PROVINCIE

Noord-Holland

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

Haarlemmermeer

Gemeentebeschrijving, oktober 1992

Foto omslag:
Boerderij met zomerhuis en grote driebeukige landbouwschuur met lichtbeuk aan de Bennebroekerweg bij Hoofddorp. Schuur is karakteristiek type in de 19de-eeuwse droogmakerijen van de regio Meerlanden.

Inhoud

Verantwoording *5*

1. Inleiding *7*
1.1 Ligging *7*
1.2 MIP-deelgebieden en gemeentebeschrijving *7*
1.3 De droogmaking van het Haarlemmermeer *7*

2. Bodemgesteldheid *9*
2.1 Bodemsoorten *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 *14*
4.3 Dijken en kaden *14*
4.4 Spoorwegen *14*
4.5 Militaire infrastructuur *15*
4.6 Luchthaven Schiphol *15*

5. Nederzettingsstructuur *17*
5.1 Algemeen *17*
5.2 Kerndorpen *17*
5.2.1 Hoofddorp *17*
5.2.2 Nieuw-Vennep *18*
5.3 Polderdorpen *18*
5.3.1 Abbenes *18*
5.3.2 Buurtschappen in de polder *18*
5.3.3 Rijk *19*
5.4 Randdorpen *19*
5.4.1 Badhoevedorp *19*
5.4.2 Lisserbroek *20*
5.4.3 Rijsenhout *20*
5.4.4 Vijfhuizen *21*
5.4.5 Zwanenburg *21*
5.4.6 Buurtschappen langs de dijk *21*
5.5 Verspreide bebouwing in het buitengebied *21*

6. Bebouwingskarakteristiek *23*

7. Stedebouwkundige typologie *29*

8. Gebied met bijzondere waarden *31*

Verantwoording inventarisatie *33*

Geraadpleegde werken *35*

Tabel bevolkingsontwikkeling *37*

Herkomst afbeeldingen *39*

Afbeeldingen *41*

Register *63*

Colofon *69*

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 stedebouw 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 stedebouw 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, stedebouwkundig, 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 stedebouwkundige 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 stedebouwkundige 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 Haarlemmermeer. Voor geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in groter verband kan de MIP-regiobeschrijving Meerlanden worden geraadpleegd.

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, een stedebouwkundige typologie, een beschrijving van het gebied met bijzondere waarden, alsmede een verantwoording van de inventarisatie toegevoegd.

De MIP-werkzaamheden betreffende de gemeente Haarlemmermeer zijn uitgevoerd door Ronald Klip en Ernst van der Kleij. Ronald Klip, student sociale geografie, schreef de eerste vijf hoofdstukken in mei 1991 als onderdeel van zijn stage bij de provincie Noord-Holland. Het resterende deel van de gemeentebeschrijving en het fotograferen en beschrijven van de geselecteerde objecten en complexen werd in juni en juli 1991 en in februari 1992 verzorgd door Ernst van der Kleij, inventarisator jongere bouwkunst bij de provincie Noord-Holland.

Haarlem, oktober 1992.

I. Inleiding

1.1 Ligging

De gemeente Haarlemmermeer ligt in het zuidelijke deel van de provincie Noord-Holland, en beslaat de gehele droogmakerij de Haarlemmermeerpolder. Op 1 januari 1991 bedroeg het aantal inwoners ruim 98.000; de omvang is 83.500 ha. De gemeente bestaat uit de dorpen (gerangschikt naar inwoneraantal) Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Zwanenburg, Badhoevedorp, Vijfhuizen, Rijsenhout, Abbenes en Lisserbroek, en de gehuchten of buurtschappen (alfabetisch) Aalsmeerderbrug, Beinsdorp, Boesingheliede, Buitenkaag, Burgerveen, Cruquius, De Hoek, Huigsloot, Kabel, Leimuiderbrug, Lijnden, Nieuwebrug, Nieuwe Meer, Oude Meer, Rozenburg, Schiphol, Weteringbrug en Zwaanshoek.
Na de instelling van de gemeente in 1855 zijn de "natuurlijke" grenzen (ringvaart) ongewijzigd gebleven. De gemeente grenst aan de Noordhollandse gemeenten Bennebroek, Heemstede, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam, Amstelveen en Aalsmeer, en aan de Zuidhollandse gemeenten Leimuiden, Alkemade, Warmond, Lisse en Hillegom. Haarlemmermeer behoort tot het MIP-inventarisatiegebied (MIP-regio) Meerlanden. Hiertoe behoren verder de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Ouder-Amstel en Uithoorn.
(Zie afbeelingen 1 en 3 t/m 8).

1.2 MIP-deelgebieden en gemeentebeschrijving

Ten behoeve van een overzichtelijke inventarisatie is de gemeente opgedeeld in de MIP-deelgebieden (alfabetisch): Aalsmeerderbrug, Abbenes, Badhoevedorp, Beinsdorp, Boesingheliede, Buitenkaag, Burgerveen, Cruquius, Hoofddorp, Leimuiderbrug, Lijnden, Lisserbroek, Nieuw-Vennep, Oude meer, Rijsenhout, Rozenburg, Vijfhuizen, Weteringbrug, Zwaanshoek en Zwanenburg. Een deelgebied bevat steeds een bebouwde kom en een deel van het aangrenzende buitengebied. Hierop wordt in de verantwoording van de inventarisatie nog nader ingegegaan. Afbeelding 7 geeft een overzicht.
In de **gemeentebeschrijving** worden de kernen echter niet alfabetisch beschreven maar volgens de typen: kerndorpen, polderdorpen en randdorpen. Voor een korte karakteristiek van de jongere bouwkunst in Haarlemmermeer is in hoofdstuk 6 voor een thematische indeling gekozen.
(Zie afbeelding 7).

1.3 De droogmaking van het Haarlemmermeer

Het Haarlemmermeer, zoals het er in de 19de eeuw vóór de droogmaking uitzag, vormde door het grote open wateroppervlak bij sterke wind een bedreiging voor de omliggende woon- en landbouwgebieden. Reeds in de zeventiende en de achttiende eeuw werden plannen tot droogmaking gemaakt, maar niet uitgevoerd. Te duur, technisch niet haalbaar of economisch niet wenselijk omdat het meer een belangrijk vaar-, vis- en verversingswater was voor de drie machtige steden Amsterdam, Haarlem en Leiden. Pas na twee hevige stormen in 1836, waarbij het water uit het meer flinke stukken land overspoelde en zelfs tot aan de poorten van Amsterdam kwam, nam de landsregering het besluit tot droogmaking.
Het Haarlemmermeer zou het eerste water zijn dat niet uit oogpunt van landaanwinst maar uit veiligheidsoverwegingen drooggemaakt zou worden. Een recente studie wijst er overigens op dat de droogmaking ook uitstekend zou passen in het economische beleid van koning Willem I, dat gericht was op het creëren van nieuwe werkgelegenheid.

Onder meer door tegenwerking van het waterschap Rijnland, dat zijn belangrijkste boezemwater zou verliezen, duurde het tot 1848 voor daadwerkelijk met het leegpompen begonnen werd. Voor de afwatering van Rijnland werd een aantal stoomgemalen gebouwd en werden het Spaarne en de Gouwe verbreed. Voor de droogmaking werden drie stoomgemalen gebouwd, alle genoemd naar waterstaatkundigen die in het verleden een plan tot droogmaking hadden gemaakt: Leeghwater, Cruquius en Lijnden.
Bij het graven van de Ringvaart werd niet altijd de kustlijn van het Haarlemmermeer gevolgd. Op sommige plekken werden uit oogpunt van efficiëntie stukken oud land binnen de dijk gebracht (bij Huigsloot, de Lisserbroekerpolder, bij Vijfhuizen, bij het gemaal De Lijnden en bij Nieuwe Meer), en werden delen van het meer niet bij de droogmaking betrokken (het Lutkemeer, het Nieuwe Meer en de Westeinder Plassen). In 1852 was het meer droog, en in 1853 werd met de verkoop van de gronden begonnen.
(Zie afbeelding 2).

2. Bodemgesteldheid

2.1 Bodemsoorten

De bodem van de gemeente Haarlemmermeer bestaat grotendeels uit oude zeekleigronden. Een groot aantal bodemsoorten ligt in een grillig patroon verspreid: kleiig zand, zandige klei, klei, venige klei en het meest voorkomend zware klei.
Tweeduizend jaar geleden was de huidige droogmakerij bedekt met een 4 à 5.5 meter dik veenpakket, dat achter de strandwallen op de door de zee afgezette klei was ontstaan. Vanaf de Romeinse tijd vormden zich in het veen meertjes, die steeds groter werden en vooral in de transgressiefase in de 12de eeuw (en daarna) door veenafslag samenvloeiden. Zo ontstond uit het Spieringmeer, het Oude Haarlemmermeer en het Leidsemeer het grote Haarlemmermeer.
De kleine veengebieden langs de randen zijn stukken oud land (restanten van het dikke veenpakket) die bij de droogmaking binnen de dijken werden gebracht. Bij de bedijking werd ook een klein deel van de voet van de oude strandwal binnen de polder gebracht, zodat tussen Cruquius en Zwaanshoek zand en kleiig zand voorkomt.

Door diepploegen en omspuiten is het oorspronkelijke bodemprofiel op een aantal plaatsen verstoord: de genoemde zandgronden, en delen van de slappe kleigronden in het zuiden van de polder (tussen Hillegom en Nieuw Vennep; bij Abbenes, Buitenkaag en 't Kabel).

De voormalige veengebieden liggen iets hoger (NAP -3.2 tot -3.9) dan het overgrote deel van Haarlemmermeer (NAP -4.1 tot -5.2). Aan de westzijde van de droogmakerij is het verloop vanaf de dijk naar beneden vloeiend; langs het grootste deel van de dijk is het hoogteverschil veel abrupter.
(Zie afbeelding 9).

2.2 Afwatering

De afwatering in de gemeente Haarlemmermeer geschiedt geheel kunstmatig. Vanaf de droogmaking waren tot 1933 drie gemalen in gebruik. In dat jaar werd het stoomgemaal De Cruquius buiten werking gesteld, omdat de in de jaren daarvoor gemoderniseerde stoomgemalen De Leeghwater en De Lijnden voldoende capaciteit hadden om de polder droog te houden. De Leeghwater kreeg een dieselaandrijving terwijl De Lijnden met een electromotor werd uitgerust. Naast deze grote, uitslaande gemalen was in de MIP-periode een groot aantal poldermolentjes actief, die later vervangen zijn door motorgemalen.
Gedurende de eerste jaren na de droogmaking hadden de pioniers in de Haarlemmermeer veel wateroverlast. Hier is een aantal redenen voor aan te wijzen. Pas drooggemaakte gronden nemen slecht water op; de boorden van de sloten en tochten stortten regelmatig in, zodat de waterafvoer belemmerd werd; op sommige plaatsen kwam een sterke kwel voor; door het ontbreken van een polderbestuur (pas in 1855 ingesteld) namen veel grondgebruikers de afwatering zelf ter hand, hetgeen inhield dat men zelf dammen aanlegde en het water van de hogere gronden naar de lagere pompte. De instelling van het polderbestuur leidde niet meteen tot een verbetering van de situatie. Het bestuur werd benoemd door en bestond uit grondeigenaren, die, daar zij veelal niet zelf in de polder woonden, weinig oog hadden voor de noden van hun pachters (de grondgebruikers). Voor het inlaten van water waren bij de oude landen vier duikers in de ringdijk aangelegd. In 1940 waren er nog drie. Voor de overige delen van de polder waren enige hevels aangelegd, die het water uit de ringvaart in droge tijden binnen de dijk konden brengen.
(Zie afbeelding 12).

3. Grondgebruik

3.1 Agrarisch

Na de droogmaking (1852) werden sloten en tochten gegraven in een dusdanig patroon dat in samenhang met het wegennet een regelmatige strokenverkaveling ontstond. Dertig kavels vormen samen een blok van twee bij drie kilometer. Deze blokken vormen op hun beurt het kenmerkende patroon van de Haarlemmermeerpolder.
Alleen de bij de droogmaking binnen de dijken gebrachte oude landen hebben een afwijkend patroon, dat stamt uit de tijd vóór de MIP-periode. Dit patroon is veel kleinschaliger en minder rationeel dan het patroon van de nieuwe droogmakerij. Ook nadat de gebieden verveend waren, is het patroon afwijkend gebleven.
Het verkavelingspatroon van de Haarlemmermeerpolder is sinds de aanleg ervan in hoofdlijnen niet veranderd (behalve de genoemde bovenlanden). Door de uitbreiding van de kernen (vooral na 1940), door de aanleg van nieuwe wegen (ook vooral na 1940; zie 4.1) en door de aanleg van de liniedijk (zie 4.5) is het patroon wel met nieuwe elementen doorsneden. Ook in het noordoosten van de droogmakerij is het oude patroon ondanks de grote uitbreidingen van de luchthaven Schiphol nog duidelijk te herkennen.
De (klei-)bodem van de gemeente Haarlemmermeer wordt vooral voor akkerbouw gebruikt, zowel gedurende de MIP-periode als nu. Alleen ten tijde van crises in de landbouw (eind 19de eeuw) werd hier op grote schaal overgegaan op veeteelt. De restveengronden langs de randen zijn ongeschikt voor akkerbouw en werden tussen 1850 en 1940 (en ook nu nog) vooral voor veeteelt gebruikt. Op de lichtere kleigronden en op de zandige gronden worden (vooral na de MIP-periode) steeds meer bloembollen geteeld. Glastuinbouw vindt plaats bij Rijsenhout, Lisserbroek (op afgeveende, zwarte gronden) en Buitenkaag.
(Zie afbeeldingen 3, 6 en 12).

3.2 Niet-agrarisch

De gronden van de voormalige bovenlanden bij Lisserbroek en tussen Abbenes en Huigsloot werden tussen de droogmaking en het begin van deze eeuw geheel verveend.
De start- en landingsbanen en het stationsgebouw van de luchthaven Schiphol nemen momenteel een groot deel van de noordoosthoek van Haarlemmermeer in. In de MIP-periode was het ruimtebeslag bescheidener, maar niet onaanzienlijk (zie 4.5).
Ten noorden van Hoofddorp is na 1940 een recreatiegebied aangelegd.

3.3 Landschapsbeeld

Het onbebouwde deel van het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer heeft een vlak en zeer open polderlandschap. De rijen populieren langs de polderwegen benadrukken de symmetrische indeling. De boerderijen, soms met erfbeplanting, versterken het landelijke karakter van de polder.
Dit hoofdbeeld wordt op een aantal plaatsen onderbroken door grote elementen. Langs de Ringvaart heeft met name in de noordoosthoek veel verdichting plaatsgevonden. Door de aanwezigheid van de luchthaven en de twee autosnelwegen is het landschap hier versnipperd. De bedrijvigheid rond Schiphol en Hoofddorp heeft het agrarische karakter doen verminderen. Elders in de gemeente is het oorspronkelijke open landschap beter intact gebleven. Alleen de Geniedijk (die vanuit de polder nauwelijks zichtbaar is), de A4/A44 en de hoogspanningsleiding in het oosten doorsnijden de vlakte.

Het landschap van de voormalige bovenlanden vormt door de kleinschalige verkaveling en de kronkelige wegen een scherp contrast met de uitgestrektheid van de droogmakerij.

4. Infrastructuur

4.1 Landwegen

De belangrijkste wegen in de gemeente Haarlemmermeer zijn de twee rijkswegen A9 (Amsterdam-Haarlem-Alkmaar) en A4/A44 (Amsterdam-Leiden-Den Haag). Deze wegen zijn belangrijke onderdelen van de infrastructuur van de Randstad: ze vormen de verbinding tussen een aantal grote steden en ontsluiten de luchthaven Schiphol.
Een regionale functie hebben de wegen Aalsmeer-Hoofddorp-Heemstede (deel van de provinciale weg Hilversum-Haarlem), Nieuw-Vennep-Roelofarendsveen/Alphen a/d Rijn en Nieuw-Vennep-Hillegom. De overige wegen in de polder dienen vooral tot ontsluiting van de kernen en van het agrarische gebied.

Het oorspronkelijke wegennet werd meteen na de droogmaking aangelegd. Het sluit aan op de ligging van de forten aan het noordelijk deel van de Ringvaart (zie 4.5). Het patroon is zeer symmetrisch, door de consequente maatvoering: de wegen vormen rechthoeken van twee bij drie kilometer. Een aantal wegen loopt parallel aan de Hoofdvaart, en een aantal loopt dwars hierop. Op sommige kruispunten zijn nederzettingen ontstaan.
De wegen die de voormalige bovenlanden begrenzen, vormen door hun kronkeligheid een contrast met de kaarsrechte polderwegen.
De dwarswegen werden tussen 1860 en 1870 verhard, de overige wegen (samen met de weg over de ringdijk) enkele jaren later.
De dwarswegen werden reeds tussen 1860 en 1870 verhard, de overige wegen enkele jaren later.
Evenwijdig aan de dijk was een veldweg gepland, zodat niet al het verkeer over de dijk zou gaan. De weg is wel aangelegd, maar in de loop der jaren in ongebruik geraakt. Voor 1940 was het grootste deel al verdwenen.
Gedurende de MIP-periode, in de jaren '20, werd de rijksweg Amsterdam-Leiden-Den Haag aangelegd. Deze volgt in Haarlemmermeer grotendeels de Slotertocht en wijkt hier alleen in het noorden en het zuiden van af.

Na 1940 is het traject van de A4 om het uitgebreide Schiphol heengelegd, en werd in het zuiden naast het bestaande traject een directe verbinding met Den Haag gerealiseerd (met het aquaduct onder de Ringvaart).
De andere rijksweg (A9) en de weg Alphen a/d Rijn-Nieuw-Vennep (die gedeeltelijk het traject van de oude spoorlijn volgt, zie 4.4) werden ook na de MIP-periode aangelegd.

In de eerste jaren was de polder door zes (draai-)bruggen en zes veren met de omgeving verbonden. Daar dit onvoldoende was voor een goede ontsluiting, werden tot 1872 – deels op particulier initiatief – nog eens vijf bruggen aangelegd. De meeste veren werden al voor 1940 door bruggen vervangen. Op of nabij de plaats van al deze bruggen liggen ook nu nog bruggen, al zijn ze wel vrijwel allemaal vernieuwd. Alleen bij Vijfhuizen ligt nog een smalle metalen ophaalbrug uit 1930. De bruggen liggen zelden in het verlengde van een polderweg, maar sluiten wel aan op de wegen buiten de polder. In de buurt van de meeste bruggen heeft zich in de loop der jaren bebouwing geconcentreerd.
(Zie afbeeldingen 10 en 11).

4.2 Wateren

Tot het gereedkomen van de dijk om het Haarlemmermeer (1848) was dit meer een belangrijk boezemwater en een belangrijk vaarwater. Na 1848 werden deze functies grotendeels overgenomen door de ongeveer

30 meter brede Ringvaart. Deze maakt deel uit van de boezem van Rijnland, en vormt een belangrijke route voor de binnenvaart.
Binnen de dijk zijn alle wateren in eerste instantie bedoeld voor de afwatering. De vaarten en tochten vormen net als de landwegen een symmetrisch patroon, dat alleen door de uitbreiding van Schiphol gewijzigd is.
De Kruisvaart en de Hoofdvaart waren in de MIP-periode ook als vaarroute van belang. Bij de droogmaking werd het aanleggen van een schutsluis te duur bevonden, zodat geen scheepvaart op de omgeving mogelijk was. Pas in 1895 ontstond die mogelijkheid door de bouw van de sluis bij het Fort bij Aalsmeer, die eigenlijk voor militaire doeleinden was bedoeld (zie 4.5). Deze sluis is nu gesloten en in verval geraakt.
(Zie afbeelding 12).

4.3 Dijken en kaden

De belangrijkste dijk van de gemeente Haarlemmermeer is de in 1848 gereed gekomen 60 km lange ringdijk (de benaming wisselt van plaats tot plaats). De hoofdfunctie van de dijk is waterkering, maar daarnaast is hij van belang vanwege de er op aangelegde verkeersweg. De ringdijk is sinds de totstandkoming niet veranderd.
De bij de droogmaking binnen de dijk gebrachte voormalige bovenlanden waren op dat moment reeds gedeeltelijk omdijkt. Deze vrij lage dijken werden al snel tot landweg gemaakt.
Zie voor Geniedijk 4.5.
(Zie afbeelding 13).

4.4 Spoorwegen

In 1912 werden de Haarlemmermeerlijnen van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij geopend. Twee van de drie lijnen deden Haarlemmermeer aan; de derde lijn ging van Amsterdam via Uithoorn naar Alphen a/d Rijn.
Een van de lijnen vormde de verbinding tussen Amsterdam en Leiden, via Aalsmeer, Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Roelofarendsveen. In Haarlemmermeer werd gestopt bij de haltes Aalsmeerderweg, Sloterweg-Noord, Hoofddorp, Bennebroekerweg, Venneperweg, Sloterweg-Zuid en Leimuiden.
De andere lijn liep van Haarlem via Hoofddorp naar Aalsmeer en door naar Nieuwersluis. Haltes in Haarlemmermeer waren Vijfhuizen, IJweg, Hoofddorp, Sloterweg-Noord en Aalsmeerderweg.
De baanvakken in Haarlemmermeer werden in 1936 gesloten voor personenverkeer en enige jaren later ook voor goederenverkeer. In 1941 werd een militair goederenlijntje geopend van station Aalsmeerderweg naar Schiphol. Door bombardementen werd het snel weer opgeheven.
De spoorlijnen zelf zijn verdwenen, maar van de dijklichamen bestaan nog enkele restanten: bij Rozenburg, achter de Geniedijk tussen Hoofddorp en Vijfhuizen, en tussen Leimuiderbrug en Oude Wetering (waar nu de autoweg overheen loopt). In Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn de trajecten terug te vinden in het huidige stratenplan. Daarnaast zijn enkele stationsgebouwen behouden gebleven.
Ten behoeve van het transport van turf heeft in het begin van deze eeuw een spoorlijntje bestaan in de Lisserbroekerpolder. Het lijntje liep over de weg die nu nog Turfspoor heet.

In 1981 werd Haarlemmermeer op het landelijke spoorwegstelsel aangesloten met de opening van de Schiphollijn. Deze lijn van Amsterdam naar Leiden stopt te Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep.
(Zie afbeelding 13).

4.5 Militaire infrastructuur

Door de droogmaking van het Haarlemmermeer werd het voor een eventuele aanvaller makkelijker om snel uit het zuiden door te stoten richting Amsterdam. Om deze reden werden tussen 1843 en 1846 vier forten gebouwd die dit dienden te voorkomen. De ligging van de forten en het wegennet van de nieuwe polder werden op elkaar afgestemd. De forten bestreken elk een polderweg waarover de aanvaller zou kunnen oprukken ('acces'). Het Fort aan het Nieuwe Meer bestreek de Aalsmeerderweg, de Forten aan de Liede en aan het Schiphol bestreken de Schipholweg en het Fort bij Heemstede (bij Cruquius, niet afgebouwd) bestreek de Kruisweg. (Alleen het Fort bij Heemstede ligt in de gemeente Haarlemmermeer.)
Tussen 1890 en 1910 werd de Linie door de Haarlemmermeerpolder aangelegd, die deel uitmaakte van de Stelling van Amsterdam. In Haarlemmermeer zou bij een aanval het deel van de polder dat ten zuiden van de Geniedijk lag geïnundeerd worden. Mogelijk droogblijvende toegangswegen (accessen) werden verdedigd door de Forten bij Vijfhuizen, Hoofddorp en Aalsmeer, en door de batterijen aan de IJweg en de Rijnlanderweg. Achter het Fort bij Aalsmeer (bij Rijsenhout) werd met het oog op de inundatie een dubbele schutsluis gebouwd, die water vanuit de Ringvaart op de polder kon laten. In de Ringvaart werden bij Vijfhuizen en bij Halfweg damsluizen aangelegd. Tussen de Geniedijk en Cruquius werd een voor-stelling gebouwd. In de jaren dertig van de twintigste eeuw werden drie extra verdedigingswerken aangelegd op de plaats waar de toen nieuwe A4 de Geniedijk doorsnijdt. Deze verdedigingswerken maakten deel uit van de toenmalige Vesting Holland, "een verdedigingsgordel van permanente verdedigingsbouw en inundatievoorzieningen, ter bescherming van het dichtst bevolkte gedeelte van Nederland" (Historische verdedigingswerken in Noord-Holland 1915-1940, p.105).
De oude Linie door de Haarlemmermeer is nog grotendeels intact. De schutsluis, die ook voor de scheepvaart van belang was, is buiten gebruik geraakt (zie ook 7 en 8).
(De ontwikkeling van het militaire vliegveld Schiphol wordt in 4.6 behandeld.)
(Zie afbeelding 13).

4.6 Luchthaven Schiphol

In het begin van de Eerste Wereldoorlog beschikten de Nederlandse strijdkrachten over één vliegveld, bij Soesterberg. Dit lag echter aan de verkeerde kant van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en daardoor niet strategisch. Daarom werd in 1916 een stuk weiland aangekocht tegenover het Fort aan het Schiphol: dit lag zowel binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie als binnen de Stelling van Amsterdam. In 1920 begon de KLM een lijndienst op Londen, waardoor Schiphol burgerluchtvaartterrein was geworden.
Tot 1940 ontwikkelde de luchtvaart en daarmee Schiphol zich zeer voorspoedig. De 76 ha weiland waren al snel te weinig, en om de zwaarder wordende vliegtuigen te kunnen laten landen werden betonnen start- en landingsbanen aangelegd. Ook verrees een stationsgebouw, en vele hangars en bedrijfsgebouwen. De groei creëerde veel werkgelegenheid, zowel voor inwoners van Haarlemmermeer als daarbuiten.
In de Tweede Wereldoorlog werd Schiphol meerdere malen zwaar bebombardeerd, waarbij de start- en landingsbanen en alle gebouwen werden verwoest. Na de oorlog kreeg het vliegveld vanwege het grote economische belang ervan prioriteit bij de wederopbouw van het land. Aanvankelijk werd hetzelfde terrein als vóór de oorlog gebruikt (het huidige Schiphol-Oost). Om in te spelen op de snelle ontwikkelingen in de luchtvaart, werd in 1960 begonnen met de aanleg van de vier huidige start- en landingsbanen en het nieuwe stationsgebouw van

Schiphol-Centrum. Hierdoor beslaat de luchthaven een groot deel van de noordoosthoek van de polder.
De geluidsoverlast van de vliegtuigen beïnvloedt het woongenot in dit gebied, maar de aanwezigheid van de luchthaven heeft veel werkgelegenheid naar de gemeente Haarlemmermeer gebracht (zowel direct bij de luchthaven als in Hoofddorp).
Op dit moment worden plannen voor verdere uitbreiding van de luchthaven besproken. Het Plan van Aanpak omvat ondermeer een vijfde baan (noord-zuid gericht, ongeveer bij Boesingheliede).
(Zie afbeeldingen 6 en 13).

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

Na de droogmaking in 1852 bestond de bevolking van Haarlemmermeer vooral uit zgn. polderjongens: arbeiders, die bij de aanleg van de Ringvaart en de inrichting van de droogmakerij betrokken waren geweest, en die daarna in groepen van het ene werk naar het volgende trokken. Ze leefden in keten van houten palen en stro, die gemakkelijk te verplaatsen waren. De groepen bestonden uit ongeveer tien mannen en een enkele vrouw, die met de zorg voor het 'huishouden' belast was.
Deze polderjongens waren vooral afkomstig uit de Hollandse kleigebieden. De boeren, die een stuk land gekocht hadden of dat van een grootgrondbezitter pachtten, kwamen veelal van verder weg. Dit verklaart de aanwezigheid van zowel Noord- en Zuidhollandse als Friese, Brabantse en Zeeuwse boerderijtypen. Langs de Ringvaart vestigden zich landarbeiders en dagloners uit de omliggende gebieden, die in Haarlemmermeer relatief goedkoop land konden kopen.
In 1860 telde de gemeente 7.252 inwoners, in 1940 31.171 en begin 1991 ruim 98.000 (zie tabel).

Haarlemmermeer kent drie typen nederzettingen: de geplande kerndorpen, de plaatsen die op kruisingen van polderwegen ontstonden en de randdorpen (waaronder veel buurtschappen), vaak bij een brug over de Ringvaart.
(Zie afbeeldingen 2 t/m 6 en 8).

5.2 Kerndorpen

Aanvankelijk was het de bedoeling om de polder te verdelen over de provincies Noord- en Zuid-Holland. Daarom werd grond achtergehouden voor de ontwikkeling van twee gelijkwaardige dorpen. Toen duidelijk was dat Haarlemmermeer één gemeente zou zijn, rees de vraag welk van de twee dorpen het 'hoofddorp' diende te worden. (Bij gebrek aan een raadhuis werd ruim 10 jaar gebruik gemaakt van een zaal achterin een boerderij halverwege Hoofddorp en Nieuw-Vennep.) Uiteindelijk werd voor Kruisdorp (nu Hoofddorp) gekozen, dat zich vanwege de centrale ligging toch al sneller had ontwikkeld dan Nieuw-Vennep.

5.2.1 Hoofddorp

Hoofddorp (tot 1868 Kruisdorp) ontwikkelde zich al spoedig tot centrum van de gemeente, met een markt, een korenbeurs, het raadhuis, het kantongerecht en het kantoor van het polderbestuur, het Polderhuis.
De bewoners van het noordelijk deel van de polder waren voor de meeste niet-dagelijkse voorzieningen op Hoofddorp aangewezen (of op plaatsen buiten de polder).
Tijdens de MIP-periode bleef Hoofddorp voornamelijk een dienstencentrum voor het omliggende agrarische gebied. In 1940 telde het dorp ongeveer 3.000 inwoners, voornamelijk gezinnen van landarbeiders, middenstanders, ambtenaren en notabelen.
Bij de verkoop van de gronden van de nieuwe polder in 1853 werd rond de kruising van de Hoofdweg en de Kruisweg ongeveer 16 ha grond buiten de verkoop gehouden. Pas in 1864 werd begonnen met de uitgifte van deze gronden. Dit verklaart waarom bijvoorbeeld de twee oudste kerken van het dorp enigszins buiten de oude kern staan.
De kern werd opgezet rond de kruising, waar aanvankelijk het raadhuis, de herberg/korenbeurs, de markt en een lagere school aan lagen. De plaatsen van de markt en de school werden na 1900 ingenomen door respectievelijk het Polderhuis en een kerk.

De eerste woonbebouwing vond plaats langs de Hoofdweg (langs beide zijden van de Hoofdvaart) en de Kruisweg. Door bruggetjes over de Kruistocht (ten oosten van de kruising) aan te leggen kon ook ten zuiden van de Kruisweg gebouwd worden. Achter de centrale plekken bij de kruising werden straten aangelegd waardoor een vrij symmetrische kern ontstond.
Tot 1940 breidde Hoofddorp zich langzaam uit, ten zuiden van de spoorlijn, langs de Hoofdweg en de Kruisweg. Dit gebeurde aan de hand van het in 1909 vastgestelde en in 1912 gewijzigde uitbreidingsplan van architect Leliman.
Vanaf 1970 is Hoofddorp sterk gegroeid. De opzet van de nieuwbouwwijken wijkt geheel af van de oorspronkelijke bebouwing, waarvan een groot deel overigens verdwenen is. De structuur van de oude kern is gehandhaafd. Het dorp telt nu ruim 30.000 inwoners.
(Zie afbeeldingen 14 en 15).

5.2.2 Nieuw-Vennep
Nieuw-Vennep ontwikkelde zich al snel na het ontstaan tot verzorgingscentrum van het zuidelijk deel van de gemeente. Aan het eind van de MIP-periode telde het dorp ruim 2.000 inwoners, waaronder landarbeiders en middenstanders.
De opzet is vrijwel identiek aan die van Hoofddorp. Ook hier werd eerst buiten de kern zelf gebouwd. Het oudste deel van de kern is het gebied binnen het vierkant van straten om het kruispunt van Hoofdweg en Venneperweg heen. Daarnaast ontstond bebouwing langs de Hoofdweg, de Venneperweg en de Schoolstraat. Tot 1940 beperkte de uitbreiding zich tot het zuidwestelijke 'vak', tussen Venneperweg, Hoofdweg en spoorlijn. Hierbij werd uitgegaan van een in 1912 door de gemeente opgesteld uitbreidingsplan. Daarin wordt de toekomstige ontwikkeling van het dorp omschreven met 'lief plattelandsdorpske' en 'gezellig'.
Na de MIP-periode nam het aantal inwoners toe tot ruim 14.000 in 1985. De opzet van de na-oorlogse uitbreiding greep in eerste instantie terug op de vierkante structuur van de oude kern, door de aanleg van de vier dreven. Later werd aan de noord-, west- en zuidkant verder uitgebreid.
(Zie afbeeldingen 14 en 16).

5.3 Polderdorpen

In deze categorie vallen de nederzettingen die min of meer spontaan ontstonden door een concentratie van bebouwing bij kruispunten in de polder. De structuur van deze nederzettingen wordt gekenmerkt door lintbebouwing. De bevolking bestond in de MIP-periode vooral uit boeren en landarbeiders. Een enkele nederzetting groeide uit tot dorp (Abbenes) maar de meeste werden niet groter dan een gehucht of buurtschap.

5.3.1 Abbenes
Bij de kruising van de Hoofdweg en de Dr. Heyelaan vestigden zich kort na de droogmaking arbeiders die ondermeer werkzaam waren in de veenderij. Grondeigenaar J.P. Heye maakte de bouw van een kerk en een school mogelijk, die nu nog aanwezig zijn. Rond 1940 telde het dorpje ongeveer 400 inwoners. Aan het begin van de jaren '70 werd ten westen van de Hoofdvaart een nieuwbouwwijk gerealiseerd, waardoor het aantal inwoners in 1985 was opgelopen tot ongeveer 1.200.
(Zie afbeelding 20).

5.3.2 Buurtschappen in de polder
De buurtschappen Boesingheliede, De Hoek, 't Kabel en Rozenburg hebben een vrijwel identieke ontstaansgeschiedenis. Langs dwarswegen in de polder kregen daggelders bij de verkoop van de drooggemaakte gronden in 1853 de gelegenheid een stukje grond te kopen om een woning op te bouwen. De woningen waren met bruggetjes over een sloot

te bereiken. Nadat alle percelen verkocht waren was verdere groei onmogelijk. Het aantal inwoners bleef daardoor altijd gering. In de MIP-periode kenden deze plaatsjes voorzieningen als een kruidenier en een café, tegenwoordig is het draagvlak daarvoor vaak te gering. Veel van de oorspronkelijke lintbebouwing is door vernieuwing verdwenen.
Boesingheliede, tot 1959 Kladdebuurt geheten, ontstond aan de Schipholweg. Het wordt nu gekenmerkt door het in verhouding tot het inwonertal (ongeveer 190) grote aantal bedrijven, dat zich langs de druk bereden Schipholweg heeft gevestigd.
Het leven in De Hoek wordt na de MIP-periode sterk beïnvloed door het verkeer over de Kruisweg, de komst van een aantal fabrieken en de Schiphollijn. Net als Boesingheliede is het buurtschap tot industriegebied bestemd. In 1985 had het buurtschap 250 inwoners.
Kabel, of 't Kabel, is voor voorzieningen geheel aangewezen op het nabijgelegen Nieuw-Vennep. Ook hier heeft zich een aantal bedrijven gevestigd. In 1985 telde de nederzetting ongeveer 173 inwoners.
Rozenburg (1985: 325 inwoners) ligt zowel aan de Kruisweg als aan de Aalsmeerderweg. Vlak achter de rij huizen aan de Aalsmeerderweg ligt een van de startbanen van Schiphol. In de MIP-periode kende het buurtschap enige bloei door de aanwezigheid van het station Aalsmeerderweg. Mede door de geluidsoverlast van de startbaan (bulderbaan) neemt de bewoning in Rozenburg af. Het gebied is sterk in opkomst als bedrijfslokatie.
(Zie afbeelding 8).

5.3.3 Rijk
In de MIP-periode en tot in de jaren '50 van deze eeuw bestond het buurtschap Rijk. Het lag aan de Aalsmeerderweg, ten noorden van de Vijfhuizerweg. Net als in de andere polderdorpen waren er vooral landarbeiders en boeren woonachtig. Het buurtschap kende een aantal winkels, een kerk en een school. Door de aanleg van het nieuwe Schiphol moest alle bebouwing verdwijnen.

5.4 Randdorpen

Al snel na de droogmaking ontstond langs de Ringvaart een aantal nederzettingen. De dijk was vooral in trek bij mensen uit de omgeving die een betaalbaar stuk land zochten. De meesten van hen waren op het oude land werkzaam. Vooral de directe omgeving van bruggen over de Ringvaart was hierdoor in trek.
Een aantal van deze dijknederzettingen met lintbebouwing is tot dorp uitgegroeid (Badhoevedorp, Lisserbroek, Rijsenhout, Vijfhuizen, Zwanenburg) maar de meeste werden niet groter dan een buurtschap (Aalsmeerderbrug, Beinsdorp, Buitenkaag, Burgerveen, Cruquius, Huigsloot, Leimuiderbrug, Lijnden, Nieuwebrug, Nieuwe Meer, Oude Meer, Weteringbrug, Zwaanshoek).
Vooral in de noordoosthoek van de polder, tussen Lijnden en Rijsenhout, is de bebouwing langs de Ringvaart vrijwel aaneengesloten. Dit wordt verklaard door de nabijheid van de werkgebieden Amsterdam, Schiphol en Aalsmeer. Het overige deel van de dijk heeft een opener karakter behouden.

5.4.1 Badhoevedorp
Badhoevedorp is genoemd naar de Badhoeve, een modelboerderij die in 1854 door de latere burgemeester Amersfoordt werd gebouwd. De boerderij was voor die tijd zeer vooruitstrevend opgezet, gebruikte de modernste machines en werd veelvuldig door bezoek uit het buitenland aangedaan. Het bijbehorende land besloeg het gebied tussen de ringdijk, Sloterweg, Schipholweg en Aalsmeerderweg. Na het overlijden van Amersfoordt versnipperde het bezit zodat van de moderne opzet weinig overbleef.

Badhoevedorp, tot 1936 Badhoevebuurt, raakte in de jaren '20 door de gunstige ligging ten opzichte van zowel Amsterdam als Schiphol in trek bij redelijk welgestelde Amsterdammers. Hierdoor nam de woningbouw een snelle vlucht. Het in 1934 door stedebouwkundige Wieger Bruin opgestelde uitbreidingsplan diende de groei in goede banen te leiden. De meeste huizen werden in opdracht van particulieren gebouwd. Alleen een rijtje woningen langs de Sloterweg werd door een woningbouwvereniging gebouwd.
Het buurtschap was sterk op het nabijgelegen Sloten gericht, maar door de snelle groei kreeg het dorp eigen voorzieningen: kerken, postkantoor, scholen en winkels. In 1940 telde Badhoevedorp ongeveer 4.500 inwoners, waaronder veel forensen uit Amsterdam.
Tot ongeveer 1930 stond de meeste bebouwing langs de Ringvaart, bij de brug. Daarna volgde bebouwing van het gebied tussen de Burgemeester Amersfoordtlaan, Sloterweg en Badhoevelaan, en van de hoek ten noorden van de Schipholweg en ten oosten van de Sloterweg. Tot het begin van de oorlog kwamen daar nog bij de Roerdompstraat en de straten tussen die straat en de Burg. Amersfoordtlaan. Tijdens de oorlog werd de bebouwing tussen de Jan van Gentstraat, Generaal Snijdersplantsoen, Rijstvogelstraat en Toevluchtstraat en het begin van de Gaai-, Parkiet- en Fazantstraat voltooid.
De vrij ruime eengezinswoningen zijn in een plantsoenrijke omgeving neergezet. Alle huizen hebben tuinen, en een aantal was tot de demping van de sloten in de oorlog alleen via een bruggetje bereikbaar (vooral langs de Burgemeester Amersfoordtlaan). Door deze (niet geheel planmatige) opzet met bochtige straten lijkt sprake te zijn van een villadorp, maar daarvoor zijn de panden te bescheiden.
Na 1945 heeft Badhoevedorp zich verder uitgebreid, in oostelijke en westelijke richting. Uitbreiding naar het zuiden is door geluidhinder van Schiphol uitgesloten. In 1985 bedroeg het aantal inwoners meer dan 10.000.
(Zie afbeeldingen 14 en 17).

5.4.2 Lisserbroek

Bij de brug over de Ringvaart ter hoogte van Lisse vestigden zich na de droogmaking vooral turfstekers, die betrokken waren bij de vervening van de binnen de dijk gebrachte veengronden van de Lisserbroekerpolder. Na 1900 vestigden zich ook arbeiders in de bloembollenteelt in Lisserbroek. Zij waren zowel in de omgeving van Lisse als in de nieuwe bloembollenvelden van Haarlemmermeer werkzaam. In 1940 had Lisserbroek ongeveer 1.600 inwoners.
In de MIP-periode werd alleen langs de dijk gewoond, en langs de Lisserweg. Een aanzienlijk deel van de oorspronkelijke bebouwing is door nieuwbouw vervangen. Na de oorlog werd een klein nieuwbouwwijkje aangelegd in de hoek van de Lisserweg. Het aantal inwoners in 1985 was ruim 1.900.
(Zie afbeelding 20).

5.4.3 Rijsenhout

Rijsenhout stond tot 1959 te boek als Aalsmeerderbuurt-Zuid. Voor 1900 was er nauwelijks sprake van bebouwing. Pas aan het begin van deze eeuw ontstond bebouwing, zowel aan de dijk als langs de Bennebroekerweg. De eerste bewoners waren vooral landarbeiders. Later vestigden zich ook werknemers in de ten zuiden van Rijsenhout ontstane tuinbouw en glasbloembollenteelt in het buurtschap.
Net als in de andere kernen van de polder is een aanzienlijk deel van de oorspronkelijke bebouwing door nieuwbouw vervangen. Na de MIP-periode, aan het eind van de jaren '50, kreeg Rijsenhout een nieuwe dorpskern, tussen de Aalsmeerderweg en de ringdijk. Veel inwoners van het gesloopte Rijk vestigden zich hier. In 1986 telde het dorp ruim 4.000 inwoners.
(Zie afbeelding 19).

5.4.4 Vijfhuizen

De naam Vijfhuizen komt al voor op een kaart uit 1531. Van het toenmalige dorp is niets meer over; waarschijnlijk is het bij een overstroming verdwenen. Vast staat dat de oudste bebouwing van het dorp uit het derde kwart van de 19de eeuw stamt. De eendenkooi is ouder, evenals de nabijgelegen boerderij, die op een hoger punt in het land ligt.
De eerste bebouwing verrees aan de Kromme Spieringweg. Hier werden onder meer een kerk en een school gebouwd. Later volgde bebouwing langs de Ringvaart en de Vijfhuizerweg. In tegenstelling tot de overige nederzettingen aan de Ringvaart, waar lintbebouwing langs de dijk te vinden is, is in Vijfhuizen sprake van kombebouwing, zij het op kleine schaal en ontstaan door de kleine afstand tussen de twee linten. In 1940 telde het dorp ongeveer 550 inwoners.
Aan het eind van de jaren '50 van deze eeuw werd het dorp uitgebreid met een aanzienlijke nieuwbouwwijk. Hierdoor was het aantal inwoners in 1985 toegenomen tot ruim 2.500.
(Zie afbeeldingen 14 en 19).

5.4.5 Zwanenburg

Tegenover Halfweg vestigden zich na de droogmaking landarbeiders en polderwerkers langs de dijk van de Ringvaart. Al voor 1900 groeide de nederzetting uit tot woonplaats voor arbeiders die vooral in Halfweg, maar ook in Amsterdam werkzaam waren. Door de trein- en tramverbinding tussen Haarlem en Amsterdam waren Halfweg en ook Zwanenburg goed bereikbaar vanuit de stad. Grondbezitters in Haarlemmermeer speelden hier op in door op een aantal kavels vlak bij de brug straten aan te leggen en de grond vervolgens aan geïnteresseerden te verkopen. Zodoende ontstond de oude kom tussen ringdijk, Kerkhoflaan, begraafplaats en IJweg.
In 1913 werd het uitbreidingsplan voor Zwanenburg door de gemeenteraad vastgesteld. Verdere uitbreiding tot 1940 vond hierdoor in westelijke richting plaats, tot aan de IJtochtkade. Door de komst van veel forensen uit Amsterdam groeide het dorp snel, tot ruim 4.500 inwoners in 1940. Het stratenplan van de Zwanenburgse bebouwing uit de MIP-periode kenmerkt zich door de rechthoekige opzet, met rechte straten en zijstraten.
Na de MIP-periode breidde Zwanenburg zich verder westwaarts uit (wegens de geluidhinder van Schiphol is uitbreiding naar het zuiden uitgesloten). Het aantal inwoners was in 1985 toegenomen tot ruim 8.400.
(Zie afbeeldingen 14 en 18).

5.4.6 Buurtschappen langs de dijk

Aalsmeerderbrug, Beinsdorp, Buitenkaag, Burgerveen, Cruquius, Huigsloot, Leimuiderbrug, Lijnden, Nieuwebrug, Nieuwe Meer, Oude Meer, Weteringbrug en Zwaanshoek zijn randnederzettingen waarvan het aantal inwoners momenteel uiteenloopt van ongeveer 1.000 (Lijnden, Cruquius) tot niet meer dan 40 (Leimuiderbrug, Huigsloot). De meeste van deze kleine kernen kampen met een teruglopend aantal inwoners, en daarmee samenhangend een teruglopend aantal voorzieningen. Een aantal buurtschappen heeft het draagvlak op peil weten te houden door nieuwbouwwijkjes in de polder (Buitenkaag, Zwaanshoek en Cruquius).
De ontstaansgeschiedenis van de buurtschappen is vrijwel identiek. Langs de dijk van de Ringvaart ontstond lintbebouwing, meestal bij een brug, soms ook langs een polderweg. De oorspronkelijke bewoners waren meestal landarbeiders, polderwerkers, boeren en turfstekers.
(Zie afbeeldingen 8 en 21).

5.5 Verspreide bebouwing in het buitengebied

De polder buiten de bebouwde kommen is agrarisch gebied. Vrijwel alle boerderijen staan langs een van de wegen die parallel aan de Hoofdweg

lopen. Een aantal hiervan is door een haag van bomen omgeven. Niet-agrarische bedrijvigheid komt voornamelijk langs de dijk voor. In de noordoosthoek van de gemeente is de lintbebouwing bijna aaneengesloten. Langs het grootste deel van de dijk is de bebouwing opener.

6. Bebouwingskarakteristiek

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderdelen van de bebouwing in Haarlemmermeer uit de periode 1850-1940 kort gekarakteriseerd. Indien bekend worden namen van architecten genoemd.

Openbare en bestuursgebouwen

Bebouwing van deze aard staat in Hoofddorp rond de kruising van Hoofdweg en Kruisweg. Het is monumentale bebouwing ter hoogte van twee bouwlagen met kap in een symmetrische architectuur. Het betreft hier het voormalige raadhuis, het kantongerecht en het polderhuis. Het in 1867 gebouwde raadhuis kenmerkt zich door een driedelige opbouw, bestaande uit een centraal volume geflankeerd door lagere bouwlichamenen. De bouwstijl is eclecticistisch. Ten westen hiervan staat het kantongerecht, een kleiner nog ten dele in de trant van de neorenaissance staand bouwwerk dat in 1911 werd gebouwd naar ontwerp van W.F. Metzelaar, de architect die in dienst van het Ministerie van Justitie diverse gebouwen ontwierp. Het polderhuis werd gebouwd in 1913 naar ontwerp van J. Kuipers. Het is een voornaam blokvormig pand waarvan de architectuur getuigt van een heroriëntatie op het Hollandse baksteenclassicisme uit de late 17de en vroege 18de eeuw.
Op enige afstand van de genoemde kruising staat aan de Hoofdweg-oostzijde een voormalig bankkantoor dat in 1916 in opdracht van de Twentsche Bank werd gebouwd naar een ontwerp van J.B. van Loghem. Het pand kenmerkt zich door een groepering van rechthoekige bouwvolumen van divers formaat onder platte daken met ruime overstek. De architectuur toont invloed van de Amerikaanse architect F.L. Wright. Dit is met name zichtbaar in de situering van de reeksen verticale vensteropeningen onder de gootlijst.

Agrarische bebouwing

Het grootste deel van de MIP-bebouwing in Haarlemmermeer is agrarisch van karakter. De agrarische bebouwing bestaat overwegend uit boerderijen. In het zuidwesten van de gemeente worden twee bollenschuren aangetroffen.
De boerderijen laten zich verdelen in vier hoofdtypen: de langhuisboerderij, de koprompboerderij, de kop-hals-rompboerderij en de stolpboerderij. Het kop-hals-romptype komt weinig voor. De overige typen worden in ruime hoeveelheid aangetroffen. De typen zijn niet aan bepaalde delen van de Haarlemmermeerpolder gebonden. Daarnaast zijn er nog boerderijen die voor het MIP van belang zijn vanwege de landbouwschuur. Het gaat hier dan om grote bakstenen schuren die in tegenstelling tot de schuren van de vier hoofdtypen los van het woonhuis zijn geplaatst.
De langhuisboerderij bestaat uit een lang rechthoekig volume van één bouwlaag onder zadeldak. In de kop van de rechthoek bevindt zich het woongedeelte, daarachter de bedrijfsruimte. De voorzijde bestaat over het algemeen uit een puntgevel. Soms is er ook een afgeknotte klokgevel toegepast.
De koprompboerderij bestaat uit een rechthoekig woongedeelte met daarachter een landbouwschuur met breder grondplan en grotere bouwhoogte.
Bij de kop-hals-rompboerderij is tussen woongedeelte en landbouwschuur een kleiner bouwvolume geplaatst.
De stolpboerderij staat op vierkant of rechthoekig grondplan en en wordt gedekt door een hoog opgaand schilddak. Vóór de periode van de 19de-eeuwse droogmakerijen kwam dit type boerderij vrijwel alleen voor boven het IJ. Het meest voorkomende type is de stolp op vierkant grond-

plan, veroorzaakt door de basis van het houtskelet, dat de toepasselijke naam "vierkant" draagt. Het rechthoekige grondplan ontstond door het achter elkaar plaatsen van twee vierkanten. De meest eenvoudige vorm voor de voorgevel van de stolp is de lijstgevel. Bij rijker uitgevoerde stolpen is de voorgel verhoogd met een geveltop, soms in de vorm van een middenrisaliet.
De vrijstaande landbouwschuren verschillen niet wezenlijk van de vastgebouwde schuren bij de kopromp- en de kop-hals-rompboerderij. Het zijn meestal driebeukige ruimten onder zadeldak dat al dan niet is gewolfeind. Soms is het bovenste deel van de kap opgelicht met aan beide zijden onder de nok horizontale vensterreeksen. Incidenteel komt ook de stolpschuur voor, een vierkante schuur voor berging van vee en hooi, die in hoofdvorm met de stolpboerderij overeenkomt, maar hiervan verschilt door de afwezigheid van de woonruimte. De twee bollenschuren staan in het zuidwesten van de polder in Cruquius en Lisserbroek. In Cruquius bestaat de schuur uit een groot rechthoekig volume ter hoogte van één en twee bouwlagen onder plat dak. Te Lisserbroek staat een kleiner rechthoekig volume ter hoogte van twee bouwlagen onder zadeldak.
De agrarische bebouwing is overwegend in rode baksteen opgetrokken. Soms is gebruik gemaakt van grijze kalkzandsteen. Houtbouw wordt weinig aangetroffen. Een voorbeeld hiervan is een sterk vervallen stolpschuur aan de IJweg te Zwanenburg. Andere voorbeelden van houtbouw worden gevormd door twee zogenaamde "Kringenwetboerderijen" te Vijfhuizen. Door de situering nabij de Liniewal en de hiermee gepaard gaande regelgeving van de zogenaamde "Verboden Kringen", moesten deze boerderijen worden gebouwd in hout. In verband met een vrij schootsveld moest de bebouwing binnen de kringen snel kunnen worden verwijderd.

Niet-agrarische bedrijfsbebouwing

Langs het tracé van de voormalige Haarlemmermeerspoorlijnen staan te Vijfhuizen, Hoofddorp en Aalsmeerderbrug nog voormalige stationsgebouwen. De drie objecten bevatten steeds twee bouwlagen met kap en zijn opgetrokken in een eenvoudige baksteenarchitectuur met vakwerk in de geveltoppen. In de smalle spaarvelden boven de vensters van de stations in Vijfhuizen en Hoofddorp zijn geëmailleerde (standaard)-voorstellingen van treinen in een Hollands landschap aangebracht. Bij alle stations is aan de voormalige spoorzijde de naam van het dorp nog in een tegeltableau aanwezig. In de nabijheid van de stations en bij kruisingen van de voormalige spoorlijn met land- en waterwegen staan nog diverse voormalige dienstwoningen. Soms staat op de gevel nog een groot zwart nummer op witte ondergrond.
Andere vermeldenswaardige bedrijfgebebouwen zijn een graanpakhuis te Hoofddorp en Vijfhuizen, een carrosseriebedrijf in Burgerveen en een voormalige timmerfabriek te Badhoevedorp. Het nog gebruikte graanpakhuis te Hoofddorp werd omstreeks 1930 opgetrokken. Het is een voorbeeld van houtskeletbouw ter hoogte van twee bouwlagen met zadeldak. Het voormalige graanpakhuis te Vijfhuizen wordt thans gebruikt als werkplaats. Het rechhoekige bakstenen pand onder samengestelde kap werd in 1912 ter hoogte van twee bouwlagen opgetrokken. Het carrosseriebedrijf en de voormalige timmerfabriek zijn beide voorbeelden van kleine ambachtelijke bedrijven, samengesteld uit een aantal bouwvolumen ter hoogte van één bouwlaag met kap.

Woningbouw

In Hoofddorp en Nieuw-Vennep staat een aantal individuele vroeg 20ste-eeuwse woonhuizen voor welgestelden en middenstand langs de westzijde van de Hoofdvaart. Oudere bebouwing van deze aard komt

weinig voor. Het betreft overwegend individuele of dubbele herenhuizen ter hoogte van twee bouwlagen met kap.
Villa's worden vrijwel niet aangetroffen. De voormalige burgemeesterswoning aan de Kruisweg 883 te Hoofddorp vormt één van de weinige voorbeelden.
Na 1925 werden vooral in Badhoevedorp en Zwanenburg al dan niet complexmatige middenstandswoningen gebouwd. In Hoofddorp en Nieuw-Vennep gebeurde dit meer incidenteel. De middenstandswoningen verrezen soms individueel, doch meestal met meerdere onder één kap. De panden werden over het algemeen ter hoogte van twee bouwlagen in een strakke baksteenarchitectuur opgetrokken. Te Hoofddorp vormen de door gemeenteopzichter J.F.R. Gevers in de trant van de Amsterdamse School ontworpen panden aan de Julianalaan hierop een uitzondering.
Het grote aantal (land)arbeiderswoningen dat tijdens de MIP-periode in Haarlemmermeer werd gebouwd laat zich splitsen in bebouwing vóór en na de Eerste Wereldoorlog. Vóór de Eerste Wereldoorlog ontstonden vooral evenwijdig aan de weg gebouwde panden (langshuizen) van één bouwlaag met (langs)kap. Deze kleine woningen werden zowel individueel als met twee of drie onder één kap gebouwd. Het muurwerk werd vaak gepleisterd. Dergelijke bebouwing staat zowel in de kernen als langs de wegen in het buitengebied. Deze woningen werden ook gebouwd tegen de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder. Deze dijkwoningen worden zowel in als buiten de kernen nog regelmatig aangetroffen.
Na de Eerste Wereldoorlog werd de arbeiderswoningbouw meer complexmatig van karakter. Diverse kernen werden uitgebreid met een rij arbeiderswoningen in een bouwkundige eenheid.

Scholen

De bewaard gebleven scholen die tijdens de MIP-periode in de diverse kernen van Haarlemmermeer werden gebouwd bevatten vrijwel alle één bouwlaag met kap. Het zijn ook vrijwel allemaal scholen die werden gebouwd voor het lager onderwijs. Zo werd de 19de-eeuwse Cornelia Sophiaschool te Abbenes gebouwd als naai-, knip- en breischool. Deze voormalige school bestaat uit twee haaks op elkaar geplaatste bouwvolumen met kap. Het pand laat zich niet makkelijk van een woonhuis onderscheiden. Dit geldt in mindere mate voor de thans als bibliotheek in gebruik zijnde school met onderwijzerswoning in Vijfhuizen. Wel ging door latere verbouwingen het 19de eeuwse karakter van de school verloren. Buiten deze twee scholen zijn geen voorbeelden van 19de-eeuwse scholenbouw in Haarlemmermeer bewaard gebleven.
In 1910 werd in Nieuw-Vennep naar ontwerp van J.H. Tonnaers een complex van lagere school met klooster gebouwd. De bebouwing bevat twee bouwlagen met kap. Het in gepleisterde baksteenarchitectuur opgezette complex, waarvan de school de naam "St. Antoniusschool" draagt, kenmerkt zich door een onregelmatige opstand en een onregelmatige plaatsing van de vensters. Het complex heeft thans niet meer de oorspronkelijek functie.
Rond 1920 werden in Abbenes en Zwaanshoek scholen gebouwd die door het rechthoekige bouwvolume, het schilddak en de risalerende ingangspartij gelijkenis met elkaar vertonen. De school in Abbenes fungeert thans als buurthuis, die te Zwaanshoek als peuterspeelzaal.
In 1922 bouwde de eerder genoemde J.F.R. Gevers de Land- en Tuinbouwschool aan de Julianalaan. Net als zijn woningen in deze straat toont het pand in de behandeling van metselwerk en kap invloed van de Amsterdamse School.
Ook de twee scholen die rond 1930 respectievelijk in Hoofddorp en Badhoevedorp werden gebouwd tonen gelijkenis in de architectuur. Dit wordt veroorzaakt door de markante laagkomende zadeldaken met ruime overstek die de gebouwen een horizontaal karakter geven. De school te Badhoevedorp, een ontwerp van de Amsterdamse architect J.C. van der Veen,

toont door de afwisseling van horizontale en verticale volumes enige verwantschap met de scholen die de architect W.M. Dudok in Hilversum bouwde.
Neigend naar de Delftse School is de in 1939-1940 voor het ULO gebouwde school aan de Roerdompstraat. Het gebouw werd na de oorlog voor het openbaar lager onderwijs in gebruik genomen.

Kerkelijke gebouwen en begraafplaatsen

Kerkgebouwen uit de beginperiode van de Haarlemmermeerpolder staan in Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Vijfhuizen, Lijnden en Abbenes. Het gaat hier om totaal zeven kerken.
De Nederlands Hervormde kerken te Hoofddorp en Nieuw-Vennep werden gebouwd in 1858 en 1862. De kerken staan beide aan de Hoofdweg-westzijde. De kerk te Hoofddorp is een forse zaalkerk met toren op het westen. De kerk in Nieuw-Vennep is een kleinere kruiskerk met centrale dakruiter.
In 1859 werd aan de Kruisweg te Hoofddorp de eerste steen gelegd van de Rooms-Katholieke zaalkerk met vijfhoekige absis op het noorden en vierkante toren op het zuiden. De kerk staat temidden van een complex waarvan ook een pastorie en een klooster deel uitmaken. Dit complex werd ontworpen door Th. Molkenboer, dezelfde architect naar wiens ontwerp in deze jaren ook in Lijnden een Rooms-Katholieke kerk werd gebouwd. De kerk in Lijnden, eveneens een zaalkerk doch met in plaats van de toren een dakruiter boven de voorgevel, werd tussen 1859 en 1861 gebouwd aan de Hoofdweg-oostzijde.
Te Abbenes staat aan de Hoofdweg-oostzijde een in 1868 gebouwde zaalkerk met toren op het westen. In Vijfhuizen staat aan de Spieringweg een witgepleisterde kruiskerk zonder toren, die eveneens in 1868 werd gebouwd. Beide laatstgenoemde kerken werden gebouwd voor de Nederlands-Hervormde eredienst. De kerk in Vijfhuizen is thans in gebruik als antiekhandel.
In 1893 verrees aan de Vijfhuizerweg te Vijfhuizen de nog steeds als zodanig gebruikte Gereformerde kerk. Het betreft hier een eenvoudige zaalkerk die door de naar achter geplaatste situering ten opzichte van de rooilijn nauwelijks opvalt. Het pand werd na 1945 met een vestibule aan de voorzijde vergroot. Deze voorzijde wordt gevormd door een topgevel met op de hoeken pinakels en in de top een klokkestoel.
De andere zes kerken in Haarlemmermeer, althans voor zover van vóór 1940, dateren uit de periode van het Interbellum.
In Hoofddorp wordt een geprononceerde stedebouwkundig positie ingenomen door de Geformeerde kerk aan het Marktplein. Het betreft hier een kruisvormige kerk met vieringtoren die tussen 1926 en 1928 werd gebouwd naar ontwerp van J. de Jonge. Eveneens in Hoofddorp werd rond 1925 voor de Doopsgezinde Gemeente een eenvoudige zaalkerk zonder toren of ander verticaal accent gebouwd. Het kleine gebouw staat aan de Hoofdweg-westzijde op de hoek met de Ter Veenlaan.
In Lijnden werd in 1936 een Nederlands Hervormde kerk gebouwd naar ontwerp van L. Kraak. Het betreft hier een uit drie volumen opgebouwde zaalkerk met klokkestoel in de nok en met aangebouwde pastorie aan de zuidzijde. Evenals de Gereformeerde kerk in Hoofddorp is de kerk voorzien van een zware laagkomende kap. Dit geldt ook voor de Gereformeerde kerk die in 1926 werd gebouwd naar ontwerp van de architect A. Ingwersen aan de Aalsmeerderweg in Rozenburg. Het betreft hier een kerk op het grondplan van een latijns kruis en met aan de voorzijde een ingangsportaal in een verkleinde versie van de hoofdvorm. De viering wordt gemarkeerd door een kleine spitse klokketoren.
Volgens hetzelfde grondplan, maar met minder laagkomende kap werd in 1930 de Rooms-Katholieke kerk aan de Hoofdweg-oostzijde te Buitenkaag gebouwd. De kerk verrees naar ontwerp van K. Barnhoorn en Th. van der Eerden.

Te Badhoevedorp staan twee kerken uit de MIP-periode met een wat monumentaler karakter. Het gaat hier om de Geformeerde kerk aan de Havikstraat, in 1935 gebouwd naar ontwerp van J. de Nooyer en om de Rooms-Katholieke kerk van J.M. van Hardeveld uit 1937. De kerk van De Nooyer is een ruime zaalkerk met aangebouwde consistoriekamer en met spitse klokkestoel in de nok. De kerk van Hardeveld is gebouwd op het grondplan van een latijns kruis en heeft een dwarsgeplaatste rechthoekige toren aan de voor- of westzijde. Laatstgenoemde kerk is een typische representant van de architectuuropvattingen van de Delftse School.

Gemalen en bruggen

Tussen 1843 en 1849 verrezen de drie stoompompgemalen waarmee de Haarlemmermeer werd drooggemalen. Het betreft hier de Leeghwater in Buitenkaag aan de zuidzijde van de polder, de Cruquius te Cruquius aan de westzijde van de polder en de Lijnden te Lijnden aan de noordzijde van de polder. De Leeghwater en de Lijnden liggen aan beide uiteinden van de Hoofdvaart. De gemalen kregen alle een min of meer vergelijkbare opbouw rond een cilindervormig machinegebouw met hoge ronde schoorsteen. Kort na 1930 werd de stoomtractie bij de Leeghwater door diesel- en bij de Lijnden door elektrische aandrijving vervangen. Bij de Lijnden werd toen een transformatorstation naar ontwerp van J.B. van Loghem geplaatst.
De Cruquius werd buiten gebruik gesteld en als museum in gebruik genomen. Qua architectuur had de modernisering alleen gevolgen voor de Leeghwater, waarvan het ronde machinegebouw door rechthoekige nieuwbouw werd vervangen. Het bewaard gebleven 19de-eeuwse gedeelte aan de ringdijk werd verbouwd. Hierbij werden onder meer de dubbele deuren aan de zijde van de ringdijk dichtgemetseld.
Van de bruggen die in de MIP-periode over de Ringvaart werden gebouwd zijn er vier bewaard gebleven. Het gaat hier om een smalle ijzeren ophaalbrug bij Vijfhuizen uit 1930 en om in gewapend beton en gele baksteen uitgevoerde verkeersbruggen in de provinciale wegen bij Schiphol en Aalsmeerderbrug, beide gebouwd kort na 1930. Uit deze periode dateert ook de vierde brug. Het is de niet meer gebruikte hoog-gelegen verkeersbrug in het opgeheven tracé van de autosnelweg tussen Amsterdam en Den Haag. Deze brug ligt ten zuidoosten van het huidige verkeersknooppunt Badhoevedorp. Alle drie de verkeersbruggen werden in verband met de scheepvaart uitgevoerd met opklapbaar brugdeel en brugwachtershuisje.

Krijgsbouwkunst

De onderdelen van historische krijgsbouwkunst maken vrijwel alle deel uit van de aarden Liniewal of Geniedijk door de Haarlemmermeer, zoals beschreven in 4.5. Het gaat hier om drie forten met tussenliggende batterijen, een voorstelling en inundatiewerken, gerealiseerd tussen 1881 en 1920. Op geruime afstand van de Geniedijk liggen in de Ringvaart nog twee damsluizen, respectievelijk ten noorden van Vijfhuizen en bij Zwanenburg. Omdat deze voorbeelden van permanente verdedigingsbouw uitgebreid zijn beschreven in het provinciale concept-register Stelling van Amsterdam. West tot Zuidwest, wordt daar kortheidshalve naar verwezen. Voor de beschrijving van de rond 1935 gebouwde kazematten in de Geniedijk bij de kruising met de autosnelweg Amsterdam-Den Haag wordt kortheidshalve verwezen naar de provinciale publicatie Historische Verdedigingswerken in Noord-Holland 1915-1940 als vermeld in de lijst van geraadpleegde werken.

7. Stedebouwkundige typologie

De stedebouwkundige typologie richt zich op de planmatige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Haarlemmerliede tussen 1850 en 1940. Deze ontwikkelingen zijn steeds van niet-stedelijk karakter. De gebruikte terminologie en arcering is merendeels gebaseerd op de publicatie: Stedebouwkundige ontwikkelingen (1850-1940), Zeist 1987, pp. 54-74.

Tuinwijkachtige ontwikkelingen: De twee gearceerde gebieden bevatten al dan niet complexmatige woningbouw voor middenstand, ontworpen in duidelijke relatie tot een stratenplan met bijzondere vormkenmereken. De twee gearceerde gebieden liggen respectievelijk in Badhoevedorp en Zwanenburg en hebben betrekking op daar in het Interbellum ontstane woonbuurten. In tegenstelling tot Badhoevedorp is de tuinwijkachtige ontwikkeling in Zwanenburg zeer gering.

Militaire functies: Het gearceerde gebied heeft betrekking op de voormalige Linie door de Haarlemmermeerpolder waarvan de Liniewal of Geniedijk het structuurbepalende element vormt (zie 4.5). De Linie door de Haarlemmermeerpolder maakte deel uit "van de voormalige Stelling van Amsterdam, de kringstelling van permanenten verdedigingsbouw rond de hoofdstad, die tevens gold als Nationaal Reduit en werd aangelegd tussen 1880 en 1920 door het Departement van Oorlog" (Stelling van A'dam. West tot Zuidwest 1991, p.179).
(Zie afbeelding 22).

8. Gebied met bijzondere waarden

Een "gebied met bijzondere waarden" is een samenhangend gebied dat waarde ontleend aan de stedebouwkundige structuur en de architectonische invulling daarvan. De samenhang van structuur en architectuur is belangrijker dan de afzonderlijke elementen. Er is derhalve steeds sprake van een ensemblewaarde.

In Haarlemmermeer is de voormalige Linie door de Haarlemmermeerpolder aangewezen als gebied met bijzondere waarden. De in 4.5 beschreven en in 7 genoemde Liniewal (Geniedijk) met de bijbehorende permanente verdedigingswerken doorsnijdt de Haarlemmermeer van west naar oost en vormt met de aaneengesloten beplanting van populieren een structuurbepalend element in het landschap. De Liniewal door de Haarlemmermeerpolder is een provinciaal monument in Noord-Holland. Voor gedetailleerde informatie en de redengevende omschrijving wordt verwezen naar het provinciaal concept-register Stelling van Amsterdam. West tot Zuidwest, zoals vermeld in de lijst van geraadpleegde werken. *(Zie afbeelding 22).*

Verantwoording inventarisatie

Binnen de grenzen van de gemeente Haarlemmermeer zijn circa 250 objecten en complexen geïnventariseerd die merendeels ten minste voldoen aan één van de volgende criteria:

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

De *architectonische vormgeving*, waarbij is gekeken naar proportionering en detaillering, is een architectuurhistorische waarde die in de eerste plaats wordt bepaald de esthetische kwaliteiten van het ontwerp.
De *landschappelijke situering* betreft de situering van het object in de oorspronkelijke agrarische omgeving.
De *stedebouwkundige situering* betreft de plaats van een object of complex in een stedebouwkundig plan. Hierbij kan worden gedacht aan de bestuursgebouwen op de kruising van Hoofdweg en Kruisweg in Hoofddorp.
Bij *uniciteit* kan worden gedacht aan objecten en complexen die qua bouwtype, constructie, bouwstijl of functie uniek (geworden) zijn.
Vanwege de *oorspronkelijke functie* zijn gave kerken, scholen, kantoren, fabrieken en andere voorbeelden van bijzondere bebouwing met cultuurhistorische waarde geïnventariseerd.
Deze motivering wordt gebruikt omdat bijzondere bebouwing vrijwel altijd is geïnventariseerd, ook al wordt de architectuurhistorische waarde als gering beschouwd;
Van belang als gaaf voorbeeld van een bouwtype zijn over het algemeen in redelijk oorspronkelijke staat bewaard gebleven voorbeelden van agrarische bouwkunst geïnventariseerd. Hierbij kan worden gedacht aan boerderijen van het langhuis-, kopromp-, kop-, hals-, romp-, of stolptype, alsmede aan vrijstaande landbouwschuren met al dan niet opgelichte kap.
Van belang voor de *lokale geschiedenis* zijn gebouwen met cultuurhistorische waarde in het licht van de geschiedenis van Haarlemmermeer. Hierbij is de architectuurhistorische waarde van minder betekenis.
Van belang als voorbeeld van de *krijgsbouwkunst* zijn in Haarlemmermeer de onderdelen van de militaire infrastructuur die wordt gevormd door de voormalige Stelling van Amsterdam en de Vesting Holland.

De MIP-inventarisatie onderscheidt objecten, complexen en gebieden met bijzondere waarde (zie 8). Een complex bevat altijd meerdere objecten.
De MIP-methodiek kan worden nagelezen in de twee RDMZ-publicaties: **Handleiding inventarisatie jongere bouwkunst en stedebouw en Stedebouwkundige ontwikkelingen** zoals vermeld in de lijst van geraadpleegde werken.

De geïnventariseerde objecten en complexen zijn per MIP-deelgebied alfabetisch geordend. De indeling in MIP-deelgebieden komt overeen met de inventarisatie van monumentwaardige objecten door de monumentencommissie van de gemeente Haarlemmermeer, die weer overeenkomt met de indeling van de PTT-Postcode.

Geraadpleegde werken

Boele, B.: *'n Rondje Haarlemmermeer. Portretten van 26 dorpen en buurtschappen.* Haarlem, 1985.

Buro Maas: *Landschapsonderzoek Noord-Holland,* regio H: Meerlanden. Uitgevoerd in opdracht van de Dienst Ruimte en Groen (voorheen PPD) van de provincie Noord-Holland, Haarlem, 1985.

Dellaert, U.F.M.: *De ontwikkeling van onze nationale luchthaven Schiphol. Schiphol,* 1960.

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

Dullé, A.A.: *Luchthaven Schiphol.* Overdruk uit Ons Amsterdam, juli 1951.

Feith, J.: *De Haarlemmermeerlijnen. 110 kilometer door 32 polders!* Amsterdam, 1987 (overdruk van origineel uit 1915).

Historische verdedigingswerken in Noord-Holland 1915-1940. Provinciale Monumenten Noord-Holland. Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem, maart 1990 (samenstelling H.P.G. de Boer).

Inventarisatie van Monumentwaardige Objecten in de Haarlemmermeer. Deel I t/m VIII. Monumentencommissie Gemeente Haarlemmermeer Hoofddorp, 1982-1986.

Jeurgens, Ch.: *De Waterwolf bedwongen. Ruimtelijke planning in het tweede kwart van de 19de eeuw: de Haarlemmermeer.* Historisch-Geografisch Tijdschrift, 1990, nr.3, pp. 80-89.

Kant, P., P. Saal, R. Schimmel en J. de Zee: *De Stelling van Amsterdam; vestingwerken ronde de hoofdstad 1880-1920.* Beetsterzwaag, 1988.

Kerken in Noord-Holland. Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem 1991 (samenstelling J.J.W. Goudeau).

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

N.V. Luchthaven Schiphol: *Schiphol door de jaren heen.* Schiphol, 1988.

Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland: *Sociografische beschrijving van de gemeente Haarlemmermeer,* situatie 1985. Haarlem, 1985.

Roy van Zuydewijn, N. de: *Monumentenreisboek van Nederland. Deel Noord- en Zuid-Holland.* 's-Gravenhage, 1990.

Russer, G.A.: *Sporen door de Haarlemmermeer.* Aalsmeer, 1984.
Rijkswaterstaat: *Beschrijving van de provincie Noord-Holland,* behorende bij de waterstaatskaart. 's-Gravenhage, 1950.

Sociografisch Bureau De Meerlanden: *Kwartaalbericht.* Gebruikt zijn: *Haarlemmermeer, schets van historie en ontwikkeling,* en nr. 113/114. Hoofddorp, 1975 en 1985.

Sociografisch Bureau De Meerlanden 114/115: *Aalsmeer, Haarlemmermeer, Uithoorn*, 3e en 4e kwartaalbericht Hoofdorp 1985:

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

Steegh, A.: *Monumentenatlas van Nederland*; 1.100 historische nederzettingen in kaart. 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 (samenstelling J.J.W. Goudeau).

Stichting voor Bodemkartering: *De bodem van Noord-Holland.* Wageningen, 1974.

Stokvis, R.: *In de polder en bij de stad. De geschiedenis van Badhoevedorp.* Badhoevedorp, 1982.

Veen, H.N. ter: *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied.* Proeve ener sociaal-geographische monographie. Groningen, 1925.

Vink Vandekuilen Klein bv, bureau voor architectuur en stedebouw: *De Haarlemmermeer, reportage van een landschap.* 1976.

De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland. Haarlem.
Door:
1864: G. de Vries
1894: J.W.M. Schorer
1936: D. Kooiman

Woud, Auke van der, *Het lege land*, de ruimtelijk orde van Nederland 1798-1848, Amsterdam 1987.

Tabel bevolkingsontwikkeling

Ontwikkeling van het aantal inwoners in de gemeente Haarlemmermeer in de periode 1850-1940

jaar	aantal inwoners
1851	-
186	7.252
1870	11.546
1875	12.671
1880	14.378
1890	15.554
1900	16.627
1910	19.707
1920	23.341
1925	25.526
1930	26.829
1940	32.171

Bron: Databank bevolkingsgegevens, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland, ingetekend op kaart Provinciale Planologische Dienst voor Noord-Holland 1984, volgens de gemeentelijke indeling per 14-03-1988.

2. *Militaire Topografische Kaart*, bladen 24-II (1850), 25-I (1849), 25-III (1849), 30-II (1850/51) en 31-I (1849). Groningen, 1990.

3. Haarlemmermeer 1867. Uit: J. Kuyper: *Gemeente-atlas van de provincie Noord-Holland 1869* (herdruk uit 1984, Groningen).

4. *Historische Atlas Noord-Holland.* Hieruit:
   Blad 346 (uitgegeven 1905), 347 (1909), 365 (1913), 366 (1905), 383 (1914), 384 (1905), 385 (1911), 402 (1907) en 403 (1914). Den Ilp, 1989.

5. Army Map Service, U.S. Army: sheet 353, 358,359, 360, 365, 366. Washington D.C., 1943.

6. Topografische kaarten 24 (1982), 25-west (1982), 30-oost (1988) en 31-west (1981). Uit: *Grote Topografische Atlas van Nederland.* Deel 1: West-Nederland. Groningen, 1989.

7. MIP-deelgebieden; ingetekend op basis van afbeelding 6.

8. Overzicht van de kernen; ingetekend op basis van afbeelding 6.

9. Bodemkaart van de gemeente Haarlemmermeer, getekend op basis van *De bodem van Noord-Holland*, Stiboka, Wageningen 1974.

10. Wegennet rond 1860; ingetekend op basis van afbeelding 6.

11. Wegennet rond 1940; ingetekend op basis van afbeelding 6.

12. Wateren in Haarlemmermeer 1860-1940; ingetekend op basis van afbeelding 6.

13. Dijken, kaden, spoorwegen, militaire infrastructuur en Schiphol 1850-1940; ingetekend op basis van afbeelding 6.

14. Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Badhoevedorp, Vijfhuizen en Zwanenburg rond 1940. Uitsnedes van afbeelding 5.

15. Hoofddorp 1987. Uit: *Gemeentegids Haarlemmermeer 87/88.* Hoofddorp, 1987.

16. Nieuw-Vennep 1987. Uit: zie 16.

17. Badhoevedorp 1987. Uit: zie 16.

18. Zwanenburg 1987. Uit: zie 16.

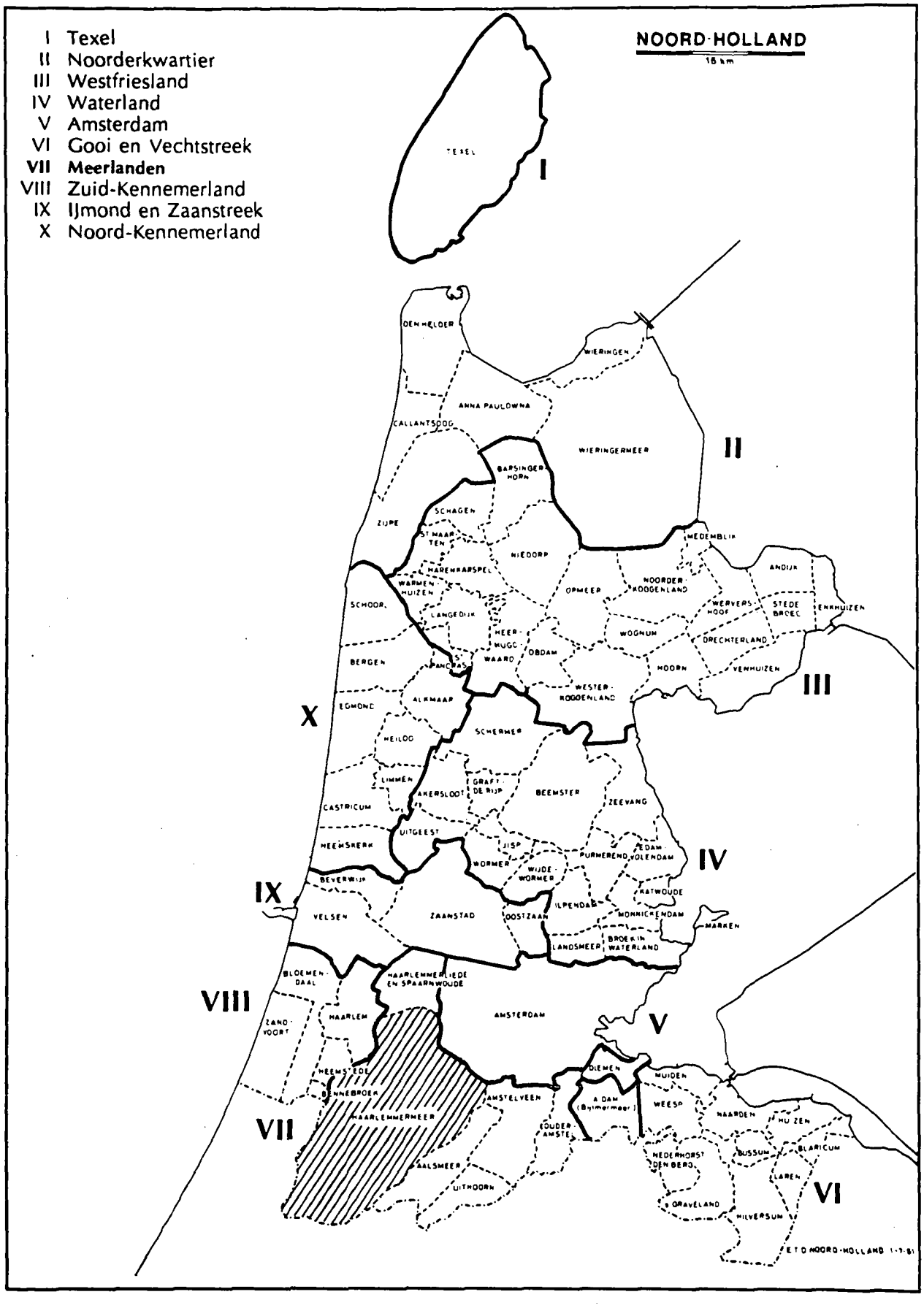
19. Rijsenhout en Vijfhuizen 1987. Uit: zie 16.

20. Abbenes en Lisserbroek 1987. Uit: zie 16.

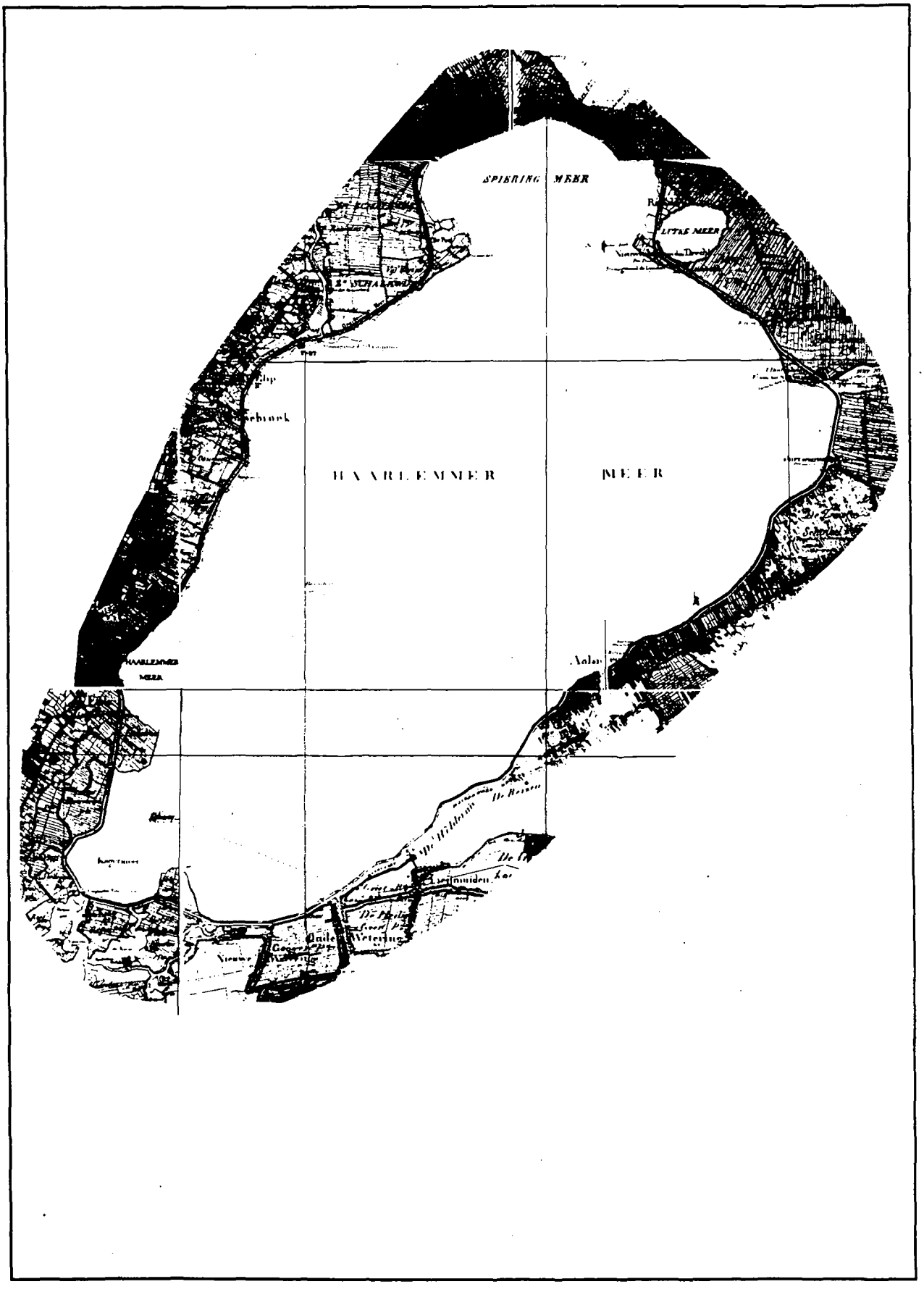
21. Buitenkaag, Lijnden en Zwaanshoek 1987. Uit: zie 16.

22. Stedebouwkundige typologie en gebied met bijzondere waarden: ingetekend op basis afbeelding 6.

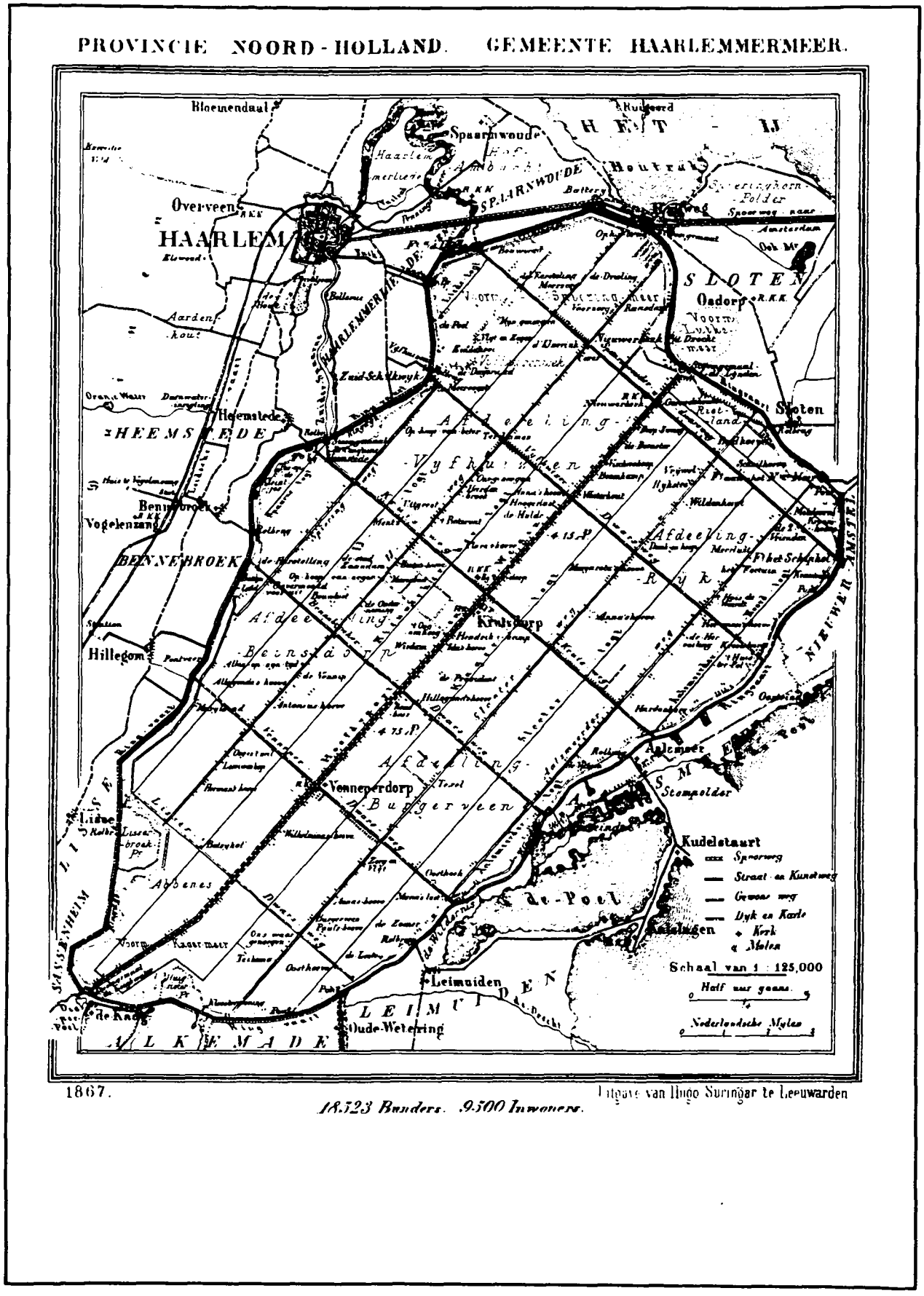
1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland



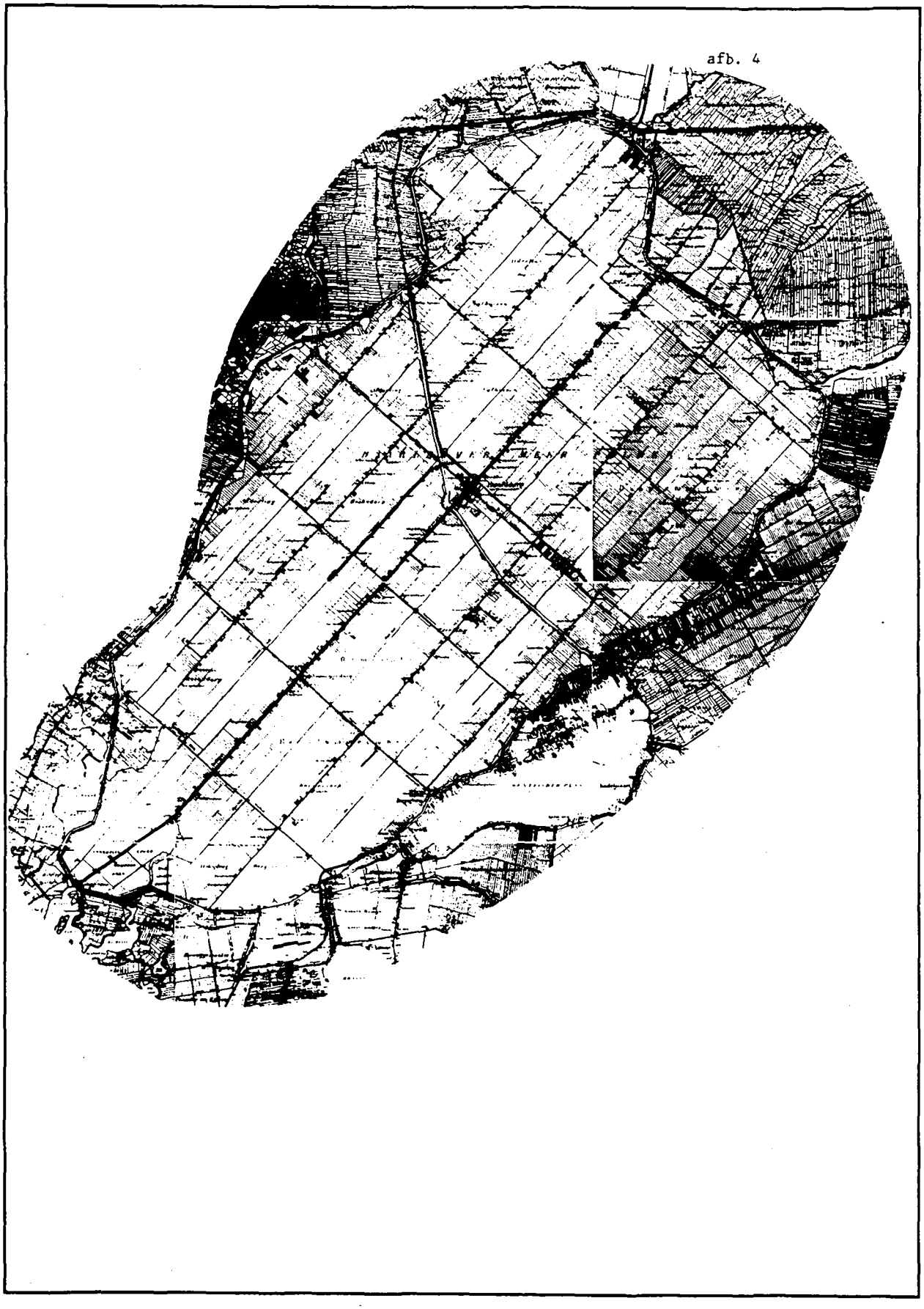
2. Haarlemmermeer omstreeks 1850



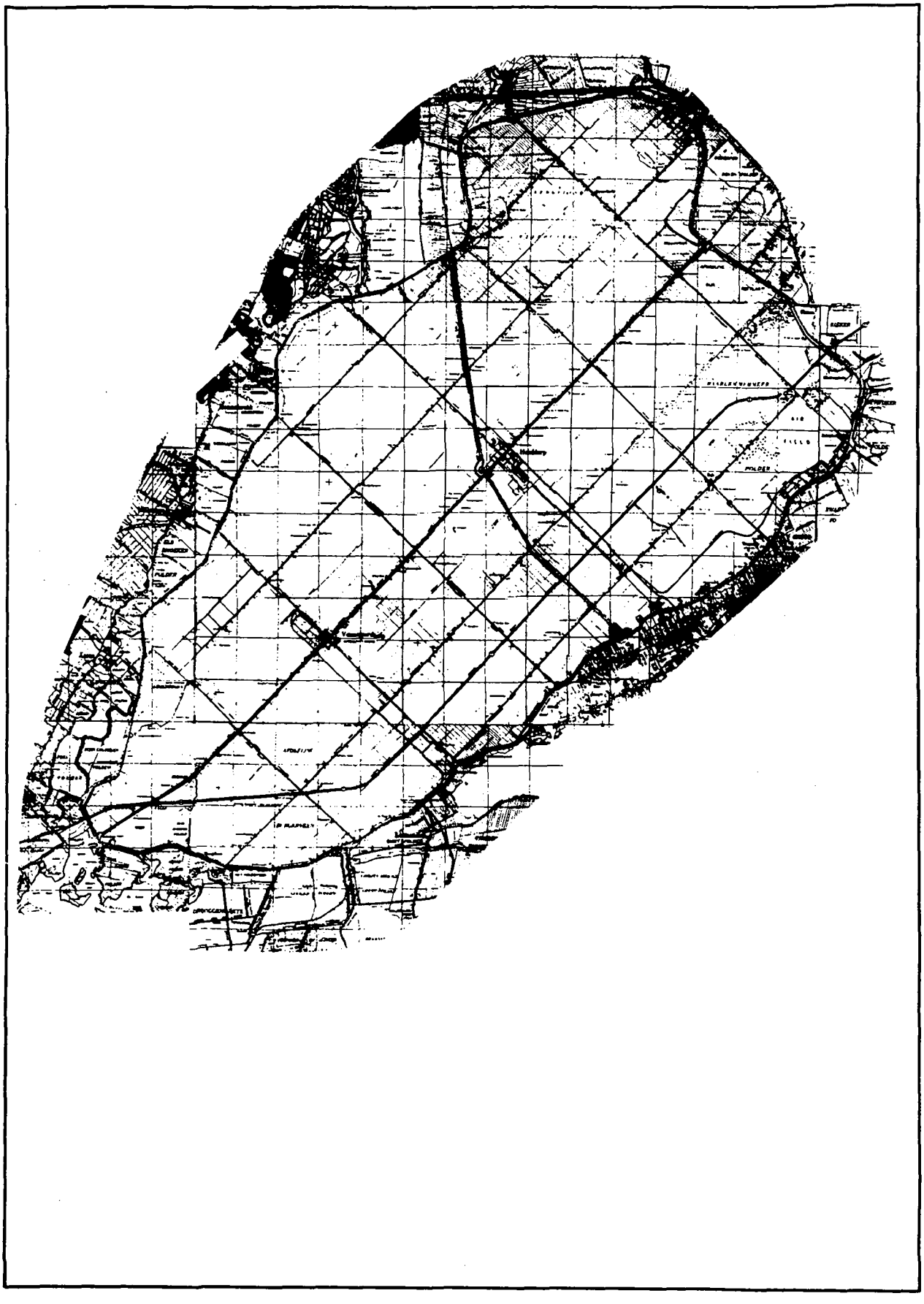
3. Haarlemmermeer 1867



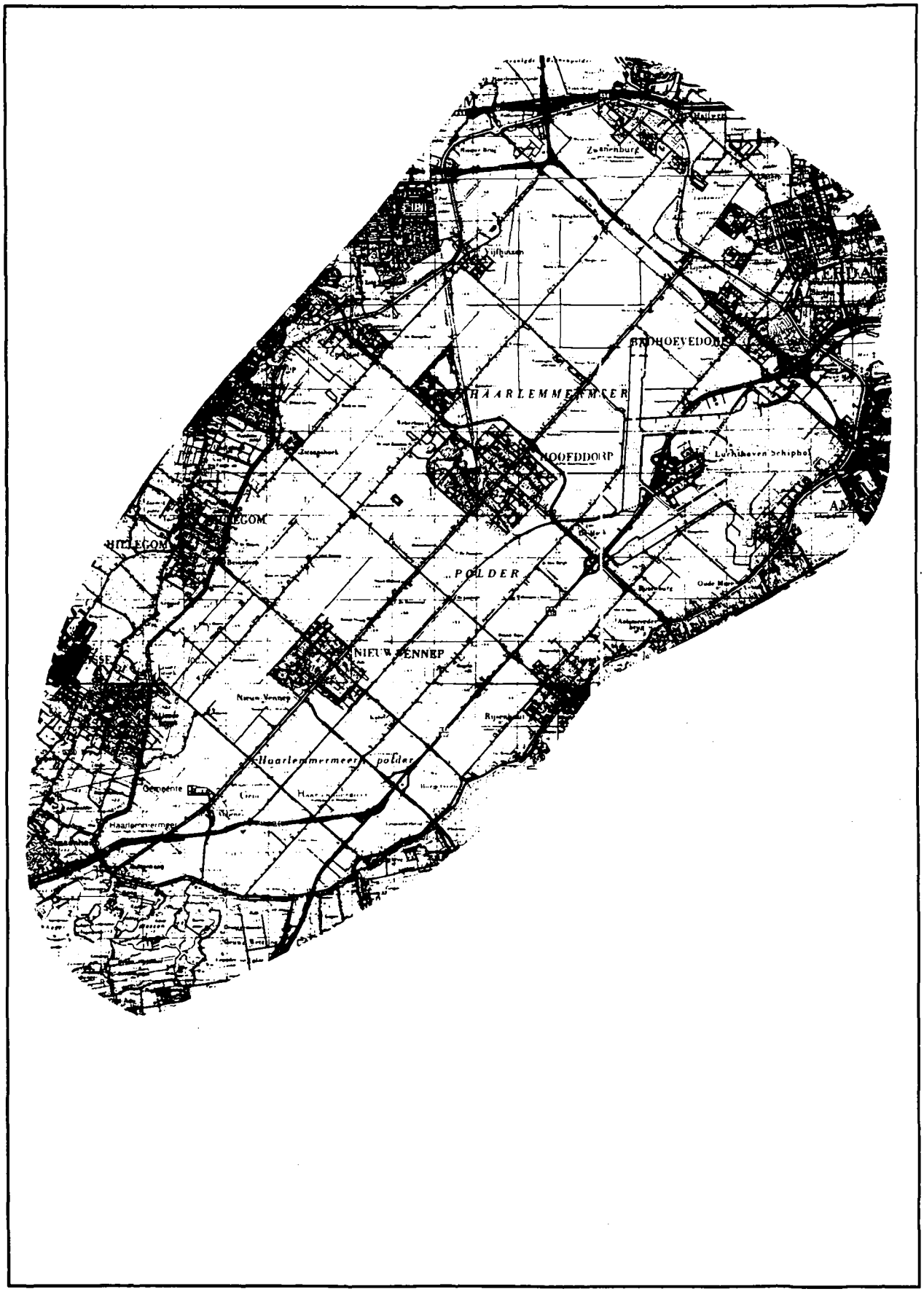
4. Haarlemmermeer omstreeks 1900



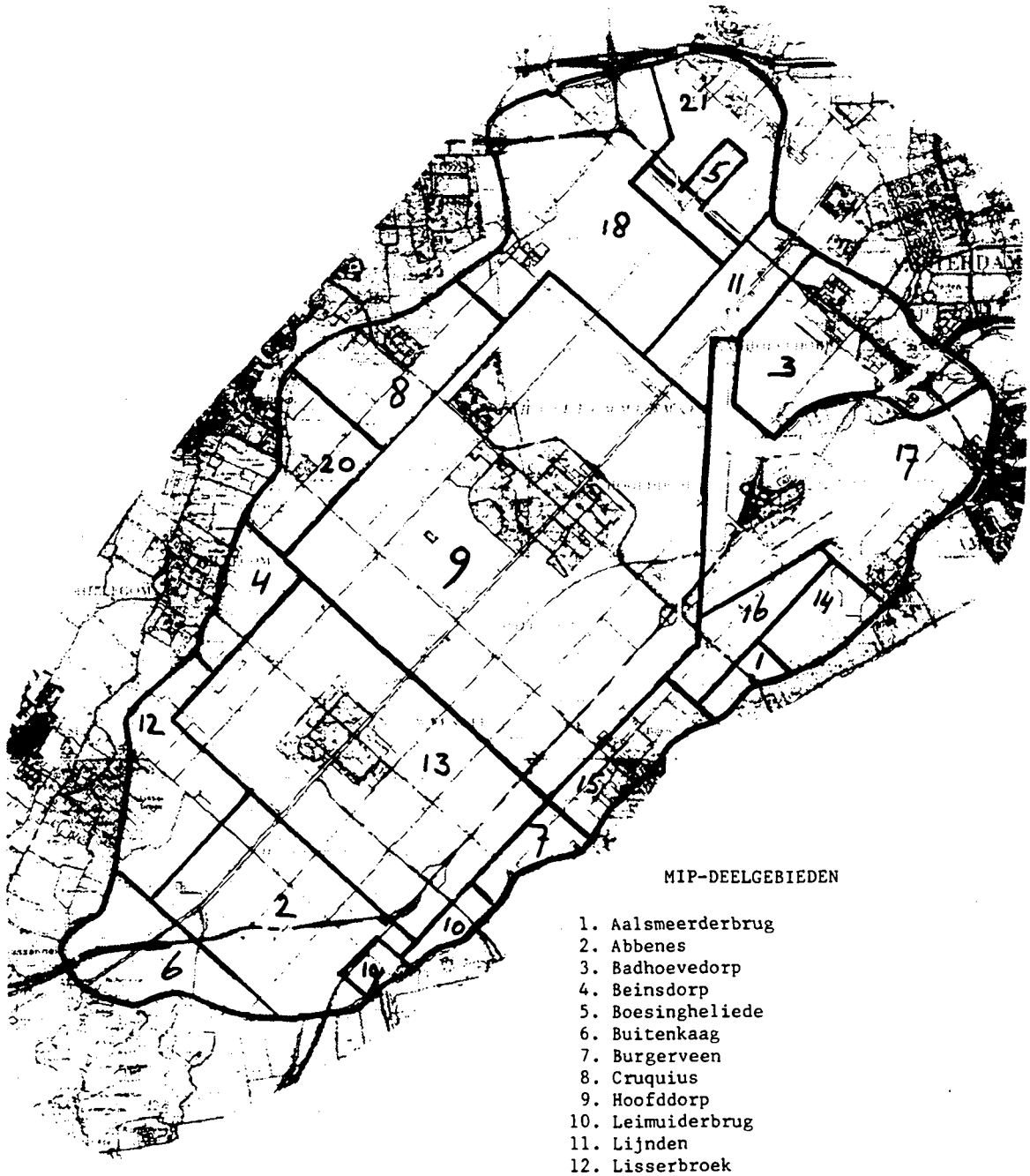
5. Haarlemmermeer omstreeks 1940



6. Haarlemmermeer rond 1985



7. MIP-deelgebieden

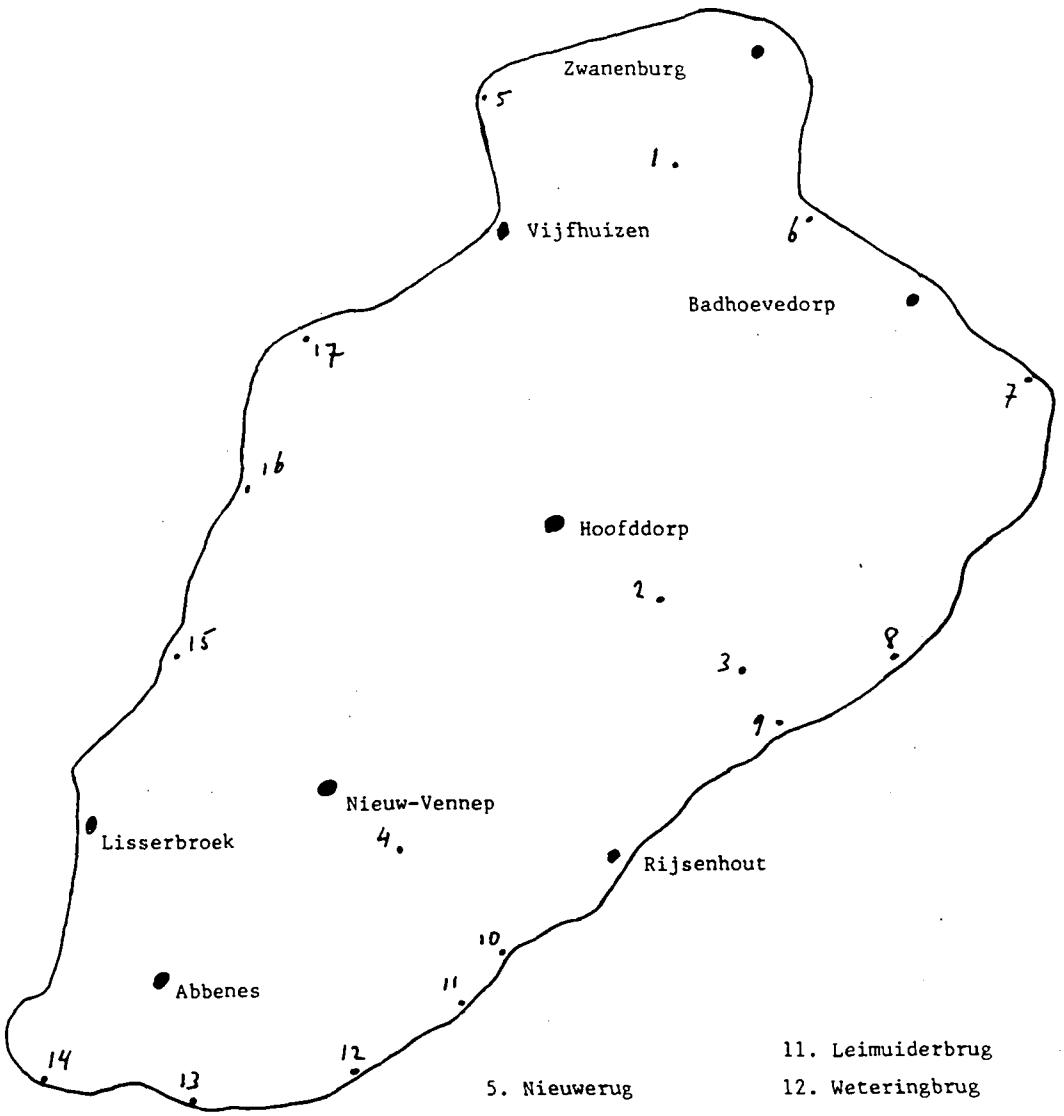


Schematische weergave.
Geïnventariseerde objecten worden in deze gebieden aangetroffen.

MIP-DEELGEBIEDEN

1. Aalsmeerderbrug
2. Abbenes
3. Badhoevedorp
4. Beinsdorp
5. Boesingheliede
6. Buitenkaag
7. Burgerveen
8. Cruquius
9. Hoofddorp
10. Leimuiderbrug
11. Lijnden
12. Lisserbroek
13. Nieuw-Vennep
14. Oude Meer
15. Rijsenhout
16. Rozenburg
17. Schiphol
18. Vijfhuizen
19. Weteringbrug
20. Zwaanshoek
21. Zwanenburg

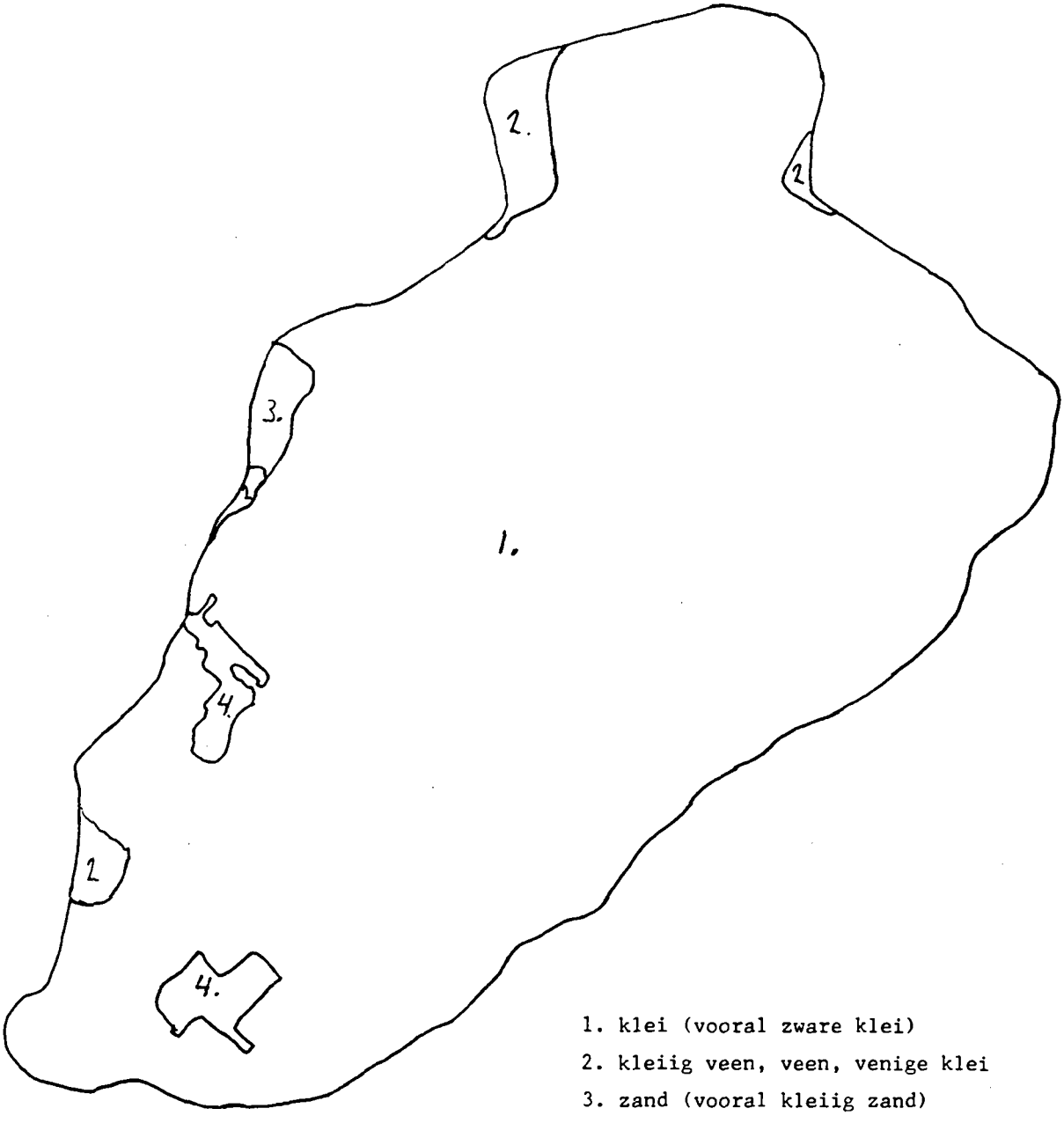
8. Overzicht van de kernen



1. Boesingheliede
2. De Hoek
3. Rozenburg
4. 't Kabel
5. Nieuwerug
6. Lijnden
7. Nieuwe Meer
8. Oude Meer
9. Aalsmeerderbrug
10. Burgerveen
11. Leimuiderbrug
12. Weteringbrug
13. Huigsloot
14. Buitenkaag
15. Beinsdorp
16. Zwaanshoek
17. Cruquius

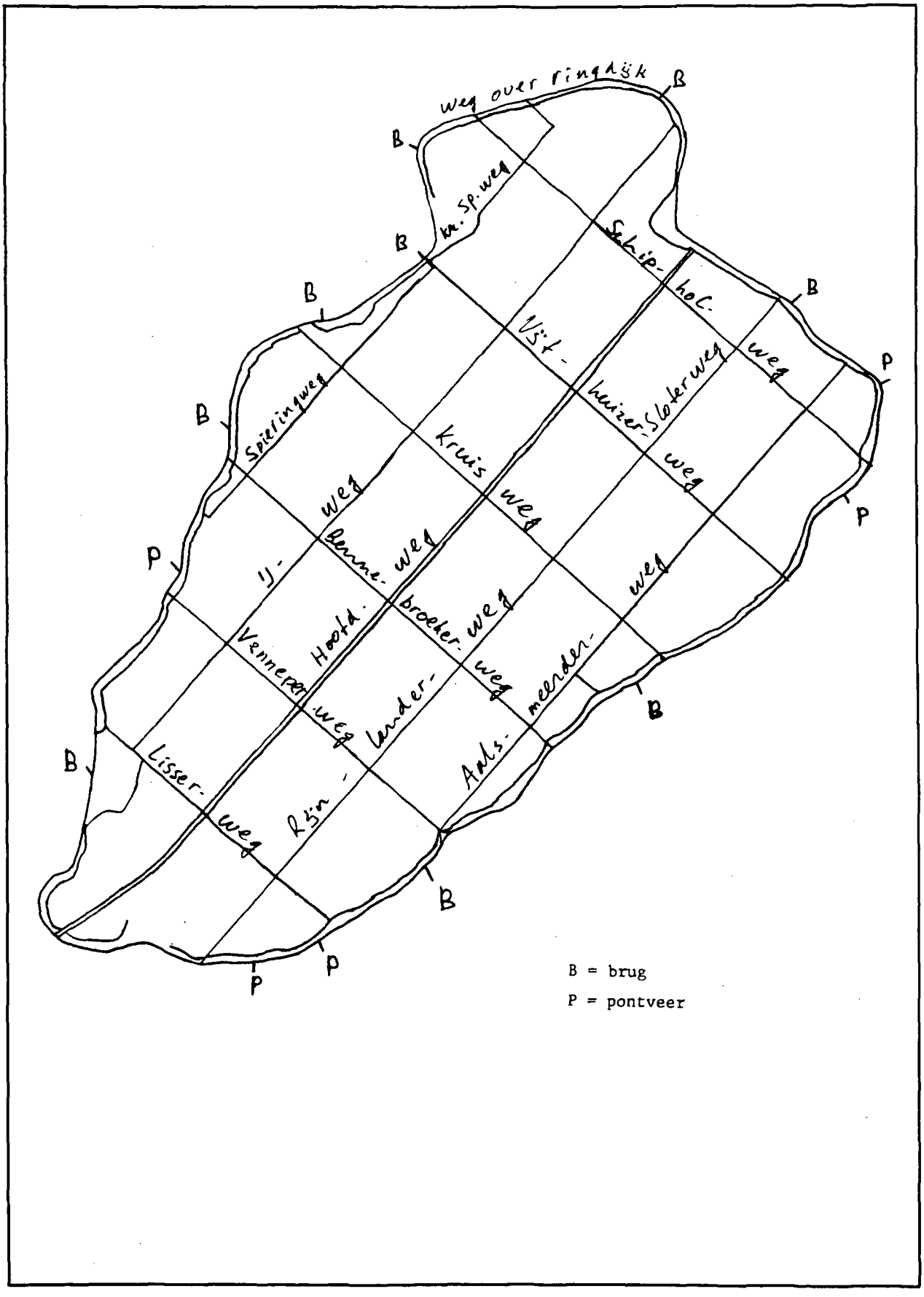
Overzicht van de kernen

9. Bodemkaart van de gemeente Haarlemmermeer

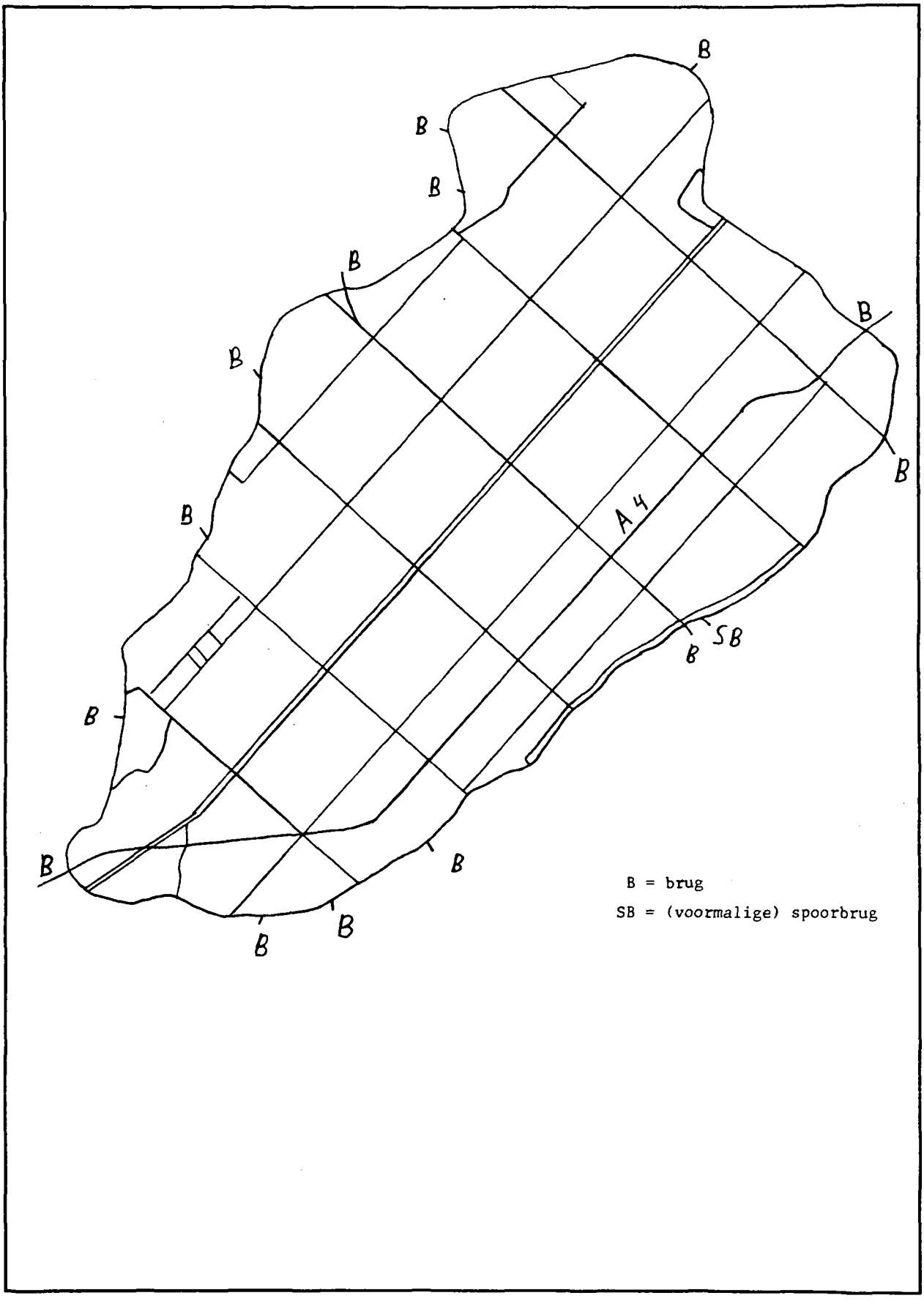


1. klei (vooral zware klei)
2. kleiig veen, veen, venige klei
3. zand (vooral kleiig zand)
4. vergraven gronden (o.a. t.b.v. bloembollenteelt)

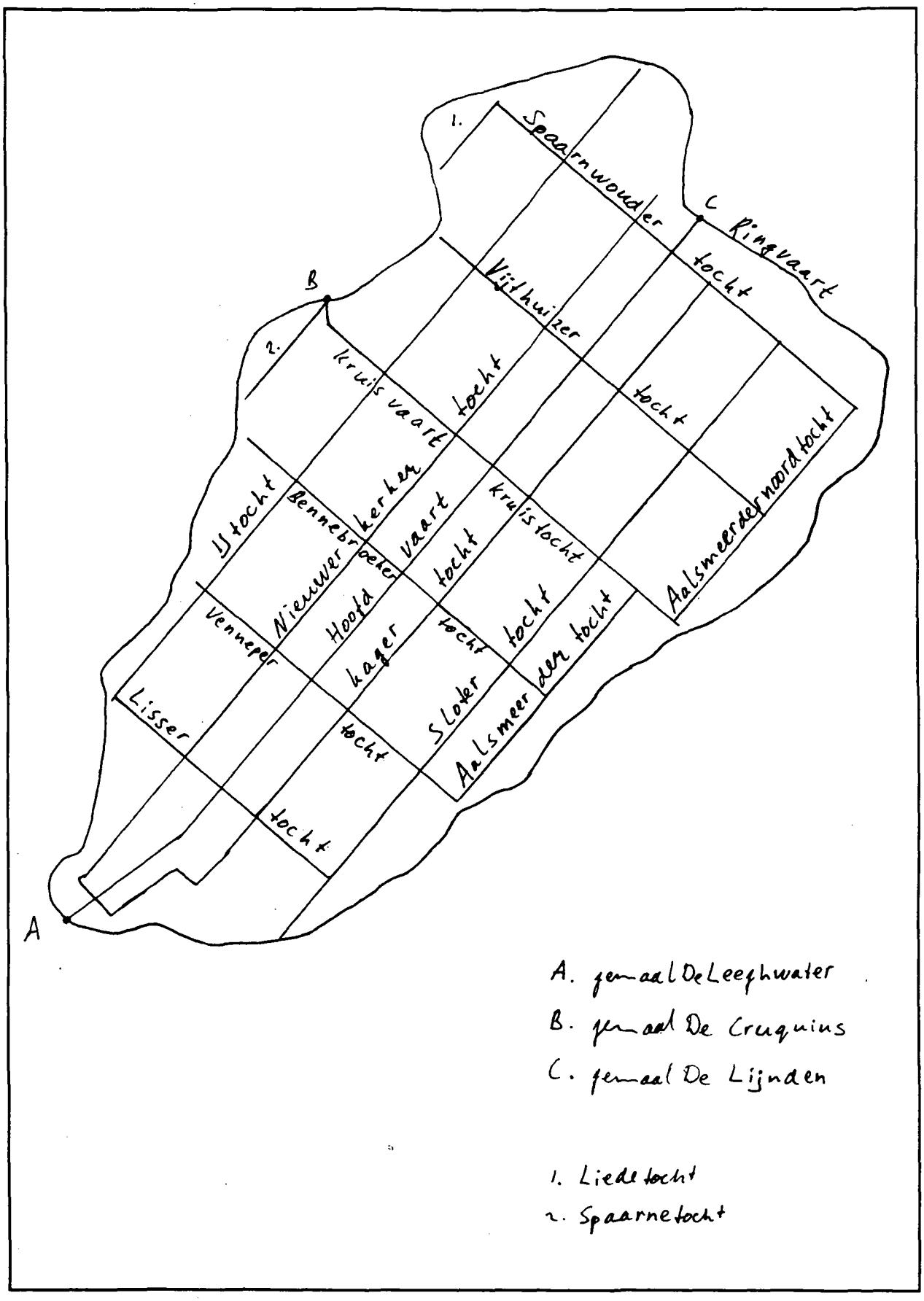
10. Landwegen rond 1860



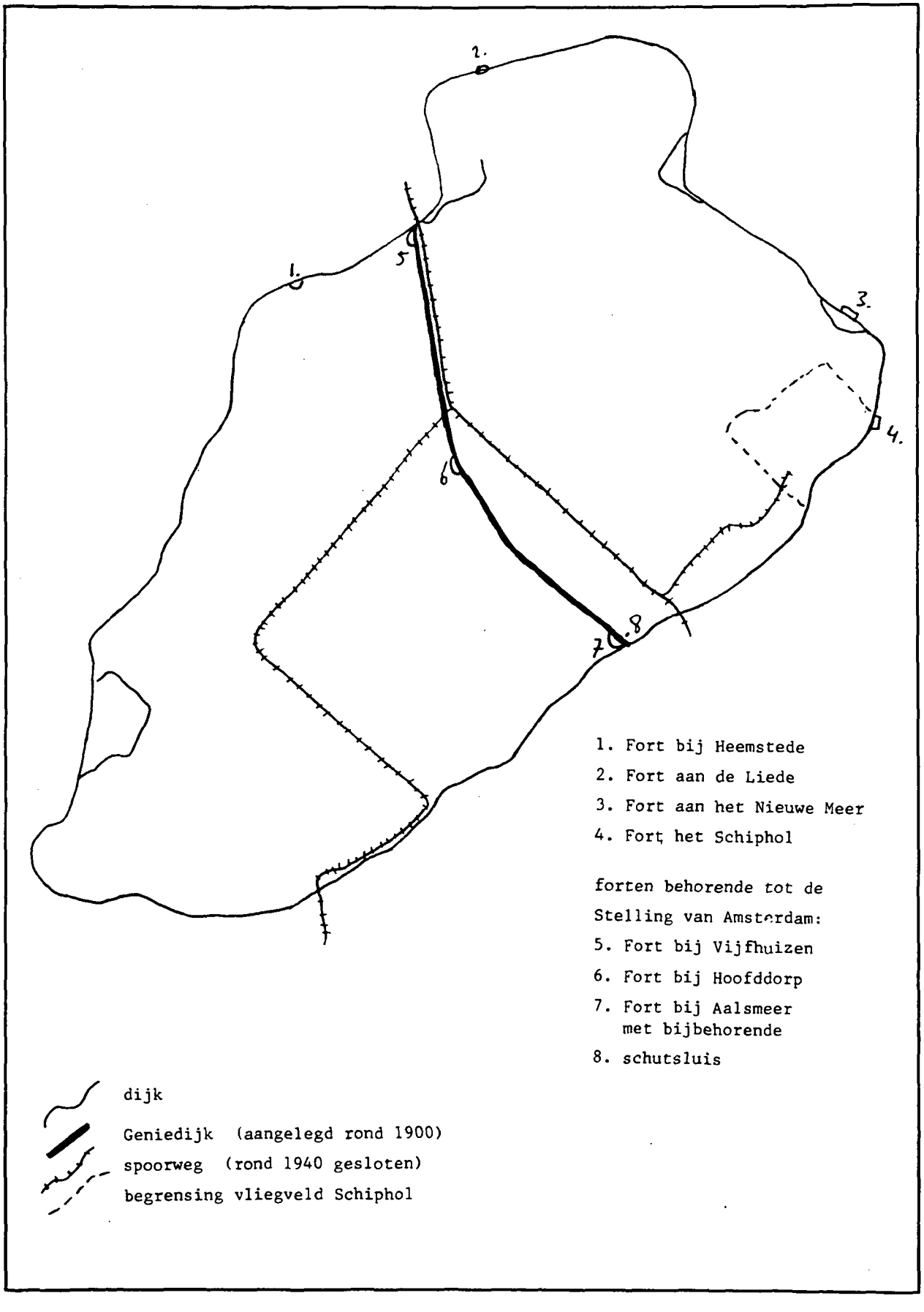
11. Landwegen rond 1940



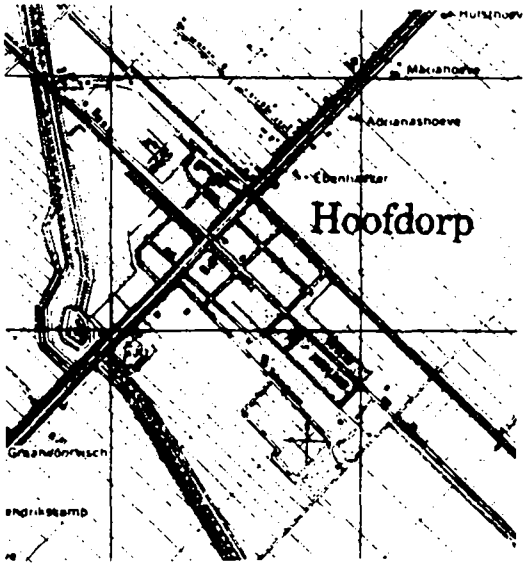
12. Wateren in Haarlemmermeer (in de MIP-periode)



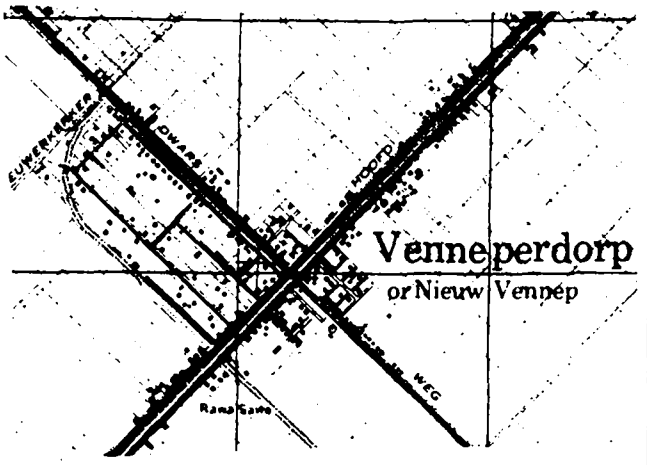
13. Dijken, kaden, spoorwegen, militaire infrastructuur en Schiphol tijdens de MIP-periode



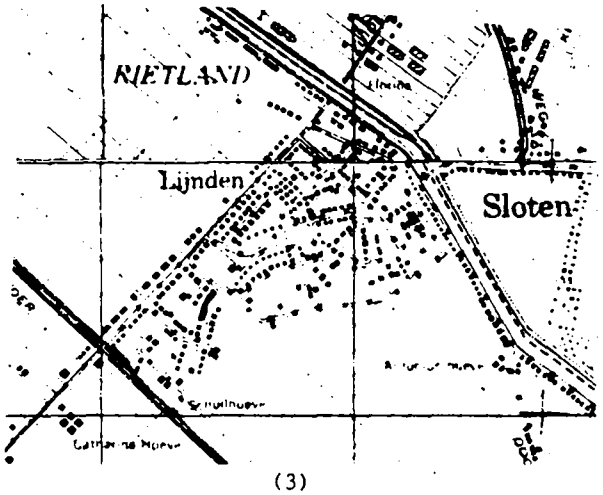
14. Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Badhoevedorp, Vijfhuizen en Zwanenburg rond 1940



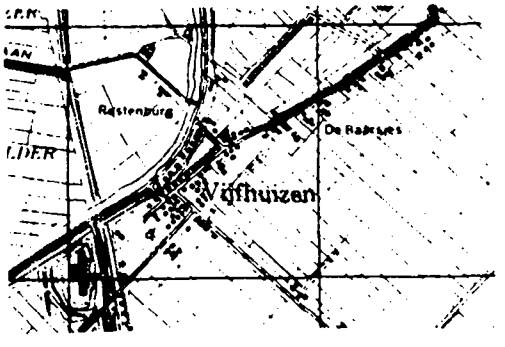
(1)



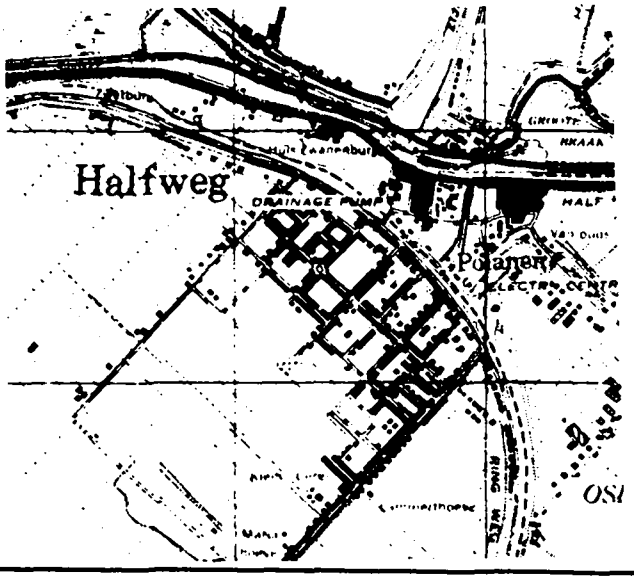
(2)



(3)



(4)



(5)

Hoofddorp (1),

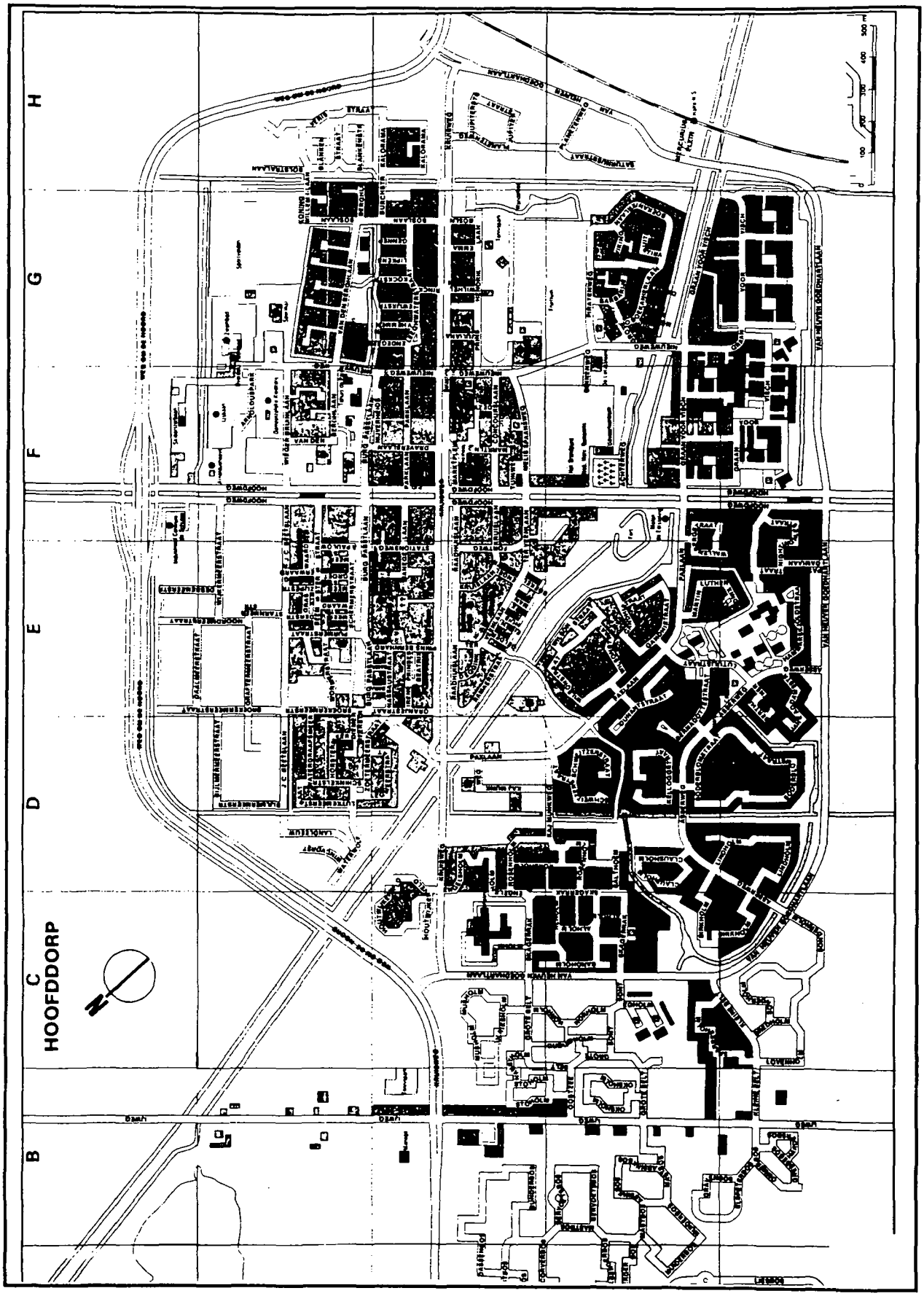
Nieuw-Vennep (2),

Badhoevedorp (3),

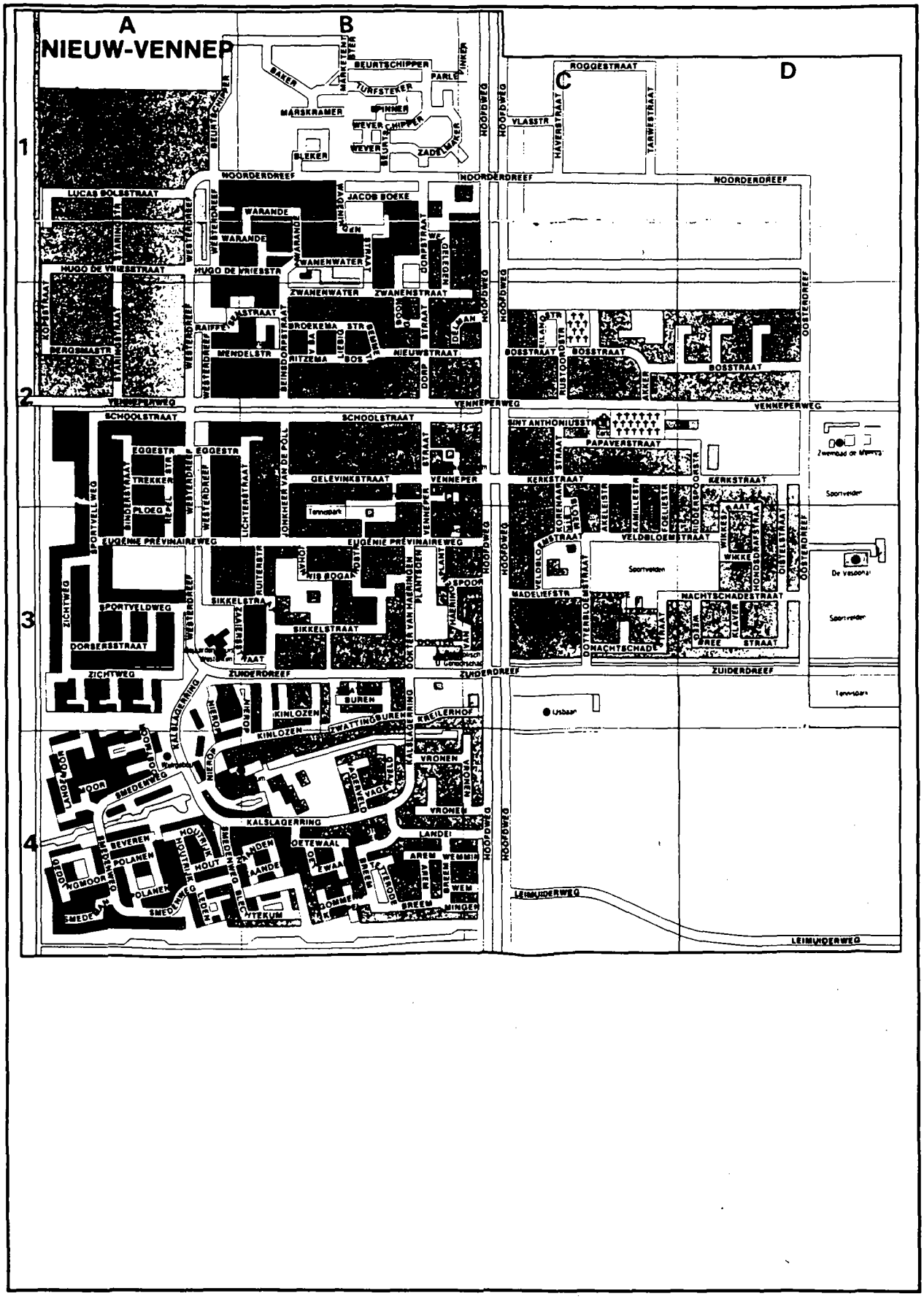
Vijfhuizen (4)

Zwanenburg (5)

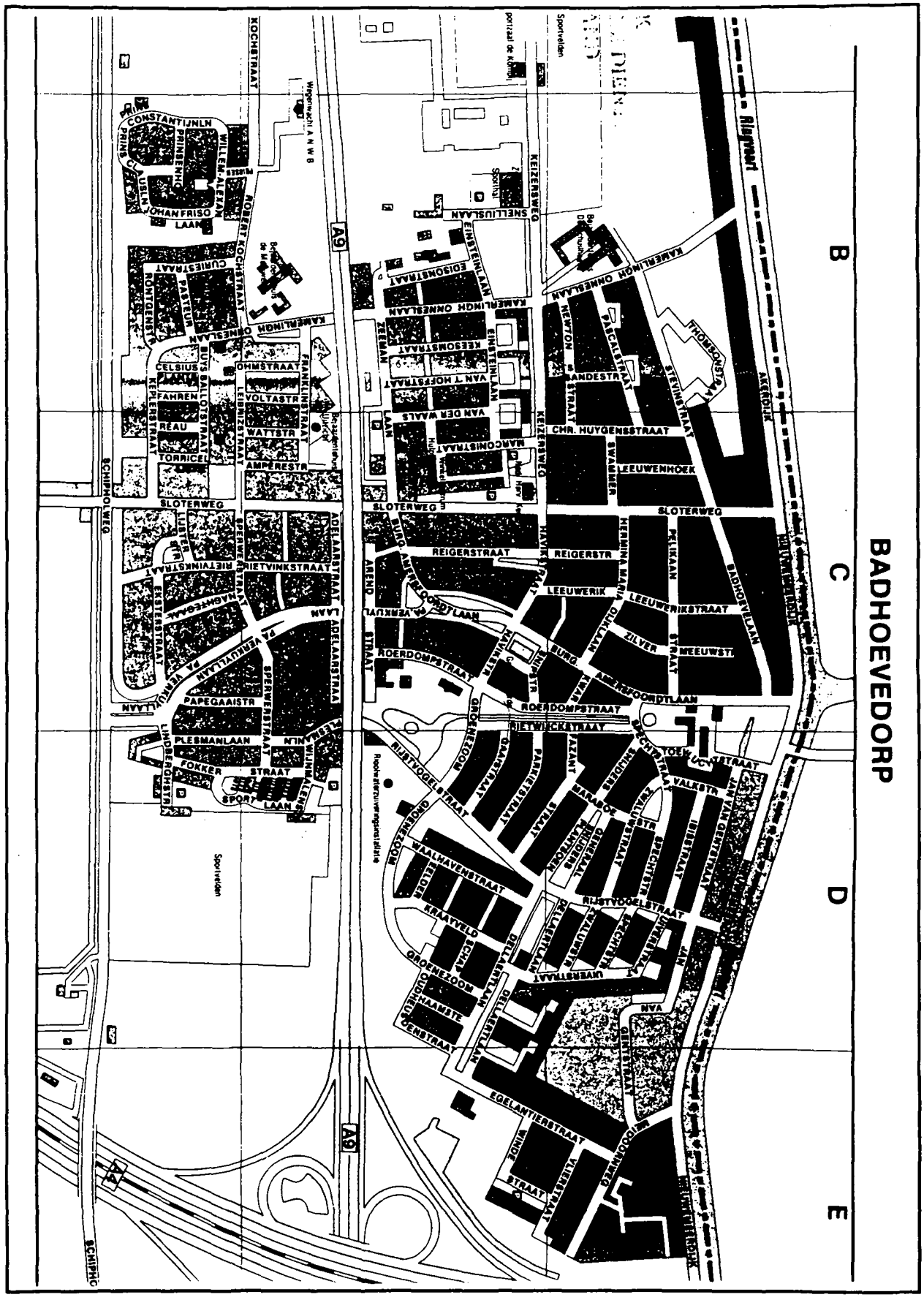
15. Hoofddorp 1987



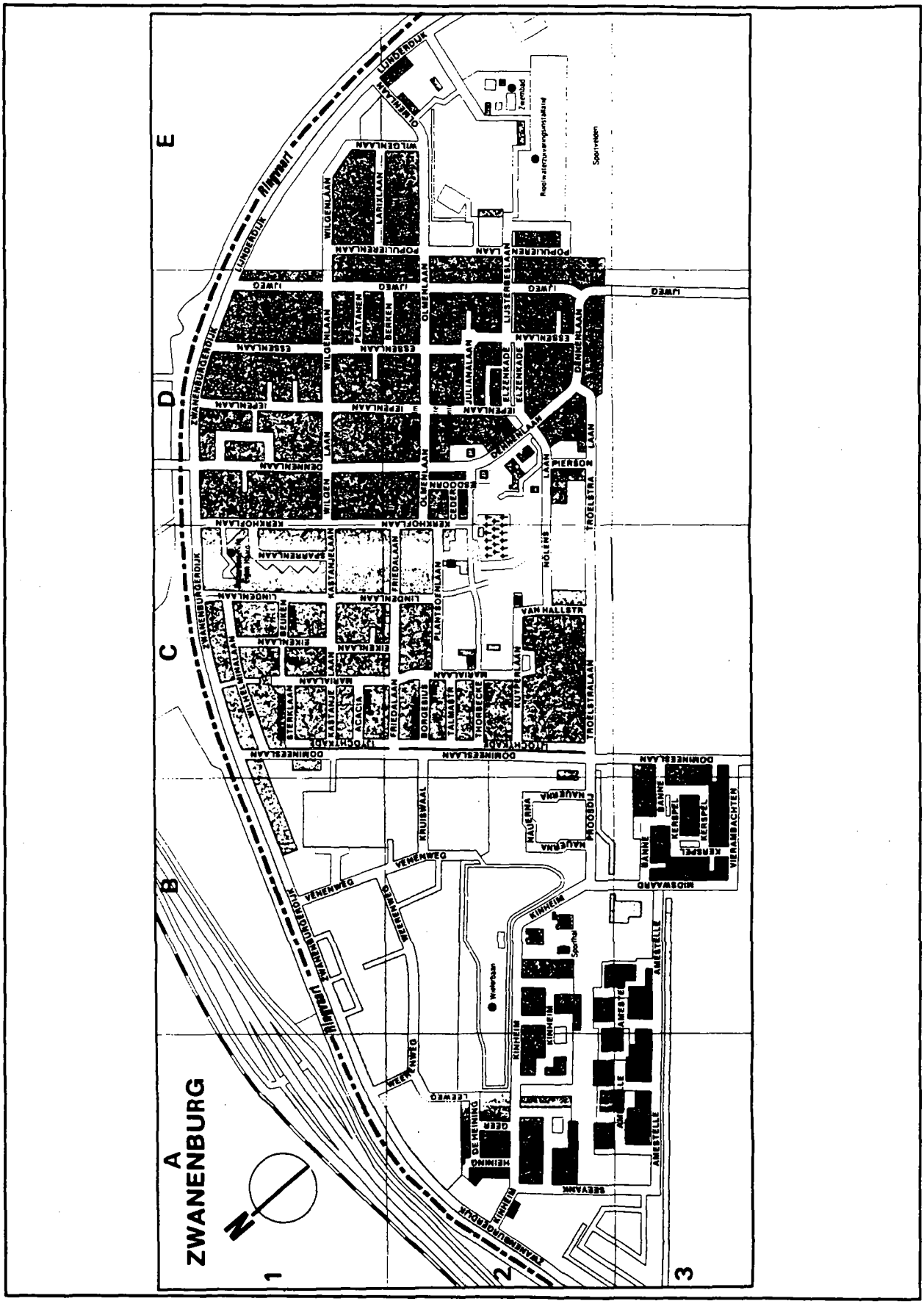
16. Nieuw-Vennep 1987



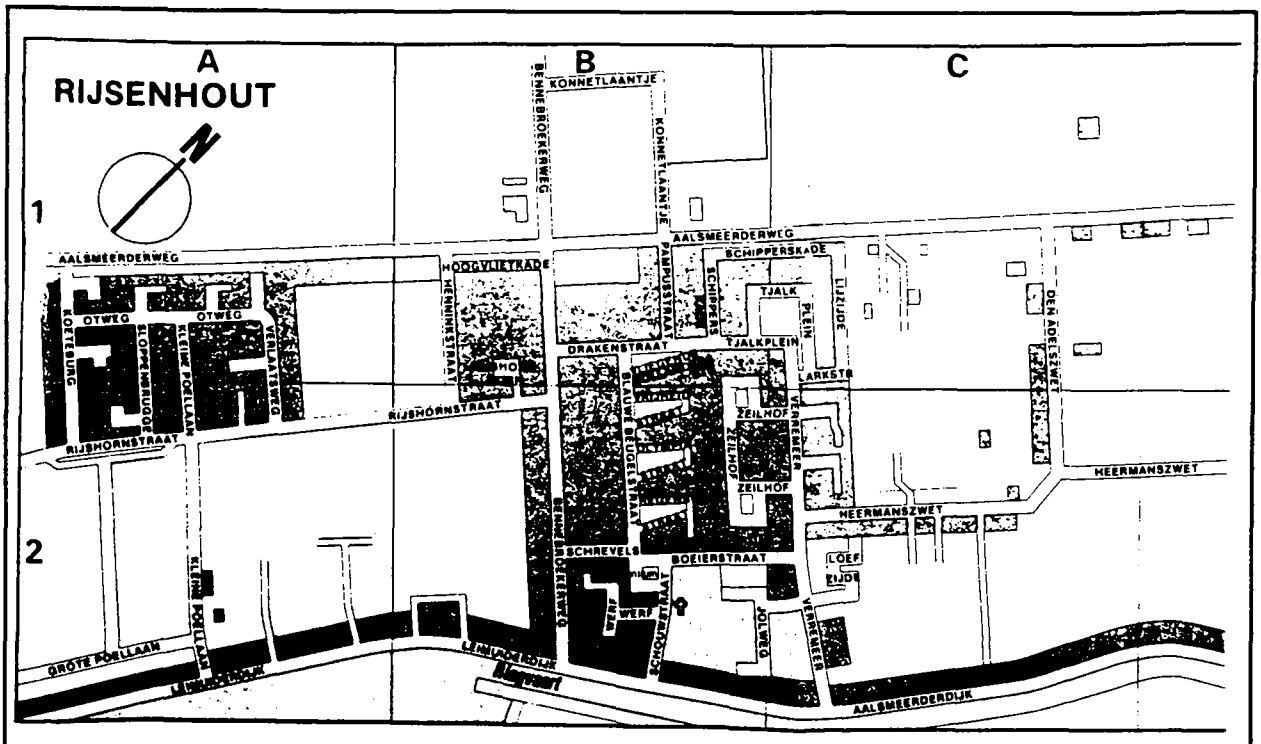
17. Badhoevedorp 1987, Zwanenburg 1987, Rijsenhout en Vijfhuizen 1987, Abbenes en Lisserbroek 1987

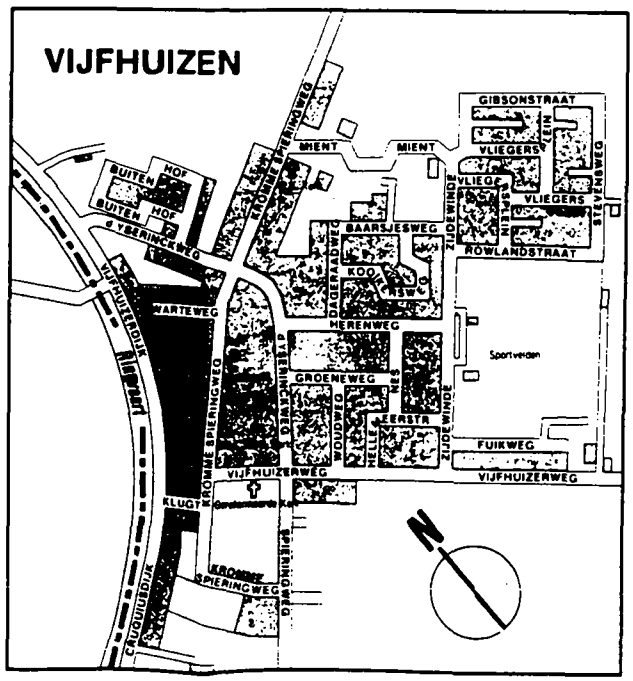


18. Zwanenburg 1987

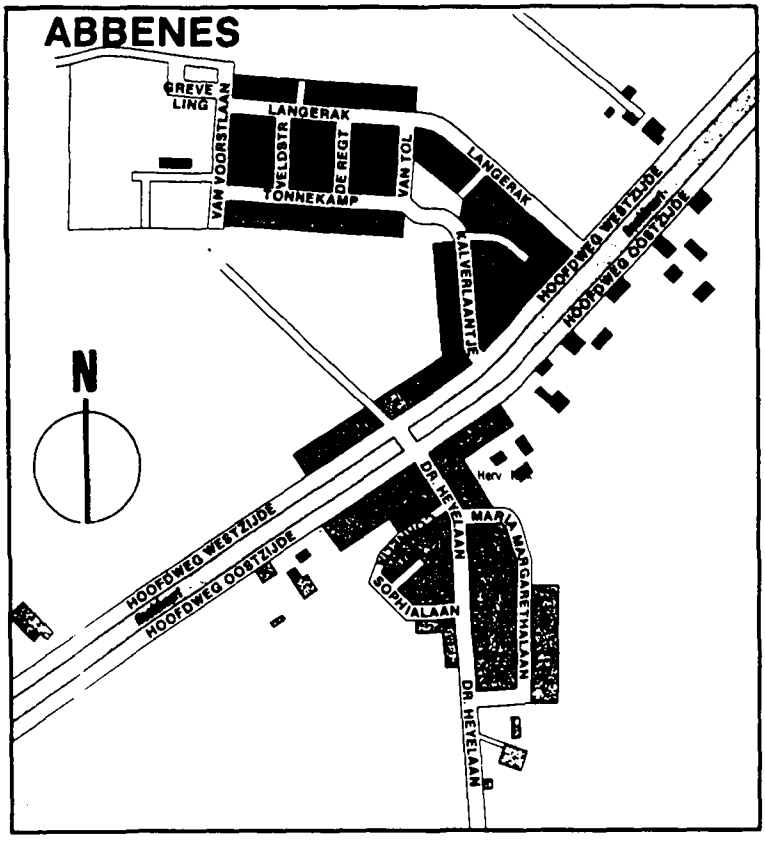


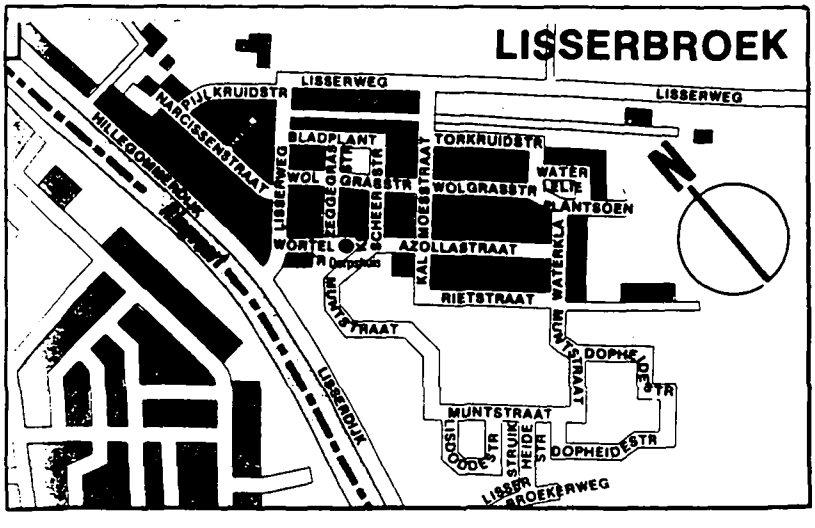
19. Rijsenhout en Vijfhuizen 1987



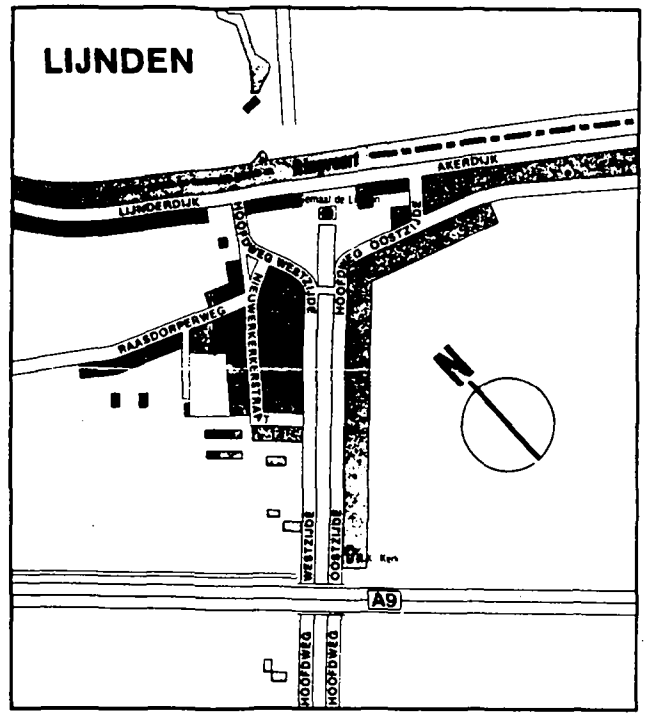


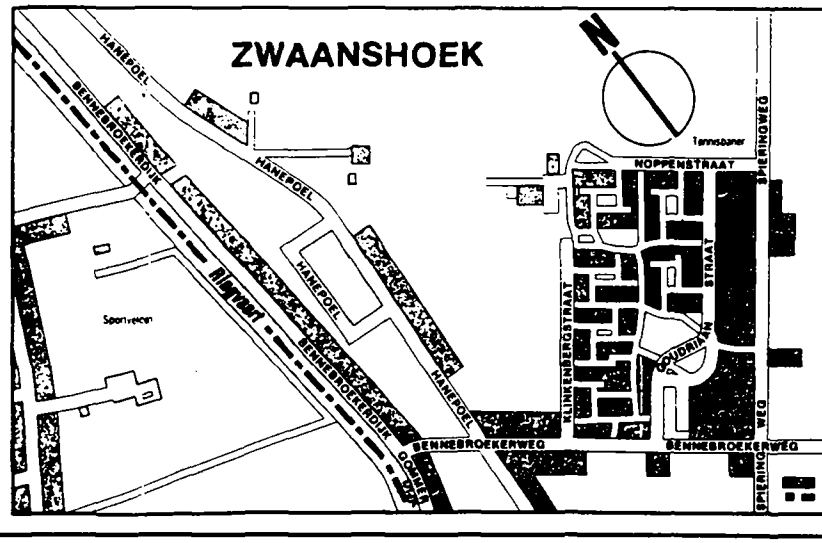
20. Abbenes en Lisserbroek 1987



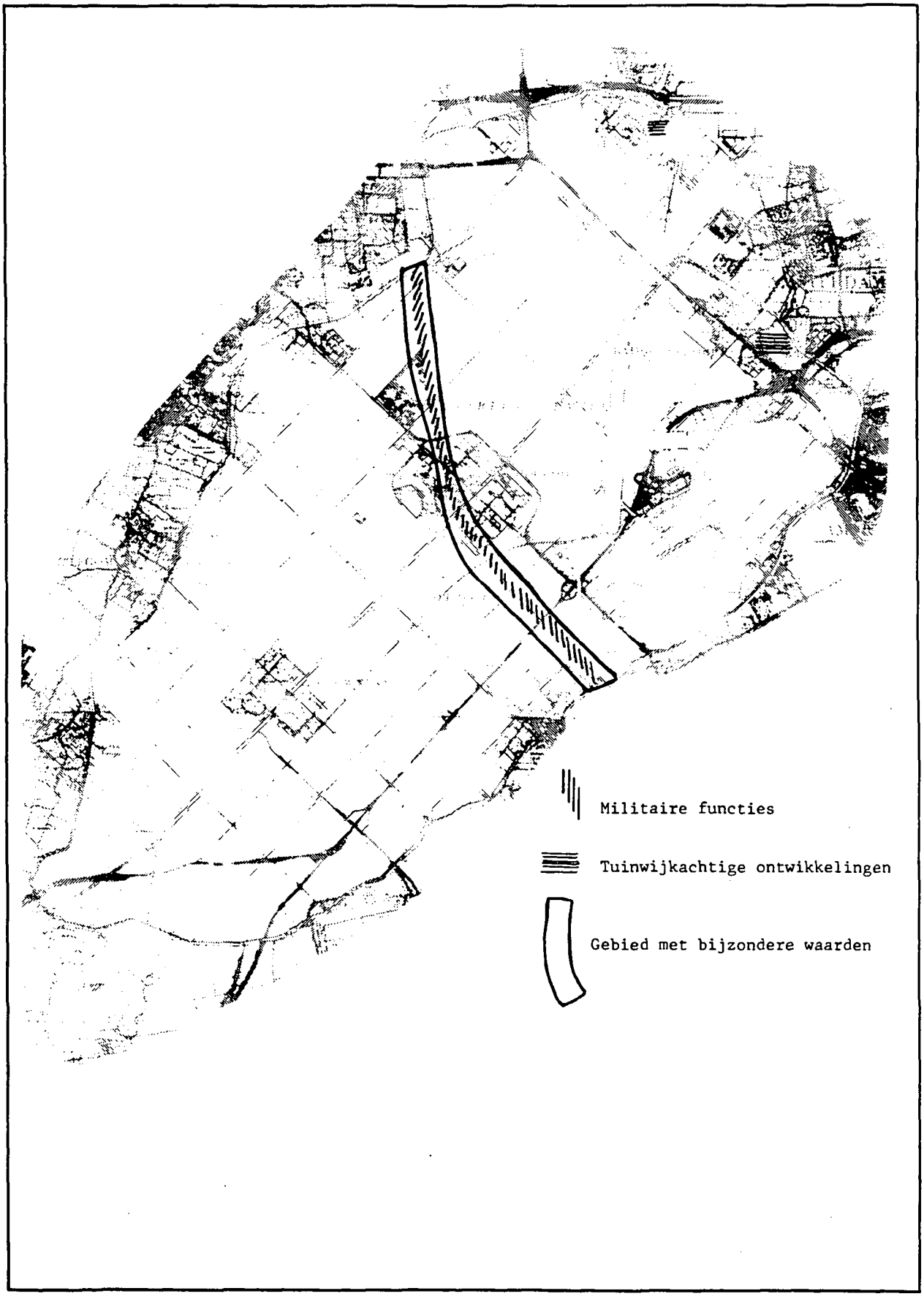


21. Buitenkaag, Lijnden en Zwaanshoek 1987





22. Stedebouwkundige typologie en gebied met bijzondere waarden



Register

Haarlemmermeer/Aalsmeerderbrug

001	Aalsmeerderdijk 440	Boerderij	8240

Haarlemmermeer/Abbenes

002	Cornelia Sophialaan 2	Woonhuis	8241
003	Dr. Heyelaan 80	Grafmonument	8242
004	Hoofdweg-oostzijde 1730	Dorpshuis	8243
005	Hoofdweg-oostzijde 1764	Ned.Hervormde Kerk	8244
006	Hoofdweg-oostzijde 1666	Boerderij	8245
007	Hoofdweg-westzijde 1545	Boerderij	8246
008	Hoofdweg-westzijde 1741	Boerderij	8247
009	Huigsloterdijk 130; 131	Dubb.landarb.woning	8248
010	Huigsloterdijk 164	Boerderij	8249
011	Huigsloterdijk 328	Boerderij	8250
012	Kaagweg 17	Boerderij	8251
013	Kaagweg 97	Boerderij	8252
014	Kaagweg 117	Landbouwschuur	8253
015	Kaagweg 135	Boerderij	8254
016	Kaagweg 153	Boerderij	8255

Haarlemmermeer/Badhoevedorp

017	Burg. Amersfoordtlaan 7	Transformatorstation	8256
018	Burg. Amersfoordtlaan 61	Basisschool	8257
019	Badhoevelaan 10-16	Woningen	8258
020	Havikstraat 3	Pastorie	8259
021	Havikstraat 5	Ned.Herv.Kerk	8260
022	Nieuwemeerdijk 229	Verkeersbrug	8261
023	Roerdompstraat 10	Openbare Basisschool	8262
024	Roerdompstraat 17	Kosterwoning	8263
025	Sloterweg 34	Boerderij	8264
026	Sloterweg 59; 61	Woonhuis	8265
027	Sloterweg 364; 366	Dubbele woning	8266
028	Sloterweg 384	Boerderij	8267
029	Sloterweg 411	Boerderij	8268
030	Snipstraat 8; 10	Dubbel woonhuis	8269
031	P.A. Verkuyllaan 22	R.K. Parochiekerk	8270

Haarlemmermeer/Beinsdorp

032	Hillegommerdijk 342	Woning	8271

Haarlemmermeer/Boesingheliede

033	Schipholweg 815	Machinegebouw	8272
034	IJweg 386	Boerderij	8273

Haarlemmermeer/Buitenkaag

035	Hoofdweg-oostzijde 2032	R.K. Kerk	8274
036	Hoofdweg-westzijde 1797	Boerderij	8275
037	Huigsloterdijk 291	Arbeiderswoning	8276
038	Huigsloterdijk 379	Woonhuis	8277
039	Lisserdijk 2-12; 1-11	Dienstwnoningen	8278
040	Lisserdijk 5	Dieselgemaal	8279

Haarlemmermeer/Burgerveen

041	Leimuiderdijk 222	Boerderij	8280
042	Oude Venneperweg 9; 11	Bedrijfspand/woonhuis	8281
043	Oude Venneperweg 5; 7	Woonhuis/bedrijf	8282

Haarlemmermeer/Cruquius

044	Bennebroekerdijk 150	Bollenschuren	8283
045	Cruquiusdijk 27	Museum Waterhuishouding	8284
046	Cruquiusdijk 120	Boerderij	8285
047	Cruquiusdijk 122	Voormalige voorstelling	8286

Haarlemmermeer/Hoofddorp

048	Bennebroekerweg 521	Boerderij	8287
049	Bennebroekerweg 665	Voorm.bruggehoofden	8288
050	Bennebroekerweg 711	Boerderij	8289
051	Fortweg 1	Bedrijfspand	8290
052	Fortweg 25; 29	Woningen	8291
053	Geniedijk	Voormalige geniedijk	8292
054	Geniedijk/IJtocht	Waterdoorgang	8293
055	Hoofdvaart	onbekend	8294
056	Hoofdweg-oostzijde 440	Boerderij	8295
057	Hoofdweg-oostzijde 470	Boerderij	8296
058	Hoofdweg-oostzijde 516	Boerderij	8297
059	Hoofdweg-oostzijde 756	Kantoor	8298
060	Hoofdweg-oostzijde 772	Pastorie	8299
061	Hoofdweg-oostzijde 774	Ned.Herv.Kerk	8300
062	Hoofdweg-oostzijde 774	Toegangshek begr.plaats	8301
062A	Hoofdweg-oostzijde 774	Grafmonument	8302
062B	Hoofdweg-oostzijde 774	Grafkelder	8303
063	Hoofdweg-westzijde	Voormalig fort	8304
064	Hoofdweg-westzijde	Brug	8305
065	Hoofdweg-westzijde 379	Boerderij	8306
066	Hoofdweg-westzijde 481	Boerderij	8307
067	Hoofdweg-westzijde 627	Villa(dokterswoning)	8308
068	Hoofdweg-westzijde 629	Antiekhandel	8309
069	Hoofdweg-westzijde 661	Graanpakhuis	8310
070	Hoofdweg-westzijde 665	Kantoor	8311
071	Hoofdweg-westzijde 671	Cultureelcentrum	8312
072	Hoofdweg-westzijde 685	Woonhuis	8313
073	Hoofdweg-westzijde 683	Woonhuis	8314
074	Hoofdweg-westzijde 689	Herenhuis	8315
075	Hoofdweg-westzijde 691	Doopsgezinde kerk	8316
076	Hoofdweg-westzijde 695	Kantoor	8317
077	Hoofdweg-westzijde 741	Korenmolen	8318
078	Hoofdweg-westzijde 741	Woonhuis	8319
079	Hoofdweg-westzijde 743	Woonhuis	8320
080	Hoofdweg-westzijde 887	Boerderij	8321
081	Hoofdweg-westzijde 893	Boerderij	8322
082	Hoofdweg-westzijde 901	Woonhuis	8323
083	Julianalaan 42; 44	Dubbel woonhuis	8324
084	Julianalaan 46	Land- en Tuinbouwschool	8325
085	Julianalaan 50	Woonhuis	8326
086	Kruisweg/Paxlaan	Insnijding met fietspad	8327
087	Kruisweg 55	Basisschool	8328
088	Kruisweg 883	Kantoor P.E.N.	8329
089	Kruisweg 1069-1073	R.K.kerkcomplex	8330
089A	Kruisweg 1069	R.K. parochiekerk	8331
089B	Kruisweg 1071	Pastorie	8332
089C	Kruisweg 1073	Klooster	8333
090	Kruisweg 1405	Congrescentrum	8334
091	Marktplein 47	Polderhuis	8335
092	Liniewal (Geniedijk)	geen functie	8336
093	Marktplein 96	Gereformeerde kerk	8337
094	Nieuweweg 55	Woonhuis	8338
095	Raadhuislaan 3	Kantongerecht	8339
096	Raadhuislaan 12	Woonhuis	8340

097	Rijnlandweg 872	Woonhuis	8341
098	Rijnlanderweg 878	Boerderij	8342
099	Rijnlanderweg 878	Bruggen	8343
100	Rijnlanderweg 878	geen bestemming	8344
101	Rijnlanderweg 916	Boerderij	8345
102	Rijnlanderweg 977	Woonhuis	8346
103	Rijnlanderweg 1011	Woonhuis	8347
104	Rijnlanderweg 1015	Boerderij	8348
105	Rijnlanderweg 1031	Boerderij	8349
106	Stationsweg 9; 11; 13	Woningen	8350
107	Ter Veenlaan 2-125-13	Woningbouwcomplex	8351
108	IJweg 650	Boerderij	8352
109	IJweg 732	Boerderij	8353
110	IJweg 844	Boerderij	8354
111	IJweg 921	Boerderij	8355
112	IJweg 935	Woonhuis	8356
113	IJweg 943	Landarbeiderswoning	8357
114	IJweg 945	geen	8358
115	IJweg 1013	Woonhuis	8359
116	IJweg 1071	Woonhuis	8360
117	IJweg 1092	Woonhuis	8361
118	IJweg 1126	Woonhuis	8362
Haarlemmermeer/Leimuiderbrug			
119	Leimuiderweg	Verkeersbrug	8363
Haarlemmermeer/Lijnden			
120	Akerdijk 12	Elektrisch gemaal	8364
121	Hoofdweg-oostzijde 56; 58	Woningen	8365
122	Hoofdweg-oostzijde 102	Boerderij	8366
123	Hoofdweg-oostzijde 110	Ned.Herv.Kerk	8367
124	Hoofdweg-westzijde 105	Boerderij	8368
125	Hoofdweg-westzijde 121	R.K.Kerkcomplex	8369
126	Hoofdweg-westzijde 205	Boerderij	8370
Haarlemmermeer/Lisserbroek			
127	Lisserdijk 121	Boerderij	8371
128	Lisserdijk 495	Bollenschuur	8372
Haarlemmermeer/Nieuw-Vennep			
129	Bosstraat 19	Toegangshek	8373
130	Dorpsstraat 3	Woonhuis	8374
131	Hoofdweg-oostzijde 1126	Boerderij	8375
132	Hoofdweg-oostzijde 1126	Voormalig gemaal	8376
133	Hoofdweg-oostzijde 1234	Woonhuis	8377
134	Hoofdweg-oostzijde 1316	Woonhuis	8378
135	Hoofdweg-oostzijde 1320	Kerk en pastorie	8379
136	Hoofdweg-oostzijde 1440	Boerderij	8380
137	Hoofdweg-oostzijde 1522	Boerderij	8381
138	Hoofdweg-westzijde 983	Boerderij	8382
139	Hoofdweg-westzijde 1041	Boerderij	8383
140	Hoofdweg-westzijde 1179	Woonhuis	8384
141	Hoofdweg-westzijde 1327	Boerderij	8385
142	Hoofdweg-westzijde 1453;57	Woningen	8386
143	Het Kabel 105	Woonhuis	8387
144	Korenaarstraat 15; 15A	Woonhuis	8388
145	Korenaarstraat 22; 24	Woonhuis; winkelwoonhuis	8389
146	Nieuwstraat 2	Woonhuis	8390
147	Rijnlanderweg 143	Boerderij	8391
148	Rijnlanderweg 1069	Boerderij	8392

149	Rijnlanderweg 1144	Boerderij	8393
150	Rijnlanderweg 1185	Boerderij	8394
151	Rijnlanderweg 1261	Boerderij	8395
152	Rijnlanderweg 1396	Boerderij	8396
153	Rijnlanderweg 1479-1483	Woningen	8397
154	Rijnlanderweg 1489	Boerderij	8398
155	Rijnlanderweg 1547	Boerderij	8399
156	Rijnlanderweg 1663	Boerderij	8400
157	Rustoordstraat 11	Woonhuis met bedrijf	8401
158	Venneperweg 150	Woonhuis	8402
159	Venneperweg 300	Woonhuis	8403
160	Venneperweg 302	R.K.School	8404
161	Venneperweg 477	Pastorie	8405
162	Venneperweg 489	Woonhuis	8406
163	Venneperweg 509; 511	Dubbele woning	8407
164	Venneperweg 683	Woonhuis	8408
165	IJweg 1329	Boerderij	8409
166	IJweg 1362	Leegstaande boerderij	8410
167	IJweg 1554	Boerderij	8411
Haarlemmermeer/Oude Meer			
168	Aalsmeerderdijk 25	Woonhuis	8412
169	Aalsmeerderdijk 170	Woonhuis	8413
170	Ten Pol 3	Woonhuis	8414
Haarlemmermeer/Rijsenhout			
171A	Aalsmeerderdijk/Geniedijk	Voormalig Fortterrein	8415
171B	Aalsmeerderdijk/Geniedijk	Atelier(onder meer)	8416
172	Aalsmeerderdijk/Geniedijk	Geen	8417
173	Aalsmeerderdijk 503	Woonhuis	8418
174	Aalsmeerderdijk 526-529	Woonhuizen, bedrijfspand	8419
175	Aalsmeerderdijk 640	Woonhuis/kantoor	8420
176	Aalsmeerderweg 655	Boerderij	8421
177	Aalsmeerderweg 755	Antiekhandel	8422
178	Aalsmeerderweg 903	Boerderij	8423
179	Aalsmeerderweg 933	Boerderij	8424
180	Geniedijk	Fietspad	8425
181	Grote Poellaan 99	Boerderij	8426
Haarlemmermeer/Rozenburg			
182	Aalsmeerderweg 369	Boerderij	8427
183	Aalsmeerderweg 373	Woning	8428
184	Aalsmeerderweg 463	Gereformeerde kerk	8429
185	Aalsmeerderweg 505; 507	Woonhuis	8430
186	Aalsmeerderweg 512	Boerderij	8431
187	Aalsmeerderweg 577	Tuinhuisje	8432
Haarlemmermeer/Schiphol			
188	Schipholweg ong.	Verkeersbrug	8433
189		Kantoor	8434
Haarlemmermeer/Vijfhuizen			
190	Cruquiusdijk 113	Boerderij	8435
191	Geniedijk	Voormalige geniedijk	8436
192	De Klugt 3; 5	Dubbel woonhuis	8437
193	Kromme Spieringweg	Boerderij	8438
194	Kromme Spieringweg 29	Boerderij	8439
195	Kromme Spieringweg 223	Schuur	8440
196	Kromme Spieringweg 227	Keuterboerderij	8441
197	Kromme Spieringweg 295	geen	8442
198	Kromme Spieringweg 299	Boerderij	8443

199	Kromme Spieringweg 402	Boerderij	8444
200	Kromme Spieringweg 436-438	Bibliotheek en ontmoetingscentrum	8445
201	Kromme Spieringweg 440	Winkelwoonhuis	8446
202	Kromme Spieringweg 462	Woonhuis	8447
203	Kromme Spieringweg 458-460	Bedrijfspand	8448
204	Kromme Spieringweg 515	Antiekhandel	8449
205	K.M. Rooselaantje	Opslagruimte	8450
206	Spieringweg 450	Boerderij	8451
207	Spieringweg 510	Woonhuis	8452
208	Spieringweg 510	Wilhelminaboom	8453
209	Spieringweg 536	Boerderij	8454
210	Spieringweg 613	Fietspad	8455
211A	Spieringweg 613	geen	8456
211B	Spieringweg 613	Voormalige genieloods	8457
212	Spieringweg 613	geen	8458
213	Vijhuizerdijk 42	Ophaalbrug	8459
214	Vijhuizerdijk 70	geen bestemming	8460
215	Vijhuizerdijk 205	Woonhuis	8461
216	Vijfhuizerdijk 231	Boerderij	8462
217	Vijfhuizerweg 512	Gereformeerde kerk	8463
218	Vijfhuizerweg 516	Woonhuis	8464
219	Vijfhuizerweg 536	Woonhuis	8465
220	IJweg 414	Boerderij	8466
221	IJweg 511	Woning	8467
222	IJweg 589	Boerderij	8468
223	IJweg 655	Boerderij	8469
224	IJweg 697	Boerderij	8470
Haarlemmermeer/Weteringbrug			
225	Huigsloterdijk 86	Boerderij	8471
Haarlemmermeer/Zwaanshoek			
226	Bennebroekerweg 953	Peuterspeelzaal	8472
227	Spieringweg 1003	Woonhuis	8473
228	Spieringweg 1080	Landbouwschuur	8474
229	Spieringweg 1083	Woonhuis	8475
Haarlemmermeer/Zwanenburg			
230	IJweg 277	Boerderij	8476
231	IJweg 332	Woonhuis	8477
232	IJweg 373	Boerderij	8478
233	IJweg 120	Dubbel woonhuis	8479
234	IJweg 170	geen	8480
235	Zwanenburgerdijk 510	geen bestemming	8481

Colofon

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

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

Vormgeving, zetwerk en drukwerk
Bureau Grafische Produktie
Centrale Bestuursdienst

Oplage
200 exemplaren

Haarlem, mei 1993