PROVINCIE

Noord-Holland

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

Meerlanden

Regiobeschrijving, december 1992

Inhoud

Verantwoording *5*

Inleiding *7*

1.1 **Indeling in MIP-regio's** *7*
1.2 Ligging, begrenzing en beknopte karakteristiek *7*

2. **Bodemgesteldheid** *9*
2.1 Algemeen *9*
2.2 Reliëf *9*
2.3 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 Waterwegen *13*
4.3 Dijken en kaden *13*
4.4 Spoorwegen *14*
4.5 Militaire infrastructuur *14*
4.6 De luchthaven Schiphol *15*

5. **Nederzettingsstructuur** *17*
5.1 Algemeen *17*
5.1.1 Bevolkingsontwikkeling *17*
5.2 Dorpen en buurtschappen *17*
5.3 Verspreide bebouwing in de buitengebieden *17*

6. **Karakteristieke bebouwing** *19*
6.1 Gemalen *19*
6.2 Boerderijen met grote landbouwschuren *19*
6.3 Spoorwegstations *19*

7. **Gebieden met bijzondere waarden** *21*

Geraadpleegde werken *23*

Tabel Bevolkingsontwikkeling *25*

Herkomst afbeeldingen *27*

Afbeeldingen *29*

Colofon *37*

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 beschrijving richt zich op het grote verband tussen geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in de MIP-regio Meerlanden. Voor meer gedetailleerde informatie omtrent de gemeenten binnen de regio kunnen de desbetreffende MIP-gemeentebeschrijvingen worden geraadpleegd. De regiobeschrijving is tot stand gekomen op basis van vergelijking van kaartbeelden uit circa 1850, 1940 en 1980, literatuuronderzoek en inventarisatie in het veld.

De opzet volgt het model voor een regiobeschrijving van drs. L.Prins, Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1988. Hieraan is een overzicht van gebieden met bijzondere waarden toegevoegd. De regiobeschrijving Meerlanden werd samengesteld door mw. drs. H.S. Danner, beleidsmedewerkster van het bureau Cultuur. Hoofdstuk 6 werd geschreven door drs. E. van der Kleij, projectmedewerker MIP/MSP.

Haarlem, december 1992.

Inleiding

1.1 Indeling MIP-regio's

De provincie Noord-Holland is onderverdeeld in tien zogenaamde MIP-regio's of MIP-inventarisatiegebieden:

I Texel
II Noorderkwartier
III Westfriesland
IV Waterland
V Stadsgewest Amsterdam
VI Gooi en Vechtstreek
VII Meerlanden
VIII Zuid-Kennemerland
IX IJmond en Zaanstreek
X Noord-Kennemerland.

De indeling is opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Het uitgangspunt bij de totstandkoming van bovenstaande gebiedsindeling was de cultuurhistorische en bestuurlijke samenhang per regio op basis van gemeenschappelijke ontwikkelingen tijdens de periode 1850-1940, met inachtneming van de recente gemeentegrenzen.

1.2 Ligging, begrenzing en beknopte karakteristiek

De MIP-regio Meerlanden ligt in het zuiden van de provincie Noord-Holland, heeft een omvang van 99.477 ha. en bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.
De MIP-regio Meerlanden wordt begrensd door de MIP-regio's: Zuid-Kennemerland (west), IJmond (noord), Amsterdam (oost).

De MIP-regio Meerlanden kan worden gekarakteriseerd als een veen-weide- en droogmakerijen gebied met voornamelijk in het oosten en noordoosten één grote, bijkans aaneengegroeide stedelijke agglomeratie. In de agrarische omgeving van het westelijke deel van het gebied wint de verstedelijking ook steeds meer terrein.

De MIP-regio Meerlanden wordt voortaan in de regiobeschrijving aangeduid met inventarisatiegebied.

2. Bodemgesteldheid

2.1 Algemeen

De vorming van het landschap van de Meerlanden heeft grotendeels plaats gehad in de laatste periode van het Holoceen. Na de ijstijden van het Pleistoceen werd het klimaat zachter, de ijskappen smolten en de zeespiegel begon te stijgen. Achter de strandwallen ontstond een gebied waarin gemakkelijk veenvorming ontstond. De steeds hoger komende zee overspoelde dit gebied tenslotte en stopte het veenvormingsproces. Door de zee werden zand en klei afgezet. Vervolgens ontstond er door opslibbing van dit kweldergebied en het zich sluiten van de strandwallen een moerassig zoetwatergebied waar de zee niet van invloed was en waarin veenvorming opnieuw mogelijk was. Er ontstond een veenlaag die vrijwel het gehele gebied van Noord-Holland achter de oude duinen bedekte. In het gebied van de Meerlanden stroomden hier bovendien nog veenriviertjes, onder welke het Spaarne, de Liede, de Amstel en de Drecht in dit gebied de belangrijkste waren.
In de tweede helft van het Holoceen, tijdens het Subboreaal en het Subatlanticum, wisselden transgressie- en regressiefasen elkaar af. Gedurende deze transgressiefasen brak de zee door de strandwallen heen en veroorzaakte overstromingen waardoor grote stukken veen werden weggeslagen en de riviertjes tot rivieren en grote plassen werden.
Behalve het zo ontstane veenlandschap in dit gebied komt hier ook nog een droogmakerijenlandschap voor. Dit is ontstaan door droogmaking van de hier oorspronkelijk aanwezige plassen en die welke ontstaan zijn door uitvening van een bepaalde oppervlakte grond.

2.2 Reliëf

Voor wat betreft het reliëf van dit gebied kan globaal gesteld worden dat de bodem van het noordelijkste deel, in de gemeente Haarlemmerliede, het hoogst gelegen is met waarden van circa -1.8 beneden NAP. Hoe zuidelijker men komt, hoe meer de bodem daalt. In het zuidelijk deel van de Haarlemmermeer ligt de bodem op -5.2 NAP. Ook het gebied rond Amstelveen Aalsmeer en Uithoorn geeft waarden van -4.4 NAP - -4.8 NAP.

2.3 Afwatering

De gemeenten Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn lozen hun water alle op de boezem van het hoogheemraadschap van Amstelland, bestaande uit een stelsel van sloten, vaarten, kanalen en rivieren zoals bij voorbeeld de Holendrecht, de Oude Waver, de Weespertrekvaart, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Amstel en de Drecht. Vóór de aanleg van het Merwedekanaal in 1893 waterde dit boezemwater door de Ilpenslotersluis en de Diemerdammersluis uit op de voormalige Zuiderzee. Voor de gemeente Diemen bestond er toen ook nog de mogelijkheid haar water op de stadsgrachten van Amsterdam kwijt te raken. Deze manier van lozen was echter onderhevig aan strenge bepalingen en daardoor vaak problematisch. Na de aanleg van het Merwedekanaal in 1893 ontstond voor Amstelland de mogelijkheid van een directe lozing op de boezem van het Noordzeekanaal, waardoor deze afwatering aanzienlijk verbeterde. De verbreding van het Merwedekanaal tot Amsterdam-Rijnkanaal bracht een vergroting van het afwateringsgebied met zich mee waardoor de druk op bovengenoemde sluizen te groot werd. Het bouwen van boezemgemalen bij deze sluizen kon voorkomen worden door het maken van een gunstige afwateringsovereenkomst met Amsterdam, waarbij zowel in de belangen van Amstelland als in die van de stad voorzien werden.
Tegenwoordig geschiedt de afwatering van bovengenoemde gemeenten op natuurlijke wijze op de boezem van het Noordzeekanaal, door de sluizen

bij Zeeburg op de boezem van het Noordzeekanaal, op het stadswater van Amsterdam en op het IJsselmeer door de Ilpensloter- en Diemerdammersluis.
De gemeente Aalsmeer loost haar water gedeeltelijk op Amstellands boezem en gedeeltelijk door lozing op de ringvaart van de Haarlemmermeer op de boezem van Rijnland. De afwatering van de gemeente Haarlemmermeer geschiedt geheel kunstmatig en komt via de ringsloot van de polder op Rijnlands boezem terecht.
Het gebied van Haarlemmerliede en Spaarnwoude loosde zijn water vóór de inpoldering van de Haarlemmermeer op dit water en op het IJ. Na de droogleggingvan genoemd meer geschiedde de afwatering op diens polderringsloot, dus op Rijnlands boezem.
De afwatering op het IJ bleef voortbestaan totdat dit water eveneens gedeeltelijk drooggelegd werd. Vanaf dat tijdstip werd het water vanaf Halfweg via Zijkanaal F op de boezem van het Noordzeekanaal geloosd.

3. Grondgebruik

3.1 Agrarisch

Behalve in het gebied van de gemeente Haarlemmermeer had de veeteelt na de inklinking van de bodem van het oude land in deze regio de overhand. Op een enkele plaats, zoals bij voorbeeld in Amstelveen, vond tot het einde van de 19de eeuw op zeer bescheiden schaal enige akkerbouw plaats. Na de drooglegging van enige uitgeveende plassen bleken die in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn en de IJpolders zeer geschikt voor akkerbouw. In deze laatste polders werden veel suikerbieten verbouwd, ten gevolge waarvan in Halfweg een suikerfabriek gesticht werd. Met uitzondering van Aalsmeer, waar vanaf het begin van de 17de eeuw reeds bomen gekweekt werden voor buitenplaatsen in het gehele land, heeft de tuinbouw elders in deze streek pas na de Tweede Wereldoorlog op grote schaal plaatsgevonden.
In de gemeente Haarlemmermeer bedreef men vanaf de drooglegging hoofdzakelijk akkerbouw op de zware klei. Alleen tijdens de landbouwcrisis aan het einde van de 19de eeuw stapte men tijdelijk op grote schaal op de veeteelt over. Na 1945 is men op de lichtere kleigronden steeds meer op de glastuinbouw en de bloembollenteelt overgegaan.

3.2 Niet-agrarisch

In de gehele regio heeft, met uitzondering van Spaarnwoude en Haarlemmerliede, op vrij grote schaal vervening plaatsgevonden tussen de 15de en de 18de eeuw. Deze uitgeveende en vervolgens weer drooggemaakte plassen leverden hoofdzakelijk veenweidegrond op. Slechts in een enkele geval waren deze gronden geschikt voor land- of tuinbouw.
In de noordoosthoek van de Haarlemmermeer nam Schiphol reeds in de MIP-periode een groot deel van de polder in beslag. Ten noorden van Hoofddorp en in de gemeente Spaarnwoude en Haarlemmerliede zijn tegenwoordig recreatiegebieden gevestigd. Op de Westeinderplas bij Aalsmeer en De Poel te Amstelveen vindt waterrecreatie plaats.

3.3 Landschapsbeeld

De ruimtelijke hoofdstructuur van het onderzoeksgebied wordt in grote mate bepaald door in de eerste plaats de ligging van een aantal vroegere grote meren zoals de Haarlemmermeer en de Wijkermeer die in de 19de eeuw zijn ingepolderd. Vervolgens het uitgestrekte veengebied van Midden-Holland, waar verschillende veenstroompjes doorheen lopen. Verder de aanleg van het Noordzeekanaal die een gedeeltelijke inpoldering van het IJ ten gevolge heeft gehad en tenslotte de ontwikkeling van het stedelijk gebied van de agglomeratie Amsterdam.
De ingepolderde Haarlemmermeer en het ingepolderde gedeelte van het IJ met het oude veengebied daaromheen, hebben grotendeels het karakter van een open polderland. In de droogmakerijlandschappen liggen de bouwlanden vaak diep. In de veengebieden zijn de verkavelingen uitgegaan van de verschillende veenstroompjes. Langs deze veenstroompjes zijn dorpen ontstaan die oorspronkelijk een langgerekte vorm hadden. Vooral na de Tweede Wereldoorlog is bij een groot gedeelte van deze nederzettingen, met name in de buurt van Amsterdam, een zo aanzienlijke verdichting ontstaan dat men kan spreken van de agglomeratie Amsterdam.

4. Infrastructuur

4.1 Landwegen

Rond 1850 waren alleen de doorgaande wegen in het gebied verhard, zoals de verschillende jaagpaden langs de trekvaarten tussen de dorpen en steden onderling, enkele wegen op de waterkerende dijken zoals de Spaarndamsedijk en op die veenontginningsdijken die eveneens enkele dorpen met elkaar verbonden. Aan het einde van de 19de eeuw was het aantal verharde wegen aanzienlijk toegenomen. Toen bleken ook verschillende andere polderwegen van een klinkerbestrating voorzien te zijn. Tegenwoordig vervult het gebied een spilfunctie in de west-oost en noord-zuid verbindingen. Snelwegen doorkruisen het gebied en grote verkeerspleinen zorgen voor de nodige aansluitingen. De vroegere doorgaande wegen zijn tot secundaire en tertiaire wegen geworden.

4.2 Waterwegen

De meeste waterwegen in dit gebied hebben altijd voor de afwatering gediend. Enkele daarvan, oorspronkelijk veenriviertjes maar door de invloeden van het getij en stormen uitgeschuurd tot meren en grote rivieren, waren bevaarbaar zoals De Haarlemmermeer, De Poel, De Liede, De Amstel, de Bullewijk en de Drecht. Aan het einde van de 19de eeuw heeft men het Merwedekanaal gegraven, dat later vergroot is tot Amsterdam-Rijnkanaal voor een betere vaarverbinding van de hoofdstad met het zuiden van het land. Tevens vervulde dit kanaal een belangrijke rol in de waterhuishouding van het onderzoeksgebied.

4.3 Dijken en kaden

Alle dijken in dit gebied waren vóór 1850 reeds aanwezig, uitgezonderd de ringdijken van de droogmakerijen en de Geniedijk in de Haarlemmermeer. Er zijn in dit gebied vier soorten dijken, zeewaterkerende dijken, veenontginningsdijken, ringdijken van de verschillende droogmakerijen en liniedijken zoals bovengenoemde Geniedijk. De zeewaterkerende dijken zijn de Spaarndamsedijk en de Zeeburg- en Diemerzeedijk, respectievelijk gelegen ten westen en ten oosten van Amsterdam en beide daterend uit de 13de eeuw. Na de Tweede Wereldoorlog zijn van de Spaarndamsedijk grote delen afgegraven ten behoeve van de inrichting en uitbreiding van het industriegebied van Amsterdam. De Zeeburg- en Diemerzeedijk is in de loop der tijd beter bewaard gebleven. Een gedeelte van deze dijk is opgenomen in het stratenpatroon van Amsterdam. Door de aanleg van het Merwedekanaal werd deze dijk bij Zeeburg doorsneden. Voor het overige is de dijk nagenoeg in tact gebleven.
De veenontginningsdijken dateren uit de 11de eeuw. Deze zijn te vinden in het veenweidegebied, langs de rivieren zoals Amstel en Liede van waar de verschillende verkavelingen uit zijn gegaan. Verder komen zij voor in de veenpolders, oorspronkelijk als einde van een verkavelingsblok. Later, toen men deze dijken begaanbaar maakte, hebben zij de functie van verbindingswegen en tenslotte die van bewoningsassen gekregen.
De ringdijken van de droogmakerijen zijn in de meeste gevallen oorspronkelijk de kaden die om de meren lagen en bij de drooglegging van die meren werden opgehoogd. Ook is het tracé van deze oorspronkelijke kaden aangepast. Tenslotte is er nog de Geniedijk die dwars door de Haarlemmermeer loopt en aangelegd is in het kader van de bouw van de Stelling van Amsterdam.

4.4 Spoorwegen

De eerste spoorweg van ons land werd in 1839 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Het huidige spoortracé tussen deze twee steden is sindsdien niet veel veranderd. In 1852 werd een station bij Halfweg gebouwd dat in 1941 gesloopt werd. Evenwijdig aan deze spoorlijn, maar grotendeels door de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem gescheiden, liep tussen 1904 en 1958 de electrische tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, de zogenaamde Blauwe Tram.
In Halfweg waren twee haltes, één ter hoogte van de suikerfabriek en één op het Kerkplein, tegenwoordig Dr. Baumanplein geheten.
De Rhijnspoorweg Amsterdam WP-Utrecht, direct gelegen naast het dorp Duivendrecht, werd op 18 december 1843 voor het treinverkeer geopend. In 1890 werd deze lijn overgenomen door de Staatsspoorwegen.
Tussen 1 maart 1879 en 15 mei 1938 bevond zich bij Duivendrecht een halteplaats.
In 1871 werd aan de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij vergunning verleend tot de aanleg van een spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort. In de gemeente Diemen kreeg deze lijn twee stopplaatsen op verzoek, één aan de Overdiemerweg en één aan de Ouddiemerlaan. Pas in 1965 kreeg Diemen een eigen station.
Als gevolg van het succes van de treinverbinding Amsterdam-Amersfoort werd, om een verbinding tussen Amsterdam en het Gooi tot stand te brengen, in 1881 de Gooische Stoomtram Maatschappij opgericht, waarvan het eerste deel van het tracé tot Muiderberg liep. Een jaar later trok men deze lijn tot Laren door. De maatschappij "Stoomtram Bussum-Naarden" legde in 1883 een stoomtramverbinding tussen Bussum en Huizen aan. In 1917 werden deze lijnen verbonden tot een ringlijn door het Gooi. In Diemen volgde de tram de Harteveldseweg en de Muiderstraatweg.
In 1896 werd toestemming gegeven voor de aanleg van de lokaalspoorweg Amsterdam-Nieuwer-Amstel-Haarlem en een tramlijn Amstelveen-Hoofddorp-Aalsmeer op voorwaarde dat er naderhand tevens tramlijnen tussen Amsterdam en Leiden en tussen Amsterdam en Alphen aan de Rijn zouden worden aangelegd. Uiteindelijk werden de tramlijnen veranderd in lokaalspoorwegen. Dit spoorwegnet, dat tussen 1910 en 1918 is aangelegd, staat bekend onder de naam Haarlemmermeerspoorwegen. Er werd een traject Amsterdam-Bovenkerk-Uithoorn-Alphen aan de Rijn aangelegd en een traject Bovenkerk-Aalsmeer. Beide lijnen werden in 1915 geopend. Het traject Bovenkerk-Uithoorn sloot ter hoogte van de Amstelveense Tocht aan op de spoorlijn Aalsmeer-Nieuwesluis. Een militair goederenlijntje van het station Aalsmeerderweg naar Schiphol kwam in 1941 tot stand.
Tussen 1935 en 1940 werd rond Amsterdam een ringspoorweg aangelegd. Deze spoorweg verbindt de Oosterspoorweg bij Diemen, het rangeerterrein in de Watergraafsmeer en de Rhijnspoorweg bij Duivendrecht met elkaar. De oostlijn van de Amsterdamse metro, die Amsterdam Centraal Station met de Bijlmermeer en Diemen verbindt, is tussen 1970 en 1980 tot stand gekomen. Deze lijn volgt gedeeltelijk de bestaande spoorlijn Amsterdam-Utrecht.
In 1981 werd de gemeente Haarlemmermeer aangesloten op het landelijk spoorwegstelsel met de opening van de Schiphollijn. Deze lijn van Amsterdam naar Leiden stopt te Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

4.5 Militaire infrastructuur

In de loop der tijd zijn er vier linies rond Amsterdam gelegd die nogal wat gevolgen hebben gehad voor het inventarisatiegebied. Overblijfselen daarvan zijn, met uitzondering van de laatste, nog steeds aanwezig.
In 1787, in verband met de Pruisische inval, werd een tijdelijke

verdedigingslinie rond Amsterdam ingericht. Op het grondgebied van Diemen richtte men een batterij in.
Na de inval van de Engelsen en Russen bij Callantsoog in 1799 besloot het bewind van de Bataafse Republiek opnieuw rond de hoofdstad een verdedigingslinie te leggen, de zogenaamde Krayenhofflinie. Bij Diemen, Ouderkerk en de Duivendrechtse brug werden verdedigingsposten ingericht.
Ingevolge de Vestingwet van 1874 werden de verdedigingslinies van Nederland opnieuw ingedeeld en op vele punten herzien. Een van de voornaamste wijzigingen bestond uit de aanleg van de Stelling van Amsterdam, een kring van permanente versterkingen rond de hoofdstad. Deze "Stelling" had een tweeledig doel: een beschermingslinie rond de hoofdstad en een laatste verdedigingslinie. In het onderzoeksgebied bevindt zich een groot aantal forten van deze Stelling alsmede inundatiewerken in bestaande dijken en vaarten. Ten behoeve van deze Stelling heeft men een aparte dijk in de Haarlemmermeerpolder aangelegd, de Geniedijk.
Tenslotte is er in 1943 tijdens de Bezetting door de Duitsers een geïmproviseerde linie rond Amsterdam ingericht waarvoor in de gemeente Diemen nogal wat bebouwing gesloopt is en een aantal landerijen onder water gezet zijn. Deze linie is direct na de oorlog verdwenen.

4.6 De luchthaven Schiphol

De luchthaven Schiphol, die in 1916 als militair vliegveld in gebruik werd genomen, werd vier jaar later een burgerluchtvaartterrein toen de KLM een lijndienst op Londen begon.
Tot 1940 groeide Schiphol gestaag door het toenemende belang van de luchtvaart. Nadat het vliegveld in de Tweede Wereldoorlog zwaar te lijden had gehad van de verschillende bombardementen waarbij het nagenoeg geheel verwoest werd, verleende men prioriteit bij de wederopbouw ervan vanwege de grote economische belangen die ermee samenhingen. In 1960 werd begonnen met de aanleg van de vier huidige start- en landingsbanen en het nieuwe stationsgebouw Schiphol-Centrum. Hoewel het woongenot sterk beïnvloed wordt door de geluidsoverlast, heeft de aanwezigheid van deze luchthaven veel werkgelegenheid voor de gemeente Haarlemmermeer met zich meegebracht.

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

De nederzettingen in het inventarisatiegebied zijn deels ontstaan als lintbebouwing langs de verschillende rivierdijken, ringdijken, zeedijken en veenontginningsdijken en deels op het kruispunt van wegen en/of vaarten. Na 1945 is in veel van deze dorpen een behoorlijke verdichting opgetreden.

5.1.1 Bevolkingsontwikkeling

Reeds in de tweede helft van de 19de eeuw bedroeg het aantal inwoners van het inventarisatiegebied meer dan 20.000. Verantwoordelijk voor dit relatief grote aantal waren de gemeente Haarlemmermeer waar zich na de drooglegging van het meer een aanzienlijk aantal mensen gevestigd had en de gemeente Amstelveen -tot 1966 Nieuwer-Amstel- als voorstad en woonplaats voor een deel van de Amsterdamse bevolking. In 1940 was het aantal verdriedubbeld. De grootste bijdrage hieraan werd geleverd door de gemeente Haarlemmermeer, waar zich onder andere ten gevolge van de groeiende activiteiten van Schiphol steeds meer mensen vestigden. Tegenwoordig overschrijdt het inwoneraantal ruim de tweehonderd-duizend, waarbij dat van de gemeente Haarlemmermeer de kroon blijft spannen. Behalve als een woonplaats voor de werknemers van Schiphol is deze gemeente nog meer dan Amstelveen een forensenplaats geworden voor omliggende steden zoals Amsterdam en Haarlem. Hoofddorp, het voornaamste dorp dat tot gigantische afmetingen is uitgegroeid, speelt hierin de grootste rol.

5.2 Dorpen en buurtschappen

De oorspronkelijke bebouwing in het inventarisatiegebied bestaat voor het grootste deel uit een één- en tweezijdige lintbebouwing, zowel in de veenontginningsgebieden langs de ontginningsassen als in de droog-makerijen langs de ringdijken en wegen. Voor een klein gedeelte, namelijk in de Haarlemmermeerpolder, zijn woonkernen ontstaan op het kruispunt van wegen, zoals bijvoorbeeld Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Een uitzondering op deze twee bebouwingsvormen is Vijfhuizen, dat oorspronkelijk komvormig is.
In de meeste gevallen heeft de eerste bebouwingsuitbreiding van deze dorpen en buurtschappen aan het einde van de 19de eeuw en in de eerste helft van de 20ste eeuw plaats gevonden. Dit geschiedde meestal in verband met een intensivering van de bedrijfsvoering ter plaatse of met de bevolkingstoename van Amsterdam, waarbij de welgestelden in voor-steden gingen wonen zoals Amstelveen en Badhoevedorp. Na 1945 is de bevolking in het oosten en zuiden van dit gebied aanzienlijk toegenomen, enerzijds door de uitbreiding van Schiphol en anderzijds door het bevolkingsoverschot van steden zoals Amsterdam en Haarlem. Plaatsen die vóór de Tweede Wereldoorlog nog uit een een- of tweezijdige lintbebouwing bestonden met her en der een geringe verdichting, zijn toen tot gigantische bewoningsagglomeraties uitgegroeid.

5.3 Verspreide bebouwing in de buitengebieden

De verspreide bebouwing in het gebied is niet erg omvangrijk en heeft een agrarisch karakter. Zij vormt hoofdzakelijk een lintbebouwing langs polderwegen.

6. Karakteristieke bebouwing

In dit hoofdstuk volgt een korte karakteristiek van een aantal vormen van bebouwing die in het verband van de regio Meerlanden het meest kenmerkend zijn.

6.1 Gemalen

De regio bevat een aantal midden 19de-eeuwse gemalen die in oorsprong alle door stoom werden aangedreven maar in de loop van de 20ste eeuw werden voorzien van een diesel- of elektromotor. Het gemaal van Rijnland te Halfweg bleef als enige stoomgemaal in de oorspronkelijke toestand gehandhaafd. Belangrijke voormalige stoomgemalen staan vooral in de gemeente Haarlemmermeer en wel te Cruquius, Lijnden en Buitenkaag.

6.2 Boerderijen met grote landbouwschuren

De regio is rijk aan droogmakerijen die in de tweede helft van de 19de eeuw ontstonden en die steeds als landbouwgrond in gebruik werden genomen. De bedrijven werden in het nieuwe land vaak groot en efficiënt opgezet. Hiermee ontstond een type boerderij dat zich van de ten zuiden van het IJ tot dan toe gebruikelijke langhuis- en dwarshuis-boerderijen onderscheidde door het grote formaat van de schuur die diende voor opslag van graan of ander gewas. Deze schuur, meestal als onderdeel van een kopromp- of een kop-hals-rompboerderij maar ook individueel voorkomend, kenmerkt zich door een ruime driebeukige opzet en door hoge dubbele deuren aan beide kopse zijden. Soms is de kap onder de noklijn opgelicht waardoor een lichtbeuk ontstaat. Uniek is de dubbele lichtbeuk in de individuele schuur van "Roon's Hoeve" in de Houtrakpolder (Haarlemmerliede en Spaarnwoude).

6.3 Spoorwegstations

Als overblijfsel van de infrastructuur van de voormalige Haarlemmermeer-spoorlijnen kent de regio nog een aantal voormalige spoorwegstations uit de periode 1910-1918 die zich steeds kenmerken door een rationele baksteenarchitectuur en een vergelijkbare plaatsaanduiding in de vorm van kleine tegels in de gevel aan de perronzijde. Een rijk voorbeeld hiervan is het voormalige stationsgebouw te Aalsmeer dat in 1912 werd gebouwd naar ontwerp van J.G. Wattjes.

7. Gebieden met bijzondere waarden

In de gemeente Haarlemmermeer is de structuur van de voormalige Linie door de Haarlemmermeerpolder aangewezen als gebied met bijzondere waarden. De bijbehorende Liniewal (Geniedijk) met bijzondere permanente verdedigingswerken doorsnijdt de Haarlemmermeerpolder en is als onderdeel van de Stelling van Amsterdam een provinciaal monument in Noord-Holland. Voor gedetailleerde informatie en de redengevende omschrijving wordt verwezen naar het provinciale monumentenregister Stelling van Amsterdam West tot Zuidwest.

Geraadpleegde werken

Kooiman, D., *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem, 1936.

Bureau Maas, *Landschapsonderzoek Noord-Holland*, uitgevoerd in opdracht van de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland, 1986.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Aalsmeer, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Amstelveen, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Diemen, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Haarlemmermeer, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Ouder-Amstel, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland, gemeentebeschrijving Uithoorn, Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1992.

Pons, L.J. en prof. dr. ir. Oosten, M.F., *De bodem van Noord-Holland*, Wageningen, 1974. Uitgave Stichting voor Bodemkartering.

Russer, G.A., *Sporen door de Haarlemmermeer*, Schoorl, 1984.

Vries, G. de, *De zeeweringen en waterschappen van Noord-Holland*, Haarlem, 1864.

Tabel bevolkingsontwikkeling

Bevolkingsgegevens van de MIP-regio Meerlanden per gemeente op 31/12 van ieder jaar. Bron 1851,1900,1940: Databank bevolkingsgegevens, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

	1851/60/70	1900	1940	1991
Aalsmeer	2.537	4.660	10.939	22.196
Amstelveen	6.084	5.250	18.987	70.340
Diemen	848	1.512	5.911	19.691
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	330(H) 307(S)	3.105	3.438	5.143
Haarlemmermeer	7.252	16.627	32.171	98.073
Ouder-Amstel	2.005	3.010	5.289	11.949
Uithoorn	1.531	2.221	4.117	22.563

Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland, Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland, 1988.

2. De Meerlanden rond 1850. Grote Historische Atlas van Nederland, schaal 1:50.000. I West-Nederland, 1839-1859.

3. De Meerlanden rond 1990. Grote Topografische Atlas van Nederland, schaal 1:50.000. I West-Nederland 1989.

4. Wegen, dijken en kaden rond 1850, getekend op basis van afbeelding 1.

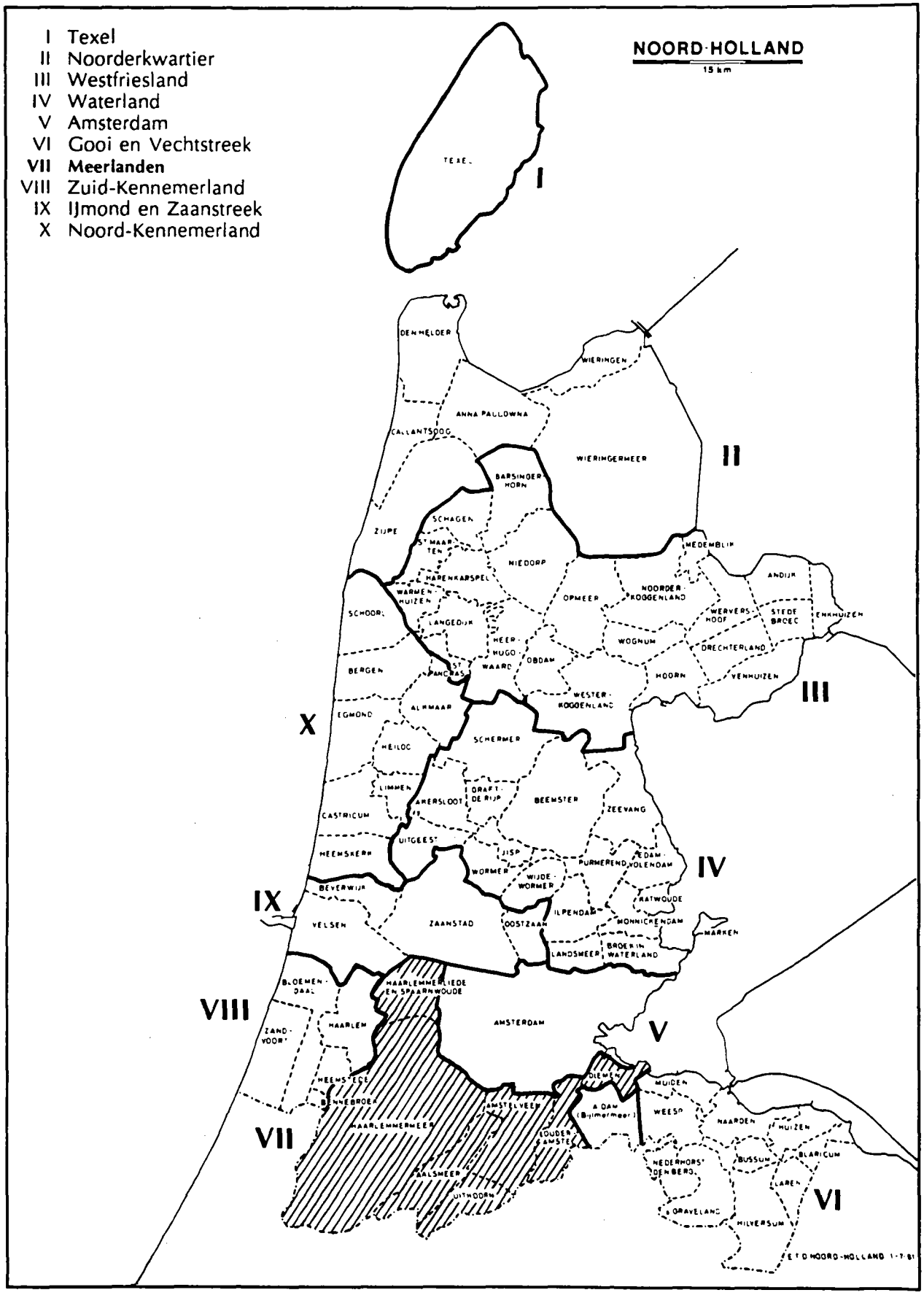
5. Wegen, dijken en kaden rond 1990, getekend op basis van afbeelding 2.

6. Waterwegen rond 1850, getekend op basis van afbeelding 1.

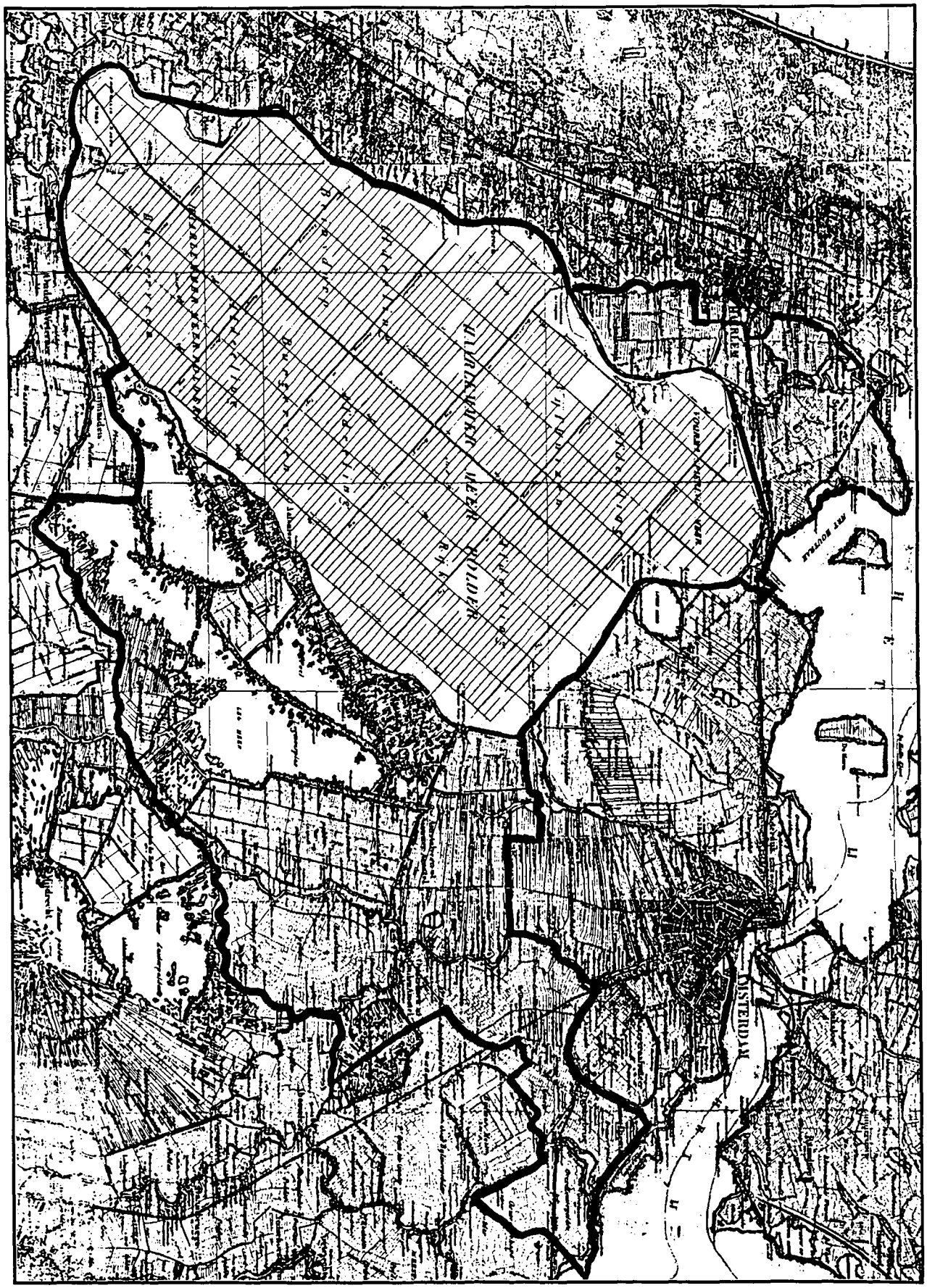
7. Waterwegen rond 1990, getekend op basis van afbeelding 2.

8. De bodem van het gebied van de Meerlanden. De bodem van Noord-Holland, Wageningen, 1974.

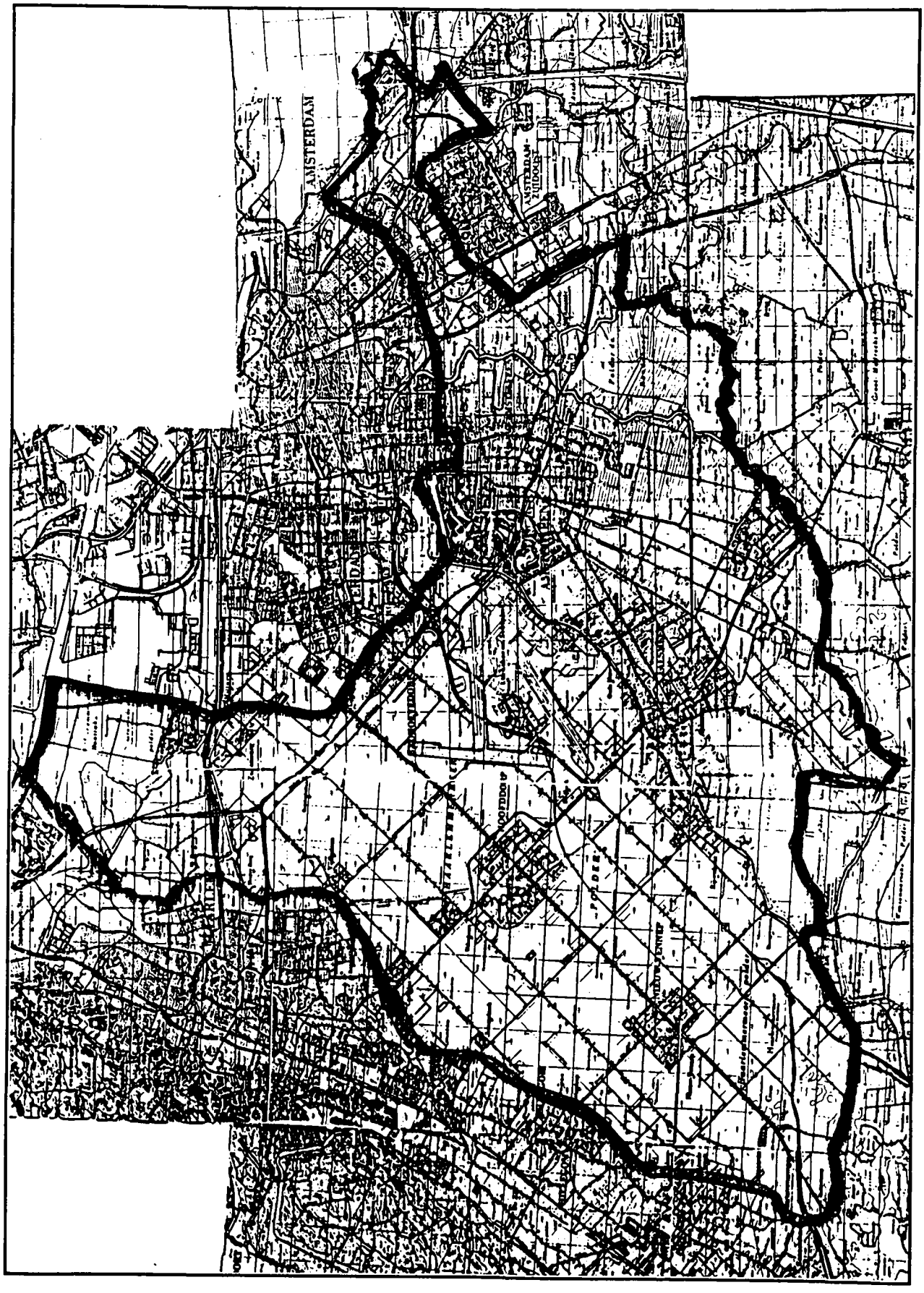
1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland



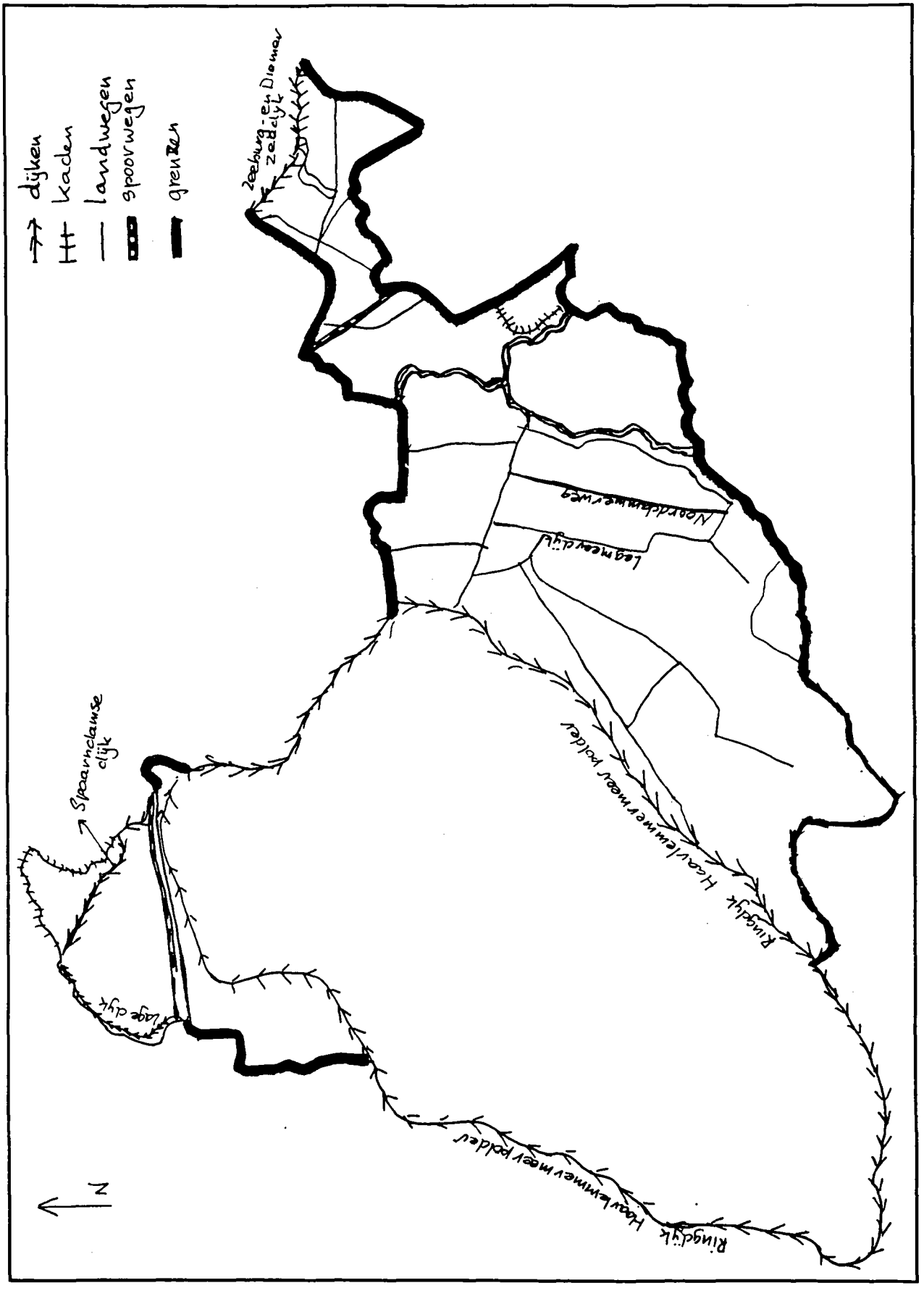
2. De Meerlanden rond 1850



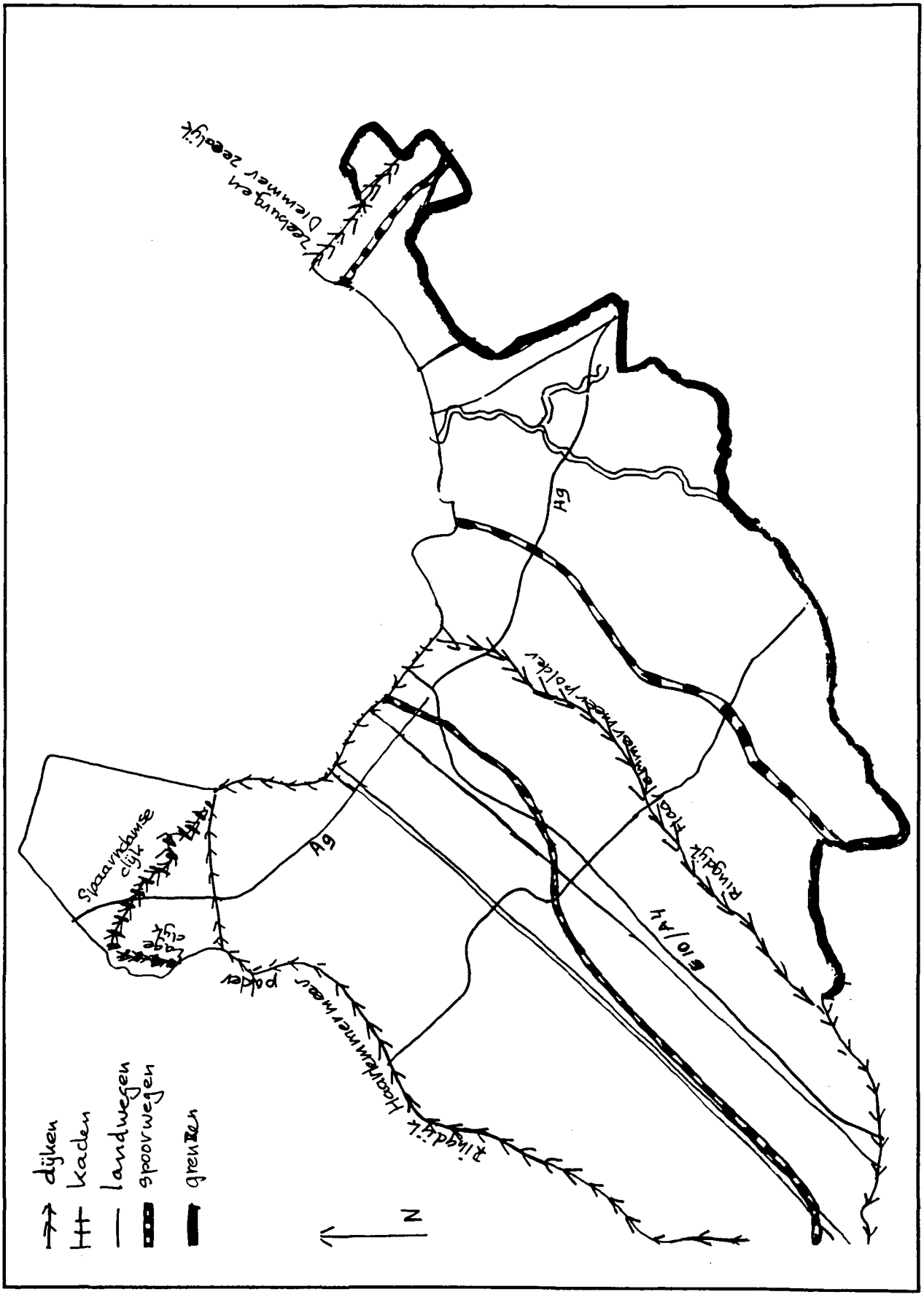
3. De Meerlanden rond 1990



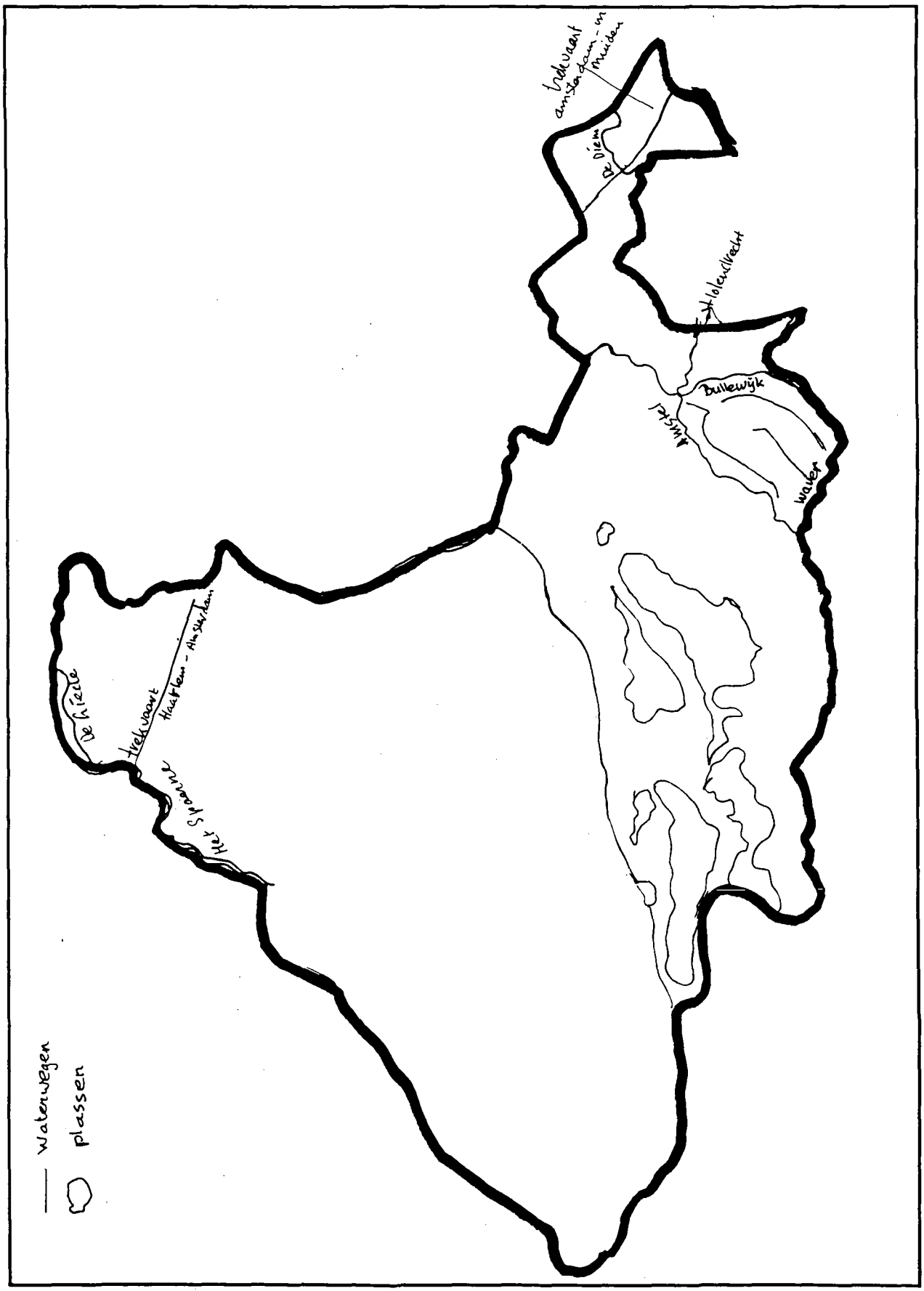
4. Wegen, dijken en kaden rond 1850



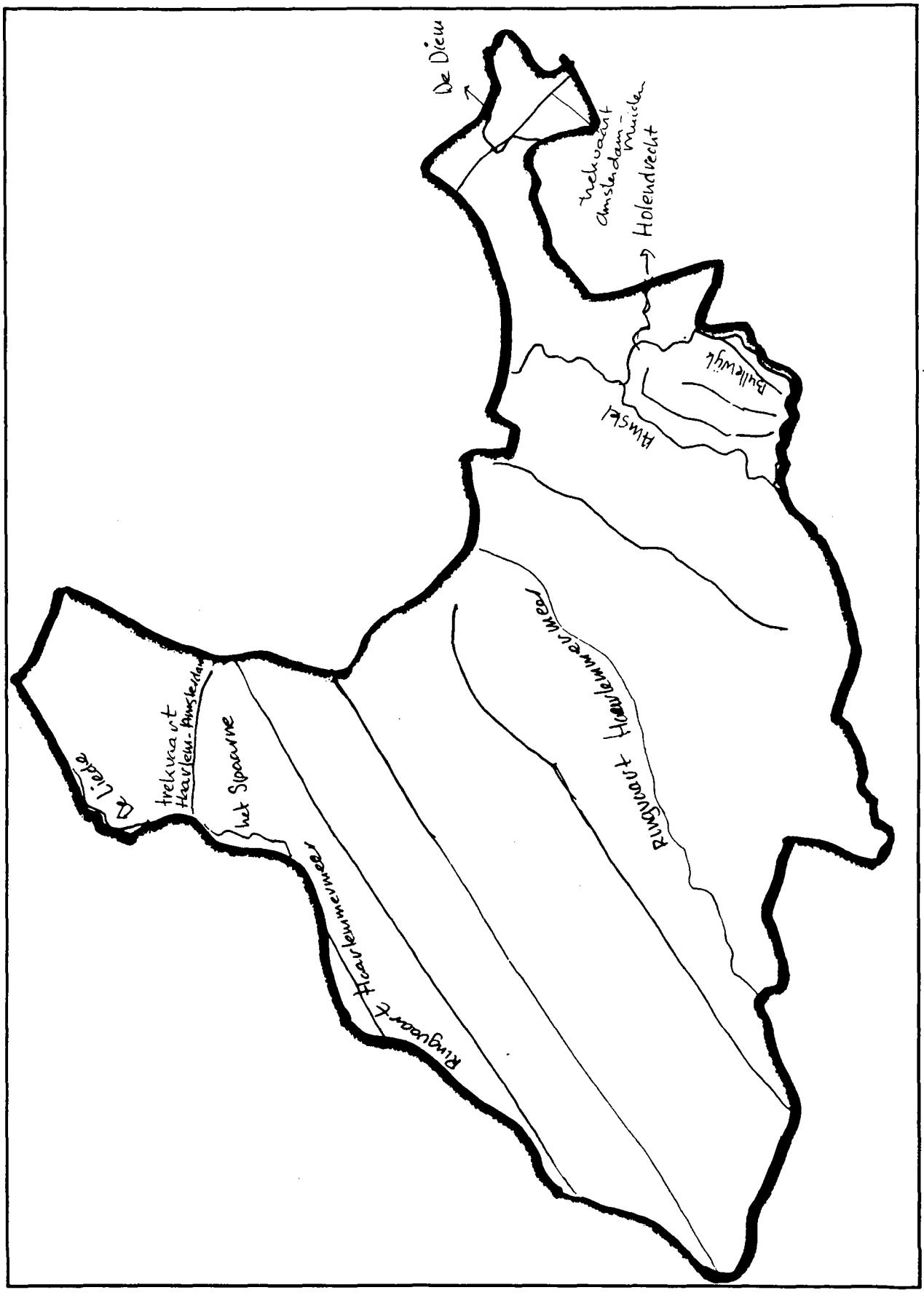
5. Wegen, dijken en kaden rond 1990



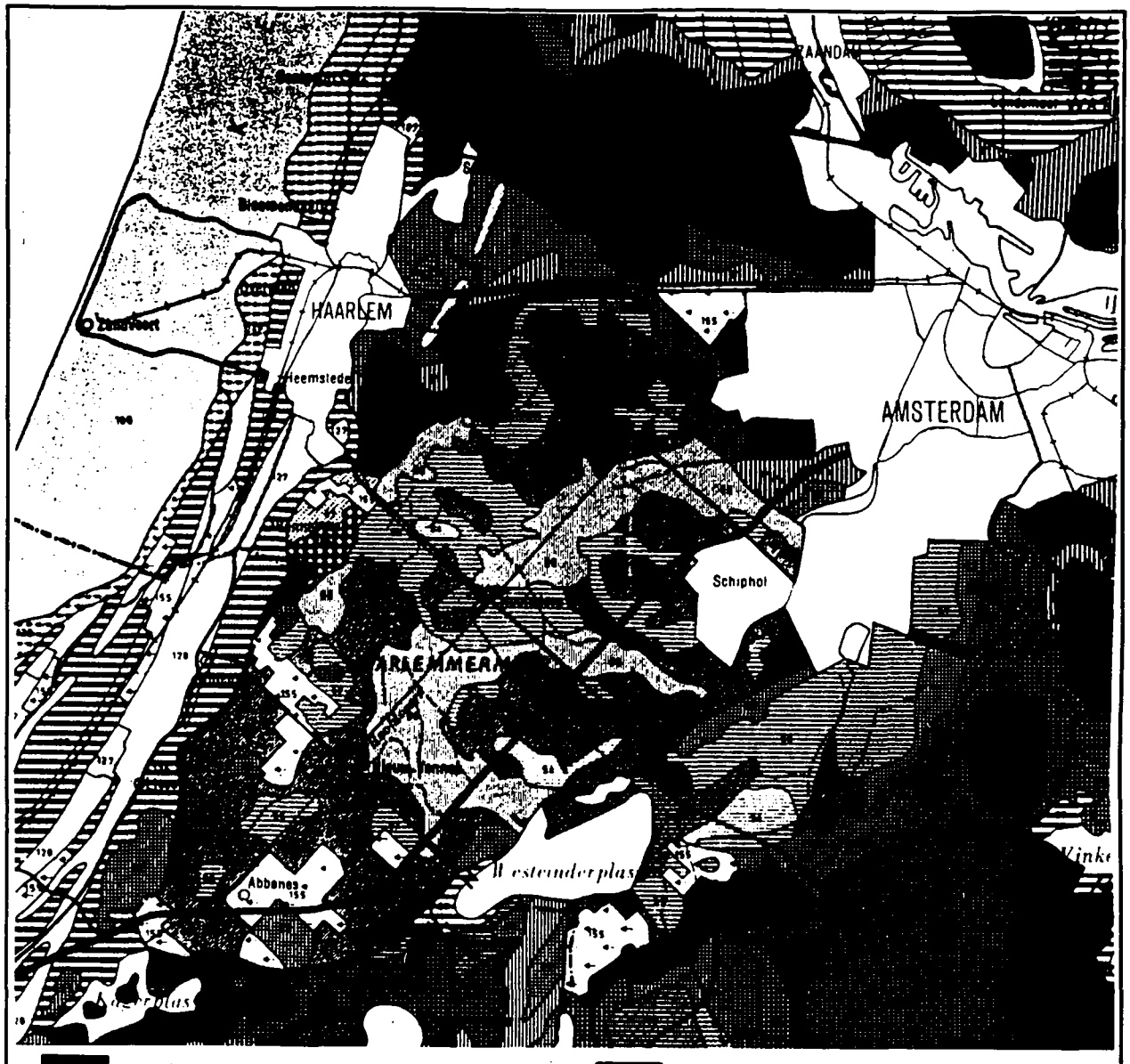
6. Waterwegen rond 1850



7. Waterwegen rond 1990



8. De bodem van het gebied van de Meerlanden



zware klei met ongunstige eigenschappen

Associatie: aflopend en homogeen, kleiarm zand binnen 50 cm en kalkarme duintjes

kleiarm tot matig kleiig zand

sterk kleiig zand en sterk zandige klei

matig zandige en lichte klei

zware klei

Ondiep kalkarm

Ondiep humeus

Aflopend en met min of meer slappe ondergrond

klei

Complex: ondiep en diep zeer humeus tot venig (organische) stof van de bovengrond met gunstige eigenschappe

Aflopend

zandige en lichte klei

zware klei

zandige tot zware klei

Complex: ondiep en diep zeer humeus tot venig (organische) stof van de bovengrond met gunstige eigenschappe

Aflopend

zandige tot zware klei

Aflopend of homogeen en met min of meer slappe ondergro

klei

Complex: ondiep en diep zeer humeus tot venig (organische) stof van de bovengrond met ongunstige eigenschappe

Aflopend of homogeen en met slappe ondergrond

klei

Complex: Afgegraven en of opgespoten gronden. Meer dan 50% van de oppervlakte tot verschillende diepte uitgegraven, vergraven of opgespoten

kleiarm, kleiig en zandig kleiig veen

Colofon

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

Samenstelling
drs. H.S. Danner
drs. E. van der Kleij
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