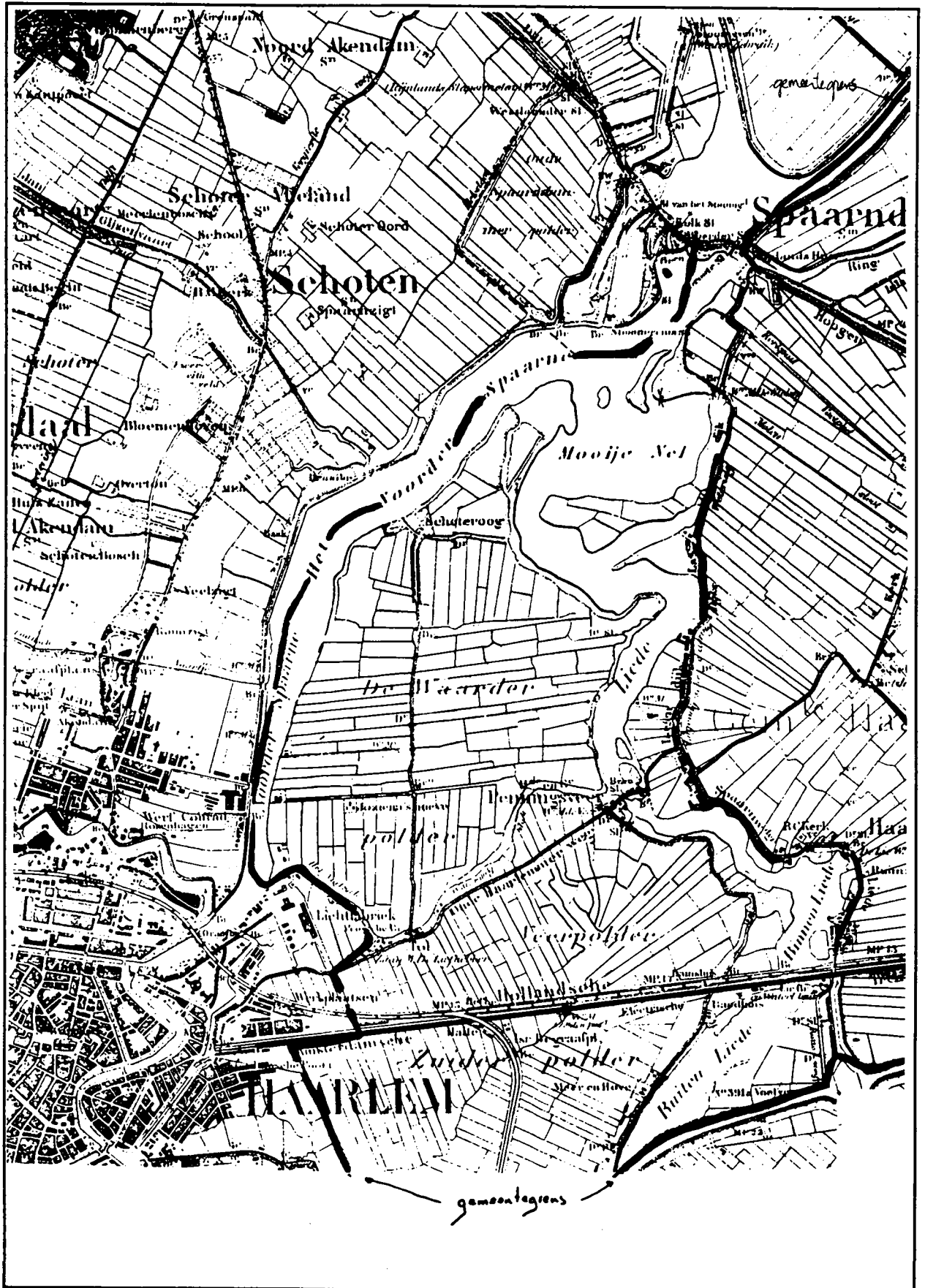




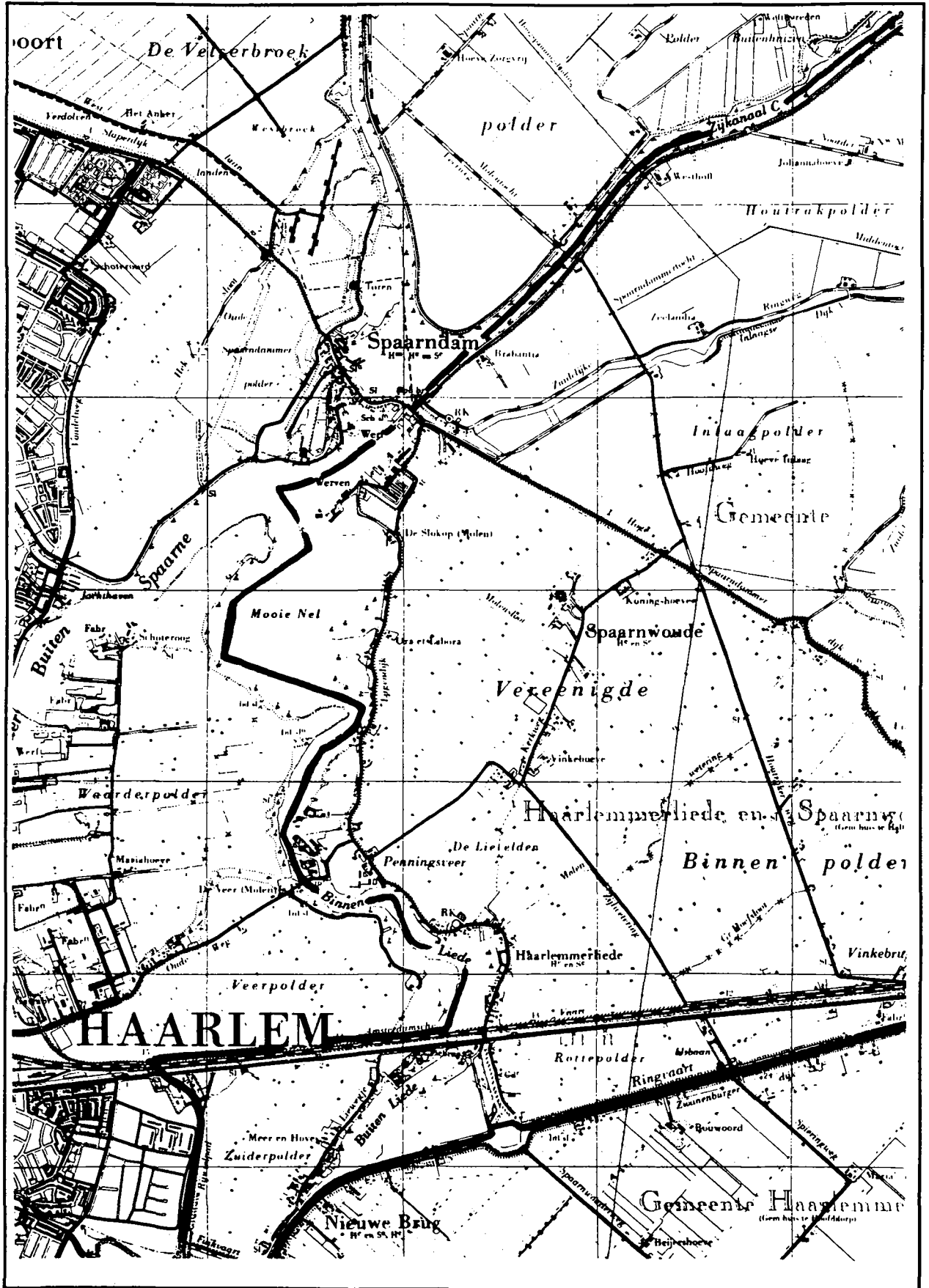
4b. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca. 1900 (zuid)



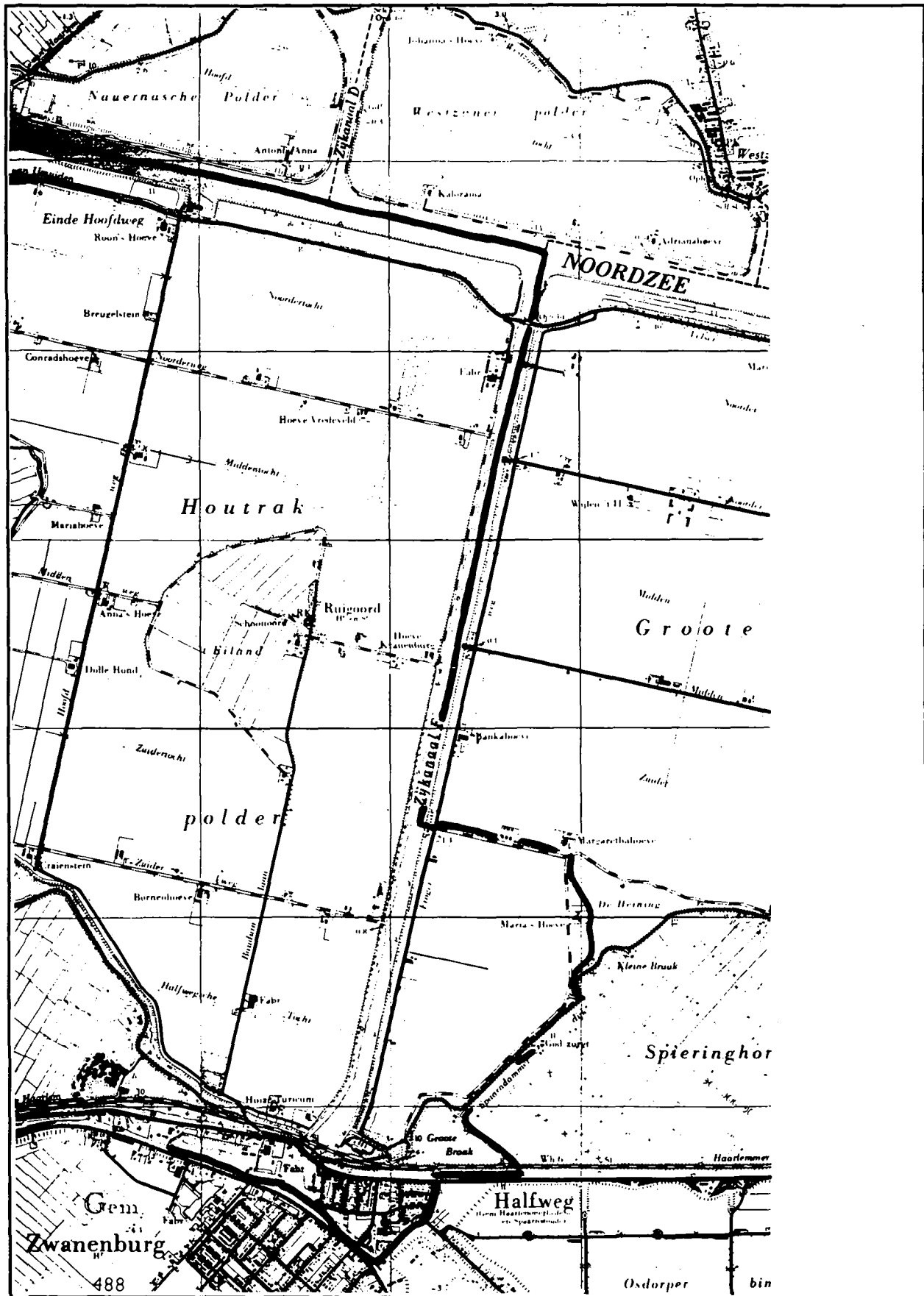
4c. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca. 1900 (west)



5a. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca. 1940 (west)

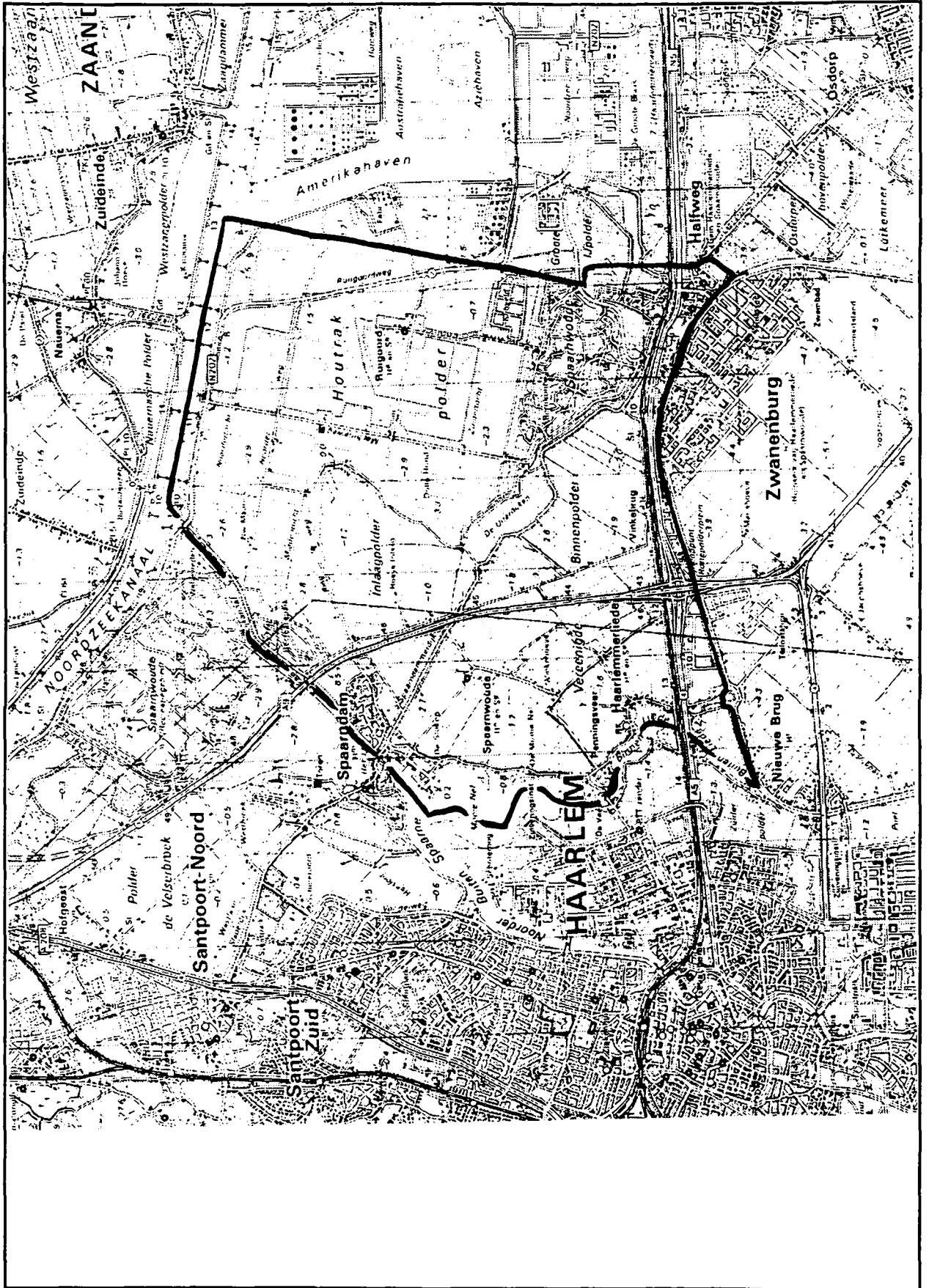


5b. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca. 1940 (oost)

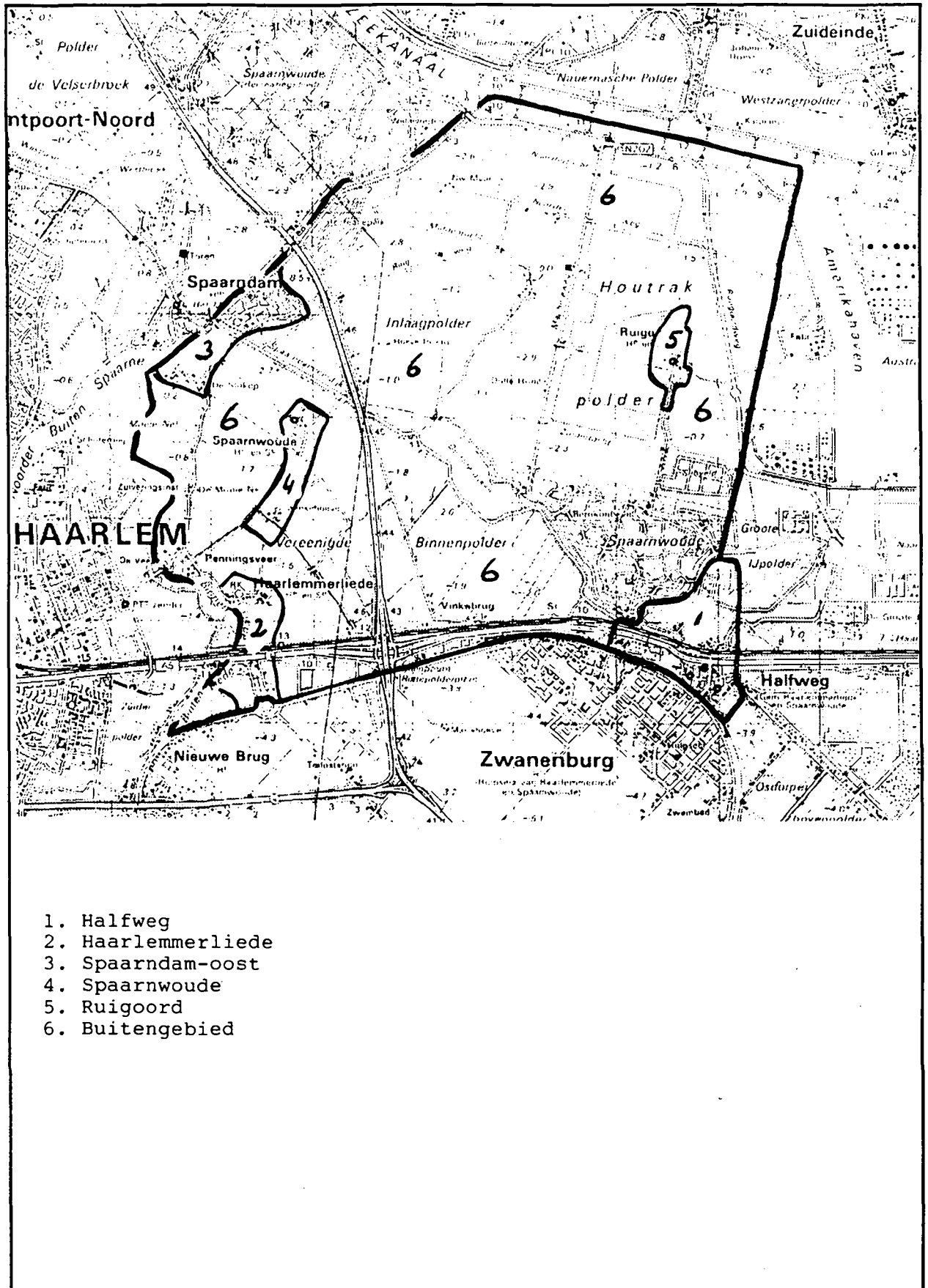




6. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude ca. 1980

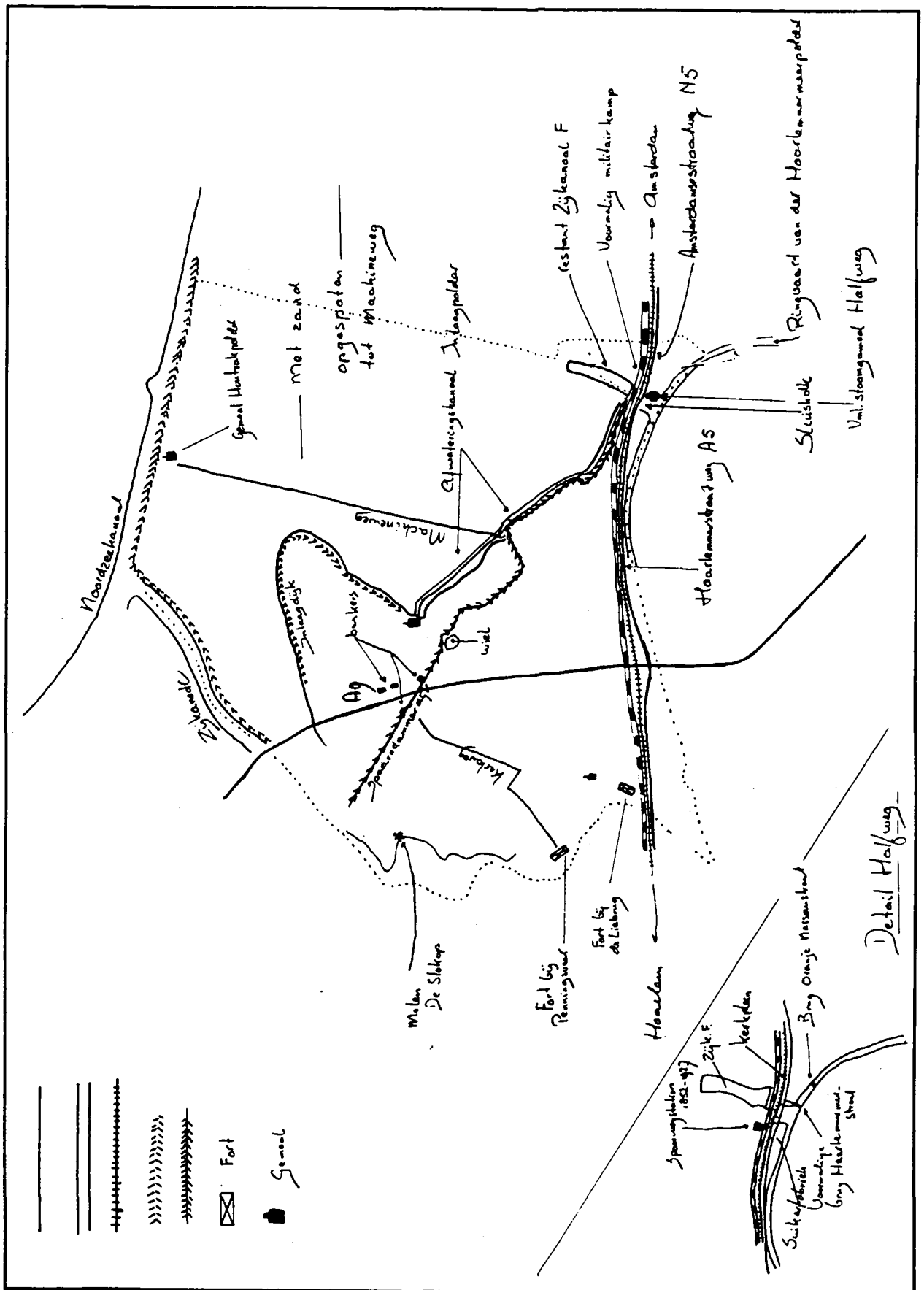


## 7. MIP-deelgebieden





9. Infrastructuur







## Register

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Halfweg

001	Amsterdamsestraatweg 10; 12	Woongebouw	7968
002	Amsterdamsestraatweg 18	Cereformeerde kerk	7969
003	Beatrixstraat 9; 11	Kantoor	7970
004	Teding van Berkhoutweg 1	Dubbel woonhuis	7971
005	Dubbele Buurt	Voormalige Spoorbrug	7972
006	Haarlemmermeerstraat 4	Stoomgemaal	7973
007	Haarlemmermeerstraat 15-21	Woningen	7974
008	Haarlemmerstraatweg 7	Suikerfabriek	7975
008A	Haarlemmerstraatweg 7	Havenkantoor	7976
009	Haarlemmerstraatweg 51	Raadhuis	7977
010	Haarlemmerstraatweg 59	Transportbedrijf	7978
011	Houtrakkerweg 18	Missieprocuruur en rusthuis	7979
012	Kanaalweg 21; 21	Dubbele woning	7980
013	Dr. Schaepmanstraat 7; 9; 16	R.K. Kerkcomplex	7981
013A	Dr. Schaepmanstraat 7	R.K. parochiekerk	7982
013B	Dr. Schaepmanstraat 9	Zusterhuis	7983
013C	Dr. Schaepmanstraat 16	Woning, ontmoet.ruimte	7984
014	Schoolstraat 14; 16	Dubbel woonhuis	7985
015	Schoolstraat 20	Transformatorstation	7986
016	Wilhelminastraat 14	Ned. Herv. Kerk	7987

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Haarlemmerliede

017	Liedeweg 9; 9	Kantoor	7988
018	Liedeweg 34	Transformatorstation	7989
019	Liedeweg 50	R.K. Kerk	7990
020	Liedeweg 52	Pastorie	7991
021	Liedeweg 54	Woning	7992
022	Liedeweg 69; 71	Woonhuis, bankkantoor	7993
023	Liedeweg 79	R.K. basisschool	7994
024	K.M. Rooselaantje	Walfragment met voormalige batterij	7995
025	K.M. Rooselaantje	Opslagruimte	7996

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Spaarndam-Oost

026	Lagedijk 13	Elektrisch gemaal	7997
027	Ringweg 30	R.K. Parochiekerk	7998

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Spaarnwoude

028	Kerkweg 23	Geluidstudio/woonhuis	7999
029	Kerkweg 14	Boerderij	8000
030	Kerkweg 18	Opslagruimte	8001
031	Kerkweg 22	Boerderij	8002
032	Kerkweg 25	Transformatorstation	8003
033	Kerkweg 29	Boerderij	8004
034	Lagedijk 4	Opslagruimte	8005

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Ruigoord

035	Bauduinlaan 9	Woongebouw	8006
-----	---------------	------------	------

### Haarlemmerliede en Spaarnwoude/Buitengebied

036	Haarlemmerstraatweg 169	Elektrisch gemaal	8007
037	Houtrakkerweg 62	Manege	8008
038	Inlaagpolder 1	Clubhuis, stal	8009
039	Inlaagpolder 1	Elektrisch gemaal	8010
040	Lagedijk 21	Diverse opslagruimten	8011
041	Lagedijk 6	Opslagruimte	8012
042	Noorderweg 17	landbouwschuur	8013
043	Noorderweg 18	Boerderij	8014
044	Noordzeekanaalweg 2	Elektrisch gemaal	8015
045	Noordzeekanaalweg 3	Landbouwschuur	8016



## **Colofon**

### **Uitgave**

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland  
Dreef 3, 2012 HR Haarlem  
telefoon 023 - 14 31 43

### **Samenstelling**

drs. E. van der Kleij  
Afdeling Cultuur en Economie, Cluster Monumentenzorg  
Dienst Welzijn, Economie en Bestuur

### **Vormgeving, zetwerk en drukwerk**

Bureau Grafische Productie  
Centrale Bestuursdienst

### **Oplage**

200 exemplaren

Haarlem, mei 1993.