
Holland op zijn smalst: De rijke historie en toekomst van de drie sluisjes van Halfweg

Wie vandaag de dag net ten oosten van het NS-station Halfweg-Zwanenburg over het sluzeneiland loopt, stapt rechtstreeks de geschiedenisboeken binnen. Dit is de plek die historici ook wel 'Holland op zijn smalst' noemen. Binnen een straal van slechts vijfhonderd meter ligt een indrukwekkend arsenaal aan monumenten: het oude Stoomgemaal Halfweg, de voormalige suikerfabriek, de historische spoorbrug en de fundamenteën van een Napoleontische geschutstoren. Centraal in dit historische ensemble liggen de drie monumentale sluisjes van Halfweg. Ze vormen een onafscheidelijk deel van de Nederlandse strijd tegen het water.



De strijd tegen een woeste binnenzee

Al in de Middeleeuwen lag hier een cruciale verdedigingslinie: de Spaarndammerdijk, die de landerijen tussen Amsterdam en Haarlem moest beschermen. In deze dijk werden houten sluisjes gebouwd. Hun taak? Het overtollige water uit het Haarlemmermeer spuien. Dit meer was destijds een groeiend monster.

Ontstaan uit drie kleinere veenplassen—het Leidsemeer, het Spieringmeer en het Haarlemmermeer—was het door zware stormen samengesmolten tot een gigantische, woeste binnenzee.

De houten sluisjes kregen het zwaar te verduren en werden rond 1560 vervangen door robuuste stenen exemplaren die er nu nog altijd liggen: de Westsluis (1558), de Oostsluis (1566) en de Middensluis (1583).



Een gevaar voor de hoofdstad

De overheersende zuidwestenwind stuwde het water van de binnenzee steeds vaker op richting Haarlem en Amsterdam. De dreiging werd zo groot dat Koning Willem I in 1837 de knoop doorhakte: het Haarlemmermeer moest worden drooggelegd. Hiervoor werd de Ringvaart aangelegd en in 1852 verrees het Stoomgemaal Halfweg als boezemgemaal.

Vanaf dat moment veranderde de taak van de drie sluisjes. Waar ze voorheen direct op het IJ loosden, kregen ze nu de specifieke taak om het overtollige boezemwater uit de Ringvaart af te voeren naar het IJ (en later, na de aanleg van de IJpolders, naar het Noordzeekanaal). Drie poldergemalen pompten het water uit de drooggelegde polder de Ringvaart in. Het Stoomgemaal Halfweg sloeg dit water vervolgens met reusachtige scheppraden op in een hoger gelegen voorboezem.

Vanaf die voorboezem deed de natuur het werk. De drie sluisjes werkten namelijk volledig automatisch zonder menselijke bediening. Door de stand van de sluisdeuren openden ze vanzelf zodra de waterdruk vanuit het zuiden hoog genoeg was, en sloegen ze dicht als de vloed of het waterpeil in het noorden steeg. De Oostsluis was via een dijk direct verbonden met het gemaal om het opgepompte water meteen naar het noorden af te voeren.

De West- en Middensluis dienden als cruciale spuisluizen om bij laag tij op het IJ het boezemwater op natuurlijke wijze weg te laten stromen.

Een vergeten geschutstoren

Dat het sluizencomplex van onschatbare strategische waarde was, bleek wel in 2013. Tijdens historisch onderzoek op het middeneiland (tussen de Westersluis en de Kruissluis) werden de fundamenten van een geschutstoren gevonden. Deze verdedigingstoren—in vaktermen een *reduit defensive*—werd in 1812 door de Fransen gebouwd. Het doel was om Amsterdam te beschermen tegen de Russen en de Pruisen.

Lang heeft de toren er overigens niet gestaan; in 1815 werd hij alweer gesloopt. Men realiseerde zich destijds dat de opvallende toren een veel te gemakkelijk doelwit voor de vijand was. Als een vijandelijk schot de sluisdeuren aan gort zou schieten, zou een catastrofale watersnood ontstaan die het land tot aan Den Haag onder water zou zetten.

Modernisering en het verlies van de functie

In 1975 veranderde de waterhuishouding drastisch toen er in het westelijk havengebied van Amsterdam een hypermodern en zeer krachtig dieselgemaal werd gebouwd. Vóór die tijd loosde het Stoomgemaal Halfweg via de voorboezem en een uitwateringssluis direct op Zijkanaal F richting het Noordzeekanaal.

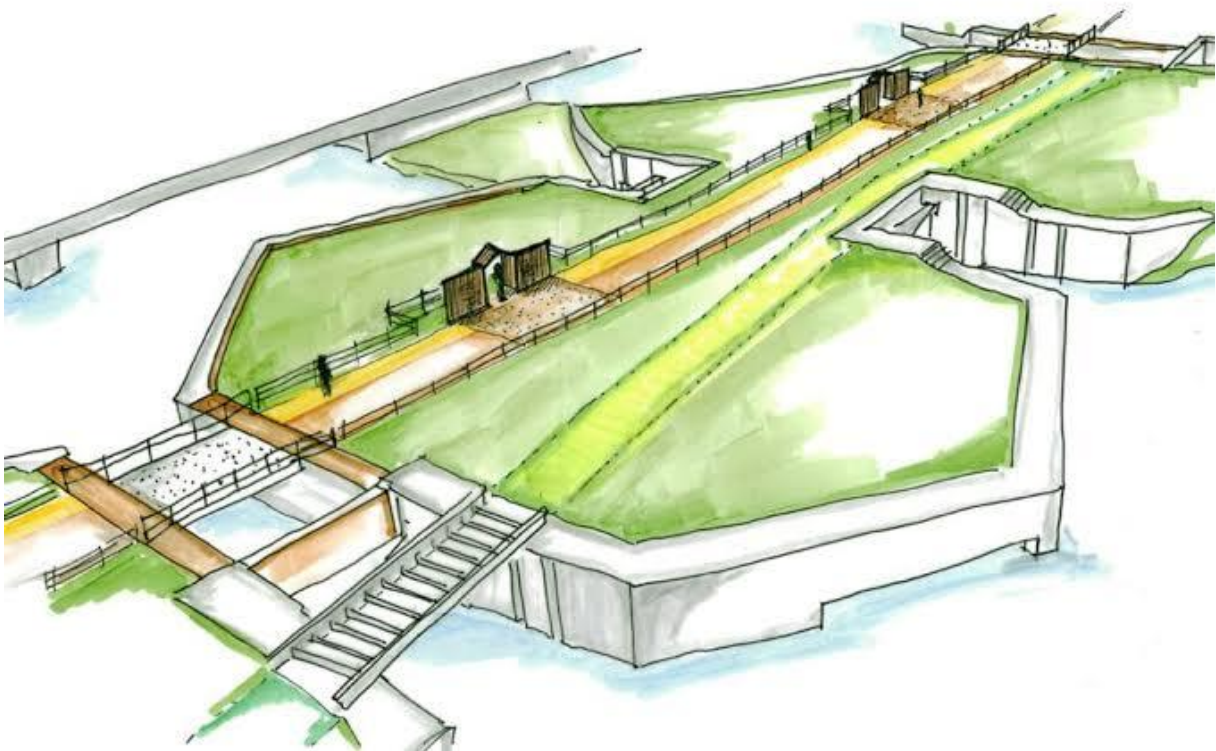
Met de komst van het nieuwe dieselgemaal in 1977 verviel de actieve waterstaatkundige functie van zowel het stoomgemaal als de drie sluisjes. De doorstroming door de antieke sluisjes werd door de enorme kracht van het nieuwe gemaal soms gevaarlijk heftig. Hoewel ze hun functie verloren, behielden de sluisjes hun monumentale status. Sloop was dan ook absoluut ondenkbaar.

De grote renovatie en toekomstvisie

Vandaag de dag vormen de eeuwenoude sluisopeningen echter een knelpunt (een flessenhals) in de moderne waterhuishouding. Bij extreme piekbuien kan het water uit de Haarlemmermeerpolder niet snel genoeg naar het achterliggende boezemgemaal in Zijkanaal F stromen. Dit komt doordat het waterpeil bij de sluisjes momenteel zo'n 6 tot 10 centimeter verval, terwijl een verval van slechts 1 centimeter gewenst is. Dit belemmert de werking van het moderne gemaal en vergroot de kans op natte voeten in de regio.

Om dit probleem op te lossen en dit unieke erfgoed voor de toekomst te behouden, slaan het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Gemeente Haarlemmermeer de handen ineen voor een grootschalig project dat loopt van juli 2026 tot begin 2028.





De aanpak rust op drie pijlers:

1. **Het oplossen van de flessenhals:** Ter hoogte van de Oude Haarlemmerstraatweg (tussen het station en de Dubbele Buurt) wordt een extra doorstroomopening onder het oostelijke sluseiland gemaakt. Hierdoor kan er bij hevige regenval substantieel meer water doorstromen en kan het gemaal op volle capaciteit blijven pompen.
2. **Restauratie van monumenten en bruggen:** De drie historische sluisjes (de Haarlemmersluis, Middensluis en Amsterdamse sluis) worden grondig gerestaureerd om verdere achteruitgang te stoppen. Tegelijkertijd worden de drie gemeentelijke bruggetjes over de oost- en westsluis volledig vernieuwd.
3. **Herinrichting en historische identiteit:** Het hele gebied rondom de sluizen wordt getransformeerd tot een groene, aantrekkelijke verblijfplaats voor wandelaars en fietsers, inclusief nieuwe zitplekken. De geschiedenis wordt bovendien op kunstzinnige wijze zichtbaar gemaakt: er komen twee opvallende stalen poorten (wachtershuisjes van cortenstaal) op de eilanden. Deze poorten verwijzen naar de beroemde historische trekvaart uit 1632 en de vroegere houten wand van architect Pieter Post, de plek waar reizigers tussen Amsterdam en Haarlem vroeger moesten overstappen op een andere boot.
