

Cultuurhistorisch onderzoek

Sluizen Halfweg,
Hoogheemraadschap Rijnland

Opdrachtgever Hoogheemraadschap van Rijnland
Rapportnummer 22361
Status Definitief
Rapportdatum 18 juni 2013
Uitvoering drs A de Vries-Oosterveen
Projectleider H.J. Cassee

Autorisatie	Naam	Paraaf	Datum
Auteur	drs A. de Vries-Oosterveen		
Controle	ing. H.J. Los		
Vrijgave	H.J. Cassee		

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
2	ONDERZOEKSOPDRACHT EN WERKWIJZE	4
3	ONDERZOEKSGBIED	5
3.1	Afbakening onderzoeksgebied.....	5
3.2	Huidige en toekomstige situatie onderzoeksgebied.	5
3.3	Probleemstelling.....	5
4	CULTUURHISTORISCHE ANALYSE	6
4.1	Inleiding	6
4.2	Aanwezige elementen en structuren: waardevaste elementen	6
4.2.1.	Aanwezige waardevaste cultuurhistorische elementen in het plangebied.	6
4.2.2	Waardevaste cultuurhistorische elementen in de directe omgeving van het plangebied.	9
4.3	Aanwezige elementen en structuren: waardevolle elementen.	11
4.3.1	Waardevolle cultuurhistorische elementen in het plangebied.....	11
4.3.2	Waardevolle cultuurhistorische elementen in de omgeving van het plangebied.	12
5	CULTUURHISTORISCHE WAARDERING	14
6	ADVIES	16
	LITERATUUR.....	17
	VERANTWOORDING KAARTEN EN AFBEELDINGEN:.....	18

Bijlage 1 Kaarten en afbeeldingen

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361

3

1 INLEIDING

In opdracht van Nebest B.V. is voor het plangebied, de voormalige spuisluizen in Halfweg, gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude, provincie Noord-Holland in april 2013 door “De Waterfabriek” – voor erfgoedvragen een cultuurhistorisch bureauonderzoek uitgevoerd.

Aanleiding voor het onderzoek vormen de planstudies voor aanpassing en restauratie van de sluisen. Het cultuurhistorische onderzoek is een onderdeel in het traject van voorstudies ter voorbereiding op het maken van een variantenstudie en restauratieplan voor de sluisen.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361

4

2 ONDERZOEKSOPDRACHT EN WERKWIJZE

Doel van het uitgevoerde bureauonderzoek betreft het aan de hand van bestaande bronnen verwerven van inzicht in de binnen het plangebied aanwezige bekende als ook verwachte cultuurhistorische waarden. Daarnaast is het bureauonderzoek gericht op het verkrijgen van inzicht in de samenhang van het plangebied met de directe omgeving en de daar aanwezige cultuurhistorische waarden.

Bij het uitvoeren van het bureauonderzoek is gebruikgemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, de beleidsnota Archeologie van de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude, de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland, gegevens uit het archeologische informatiesysteem Archis 2.0, gegevens verstrekt door de Historische Vereniging Halfweg, gegevens uit het archief van Hoogheemraadschap Rijnland (Oude Archieven Rijnland, OAR) en het Nieuw Secretarie Archief van het Hoogheemraadschap Rijnland (NSAR) en relevante literatuur. Bovendien heb ik door telefonisch contact met relevante personen een beeld kunnen vormen van de actuele stand van zaken met betrekking tot het erfgoed in het plangebied en de directe omgeving.

Aan de hand van de verkregen gegevens is voor het plangebied een cultuurhistorische analyse opgesteld. Op basis daarvan is vervolgens een advies geformuleerd met betrekking tot de mogelijkheden die openstaan om door middel van het nieuw op te stellen verbouwings- en restauratieplan bij te dragen aan een adequaat beheer en behoud van het cultuurhistorisch erfgoed in het plangebied.

3 ONDERZOEKSGBIED

3.1 Afbakening onderzoeksgebied

Het plangebied betreft het sluiscomplex in de Spaarndammerdijk in Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, provincie Noord-Holland. In het onderzoek is een cultuurhistorische analyse gemaakt van het plangebied en de directe omgeving van het plangebied, dit is het gebied in een cirkel van ongeveer 1000 meter om het plangebied heen.

3.2 Huidige en toekomstige situatie onderzoeksgebied

Beschrijving van het plangebied

Het plangebied bestaat uit het sluiseneiland met het sluisencomplex, bestaande uit drie naast elkaar gelegen voormalige afwateringssluizen van het Hoogheemraadschap Rijnland. Dit zijn de Westsluis, de Middensluis en de Oostsluis, aangelegd in de Spaarndammerdijk. Het gebied is ontsloten door een voetgangers- en fietspad. Het sluiseneiland is ingericht als plantsoen, met een zitelement (parkbank). Opvallende elementen zijn de buitengebruik gestelde spoorwegbrug en het Monument ter nagedachtenis aan de Slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog. Aanwezig zijn verder verschillende buizen, die over de sluisen lopen en een ANWB- informatiepaneel. Er is onbelemmerde toegang tot de waterkanten. Op dit moment zijn de sluisen, het sluiseneiland en het plantsoen in matige of slechte staat van onderhoud.

Beschrijving van de directe omgeving van het plangebied

Het sluiseneiland ligt ingeklemd tussen twee infrastructurele elementen. Direct ten noorden ligt de spoorbrug van de treinverbinding Amsterdam-Haarlem en aan de zuidkant ligt het tracé van de verkeersweg N200. Aan de westkant liggen het terrein en de gebouwen van de voormalige suikerfabriek, dat onder de naam 'Sugar City' herontwikkeld wordt. Er tegenover ligt het in najaar 2012 geopende NS-treinstation Halfweg-Zwanenburg. Het aanwezige voetgangers- en fietspad sluit aan de westkant aan op de toegangsroute naar het spoorwegstation. Aan de oostkant sluit het plangebied aan op de Dubbele Buurt, een woonbuurt. Op zicht- en loopafstand van het sluisencomplex ligt het stoomgemaal Halfweg. Via de sluisen staan het water van de boezem van de Haarlemmermeerpolder en het zijkanaal F met elkaar in verbinding.

3.3 Probleemstelling

Het sluisencomplex verkeert in een slechte staat van onderhoud. Renovatie of restauratie is wenselijk. Het sluisencomplex van Halfweg bemoeilijkt een vlotte waterdoorvoer vanuit de boezem van de Haarlemmermeerpolder. Het Hoogheemraadschap Rijnland zoekt naar een oplossing. Om de doorstromingscapaciteit door de sluisen in de toekomst te vergroten wordt een variantenstudie gedaan, waarin verschillende oplossingen gepresenteerd worden. Het is van belang om van te voren te onderzoeken of en hoe mogelijke toekomstige plannen voor aanpassing en restauratie van de sluisen en het sluiseneiland aan het cultuurhistorische belang en de aanwezige cultuurhistorische waarden kunnen bijdragen dan wel schade kunnen toebrengen.

4 CULTUURHISTORISCHE ANALYSE

4.1 Inleiding

De term cultuurhistorie is een synoniem voor erfgoed.¹ Onder erfgoed wordt verstaan het geheel van verhalen, gebouwen en objecten die binnen een groep van generatie op generatie worden overgedragen.² Cultureel erfgoed omvat sporen, objecten en patronen/structuren die zichtbaar of niet zichtbaar, onderdeel uitmaken van een historische ontwikkeling. Het omvat zowel het archeologische, historisch (steden-)bouwkundig als het historisch-landschappelijk erfgoed.³

Er kan onderscheid gemaakt worden in waardevaste en waardevolle elementen. Waardevaste elementen hebben een beschermde status op basis van een rijks-, provinciaal of gemeentelijk besluit. Het zijn de Rijksmonumenten, provinciale of gemeentelijke monumenten. Waardevolle elementen zijn objecten, terreinen en vindplaatsen, waarvan wel bekend is dat ze een inhoudelijke waarde hebben, al is de inhoudelijke waarde niet altijd in detail bepaald, maar die niet beschermd zijn op basis van wetgeving.⁴

In dit rapport zijn beide categoriën van aanwezige waardevaste en waardevolle cultuurhistorische elementen beschreven, voor zowel het plangebied als de directe omgeving van het plangebied.

4.2 Aanwezige elementen en structuren: waardevaste elementen

4.2.1. Aanwezige waardevaste cultuurhistorische elementen in het plangebied

Tabel 1: Waardevaste cultuurhistorische elementen in het plangebied.

Soort	Naam	Monumentnummer
Rijksmonument	Spoorbrug	516033
Gemeentelijk monument	Spaarndammerdijk	HASP06A/14626
Gemeentelijk monument	Sluiscomplex Halfweg	

De spoorbrug

In Nederland ontstond in 1839 de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem. Om de aanleg mogelijk te maken, diende de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij in mei 1838 bij Rijnland een verzoek in om de Middensluis te verlagen.⁵ Over de Oostsluis ligt nog op de oorspronkelijke plaats de gietijzeren spoorbrug, die deel uitmaakte van deze eerste Nederlandse spoorverbinding. De brug is het laatste in situ overgebleven element van de eerste spoorlijn. De brug dateert uit 1868 en verving een houten exemplaar. In 1916 werd de brug buitengebruik gesteld nadat de spoorlijn iets naar het noorden verlegd was. In 2000 is de brug aangewezen als rijksmonument. Een andere spoorbrug, die over de Westsluis lag, is in 1981 overgebracht naar het Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht.

De Spaarndammerdijk

De sluisen zijn aangelegd in de Spaarndammerdijk, die eeuwenlang de grens vormde tussen de watermassa's van het Haarlemmermeer en het IJ. Om het waterpeil in het Haarlemmermeer beter te kunnen beheersen legde het waterschap Rijnland in de dijk op meerdere plekken houten

¹ J. Renes, *Erfgoed in interessante tijden*, Amsterdam 2011, p. 12.

² Erfgoedbalans 2009.

³ Handreiking erfgoed en ruimte, te raadplegen op www.cultureelerfgoed.nl/handreiking/erfgoedruimte.

⁴ Poelstra, p. 14 e.v..

⁵ OAR inv.no.4920.

afwateringssluizen aan. Het IJ stond in open verbinding met de toenmalige Zuiderzee en bestond uit zout water. De dijk bij Halfweg vormde de grens tussen zoet en zout water. Het dijklichaam van de Spaarndammerdijk heeft een middeleeuwse oorsprong, maar het deel van de dijk in Halfweg is in het begin van de zestiende eeuw verbeterd. "Waterbouwkundig onderging de Spaarndamse dijk te Halfweg in de periode van grote overstromingen (1509-1515) een grote verbetering. De voorheen slappe veendijk werd door de inzet van duizenden dijarbeiders onder leiding van een landsheerlijke commissie vervangen door een stevige kleidijk, met als grondslag een geheide kistdam van honderden meters."⁶ De voormalige dijken aan de zuidzijde van het IJ zijn gaaf in het landschap gebleven, in het landelijke gebied tussen Santpoort-Zuid en Halfweg. Ten oosten van Halfweg is de dijk in de afgelopen decennia grotendeels gesloopt voor de haven- en industrieontwikkeling van Amsterdam en zijn nog slechts losse fragmenten van de dijk bewaard gebleven. Dijken bestaan uit archeologisch relevante aardlichamen en kunnen informatie leveren over bouw, constructie en ontwikkeling van waterkeringstechnologie uit vroege perioden. Daarnaast hebben dijken een hoge landschappelijke waarde.⁷ Bij de aanleg van het zuidelijk perron voor het nieuwe NS-station Halfweg-Zwanenburg is het westelijke sluzeneiland in de winter 2011-2012 archeologisch onderzocht.⁸ Dicht onder de oppervlakte zijn sporen van een gebouw aangetroffen (zie p. 11), maar een andere waarneming geeft mogelijk aanwijzingen over de opbouw van de dijk: bij een dieptedetectie werd een obstakel aangetroffen, bestaande uit hout, metselwerk en natuursteen. Het gaat hierbij zeer waarschijnlijk om resten van het plaatwerk (de dijkversterking) van de Spaarndammerdijk.⁹ De Spaarndammerdijk is aangewezen als archeologisch monument.

Het sluiscomplex te Halfweg

Het ontstaan

De sluisen hadden twee functies, het waren spuisluizen, bedoeld voor de afvoer van overtollig water en tegelijk keersluizen, die het buitenwater moesten tegenhouden. Om het waterpeil van het Haarlemmermeer te beheersen lag aanvankelijk alleen bij Spaarndam een uitwateringspunt. De uitwatering op het IJ werd steeds belangrijker. Nadat de strook land tussen het Haarlemmermeer en het IJ bij Halfweg door afslag zeer smal was geworden, lag het voor de hand om ook hier een uitwateringspunt te realiseren. Dat gebeurde in 1492 met de aanleg van twee houten sluisen. De sluisen waren circa zes meter breed. In 1517 kwamen er nog twee sluisen bij. Houten sluisen hadden veel onderhoud nodig. In het midden van de zestiende eeuw moest men door geldgebrek twee van de vier sluisen opgeven. In 1556 werd een nieuwe houten sluis opgeleverd. In 1558 besloot men de Westsluis in steen te herbouwen. Later werden ook de andere sluisen door stenen exemplaren vervangen, de Oostsluis in 1556 en de Middensluis in 1583. Het waren de eerste stenen sluisen in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.

Onderhoudsgevoelige sluisdeuren

De sluisen in Halfweg werden in de zestiende eeuw voorzien van 'automatisch' draaiende deuren, die bewogen op de stroming der getijden.¹⁰ Door middel van de waterdruk werden de deuren op het juiste moment geopend om de uitwatering mogelijk te maken. De deuren staan in een punt naar elkaar toe wanneer ze gesloten zijn. Deze technische vinding werd al eerder toegepast in de middeleeuwen. Uit de bewaard gebleven bouwtekeningen uit 1556 van de stenen Westsluis kennen we de naam van de ontwerper, dit was Cornelis Cornelis Frerixz van der Goude. De puntdeuren waren kwetsbare

⁶ Van Dam. p. 224.

⁷ Van der Berg, p. 53.

⁸ Archis onderzoeksmelding 49421: proefputten en proefsleuvenonderzoek. Archisonderzoeksmelding 50749: archeologische begeleiding. Beide door RAAP Archeologisch Adviesbureau.

⁹ Archis onderzoeksmelding 53376: archeologisch bureauonderzoek door RAAP Archeologisch Adviesbureau.

¹⁰ Van Dam p.143.

onderdelen in de constructie. Problematisch was dat de deuren bij bepaalde winden gingen klapperen. Op verschillende manieren probeerde men dit euvel te verhelpen, bijvoorbeeld door het aanleggen van paalwerken vóór de sluis (bij de Oostsluis in 1780¹¹) of door een valdeur aan te brengen (bij de Middensluis in 1800¹²). Bij de sluizen werd in de middeleeuwen op paling gevestigd. De sluizen vormden de verbinding tussen het zoete en zoute watersysteem, die de paling beide nodig heeft. Het vissen bij deze passages was streng gereguleerd. Conflicten tussen de waterbeheerders en de palingvissers kwamen regelmatig voor. Soms was er sprake van moedwillige vernieling van de sluisdeuren of dat sluisdeuren kapot gingen door opzettelijk geplaatste stenen op de sluisbodem. Bij Halfweg was het verboden om te vissen, na 1518 werd echter wel het buitendijks vissen toegestaan. Bovenin de sluisdeuren waren voor de vispassage smalle openingen uitgespaard. Het aalvissen was voorbij nadat het Haarlemmermeer was drooggelegd. De sluisdeuren zijn in 1977 verwijderd nadat een nieuw elektrisch pompgebouw in de Amerikahaven in gebruik was genomen en de deuren overbodig werden.

Kwetsbaar muurwerk

De conditie van het muurwerk was een andere bron van zorg. Wind en (zout) water veroorzaakten een snelle degradatie. Na iedere storm volgde een inspectie. Daarbij kwam de dreiging voor de gewelven ook van boven in de vorm van "de dreuning der passerende rijtuigen". Vooral de conditie van de Westsluis was niet al te best. Sinds 1652 waren ernstige barsten in het gewelf zichtbaar. In de achttiende eeuw zijn uitgebreide herstelwerkzaamheden aan de Oost- en Westsluis uitgevoerd. Uit 1727 is een melding bekend van scheuren in het opgaande muurwerk, waarna besloten werd om een nieuwe fundering aan te leggen. De onderste vier lagen met Bentheimersteen werden afgebroken om na de voltooiing van het nieuwe fundament teruggeplaatst te worden. Uit de begroting valt verder op te maken dat er voorgesteld werd om Bremerstenen te gebruiken voor het herstel van het muurwerk achter de buitendeuren tot aan de scheur.¹³ In 1772 waren er balken geplaatst om het gewelf te ondersteunen. De vraag was hoe lang de sluis het nog zou houden.¹⁴ Bij een inspectie van de Westsluis in 1797 constateerde de inspecteur enkele scheuren tussen de West- en Middensluis en tussen de Midden- en Oostsluis, die ondanks de reparaties telkens weer zichtbaar werden. De oorzaak van dit probleem moet volgens hem "mede in het grondwerk of de Fundering gezocht worden". Ook merkte hij op dat de oostelijke buitenvleugel aan de IJkant van de sluis zichtbaar aan het verzakken was.¹⁵

In opdracht van Napoleon werd in 1811-1813 op het sluseiland een verdedigingstoren gebouwd. Het gebouw bleek te zwaar voor het eiland, de toren werd in 1815 gesloopt.¹⁶ In 1799 had de agent bij het Departement van Inwendige Politie en Toezicht op den staat van Dijken, wegen en wateren der Bataafsche Republiek nog geadviseerd om af te zien van de aanleg van een batterij op het eiland, wegens de bouwvallige staat van de sluizen.¹⁷

Van de West- en Oostsluis werden in begin negentiende eeuw de gewelven gesloopt om ruimte te bieden voor het brugdek. Het wegvervoer nam toe door de verbeteringen van de tolweg. Voor het soepeler passeren van de koetsen was een wegverbreding op het sluzeneiland wenselijk.¹⁸

In 1935 is het metselwerk van de sluizen gerenoveerd.¹⁹ Het gewelf van de Middensluis werd over de gehele lengte van ca. 14 meter hersteld. De zandstenen deklagen en het aanwezige natuursteen in

¹¹ OAR 4886.

¹² kaart A 2742 OAR inv.no. 4895.

¹³ OAR 4883.

¹⁴ OAR 4896.

¹⁵ OAR 4896

¹⁶ OAR 4912 gaat over het bouwen van een versterkte toren 'Tour Casematte' bij of omtrent de sluizen in 1812.

¹⁷ OAR 4898.

¹⁸ OAR 4912.

het opgaande werk kon daarbij behouden blijven.²⁰ Ter bescherming van het nieuwe metselwerk is boven het gewelf een waterdicht wegdek aangebracht.²¹

Uit veiligheidsoverwegingen ten aanzien van oorlogshandelingen is in 1944 de Oostsluis met een kleidam afgesloten. Door een bombardement in begin 1945 raakten de sluis en de spoorwegbrug beschadigd. De spoorbrug werd voorlopig hersteld. Daarna probeert de spoorwegmaatschappij de Nederlandse Spoorwegen het waterschap Rijnland te bewegen toe te stemmen in de aanleg van een aarden wal als drager voor de spoorlijn in plaats van een viaduct. Rijnland blijft vasthouden aan de waterafvoerende functie van de Oostsluis en zet in op verwijderen van de aarden wal en herstel van de sluis.

In de archieven zijn stukken bewaard die erop wijzen dat de sluisen in het verleden voor onderhoudswerkzaamheden drooggelegd zijn.²² Uit 1810 is een tekening bewaard gebleven van de geplande dam (afb. 22). Uit 1916 zijn foto's beschikbaar (afb. 30-32). Een volledig overzicht van de onderhoudswerkzaamheden van de sluisen door de tijd heen is niet voorhanden.

Functie voor de scheepvaart

De sluisen functioneerden als uitwaterings- en keersluisen. Verschillende partijen hebben echter geprobeerd om het waterschap te bewegen voorzieningen voor de scheepvaart aan te leggen. In 1878 verzocht de Hollandsche Maatschappij van Landbouw afdeling Sloten het waterschap om ter overweging te nemen om een schutsluis aan te leggen voor schepen met gestreken mast. De sluis zou een logische verbinding zijn tussen de ringvaart van het Haarlemmermeer en de IJpolder. De ingenieur van Rijnland ziet geen technische belemmeringen, de maten van de sluis zijn toereikend. Wel zou de leiding van de waterleiding verhoogd moeten worden.²³ Ook verschillende particuliere schippers dienden bij het waterschap een verzoek in om met hun vaartuigen de sluisen te mogen passeren. Deze verzoeken werden afgewezen.

4.2.2 Waardevaste cultuurhistorische elementen in de directe omgeving van het plangebied

Tabel 2: Waardevaste cultuurhistorische elementen in de omgeving van het plangebied.

Soort:	Naam:	Monumentnummer:
Rijksmonument	Huis Zwanenburg, Gemeenlandshuis	19915
Rijksmonument	Stoomgemaal van Rijnland	19916
Rijksmonument	Dienstwoningen, kantoor en werkplaats	516027
Provinciaal monument	Oer-IJ gebied	
Gemeentelijk monument	Fabrieksgebouwen 'Sugar City'	
Gemeentelijk monument	Havenkantoor suikerfabriek	
Gemeentelijk monument	Personeelwoningen en voormalig café Haarlemmerstraatweg	

¹⁹ NSAR inv. no. 5424, bijlage 3 van de brief van de ingenieur van Rijnland aan de dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland, 19 februari 1948.

²⁰ De nauwkeurige beschrijving van de inhoud der herstelwerkzaamheden volgens plan van ir. J.J. de Boer uit Heemstede is bewaard gebleven. NSAR inv.no. 5427.

²¹ In december 1935 de vergunning verkregen, NSAR inv.no. 5427.

²² Uit 1820 is het bestek bewaard van het droogmaken van de Middensluis: OAR 4895. De Oostsluis werd in 1811 afgedamd, drooggemaakt en gerepareerd: OAR 11140b.

²³ NSAR inv. no. 4123.

Huis Zwanenburg

Het in 1645-1647 door Pieter Post gebouwde Huis Zwanenburg was bedoeld als Gemeenlandshuis voor het waterschap Rijnland. Het was de vergaderlocatie van de dijkgraaf en de hoogheemraden en diende ook als centraal materialenmagazijn van het waterschap. Men koos niet voor niets voor deze representatieve locatie, hier was de dreiging van het water het meest zichtbaar en paste het om de macht over het water te tonen. In 1862, na de drooglegging van het Haarlemmermeer, verkocht het waterschap het gebouw aan een fabrikant, die er een beetwortelsuikerfabriek stichtte. Het gebouw werd geheel voor de nieuwe functie aangepast, alleen de voorgevel is nog zeventiende eeuws. De fabriek groeide uit tot de grote suikerfabriek, zie verder onder Sugar City.

Stoomgemaal van Rijnland en dienstwoningen

Dit is het derde zichtbare cultuurhistorische element in het gebied dat refereert aan de geschiedenis van het waterbeheer van het waterschap Rijnland. De droogmaking van het Haarlemmermeer (1849-1852) had tot gevolg dat de boezem van Rijnland met tachtig procent verkleind was. Het overtollige kwel- en regenwater, dat eerst in het meer opgevangen kon worden, moest via stoomgemalen zo snel mogelijk het gebied uit worden gepompt. In Spaarndam, Gouda en Halfweg kwamen stoomgemalen. Het gemaal in Halfweg is in 1852-1853 gebouwd, het werd in 1977 buiten werking gesteld, na de ingebruikstelling van een nieuw gemaal ten noorden van Halfweg. De gebouwen en machines zijn geheel intact en bedrijfswaardig. Het gemaal heeft een museale functie. Het woningblok met dienstwoningen, kantoren en een werkplaats werd in 1862 gebouwd ter vervanging voor de ruimtes die in het Huis Zwanenburg beschikbaar waren. Door verkoop van het Gemeenlandshuis was behoefte ontstaan aan nieuwe huisvesting voor de sluisopzichter en het materieel.

Het Oer-IJ.

Van 3000 v. Chr. Tot na de Romeinse tijd stroomde ten noorden van Halfweg een veenrivier, het Oer-IJ. Deze vormde de afwatering naar de Noordzee vanuit de Flevomeren, die lagen op de plaats van het huidige IJsselmeer. Aan weerszijden bevonden zich uitgestrekte hoogveengebieden. De provincie Noord-Holland heeft een aantal fysieke structuren een provinciaal beschermde status gegeven. Een provinciaal archeologisch beschermd monument is het Oer-IJ-gebied.

Sugar City'

De gebouwen, het terrein en de haven van de voormalige suikerfabriek staan sinds 2010 bekend onder de naam 'Sugar City'. De industriële vervaardiging van suiker ging in 1862 van start in het 17^e eeuwse Huis Zwanenburg. Later zijn de andere gebouwen toegevoegd. De productiecapaciteit was vooral in het begin van de twintigste eeuw enorm. Voor de aanvoer van de suikerbieten was een haven in gebruik. Het havenkantoor deed dienst van 1919 tot 1987. In 1992 is de productie gestopt. Gefaseerd wordt invulling gegeven aan een multifunctionele herbestemming van het voormalige fabrieksterrein. De twee cilindervormige suikersilo's zijn in 2002-2007 getransformeerd tot een kantorencomplex. Sugar City is een industrieel monument van Europees niveau. Het complex is opgenomen in de Holland Route langs de verschillende ankerpunten in de industriële geschiedenis van de regio en vormt een onderdeel van het Europese ERIH-netwerk van toeristische routes langs industrieel erfgoed.²⁴

Tegenover het complex ligt het NS-stationhalfweg-Zwanenburg, dat in najaar 2012 in gebruik is genomen. De komst van het NS-station draagt bij aan de revitalisering en toegankelijkheid van dit gebied. De route van het spoorwegstation naar het oostelijk deel van Halfweg loopt via het sluzeneiland.

²⁴ European Routes of Industrial Heritage (ERIH), zie: <http://www.erih.net/nl/regionale-routes/nederland/hollandroute/hollandroute-detail.html>

4.3 Aanwezige elementen en structuren: waardevolle elementen

4.3.1 Waardevolle cultuurhistorische elementen in het plangebied

Tabel 3: Waardevolle cultuurhistorische elementen in het plangebied.

Naam:	Soort:
Versterkte toren (Réduit Défensif)	Archeologische topvondst
Schotbalkenkeringen sluizen	Bouwonderdeel sluizen
Oorlogsmonument	Beeldhouwwerk
Pijpleidingen over sluis	Relict industrie

De versterkte toren uit de Napoleontische tijd

Bij de voorbereiding voor de aanleg van het perron van het nieuwe NS-station Halfweg-Zwanenburg in de winter 2011-2012 werd bij het archeologisch onderzoek, delen van het fundament van een versterkt gebouw aangetroffen.²⁵ Uit het voorafgaande bureauonderzoek bleek dat men in dit gebied de funderingsresten en kelders van een versterkte toren uit 1812 zou kunnen verwachten. Uit de nadere uitwerking van de onderzoeksresultaten bleek dat het inderdaad ging om de resten van een versterking, een z.g. Réduit Defensif, uit het begin van de negentiende eeuw en dat hier sprake is van een Napoleontische toren. De gevonden restanten zijn behoudenswaardig op basis van de fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) en de inhoudelijke kwaliteit (zeldzaamheid, informatiewaarde en ensemblewaarde). Het gaat om een unieke vondst, torens uit de Napoleontische tijd zijn verder nauwelijks bekend in Nederland. De resten worden ook wel in verband gebracht met de genieofficier Kraayenhoff (1758-1840). De Posten van Kraayenhoff worden beschouwd als de voorloper van de Stelling van Amsterdam. Op kaarten uit het midden van de negentiende eeuw staan overigens nog steeds gebouwen ingetekend op het sluiseland (afb. 27 en 29). Mogelijk gaat het hierbij om schotbalkenloodsen.

Schotbalkenkeringen bij de sluizen

Bij elk van de drie sluizen zijn schotbalkensponningen aanwezig. Ze zijn alleen aan de IJ-zijde aangebracht en bestaan uit twee smalle en één brede sponning. Hierin werden eiken balken opgestapeld en de tussenruimte werd met klei gevuld. Zo ontstond een stevige kering, die dienst deed als noodafsluiting bij een stormvloed. Een andere mogelijke toepassing van de kering was militair van aard. Bij de aanleg van de Stelling van Amsterdam werd ook het sluiscomplex te Halfweg betrokken.²⁶ De Stelling van Amsterdam is de 135 km lange verdedigingskring van forten en inundatiewerken, die tussen 1881 en 1914 gebouwd is en op 15-20 km afstand in een ring rondom Amsterdam ligt. Het sluisencomplex in Halfweg had samen met de sluizen van Vijfhuizen, Haarlem en Penningsveer de rol om in oorlogstijd het vullen van de Liedeboezem mogelijk te maken. Vanuit deze boezem konden de polders ten oosten van Haarlem onder water gezet worden. Voor dit doel zijn de sluizen bij Penningsveer in 1890 verlengd en werden in de nieuwe vleugelmuren sponningen aangebracht. Het is niet met zekerheid te zeggen of er ook van een dergelijke uitbreiding bij de sluizen in Halfweg sprake is. Er kan ook sprake zijn van oudere schotbalkenkeringen, die bedoeld waren om bij storm zeewater tegen te houden en die later ook voor militaire doeleinden gebruikt konden worden.

²⁵ Archis onderzoeksmelding 49421. Proefputten en proefsleuvenonderzoek. Archisonderzoeksmelding 50749 archeologische begeleiding. Beide door RAAP Archeologisch Adviesbureau.

²⁶ In opdracht van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is in 2012 een inventarisatie gemaakt van alle aanwezige objecten binnen de gemeente. Bij de beschrijving van het inundatiewerk Haarlemmerliede, sluizen aan het Penningsveer, objectnummer 513, wordt het sluisencomplex genoemd als onderdeel van de Liedeboezem. Zie Ros, p. 29.

Nader (bouw-)historisch onderzoek is wenselijk om de datering en functie van de sponningen exacter te kunnen duiden. Dit detail in het muurwerk verdient extra aandacht vanwege de status van de Stelling van Amsterdam. In 1996 is de verdedigingsring toegevoegd aan de lijst van Werelderfgoed van de Unesco, wegens de waarde van dit erfgoed voor de mensheid.

Het oorlogsmonument

Het monument stond oorspronkelijk op de Spaarndammerdijk, waar in februari 1945 tien mensen door de Duitse bezetters werden gefusilleerd. Het monument bestaat uit een in steen uitgevoerde mannenfiguur, in 1950 gemaakt door de Amsterdamse beeldhouwer J.W. Havermans. Oorspronkelijk stond het monument op een andere plaats in Halfweg.

Leidingen over de sluizen

De nog zichtbare leidingen, die over de sluizen lopen herinneren aan de rol die het sluzeneiland had als verbinding tussen oost en west. Alle infrastructuur liep over het eiland, voor transportdoeleinden via de weg, het spoor en de tram en voor de voorzieningen voor Amsterdam. Halfweg was een halteplaats voor trein en tram. Het spoorwegstation werd in 1917 gesloten en later afgebroken. Van 1904 tot 1957 was er een tramverbinding van Amsterdam naar Zandvoort. In 1846-1856 werd de hoofdbuis van de Amsterdamsche Waterleidingmaatschappij vanuit de duinen over de sluizen van Halfweg aangelegd.²⁷ De huidige zichtbare relictten van een leidingsysteem hebben te maken met het productieproces van de suikerfabriek. De leidingen dienden om slib en schuimaarde naar de slibvelden in de Houtrakpolder af te voeren. Na het beëindigen van de industriële activiteiten in 1992 is een deel van het pijpleidingsysteem ontmanteld.

4.3.2 Waardevolle cultuurhistorische elementen in de omgeving van het plangebied

Tabel 4: Waardevolle cultuurhistorische elementen in de omgeving van het plangebied.

Naam	Soort
Trekvaart Halfweg-Amsterdam	Kanaal, waterverbinding

Haarlemmertrekvaart

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland worden de oostelijke en westelijke helft van de kern van Halfweg als waardevol aangegeven. Halfweg wordt gekarakteriseerd als een vaardorp, een dorp dat dankzij de aanwezigheid van een vaarverbinding ontstaan en tot bloei gekomen is. In 1634 ontstond de Haarlemmertrekvaart, waarop trekschuiten, dit zijn kleine platte schepen voorzien van een kajuit, volgens een vaste dienstregeling het vervoer van passagiers en stukgoed tussen de steden Amsterdam en Haarlem verzorgden. De vaartuigen werden voortgetrokken, 'gejaagd', door paarden. Voor de jaappaarden werden naast de trekvaart jaagpaden in stand gehouden. Halverwege het traject vormden de afwateringssluizen een obstakel. De trekvaart eindigde, passagiers moesten te voet de sluizen passeren. Dit gebeurde via een bestraat pad dat door middel van een galerij overdekt was om bescherming te bieden tegen de wind en de golven. Aan de andere kant begon het tweede deel van de trekvaart. Bij deze overstapplaats ontstonden herbergen. Het gebied rondom de sluizen is te beschouwen als de oorsprong van het dorp Halfweg, hier ligt het 'dorps-DNA'. De trekvaart was enorm populair, maar aan het einde van de achttiende eeuw werd de postkoets concurrerend doordat de wegen verbeterd werden. Na de komst van de treinverbinding in 1839 liep het gebruik van de trekvaartverbinding snel terug, de reistijd werd enorm verkort. De trekvaart is, met uitzondering van het deel tussen Halfweg en Haarlem, geheel bewaard gebleven.

²⁷ OAR 4925.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361

13

In de visie van Heike Löhmann²⁸ is de trekvaart het meest markante cultuurhistorische element in het gebied. Zij pleit voor het beter zichtbaar en opnieuw bevaarbaar maken van de vaart tussen Amsterdam en Halfweg. Zij situeert het opstappunt voor de boot naar Amsterdam in de haven van Halfweg, bij het Huis Zwanenburg op het terrein van de vroegere suikerfabriek. Door Amsterdam en Halfweg over het water opnieuw met elkaar te verbinden wordt de herinnering aan de vroegere route met de overstappunten en de droogloop over de sluisen beleefbaar gemaakt.

²⁸ H. Löhmann, *Een toekomst voor 1200 jaar verleden: een strategie in tijd en ruimte*, in: Abrahamse 2010, p.96-107.

5 CULTUURHISTORISCHE WAARDERING

Het sluzeneiland te Halfweg is een cultuurhistorisch waardevol gebied om verschillende redenen.

Ten eerste vanwege de aanwezige en zichtbare waardevaste en -volle cultuurhistorische elementen in het plangebied. Dit zijn de sluisen, de Spaarndammerdijk, de gietijzeren spoorbrug, de archeologische vondst van de funderingen en kelders van een verdedigingstoren, de voorziening van de Stelling van Amsterdam, het oorlogsmonument en de relictten van de pijpleidingen, zoals beschreven in de hoofdstukken 4.2. 1 en 4.3.1..

Ten tweede omdat het gebied een hoge ensemblewaarde heeft. Het maakt deel uit van een gebied met veel cultuurhistorie. De geschiedenis ligt hier als het ware voor het oprapen. De sluisen vormen een ensemble met het Huis Zwanenburg, het stoomgemaal en de daarbij gelegen dienstwoningen, kantoren en werkplaats. Deze elementen vertellen het verhaal van de ontstaansgeschiedenis van het gebied en zijn tastbare getuigenissen van een hoofdstuk uit de geschiedenis van het waterschap Rijnland.

Ten derde heeft het gebied een grote herinneringswaarde. In de waterstaatkundige geschiedenis van Nederland en van het Hoogheemraadschap Rijnland hebben de sluisen een belangrijke rol. De geschiedenis van het sluisencomplex is tot eeuwen terug te volgen en goed gedocumenteerd. De oorsprong van de huidige drie stenen sluisen ligt in de zestiende eeuw.

Voor de lokale gemeenschap is het gebied een belangrijke identiteitsdrager. Het gebied kan beschouwd worden als de geboorteplek van het dorp Halfweg. Rondom de sluisen ontstonden herbergen en bedrijvigheid, de kern van het huidige Halfweg.

Het gebied vormt een verbindende schakel tussen de verschillende delen van Halfweg, tussen het westelijk deel met onder andere Sugar City en het NS-station en het oostelijk deel van het dorp. In ruimere zin is het gebied te beschouwen als een verbinding tussen oost en west, op de zeedijk liep de landverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. In de zeventiende eeuw waren de sluisen een overstappunt in de trekvaartverbinding. Over het sluisencomplex werd de trein- en tramverbinding aangelegd. De geschiedenis van de ontwikkeling van het transport in deze regio hangt nauw samen met deze plek.

Het sluisencomplex is te beschouwen als een knoop- en kruispunt van verschillende voorzieningen. In zuid-noordrichting vond de afvoer van overtollig boezemwater plaats en waren de sluisen een plek voor visvangst. Tegelijkertijd vond van oost naar west en vice versa goederen- en personenvervoer plaats.

Het sluisencomplex herinnert ook aan de omgang met dreiging van oorlog, het maakte deel uit van verschillende verdedigingssystemen.

Ten vierde wegens de betekenis van het sluisencomplex. Door de tijd heen heeft het complex verschillende betekenissen gehad. Ook in ruimtelijke zin zijn er verschillende betekenissen aan toe te kennen. De volgende tabellen 5 en 6 illustreren dit belang.

Tabel 5: De betekenis van de sluizen door de tijd heen:

Ontstaan	1632 1645	1812 1839 1851	1992	2014-toekomst
Waterkering, waterafvoer		transport	?	toerisme herinneren

- Hoofd functies: ▪ waterkering, waterafvoer en visvangst: tot 1851
 ▪ drager transportinfrastructuur: wegverbinding, spoorverbinding 1839-1916
- Nevenfuncties: ▪ onderdeel representatie Hoogheemraadschap Rijnland: 1645-1862
 ▪ onderdeel verdedigingssysteem: 1812 -1815, 1881-1914
 ▪ drager afvoerleidingen suikerfabriek: tot 1992
- Toekomstige functie: (water-)recreatie/toerisme/verbindingszone/herinneringsplek

Tabel 6: De betekenis van de sluizen, gebiedsgerelateerd.

Lokaal	Hier is 'de wieg' van Halfweg. Ontstaan en groei van het dorp dankzij de sluizen, op de trekvaartroute Amsterdam-Haarlem. Thema: dorps-DNA.
Regionaal	De sluizen hadden grote rol in afwatering van een groot gebied. Belang van de Spaarndammerdijk. Waterscheiding tussen zout en zoet water. Sluizen in ensemble met voormalig Gemeenlandshuis en stoomgemaal: drie plekken waar historie van Hoogheemraadschap Rijnland zichtbaar is. Thema: strijd tegen het water.
Nationaal	Sluizen bij Halfweg als de plek waar technische waterbouwkundige uitvindingen werden toegepast: vroeg voorbeeld van stenen sluizen en nieuw type sluisdeuren. Enige plaats waar nog relict van de eerste spoorlijn van Nederland in situ bewaard is gebleven. Bundeling van transportinfrastructuur: trekvaart, weg-, tram- en treinverbinding. Thema's: techniek, waterstaatsgeschiedenis, mobiliteitsgeschiedenis.
Europees	Sluizen liggen naast monumentaal industrieel erfgoed van de voormalige suikerfabriek. Dit complex is opgenomen in de Holland Route, onderdeel van de European Route Industrial Heritage (ERIH), met als thema ontwikkeling rond de IJmond en het Noordzeekanaal. Op het sluisencomplex zijn restanten van de industriële pijpleidingen van de suikerfabriek aanwezig. De geschiedenis van de suikerfabriek is nauw verbonden met die van de waterstaatsgeschiedenis. Thema: industrieel erfgoed.
Internationaal	Resten Napoleontische toren zijn onderdeel van een verdedigingssysteem. Dit systeem is een voorloper van de Stelling van Amsterdam. De schotbalkenkering bij de Westsluis is onderdeel van de Stelling van Amsterdam, dit is UNESCO-werelderfgoed. Thema's: conflictarcheologie, vestingbouw, werelderfgoed.

6 ADVIES

Gezien de cultuurhistorische waarde van het plangebied is het van belang om op een zorgvuldige wijze om te gaan met het sluzeneiland en in de planfase rekening te houden met het erfgoed.

Op basis van het de resultaten van het archeologisch onderzoek wordt aanbevolen om de archeologische resten van de Napoleontische toren en daarmee het gehele westelijke sluzeiland te behouden in situ. De sluzeilanden aan weerszijden moeten eveneens worden behouden vanwege de mogelijke aanwezigheid van aarden batterijen behorende bij deze toren. Als behoud in situ geen optie is, dient het gehele sluzeiland te worden opgegraven.²⁹

Bij de beoogde restauratie van de sluisen en bij de mogelijke uitvoering van een mogelijk komend ontwerp om een extra waterdoorvoer door het sluzeneiland te maken vinden werkzaamheden plaats in het gebied dat normaal onder water ligt. Ook onderwaterbodems horen bij archeologisch (voor-) onderzoek mee te worden genomen.³⁰ Het verdient aanbeveling om in de planfase door een KNA-gecertificeerd archeologisch bedrijf met ervaring in onderzoek naar waterbodems nader onderzoek te laten verrichten naar de te verwachten archeologische waarden op de waterbodem, in die delen van het plangebied waar verstoring plaats gaat vinden. Uit de resultaten van dit onderzoek kan worden afgeleid dat wegens de vele veranderingen en verbouwingen aan de sluisen en in de directe omgeving veel van de onderwaterbodem rondom de sluisen is verstoord.

Bij de planvorming wordt geadviseerd om te onderzoeken wat gedaan kan worden om de belevingswaarde van het sluisencomplex te vergroten. Wenselijk is dat het gebied ook in de toekomst toegankelijk zal zijn voor het publiek.

Hierbij kan ook gedacht worden aan de toegankelijkheid over water. Aanbevolen wordt om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden van doorvaarbaarheid van de sluisen en naar de mogelijkheden en wensen van de lokale en regionale organisaties op gebied van watersport en waterrecreatie. Te denken valt aan de mogelijkheid om aanmeerplaatsen, voor bijvoorbeeld kano's te maken. Het sluisencomplex ligt aan hetzelfde water als twee andere belangrijke erfgoedcomplexen in Halfweg, het stoomgemaal en 'Sugar City'. Dit biedt mogelijkheden om in de toekomst de complexen via een verbinding over het water te bezoeken of te bekijken.

Aandachtspunt is daarbij de veiligheid, in de huidige inrichting van het gebied is er onvoldoende rekening gehouden met dit aspect. Omwille van de belevingswaarde is het wenselijk dat de toegankelijkheid vanaf het sluzeiland tot de waterkant gehandhaafd blijft.

De aanwezige archeologische resten zouden ingepast kunnen worden in het ontwerp en als een ankerpunt kunnen dienen voor de publiekspresentatie van de historische achtergrond van Halfweg en omgeving, als ook een presentatie kunnen bevatten van de geschiedenis van het waterschap Rijnland en het haven- en industriegebied van Amsterdam, de zogenaamde Brettenzone. Het sluzeneiland functioneert als de voetgangers- en fietsersverbinding tussen het oostelijk en westelijk deel van Halfweg en ligt zo gezien in een dynamisch gebied.

Het sluzeneiland kan beschouwd worden als een toegangspoort, waar een (historische) presentatie over dorp en streek en eventueel de bredere omgeving op zijn plaats is. Aanbevolen wordt om te overwegen om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van het creëren van een uitgebreidere publieksvoorziening, in de vorm van een bescheiden informatie- en bezoekerscentrum gekoppeld aan een beperkte horecavoorziening, bij voorkeur waar ook vis gegeten kan worden. De oude functies van de plek blijven zichtbaar en worden beleefbaar, terwijl er een nieuwe betekenis voor dorp en omstreken wordt toegevoegd. Deze nieuwe invulling van de plek zou geheel passend zijn bij de historie van de plek.

²⁹ Aanbeveling overgenomen uit RAAP-rapport.

³⁰ Zie: www.sikb.nl/handreikingarcheologie voor de Handreiking Archeologie en Waterbeheer.

LITERATUUR

Abrahamse, J. A. , M. Kosian, E. Schmitz, *Tussen Haarlemmerpoort en Halfweg. Historische atlas van de Brettenzone*, Bussum 2010.

Amstel-Horák, M.H.V. van, Nieuwbouw van twee sluizen in een benauwde tijd: Halfweg 1556-1558, in: L. Giebels, *Zeven eeuwen Rijnlandse uitwatering in Spaarndam en Halfweg. Van beveiliging naar beheersing*, Leiden 1994.

Anon. , *Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam*, Dienst der Publieke Werken, Amsterdam 1934.

Berg, F. van den en C. L. Nyst, *Beleidsnota Archeologie Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude*, Haarlem 2010.

Dam, P.J.E.M. van, *Vissen in veenmeren, De sluisvisserij op aal tussen Haarlem en Amsterdam en de ecologische transformatie in Rijnland 1440-1530*, Hollandse Studiën 34, Hilversum 1998.

Giebels, L., *Zeven eeuwen Rijnlandse uitwatering in Spaarndam en Halfweg. Van beveiliging naar beheersing*, Leiden 1994.

Morren, J. , *Erfgoed tussen hoofdsteden. De monumenten in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude*, Spaarnwoude 2012.

NSAR nieuw secretarie-archief van het Hoogheemraadschap Rijnland 1858 -1958.

OAR Oude archieven Hoogheemraadschap Rijnland tot 1858.

Poelstra, J., A.E. de Graaf en R.J.M.M. Schram, *Cultureel erfgoed en ruimte. Gebieds- en ontwikkelingsgerichte erfgoedzorg in de ruimtelijke ordening*, Amsterdam 2011.

Provincie Noord-Holland, *Leidraad landschap en cultuurhistorie. Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit*, Haarlem 2010.

Renes, H. , *Op zoek naar de geschiedenis van het landschap*, Hilversum 2011.

Ros, R.G.A., *Overzicht van objecten van de Stelling van Amsterdam in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude*, Weesp 2012. Te raadplegen via: <http://doccentrum.stelling-amsterdam.nl/publicaties/documenten/haarlemmerliede/stva-haarlemmerliede.pdf>

VERANTWOORDING KAARTEN EN AFBEELDINGEN:

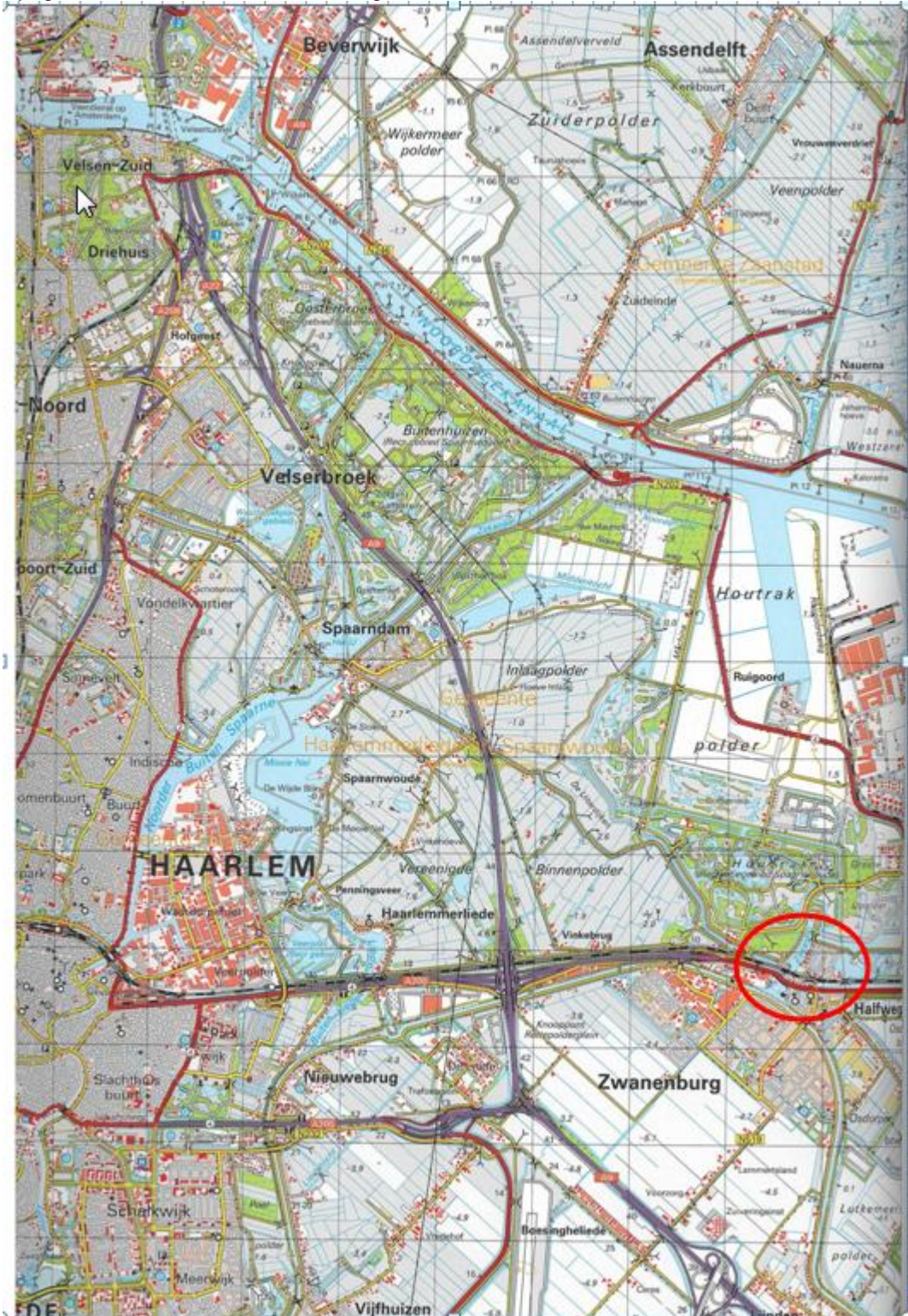
OAR = Oude Archief van het Hoogheemraadschap Rijnland

- 1 Topografische kaart 1:50.000 uit 2005.
- 2 Google Maps
- 3 Google Streetview
- 4 OAR, kaart A-0611
- 5 OAR, kaart A-4065
- 6 OAR, via www.watwaswaar.nl
- 7 OAR, via www.watwaswaar.nl
- 8 Morren, p. 37
- 9 OAR, via www.watwaswaar.nl
- 10 Kadaster: Topografische Militaire kaart (Bonneblad) kaartnummer 25
- 11 OAR, kaart B-1709
- 12 Kadaster: Topografische Militaire kaart (Bonneblad) kaartnummer 347
- 13 www.watwaswaar.nl
- 14 Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam 1934, overzichtskaart.
- 15 Kadaster, kaart 25 B
- 16 Google Maps
- 17 www.beeldbank.noord-hollandsarchief.nl
- 18 www.beeldbank.noord-hollandsarchief.nl
- 19 Van Amstel-Horák, p. 74
- 20 OAR, kaart A-0601
- 21 OAR, kaart A-0595
- 22 OAR, kaart A-0130
- 23 OAR, kaart A-0626
- 24 OAR, kaart A-0630
- 25 OAR, kaart A-0621
- 26 OAR, kaart A-0632
- 27 Noord-Hollands Archief, fotonummer NL-HlmNHA_359_1320
- 28 OAR, kaart A-1668
- 29 OAR, kaart A-5054
- 30 OAR, kaart A-5054
- 31 OAR, Foto 000776, fotograaf J. van Koot, Haarlem.
- 32 OAR, Foto 000777, fotograaf J. van Koot, Haarlem.
- 33 OAR, Foto 000778, fotograaf J. van Koot, Haarlem.
- 34 Foto-archief Rijnland, no. 001391, 8-7-1935, fotograaf J.J. de Baer.
- 35 Foto-archief Rijnland, no. 001392, 8-7-1935, fotograaf J.J. de Baer.
- 36 Nieuw Secretarie Archief van het Hoogheemraadschap Rijnland (NSAR), inv. nr. 5427.
- 37 Foto-archief Rijnland, no. 001393, 8-7-1935, fotograaf J.J. de Baer.
- 38 Foto-archief Rijnland, no. 001394, 8-7-1935, fotograaf J.J. de Baer.
- 39 Foto-archief Rijnland, no. 001395, 8-7-1935, fotograaf J.J. de Baer.
- 40 Google streetview
- 41 Google streetview

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361

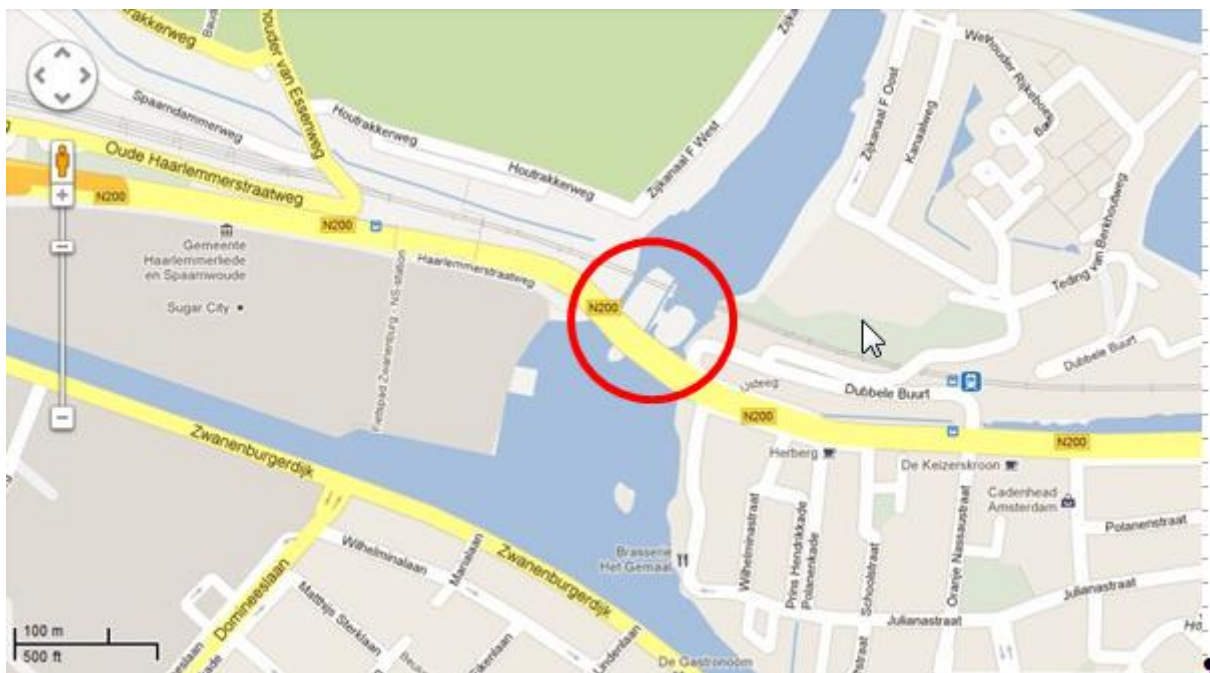
Bijlage 1 Kaarten en afbeeldingen



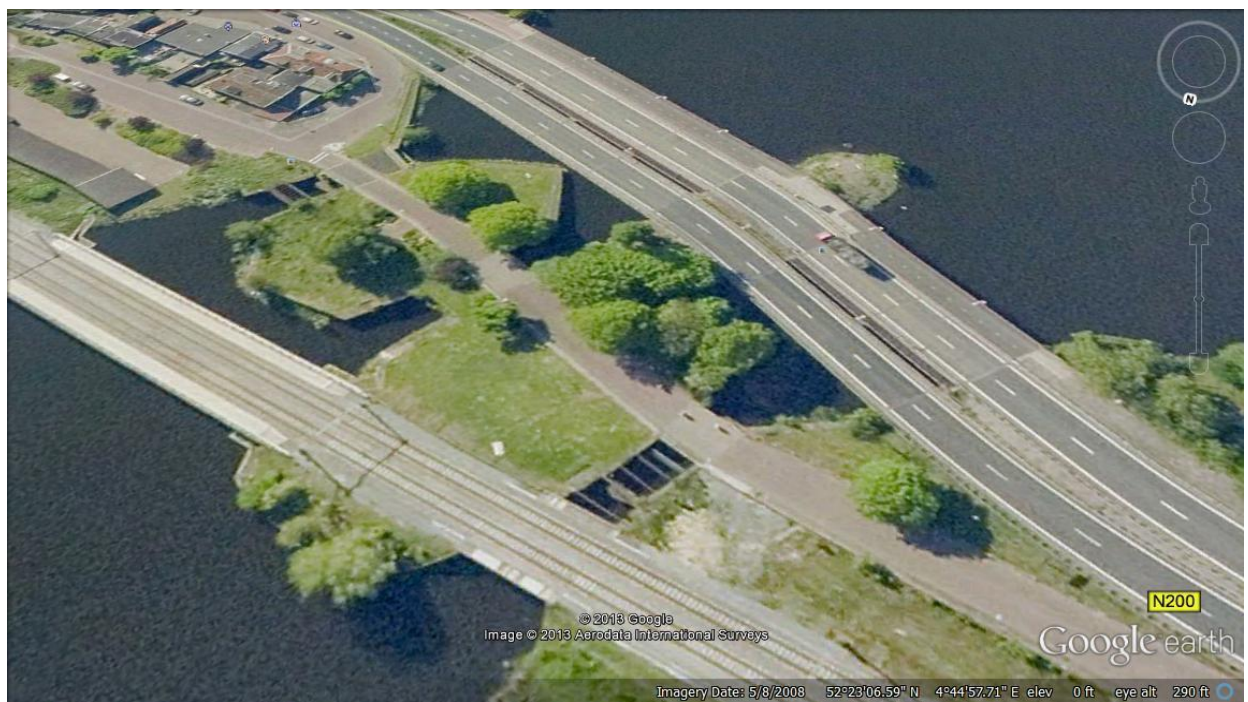
Afbeelding 1: Ligging sluizencomplex Halfweg in rode cirkel, huidige situatie.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 2: Ligging sluiscomplex in Halfweg in de rode cirkel.



Afbeelding 3: Luchtopname huidige situatie sluiscomplex Halfweg.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

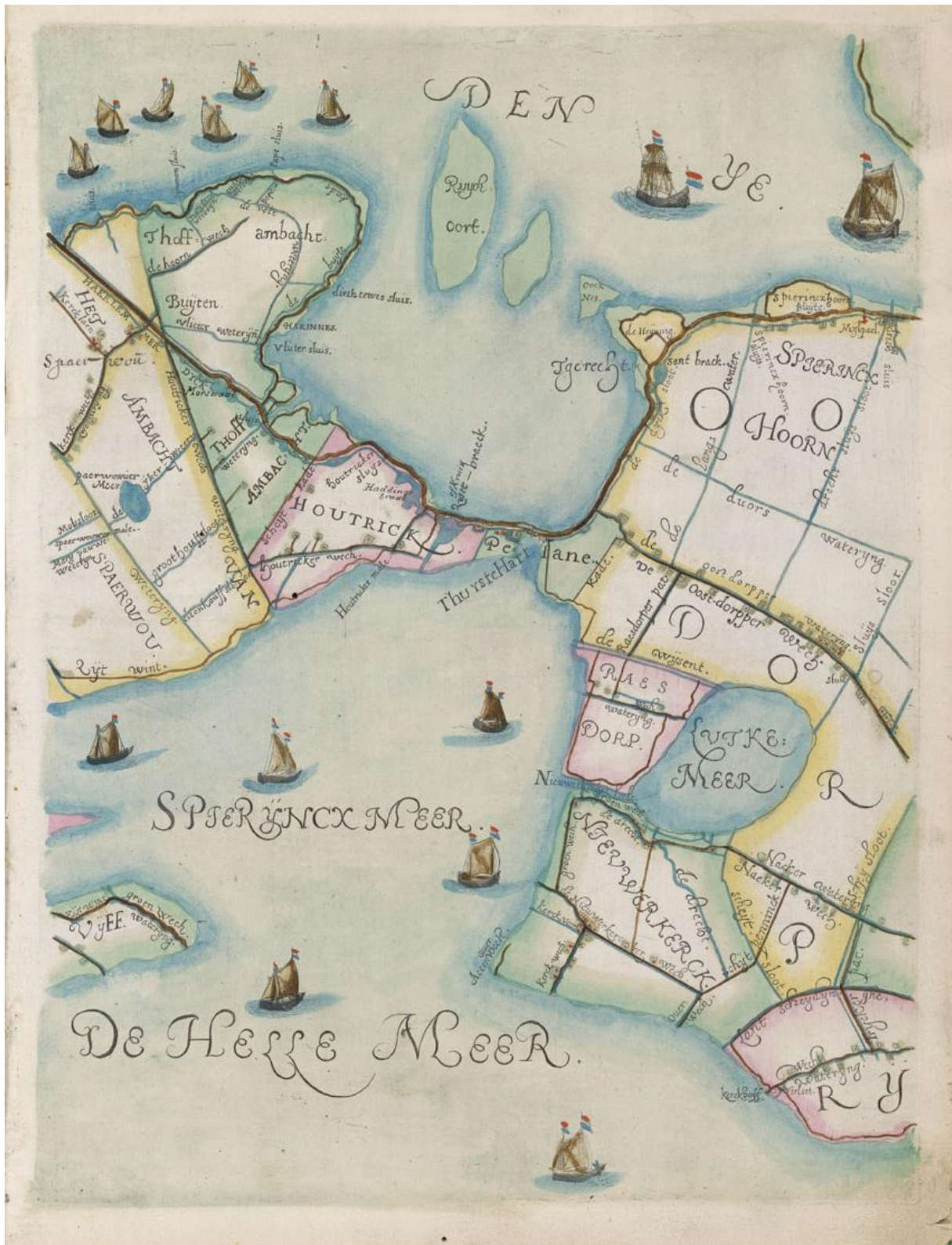
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 4: Halfweg en de sluizen in 1608. Zuid is boven. De sluizen liggen op het smalle stuk linksonder op de kaart. Van links naar rechts de Oosterse sluis (1566), Middelsluis (1583) en Westsluis (1558).

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 5: Halfweg in 1610-1615, gelegen op de landengte tussen het Spieringmeer en het IJ. De naam Halfweg was nog niet in gebruik, het gebied stond bekend onder de naam Houtrijk en Polanen. De zeedijk is duidelijk geaccentueerd weergegeven. Dit is één van de kaarten die Floris Balthazar maakte voor de Atlas van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

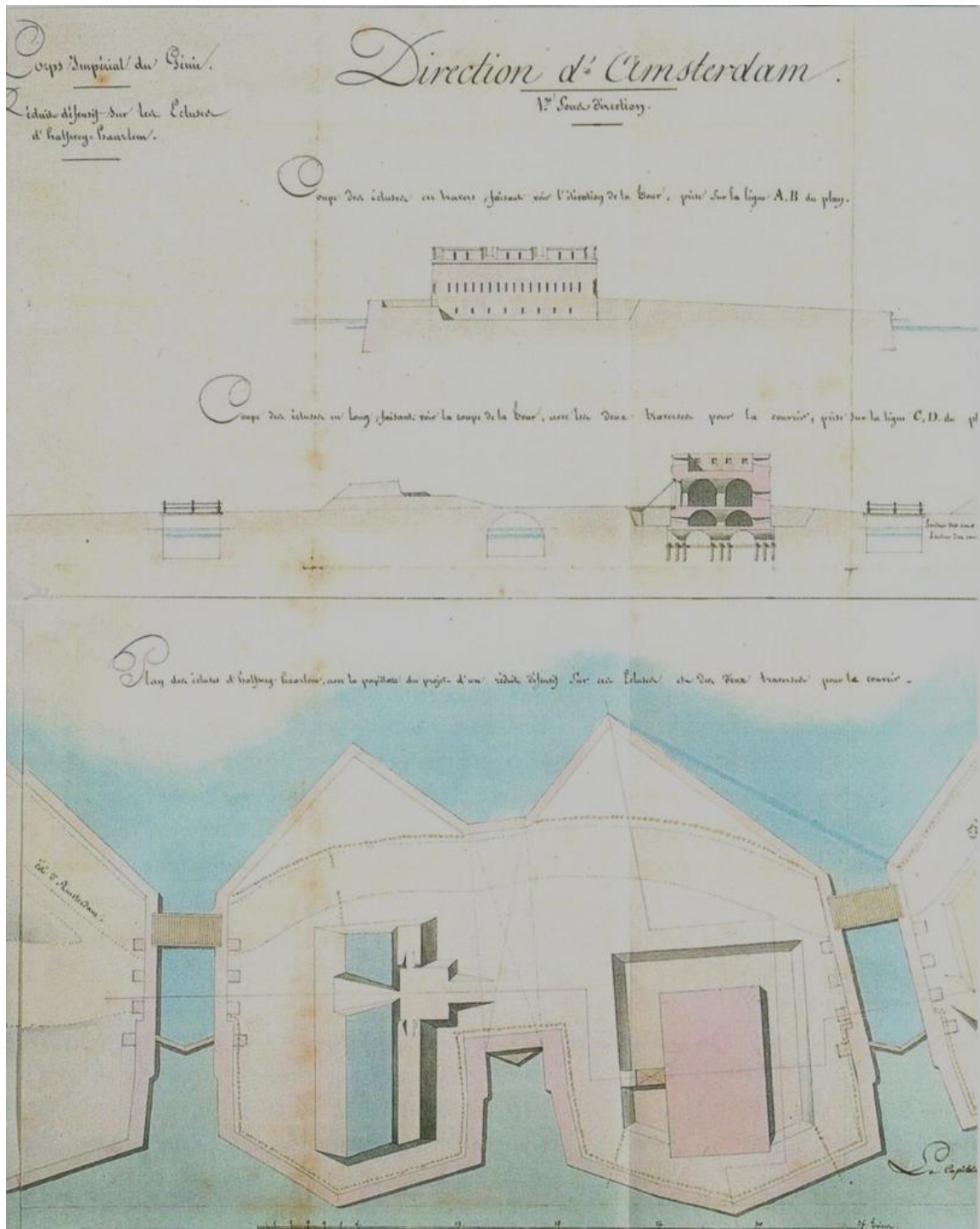
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 6: Halfweg en omgeving in 1687. Duidelijk is de rechte lijn van Amsterdam via Halfweg naar links te zien, dit is de trekvaart van Amsterdam naar Haarlem, gegraven in 1632.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

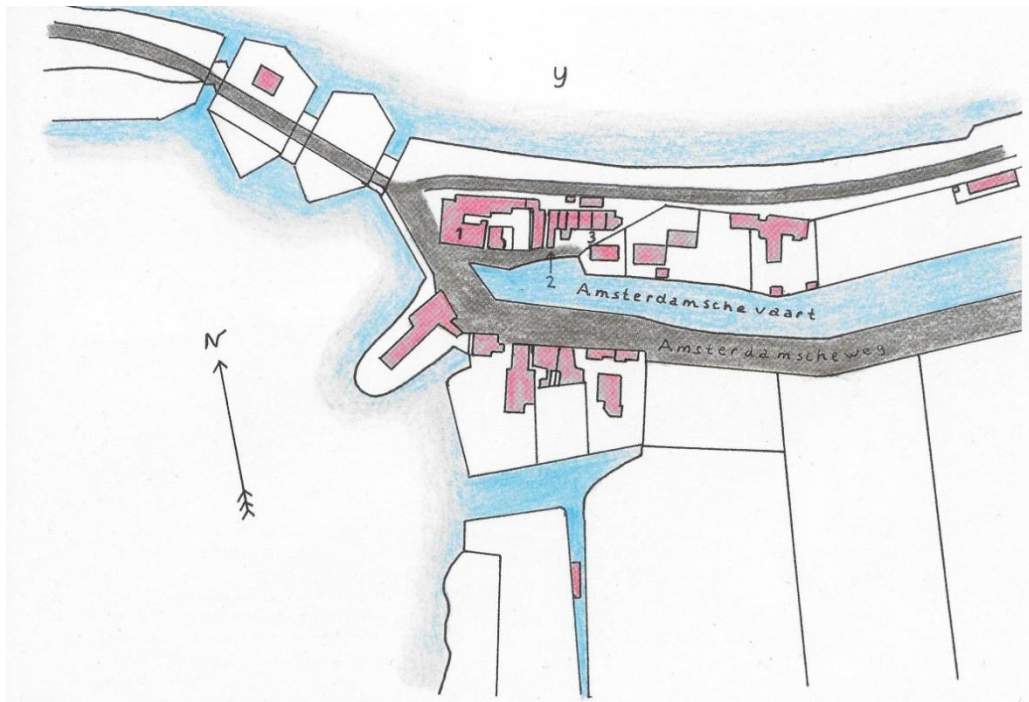
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 7: Plattegrond van het sluisencomplex met de verdedigingstoren, de Reduit Défensif, op het eiland tussen de Westsluis en de Middelsluis in 1812.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

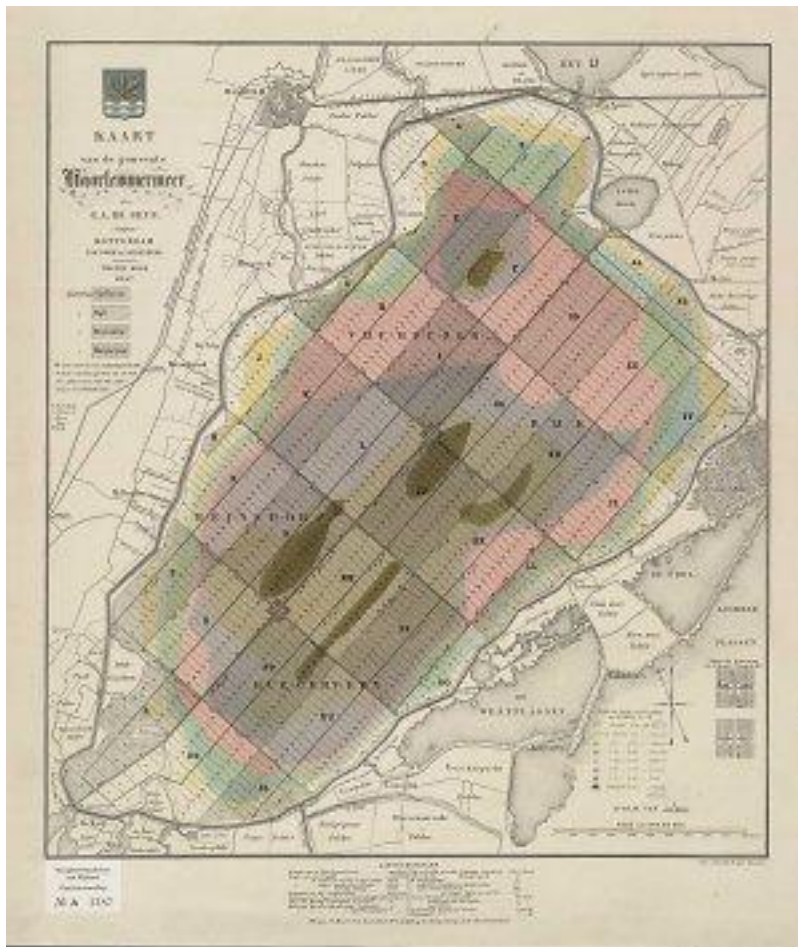
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 8: Het sluiscomplex links en de trekvaart naar Amsterdam, met de bebouwing rondom het overstappunt, waaronder de herberg voor de schippers. Tekening van J. Morren, naar het kadastrale minuutplan van 1832.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 9: Kaart van de droogmakerij de Haarlemmermeer uit 1855. Halfweg ligt in de rechterbovenhoek van de kaart. Halfweg grenst in het zuiden niet meer aan water, maar aan nieuw land.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

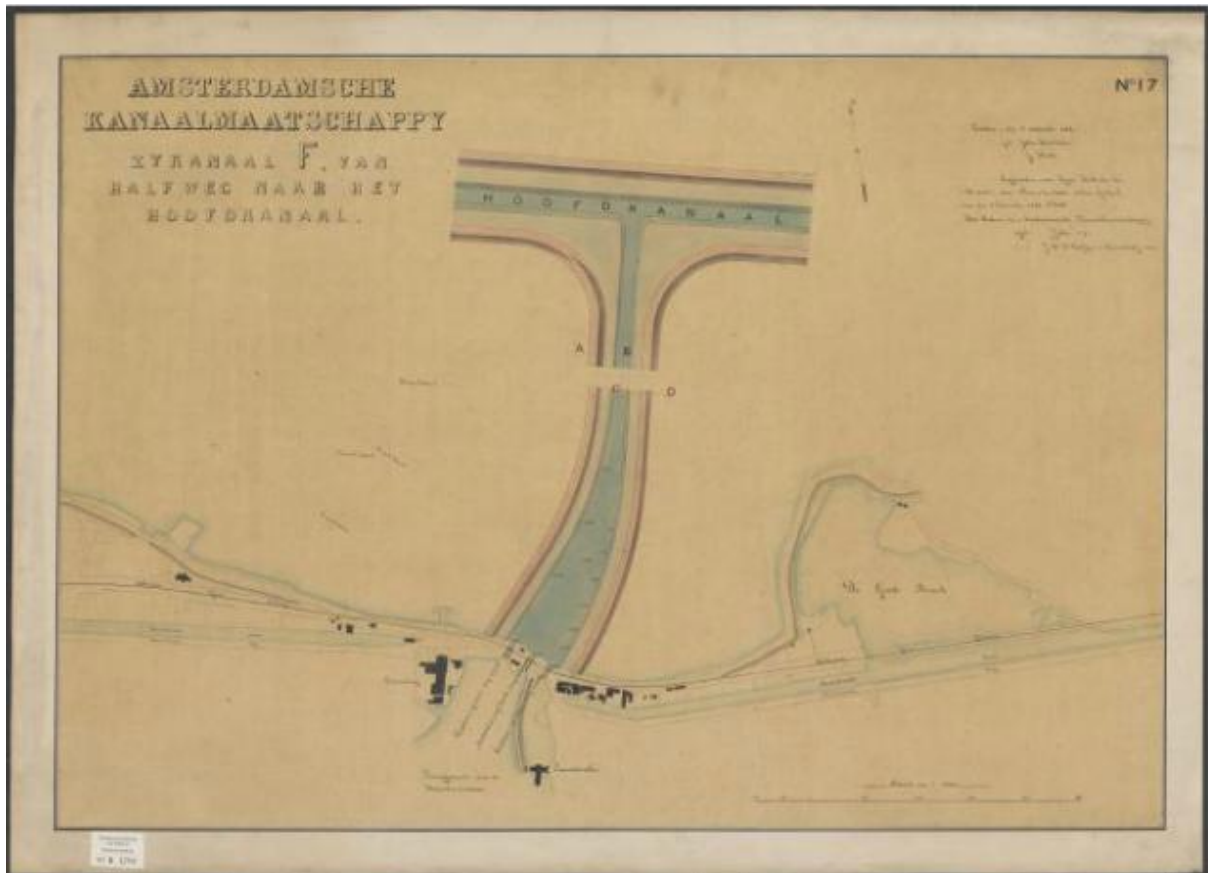
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 10: De omgeving van Halfweg in 1850-1864. Het sluisencomplex functioneert in de afwatering van de nieuwe Haarlemmermeerpolder. Het overtollige polderwater komt uit in het zoute water van het IJ.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

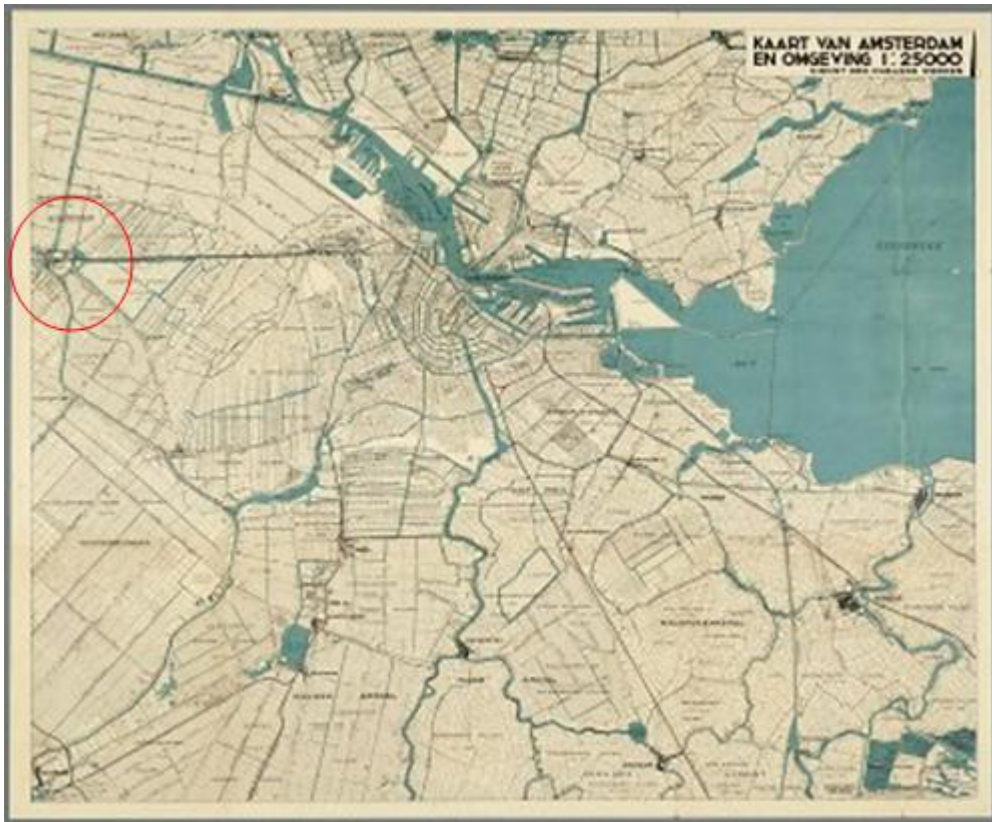
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 11: Het sluizencomplex bij Halfweg en het zijkanaal F in 1866. Het gebied ten noorden van Halfweg werd ingepolderd als onderdeel van de aanleg van het Noordzeekanaal. De ringvaart van de Haarlemmermeerpolder sluit op het Noordzeekanaal aan via het zijkanaal F. Het Noordzeekanaal is in 1876 geopend en vormt de verbinding tussen Amsterdam en IJmuiden. Het is de toegang voor grote zeeschepen naar Amsterdam. De inpoldering van het IJ was door de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij uitgevoerd als winstgevend deelproject, de beschikbaar gekomen gronden werden verkocht. In de concessie voor het Noordzeekanaal was het aanleggen van tien zijkanalen opgenomen om de afwatering van het oude land veilig te stellen.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 13: Kaart van Amsterdam en omgeving, 1932. Halfweg ligt in de rode cirkel. Het gebied ten noorden van Halfweg is ingepolderd. Via het zijkanaal F is Halfweg verbonden met het in 1876 geopende Noordzeekanaal. Ook de trekvaart naar Amsterdam staat op deze kaart nog duidelijk aangegeven. Het poldergebied ten noordwesten van Halfweg werd vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw gebruikt voor de uitbreiding van het haven terrein van Amsterdam.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 14: Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam en het Kanaal om de West (bij de zwarte pijl). Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1928-1935) was een revolutionair stedenbouwkundig plan waarin ook het buitengebied en de havens werden opgenomen. Ten oosten van Halfweg was een nieuw kanaal gepland, het Kanaal om de West. Dit kanaal voorzag in een scheepvaartverbinding tussen de nieuwe westelijke havens en de vaarroutes zuidelijk en oostelijk van Amsterdam. Het nieuwe kanaal liep via het zijkanaal F en de ringvaart van de Haarlemmermeer. Het scheepvaartverkeer kreeg hierdoor een mogelijkheid om de drukke stad te vermijden. Tegelijkertijd zou het nieuwe kanaal betekenis hebben voor de afwateringscapaciteit vanuit de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Om het kanaal te kunnen realiseren waren hoge spoorbruggen noodzakelijk. Het kanaal is uiteindelijk niet aangelegd. Het Kanaal om de West komt voor op structuurplannen tot 1985, daarna verdween het van de kaart.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 15: Halfweg en de havens van Amsterdam in 1988. Halfweg ligt in de linkerbenedenhoek in de rode cirkel. Het zijkanaal F is in 1960 gedempt in verband met de havenuitbreiding van Amsterdam. Van het kanaal resteert een klein deel ten noorden van het sluisencomplex. De aanleg van de Amerikahaven, met de Australië- en Aziëhaven als zijhavens, en de inrichting van de omringende terreinen was in de periode 1963-1968. Ten westen van de Amerikahaven is later in de Houtrakpolder in de periode 1997-2001 nog een haven gegraven, de Afrikahaven (zie afbeelding 1).

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 16: Ligging van andere erfgoedcomplexen in de nabije omgeving van het sluiscomplex, in de paarse cirkel 'Sugar City', in de blauwe cirkel het stoomgemaal Halfweg en in de oranje cirkel het relict van de trekvaart van Halfweg naar Amsterdam.



Afbeelding 17: Halfweg 1933. Deze foto illustreert de verbondenheid van de geschiedenis van het waterschap Rijnland met die van de suikerfabriek. Paard en wagens brengen suikerbieten naar de fabriek, ze passeren de poort van het 17^e eeuwse voormalige Gemeenlandshuis, dat dienst doet als fabrieksgebouw.

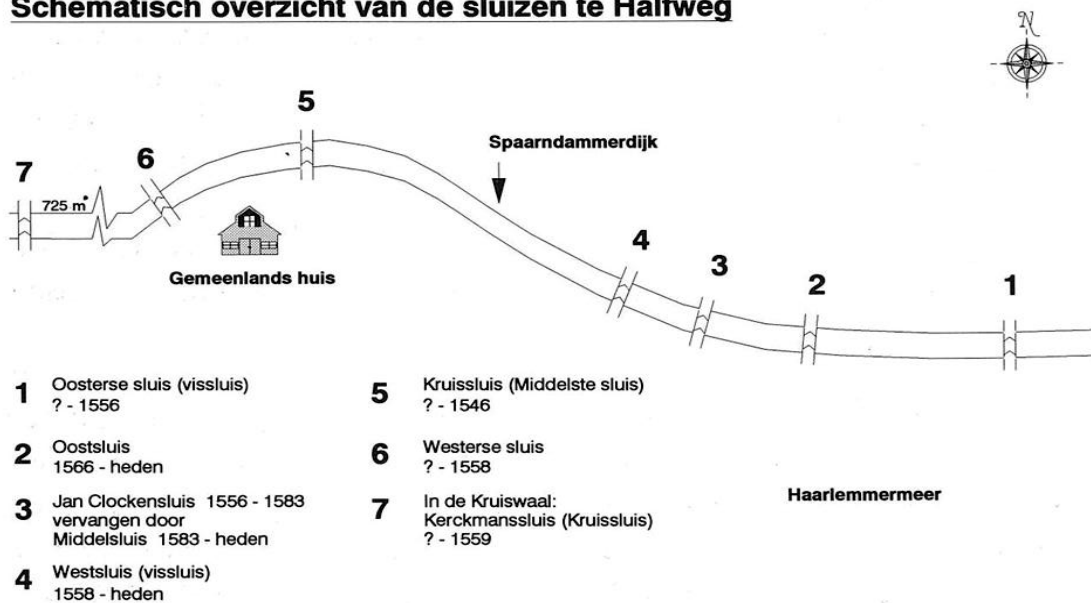
Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 18: Halfweg in 1960. Drukte op het water voor de suikerfabriek in de bietencampagnetijd. Rechtsonder op de foto het stoomgemaal van Halfweg.

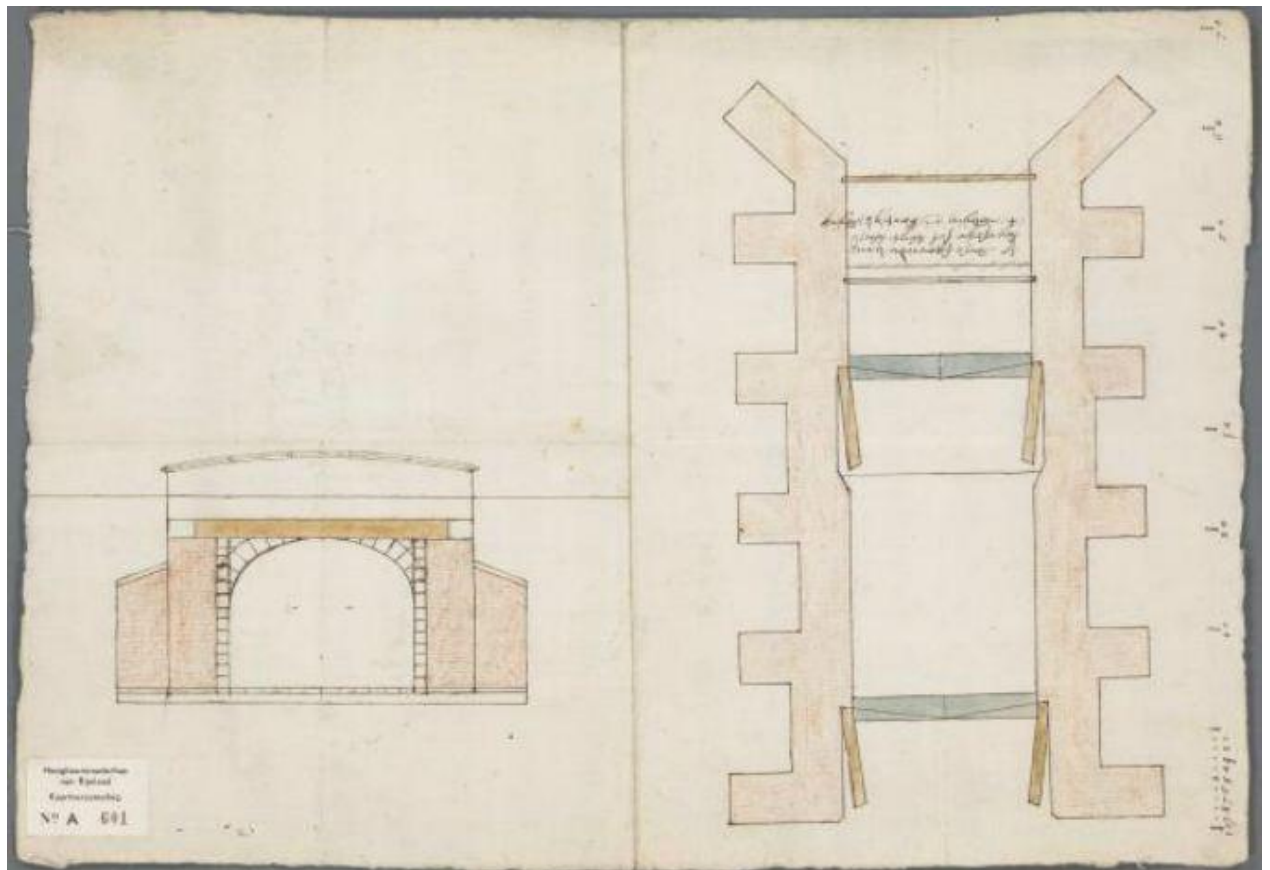
Schematisch overzicht van de sluisen te Halfweg



Afbeelding 19: Overzicht van de verschillende sluisen die in Halfweg in de Spaarndammerdijk zijn aangelegd in de zestiende eeuw.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

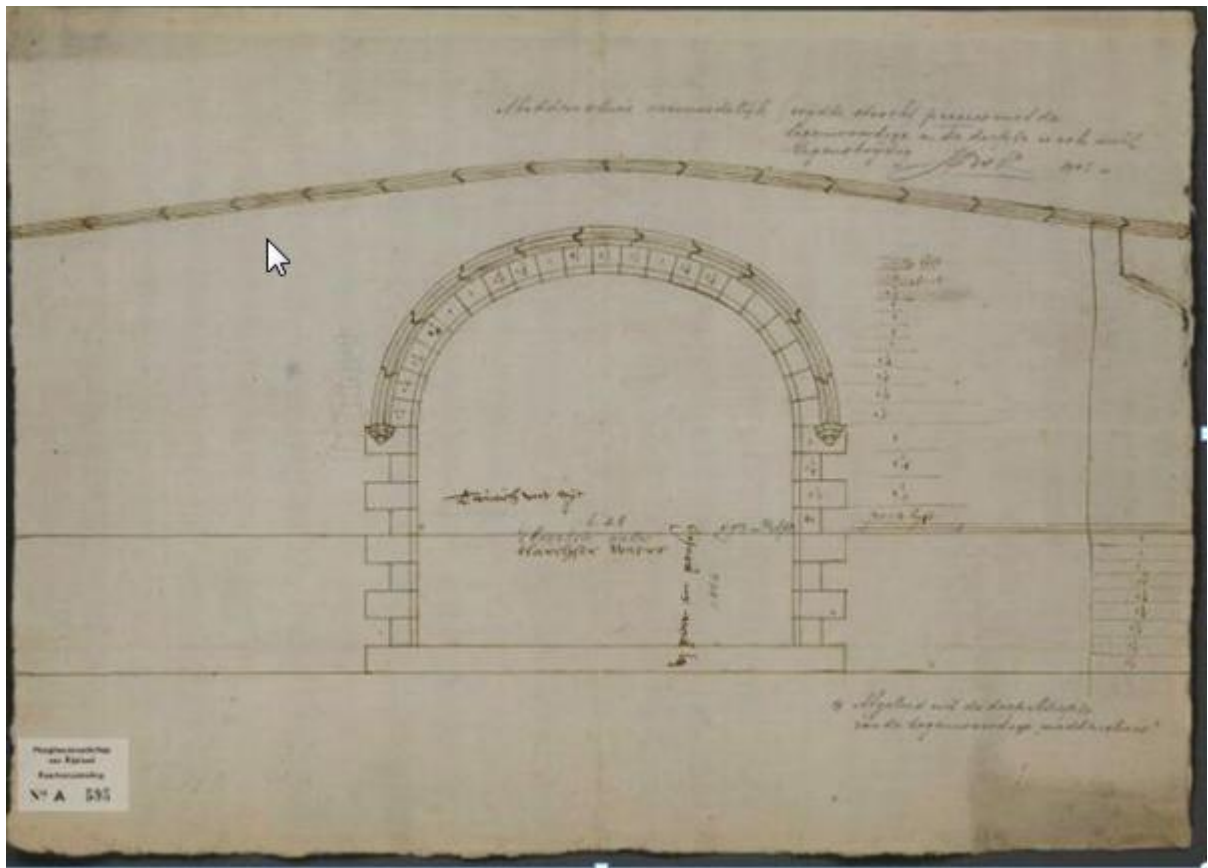
Rapportnummer : 22361



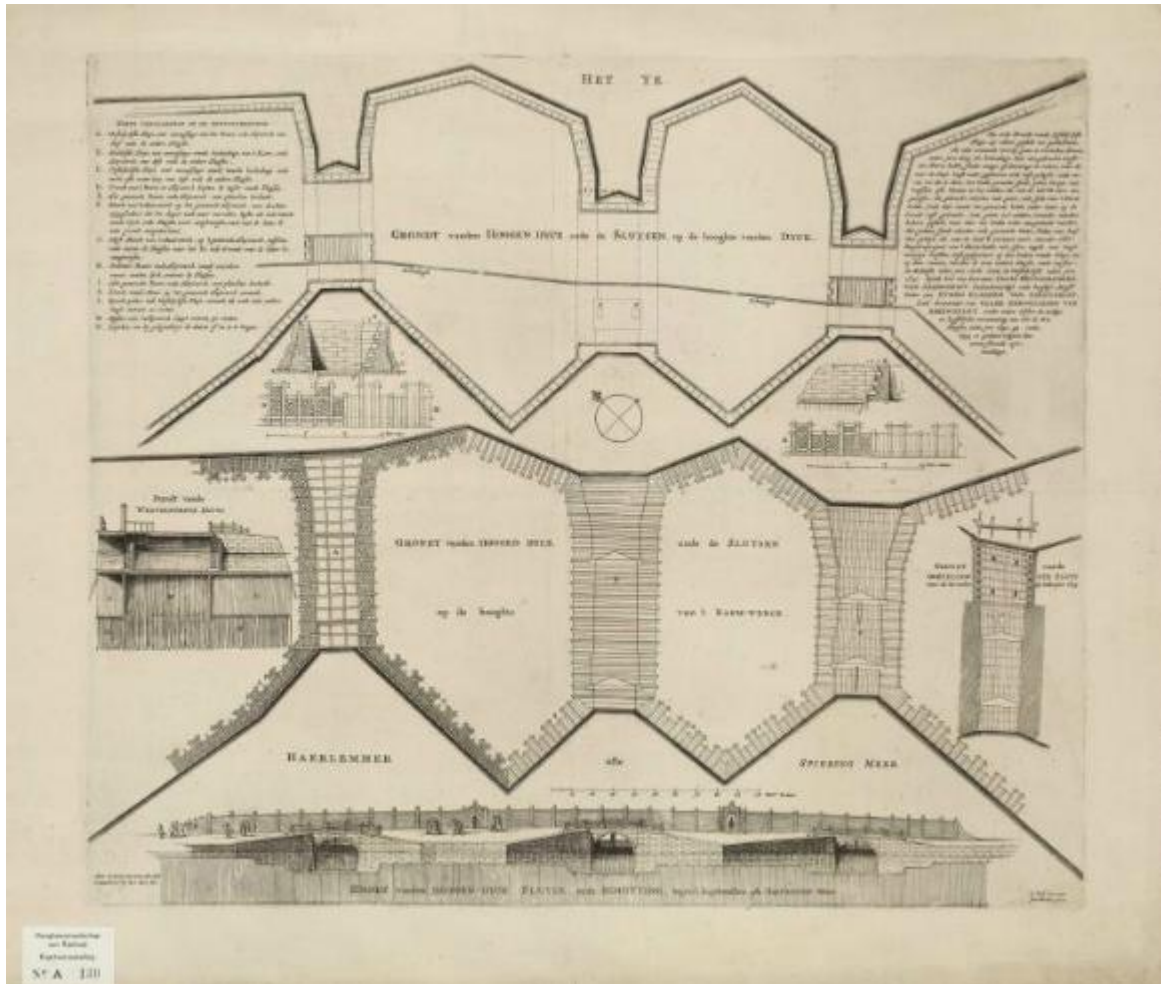
Afbeelding 20: Voor- en bovenaanzicht van de Westsluis, tekening uit 1556, toegeschreven aan C.C. Frederixs, waarvan aangenomen wordt dat hij de ontwerper en bouwer is van de stenen sluis.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



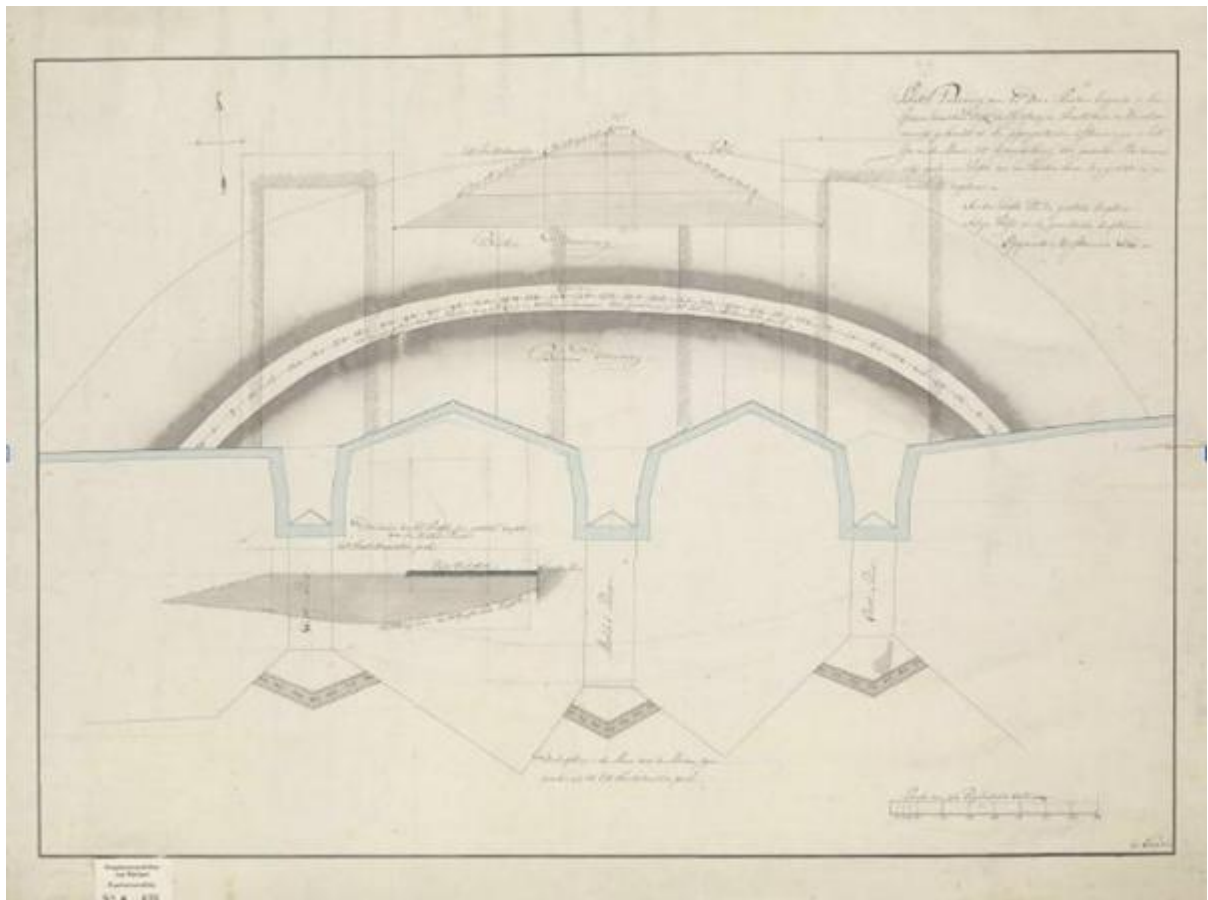
Afbeelding 21: Vooraanzicht van de Westsluis, tekening uit 1556. Interessant is de in potlood geschreven opmerking bovenaan uit 1905, waarin opgemerkt staat dat het waarschijnlijk om de Middensluis gaat en dat de wijde op de tekening precies overeenkomt met de breedte van de Middensluis zoals die in 1905 gemeten werd.



Afbeelding 22: Het sluisencomplex in 1654. Onderaan is de schutting weergegeven die de passanten bescherming bood tegen wind en water.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

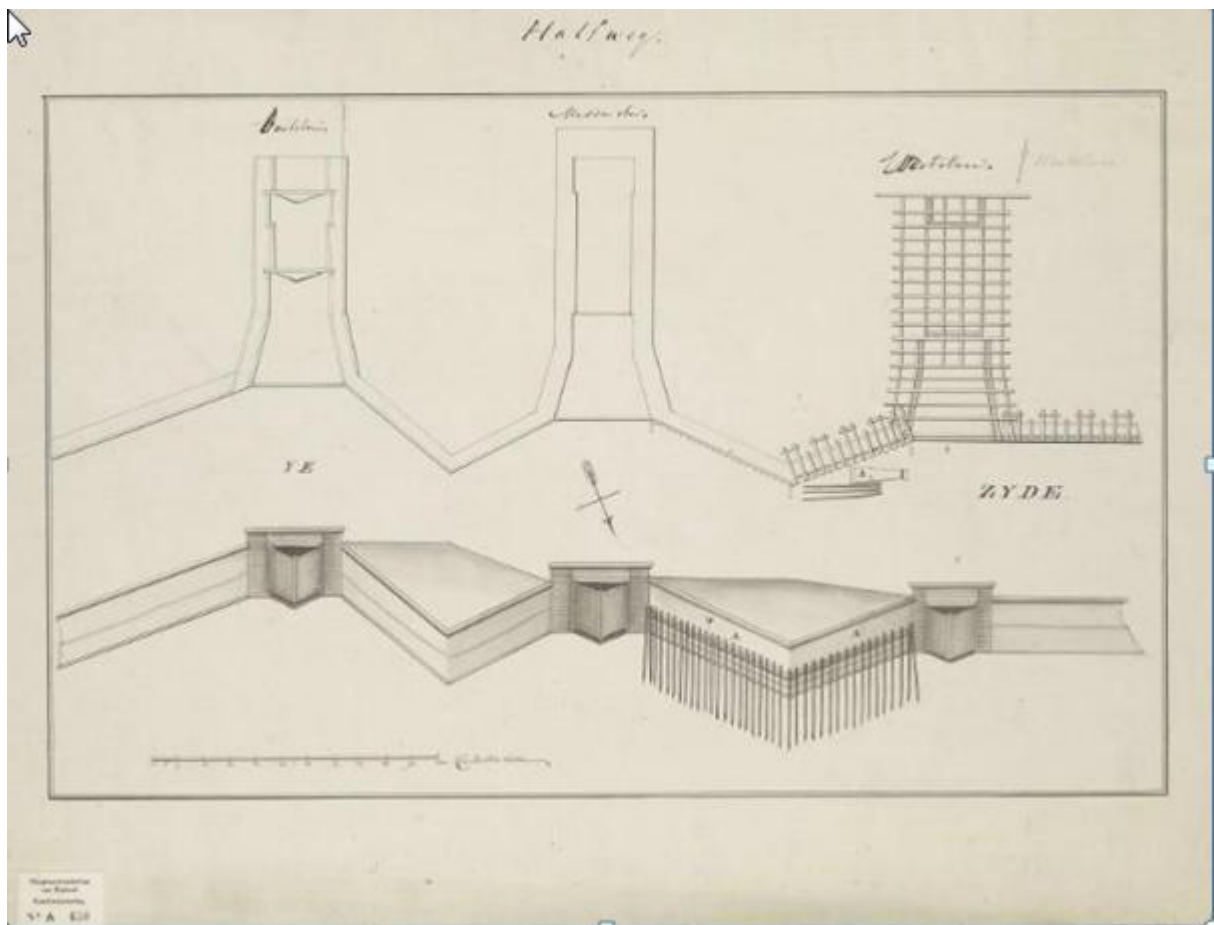
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 23: Plattegrond sluzeneiland in 1810. Op de tekening is de aan te leggen dam ingetekend die aan beide zijden gemaakt moest worden om de sluzen droog te kunnen leggen.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

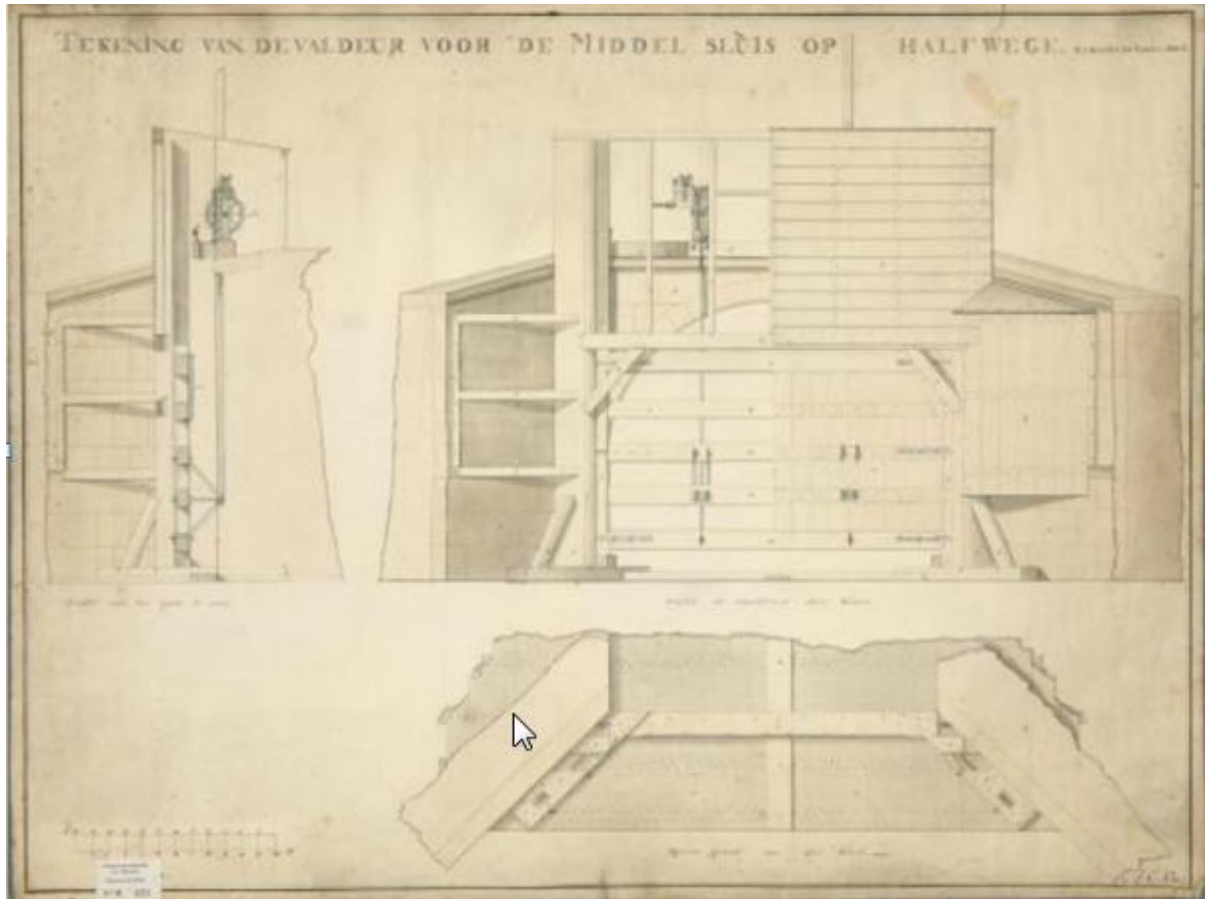
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 24: Vooraanzicht van het sluiseland in 1810. De tekening is gemaakt naar aanleiding van het voorstel om de vleugelmuren bij de Westsluis tegen verdere verzakking te behoeden door het aanbrengen van heipalen.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

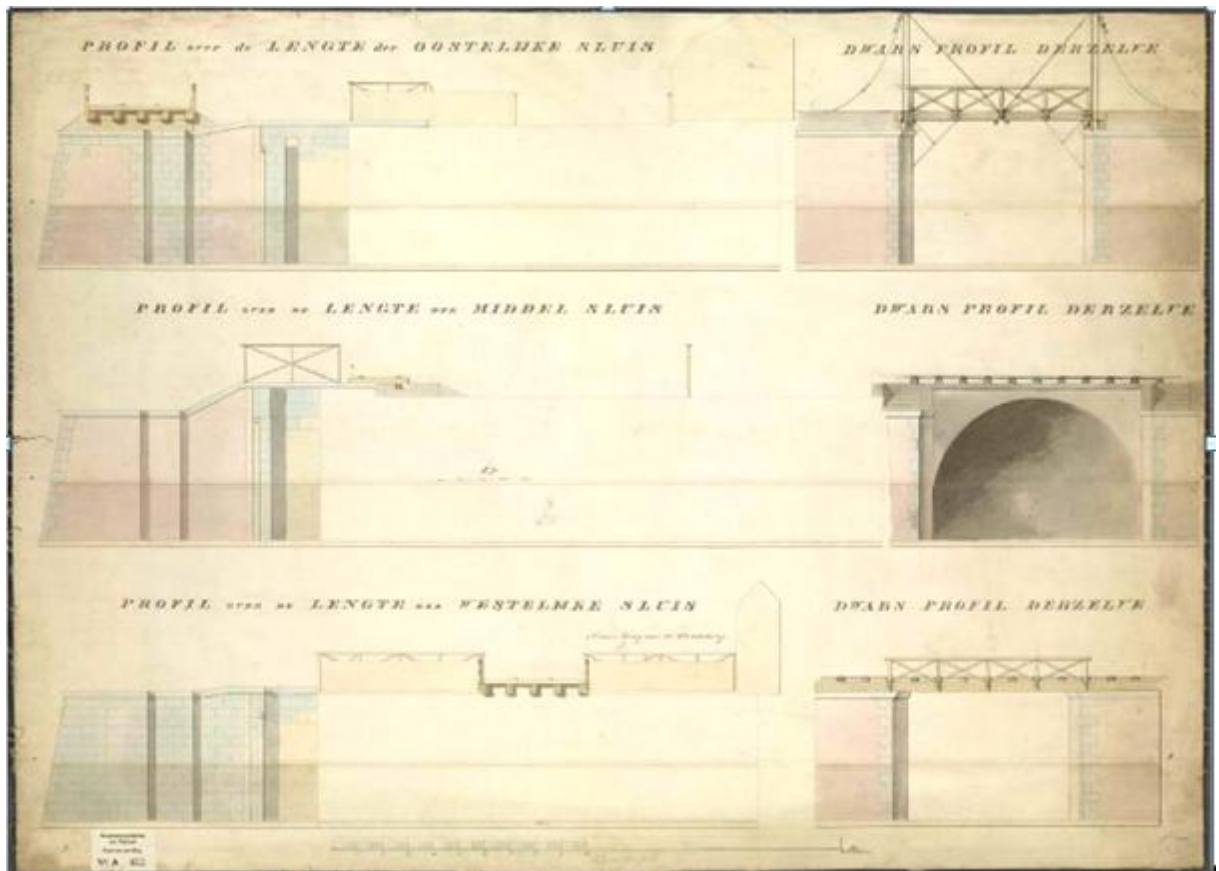
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 25: Valdeur van de Middensluis, tekening uit 1800.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



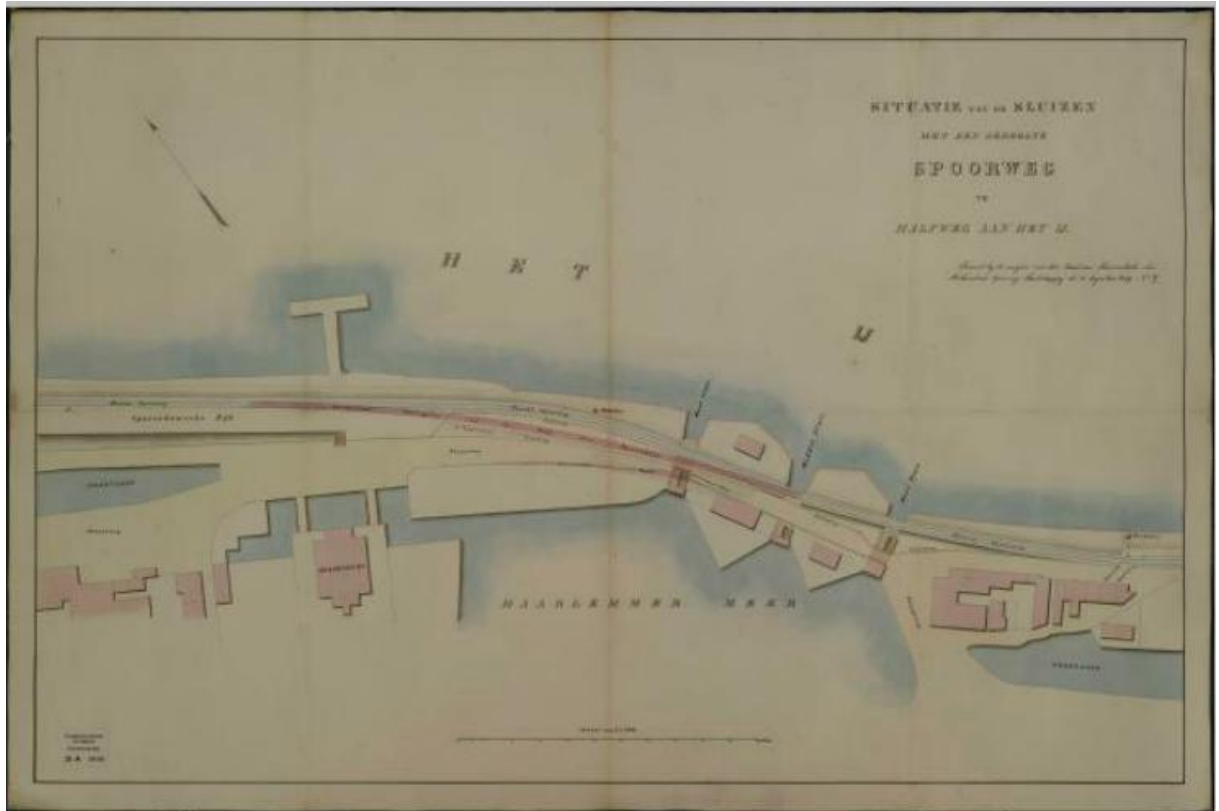
Afbeelding 26: profiel van de drie sluisen, circa 1820.



Afbeelding 27: De drie sluisen bij Halfweg rond 1829, door E.H.F. Pingret.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

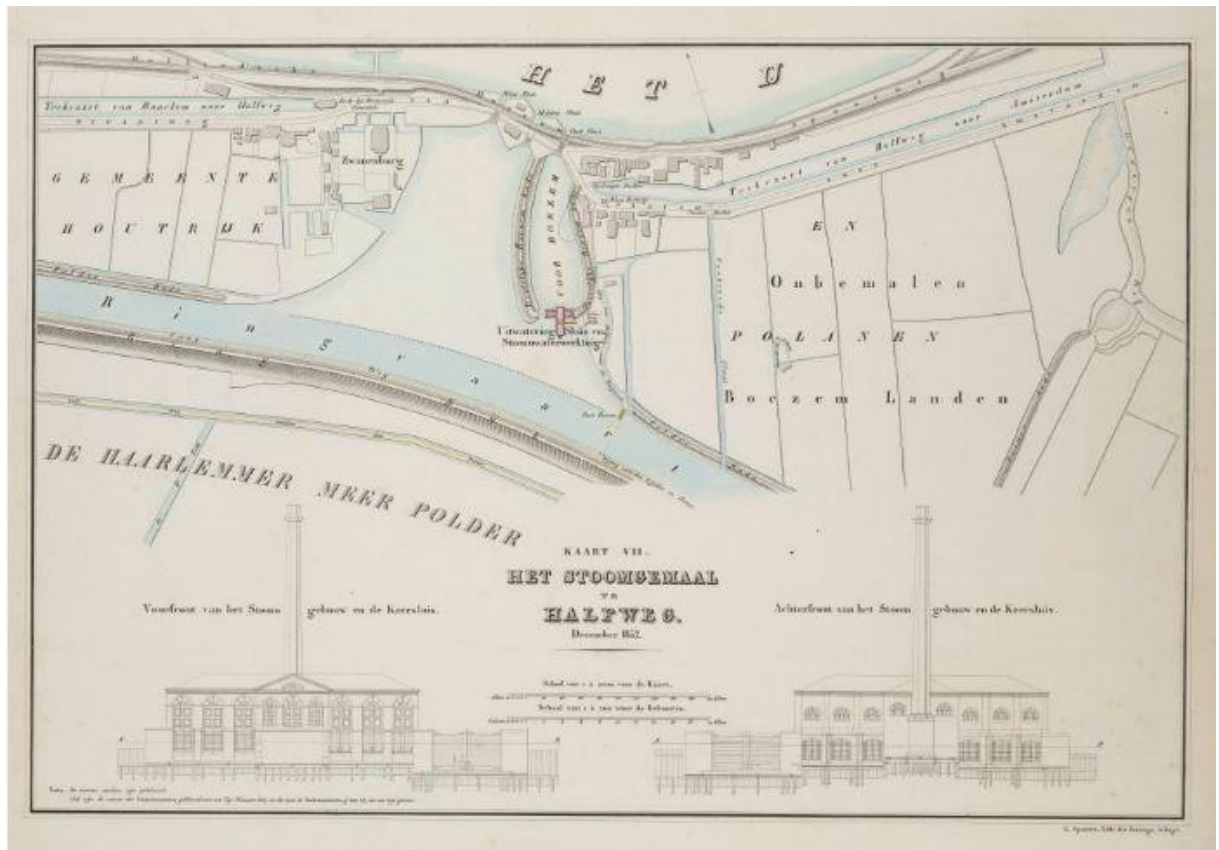
Rapportnummer : 22361



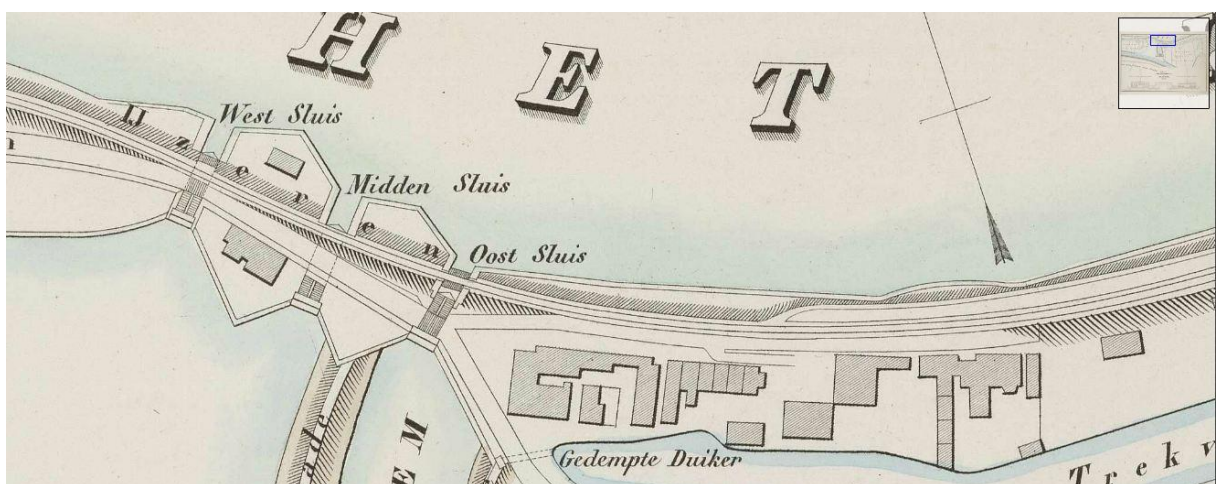
Afbeelding 28: De spoorlijn over het sluseiland, situatie in 1848.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



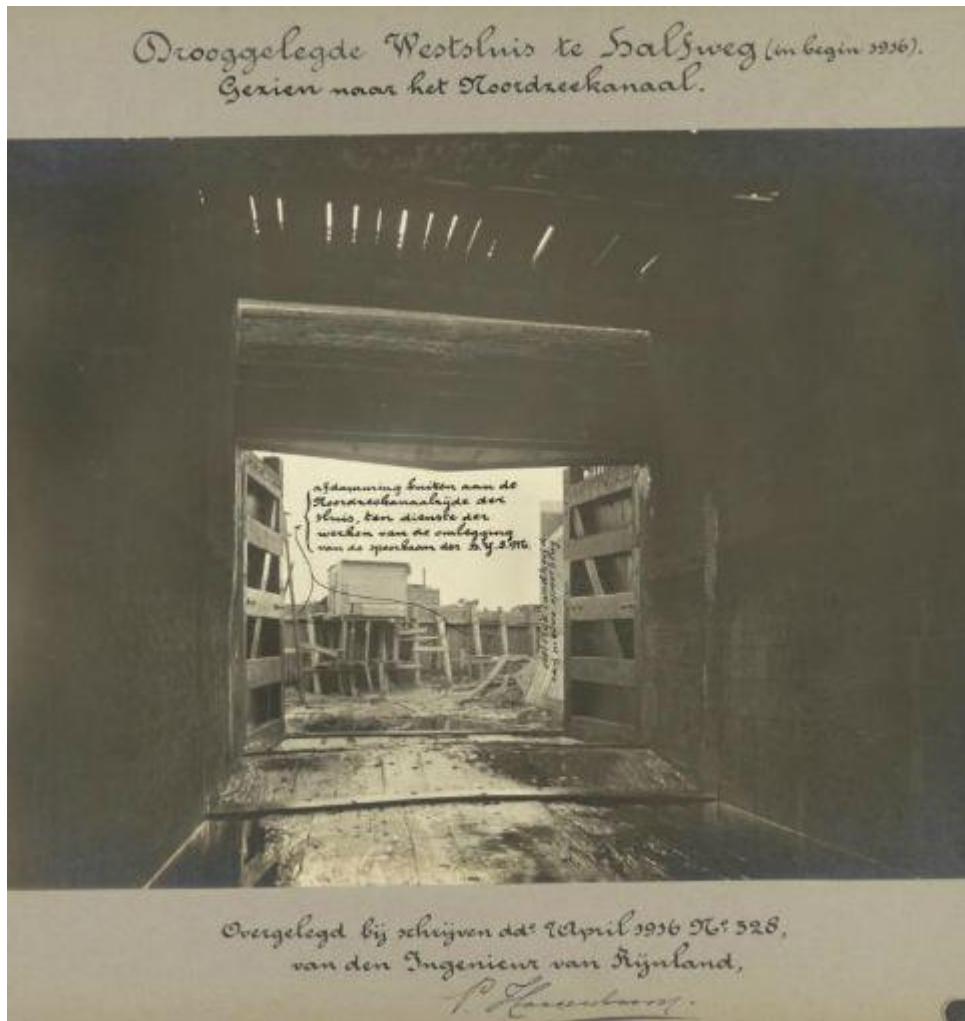
Afbeelding 29: Situatie ten zuiden van het sluseiland in 1852, met het nieuwe stoomgemaal, dat een snellere afwatering van de boezem van de Haarlemmermeerpolder op het water van het IJ mogelijk maakte.



Afbeelding 30: Detail van de kaart uit 1852. Op het sluseiland zijn tussen de Westsluis en Middensluis twee gebouwen getekend.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

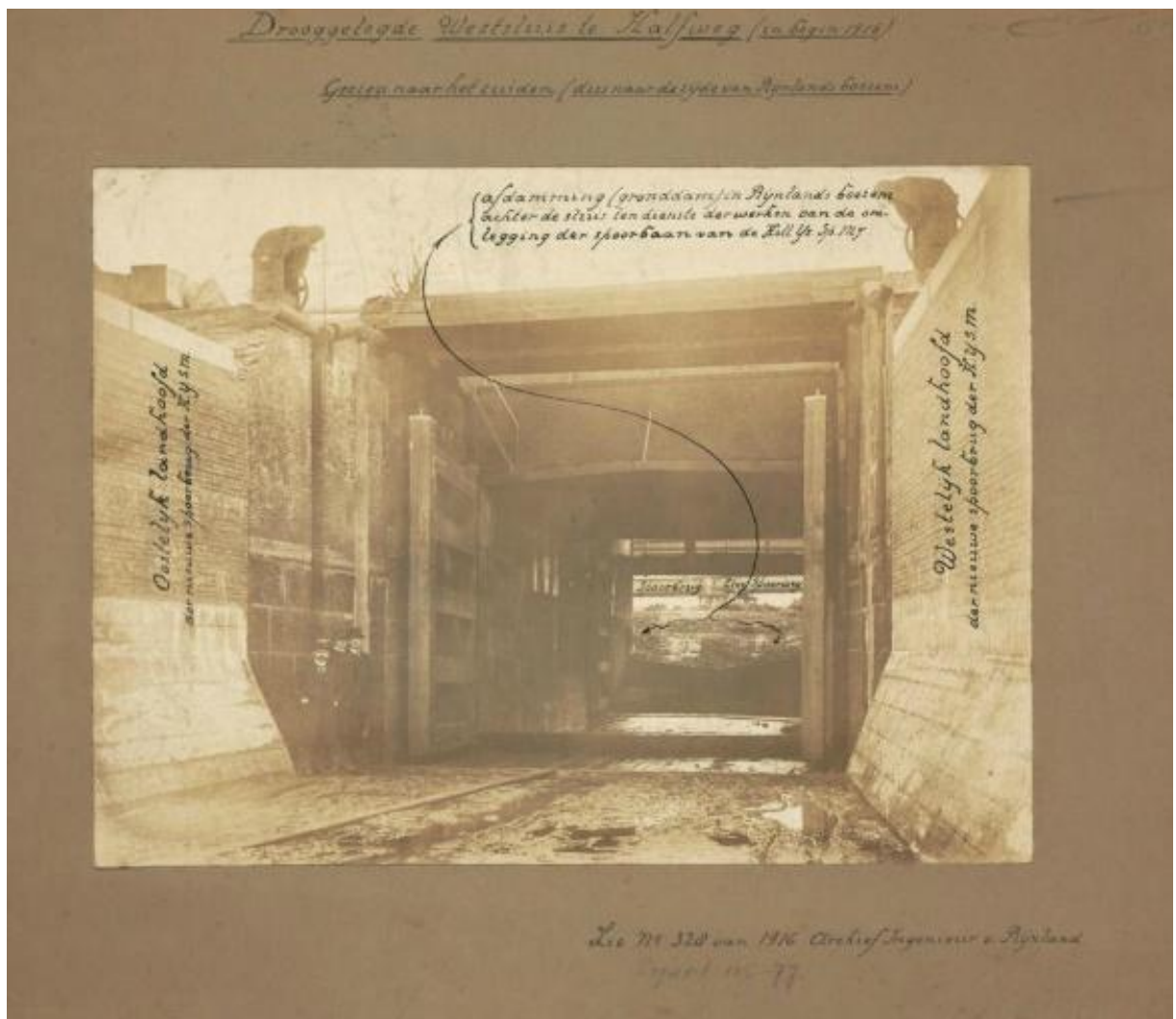
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 31: De Westsluis werd in 1916 drooggelegd voor de aanleg van de nieuwe spoorweg van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij, gezien naar het noorden.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

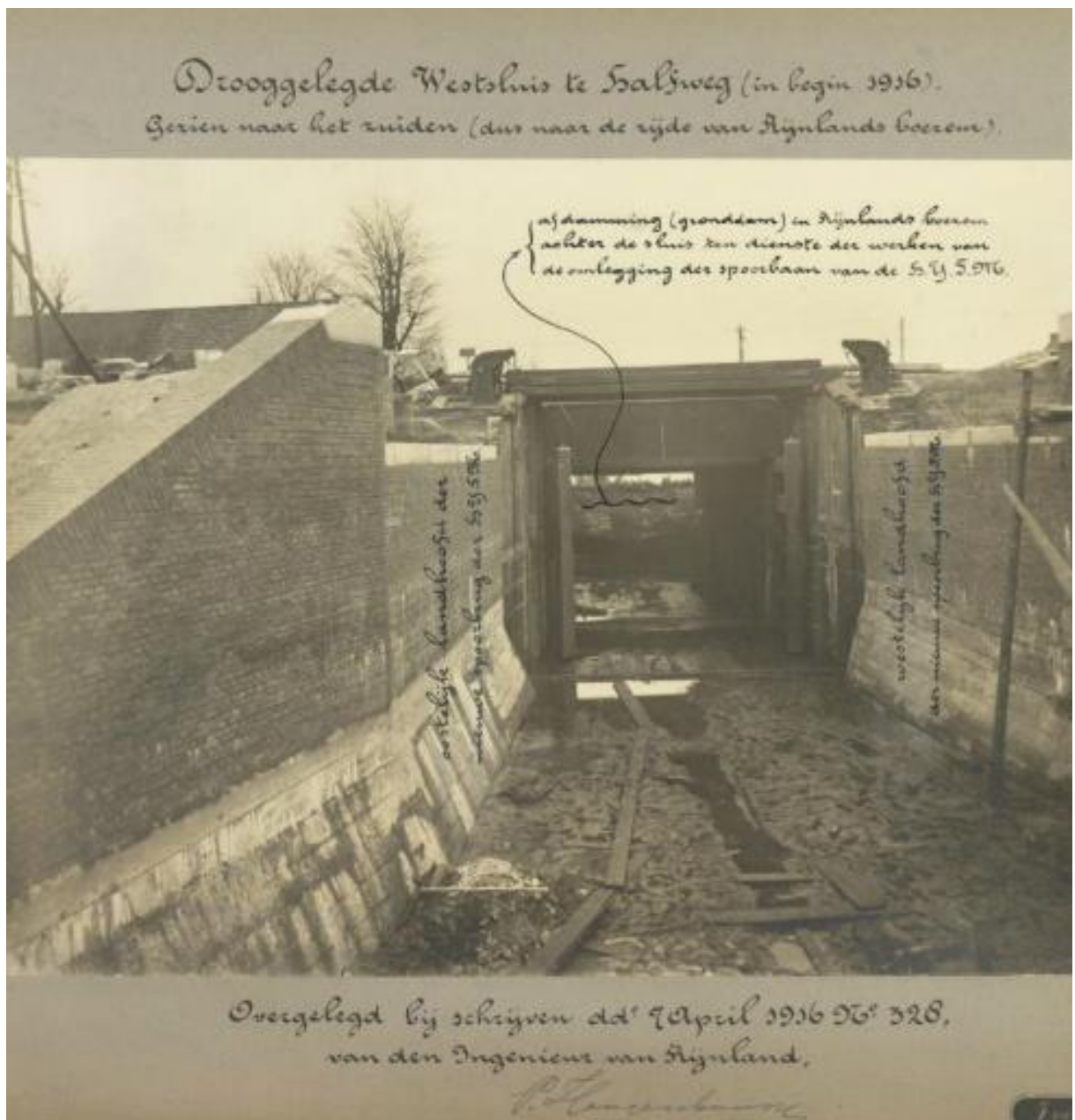
Rapportnummer : 22361



Afbeelding 32: De drooggelegde Westsluis, gezien naar het zuiden.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 33: De drooggelegde Westsluis in 1916, gezien naar het zuiden.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



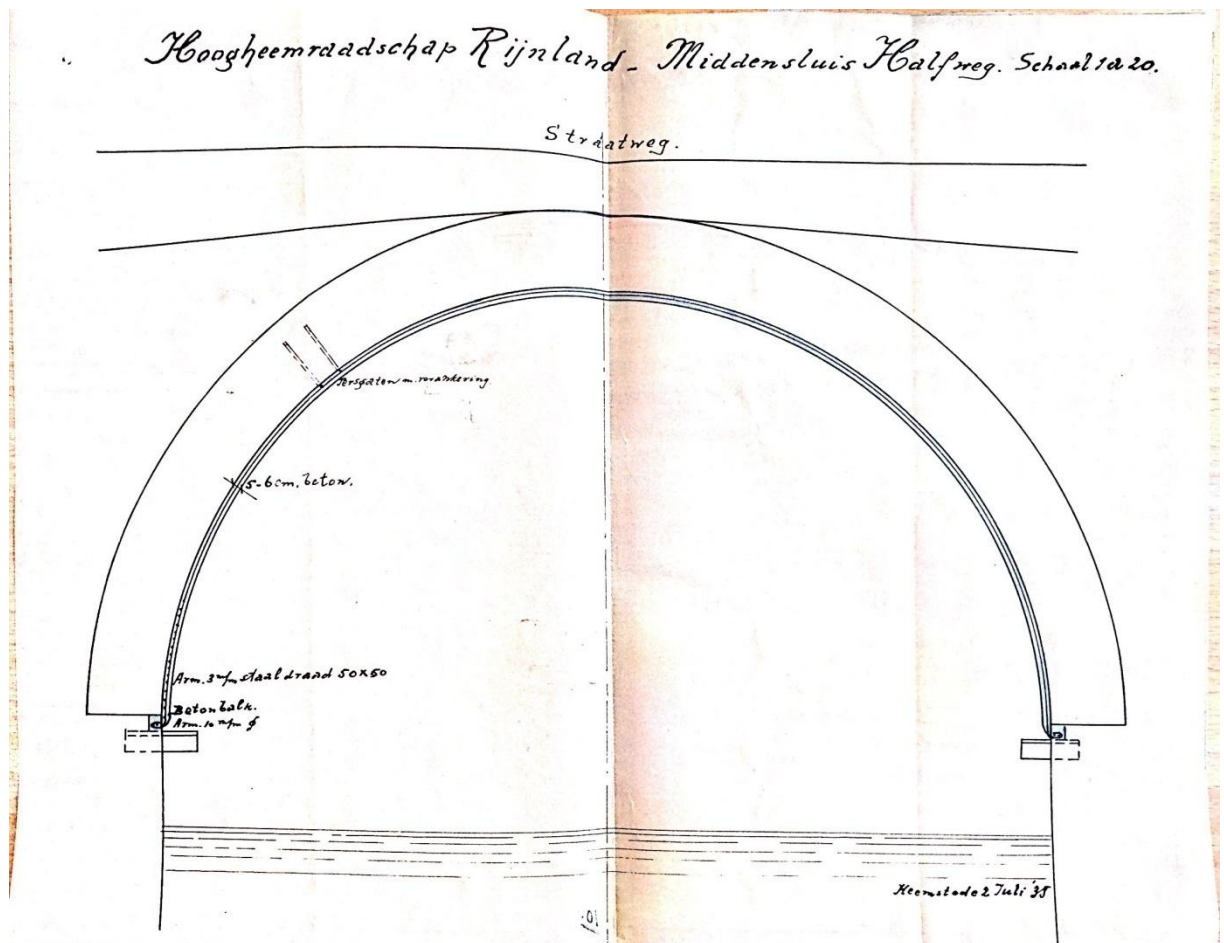
Afbeelding 34: Gebreken aan de Middensluis in 1935.



Afbeelding 35: Gebreken aan de Middensluis in 1935.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 36: Tekening uit 1935 van de boog van de Middensluis, gemaakt t.b.v. de restauratie.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 37: Gebreken aan de Middensluis in 1935.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 38: Gebreken aan de Middensluis in 1935.



Afbeelding 39: Gebreken aan de Middensluis in 1935.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 40: De spoorbrug uit 1868, huidige situatie.

Titel : Cultuurhistorisch onderzoek

Rapportnummer : 22361



Afbeelding 41: De industriële pijpleidingen bij de Westsluis, huidige situatie