Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monumenten
Inventarisa
Project (M

COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
telefoon 070 - 3116611

Samenstellers
M. van Ingen
drs S.R. Jonkergouw
drs A.F.J. Niemeijer
drs L.A. Nizet
ir Th.A.J. Schiere
drs E.B. de Snoo - van de Garde
ing. M. Spooren
drs B.L. Sprinkhuizen
ir M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs R. Daalder
drs Th.M. Elsing
W. de Jong
ir J.G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Facilitaire Dienst, Bureau Reproductie

's-Gravenhage, november 1991

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

INVENTARISATIE

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

januari 1990
A.F.J. Niemeijer

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Warmond
      5.2.2. Oosteinde
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Warmond is gesitueerd in het noorden van de provincie Zuid-Holland en grenst (N-O-Z-W) aan Sassenheim, Haarlemmermeer (Noord-Holland), Alkemade, Leiderdorp, Leiden en Oegstgeest. De grenzen met deze gemeenten zijn historisch-juridisch van oorsprong. In de jaren '80 werd echter een kleine grenscorrectie uitgevoerd in het raakvlak met Leiden i.v.m. de uitbreiding van de stad. De oppervlakte bedroeg op 1 januari 1988 1452 ha en het inwonertal was toen 5105. De dichtheid van de bevolking is 497 inw/km² landoppervlak. Warmond omvat de kernen Warmond en Oosteinde en wordt verder gekenmerkt door grote watervlakten en eilanden.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De gemeente is gelegen op en rond de meest oostelijke strandwal, die bestaat uit leemarm fijn zand. Westelijk hiervan worden aan het oppervlak zavelige gronden aangetroffen; ter oostzijde van de strandwal gaat een zavelige bodem over in zegge- en rietvenen en mesotroof broekveen (deels opgebracht). De meerbodems bestaan uit pleistoceen materiaal; plaatselijk wordt uit de meren zand gewonnen tot op grote diepte.
Het hoogst in het terrein liggen de strandwalzandgronden, die vooral in het noorden evenwel werden afgegraven tot ongeveer NAP. De zavelige gronden ten westen en ten oosten hiervan liggen resp. op ongeveer 0,8 m - NAP en 1,4 m - NAP; de veenpolders hebben hun oppervlak nog enkele decimeters lager terwijl het noorden van de Hemmeerpolder op ruim 3 m - NAP ligt; dit gedeelte van de polder is een droogmakerij, ontstaan in 1624. De bodem van deze laatste polder bestaat uit oude zeeklei.
De niveauverschillen binnen de veenpolders zijn het gevolg van differentiële klink bij de ontwatering van de bodem. De afwatering geschiedt thans geheel kunstmatig d.m.v. electrische en dieselgemalen en enkele molens op de boezem van Rijnland. Rond 1915 waren nog uitsluitend molens actief in de vnl. 17e eeuwse polders;in 1940 zeker al een viertal motorgemalen, alle op het vasteland. Het zuidelijk deel van de Zwanenburgerpolder is sedert het begin van de jaren '70 vergraven en terplaatse werd zand gezogen tot op ruim 20 m diepte; hier ontstond het meer 't Joppe.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

Bodem en reliëf bepaalden rond 1850 in hoge mate het aanzien van de gemeente. Op de hogere strandwalzandgronden werden vnl. buitenplaatsen met tuinen en bospartijen aangetroffen, goed bereikbaar langs de Herenweg. Ook de dorpskom lag tegen de strandwal maar deze verbreedde zich naar de Leedeoever.
De percelen op de strandwal waren vanouds overwegend smal en kort strookvormig; op de klei (zavelig) en veengronden domineerden mozaïekvormen, maar in de Hemmeerpolder neigde het verkavelingstype naar rationeel.

3.1. Agrarisch grondgebruik

Omstreeks 1500 werd de economische basis van het dorp bepaald door akkerbouw en veeteelt. In de 18e eeuw moet ook de betekenis van fruitteelt aanzienlijk zijn geweest. Omstreeks het midden van de vorige eeuw was er sprake van enige akkerbouw en boomkwekerij op de lagere overgangsgebieden terwijl de veeteelt veruit domineerde in de laagst gelegen poldergebieden. Waar mogelijk waren de gronden die tot de buitenplaatsen behoorden behalve 'plezante tuinen' ook vruchtdragend.

Na 1850 werden de gronden op de strandwal in toenemende mate in gebruik genomen voor woningbouw en villa's; Warmond werd dankzij de verbeterde infrastructuur aantrekkelijk als plaats om "buiten" te wonen en als forensengemeente. De uitbreiding en verdichting deed zich dan ook vooral voor aan de zuidzijde van het dorp in de richting van het station en wel met name na 1920. In het noorden werden delen van de strandwal vanaf het eind van de vorige eeuw afgegraven tot ongeveer NAP t.b.v. de bollenteelt terwijl het zand werd afgevoerd en gebruikt voor infrastructurele werken en stadsuitbreidingen elders. Een hoogtepunt bereikte de bollenteelt (vnl. narcissen) in de jaren 1910-1930 en verbetering van de waterhuishouding bracht mee dat zelfs op de wat mindere gronden tuinbouw kon gaan plaatsvinden.
Er was een tamelijk grote verandering in grondgebruik te constateren: een afname van de woeste grond en van grote buitenplaatsen, een toename van tuinbouwgebieden en daarnaast ook een daling van het areaal grasland.
In de eerste tientallen jaren van onze eeuw groeide de betekenis van de bollenteelt maar in de crisistijd nam het areaal weer af zoals is weerspiegeld in de volgende grondgebruikscijfers:

jaartal	tuingrond	weiden
1910	13%	87%
1930	27%	71%
1950	9%	88%

De verkavelingstoestand in het veengrasland werd door deze ontwikkeling nauwelijks beïnvloed, maar de zavelige graslanden werden hier en daar opnieuw ingericht waarbij grotere percelen ontstonden, met name in het noorden rond Oosteinde.

Belangrijke wijziging ook op de (voormalige) strandwallen door de uitbreiding van de bebouwing en vooral door de afgraving die tot herverkaveling leidde.

Na 1945 werd een omvangrijk ontgrondingsprogramma uitgevoerd in de zuidelijke helft van de Zwanenburgerpolder die rond 1970 aan het water werd prijsgegeven. Dit betekende verlies van weidegrond maar het belang van Warmond voor de oever- en waterrecreatie kon erdoor toenemen.
Verder ging er in het zuidwesten van Warmond tuinbouw grond verloren ten behoeve van de uitbreiding van de bebouwing waardoor nu nog slechts 'eilandjes' met bollencultures in dit gebied worden aangetroffen.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Zoals gezegd was het dorp rond 1850 nog rijk aan buitenplaatsen.
De tuinen, parken en huizen hadden toen een hoofdzakelijke functie als buitenverblijven van goed-gesitueerden uit de grote steden; men vond er zelfs enkele in de Kooipolder en de Boterhuispolder maar de meeste lagen langs de Herenweg i.v.m. bereikbaarheid en bodemgesteldheid. Met de opkomst van het "buiten" wonen nam het forensisme toe en tegelijkertijd ontwikkelde zich ook de waterrecreatie rond Warmond. Hoewel de oorspronkelijke bevolking zich hiervan lange tijd afzijdig trachtte te houden kan toch worden geconstateerd dat een belangrijk watersportcentrum tot stand kwam sedert het begin van de 20e eeuw, aanvankelijk met een zwaartepunt aan het noordeind van het dorp -het dichtst bij de meren.
Na 1945 nam de betekenis van Warmond voor het oever- en watertoerisme verder toe dankzij verbetering van de toegankelijkheid en uitbreiding van het plassengebied met de voormalige Zwanenburgerpolder. Verdichting van de bebouwing langs de wateroever en specialisatie op de watersport waren het gevolg: er ontstonden nieuwe jachthavens, winterbergingen en werven, o.a. in de Veerpolder en bij het Vennemeer. Verder ontstonden nabij Oosteinde een jachthaven en een camping.

In de Kooipolder bevindt zich vanouds een eendenkooi; deze is thans nog in gebruik.

3.3. Visuele karakteristiek

Als visueel-karakteristiek kenmerk van de gemeente Warmond valt te noemen het afwisselende landschap dat van west naar oost wordt bepaald door een open weidegebied, een bosrijke zone van buitenplaatsen, landgoederen en dorpsbebouwing, een polder- en eilandgebied in gras met hier doorheen geweven een plassencomplex. Hierbuiten ligt in het noorden van de gemeente nog een vrij uitgebreid tuinbouw- (bloembollen-) gebieden zijn er wat verspreide veldjes in het overgangsgebied van weiden naar boszone.

4. INFRASTRUCTUUR

De globaal van ZW naar NO gerichte strandwal waarop het dorp Warmond en het gehucht Oosteinde zijn gelegen werd al vroeg gebruikt als noord-zuidweg, zij het niet als hoofdverbinding. Ter hoogte van Oosteinde sloot de weg wat ongelukkig aan op de doorgaande route van Haarlem naar Leiden over Sassenheim en in het zuiden kruiste hij de Poel (op de grens met Oegstgeest), een water dat pas in 1637 door een brug werd overspannen. Deze Warmonderweg of Herenweg werd in 1843 beklinkerd maar had toen binnen het dorp een halfharde parallelweg (Dorpsstraat) ter oostzijde; deze wegen en de oever van de Leede vormden samen de nederzettingsas. Een dicht net van verbindingssteegjes tussen de drie assen maakte het patroon compleet.
De verbindingen met Oosteinde waren nog niet verhard; de weg op de dijk langs de oostoever van de Zijl was in het begin van onze eeuw half verhard. Bestrating van de landwegen volgde pas later.

Voor het verkeer waren verder van belang de waterwegen en de meren en hiervan vooral de natuurlijke waterlopen de Leede en de Zijl die Leiden in verband brachten met het Haarlemmermeer en de uit 1657 stammende Haarlemmertrekvaart die bij de Poel in de Leede uitkwam maar niet op het grondgebied der gemeente lag.
Veren onderhielden de verbindingen met de eilanden (toen en nu slecht ontsloten) en alleen de vaste oeververbinding in de Herenweg bracht ingrijpende verbetering in de verkeerstoestand voordat in 1842 Warmond een station kreeg op de spoorlijn Haarlem-Leiden. De doorsnijding van de gemeente betekende op den duur dat een ruimtelijke scheiding plaatsvond tussen dorp en villawijk, die nog werd geaccentueerd door veelvuldig gesloten overwegbomen.
De tramlijn van Haarlem naar Leiden passeerde het dorp op geruime afstand; de dienst functioneerde van 1880 tot 1948.

Verlies van de directe betrekkingen met Leiden en de bollensteek trad echter op met de opheffing van het station in Warmond en ook door de fysieke scheiding als gevolg van de opening van de Schiphol-spoorlijn door de Haarlemmermeerpolder rond 1980. De waterwegen door Warmond werden door de droogleggingen van het Haarlemmermeer niet wezenlijk aangetast; via de Ringvaart om de droogmakerij bleef het dorp goed bereikbaar terwijl de meren sedert ± 1900 een grote rol in de pleziervaart kregen, naast de functie die ze al hadden als boezem en scheepvaartroute.

Alle klei- en veengronden in het dorp worden beschermd door waterkerende dijken, die meestal het grillig patroon van de waterlopen volgen en waarover gewoonlijk wegen zijn aangelegd.
Het patroon van wegen, wateren, spoorwegen en dijken is -behalve in kwalitatief opzicht- in de periode 1850-1945 nauwelijks gewijzigd. Wel deden zich functionele veranderingen voor, onder invloed van infrastructurele mogelijkheden.

De droogmaking van het Haarlemmermeer (± 1850) leidde toen nog niet tot ontsluiting. Pas een kleine eeuw later (± 1936) werd vlak langs de noordwestzijde van de gemeente de Rijksweg van Amsterdam naar Den Haag aangelegd, die voor verdere integratie maar ook voor ontlasting van het dorp zorgde. Pas in 1988 volgde opnieuw verkeersafname

dankzij de voltooiing van een volwaardige weg van het tolhek, langs de trekvaart, naar de Rijksweg.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente bestaat uit 2 kernen: het dorp Warmond en het gehucht Oosteinde dat iets ten noordoosten van het hoofddorp is gesitueerd.
Warmond en Oosteinde liggen beide op de ZW-NO gerichte strandwal en ontlenen hieraan hun langgerekte ruimtelijke structuur.
Sedert de 14e eeuw nam de bevolking toe (omstreeks 1500 waren er 400 à 450 inwoners) tot rond 1630 een voorlopig maximum werd bereikt van ± 1500 personen. Hierna volgde een geleidelijke daling tot rond het begin der 19e eeuw maar sedertdien is weer sprake van toename:

jaar	aantal inwoners
1811	780
1822	815
1840	1.079
1876	1.440
1890	1.426

jaar	aantal inwoners
1910	1.872
1920	± 2.400
1940	± 3.000
1960	± 4.400
1990	5.141

5.2. Kernen

5.2.1. Warmond

Warmond wordt al in de 9e eeuw genoemd en een kapel komt zeker voor in 1063; het dorp had in 1156 waarschijnlijk al een eigen parochiekerk.
In de middeleeuwen waren vier sterkten in of nabij Warmond gevestigd (op lage gronden!) alsmede twee kloosters. Deze werden alle verwoest in het begin van de 80-jarige oorlog, maar zowel de aantrekkingskracht voor vooraanstaanden als het R.K. geloof bleef de volgende eeuwen een stempel op het dorp drukken. De bebouwing van het dorp strekte zich vooral uit langs het voetpad (nu Herenweg) en in toenemende mate ook langs de westzijde van een achterweg (Dorpsstraat) en langs de Leedeoever. Gesteld kan worden dat Warmond een meerassige lineaire nederzetting werd, of een "geestgrond"-dorp. Bestaansbronnen in de Late Middeleeuwen waren veeteelt, akkerbouw en visserij maar ook zullen diensten voor de edelen zijn verricht.

Het dorp was redelijk ontsloten via de weg over de strandwal maar het gemis van een brug over de (toen nog brede) Poel deed zich voelen. De semi-doorgaande weg werd pas veel drukker nadat in 1637 de vaste verbinding met Oegstgeest was gerealiseerd. De aanleg van de trekvaart Leiden-Haarlem, ontsloot het dorp verder en nu het goed bereikbaar was werd het aantrekkelijk voor het stichten van buitenverblijven. Merkwaardig is het dat de "import" van gefortuneerden parallel verliep met de leegloop door autochtonen; een zekere sociale opwaardering van het dorp was hiervan het gevolg. De visserij nam in belang af in het dorp maar scheepsbouw was in opkomst terwijl tevens textiele huisnijverheid van betekenis werd. Waar de toegankelijkheid benedenmaats bleef (met name op de eilanden) bleef de veeteelt veruit dominant; de dorpsbewoners verplaatsten zich daarheen met veeschuiten.

Een jongenskostschool gelegen op de westflank van de strandwal werd in 1799 ingericht als R.K. Grootseminarium maar in dezelfde tijd ging een aantal buitenplaatsen ten onder of kwam in andere handen.
Zo werden Oud-Alkemade en Oud-Teilingen (of Lokhorst) gesloopt in 1824 nadat de tuinen van de laatste al waren verkocht in percelen in 1811. Nu doet zich het omgekeerde verschijnsel voor: de bevolking van het dorp neemt toe terwijl de sociale status gaat afnemen.

De verkeersfunctie van het dorp daalde en hieraan zal het wel te wijten zijn dat ook de scheepsbouw nu aan belang inboette en zelfs verdween, maar in 1842 kwam een nieuwe impuls. De spoorlijn Haarlem-Leiden doorsneed de gemeente in het zuiden en op het kruispunt met de Herenweg kwam een station waardoor Warmond verder werd ontsloten en op den duur forensisme een rol ging spelen. Rond 1844 werd bovendien het Oegstgeesterkanaal naar Katwijk aangelegd dat voor een betere ontwatering van deze regio zorgde en het dorp kwam verder in de lift dankzij grondverbetering omstreeks 1900. Nabij de mond van het kanaal en dus bij het station en de trekvaart tussen Haarlem en Leiden werden kalkovens gebouwd in 1865, in onze eeuw uitgebreid met een betonbedrijf, dat inmiddels is opgeheven.
De bebouwing in het dorp verdichtte zich en er werden villa's gebouwd langs de zuidelijke deel van de Herenweg nabij het station.
In dezelfde periode was sprake van toeneming van de waterrecreatie en langzaamaan richtte het dorp zich op dit bedrijf. Er werd een jachthaven aangelegd, er kwamen werfjes en berging, de hotelfunctie won aan belang en er werd aandacht besteed aan toeristische promotie. Wel bleef er nog lange tijd weerstand van de autochtone bevolking tegen deze ontwikkeling (zowel van R.K. als van Protestantse zijde; de eersten waren in het dorp overigens veruit in de meerderheid).

Een tol ter hoogte van de brug over de trekvaart (van het Poel) belemmerde het doorgaande landverkeer, ondanks pogingen tot opheffing ervan. Vanouds werd hieruit het onderhoud van de in 1843 bestrate weg betaald, maar de toestand van de verbinding was tot in het begin van onze eeuw beroerd. Dit verbeterde na de overdracht van de straatweg aan de gemeente in 1913, maar het melkkoetje van de tol bleef bestaan tot na de Tweede Wereldoorlog.
Andere infrastructurele verbeteringen uit het begin van deze eeuw waren de aansluiting van Warmond op het gasdistributienet van Leiden in 1910, op de electriciteitscentrale van Leiden in 1917 en op de waterleiding van Hillegom in 1925. De "leefbaarheid" nam hierdoor nog sterk toe wat het forensisme verder bevorderde.

Een en ander kwam tot uiting in de plannen door de gemeente ontworpen. Al in 1922 was er een uitbreidingsplan dat behelsde de gemeente te verrijken met een villa-achtige wijk in de Zwanenburgerpolder met bochtige lanen die ten dele het bestaande slotenpatroon zouden volgen. Van dit project werd niets gerealiseerd.
Het uitbreidingsplan in hoofdzaak van 1936 geeft te zien dat direct ten noorden van het station een splitsing van de Herenweg was geprojecteerd maar in 1942 lijkt dit nog niet in uitvoering te zijn genomen. In 1942 waren er ook plannen voor de inrichting van het gebied ten oosten hiervan: men beoogde de verdere uitbouw van de al bestaande villawijk en aanleg van steigers voor plezierboten. De bestaande jachthavenaccomodatie in het NO van Warmond zou volgens deze plannen verder worden uitgebreid terwijl blijkt dat hier

inmiddels ook de eerste nieuwe straat was gerealiseerd, lopend van west naar oost nabij het bos dat behoort tot het Huis te Warmond.
Uit het plan van 1943 blijkt dat men de watersport verder wenste uit te breiden naar de overzijde van de Leede in de Veerpolder (die ook een nijverheidsfunctie zou krijgen) en naar Vrouwevenne/Weeswoning. De concretisering van deze plannen kon door de oorlogsomstandigheden niet plaatsvinden voor de jaren '50 en '60.

Vergelijking van de achtergrond van de kaarten van 1936 (moet veel ouder zijn!) met die van 1943 geeft een belangrijke bebouwingsverdichting te zien in de voorgaande 20 (?) jaar. De kaarten geven samen een goed beeld van de groei van de kern Warmond in de vooroorlogse jaren.
Thans is er opnieuw sprake van opvallende groei: met name de bouw van luxe woningen en voorzieningen t.b.v. de recreatie zijn opvallend.

5.2.2. Oosteinde

Het gehucht ontstond op het noordelijk deel van de strandwal tussen Sassenheim en Warmond en hoewel het al in de late middeleeuwen onder deze naam voorkwam stond het in 1854 niet als aparte kern op de kaart. In ± 1912 heette het Oosterwoud. De naam Oosteinde is te verklaren uit het feit dat de weg over de strandwal van Warmond op deze plaats eindigde en zich scherp naar het westen keerde om aan te sluiten op de weg van Oegstgeest naar Sassenheim.
Het gehucht ligt in de nabijheid van het in 1824 gesloopte buiten Oud-Alkemade en een deel der samenstellende bebouwing blijkt te zijn opgericht rond de einden van een aantal korte zandvaarten door de Alkemader polder en de Simonspolder, wat erop duidt dat de toename van de bevolking samenviel met de afgraving en grondverbetering in dit gebied rond 1900.

De ontsluiting was redelijk te noemen dankzij de waterwegen en de halfverharde wegen naar Warmond en naar de straatweg tussen Sassenheim en Oegstgeest. Hoewel de bodem slechts geschikt bleek voor de teelt van narcisbollen kon het gehucht in belangrijke mate profiteren van de toenemende welvaart en rond 1940 lagen enige tientallen ha in bollen; thans wordt de omgeving zelfs gedomineerd door bollenlanden.
Verder was het hoofdbestaansmiddel de veeteelt: het oostelijk aangrenzend veenpoldergebied bestond geheel uit weiden. Behalve enige structurele verbeteringen in de wegen deden zich geen bijzondere ontwikkelingen voor in dit gehucht dat zelfs geen begin van komvorming kent.

5.3. Verspreide bebouwing

Op verscheidene plaatsen werd en wordt binnen de gemeente verspreide bebouwing aangetroffen. Te noemen zijn De Kaag (Zweilanderpolder), Zijleinde (Boterhuispolder) en het bij het Vennemeer gelegen Weeswoning. Hiernaast kunnen vermeld worden een aantal van de vele voormalige buitenplaatsen, te weten: Oud-Alkemade, Huis te Warmond en Oostergeest (± 1730).
In veruit de meeste gevallen is de verspreide bebouwing gelegen aan of in de directe nabijheid van, water(lopen) i.v.m. vervoer per boot.

De buitenplaatsen lagen gewoonlijk langs de Herenweg, maar in de Boterhuispolder was er rond 1850 een gevestigd aan de Zijl. Vervoersmogelijkheden over water naar de buitenplaatsen waren van groot belang en ook de trekvaart van Leiden naar Haarlem speelde bij de vestiging rond Warmond een grote rol. De landgoederen hadden vaak zowel een tuin- en buitenfunctie als ook een nuttige: er waren fruitbomen geplant en op de bijbehorende weiden werd veeteelt bedreven door locale boeren.
Tegen het eind van de 18e eeuw werd de exploitatie echter duur en door de Franse Revolutie ook moeilijk en menig complex ging over in andere handen of werd zelfs gesloopt. Soms bleven de in landschapsstijl aangelegde tuinen intact, andere keren werden ze opnieuw verkaveld t.b.v. agrarisch gebruik.

In onze eeuw gingen de complexen, voorheen behorend tot Oud-Alkemade (gesloopt 1824), ten onder bij de aanleg van Rijksweg 4A (nu A44) rond 1936. Behouden bleven Huis te Warmond, waarvan de parken nu vrij toegangkelijk zijn, Oostergeest en het 18e eeuwse Groot-Leerust aan de Leede en verder is van belang Vroenhof uit ± 1870.
Loofbos- en parklandschappen bleven ook in stand rond het vm. Grootseminarium, de R.K. kerk en de ruïne van de oude kerk en in het zuiden van de gemeente.

Van de molens binnen de gemeente zijn voor de betrokken periode van belang: de Broekdijkmolen (1840), de Faljerilmolen (1936), de molen De Kok (1809), de Lakermolen (1818), de Hofmolen (1859) en de Zwanenburgermolen (1805). De Broekdijkmolen werd in 1976 gerestaureerd na brand, de Lakermolen draagt opschrift 1632. De Hofmolen is pas enkele jaren geleden in de Hofpolder geplaatst. Als 'Veermolen' stond hij jarenlang in de Klinkenbergen Polder. De molens zijn of waren alle in gebruik als poldermolens.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
  Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal:

- Manders, J.H. (1930)
  "De tol aan het Warmonderhek te Warmond";typoscript met bijlagen. Leiden.

- Recreatierapport Warmond (1967)
  VVV Warmond.

- De Rijnstreek en hare naaste omgeving (1936).
  Algemeen Publiciteitskantoor Amsterdam C. i.s.m. verschillende gemeenten en VVV's in deze streek. Z.p..

- Steur, A.G. van der (1969)
  "Het aantal inwoners van Warmond in de loop der eeuwen" ; Warmondse bijdragen nr.1.

- Warmond (1958). Een studie van de sociaal-economische structuur en de stedebouwkundige problemen; Landbouw-economisch Instituut, Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland, Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland. Rotterdam en Den Haag.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Balthazar, Floris
  Kaart van Rijnland 1610-1615.

- Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; 1854.

- Kuyper, J.
  Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

- Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 402; 1888, 1907, 1912.

- Uitbreiding Stratenplan der Gemeente Warmond in den Zwanenburgerpolder; 1:2.500; 1922 (Arch. B.E. Spijker Azn. te Leiden).

- Gemeente Warmond plan in hoofdzaak, 1936; 1:10.000 (Inst. Stad en Landschap van Z.H.).

- Gemeente Warmond Uitbreidingsplan, 1942; 1:25.000 (Inst. Stad en Landschap van Z.H.).

- Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Ost; 1942 (Truppenkarte).

- Gemeente Warmond Plan in Hoofdzaak; 1:10.000; 1943.

- Topografische kaart; 1:25.000; no. 30 F; 1951.

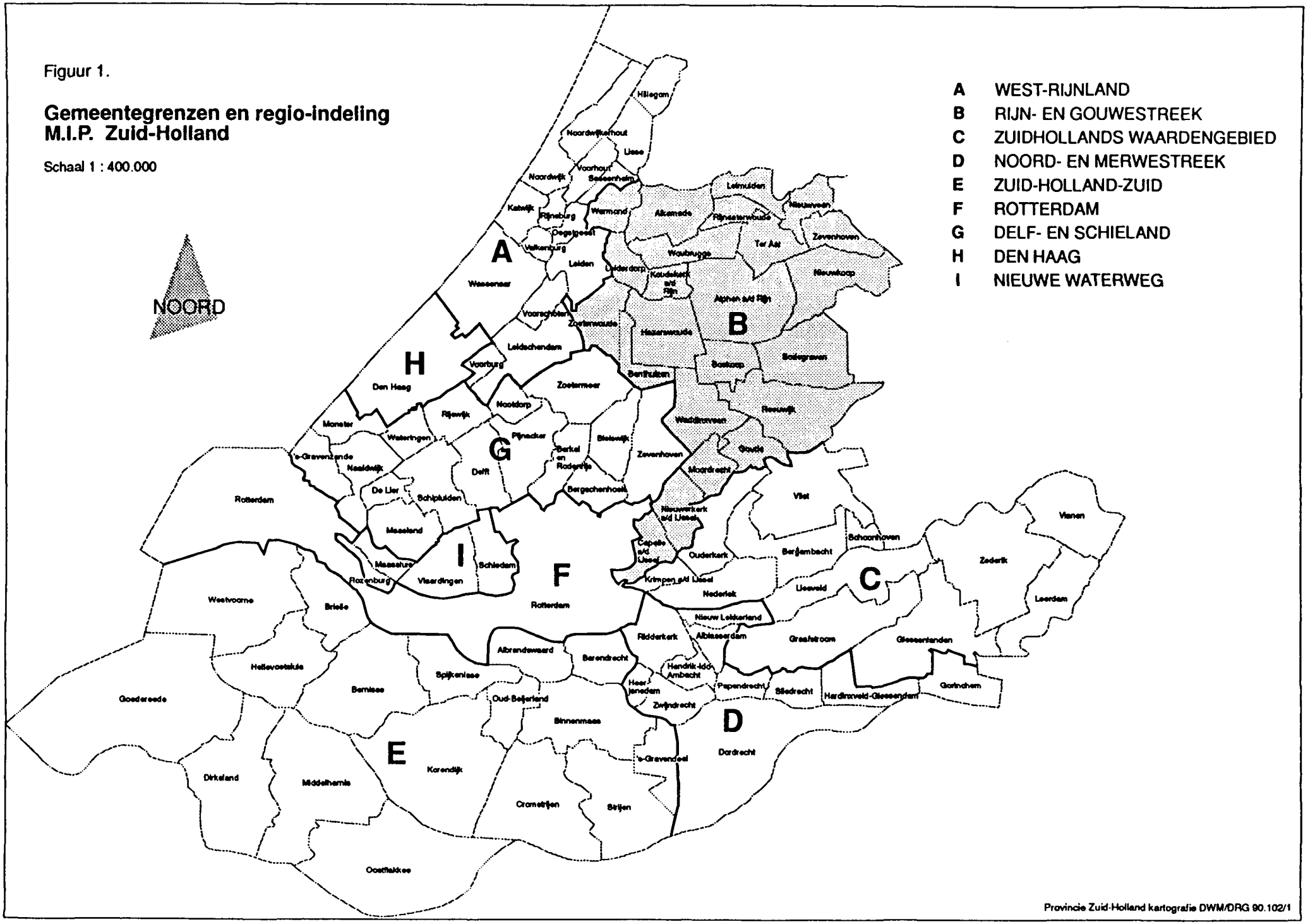
- Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Ost; 1981.

- Topografische kaart; 1:25.000; no. 30 F; 1990.

Figuur 1.

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland

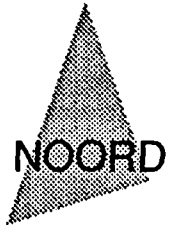
Schaal 1 : 400.000



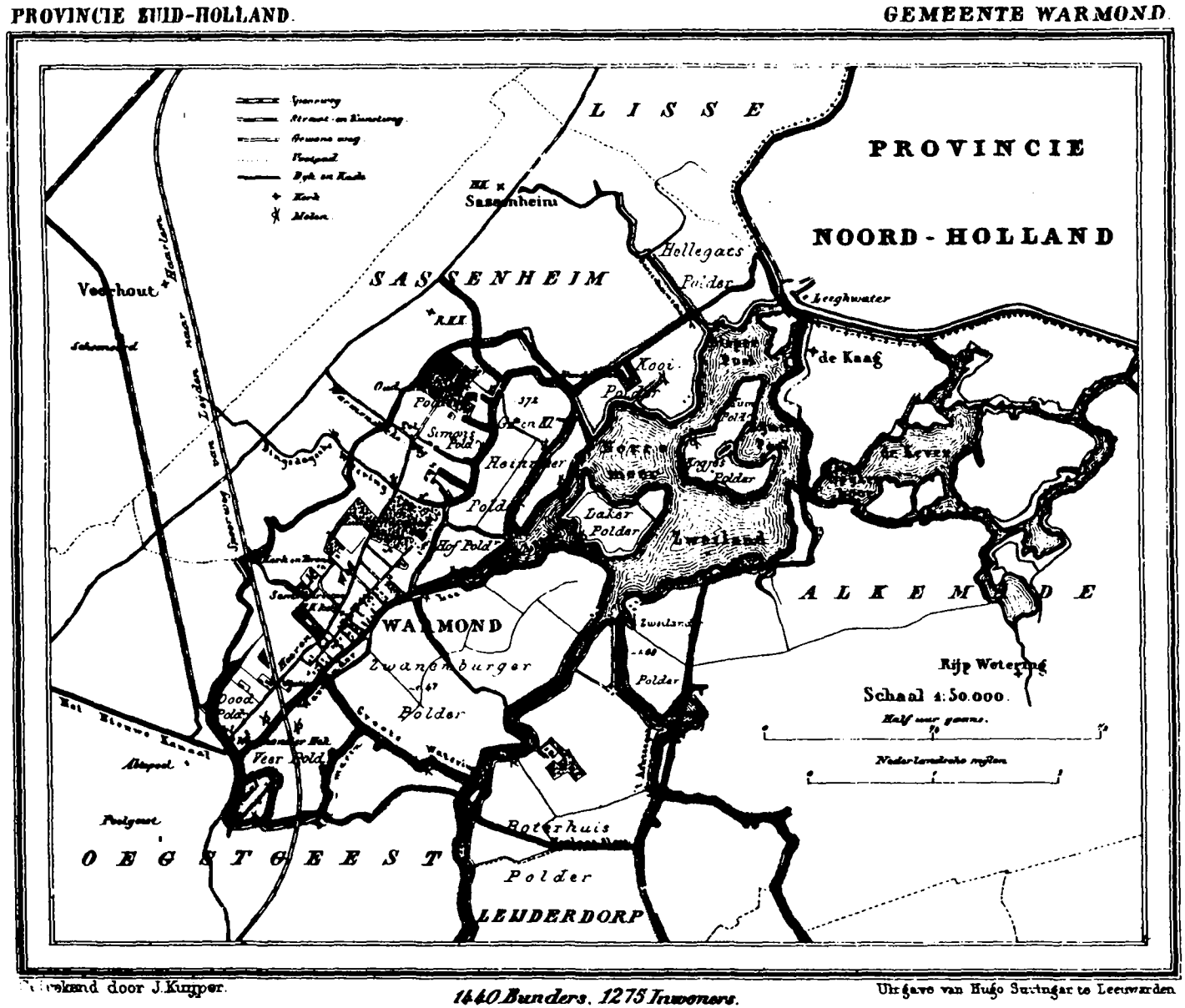
Figuur 1a.

Gemeente Warmond

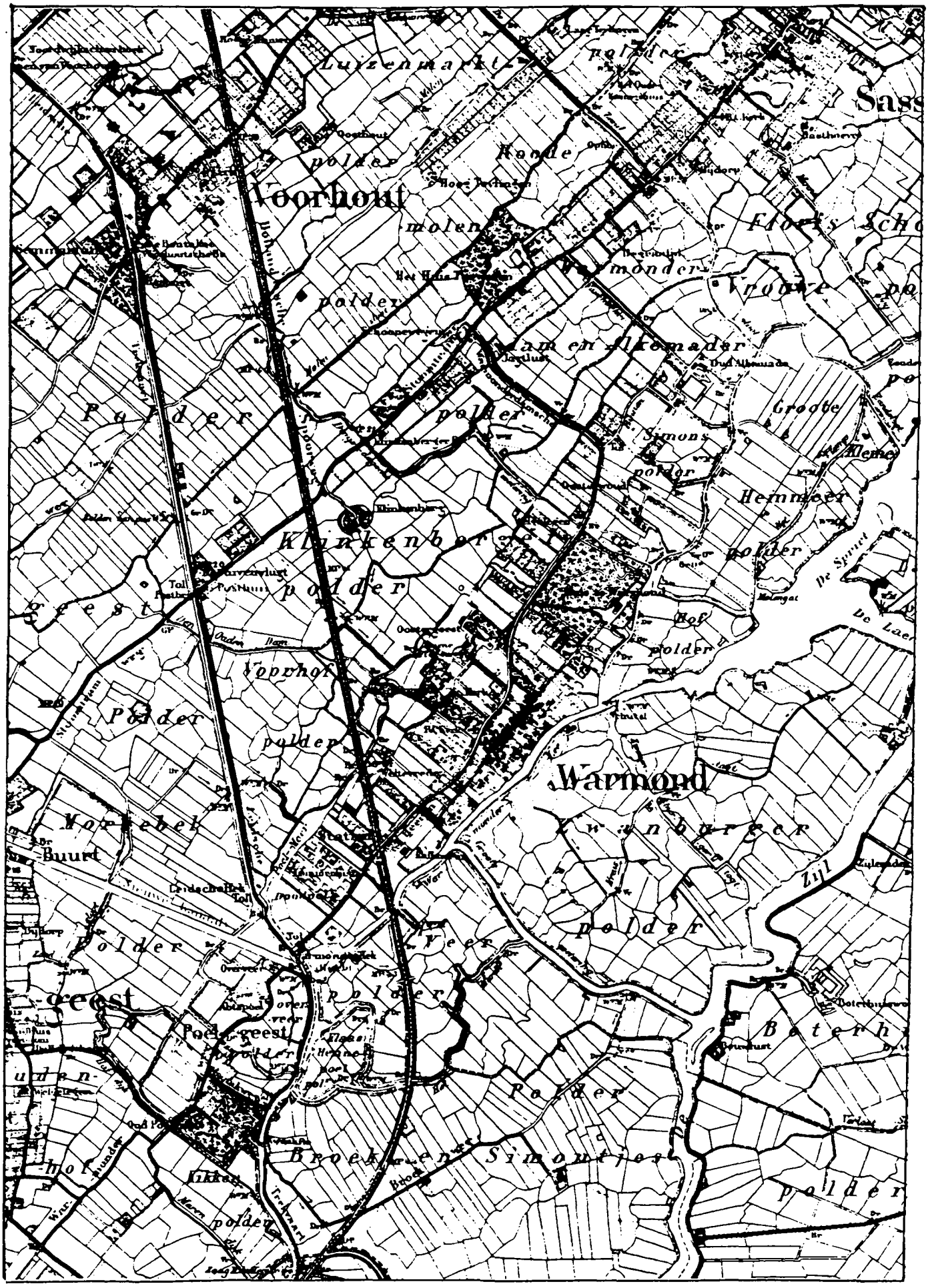
Schaal 1 : 300.000



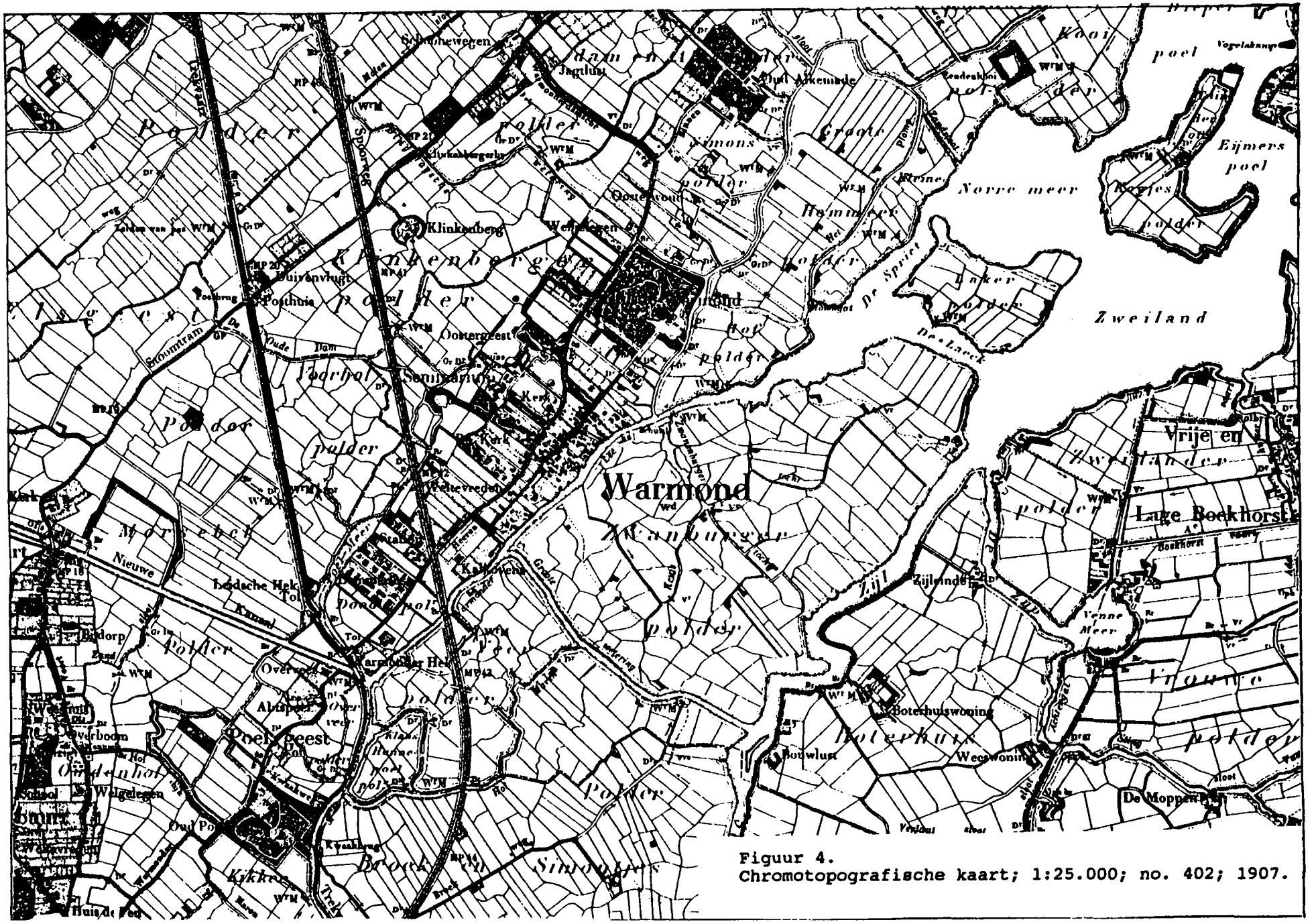
Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/3

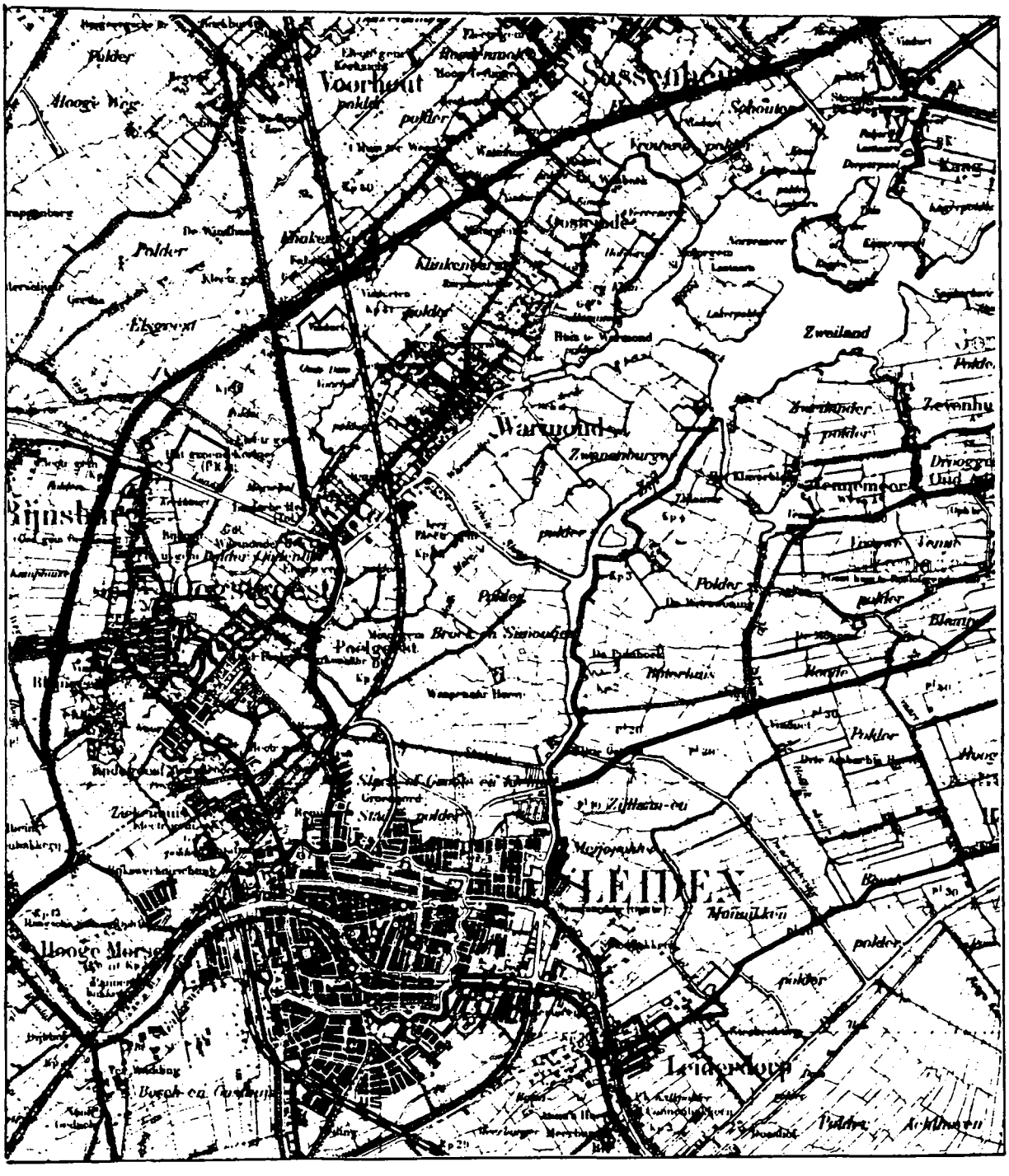


Figuur 2.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.

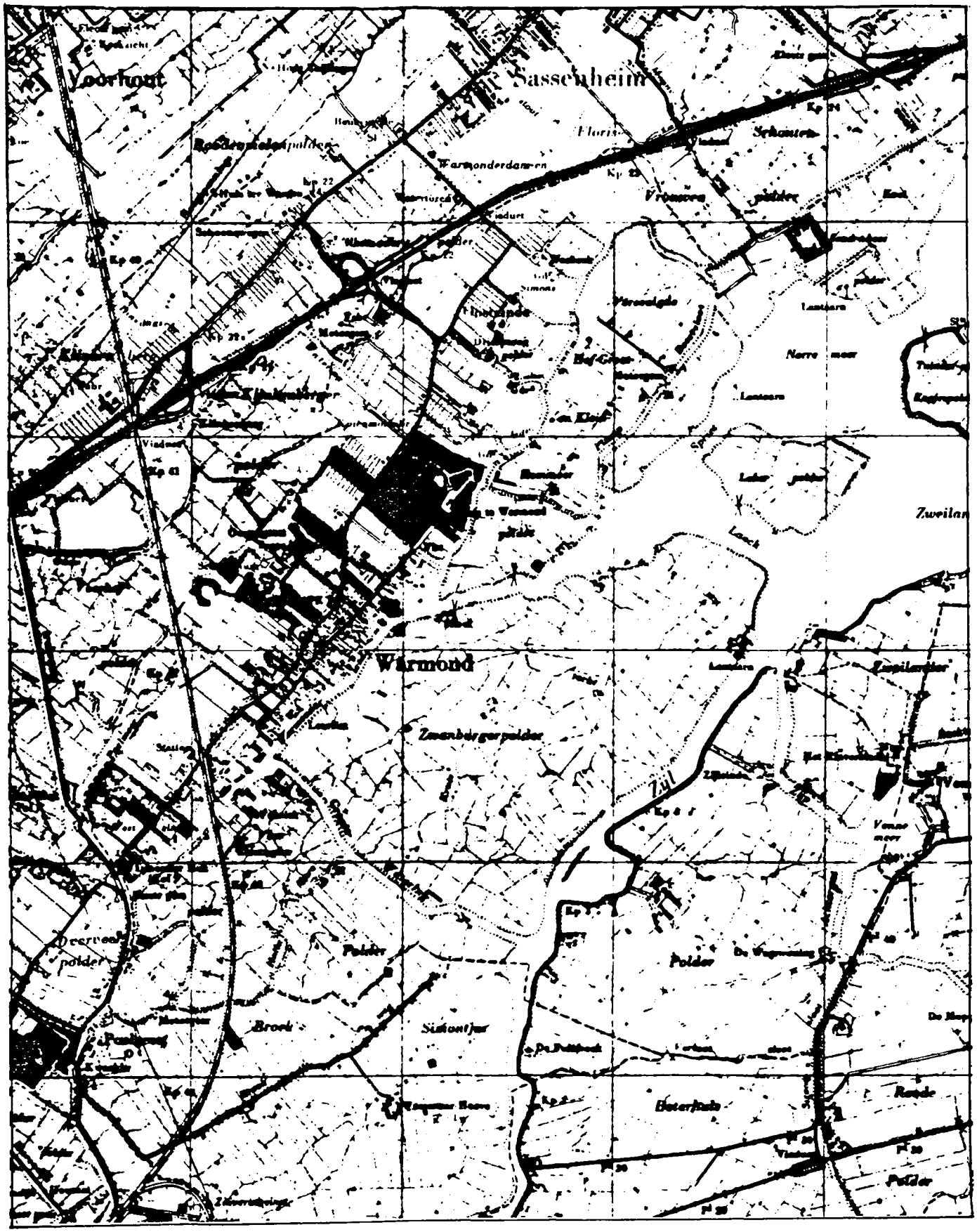


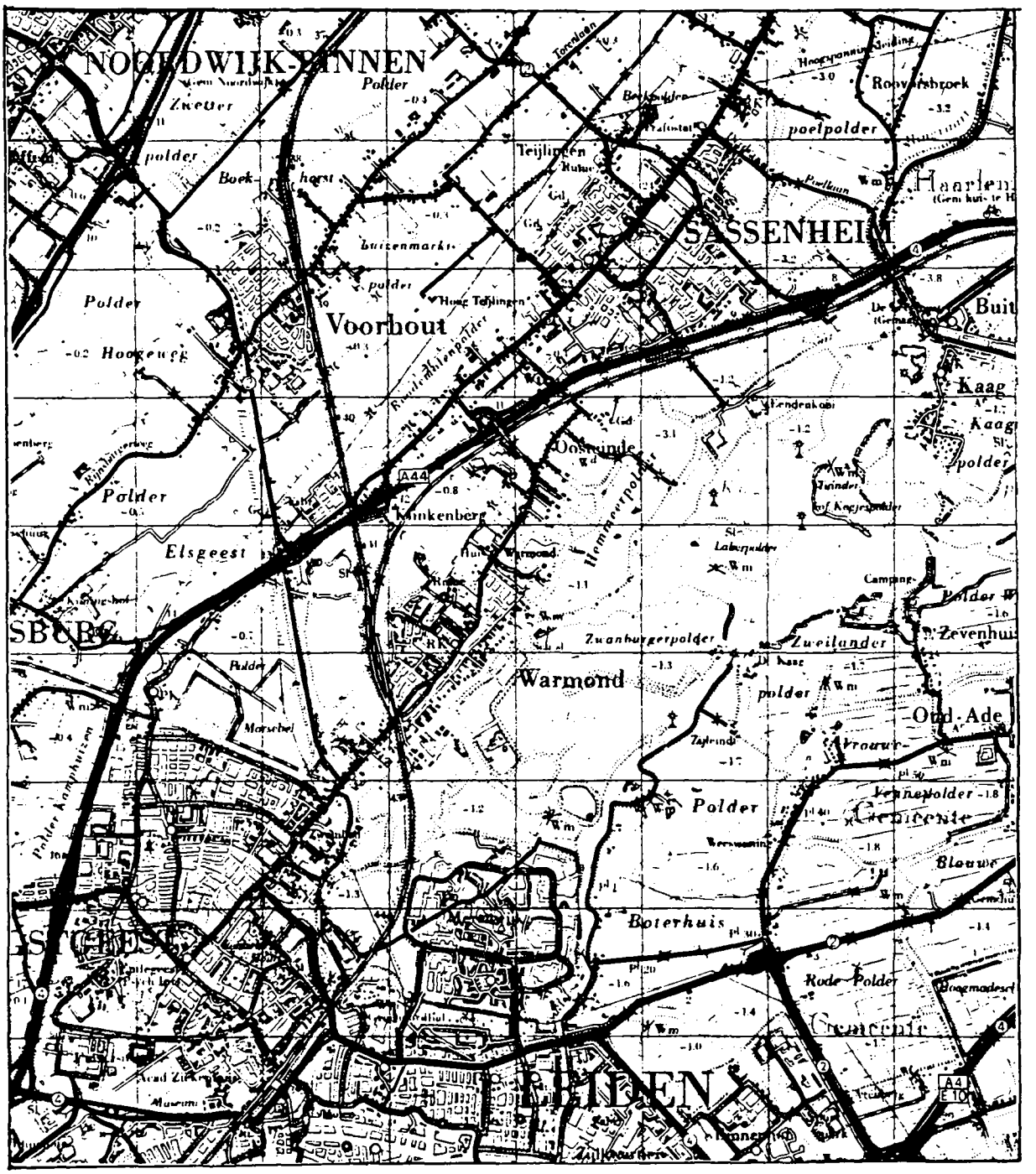
Figuur 3.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 402; 1888.


Warmond
Zweiland
Norre meer
Eijmers poel
Vrije en
Lage Boekhorst
Klinkenberg
Oostergeest
Weltevreden
Oudegeest
Boterhuiswoning
Weeswoning
De Mopper
Zijlsnede
Venne Meer
Lodsche Hek
Nieuwe Kanaal
Stoomtram
Spoorweg
Posthuis
Buitenvliet
Jagtlust
Schoonheerwegen
Kalkovens
Altena
Overveen
Bijdorp
Welgelegen
Oud Po
Kikker
Brook
Huis de Ved
Simons polder
Groote Hemmeer polder
Kooi poel
Kaiser polder
Zijl
Zijl
Zijl
Boekhorst
Vogelskamp
Vaderskamp
Kraaien
Plant Akkemade
Oude Dam
Kerk
Kerk
Kerkhof
Kerkhof
Kerkhof



Figuur 5.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Ost; 1942 (Truppenkarte).


Loerhout
Sassenheim
Warmond
Zwaanburgerpolder
Polder
Brook
Stationtjes
Zwaanburg
Zwaanburgerpolder
Zwaanburgerpolder
Zwaanburgerpolder



Figuur 7.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Oost; 1981.

Figuur 8.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 30 F; 1990.

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

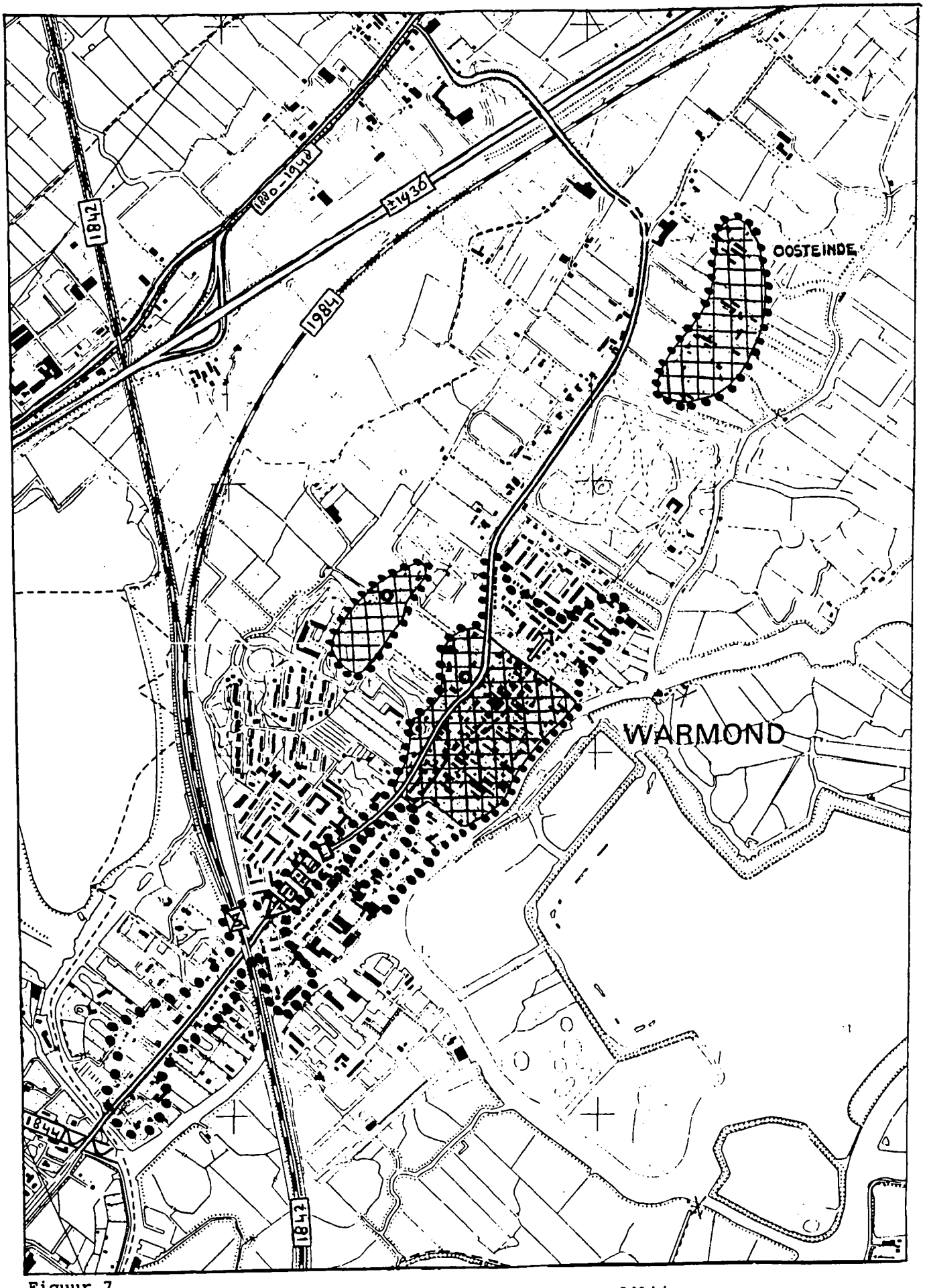
1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14



Figuur 7.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Warmond in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

mei 1989

E.B. de Snoo - van de Garde

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Inleiding

In overeenstemming met de landschappelijke karakteristiek valt voor de bebouwing van de gemeente Warmond eveneens een onderverdeling in typen te maken. Een dergelijke onderverdeling geldt met name de bebouwde kom, die wordt gevormd door drie "zones", te weten een bosrijke zone, een dorpskern en een gedeelte met villabebouwing. Door verdichting en meer recente invullingen zijn deze zones inmiddels onderling met elkaar verweven.

De bosrijke zone in het noordwesten

Behalve de 18e eeuwse buitenplaats Oostergeest, huis te Warmond, Groot Leerust en de toren met ruïne van de 16e eeuwse parochiekerk met ommuurd kerkhof, kent de bosrijke zone aan de noordwestzijde van de Herenweg tevens het landhuis Vroenhof (circa 1870), met een overtuin aan de andere zijde van de Herenweg, de Nederlands Hervormde kerk uit 1875, gebouwd door A. van der Wille, met de erbij behorende pastorie Roekenhof, en de Rooms-Katholieke St. Matthiaskerk uit 1858/1859, gebouwd door Th. Molkenboer en eveneens met een pastorie.
Het gebied tussen en achter de twee kerken heeft een parkachtige aanleg met vrij dicht opeenstaande hoge bomen. Via een hek bij de Matthiaskerk komt men in een wat meer afgescheiden parkgedeelte dat leidt naar de Rooms-Katholieke begraafplaats.
Een toegangshek aan de Herenweg flankeert de Bisschoplaan, de toegangsweg naar de verpleeginrichting Mariënhaven, het voormalige Grootseminarie Mariëngaerde dat dateert uit 1821 en dat in 1843 door Th. Molkenboer werd voorzien van vleugels en een kapel. Een andere verpleeginrichting/verzorgingstehuis is het uit de jaren '30 stammende Huize St. Liduina.

Naast buitenhuizen en kerkelijke bebouwing herbergt dit bosrijke gedeelte overigens ook een aantal bunkers uit de Tweede Wereldoorlog. Gevonden zijn bunkers nabij de St. Matthiaskerk, aan de Oude Dam, achter de Oude Kerk aan de Klinkenberg en in de tuin van Oostergeest - alle gelegen aan de rand van de parkaanleg, nabij het open veld.

De dorpskern

De kern van het dorp bevindt zich aan de zuidoostkant van de Herenweg en wordt gevormd door de bebouwing van de Dorpsstraat en de aan weerszijden gelegen "dammen". Opvallend is de fijnmazigheid van de verkaveling en daarmee samenhangend de kleinschaligheid van de bebouwing.
Van planmatige woningbouw is in Warmond eigenlijk geen sprake. Wel zijn er enkele rijtjes/straatjes met woningen te vinden uit het eerste kwart van deze eeuw. Te noemen zijn de woningen aan de Blije Veldlaan, die aan de Van Beverninckstraat, langs de Teylingerkade en aan de Padoxlaan. De ligging van deze laatste woningen laat zich overigens verklaren door de vroegere aanwezigheid van een spoorwegstation, zoals ook het Stationskoffiehuis (Herenweg 1) verwijst naar deze voormalige spoorweghalte.

Villabebouwing is te vinden aan de uiteinden van de dammen, op de percelen gelegen aan de oever van de Leede, evenals in het gebied aan de westzijde van de spoorlijn, aan beide kanten van de Oranje Nassaulaan.

Aan de Dorpsstraat bevindt zich een aantal meer monumentale panden, zoals het voormalige raadhuis (1866), de voormalige dorpsschool (1861) en het uit circa 1800 daterende postkantoor. Interessant is ook de dorpspomp uit 1971. Tevens behoeven vermelding twee hotel-restaurants, te weten het Hotel De Zon, Dorpsstraat 114, en De Stad Rome (De Baan 4). Beide hotels werden gebouwd in 1910.

Zowel aan de Dorpsstraat als aan de in het verlengde gelegen Jan Steenlaan en Burg. Ketelaarstraat is een aantal dorpsboerderijen te vinden. Hiervan zijn vermeldenswaardig Jan Steenlaan 5/7 en Dorpsstraat 89, beide van omstreeks 1880-1885.
Dorpsstraat 43 heeft een 17e eeuwse kern, maar een voorgevel uit het derde kwart van de vorige eeuw.

Dorpsstraat 19 ten slotte, is een grote bollenschuur, met woonhuis aan de straatzijde, terwijl aan de zeer dicht bebouwde dammen een aantal nog vrij gave houten (droog)schuren te vinden is. Deze bouwwerken dateren alle van omstreeks 1900.

Het buitengebied

In het door grote watervlakten beheerste buitengebied is een aantal boerderijen te vinden, die net zoals de dorpsboerderijen vrijwel alle gekenmerkt worden door de aanwezigheid van een zomer- en een winterhuis. Beide volumes staan telkens haaks ten opzichte van de straat of het water en hebben veelal topgevels aan de voorzijde. Het woonhuisgedeelte van het winterhuis is onderkelderd, terwijl het achtergelegen stalgedeelte zich vaak onderscheidt door een wat lagere nokhoogte.

Daarnaast wordt het plassengebied gekenmerkt door een aantal poldermolens. Vermeldenswaardig zijn de Zwanenburgermolen, een poldermolen uit 1805 in de Zwanenburgerpolder, de molen De Kok, een poldermolen uit 1809 in de Tuinder- of Kogjespolder, de Lakermolen, een poldermolen uit 1818 aan de Laak - in de Lakerpolder, de wipmolen in de Hofpolder, gebouwd in 1859, en onlangs overgeplaatst uit de Veerpolder (destijds Veermolen), en de Faljerilmolen, een wipmolentje op het eiland Faljeril, uit 1936.
Aan de Wasbeeklaan bevindt zich een gemaal uit 1922.

Ten slotte zijn ook in het plassengebied bouwwerken te vinden die hun voortbestaan danken aan de ontwikkeling van de waterrecreatie ter plaatse. Te noemen zijn de Kaagsociëteit en de daarbij behorende starttoren, beide uit de jaren 1925-1930, terwijl sinds de Tweede Wereldoorlog verschillende boerderijen aan het Oosteinde zijn omgebouwd tot kampeerboerderijen.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Warmond is geen stedebouwkundige typologie gemaakt, omdat er in de periode 1800-1945 alleen verdichting en uitbreiding van de kernen langs de reeds aanwezige structuur heeft plaatsgevonden.