Haarlemmermeer:
van water, land en lucht

Catalogus

Voorwoord 4

Inleiding 6

Tussen hoop en vrees: een beknopte geschiedenis van het toekomstdenken 8

Tentoonstellingscatalogus 18
Werklust 20
Looproute Haarlemmermeer 28
Terug naar de toekomst 37
De toekomst voorbij 59

Rondleidingen en evenementen 84

Kalender 86

Nawoord 100

Bronnen 102

Colofon 104

Voorwoord

Elk menselijk verband streeft een eigen toekomst na. Dat geldt voor individuen, gezinnen of alternatieve samenlevingsvormen, bedrijven, lokale overheden en zelfs voor (soevereine) staten. Maar wat is die eigen toekomst? Is een toekomst wel iets wat je kunt nastreven en, zo ja, hoe doe je dat dan?

Het zijn deze ogenschijnlijk eenvoudige vragen die mensen altijd hebben beziggehouden. Sinds de klassieke oudheid zijn inzichten en beelden daarvan voor de samenleving van nu bewaard gebleven. De gemeente Haarlemmermeer kent een historie die het denken over mogelijke toekomsten zeer prikkelt. Haarlemmermeer heeft sinds de droogmakerij in 1852, die in 1855 uitmondde in de gemeentewording, en de eerste bewoning door mensen een bewogen bestaan gehad. Het is uitgegroeid tot een economisch krachtige gemeente waar intussen 155.000 mensen leven, waar de nationale luchthaven Schiphol onmiskenbaar aanwezig is, en waar grote delen van de gemeente óf zijn verstedelijkt óf nog steeds de oorspronkelijke agrarische functie hebben. Haarlemmermeer biedt grote kansen en grote tegenstellingen. Deze uitdagende complexiteit maakt het verleidelijk maar ook onvermijdelijk om na te denken over onze mogelijke toekomsten en daarover een dialoog met inwoners, wetenschappers en bestuurders aan te gaan.

In 2012 werd in opdracht van het college van burgemeester en wethouders gestart met een tweejarig traject onder leiding van prof. Roel in't Veld, dat uiteindelijk een aantal verkenningen en toekomstscenario's heeft opgeleverd. In die periode vonden vele activiteiten en debatten plaats rond deel- en eindproducten. Essentieel in de benadering was dat in de verkenningsfase het verzamelen en ontsluiten van kennis centraal stond en dat bij de ontwikkeling van scenario's permanente ontwikkeling en verwerping van hypothesen de kernactiviteit was. Zo leerden bestuurders en de organisatie, naast het politieke doeldenken en het ambtelijk-deterministische denken, ook twijfel toe te laten.

Tijdens het herindelingsproces met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, kwam de gedachte op bij de start van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer een tentoonstelling en een aantal debatten te organiseren over toekomstdenken. Geheel anders dan in 1855 heeft de nieuwe gemeente Haarlemmermeer al een bijzonder verleden. De nieuwe gemeente moet omgaan met een hoge dynamiek. Daarom is het nuttig om los van de vraagstukken in het hier en nu ook te verkennen en na te denken over voorstelbare toekomstscenario's. Fotograaf Theo Baart heeft met zijn werk de dynamiek van Haarlemmermeer gevangen. Het Podium voor Architectuur heeft in een buitententoonstelling het verhaal van onze kernen verteld. Team Onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer heeft narratieve en grafische verbeeldingen van het verleden en van mogelijke toekomsten geproduceerd. Bij dit alles is een aantal rondleidingen georganiseerd en hebben debatten plaatsgevonden. Zó kreeg de nieuwe gemeente een eigen start van de eigen toekomst. Wat die ook worden zal.

Roel in’t Veld heeft de debatten geleid, waarnemend burgemeester Hoes en ik hebben enkele rondleidingen verzorgd. Ik heb genoten van de grote belangstelling die er was om bijvoorbeeld mee te gaan in mijn verhaal over het scenario van de autonome heerlijkheden.

Het is waardevol om door te gaan met wat nu is opgebouwd. De tentoonstelling wordt nog volop gebruikt in het onderwijs. Als hoeder van het strategieprogramma wil ik graag nieuwe initiatieven stimuleren, samen met inwoners, maatschappelijke geledingen, wetenschappers en bestuurders. De samenleving en het bestuur verdienen de inspiratie om hun eigen toekomst te verkennen en daardoor beter te vormen. Want “Iedre minuut zet zich in toekomst om”, zeg ik met de dichteres Vasalis.

Carel Brugman,
Gemeentesecretaris

Een zoektocht naar mogelijke toekomsten voor Haarlemmermeer
Gunstig gelegen in het hart van de Randstad ontwikkelde Haarlemmermeer zich vanaf 1852 tot één van de meest dynamische gebieden van Nederland. In nauwelijks twee eeuwen onderging het gebied vijf keer een heuse transformatie. Van woest meer, naar ruig, drassig en nauwelijks bewerkbaar land, via grootschalige innovatieve landbouw, tot één van de prettigste woongemeenten van Nederland, en inmiddels ook hoofdknooppunt met economische motor Schiphol op zijn grondgebied. Het rappe veranderingstempo is dus niet van recente datum; snelheid en transformatie waren van meet af aan al onlosmakelijk met dit gebied verbonden.

De indringende veranderingen lieten sporen na in water en landschap, maar ook in gemeenschappen en hun verhalen. Deze sporen uit het verleden, die nog levend aanwezig zijn in het heden, spiegelen ons – samen met de nog steeds zeer aantrekkelijke ligging en de huidige economische dynamiek – een niet minder veranderlijke toekomst voor. En die toekomst zal waarschijnlijk meer dan ooit onzeker en onvoorspelbaar zijn. Want, leven met één van 's werelds grootste luchthavens in een steeds drukker verstedelijkt gebied, gelegen op één van de laagste plekken van de Nederlandse delta, stelt ons voor nieuwe en steeds complexer wordende vraagstukken.
Het verkennen van mogelijke toekomsten en hun gevolgen voor leven, landschap en bestuurbaarheid is een manier om nu te anticiperen op wenselijke en risicovolle ontwikkelingen, zodat we tijdig kunnen experimenteren met mogelijke oplossingen, en daarbij passende vormen van bestuur en besluitvorming.

Hoe onverwacht en onvermoed de toekomst ook wordt, de sporen van het bijzondere verleden zullen een rol blijven spelen ook in die nieuwe nog onbekende verrassingen die ons te wachten staan. Nieuwsgierig naar wat een herontdekking van het dynamische Haarlemmermeerse verleden ons over de onzekere en mogelijke toekomsten zou kunnen vertellen, hebben we de korte poldergeschiedenis als oriëntatiebaken ingezet (*Terug naar de Toekomst*). Dit heeft geleid tot een tentoonstelling waarin de historische transformatie van Haarlemmermeer in vijf fasen als inspiratiebron diende voor een drietal toekomstverkenningen[1] (*De Toekomst Voorbij*). Elke toekomstverkenning toonde op zijn beurt drie mogelijkheden van een onzekere toekomst: drie vormen van waterhuishouding in de polder, drie stedelijkheidsconcepten en drie alternatieven voor de internationale luchthaven.

Deze tentoonstelling, met als titel Haarlemmermeer: van water, land en lucht, had als voornaamste doel de toeschouwer prikkelen om mogelijke toekomsten te verkennen. Hiertoe zijn rondleidingen en debatten georganiseerd. Zo maakte de tentoonstelling onderdeel uit van het introductieprogramma voor de nieuwe raad en van een welkomstsessie voor het nieuwe college. Er zijn toekomstdebatten georganiseerd met maatschappelijke organisaties en wetenschappelijke instellingen; en ambtenaren en inwoners konden zich opgeven voor georganiseerde rondleidingen.

1| Onder toekomstverkenning verstaan wij in navolging van de Wetenschappelijke Raad voor het regeringsbeleid (WRR): "een systematische studie van wat de toekomst zou kunnen brengen, gebaseerd op wetenschappelijke (lokaal) onderzoek en kennis". Zie: M.B.A. van Asselt e.a (red). Uit Zicht, Toekomstverkennen met beleid, Amsterdam, 2010, 16.

De tentoonstelling vierde ook de nieuwe gemeente Haarlemmermeer. De herindeling van het oude Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude was immers de eerste doorbreking van de ringvaart als bestuurlijke grens sinds de drooglegging en kondigde nieuwe mogelijkheden aan voor de toekomst van het nieuwe gebied. Tegelijkertijd vormde de tentoonstelling ook de aftrap voor een herintroductie van toekomststrategie. Tussen 2011 en 2013 is een strategisch programma geweest onder leiding van professor Roel in 't Veld waar al eerder aandacht is geweest voor de verkenning van mogelijke toekomsten voor Haarlemmermeer.

Leeswijzer
In het eerste deel van deze publicatie bieden we u een beknopt overzicht van de geschiedenis van het toekomstdenken en de zin en betekenis van toekomstverkenningen voor beleid, bestuur en besluitvorming.

In het tweede deel treft u de catalogus aan van de hele tentoonstelling. Deze bestond uit vier onderdelen:

1| Een expositie van fotograaf Theo Baart uit de serie Werklust. De foto's maken de rappe veranderingen van het landschap zichtbaar en voelbaar (Raadhuisplein).

2| Een route met gele borden (ontworpen door Podium voor Architectuur) met een verbeelding van de specifieke kenmerken van alle Haarlemmermeerse kernen met prikkelende citaten. (De borden stonden van station Hoofddorp tot aan het raadhuis. Deze buitententoonstelling eindigde in het Cultuurgebouw met een portrettengalerij van burgemeesters van de oude gemeente Haarlemmermeer en van Haarlemmerliede en Spaarnwoude).

3| Terug naar de Toekomst: een historisch overzicht waarin de transformatie van de gemeente in vijf fasen wordt beschreven (centrale hal raadhuis).

4| De Toekomst Voorbij: drie toekomstverkenningen per onderwerp: waterbeheer, verstedelijking en luchthaven (Burgerzaal).

Een overzicht van debatten, rondleidingen en deelnemers aan de tentoonstelling vindt u in het derde deel van deze publicatie.

Tussen hoop en vrees

Een beknopte geschiedenis van het toekomstdenken

Van lotsbestemming naar utopische droom.
Zolang er mensen op aarde leven, zijn zij nieuwsgierig geweest naar wat de toekomst voor hen en hun kinderen in petto had. Orakels, waarzeggers en profeten verkondigden tot ver in de Middeleeuwen aantrekkelijke of juist te mijden toekomsten; deze waren allerminst open of leeg, maar lagen op voorhand vast door godswil of lotsbestemming. In de Renaissance (vanaf de 16e eeuw) kwam een nieuwe, meer vrije vorm van toekomstdenken op: de utopie. Dit woord, afkomstig van het Griekse eu-topos of ou-topos, is te vertalen als goede plaats en als onbekende plaats. Het meest bekende voorbeeld van een utopie tref je aan in *Utopia* het gelijknamige boek uit 1516 van Thomas More. More beschrijft een fictief eiland waar men nauwelijks hoeft te werken, bewoners zich vooral bezighouden met het bedrijven van wetenschap, en godsdienstvrijheid vanzelfsprekend is. Door zijn ideale wereld te plaatsen op een onbekend en niet bestaand eiland durfde hij kritiek te leveren op de standenmaatschappij uit zijn tijd, en op de heersende macht van de katholieke kerk; zijn *Utopia* was immers een fictief eiland. Zo werd de renaissancistische utopie de manier om binnen de heersende feodale orde, toch te dromen over andere toekomstmogelijkheden.

In de 17e eeuw werd de utopie al ongeduldiger, de drang om het bestaande te veranderen en de toekomst van de mens te verbeteren klopte aan de deur van de naderende moderniteit. Vormen van dit vroegmodern utopisch toekomstdenken tref je ook in Haarlemmermeer aan, en wel heel vroeg, zelfs al vóór het bestaan van het gebied. Toen het land nog een woest meer was, die de steden van Holland bedreigde en in gijzeling hield, droomde Joost van den Vondel, één van Nederlands grootste dichters, al over het droogleggen van het alles verwoestende meer. Hij gebruikte in zijn *Aan den leeuw van Holland* (1641) metaforen om zijn visionaire droom uit te drukken: de woeste waterwolf moest plaats ruimen, zodat goud uit schuim zou kunnen groeien En hoewel de realisatie op zich liet wachten, wist het in de metafoor gevangen droombeeld de geest te ontvluchten en in 1852 alsnog werkelijkheid te worden. Je zou kunnen zeggen dat de vroegmoderne utopist meer dan een dromer is; hij is een visionair die een beeld genereert van een gewenste en verleidelijke toekomst, waarvan hij dringend hoopt dat hij ooit werkelijkheid zal worden. Over de waarschijnlijkheid van de bedachte toekomst is daarmee niets gezegd. Dat het soms realiteit werd, was soms meer toeval of geluk dan wijsheid.

Portret van de dichter en toneelschrijver Joost van den Vondel (Joannes Nomsz, 1786)

Aan den leeuw van Holland

Uitheemse vijanden te zitten in de veren,
Te slingeren de staart grootmoedig over zee,
Is ijdel, als uw long, geslagen aan het teren,
Inwendig vast vergaat en gij met hartewee

Zo deerlijk zucht en kucht en loost bij hele brokken
Het rottend ingewand de keel uit, in de golf.
Wat baat het met uw klauw heel 't oost en west te plokken,
Indien u bijt in 't hart deez' wrede waterwolf,

Nu uit om over u eerlang te triomferen.
O, landleeuw, waak eens op en wek met enen schreeuw
Al 't veen: de Kennemers en Rijnlands oude heren
Met d'Amstellanders op, tot noodhulp van hun leeuw.

Met sluite met een dijk dit dier dat u komt plagen.
De windvorst vliege er met zijn molenwieken toe.
De snelle windvorst weet de waterwolf te jagen
In zee, van waar hij u kwam knabbelen nimmer moe.

De veenboer zit en wenst deez' waterjacht te spoeien
En 't veenwijf roept: 'Hij ruimt! De landleeuw weidt op 't ruim
En zuigt zijn long gezond aan d' uiers van de koeien!'
Zo wint de landleeuw land. Zo puurt hij goud uit schuim.

Joost van den Vondel (1587-1679)

De radicalisering en verwerkelijking van de moderne utopie.

Bij de intrede van de moderne tijd blijft de utopie een belangrijke rol spelen in het toekomstdenken. De kritiek op het bestaande wordt wel steeds radicaler. Zo droomt Rousseau in zijn *Du Contrat Social* uit 1762 van een wereld zonder privé-eigendom, waarin de mens in een natuurlijke en authentieke staat verkeert en waarin bedrog en leugen niet langer bestaan. Zijn natuurmens is volledig zelfvoorzienend en ook in staat om zichzelf te besturen. Voor Rousseau is de directe democratie de enige bestuursvorm die de vrijheid van de mens kan waarborgen. De dromen van de 18e-eeuwse utopisten werden niet alleen radicaler, maar ook steeds concreter. Toekomstdenkers Robert Owen en Charles Fourier ontwierpen heuse steden van de toekomst waarin gemeenschappen harmonisch leefden in moderne collectieven. In Fouriers *Phallange* kunnen 500 à 2000 mensen in één gebouw samenwonen. Hoewel deze nederzetting iets weg heeft van een middeleeuws klooster, worden de moderne kenmerken snel duidelijk: ook hier volledige autarkie en zichzelf besturende bewoners. De moderne utopie maakt duidelijk, dat zelfs wanneer men zoals in de 18e-eeuwse Verlichting geobsedeerd raakt door vooruitgang en

Utopiae Insulae Tabula. Kaart van Utopia. (Basel, 1518). Ambrosius Holbein, Thomas More, Utopia

overtuigt is dat de toekomst altijd beter zal zijn dan het verleden, dat zelfde verleden toch aanwezig blijft; nu als een inspirerende en visionaire uitwerking op het denken over de toekomst.

De gerealiseerde utopie slaat om in dystopie.
Het niet te stuiten moderne vooruitgangsgeloof van de Verlichting en de schier oneindige mogelijkheden die industriële en technologische revoluties voortbrachten, veranderden het karakter van de utopie radicaal. Wat als kritisch droombeeld was geboren en op een fictieve, niet echt bestaande plek een alternatieve toekomst moest openbaren, werd allengs iets dat werkelijkheid moest worden. Vooral in de 19e en begin van de 20ste eeuw maken droombeelden, zoals die van More en later van Rousseau, Owen en Fourier plaats voor ontwerpen en plannen die niet langer uit zijn om te inspireren of tot kritische bezinning aanzetten, maar gerealiseerd of gebouwd willen worden. De utopie wordt letterlijk een blauwdruk. In de hoogtijdagen van de functionalistische stedenbouw worden complete wijken en steden vanuit de tekentafel volgens zulke blauwdrukken ontworpen en gebouwd. De modernistische drang om letterlijk ruimte te scheppen voor de toekomst door het verleden te laten verdwijnen, komt wellicht het scherpst tot uitdrukking in de 19e-eeuwse herinrichting van Parijs door Haussman; de oude kronkelige Parijse steegjes moesten plaats maken voor 12 boulevards, verbonden tot de vorm van een ster. In Nederland kennen we de Bijlmer, en in Haarlemmermeer Graan voor Visch, de minder megalomane interpretatie van Wieger Bruijn.

Met de realisatie van de utopie kwam ook steeds meer oog voor de schaduwkant van de gematerialiseerde droom. De utopie die geen fictief eiland bleef maar een echte wijk, stad of land werd, ontaardde soms in een heuse nachtmerrie. Zo kreeg de verborgen kritische utopie van de Renaissance en het optimistische droombeeld van de verlichte moderniteit een somber tweelingbroertje: de dystopie of nachtmerrie. Sinds het begin van de vorige eeuw en vooral na de Tweede Wereldoorlog begon de dystopie aan een opmars, die de vrolijke utopie soms naar de marge verdrong. De film Metropolis uit 1923 en het boek 1984 van George Orwell behoren tot de bekendste pessimistische toekomstbeelden. Maar ook in onze tijd blijft de dystopie het goed doen. Recente films zoals *The Matrix* en *The Hunger Games* behoren tot dit alarmerende genre.

De hedendaagse discussies over klimaatverandering en mondialisering blazen in de actualiteit utopie en dystopie nieuw leven in. Adviesraden en Planbureaus zetten beide in om de onzekere en risicovolle toekomsten van de laatmoderne samenleving voelbaar te maken en thema's te agenderen voor maatschappelijke en politieke discussie. Zo gaf Maarten Hajer, voormalig directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving, zijn inaugurale reden de utopische titel mee: *The Power of Imagination* bij de aanvaarding van de leerstoel 'Urban Future'.

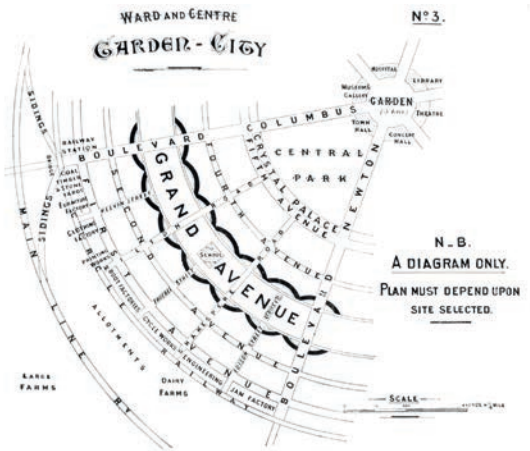


Diagram no.3 (1898) Ebenezer Howard, Garden cities of Tomorrow

Maquette van plan Voisin (1925) Le Corbusier

Prognose en planning als droom van een zekere toekomst.
De verbeeldingskracht, die zowel de gedroomde als de te realiseren utopie in zich hadden, en waar Hajer weer toe oproept, leek inderdaad een tijd weg uit het toekomstdenken. Met de succesvolle introductie van de statistiek in de 19e-eeuwse sociale wetenschappen werd verbeelding ingeruild voor exacte berekeningen. De toekomst hoefde niet langer vanuit wens- of schrikbeelden verkend of vormgegeven, maar kon berekend worden met prognosemodellen die, weliswaar binnen marges, zekerheid voorspiegelden. De utopische visionair maakte plaats voor de nauwgezette rekenmeester. De verleiding van zekerheid verdrong de verbeelding en waardering uit het toekomstdenken. Voor gewenste of gevreesde toekomsten en onverwachte veranderingen kreeg de rekenmeester minder oog dan de utopische visionair. Ondanks zijn vlucht naar voren bleef ook de rekenmeester verbonden met het verleden, want zijn trends bleven extrapolaties van historische reeksen.

Beleidsmakers omarmden dit type toekomstdenken als nooit tevoren, want een zekere voorspelling van de toekomst maakt beleid voorspelbaar, berekenbaar en daarmee ook beheersbaar.
In het openbaar bestuur deed het adagium meten is weten intrede. Deze vorm van toekomstdenken als planning leidde in ons land tot de oprichting van een aantal planbureaus: het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in 1889 en na de oorlog het Centraal Planbureau. De eerste directeur van de Centraal Planbureau, Jan Tinbergen, werd niet voor niets één van de grondleggers van de econometrie. In 1946 volgde de de Rijks Planologische Dienst (RPD) en in 1973 het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP).

In Haarlemmermeer werd in 1957 het Sociografisch Bureau[2] opgericht om statistieken bij te houden en voorspellingen te doen over de verstedelijking en bevolkingsontwikkeling van de toen nog grotendeels agrarische polder. Eén van de grote pleitbezorgers van dit bureau was architect Wieger Bruijn. Het lokale onderzoek vormde de basis voor de ruimtelijke plannen van de nieuwbouwwijken, die vanaf de jaren '70 werden gepland en gebouwd, zoals Graan voor Visch, Linquenda, Pax, en later Bornholm en Overbos. Deze naar zekerheid snakkende benadering van

2| Het Sociografisch Bureau veranderde zijn naam en ging, zoals onderzoeksafdelingen van andere gemeenten afdeling Onderzoek en Statistiek heten. Beide instellingen zijn de voorlopers van het huidige Team Onderzoek, dat nu niet Onderzoek en Statistiek als opdracht heeft, maar Onderzoek en Toekomststrategie.

de toekomst werd niet alleen omarmd, maar ook kritisch bekeken. Het planmatig ontwerpen pakte namelijk niet alleen efficiënt, strak en functioneel uit; het verlies aan speelsheid en creativiteit leidde ook tot saaiheid en gebrek aan betrokkenheid in de vanuit de tekentafel geplande wijken. De utopische visionaire benadering van de toekomst bleek niet straffeloos te substitueren door kille berekeningen. De samenleving bleek bovendien minder voorspelbaar en maakbaar te zijn dan de rekenmeesters vermoedden en beleidsmakers hadden gehoopt. Niet zelden konden de rekenmeesters de beloofde zekerheid niet waarmaken; de toekomst is immers niet altijd een continuïteit van het verleden, maar vertoont ook breuken en fissuren.

De rekenmeesters van de planbureaus reageerden op de kritiek door prognoses en foutmarges vaker te vervangen door scenario's, die meer dan een toekomst voorspelden en toch geen pure verbeelding waren, want op berekeningen en modellen gebaseerd. Toch beleeft dit type toekomstdenken opnieuw hoogtijdagen. Nu vermomd in een nieuw jasje. Algoritmes, berekeningen gebaseerd op de digitale afdruk die wij achterlaten na gebruik van onze devices en de big data die daaruit voortkomen, spiegelen ons opnieuw een zekere en berekenbare toekomst voor. Of de belofte deze keer wel ingewilligd zal worden, moet in de toekomst blijken.

Scenario's als strategische methode om de toekomst te verkennen

Het scenariodenken is nu vooralsnog de meest gangbare manier van toekomstdenken.
Doorrekeningen, prognoses, 'koopkrachtplaatjes', voorspellingen van economische groei- en leefbarometers spelen nog steeds een cruciale rol in het actuele maatschappelijke en politieke debat en in beleidsplannen en begrotingen.
Deze manier van toekomstverkennen kwam via een hele andere route op dan de politieke, filosofische of sociaalwetenschappelijke. In de jaren '50 begon men in Amerika en Frankrijk het scenario als methode in te zetten om militaire en geopolitieke vraagstukken te lijf te gaan. Je zou de scenariodenker met de bevelhebber van een leger kunnen vergelijken die zijn zetten doordenkt en bij iedere stap alternatieve toekomsten overweegt om een veldslag of oorlog te winnen. Hoewel de veldslag nooit volgens vaste patronen verloopt, kan de strategisch geoefende bevelhebber beter sturen op het verloop van de veldslag; hij is door oefening beter voorbereid op mogelijke onverwachte zetten van de vijand. Misschien is dit de reden dat we van alle bestaande vormen van toekomstdenken scenario's het snelst associëren met strategie (stratego is het Griekse woord voor oorlog). Niet verbeelden of met zekerheid voorspellen is het primaire doel van deze manier van toekomstdenken, maar voorbereid zijn op verliezen en met rampen en ongelukken om leren gaan door het opstellen van een contingency plan (Poli, 2011).

Aan de wieg van het Amerikaanse scenariodenken stond Herman Kahn. Ook hij ontwierp eerst scenario's voor militaire doeleinden bij RAND (Research and Development Corporation). Later paste hij de methode ook toe op beleidsvraagstukken. Kahn was de uitvinder van de Delphi-methode, een kwalitatieve methode, bedoeld om via brainstormsessies de fantasie te prikkelen en zo nieuwe en alternatieve mogelijkheden te verkennen (Asselt, 2010 p. 25). Hij achtte een interdisciplinaire benadering bij scenarioverkenningen noodzakelijk, want uiteenlopende achtergronden leveren meer perspectieven en mogelijkheden op, en maken daardoor meer mogelijke toekomsten zichtbaar. Zij leveren kortom meer experimenteermateriaal op.
Kahn ziet een scenario als een analytisch hulpmiddel om het huidige handelen in een

toekomstperspectief te plaatsen en zo de consequenties daarvan voor de toekomst te verkennen. Een goed scenario weerstaat de verleiding om gerealiseerd te worden en blijft hypothetisch. Het dient anderzijds wel concreter te worden dan het droombeeld van de utopie door antwoord te geven op twee cruciale vragen: Hoe ontstaat stap voor stap de (hypothetische) toekomst? En: welke alternatieven zijn hiervoor te bedenken?

In Parijs startte Gaston Berger met zijn instituut 'La prospective' een Franse variant van het scenariodenken. Evenals Kahn was Berger van mening dat (prognoses) voorspellende trendscenario's aangevuld moesten worden met normatieve, dat wil zeggengewenste of ongewenste scenario's. De Franse en Amerikaanse school verschilden slechts in het blikveld dat zij hanteerden. De Amerikaanse scenario's zagen de wereld als hun speelveld, terwijl de scenario's van "La prospective" zich tot Frankrijk beperkten (Bradfield, 2005). In de jaren '70 werd de methode van het Franse instituut opnieuw mathematischer en exacter. Sindsdien is dat wat beide scholen van elkaar onderscheidt (Amer et al., 2013; Bradfield, 2005).

De ideeën die door Kahn en Berger kort na de Tweede Wereldoorlog werden bedacht, kregen na de oliecrisis van 1973 pas echt invloed. In Nederland werden hun denkbeelden voor het eerst toegepast in 1977 door de recent opgerichte WRR in de "Algemene Toekomstverkenning" (ATV). Het bedrijfsleven volgde pas later. Zo dateren de bekende strategische toekomstverkenningen van Shell, die op de ideeën van Kahn zijn gebaseerd, uit de jaren '80 (Asselt et al, 2010, p. 28; Amer, 2013; Bradfield, 2005). Bedrijven zoals Finnair, Nokia, Deutsche Post en Rabobank volgden weer later met vergelijkbare studies. Geen enkel bedrijf of instelling maakt de scenario's op dezelfde manier. Sommige auteurs spreken zelfs van een methodologische wildgroei (Amer, 2013; Bradfield, 2005).

In het strategisch programma "Versterking Strategisch Vermogen" onder leiding van Roel in 't Veld, zijn in Haarlemmermeer tussen 2011 en 2013 ook toekomstscenario's ontworpen. Hierbij is van het klassieke twee-dimensionele schema afgestapt en is geëxperimenteerd met methodologische vernieuwing. Ten behoeve van de scenario's zijn toekomstverkenningen voorbereid op de onderwerpen: de sociale sfeer, lokale democratie en watergovernance.

Haarlemmermeer van water, land en lucht en de pluriformiteit van het toekomstdenken.
De verkenning van het verleden als baken voor mogelijke toekomsten, en de negen toekomstbeelden die voor de tentoonstelling zijn gemaakt, passen niet perfect in één van bovenbeschreven vormen van toekomstdenken. En dit was een bewuste keuze. Alle vormen van toekomstdenken hebben immers voor- en nadelen, zo is in de loop van de geschiedenis van het toekomstdenken gebleken. Wij hebben daarom verschillende elementen van alle boven beschreven vormen ingezet. Om het hypothetisch karakter van de toekomstbeelden te benadrukken, zijn drie varianten per onderwerp getoond. Twee varianten hadden het risico van een utopie/dystopie dilemma met zich meegebracht: wat is de droom en wat de nachtmerrie? Hoe men dat beoordeelt, kan per toeschouwer namelijk sterk verschillen. En hoewel wij geen waardenvrije scenario's wilden presenteren, was het ook niet aan ons om de waarden voor te schrijven. De toekomstbeelden zijn in lijn met het scenariodenken interdisciplinair. Zij hebben alle negen zowel ruimtelijke elementen in zich, als sociale en politieke. En hoewel de toekomstbeelden ook bedoeld waren om te oefenen met sturen en beleidsontwikkeling op toekomstmogelijkheden, was het primaire doel: prikkelen om in alternatieven te denken en het bestaande kritisch te beschouwen. Zo bezien hebben we ons even sterk door de utopische traditie laten inspireren als door het laatmoderne scenariodenken. Hele concrete Invloeden van de utopisten zijn duidelijk te herkennen in het verstedelijkingsscenario de Autonome Heerlijkheden.
Uiteraard hebben we ook gebruik gemaakt van alle statistische gegevens en lokale kennis waar we over beschikken en die we ook te danken hebben aan degenen die ons hierin zijn voorgegaan: het sociografisch bureau Haarlemmermeer, de afdeling Onderzoek en Statistiek en het strategisch programma van Roel in 't Veld.

De introductie van een herontdekking van het verleden vanuit het toekomstdenken is iets wat wij zelf hebben toegevoegd in deze tentoonstelling. De geschiedenis van Haarlemmermeer is altijd al zo toekomstgericht geweest en gericht op verandering en innovatie, dat dit veel inzicht opleverde over het belang van het verleden voor het toekomstdenken. En dan doelen we niet op de vaak benadrukte padafhankelijkheid – *de sporen uit het verleden blijven de toekomst meebepalen* – maar vooral op de rijkdom aan beelden en ideeën die pioniers, visonairs en innovators zoals Leeghwater, Vondel, Amersfoordt en vele anderen toekomstdenkers ons te bieden hebben als inspiratiebron voor het ontwerpen van meer en diversere mogelijke toekomsten.

Aan de leeuw van Holland
Uitheemse vijanden te zitten in de veren,
Te slingeren de staart grootmoedig over zee,
Is ijdel, als uw long, geslagen aan het teren,
Inwendig vast, vergaat en gij met hartewee
Zo deerlijk zucht en kucht en loost bij hele brokken
Het rottend ingewand de keel uit, in de golf.
Wat baat het met uw klauw heel 't oost en west te plokken,
Indien u bijt in 't hart deez' wrede waterwolf.
Nu uit om over u eerlang te triomferen
O, landleeuw, waak eens op en wek met enen schreeuw
Al 't veen: de Kennemers en Rijnlands oude heren
d'Amstellanders op, tot noodhulp van hun leeuw.
een dijk dit dier dat u komt plagen.
er met zijn molenwieken toe.
waterwolf te jagen
nimmer moe.
te spoeien

De tentoonstelling

Welkom bij de tentoonstelling ‘Haarlemmermeer: van water, land en lucht’: een bijzondere tijdreis die u meevoert door historie, heden en toekomst van onze gemeente. Maak kennis met de visionairs uit het verleden en droom met anderen over de toekomst van dit mooie gebied. In dit deel treft u de catalogus aan van de hele tentoonstelling, waarin de afzonderlijke onderdelen van de expositie aan u worden gepresenteerd.

Werklust - Theo Baart
(p. 20 - 27)
Op het Raadhuisplein kon de bezoeker foto's bewonderen uit "Werklust", het bekende Haarlemmermeerse project van Theo Baart. De dynamiek van onze bijzondere polder wordt hier in beeld gevangen.

Looproute Haarlemmermeer - Podium voor Architectuur
(p. 28 - 35)
Podium voor Architectuur exposeerde in een buitententoonstelling de veelzijdigheid van de gemeente. Op de route tussen raadhuis en station werd het verhaal van de kernen en buurtschappen verteld. Burgemeesters toonden hun gezicht in de passage van het Cultuurgebouw.

Terug naar de Toekomst
(p. 36 – 57)
Op de begane grond van het raadhuis werd in vijf perioden de ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer verteld. Centraal stonden de toekomstdenkers en -visies uit het verleden die invloed hebben gehad op het (samen)leven en de inrichting van het landschap.

De Toekomst Voorbij
(p. 58 – 83)
Op de eerste verdieping van het raadhuis werden fictieve en soms prikkelende beelden van mogelijke toekomsten van Haarlemmermeer geschetst. Op fluisterstoelen spraken experts hun vergezichten uit. Hoe denkt u dat de toekomst van onze gemeente eruit zou kunnen zien?

Werklust

Werklust
Landschap in verandering
Theo Baart
1981
2014
trotter.eu
HET CULTUUR

In iedere fase waarin grond een andere bestemming krijgt, is er sprake van een cultuurverandering. Een nieuwe bestemming zorgt voor nieuwe gebruikers. Er zijn weinig plekken in Nederland waar bijna de gehele agenda van de ruimtelijk ordening zo zichtbaar is als hier. Dat maakt dit gebied interessant voor een fotograaf die meent dat ruimtelijke transformaties een spiegel van onze cultuur vormen.

Sinds 1977 volg ik het transformatieproces. Alle beelden vormen een archief waaruit het mogelijk is om verschillende vertellingen te maken. In 1999 verscheen het boek '*Bouwlust. The urbanization of a polder*'. Met '*Werklust. Biografie van een gebruikslandschap*' (2015) is daar een laag aan toegevoegd. Deel drie verschijnt over tien jaar.

Voor de tentoonstelling 'Haarlemmermeer: van water, land en lucht' heb ik beelden uit het archief gecombineerd die op een zelfde plek zijn gemaakt op verschillende tijdstippen. De combinaties laten zien hoe ingrijpend ruimtelijke veranderingen kunnen zijn. Haarlemmermeer vindt zichzelf steeds opnieuw uit.

Theo Baart *www.theobaart.nl*

Werklust

Landschap in verandering

1997

2014

Theo Baart

HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust

Landschap in verandering

1997

2011

Theo Baart

HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
Theo Baart
1997
2013
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
Theo Baart
1991
2014
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
1994
2014
Theo Baart
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
1981
2014
Theo Baart
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
1981
2014
Theo Baart
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
1982
2011
Theo Baart
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust

Landschap in verandering

1997

2017

Theo Baart

HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust

Landschap in verandering

1981

2017

Theo Baart

HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
Theo Baart
1997
2008
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Werklust
Landschap in verandering
Theo Baart
1997
2007
HAARLEMMERMEER: van water, land en lucht

Looproute Haarlemmermeer

De identiteit van Haarlemmermeer valt niet in een paar woorden samen te vatten. Het lijkt erop dat iedere kern een eigen karakter heeft, een eigen contour, een eigen beeld. Dat karakter trekt een type bewoner aan die zich thuis voelt bij de kern, bij de dorpsgemeenschap, bij de wijk, het buurtschap. Het uitgangspunt van deze openluchttentoonstelling, een route van het station naar het raadhuis, was om alle kernen een gezicht te geven.

De aanname dat het een enorme opgave zou zijn om voor iedere kern en buurtschap een icoon of citaat te vinden, bleek een voorbarige: er was zo'n ruime keuze aan beeldelementen, kernmerken en citaten, dat het op selecteren aankwam; per kern maar ook voor Haarlemmermeer als geheel. We hebben gezocht naar grafisch krachtige beelden die op afstand goed zichtbaar waren en kenmerkend voor de kern of het buurtschap.

Het samenstellen van de tentoonstelling was voor ons een zoektocht naar balans in compositie, in overdracht van informatie, maar vooral: het zoeken naar de prikkel tot het volgen van de route, vanaf het station door de kantorenzone, het wandelbos en de Fruittuinen naar het centrum.

De buitententoonstelling gaat over de metropolitane potentie, maar ook over de echte armoede die tot na de Tweede Wereldoorlog heerste in Haarlemmermeer. Het gaat over de mobiliteit die deze regio kenmerkt: het stationsgebied, de Ringvaart, de luchthaven Schiphol en de kansen van dit gebied wat betreft ligging in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Een Haarlemmermeer boordevol erfgoed, al dan niet benoemd of herkend, maar leidend voor deze tijd. Hoe zetten we ons erfgoed in voor de komende transities in energie, de bouwopgave en infrastructuur, de knooppunten als schakel tussen de metropolen?

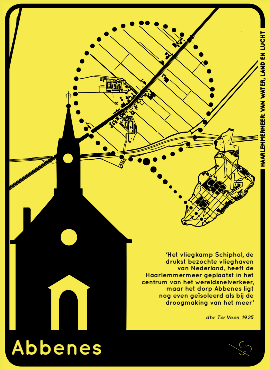
We noemen de gemalen in Cruquius, Lijnden en Buitenkaag, die getuigen van de eerste energietransitie. De Stelling van Amsterdam met de forten en de Geniedijk waar in Aalsmeerderbrug de schapen een heel aangenaam leven leiden, bijna onder de verkeerstoren. De datacenters die in Rozenburg verschijnen in het oorspronkelijk agrarisch landschap met hun 500 EL-bomen, die het kavel van de boer markeerden. En Sugar City in Halfweg op de grens van hoog stedelijkheid en recreatiegebied.

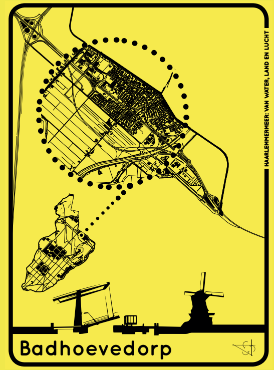
Hoe rijk aan contrasten kan een gemeente zijn?
De tentoonstelling is een bescheiden perspectief op een Haarlemmermeer vol potentie, met een enorme denk- en ontwikkelkracht om medebepalend te zijn voor de MRA. Haarlemmermeer is nooit af; het is een doorlopend proces. Daar past maar één kleurcombinatie bij: Geel & Zwart. De combinatie is extreem leesbaar; het is ook de kleur van verkeersborden en vooral de kleurstelling van de wereldberoemde 'Schiphol Wayfinding' van bureau Mijksenaar.

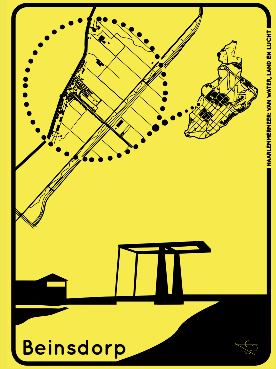
Wij hopen dat de bewoner zich herkent. Haarlemmermeer is mensenwerk: het is een werk in uitvoering.

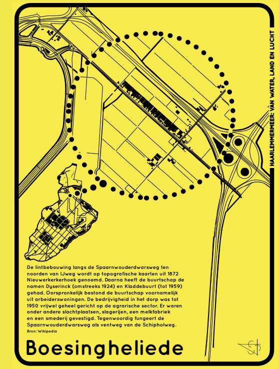
Yvonne Lub namens het team
Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol.

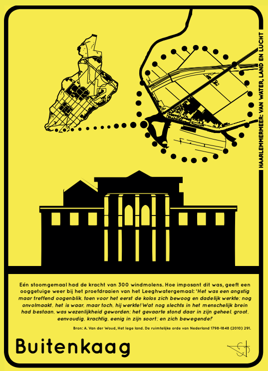
HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Aalsmeerderbrug

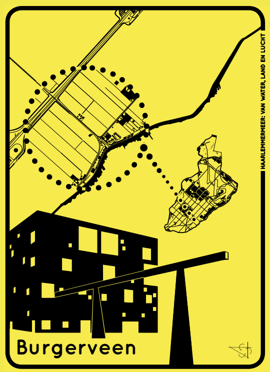

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
'Het vliegkamp Schiphol, de drukst bezochte vlieghaven van Nederland, heeft de Haarlemmermeer geplaatst in het centrum van het wereldsnelverkeer, maar het dorp Abbenes ligt nog even geïsoleerd als bij de droogmaking van het meer'
dhr. Ter Veen, 1925
Abbenes


HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Badhoevedorp

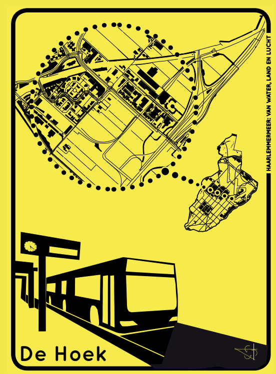

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Beinsdorp

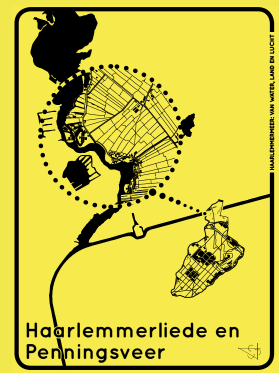

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
De lintbebouwing langs de Spaarnwouderdwarsweg ten noorden van IJweg wordt op topografische kaarten uit 1872 Nieuwerkerkerhoek genoemd. Daarna heeft de buurtschap de namen Dyserinck (omstreeks 1924) en Kladdebuurt (tot 1959) gehad. Oorspronkelijk bestond de buurtschap voornamelijk uit arbeiderswoningen. De bedrijvigheid in het dorp was tot 1950 vrijwel geheel gericht op de agrarische sector. Er waren onder andere slachtplaatsen, slagerijen, een melkfabriek en een smederij gevestigd. Tegenwoordig fungeert de Spaarnwouderdwarsweg als ventweg van de Schipholweg.
Bron: Wikipedia
Boesingheliede

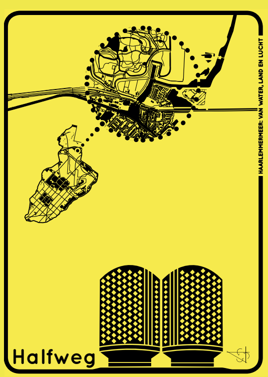

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Eén stoomgemaal had de kracht van 300 windmolens. Hoe imposant dit was, geeft een ooggetuige weer bij het proefdraaien van het Leeghwatergemaal: 'Het was een angstig maar treffend oogenblik, toen voor het eerst de kolos zich bewoog en dadelijk werkte; nog onvolmaakt, het is waar, maar toch, hij werkte! Wat nog slechts in het menschelijk brein had bestaan, was wezenlijkheid geworden; het gevaarte stond daar in zijn geheel, groot, eenvoudig, krachtig, eenig in zijn soort; en zich bewegende!'
Bron: A. Van der Woud, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848 (2010) 291.
Buitenkaag


HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Burgerveen

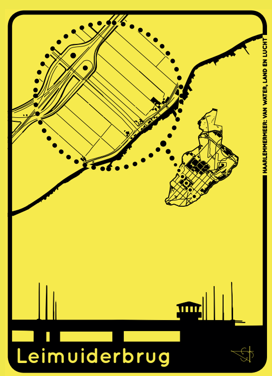
HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Cruquius

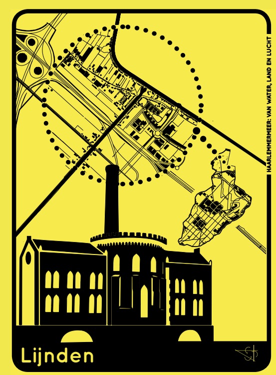

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
De Hoek

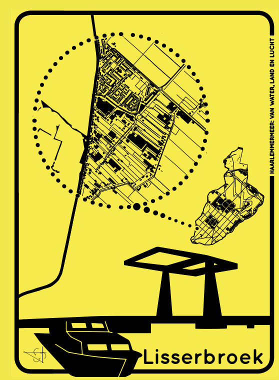

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Haarlemmerliede en Penningsveer

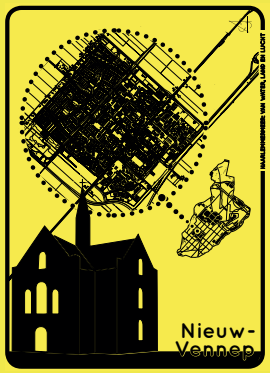

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Halfweg

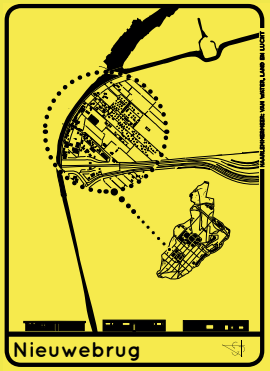
HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Hoofddorp


HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Leimuiderbrug

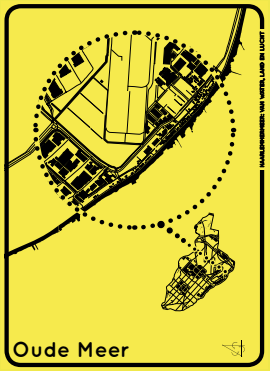

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Lijnden

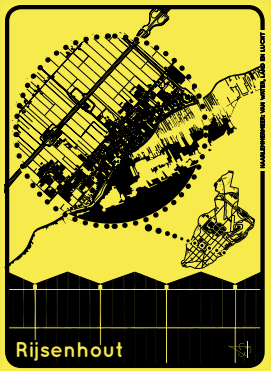

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT
Lisserbroek

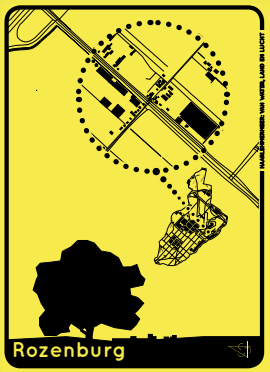

Nieuw-
Vennep

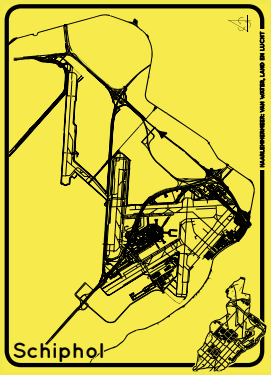

Nieuwebrug

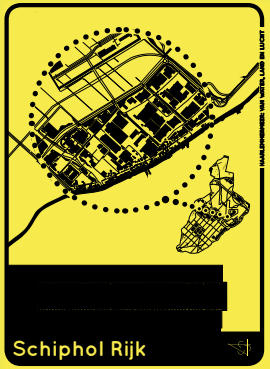
Nieuwe Meer

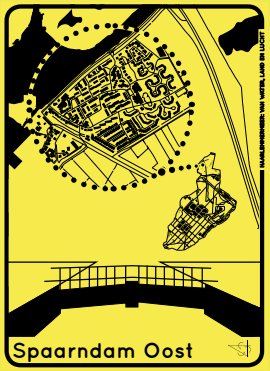

Oude Meer

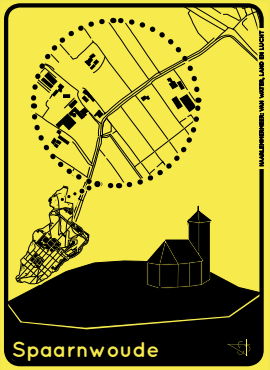

Rijsenhout

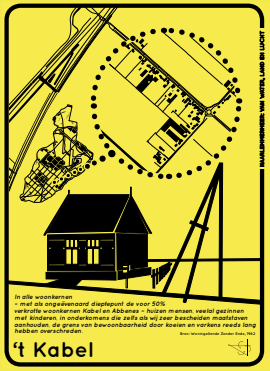

Rozenburg


Schiphol


Schiphol Rijk

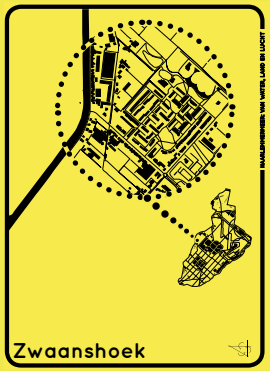

Spaarndam Oost


Spaarnwoude


in alle woonkernen
- met als ongeëvenaard dieptepunt de voor 50% verkrotte woonkernen Kabel en Abbenes - huizen mensen, veelal gezinnen met kinderen, in onderkomens die zelfs als wij zeer bescheiden maatstaven aanhouden, de grens van bewoonbaarheid door koeien en varkens reeds lang hebben overschreden
't Kabel

Vijfhuizen

Op
enkele
plekken hebben
zogenaamde 'tonnen'
gestaan: vuurbakens voor
de scheepvaart. Schepen
moesten 'tonnegeld'
afdraan als zij langs voeren.
De tonens waren eigendom
van de gemeente Haarlem,
die grote belangen had
bij de scheepvaart tussen
Amsterdam en Rotterdam
vanwege de inkomsten
van het innen van deze
tolgelden.
Weteringbrug


Zwaanshoek

Zwanenburg

Water drinken uit de sloten

"Weet je wat we toen hadden, in die ouwe tijd? Nou da's kort gezegd: niks. Als er iemand ziek was, moest er een dokter op het paard uit Heemstede komen. En als hij kwam, was het meestal te laat. Vooral tijdens de tyfusepidemie in Vijfhuizen, toen de mensen, de jonge kinderen vooral, bij tientallen doodgingen. Weet je, dat kwam door het water: we moesten water uit de sloten drinken en daar stonden ook de pleeën boven. En de post? Een paar keer per week kwam er een brievenbesteller uit Hoofddorp, met planken onder zijn klompen gespijkerd, omdat hij anders wegzakte in de blubber van wat we nu wegen noemen."

Oudste inwoner van Vijfhuizen (en Haarlemmermeer)
25 oktober 1965

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Trekvaart en tolweg

Halfweg ontleent zijn naam aan de ligging halverwege Amsterdam en Haarlem. Halfweg ligt aan de Spaarndammerdijk die eeuwenlang het water keerde tussen de nog niet ingepolderde Haarlemmermeer en het IJ. Vanaf 1632 verbond de Haarlemmertrekvaart Amsterdam en Haarlem en moest men in Halfweg overstappen, omdat de trekvaart door zeesluizen werd onderbroken.

Bron: Oneindig Noord-Holland

Het belang van de handel bracht de steden Amsterdam en Haarlem ertoe deze trekvaart samen aan te leggen. Schepen werden voortgetrokken door een paard (de zogenaamde trekschuit) over het naastgelegen jaagpad. De aanleg was een kolossale onderneming: de vaart was bijna twee meter diep, 19 meter breed en 19 kilometer lang en kostte in totaal zo'n 266.000 gulden, wat zelfs in De Gouden Eeuw een enorm kapitaal was. Dat kapitaal moest worden terugverdiend uit de tol van tien cent per passagier. De schippers kregen 15 cent per reiziger. Het jaagpad langs de trekvaart werd later de Haarlemmerweg.

Fragment uit 'verhalen' De trekvaart Haarlem – Amsterdam
Alex Jungman, voorzitter stichting Historisch Halfweg

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

De 500 el boom

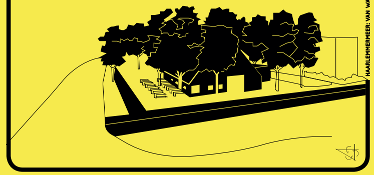
Achter deze boom gaat het verhaal schuil van een oud agrarisch gebruik. Om de lengte van hun akkers te markeren, plantten boeren halverwege hun stuk grond een boom. De akkers werden per 1000 el uitgegeven. Deze zogenaamde '500 el boom' diende niet alleen ter markering van eigendom, maar diende ook een praktisch nut. De landarbeiders konden er bij regen onder schuilen en in de zomer bood de boom een rustplek in de schaduw. In Haarlemmermeer had vrijwel elke boer vroeger een 500 el boom, maar door de vergaande mechanisering stonden zij in de weg en verdwenen deze iconen.

Bron: Oneindig Noord-Holland

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

De Gerritshoeve

Verbouwde Haarlemmermeerse boerderijschuur, naar ontwerp van architect Gijs de Waal.



HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Regionale potentie

De internationale luchthaven Schiphol verbindt Haarlemmermeer met Europa en de rest van de wereld. Met een uitgebreid netwerk aan infrastructuur liggen steden als Amsterdam, Rotterdam, Leiden en Haarlem binnen handbereik. In Haarlemmermeer liggen prachtige bestemmingen als de Hollandse Plassen, de Ringvaart en het strand. Alles is dichtbij.

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Twee reacties zijn dodelijk: er is geen geld voor, en: daar gaan wij niet over. Daar moeten we van af. We gaan er met z'n allen over, en we barsten in Nederland van het geld. En als we niets doen, kost het nog veel meer.

Bron: Het volgende Landschap [...] Publicatie Landschapstriënnale 2017

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

De crisisjaren: De Fruittuinen

De Fruittuinen was het tweede werkverschaffingsproject in Hoofddorp en is net als het nabijgelegen Wandelbos aangelegd door de Heidemij (tegenwoordig Arcadis). Het provinciaal bestuur van Noord-Holland vroeg zich in 1933 af, of het uitbreiden van de fruitteelt kon helpen tegen de grote werkloosheid. Daarnaast kon de uitbreiding een voorlichtende taak vervullen richting bestaande fruittelers in Noord-Holland.

De in totaal 7 ha grond werd verdeeld in twintig vakken. Daarvan zijn er nu nog zeven vakken over. De rest heeft plaats moeten maken voor de kinderboerderij, de parkeerplaats naast Het Cultuurgebouw en de woonwijk 'De Fruittuinen'.

Sinds 2010 verzorgt een groep omwonenden het onderhoud van de Fruittuinen. In het gebied staat anno 2015 nog één woning en één droogschuur, die beiden rond 1939 zijn gebouwd.

Bron: www.hoofddorp-centraal.nl

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

HAARLEMMERMEER IN 1962

'Zo ook slingert zich rondom het hart van onze gemeente een gordel van krotten, die een schreeuwende aanklacht vormt tegen allen, die weigeren met deze werkelijkheid naar de mate van het mogelijke rekening te houden. Langs de zestig kilometer lange Ringvaart, de natuurlijke grens van onze gemeente, wedijvert het ene krottencomplex met het andere in snel voortschrijdend verval. In alle woonkernen – met als ongeëvenaard dieptepunt voor 50 procent verkrotte woonkernen Kabel en Abbenes – huizen mensen, veelal gezinnen met kinderen, in onderkomens, die zelfs als wij zeer bescheiden maatstaven aanleggen, de grens van bewoonbaarheid door koeien en varkens reeds lang hebben overschreden. Volgens algemeen aanvaardbare criteria zijn in Haarlemmermeer ongeveer 1500 huizen, oftewel 13,5 procent van de totale woningvoorraad (landelijk is dat circa 5,5%) voor bewoning ongeschikt'

Bron: Woningellende Zonder Ende, 1962

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

1848 tot 2040 Energietransities in de polder

Het Haarlemmermeer kon door technologische ontwikkelingen worden ingepolderd. In vier jaar tijd werd het meer door drie stoomgemalen leeggepompt, waar voorheen 900 traditionele houten windmolens nodig waren. In juli 1852 was het een feit: water was land geworden. Een waar kunststukje van wereldformaat!

Haarlemmermeer is het product van twee energietransities:

1. Van wind en turf naar kolen, bracht ons Graan voor Visch
2. Van kolen naar olie en gas, bracht ons stedelijke ontwikkeling

Wat gaat de energietransitie van olie en gas naar hernieuw bare grondstoffen ons brengen? "Hoe maken we van de energietransitie een opgave van ons allemaal, in plaats van een ontwerpopdracht voor techneuten en ingenieurs? Het gaat tenslotte over onze eigen leefomgeving."

Bron: Dialoog Energietransitie & Erfgoed, 2018

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

"Je bent pas een echte kosmopoliet als je in Hoofddorp woont."

Quote fotograaf Theo Baart

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

"Zelf denk ik soms dat dit de navel van de wereld is. Al weet ik wel dat sommige mensen daar anders over denken... Hoe dan ook is het een gebied met een ongelooflijke omloopsnelheid, waar ongelooflijk veel gebeurt. Het kent geen maat, kent geen grenzen en het verandert continu en permanent. Die wrijving en spanning die ontstaan als gevolg van dat wat gepland is en hoe dat zich in de praktijk uiteindelijk ontvouwt, dàt fascineert mij enorm."

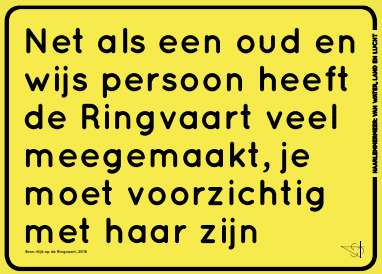
Quote fotograaf Theo Baart

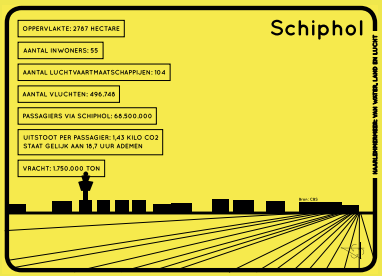
HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

"Ik zie fantastische perspectieven: flexibele investeringsruimte voor op Schiphol georiënteerde bedrijven, nieuwe woningbouwconcepten, ruimte voor landbouwproductie dicht bij de metropool én experimenteerruimte voor ontheemden en nieuwkomers."

Gert Urhahn, stedenbouwkundige in publicatie Adaptief Schiphol 2017

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT





Burgemeesters van Haarlemmermeer
Bestuurders een gezicht geven – de stappen van het verleden zijn bepalend voor nu – wie kent de mens achter de sprongen door de tijd? Het is belangrijk de burgemeesters een gezicht te geven, passend bij deze tijd en de schaalsprongen door de jaren heen.
Het zijn vele mannen met evenzovele baarden. Blijkbaar past dat bij onze gemeente. Slechts een interim burgemeester was vrouw. Als de tentoonstelling een update zou krijgen, halverwege het jaar 2019, kan daar een nieuw vrouwelijk portret aan worden toegevoegd, passend bij het tijdsbeeld.

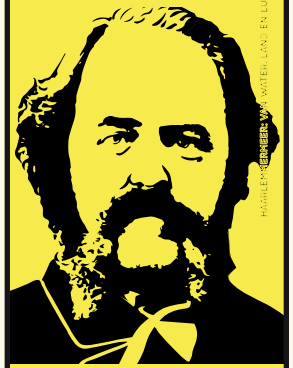
We wensen de lezer en bezoeker een mooie tijdreis toe. Want reizen - ook dat is de identiteit van Haarlemmermeer met haar luchthaven, het startpunt en de thuishaven.

Yvonne Lub namens het team
Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol.

Matthijs
Samuel
Petrus
Pabst
1855 - 1863

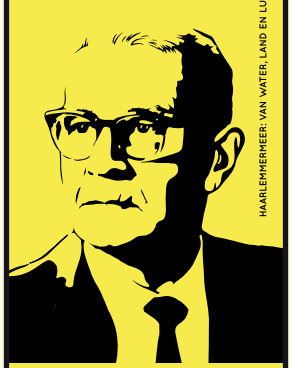
Haarlemmermeer werd op 11 juli 1855 officieel een gemeente. Haar eerste burgemeester mr. M.S.P. Pabst, was destijds ook burgemeester van Heemstede. Haarlemmermeer beschikte op dat moment nog niet over een raadhuis, daarom bestuurde Pabst beide gemeenten vanuit Heemstede. Pabst had de minister toegezegd zijn burgemeesterschap niet te lang te zullen combineren met dat van Heemstede. In september 1856 beëindigde hij deze combinatie en was Haarlemmermeer voorzien van haar eerste echte eigen burgemeester. Pabst overleed zeven jaar later op een leeftijd van 45 jaar.

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT



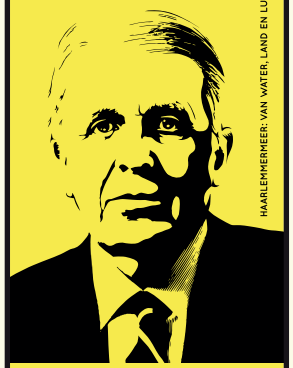
Burgemeester
Johan
Wilhelm
Lantzendorffer
1869 - 1908

Burgemeester
Jacob
Paulus
Amersfoordt
1863 - 1869



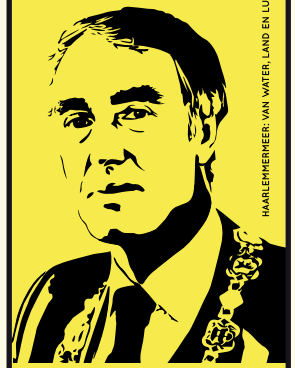
Burgemeester
Johannes
Freerk
Jansonius
1945 - 1955

Burgemeester
Adriaan
Slob
1908 - 1941



Burgemeester
Frans
Theodoor
Dijckmeester
1965 - 1972

Burgemeester
Gerrit
Cornelis
van der
Willigen
1956 - 1965



Burgemeester
Hans
de
Boer
1983 - 1985

Burgemeester
Cor
van
Stam
1973 - 1983

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Burgemeester
Arie
Lems
1994

Burgemeester
Aad
van
Dulst
1986 - 1994

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Burgemeester
Fons
Hertog
2003 - 2006

Burgemeester
Jan
van
Houwelingen
1994 - 2003

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Burgemeester
Theo
Weterings
2007 - 2017

Burgemeester
Tineke Netelenbos
2006 - 2007

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Laatste
burgemeester
Pieter
Heiliegers
2013 - 2018

Voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Langst zittende
burgemeester Jhr.
W. Ph.
Teding - van
Berkhout
1877 - 1906

Voormalige gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Burgemeester
Onno
Hoes
2017 - heden

'Ik daag u uit samen met mij te zoeken naar de nieuwe ziel van de nieuwe gemeente. Want van Buitenkaag tot aan het Noordzeekanaal en van Cruquius tot de Oude Meer bevinden zich tien eeuwen historie. Het oude Haarlemmermeer kreeg er door de fusie met Haarlemmerliede en Spaarnwoude van de ene op de andere dag acht eeuwen geschiedenis bij. Wat dat doet met je ziel. Een ziel van veenontginners, een ziel van strijders tegen het water en een ziel van luchtvaartpioniers.'

HAARLEMMERMEER: VAN WATER, LAND EN LUCHT

Laatste
burgemeester
Pieter
Heliger
2013 - 2018
Langst zittende
burgemeester Jhr.
W. Ph.
Teding - van
Berkhout
1877 - 1904

Graan
-1902
voor Visch

Terug naar de toekomst

De expositie ‘Terug naar de Toekomst’ neemt de bezoeker mee op reis door de historie van Haarlemmermeer. Centraal staan de toekomstdenkers uit het verleden die invloed hebben gehad op het (samen)leven en de inrichting van het polderlandschap. De grote omslagen in het (toekomst)denken worden zichtbaar door het verleden op te delen in vijf specifieke tijdsgewrichten. Elk paneel representeert een fase uit de historie van Haarlemmermeer, en beschrijft de belangrijkste sociale, ruimtelijke en politieke ontwikkelingen. Het slotpaneel poneert het dilemma wat de bezoeker tijdens de historische tocht langzaamaan zelf ziet oprijzen: hoe in de toekomst nog balans houden tussen water, land en lucht? De bezoeker wordt uitgenodigd de toekomst van Haarlemmermeer te betreden, en verleid om het vervolg van de tentoonstelling ‘De Toekomst Voorbij’ (p. 59) te bezoeken.

1615 - 1852

Goud uit Schuim

Landmeters, wateringenieurs, notabelen en koningen dromen van een toekomst zonder het woeste, allesvernietigende Haarlemmermeer. Zij verkennen mogelijkheden om het meer leeg te laten stromen in de Noordzee, denken ingewikkelde watermachines uit en schetsen landschappen met honderden poldermolens. Tegen elk van deze droogmakingsplannen bestaat grote tegenstand. Het uitdijende meer wordt een steeds groter gevaar voor de omliggende steden, maar hoe na de drooglegging nog geld verdienen zonder viswater en scheepvaartroute. Bovendien is er weinig vertrouwen in de technische haalbaarheid en twijfelt men of het meer als waterberging wel te missen is. Het duurt eeuwen voordat koning Willem I uiteindelijk de beslissing neemt het Haarlemmermeer te drogen. Niet met wind, maar met stoom!

Het woeste meer
De oevers van het Haarlemmermeer vormen eeuwenlang een vloeiende grenslijn tussen droog en nat. Het water overspoelt het land en trekt zich weer terug, terwijl het voortdurend verschillende vormen aanneemt. Bestaande dorpen zoals Nieuwerkerk en Vijfhuizen worden verzwolgen, en maken plaats voor nieuwe nederzettingen op eilandjes. Als een hongerige waterwolf vreet het meer zich het land in en spuwt het, eenmaal verzadigd, weer uit.
Het onvoorspelbare water wordt zelf 's nachts drukbevaren. Al voor het ochtendgloren verlaten vissersboten stedelijke havens om hun netten te vullen met schatten uit het meer. Beurtschippers slaan zich dagelijks door de golven om passagiers, vracht en vee naar hun volgende bestemming te vervoeren. Het Haarlemmermeer is een belangrijk onderdeel van het Hollandse handelsnetwerk.
Hoge lantaarns bij de ingang van het Spaarne en Oude Wetering kunnen de veiligheid van de scheepvaart niet garanderen. Vooral in de noordoostelijke hoek komen vele scheepsrampen voor. Op de plek van deze 'scheeps-hel' verschijnt eeuwen later de luchthaven Schiphol.

De strijd tussen de Hollandse leeuw en de waterwolf
In het gedicht 'Aan de leeuw van Holland' betuigt Joost van den Vondel in 1641 steun aan de droogmakingsprojecten in Holland. In het dichtwerk, rijk aan metaforen, duikt het Haarlemmermeer op als een hongerige en woeste Waterwolf. De staat wordt als Leeuw van Holland opgeroepen om de Waterwolf met dijken te bedwingen. De landwinning wordt verbeeld als een profijtelijk project dat 'goud uit schuim' zal voortbrengen.
Het gedicht wordt weergegeven op een kaart. Aan weerzijden staan een boer en de hoop. Terwijl de eerste met zijn boerenverstand sceptisch blijft ten aanzien van de onmetelijke opgave, blijft de hoop geduldig wachten op de realisatie van een droom die pas eeuwen later uit zal komen.

Leeghwater's toekomstdroom
"Het bedijken van Meeren, en het brengen van schadelijke, verderfelijke wateren tot goed land, is een van de noodwendigste, profijtabelste, en Godzaligste dingen in Holland." (Jan Adriaanzoon Leeghwater)
In hetzelfde jaar waarin Joost van den Vondel dichterlijk schrijft over de strijd tussen de Waterwolf en de Hollandse Leeuw publiceert Jan Adriaanzoon Leeghwater zijn Haarlemmer-Meer-boeck. Na een eerdere poging beschrijft hij hierin zijn visie: 160 windmolens zullen het water het land uit jagen. Het droogleggen van het Haarlemmermeer is voor deze wereldberoemde molenbouwer en waterbouwkundige een ware obsessie. "Het is mij wel bekend, dat er enige meren zijn wier droogmaking niet wil gelukken."
Kritiek op de plannen van Leeghwater is er ook. In 1642 publiceert Claes Arendtz Colevelt het boek: "Bedenckingen over het drooghmaken van de Haarlemmer en de Leydtsche Meer". Hij beschouwt de onderneming als een te groot financieel risico. Een jaar later schrijft Leeghwater een vlammend betoog voor de drooglegging in een heruitgave van zijn Haarlemmer-Meer-Boeck. In de achttiende eeuw leeft Leeghwaters onvervulde droom voort.

De temmer van de waterwolf
Lang ontbreekt het aan bestuurlijke prioriteit, maar als het water 'Amsterdam aan de lippen staat' benoemt koning Willem I in 1837 een droogmakingscommissie. Het eerste voorstel gaat uit van 37 molengangen met 79 molens. De koning reageert zeer teleurgesteld: hij wil per se een oplossing met stoomkracht. Voor hem is de droogmaking een prestigeproject. Holland is – na de Belgische opstand (1830) – een deel van zijn koninkrijk kwijtgeraakt. Het land moet weer laten zien wat het in zijn mars heeft. De koning stelt een nieuwe commissie in, die het oorspronkelijke probleem – de hoge vervoerprijs van steenkolen – oplost door te kiezen voor een lichtere steenkoolsoort. Stoomkracht wordt hierdoor goedkoper dan windkracht. Niets ligt de innovatieve plannen nog in de weg. Na drie eeuwen van debat neemt Koning Willem I het droogmakingsbesluit. En zoals hij voorspelt, wordt het gedempte 'Haarlemmermeer'

Afbeeldingen met de klok mee:

Portret van Jan Adriaensz. Leeghwater, waterbouwkundige (Salomon Savery en Jan Jacobsz. Schipper, 1643)

Portret van Willen I Frederik, koning der Nederlanden (Benoit Taurel, 1831)

Het zilveren kroningsfeest van koning Willem III (1874)

Afbeeldingen met de klok mee:

Ongewoone Waterbeweging in het Haarlemmer-Meer Bespeurt op den 1 nov 1780 (1780)

Gezicht op het dorp Hillegom vanaf de Haarlemmermeer (Pieter Idsert, tussen 1713 en 1781)

Portret van de dichter en toneelschrijver Joost van den Vondel (Joannes Nomsz, 1786)

twee eeuwen later kostbaar land in het sociale en economische centrum van Nederland.

Goud uit schuim
Een dreigend gevaar, een droom, visie, stoom en daadkracht brengen uiteindelijk het nieuwe land voort. In 1848 wordt het eerste gemaal in werking gesteld: het is ‘De Leeghwater’ dat als eerste water uit het meer pompt. In 1852 valt het meer droog: goud uit schuim?

Gezicht op het dorp Kaag gezien vanaf de Haarlemmermeer, Idserts, Pieter (1698-1781)

1852 - 1902

Graan voor Visch

Na de centraal geregisseerde inpoldering van het Haarlemmermeer, wordt de verdeling van macht over het nieuwe land overgelaten aan de omliggende gemeenten. De betrokken overheidspartijen worden het niet eens over wie wat toekomt, en zijn huiverig om verantwoordelijkheid te nemen voor dat drassige land. Er breekt een bestuurloze periode aan: chaos en armoede zijn het gevolg. Pioniers voeren een strijd om het verwilderende gebied rijp te maken voor landbouw. Huisvesting is slecht, elementaire voorzieningen ontbreken, ziektes woekeren voort en de kindersterfte is hoog. Tegelijkertijd verkoopt de staat vrijwel al het drooggemaakte land aan grootgrondbezitters. De ruime kavels bieden aan stedelingen ongekende mogelijkheden om met revolutionaire industriële technieken te experimenteren in de landbouw. In het oneindige agrarische land verschijnen hypermoderne proef- en modelboerderijen, waar het landmet steeds meer gemak wordt bewerkt.

Ieder voor zich!
De eerste bewoners van het 'nieuwe land', de polderjongens, werken onder erbarmelijke omstandigheden aan het begaanbaar maken van de natte gronden. Deze 'aardewerkers' verdienen slechts een schamel dagloon en zijn verstoken van noodzakelijke voorzieningen. Hun tijdelijke hutten bestaan uit palen, riet en plaggen. Malaria, moeraskoortsen en cholera zijn aan de orde van de dag. Drankmisbruik is een groot probleem.

De eerste kolonisten leven een geïsoleerd bestaan; steeds meer nieuwe inwoners vestigen zich aan de randen. De rechtlijnige structuur van de polder levert langs de meanderende ringvaart kleine grillige stukken op. Landarbeiders bouwen op deze goedkope grond kleine arbeiderswoningen. Aan de dijk is het land hoger, en kunnen hooglanders het waterpeil aanpassen. De laaglanders kunnen dat niet en worden de dupe. Hoe dieper de polder in, hoe hoger de nood! Tussen de landarbeiders vestigen zich ondernemers. 'Bietenschepen' brengen suikerbieten uit de polder naar de suikerfabriek in Halfweg. De ringvaart is een belangrijke transportroute. Bijna ieder dorp heeft een eigen stoombootstation.

De toekomstbeelden van visionair Amersfoordt
Amersfoordt, een geboren Amsterdammer, is de eerste grote Haarlemmermeerse visionair. Als zoon van de rector van de Franeker universiteit en echtgenoot van een concertzangeres weet hij kennis, nieuwsgierigheid en creativiteit te smeden tot innovatieve ideeën en realiseerbare plannen.

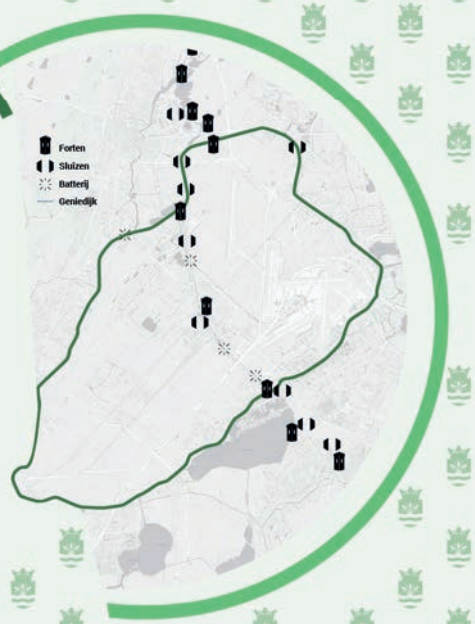
Deze welgestelde advocaat aan de Prinsengracht, koopt in 1854 meer dan 200 hectare nieuw Haarlemmermeers land. Nabij Sloten, op de plek waar Amsterdammers een duik in het voormalige meer namen, bouwt hij De Badhoeve. Op deze modelboerderij bewerkt hij zijn land op efficiënte en vernieuwende wijze met door stoom aangedreven dorsmachines en stoomploegen.

Zijn passie om het nieuwe land vruchtbaar te maken, uit zijn isolement te halen en in de vaart der volkeren te krijgen, komt tot uitdrukking in de vele functies die hij uitoefent. Hij is heemraad, grootgrondbezitter en ontwerper van uitbreidingsplannen voor Kruisdorp en Venneperdorp. Hij bestrijdt de ongelijkheid tussen hoog- en laaglanders en verbetert de leefomstandigheden van arme kinderen, die hij onder schooltoezicht plaatst. In Amsterdam gebeurt dat pas 40 jaar later! Zijn innovatiedrang maakt hem niet altijd geliefd bij zijn tijdgenoten. Zij weten niet wat ze aan moeten met zoveel visionaire toekomstbeelden.

Besturen van land en water
Het gezag in de kersverse polder ligt aanvankelijk bij de 'Commissie van Beheer en Toezigt', maar zij beschikt nauwelijks over machtsmiddelen. Haar eigenlijke taak - *de drooglegging* - is immers reeds voltooid. Staatkundig hoort het nieuwe land nergens bij. Thorbecke probeert nog, zonder succes, het tussen de provincies Noord- en Zuid-Holland te verdelen. In 1855 wordt Haarlemmermeer een zelfstandige gemeente met een eigen bestuur. De eerste burgemeester Pabst wordt 'Hein de Kruier' genoemd: met zijn paard brengt hij dronkelui naar huis.

Het nieuwe gemeentebestuur is verantwoordelijk voor voorzieningen, gezondheid en openbare orde, maar over het waterpeil gaat zij niet. Dit is de taak van het waterschapsbestuur, bestaande uit een dijkgraaf en hoofdingelanden. Vier jaar na de drooglegging zijn de eerste verkiezingen. Alleen grondeigenaren kunnen in het bestuur zitting nemen. Het waterschap vormt een extra laag in de democratische structuur. En wie in drassig land het waterpeil beheert, heeft de macht! Polderbestuur wordt niet de naam van het nieuwe gemeentebestuur, maar blijft de betiteling voor het waterschapsbestuur.

In stelling gebracht
Onder koning Willem III neemt in 1874 de Tweede Kamer de Vestingwet aan, waarin de militaire visie op de verdediging van Nederland wordt uitgewerkt. De hoofdstad Amsterdam moet een langdurig beleg kunnen weerstaan. De bouw van de Stelling van Amsterdam biedt de



Afbeeldingen met de klok mee:

Het Raadhuis van Hoofddorp aan de hoofdweg (1905)

De eerste burgemeester van Haarlemmermeer, de heer Pabst (1855)

Portret van burgemeester Mr. Jacobus Paulus Amersfoordt. (1863)

Afbeeldingen met de klok mee:

Erwtenoogst

Overzicht van de Stelling van Amsterdam langs de Geniedijk

Bietenrooiers met op de achtergrond de kanaalstraat

oplossing. In een straal van 15 tot 20 kilometer om de hoofdstad wordt een verdedigingslinie aangelegd, bestaande uit een aaneenschakeling van forten en inundatiegebieden. Hierdoor is het mogelijk grote delen land onder water te zetten.

Het ontwerp houdt geen rekening met de strakke polderstructuur van Haarlemmermeer. Met de aanleg van de Geniedijk worden de rechte kavels doorsneden. Het noorden van de polder valt binnen de Stelling en wordt beschermd landbouwgebied; het zuiden kan in nood onder water worden gezet. Was het water van Haarlemmermeer voor de omliggende steden eeuwenlang een groot gevaar; nu biedt het een ultieme verdedigingswal tegen vijandelijke aanvallen.

Graan voor Visch

De eerste jaren in de polder is het ieder voor zich. De politieke macht is verdeeld en versplinterd, van gemeenschapszin is nog geen sprake. De centrale overheid ziet het niet als haar taak om het nieuwe land in te richten. Enkel uit militair oogpunt – met de aanleg van de Stelling van Amsterdam – doet zij een landschappelijke ingreep. Het zijn particulieren als Amersfoordt, die visies ontwikkelen op de ruimtelijke ordening en het verbeteren van de leefsituatie. De malaise in de pioniersjaren van Haarlemmermeer wordt een kleine eeuw later een belangrijke leerschool voor de kolonisatie van de twintigste-eeuwse Zuiderzeeprojecten.

1902 -1952

Lucht en Graan

De uitgestrektheid van het polderland werkt als een magneet op agrarische vernieuwers. Zij transformeren Haarlemmermeer tot innovatief land- en tuinbouwgebied. In het open landschap ontstaat, met name aan de polderranden, een mozaïek aan hechte dorpsgemeenschappen. Autobusdiensten, spoorweglijnen en verharde wegen verbinden de plattelandssamenleving steeds meer met de omliggende steden. Haarlemmermeer raakt uit het isolement. Overheden zijn het met elkaar eens: Haarlemmermeer moet beschermd worden tegen stedelijke invloeden. Het platteland moet behouden blijven. Achter de Stelling van Amsterdam wordt een klein militair vliegveld ingericht.

Bloeiende poldergemeenschappen
Rond de eeuwwisseling sluiten Haarlemmermeerders zich aan bij verenigingen, vakbonden of kerkgenootschappen. Zij willen hun eigen leefomstandigheden en die van hun kinderen verbeteren. De namen van deze verbanden drukken gemeenschappelijkheid, eenheid en verbondenheid uit. Landarbeiders die onvoldoende verdienden om te kunnen sparen voor de eigen begrafenis, worden bij overlijden door hun buren ter aarde besteld. Met karren rijden de begrafenisstoeten over de dijken. Rond 1920 woont de helft van de 23.000 Haarlemmermeerders aan het water. De kernen Zwanenburg en Badhoevedorp zijn in die jaren even groot als de centrumkernen.

Innovatieve Landbouw
De mechanisering van de landbouw leidt tot concentratie en groei van agrarische hulpbedrijven, die Haarlemmermeer als vestigingsplaats kiezen. VICON (Vissers Constructiebedrijf Nieuw-Vennep) – *opgericht in 1910 door Hermanus Vissers* – groeit uit tot een internationaal bekende fabrikant van landbouwmachines. Landarbeiders die door mechanisatie hun werk verliezen, kunnen bij dit bedrijf terecht. In 1938 vestigt landbouwcoöperatie CEBECO haar veredelingstak op de Witte Boerderij in Hoofddorp: de poldergrond is ideaal voor het veredelingsproces van gewassen. In de jaren ‘50 nemen zij ook de landerijen van de Mentzhoeve in gebruik. Hier worden proefvelden aangelegd voor onder andere de veredeling van suikerbietenrassen. Deze vernieuwende agrarische bedrijven treden in de voetsporen van de visionaire burgemeester Amersfoordt.

Een militaire luchthaven in open land
Tijdens de Eerste Wereldoorlog gaat de Nederlandse legerleiding op zoek naar een goedkope locatie voor een militair vliegveld binnen de Stelling van Amsterdam. Hun oog valt op de grond van boer Knibbe, dat gelegen is langs ringvaart en fort Schiphol. In 1916 koopt de staat twaalf hectare land en legt de militaire luchthaven Schiphol aan. De luchtvaart maakt in de oorlog een grote technische ontwikkeling door. Rond 1919 ontstaan tal van luchtvaartbedrijven, waaronder de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM), onder leiding van Albert Plesman.

Tegen de verwachting in blijft het aantal passagiers, vanwege de primitieve vliegomstandigheden, achter. Door steun van de regering blijft KLM overeind. De burgerluchtvaart mag groeien, zolang het ‘luchtwapen’ niet wordt gehinderd. In 1926 verkoopt de Nederlandse overheid Schiphol aan de gemeente Amsterdam: het wordt nu definitief een burgervliegveld. Amsterdam ziet de luchthaven als een economische compensatie voor de afnemende havenactiviteiten. Na grote investeringen wordt Schiphol uitgeroepen tot ‘nationale luchthaven van Nederland’. Begin jaren ’50 is de luchthaven uitgegroeid tot 690 hectare met 356.000 passagiers.

Haarlemmermeer als ‘zuurstof’ voor de stad
De openheid van Haarlemmermeer wordt na de Tweede Wereldoorlog steeds meer als een groot, en te beschermen ‘goed’ gezien. In het westen van Nederland ontstaat strijd om ruimte en neemt de angst toe dat steden aan elkaar groeien. De unieke stedelijke kring van kleine en grote agglomeraties – elk met een eigen centrum rondom het Hollands-Utrechtse weidegebied en Groene Hart – dreigt verloren te gaan. Ideeën ontstaan om de steden in uitwaartse richting te laten groeien en het agrarisch middengebied te behouden. Haarlemmermeer moet openblijven, ontspanningsruimte bieden en de agrarische productieruimte behouden. Het lokale bestuur deelt dit standpunt. In het structuurplan Haarlemmermeer, midden jaren ’60, drukken zij dit als volgt uit:

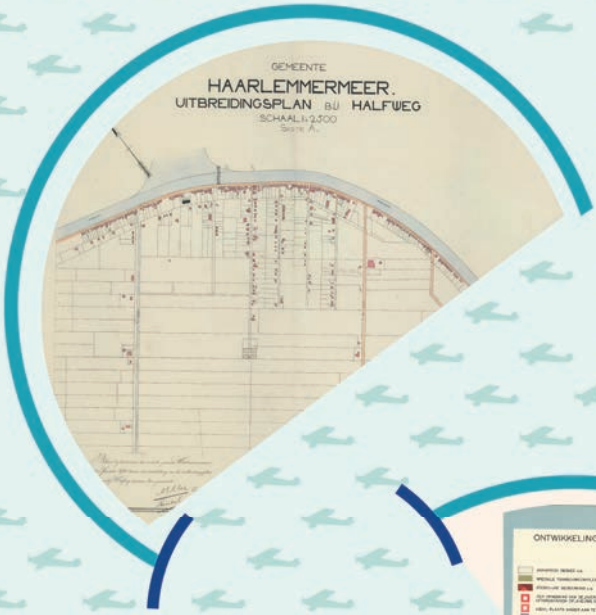
“De verstedelijking dreigt van een land een monotone levenloze uniformiteit te maken. De waarden gelegen in de levensstijl eigen aan een bepaalde plattelandssamenleving dreigen verloren te gaan, wanneer deze samenleving ten onder gaat, haar eigenaard verliest in een proces van verstedelijking, dat haar gebied binnendringt”.

Afbeeldingen met de klok mee:

Uitbreidingsplan van gemeente Haarlemmermeer bij Halfweg (1913)

Kaart bij nota Westen des Lands (1958)

Na aankoop door Cebeco van Hoeve Mentz verrees het naambord van het bedrijf aan de oprijlaan (1956)



Afbeeldingen met de klok mee:

Demonstraties om Schiphol te kunnen behouden in Haarlemmermeer in 1938. De regering had het plan om een burgervliegveld bij Leiderdorp te bouwen (1938)

Meerdere bewoners Haarlemmermeer tijdens de oogstperiode(1900)

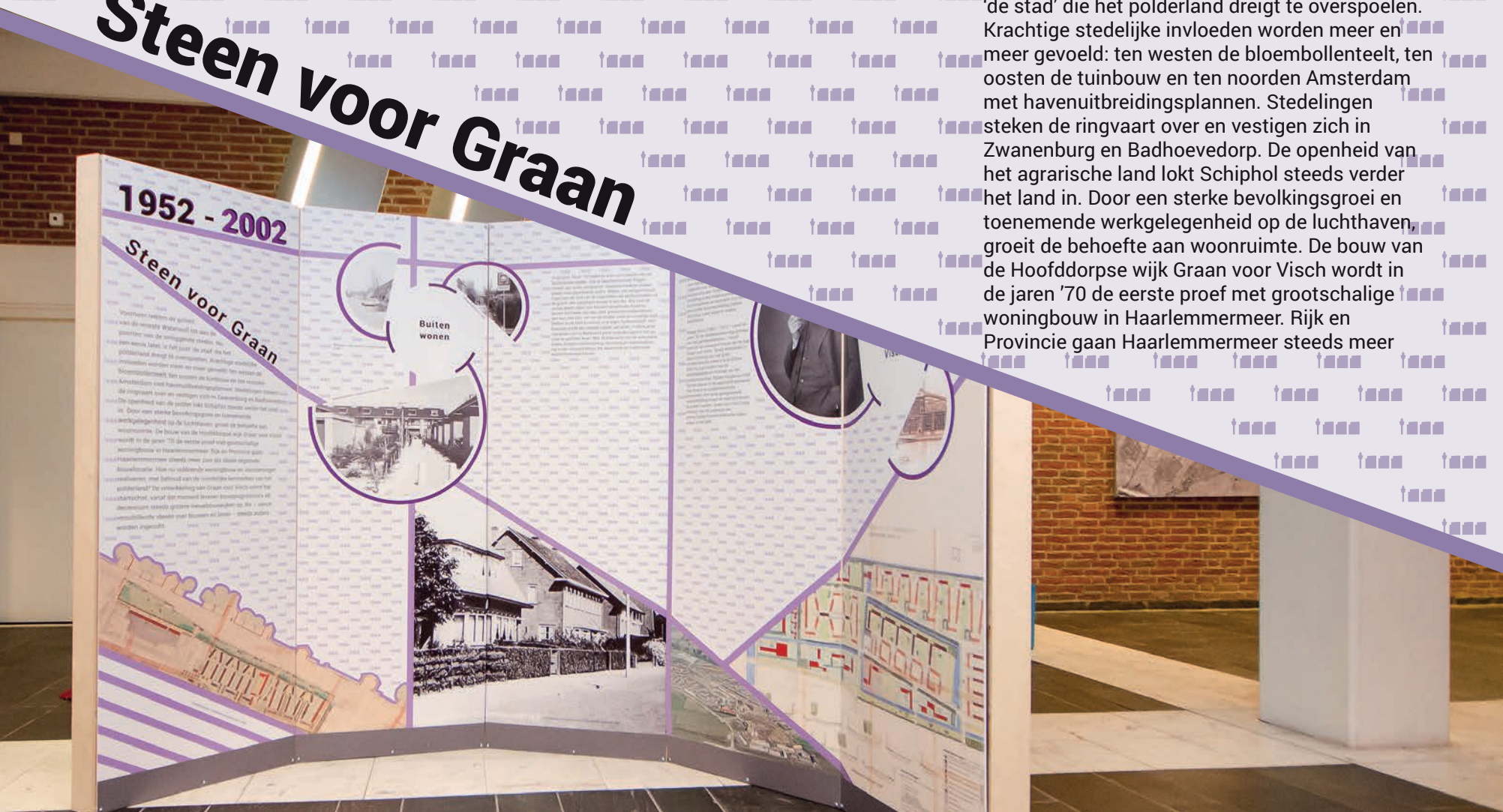
Albert Plesman (1949)

Lucht en Graan
De droom van Leeghwater en Vondel lijkt eindelijk gerealiseerd. De grootschalige en innovatieve landbouw levert boeren grote opbrengsten. De agrarische gemeente is nu de graanschuur van de omliggende steden. De armoede onder landarbeiders blijft groot. Het sociale weefsel in Haarlemmermeer groeit; het is niet langer ieder voor zich. Haar uitgestrekte openheid biedt ook ruimte aan de luchthaven. Schiphol zal sterk gaan groeien en de aanjager worden van de nu nog gevreesde verstedelijking, en decennia later ook de temmer ervan.

Reproductie van prentbriefkaart 'De Googermolen aan de Ringvaart'(1950)

1952 - 2002

Steen voor Graan



Voorheen reikten de golven van de woeste Waterwolf tot aan de poorten van de omliggende steden. Nu, een eeuw later, is het juist ‘de stad’ die het polderland dreigt te overspoelen. Krachtige stedelijke invloeden worden meer en meer gevoeld: ten westen de bloembollenteelt, ten oosten de tuinbouw en ten noorden Amsterdam met havenuitbreidingsplannen. Stedelingen steken de ringvaart over en vestigen zich in Zwanenburg en Badhoevedorp. De openheid van het agrarische land lokt Schiphol steeds verder het land in. Door een sterke bevolkingsgroei en toenemende werkgelegenheid op de luchthaven, groeit de behoefte aan woonruimte. De bouw van de Hoofddorpse wijk Graan voor Visch wordt in de jaren ’70 de eerste proef met grootschalige woningbouw in Haarlemmermeer. Rijk en Provincie gaan Haarlemmermeer steeds meer

zien als ideale regionale bouwlocatie. Hoe nu voldoende woningbouw en voorzieningen realiseren, met behoud van de ruimtelijke kenmerken van het polderland? De ontwikkeling van Graan voor Visch vormt het startschot: vanaf dat moment leveren bouwprogramma's elk decennium steeds grotere nieuwbouwwijken op, die – *vanuit verschillende ideeën over bouwen en leven* – steeds anders worden ingericht.

Buiten wonen
In de jaren '60 en '70 maakt de auto zich meester van de Nederlandse steden. Ook in Haarlemmermeer krijgen straten een ander aangezicht. Spelende kinderen maken plaats voor geparkeerde auto's. Wijken met eengezinswoningen aan de rand van de stad steken als paddenstoelen uit de grond. Het suburbane wonen is een feit. Wat voor de oorlog alleen rijken zich konden veroorloven, komt nu binnen het bereik van een sterk groeiende middenklasse: een huis met tuin, ver van de drukke, vieze en onveilige stad. Werken in de stad en wonen in je eigen 'buitenverblijf'. Het forensen wordt een nieuwe manier van leven. In deze jaren voltrekken zich in Nederland grote veranderingen in het sociale en politieke leven. Met de bewoners van de suburbane wijken dringen modernisering, ontzuiling en individualisering in een versneld tempo het agrarische en traditionele Haarlemmermeer binnen.

Graan voor Visch?
Hoewel de naam nog verwijst naar de transformatie van water naar akkerland, wordt met de bouw van Graan voor Visch voor het eerst poldergrond grootschalig ingeruild voor steen en huis. De wijk biedt woonruimte aan Schipholwerkers. De inrichting is een lokale expressie van het functionalisme, en kenmerkt zich door een strikte functiescheiding, heldere structuur, ruime opzet en sobere aankleding.
Wieger Bruin (1893 – 1971) – vanaf de jaren '30 dé stedenbouwkundig adviseur van het gemeentebestuur – houdt toezicht op ontwerp en bouw van de wijk Graan voor Visch. Terwijl architecten in deze tijd bezig zijn met grote modernistische visies à la de Bijlmer, blijft hij oog houden voor de kernkwaliteiten en functies van het polderlandschap. Stadse hoogbouw vond hij niet passen in de agrarische gemeente met dorpse en polderhistorische kenmerken. Een strak geregisseerde verstedelijking moest de stad juist buiten de polder houden. Graan voor Visch krijgt hierdoor niet de overmaat van grootschalige functionalistische wijken elders in het land.

Mainport Schiphol
Bij de aanleg van het 'nieuwe Schiphol' (1963) wordt gekozen voor het tangentiële banenstelsel, waardoor de richtingen van de start- en landingsbanen zo veel mogelijk kunnen variëren. Dit biedt uitkomst in een polder waar windrichtingen veranderlijk en onvoorspelbaar zijn. Tegelijkertijd worden propellervliegtuigen vervangen door snellere, maar ook veel meer lawaai producerende straalvliegtuigen. De luchtbewegingen krijgen invloed op de verstedelijking op het land. In de polder worden gebieden aangewezen waar niet gebouwd mag worden vanwege geluidshinder. De eerste protestgroepen komen op: 'de Lastige Zwanenburger' haalt met zijn acties de wereldpers. De groep bestookt Schiphol met zeven bijbels geïnspireerde plagen: muizen worden in de vertrekhal losgelaten, bij start- en landingsbanen worden ballonnen de lucht ingelaten, en op de A9 wordt een barricade van autobanden in de brand gestoken.
In de jaren '80 richten Europese luchtvaartmaatschappijen hun lijnen in naar het 'hub-and-spoke-concept'. Passagiers die vanaf verschillende vliegvelden vertrekken, maar eenzelfde bestemming hebben, vliegen eerst naar een verzamelplaats (de 'hub'). Schiphol wordt één van de grote Europese hubs. In 1988 bestempelt de rijksoverheid Schiphol tot 'mainport': een internationaal knooppunt van lucht-, weg- en spoorverbindingen gericht op het versterken van de concurrentiepositie van Nederland.

Een omslag in het politieke landschap
De groeiende instroom van nieuwe inwoners, dat met de bouw van Graan voor Visch op gang komt, doet het politieke landschap van 'kleur' veranderen. In de vijftiger jaren stemt meer dan 60% van de

Afbeeldingen met de klok mee:

Een van de pieren op de luchthaven Schiphol (1967)

Ontwikkelingen Schiphol 1916 - 2003 (De adaptieve luchthaven 2016)

Woningen in een woonerf in de wijk Bornholm (1980)

Afbeeldingen met de klok mee:

Graan voor Visch (1973)

Spelende kinderen - Graan voor Visch (1970 - 1980)

Wieger Bruin (Merkelbach)

agrarische bevolking op confessionele partijen. Geleidelijk verliezen zij aanhang en winnen liberale en progressieve partijen terrein. Vanaf de jaren ’70 komt de volkspartij voor Vrijheid en Democratie op (VVD): de VVD maakt in 1974 – 1978 voor het eerst deel uit van het college, en is sindsdien nooit meer uit het dagelijks bestuur verdwenen.

De gemeente Haarlemmermeer maakt een heuse transformatie door. Het aan het water onttrokken gebied met grote kavels en innovatieve landbouw verandert in een aantrekkelijke woonlocatie voor stadse forensen. Schiphol jaagt de verstedelijking aan, maar het gemeentebestuur voert strak de regie om het traditionele karakter niet verloren te laten gaan. De groei van de luchthaven legt de gemeente geen windeieren: de economische positie van Haarlemmermeer in de Metropoolregio Amsterdam wordt sterker en sterker. Lucht en land raken met elkaar verstrengeld.

Zicht op Schiphol vanuit de landelijke omgeving van Haarlemmermeer (1970)

2002 – 2019

Druk op water, land en lucht

Het Haarlemmermeerse open land met zeeën aan ruimte blijft in trek bij belangstellenden van buiten. De aanleg van de grote Vinex-locaties Floriande (Hoofddorp) en Getsewoud (Nieuw-Vennep) biedt oplossing voor het woningtekort in Zuid-Kennemerland en Amsterdam. De luchthaven Schiphol maakt een groeispurt door en neemt steeds meer lucht en land in. De toenemende druk van buiten doet het gemeentebestuur beseffen ‘dat als Haarlemmermeer niet vanuit een eigen visie invloed gaat uitoefenen, en de externe ontwikkelingen gelaten over zich heen laat komen, anderen op basis van hun doelstellingen de toekomst van Haarlemmermeer gaan bepalen’. Hoe is in de komende decennia water, land en lucht met elkaar in evenwicht te brengen?

Komst van de netwerkstedeling
De wijken Floriande en Getsewoud, met hun ruime woningen en tuin, verleiden starters en jonge gezinnen om de stad te verruilen voor het polderland. Deze welvarende en hoogopgeleide bewoners importeren, in het hart van de polder, stedelijke leefstijlen. Zij combineren werk met zorg voor hun gezin en leiden een druk bestaan. Zij onderhouden intensieve (sociale) relaties tot ver buiten de ringvaart, zien de auto als een onmisbaar bezit en voelen zich nog weinig verbonden met de eigen buurt en gemeente. De netwerkstedelingen geven de lokale samenleving een ander sociaal gezicht. Er ontstaan contrasten in leefstijl. Aan de randen van de gemeente leven nog altijd traditionele bewoners met diepe wortels in de polderhistorie.

Stellinghof: mooiste VINEX-wijk van Nederland?
Ten westen van de Polderbaan, in een bocht van de ringvaart, ligt één van de meest geroemde Vinex-wijken van Nederland: Vijfhuizen Stellinghof. Tussen 1998 en 2004 worden 680 woningen gebouwd die een thuis bieden aan Haarlemmermeerders en stedelingen uit de regio. Het bestaande dorp Vijfhuizen verdubbelt met de komst van de nieuwe Vinex-locatie. Jonge architecten zoeken in het ontwerp aansluiting bij de landelijke bebouwing van de oude dorpskern. De woningen worden door kleur- en materiaalgebruik een eigentijdse interpretatie van boerenschuren en stolpboerderijen. De strakke verkaveling wordt verruild voor speelse patronen. Historie en landschap krijgen in het ontwerp een hoofdrol. Stellinghof wordt geen doorsnee Vinex-wijk, maar krijgt een heel eigen ‘couleur local’.

Een kentering in verkiezingsopkomst
De grote instroom van netwerkstedelingen in de wijken Floriande en Getsewoud heeft een dempend effect op de opkomst bij de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen. In 2002 is het lokale opkomstpercentage voor het eerst lager dan in de rest van Nederland. De nieuwe inwoners wonen nog maar kort in de polder, waardoor de binding met het ‘lokale’ gering is. In de jaren die volgen, maken zij bij gemeenteraadsverkiezingen in steeds groter getalen de gang naar de stembus. Naarmate zij langer in de gemeente wonen, groeit hun betrokkenheid met de lokale politiek.
De verscheidenheid aan gemeenschappen in Haarlemmermeer komt tot uiting in het pluriforme karakter van het politieke landschap: VVD en CDA verliezen stemmen aan opkomende lokale partijen.

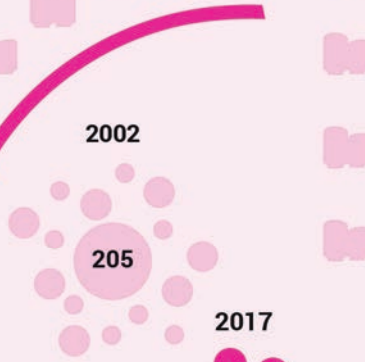
De fusie met Haarlemmerliede Spaarnwoude
De decentralisaties van overheidstaken vragen specialistische kennis en slagkracht van lokaal bestuur. Vooral kleinere gemeentes gaan hierdoor op zoek naar een samenwerkingspartner. In 2017 kiest de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, op voorspraak van inwoners, om met Haarlemmermeer te fuseren. Vanaf 2019 vormt de ringvaart, voor het eerst sinds de drooglegging in 1852, niet langer de gemeentegrens van Haarlemmermeer. Voor de drooglegging bestonden er al banden tussen beide gemeenten. Spaarndammer Nicolaus Cruquius schrijft één van de droogmakingsplannen. Later wordt het dorp Zwanenburg vernoemd naar het gemeenlandhuis (Swaenenburgh) in Halfweg: tot 1852 zetel van het hoogheemraadschap Rijnland. De ringvaart is hier meer verbinder dan grens. De gemeenschappen van Halfweg en Zwanenburg zijn ruim 150 jaar verbonden door de in Halfweg gevestigde suikerbietenfabriek van 1863. De arbeiders die hier werkten, woonden voor een groot deel aan de overkant in Zwanenburg. De bieten die in de fabriek werden verwerkt, waren in Haarlemmermeer geteeld en over de ringvaart naar Halfweg vervoerd.

Afbeeldingen met de klok mee:

Reproductie van prentbriefkaart: Gezicht op Halfweg met suikerfabriek Holland (1905)

Gemeentewapen Haarlemmermeer sinds 2019

Woningen Floriande



Afbeeldingen met de klok mee:

Huizen in de wijk Stellinghof

Vliegtuig spotten in Haarlemmermeer (Kees van der Veer, 2012)

Aantal bestemmingen vanaf Schiphol te bereiken 2002 en 2017

De temmers van de Waterwolf hadden twee dromen: voorgoed afrekenen met de dreigende golven en uit hun schuim goud voortbrengen. Het meer werd drooggelegd omwille van de omgeving. Daarna bleven gulzige ogen van buiten kijken naar het nieuwe land. Gelegen in het hart van de Randstad was het de perfecte plek om stedelijke vraagstukken van de omgeving op te lossen. De schoksgewijze stadsuitbreidingen en de nationale luchthaven drukken nu, samen met het oude agrarische polderlandschap, een heel eigen stempel op dit gebied. Agrariërs, Schipholwerkers en netwerkstedelingen hebben naast elkaar een plek gekregen binnen de grenzen van de ringvaart. Nieuwe stad, oud agrarisch land en luchthaven zijn naast elkaar gegroeid en met elkaar verstrengeld geraakt. De grote droogmakerij loopt nu tegen de eigen grenzen aan. Groei van het ene kan steeds moeilijker zonder gevolgen voor het andere. Wat zouden voormalige visionairs zoals Leeghwater en Amersfoordt vinden van de realisatie van hun dromen? En welke dromen en toekomstbeelden zijn er nu mogelijk voor dit gebied?

Opstijgend vliegtuig met akker, Kees van der Veer (2002S)

Receptie B&W
Toiletten
Toiletten
VELKOM IN
GHAEN EN VISCH

De toekomst voorbij

Onder het mom ‘De toekomst voorbij’ worden fictieve en soms prikkelende toekomstbeelden van Haarlemmermeer geschetst. De titel benadrukt dat dit deel van de tentoonstelling niet gaat over dé toekomst, maar over mogelijke toekomsten; over onzekere en onvoorspelbare toekomsten die nog ver voor ons liggen.

Elke toekomstverkenning toont op zijn beurt drie mogelijkheden van een onzekere toekomst: drie vormen van waterhuishouding in de polder, drie stedelijkheidsconcepten en drie alternatieven voor de internationale luchthaven. De negen verschillende panelen staan in labyrintvorm opgesteld om de bezoekers te laten verdwalen in verre tijden, waardoor even het contact met de alledaagse hectiek verloren raakt. In het hart van het labyrint staan fluisterstoelen, waarin bezoekers – door het opzetten van een koptelefoon – toekomstbeelden van experts ingefluisterd krijgen. De teksten van de fluisterstoelen worden in dit hoofdstuk gebruikt als introductie van de scenario’s.

De negen toekomstbeelden kunt u in zekere zin zien als spiegels van een toekomstig geheugen. Het kijken in de spiegel geeft u een beeld terug: een beeld van het eigen leven, van de woonplaats, of van een nieuwe gemeente. Misschien krijgt u zo meteen bij het bekijken van de panelen een heel aangenaam toekomstbeeld terug, maar het kan ook zijn dat u ervan gaat gruwen! Dat geeft niet! Als de beelden maar prikkelen om over die onbekende en onvoorspelbare toekomst van onze mooie gemeente samen na te denken en samen te bespreken.

Dromen over Water

"Wij zijn de eerste generatie die het effect van klimaatverandering voelt en de laatste die er nog iets aan kan doen."

Deze uitspraak van Obama drukt de urgentie uit van het klimaatvraagstuk. En deze urgentie lijkt alleen maar toe te nemen, want niet alleen de technologie gaat steeds sneller, dat doet de klimaatverandering ook. Voor laaggelegen gebieden zoals Haarlemmermeer betekent dit opnieuw leren omgaan met water. Extreme regenval en langdurige droge periodes dagen ons uit om te experimenteren met meer, en andere vormen van waterberging in de openbare ruimte.

Planoloog Zef Hemel over de effecten van het klimaat: "*Zeg maar dag tegen stoeptegels, klinkers en asfaltwegen. "De stenen onder onze voeten zijn niet meer houdbaar in de toekomst. Asfaltplakken en dichte bestrating creëren hitte-eilanden".*

De Amsterdamse planoloog ziet ons in de toekomst weer veel meer op natuurlijke bodem lopen.

"Met grond, gras en planten worden straten en pleinen 'een spons'. Als de stenen verdwijnen, in achtertuinen maar ook in straten, schiet er massaal beplanting uit de bodem: bomen, bloemen, struiken, noem maar op."

De versnelde klimaatverandering leidt ook tot heroverwegingen van het waterbeheer in andere Nederlandse polders. Want veel pompen doet het veen zakken. En als je gebieden nog meer laat vernatten, dalen de opbrengsten voor de boer.

"Dus moet je nadenken over andere vormen van landgebruik, zoals natuur en recreatie", aldus Van den Born van het planbureau voor de leefomgeving. *"Ook nieuwe vormen van 'natte landbouw', zoals de teelt van lisdodde, riet en gewassen die energie opleveren, komen dan in beeld."*

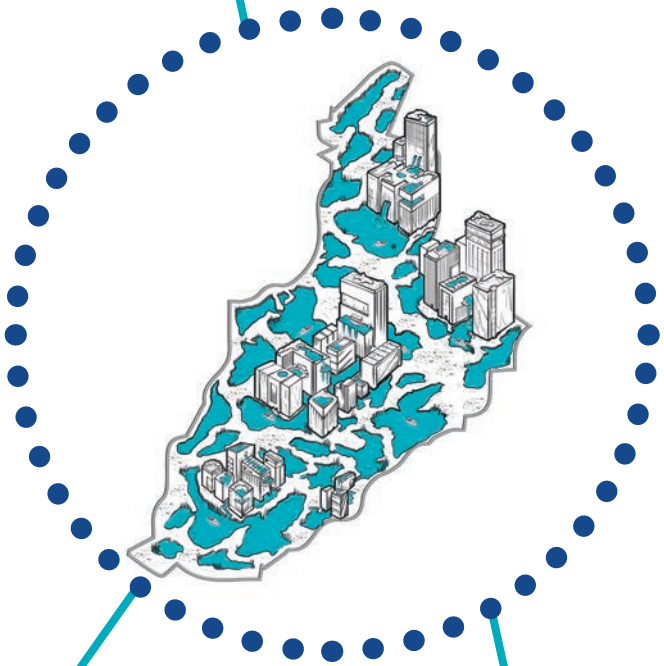
Maar er zijn ook andere perspectieven mogelijk op het watervraagstuk. Architect Kunlé Adeyemi, ontwerper van drijvende scholen, roept ons op om de waarde van land niet te overschatten. Op het water kan je namelijk ook bouwen!

"Als je beseft hoe divers het leven op het water is, dan zie je pas hoeveel innovaties er mogelijk zijn".

Kunlé's belangrijkste vraag is: *"Hoe kan een stad water omarmen?"* Hoe ziet u dat voor Haarlemmermeer?

Water

Duizend en één vijver



Steeds vaker krijgt Nederland te maken met langdurige droogte en extreme regenval. In één uur tijd valt meer regen dan in een gemiddelde septembermaand aan het begin van deze eeuw. De effecten van de klimaatverandering zijn onmiskenbaar. Vooral in steden, waar regenwater maar moeilijk weg kan, leiden hoosbuien tot wateroverlast. De riolering in Haarlemmermeer, recent aangepast aan de klimaatverandering, kan de grote hoeveelheden nu al niet meer aan. Het water stroomt naar de laagstgelegen delen; wegen en landingsbanen raken onbegaanbaar. Door de stijging van het waterpeil kan de luchthaven niet meer veilig in de polder worden gehuisvest. Boeren experimenteren volop met nieuwe gewassen die beter bestand tegen het hogere waterpeil.

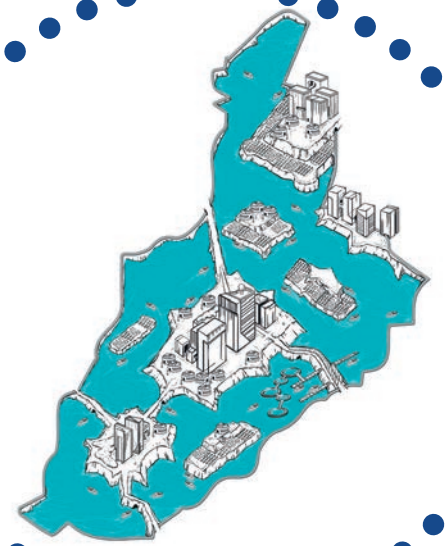
Wat zouden de gevolgen kunnen zijn voor het laaggelegen Haarlemmermeer? En hoe zou het gebied zich hiertegen kunnen wapenen?

Een toekomstbeeld van duizend en één vijver.
Het klimaat wordt steeds grilliger en het wassende water is niet meer te stoppen; noch door verhoging van dijken, noch door het vergroenen van de openbare ruimte. De overstromingen in wijken en kernen zijn aan de orde van de dag. Om de nieuwe klimaatwolf te temmen, start men in de steden met een ambitieus waterprogramma. Op speelse wijze wordt water steeds meer geïntegreerd in de openbare ruimte. De publieke waterplekken geven de ruimte aan piekbuien in het najaar en bieden verkoeling in de zomer. Bij hevige en langdurige regenval veranderen speelpleintjes in talloze vijvers. Door een ingenieus aangelegd drainagesysteem wordt water in droge periodes vastgehouden. Er zijn door het vele water nieuwe beroepen ontstaan: paddestoelenkweker, vondelvaarder en insectenjager. Op school krijgen alle kinderen weer zwemles. Haarlemmermeerse zwemmers hebben bij de laatste drie Olympische Spelen goud gewonnen.

Hoofddorp wordt inmiddels ‘de stad van de duizend en één vijver” genoemd. Wat eerst stenige of groene ruimte was, is omgevormd tot een wonderlijke spons die haar inwoners droge voeten garandeert. De waterberging leidt bovendien tot een aantrekkelijk straatbeeld met een prettig en speels leefklimaat. Een waterroute loopt door het centrum van Hoofddorp en toont bezoekers de lange en succesvolle strijd van Nederland tegen het water en de allerlaatste snufjes van Hollandse makelij in waterbeheer. Uiteraard wordt ook het unieke verhaal verteld over de drooglegging van het Haarlemmermeer. Ooit werd het gevecht tegen de Waterwolf frontaal aangegaan, maar nu geven Haarlemmermeerders het dreigende water ruimte en laten zij het toe als onderdeel van hun leefomgeving en van de speelplekken van hun kinderen. De 1.001 vijvers in de prachtige waterstad Hoofddorp fungeren niet alleen als waterberging, maar vormen een permanente openluchttentoonstelling.

Wie bestuurt de duizend en één vijver?
Het gemeentebestuur is de belangrijkste aanjager van de duurzame herinrichting van de openbare ruimte. De gemeenteraad besluit tot belangrijke aanpassingen in bestaande en nieuw te bouwen wijken. Een aantal moesten sowieso al op de schop voor de aanleg van een nieuw warmtenet. Dit wordt handig gecombineerd met de aanleg van multifunctionele vijverbassins en geavanceerde drainagesystemen die het water in droge periodes vasthouden. Actieve bewoners motiveren hun buren tot het groener maken van hun tuin. Sommigen beginnen een ruilmarktje voor zaden van heemplanten. Lang verdwenen soorten sieren nu de tuinen van de bewoners van de 1.001 vijvers.

Archipel van Terpen



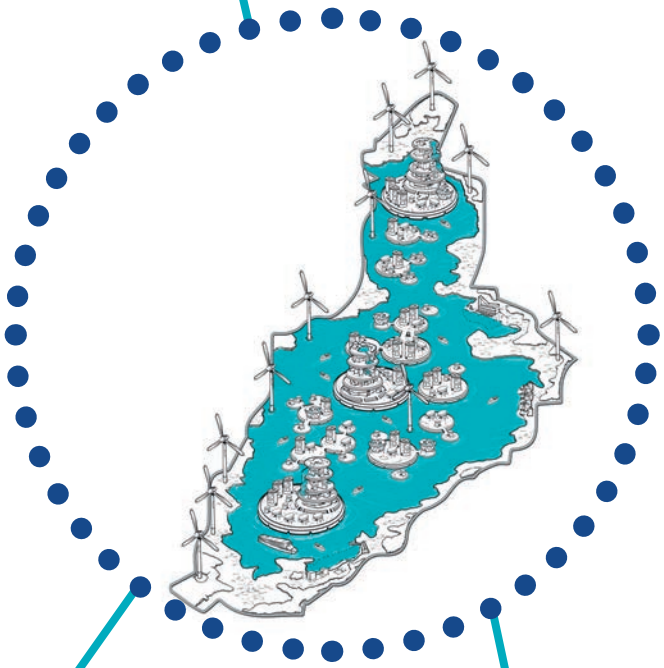
Het lukte regeringen niet om de temperatuurstijging op wereldschaal onder de 1,5˚C te houden. Groenland is inmiddels bijna geheel gesmolten en de zeespiegel steeg met twee meter. ‘Nederland waterland’ staat anno 2052 voor een nieuwe uitdaging. De oude methoden van tegenhouden, pompen en bemalen schieten te kort om het dreigende water het hoofd te bieden. Ook dijken zijn aan grenzen gebonden; eindeloos ophogen en versterken blijkt financieel onhaalbaar en technisch onmogelijk. Een dergelijk waterpeil vraagt om nieuwe en elegantere oplossingen. Een halve eeuw geleden sprak de Deltacommissaris al over adaptieve strategieën. Nu was de tijd daar om ze in werking te stellen. In plaats van de strijd met het water te blijven voeren, wordt nu geëxperimenteerd met woon-watercombinaties.

E*en toekomstbeeld van de Archipel van Terpen*
Houd het water dichtbij! Zo luidt het adagium van het nieuwe verdronken land. In het oude Haarlemmermeer lagen de eilanden Abbenes, Beinsdorp en De Vennip. Dat historische beeld inspireerde eenentwintigste eeuwse visionairs tot een ingenieus plan: eilanden als archipel van terpen die beschermen bij hoogtij. Nederlandse baggeraars die in Dubai naam maakten met het opspuiten van land doen nieuwe Haarlemmermeerse kernen uit het water rijzen. De terpen bieden ruimte voor bebouwing en markeren de harde grens tussen stad en natuur. Het uitzicht is daarmee gegarandeerd, maar uitbreiden onmogelijk. Oude Nederlandse vestingsteden, zoals Naarden en Brielle, dienen als inspiratie om de terpen te funderen en daarop nieuwe woonmilieus te ontwerpen. Een getrapt stelsel van uiterwaarden stelt de stadia vast die het waterpeil mag bereiken. Bij laagwater komt land vrij, waardoor het landschap niet vastomlijnd is maar meebeweegt met het ritme van het water. De Geniedijk groeit met de terpen mee en is de vaste verbinding

voor Hoofddorpers met het omringende land. Een combinatie van zoet en zout water staat garant voor een rijke voedselketen; een kraamkamer voor verloren gewaande vissoorten en een broedplaats voor trekvogels. De drassige gronden voeden gewassen als lamsoor en zeekraal.
De kleinere terpen worden de afgelopen jaren bedreigd door vergrijzing en ontgroening. Jonge inwoners trekken voor studie en werk naar het vaste land, terwijl ouderen het dorp niet meer verlaten. De saamhorigheid op de terpen is sterk; er is weinig ruimte voor individuele eigenheid.

Wie bestuurt de Archipel van Terpen?
Het waterpeil bepaalt hoe inwoners zich kunnen verplaatsen en bewegen. Het waterschap heeft de schone taak om de verschillende belangen tussen de terpen af te wegen. Hun keuzes en handelingen raken het leven direct en trekken veel belangstelling. In 2051 overtroffen de waterschapsverkiezingen voor het eerst de opkomst van de Tweede Kamerverkiezingen. De inwoners delen een algemeen belang in het waterbeheer, maar wat op andere terpen gebeurt, raakt hen minder. Een geformaliseerde rol van de dorpsraden biedt eilanders ruimte voor zelfbestuur. Als afgevaardigden van het gemeentebestuur nemen zij de verantwoording voor het dagelijks leven op de terpen.

Waterlelies



In 2052 gaat de landbouw letterlijk ‘de lucht in’. De Nederlandse tuin- en akkerbouw maakt een ware revolutie door. Was in de twintigste eeuw verticale landbouw nog een droom of nachtmerrie, na de eerste experimenten met gestapelde kweeklagen in hoogbouw in 2015, wordt verticale voedselproductie een onomkeerbare realiteit. De consequenties voor het grondgebruik zijn enorm. In 2015 bestond het Nederlandse areaal nog voor de helft uit landbouwgrond. Door verticale landbouw komt nu veel ruimte vrij; in het volle Nederland wordt snel gezocht naar herbestemming.

Toen duidelijk werd dat de klimaatdoelen buiten bereik raakten, werd Nederland gedwongen een oplossing voor de laagstgelegen polders te bedenken. Om het land in de eenentwintigste eeuw droog te houden, waren meer waterbergingsgebieden nodig. Met pijn in het hart besloot de regering land te offeren aan het wassende water. De laagstgelegen gebieden dienden hiervoor gereserveerd; en de blik werd op het oude Haarlemmermeer gericht. Waar het waterschap in de negentiende eeuw met veel moeite en stoomkracht het water had weggejaagd, kreeg het nu de opdracht ‘de sluizen te openen’. Wonen, luchthaven en economische ontwikkeling – de prioriteiten van de eerste helft van de eeuw – maakten plaats voor waterberging.

Wat betekent dit voor het leven in en om het nieuwe Haarlemmermeer?

Een toekomstbeeld van de waterlelies
Haarlemmermeerders blijven ook in de tweede helft van de eenentwintigste eeuw echte pioniers. Zij weten zich aan te passen en te vernieuwen. Zij strijden niet langer tegen het water, maar leren er mee te leven. Zij noemen hun gemeente liefdevol de Waterwelp: de ooit woeste waterwolf is getemd teruggekeerd. Een systeem van sluizen en binnendijkjes houdt de voormalige wolf in toom. Veel boeren scholen zich om tot ondernemers in windenergie, anderen beginnen

viskwekerijen. De palingrokerijen komen weer terug langs de oude ringvaart. En ook nieuwe, in Wageningen gekweekte vissoorten, doen het goed in het nieuwe meer. Aan de randen ontstaan allerlei vormen van waterrecreatie, waar netwerkstedelingen gretig gebruik van maken. Haarlemmermeerders geven, vanwege hun innovatieve adaptievermogen, Nederland opnieuw internationale bekendheid in waterbeheer.

Bewoners die op het meer willen blijven wonen, ontwerpen zelf woonvisies. Gesteund door het waterschap vormen zij corporaties die, op aangewezen plekken, de eerste drijvende dorpen aanleggen. De vlonderwoningen bewegen mee met het waterpeil en vormen samen een aaneengeschakelde drijvende eenheid. Op het water ontstaan homogene, én sterk geïndividualiseerde gemeenschappen. De waterleliedorpen zien er allemaal anders uit; elk geschakeld deel wordt naar eigen inzicht ingericht. Bewoners van deze drijvende dorpen bepalen zelf wie zij wel en niet als buur toelaten; nieuwkomers ondergaan een zware screening. Wie zich verbindt aan een andere gemeenschap kan zijn woning binnen een dag laten ontkoppelen en opnieuw laten aansluiten. Deze unieke manier van wonen is niet voor iedereen weggelegd. De recent ontwikkelde techniek is kostbaar.

Wie bestuurt de waterlelies?
De kleine gemeenschappen zijn zo dynamisch dat het sociale weefsel vloeibaar is geworden. Hierdoor zijn zij zelf niet in staat om voorzieningen te onderhouden. Een centraal gemeentebestuur blijft onmisbaar. Dit bestuur is verantwoordelijk voor onderwijs, zorg, sociale zekerheid en de leefbaarheid in de drijvende dorpen. Verplaatsbare voorzieningen op pontons en watertaxi's bieden uitkomst. Voor andere ontwikkelingen op en rond het meer krijgt het waterschap een leidende positie. Waterberging is de belangrijkste functie van het gebied. Alle andere bestuursactiviteiten zijn hieraan ondergeschikt.

Dromen over Land

Het is niet eenvoudig om je een nieuwe stad voor te stellen. Daarom zijn er volgens Maarten Hajer, nieuwe verhalen nodig om mensen te prikkelen. Zelf spreekt deze hoogleraar planologie niet over dé toekomst, maar liever over mogelijke werelden.

"Ontwerpers kunnen deze werelden voor ons verbeelden. Zij kunnen ons wijzen op nieuwe mogelijkheden, zoals een goede sommelier je nieuwe wijnsmaken kan laten proeven door die met woorden te benoemen."

Iemand die prikkelende beelden schetst is Zef Hemel. De hoofdstad kan deze Amsterdamse planoloog niet snel genoeg groeien.

"Als de stad niet uitbreidt naar een omvang van twee miljoen inwoners, dan zal Amsterdam het onderspit delven in de harde concurrentiestrijd tussen wereldsteden."

Maar volgens rijksbouwmeester Floris van Alkemade mogen wij juist van geluk spreken dat Nederland niet één grote centrale metropool kent, zoals Londen of Parijs. Daardoor blijft ons de tegenstelling bespaard tussen super hippe stadscentra en onleefbare buitenwijken. De toekomst is juist aan het ommeland!

Doordat technologische ontwikkelingen steeds sneller gaan ziet de rijksbouwmeester ons in de toekomst in zelfsturende auto's e-mailen en werken terwijl wij grote afstanden afleggen.

"Dan worden de krimpgebieden van nu misschien wel de aantrekkelijkste woongebieden van de toekomst."

De toekomst van de stad blijft verbonden met de toekomst van onze reismogelijkheden. Volgens professor Bertolini zal een heel ander reisgedrag gaan ontstaan. De kwaliteit van de nabije plek zal het winnen van de snelle overbrugging van afstanden. Jongeren rijden nu al minder auto en gaan vaker met de fiets of te voet.

Hij heeft het dan niet over kansarmen of milieuactivisten, maar over hippe jongeren die hun status niet meer aan het bezit van een auto ontlenen. In hun leven speelt de nabijheid van leuke plekken, waar veel te beleven valt, een veel grotere rol.

Hoe ziet uw toekomstbeeld van stad en land er uit?

Land

Autonome Heerlijkheden

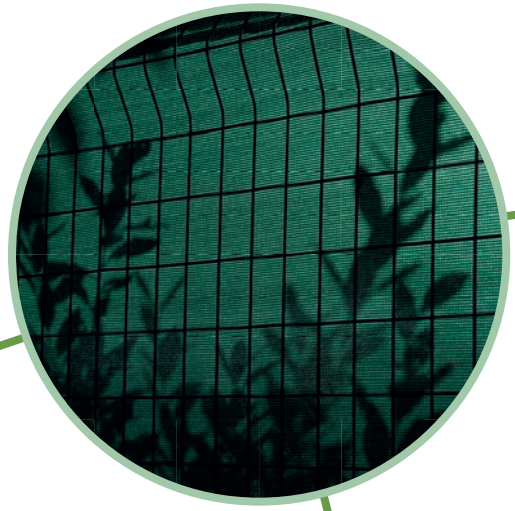
In 2052 is de wereld voor veel inwoners te groot en toegankelijk geworden. Gevoelens van eenzaamheid maken zich van hen meester. Langzaamaan voelen zij zich een vreemde in de eigen wijk. In kleine groepjes gaan gelijkgestemden op zoek naar nieuwe ankerpunten in hun leven. Vanaf de jaren '20 van de eenentwintigste eeuw beginnen zij te experimenteren met innovatieve en duurzame woonconcepten. In de jaren daarna werkt hun nieuwe ideaal aanstekelijk op andere inwoners, die ook het roer in hun leven omgooien. De 'autonome heerlijkheden' wordt hun eenentwintigste-eeuwse Utopia. Niet de individuele vrijheid van de vorige eeuw, maar kleinschaligheid en gemeenschapszin zijn de nieuwe richtinggevende waarden van dit duurzame dorpencollectief.

Hoe zouden deze autonome heerlijkheden er volgens jou uit kunnen zien?

Een toekomstbeeld van de autonome heerlijkheden

'Samen' is het kernwoord in de autonome stadjes van Haarlemmermeer. Deze innovatieve, circulaire nederzettingen bedekken de oude polder als een lappendeken. De 'stad' en het 'platteland' zijn versmolten tot kleine, zelfvoorzienende kernen. Bewoners verbouwen er hun eigen voedsel en daardoor worden de autonome heerlijkheden omgeven door groene moestuinranden en landbouwringen. Reizen doet bijna niemand meer. Wanneer bewoners hun huis verlaten, doen zij dat niet omdat het moet, maar voor hun plezier! De zelfvoorzienende stadjes huisvesten alle mogelijke voorzieningen en bewoners zorgen hier goed voor elkaar. Hun voornaamste dagbesteding is de zorg voor ouderen en zieken, en de ontwikkeling van kinderen en jongeren. De laatsten zijn het goud van dit autonome kernencollectief.

De egalitaire gemeenschap is zeer hecht. De autonomen voelen zich sterk



verbonden met familie en vrienden, maar identificeren zich ook sterk met inwoners van de andere heerlijkheden. De circulaire kernen lijken welbeschouwd op de plattelandsgemeenschappen van weleer. De banden zijn er even hecht als die ooit waren onder de arme boerengemeenschappen, toen buren elkaars overleden dierbaren begroeven en de uitvaart betaalden.

Deze nieuwe kleinschaligheid krijgt op den duur een beklemmend effect op sommige autonomen; zij beginnen de individuele vrijheid van weleer te missen en voelen zich 'opgesloten' en onvrij in deze, in hun ogen, té hechte gemeenschap.

Wie bestuurt de autonome heerlijkheden?
Anders dan in de feodale heerlijkheden van weleer, waar een landheer over het land regeerde, besturen de inwoners zelf hun collectief. De lange traditie van dorps- en wijkraden en de experimenten met participatie en zelforganisatie legden hiervoor de basis. Er bestaan tussen de autonome stadjes ook fikse verschillen. Sommige kiezen voor een vertegenwoordigend systeem op basis van verkiezingen of door loting. Andere laten zich inspireren door de Griekse stadsstaten en houden burgervergaderingen. In enkele kernen is het takenpakket van de zelfgeorganiseerde besturen uitgegroeid tot volledig zelfbestuur.

De gemeenschapsbesturen worden met de tijd, ongeacht de gekozen vorm, steeds efficiënter en effectiever. Toch blijken grensoverschrijdende vraagstukken lastig op te lossen. Het belang van de autonome heerlijkheden als geheel dreigt onder te sneeuwen.

Versmolten Stad

De populariteit van Amsterdam blijft in de tweede helft van de eenentwintigste eeuw onverminderd groot. De trek van mensen naar de hippe hoofdstad zet in hoog tempo door. Woningprijzen stijgen er zó snel, dat de hele metropoolregio een exclusief goed voor de rijkere Nederlander is geworden. De populariteit van de hoofdstad heeft een waterbedeffect op de omliggende steden; ook daar stijgen de woningprijzen snel. Het aantal vliegbewegingen op Schiphol is dermate gegroeid, dat de regering besluit om de luchthaven te verplaatsen. Het huisvesten van nieuwe inwoners in deze topregio van Nederland krijgt prioriteit van het zittend kabinet.

De groei van de steden in de metropoolregio leidt uiteindelijk tot de versmelting van de verschillende steden. Hoe zou zo'n versmolten stad er uit kunnen zien?

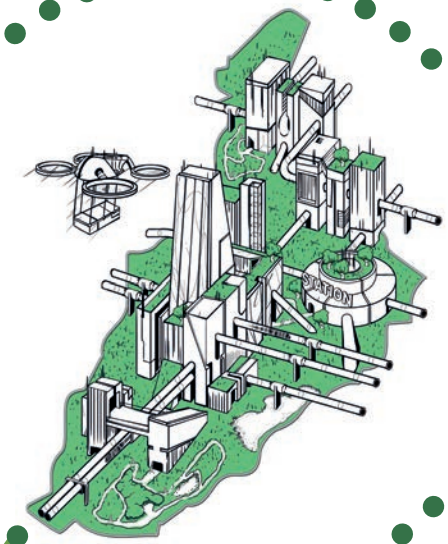
Een toekomstbeeld van de versmolten stad
Door het bouwen van hoge, groene torens probeert men het aantal woon- en werkplekken in de verschillende steden te vergroten, maar uiteindelijk wordt het onvermijdelijk: de steden moeten ook in de breedte groeien. Hoewel stedelingen zich in het razendsnelle regionale netwerk kunnen verplaatsen, zijn zij ook meer gaan hechten aan een vaste woonplaats. Een eigen plek, een thuis, en een bekend gezicht in de buurt wordt voor inwoners van de versmolten stad steeds waardevoller.
Iedere stad heeft zijn eigen identiteit behouden. Het motto van de versmolten steden luidt: 'Eenheid in verscheidenheid'. De samensmelting van de steden gaat gepaard met de creatie van een aantal grote parken en metropolitane landschappen waar bewoners recreëren en tot rust komen. Deze groene gebieden vormen de grenzen tussen de versmolten steden. De lokale verscheidenheid wordt door een rijk palet aan parken en landschappen versterkt. Het voormalige Amsterdamse Bos is één van deze groene longen. En in

het recent aangelegde Schipholpark drijven waterwoningen waar eerst vliegtuigen opstegen. Iedere woning beschikt over een eigen parkeerplek voor het zelfsturend en verticaal opstijgende vliegtuigje. De naam van het park verwijst naar voormalig scheeps-hel én naar de internationale luchthaven die Haarlemmermeer ooit zoveel welvaart bracht.

Het aaneengroeien van de steden in Noord-Holland brengt een nieuwe identiteit voort die de stedelingen samenbindt. De versmolten stad krijgt de naam Nieuw-Amsterdam. Mensen van buiten de regio noemen de Nieuw-Amsterdammers Jan-Kees, een vertaling van Yankee, de bijnaam voor de eerste bewoners van New York, het oude Nieuw-Amsterdam. Deze geuzennaam versterkt de onderlinge verbondenheid. De gedeelde identiteit gaat niet ten koste van de eigenheid van de verschillende steden. Haarlemmermeerders staan onder de Nieuw-Amsterdammers bekend als 'polderjongens'. Een naam die zij nog steeds vol trots dragen.

Wie bestuurt de versmolten stad?
De verschillende steden zijn zo met elkaar verweven geraakt, dat het oplossen van grootstedelijke vraagstukken niet meer in vrijwillige samenwerkingsverbanden lukt. De regering besluit om in het huis van Thorbecke een nieuwe speciale etage in te richten: een democratisch gekozen regionaal bestuur. Het bestuur van Nieuw-Amsterdam krijgt de naam: de Verenigde Steden van Noord-Holland (VSNH). Een verwijzing naar de intensieve samenwerking tussen de steden en naar hun historische onafhankelijkheid. Er heerst in de Verenigde Steden van Noord-Holland een decentrale bestuurscultuur. De VSNH bestaan uit een eigen parlement en een gekozen dagelijks bestuur. Hun belangrijkste taak is het begeleiden van de verdere versmelting van steden en het behouden van diversiteit aan identiteiten.

Nieuwe Netwerkstad



Het is 2052 en razendsnelle zweeftreinen en hyperloops vervoeren grote aantallen passagiers vliegensvlug door de hele Randstad. Om de twee minuten kun je een trein nemen. In dit extreem dichte netwerk kun je bijna overal uitstappen. De reistijd is tot een minimum gereduceerd.
Dankzij een nieuwe digitale revolutie zijn alle individuele wensen en behoeften met één 'druk op de knop' binnen handbereik. Je hebt de wereld in je hand! Beide ontwikkelingen versterken elkaar en leveren samen een nieuwe vorm van stedelijkheid op: de nieuwe netwerkstad.

Zouden de nu zo aantrekkelijke en 'hippe steden' nog steeds de toplocaties van 2052 zijn? Wat zou voor jou de meest aantrekkelijke plek in de regio zijn?

Een toekomstbeeld van de nieuwe netwerkstad
Visionair Willem I had de potentie van het Haarlemmermeer als hart van Holland al doorzien. Technische innovaties en enorme investeringen in infrastructuur hebben de Randstad omgetoverd tot een veelkernige netwerkstad met Haarlemmermeer als centraal kruispunt.

De bewoners van deze polycentrische stad zijn niet langer aangewezen op de voorzieningen in hun eigen stad, maar hebben toegang tot alle voorzieningen binnen het hele netwerk. Je kan op elke plek wonen, werken én recreëren; maar de meeste bewoners kiezen voor uiteenlopende plekken in het netwerk. De nieuwe netwerkstad verbindt stad en land moeiteloos. De bewoners van Haarlemmermeer genieten naar hartenlust van de rust en het groen van de voormalige agrarische gemeente, terwijl de voorzieningen altijd, snel en overal bereikbaar zijn.

De plek is minder belangrijk geworden, mensen mobieler. Vrienden en familie wonen verspreid over het netwerk en zijn door snelle verbindingen altijd ‘dichtbij’. De woonplaats heeft het karakter van eigen buurt verloren. Mensen leven meer “uit hun koffer”. Het netwerk verbindt plaatsen en mensen, maar maakt de sociale verbondenheid steeds beperkter en selectiever. Jongeren kennen de betekenis van de woorden ‘buurvrouw’ en ‘buurman’ niet meer. De lokale binding lijkt verleden tijd. Of toch niet? Enkelen voelen zich eenzaam en beginnen in de nog schaarse oases van het netwerk nieuwe virtuele en fysieke gemeenschappen op te richten. Deze rustplekken worden hun nieuwe thuishavens. Zij gaan steeds meer eisen stellen aan het comfort en de schoonheid van deze alternatieve ruimte, die zij op heel eigen wijze vormgeven.

Wie bestuurt de nieuwe netwerkstad?
Het merendeel van de bewoners van de netwerkstad identificeert zich niet met de eigen woonplaats, maar wel met het netwerk. Zij streven naar een goed functionerend netwerk dat alles snel met alles verbindt en toegankelijk blijft.
De nieuwe fluïde gemeenschappen voelen zich vooral door hun netwerkbestuur vertegenwoordigd. Dit bestuur heeft minder oog voor de lokale behoeften en belangen; die zijn naar de achtergrond verdwenen. De verregaande individualisering heeft ertoe geleid dat mensen zich steeds minder met partijen en steeds meer met personen zijn gaan identificeren. De burgemeester van de netwerkstad wordt direct gekozen en stelt zelf zijn college samen. De roep om ook de wethouders direct te kiezen, klinkt steeds luider.

Dromen over Lucht

De beroemde stedenbouwkundige Le Corbusier deed al in de jaren '60 de uitspraak:

"Steden die gebouwd zijn voor snelheid en mobiliteit, zijn de steden van de toekomst."

Ook vandaag de dag zijn goede en snelle verbindingen tussen wereldsteden van belang. Volgens Kasarda en Lindsay, heeft een internationale luchthaven grote toegevoegde waarde als verbinding van een stedelijk gebied met het wereldwijde netwerk. Zij nemen Dubai als voorbeeld. De luchthaven werkte daar als vliegwiel voor de economie en de modernisering van het land.

Maar niet alle luchtvaartexperts zijn hiervan overtuigd. Onderzoeker Manshanden van NEO Observatory vertelt: *"Het is een grove fout om te denken dat de economische groei in Nederland wordt veroorzaakt door de luchtvaart. Het is precies andersom. De luchtvaart neemt toe door stijgende welvaart."*

Niemand kan nu voorspellen hoe de toekomst van de luchtvaart er uit zal zien.

Luchthavenontwerpers Biemolt en Samola schetsen het volgende beeld:

"De luchthaven van de toekomst wordt een ruimere luchthaven met meer ruimte voor vermaak en waar passagiers zich sneller doorheen bewegen. Het onderscheid tussen luchthaven en stad zal steeds verder vervagen."

Heerkens van de TU Twente vraagt zich juist af of vliegvelden in hun huidige vorm nog wel zullen bestaan.

"Zijn megaluchthavens nog wel nodig als 3D-printing het mogelijk maakt om productie en consumptie te decentraliseren? Of als vliegtuigen zo efficiënt worden dat overstappen minder gangbaar wordt?"

Heerkens stipt een tweede belangrijk punt aan. Hij vraagt zich af wat de toekomst van het vliegen zelf zal zijn. Want daar hangt de toekomst van de luchthaven van af. Volgens Joris Melkert van de TU Delft is er op dit moment technisch al zeer veel mogelijk.

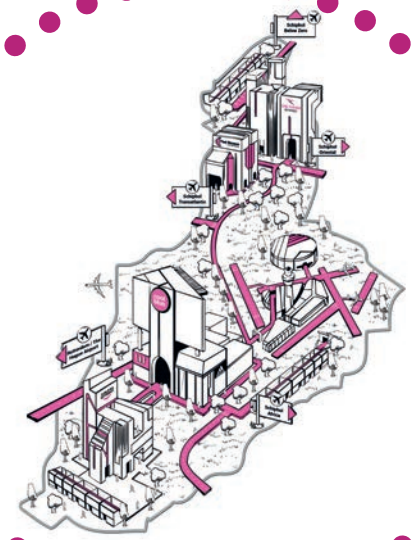
"Iedere generatie vliegtuigen is 20% zuiniger dan de vorige. Technisch is er nu al veel meer mogelijk dan wat we doen. Op dit moment zijn er voor vliegtuigbouwers weinig prikkels om snel te innoveren."

Hoe ziet u de toekomst van de luchtvaart en de luchthaven in Haarlemmermeer?

Lucht

Welcome to Schiphol Business
FLIGHT SHARING
LOGIN
Waterwolf Airport: Gateway to Europe

Schiphol NL



In 2052 is de luchtvaartindustrie wereldwijd zeven keer zo groot als dertig jaar geleden. Het was voor luchthaven Schiphol – aan alle kanten ingeklemd tussen verstedelijkt gebied – niet langer mogelijk ruimte te bieden aan deze explosieve groei. De regering besloot in te grijpen. Er werden grote investeringen gedaan in een aantal kleinere burgerluchthavens, die elk specifieke vluchten van Schiphol zou overnemen. De commerciële lijnen werden over het land verdeeld naar 'windrichting' van de bestemming. De zuidelijk gelegen luchthaven in Eindhoven (Schiphol Africa) ontvangt tegenwoordig alleen nog intercontinentale vluchten van, en naar Afrika. Schiphol Oriental (Enschede) verzorgt de lijnverbindingen naar Azië, Schiphol Trans Atlantic (Lelystad) naar de westelijke continenten en Schiphol below Zero (Groningen) naar het koude noorden. Rotterdam is, vanwege de haven en overslagmogelijkheden, aangewezen als de ideale bestemming voor vrachtvluchten.

Dankzij de gunstige ligging in de nabijheid van de Amsterdamse Zuidas specialiseerde de Haarlemmermeerse luchthaven tot 'business airport'. In 2052 vertrekken en landen op Schiphol Business alleen zakelijke vluchten: de luchthaven is uitgegroeid tot het zakelijk knooppunt van Europa.

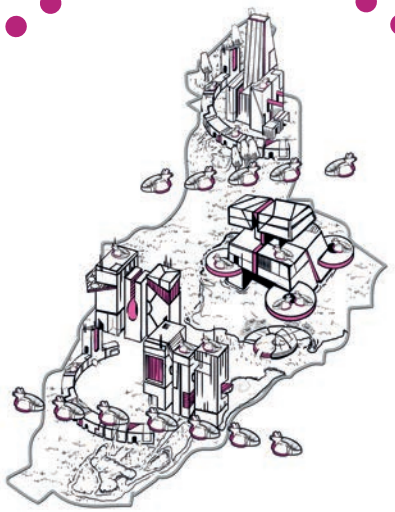
Wat betekent dit voor het wonen, leven en werken in de polder?

Een toekomstbeeld van Schiphol NL
Schiphol Business blinkt uit in het op maat aanbieden van (lijn)diensten. Een nauwgezet luchtverkeerssysteem maakt het mogelijk om op ieder moment een geschikt vliegtuig te regelen en in te passen in het lopende vluchtschema. Met de app 'flightsharing' zijn zakenklanten met gelijke bestemmingen razendsnel te koppelen, zodat zij vluchten delen. De faciliteiten, de infrastructuur, de centrale ligging en het gunstige vestigingsklimaat werken als magneet op grote internationale ondernemingen. Elke multinational

wil zich in de nabijheid van Schiphol vestigen. Lege ‘logistiekdozen’ veranderen in hypermoderne kantoorgebouwen. Bovendien biedt Haarlemmermeer een zeer aantrekkelijke leefomgeving voor buitenlandse werknemers. De kleine zakenvliegtuigen zijn stiller en volledig elektrisch. De overlast wordt sterk gereduceerd. Dit biedt ruimte voor voorzieningen die aansluiten bij de behoeften van een sterk groeiend aantal expats. Scholen bieden standaard tweetalig onderwijs aan, horecaondernemers starten restaurants met keukens uit alle windstreken, en op straat hoor je een divers palet aan talen. Veel internationale kenniswerkers vinden in Haarlemmermeer hun plek.

Wie bestuurt Schiphol NL?
Schiphol Business drukt een minder groot ‘stempel’ op het omliggende landschap dan enkele decennia geleden. Het gemeentebestuur heeft hierdoor meer vrijheid en mogelijkheden om het landschap in te richten. De raden van bestuur van de grote, in Haarlemmermeer gevestigde ondernemingen, eisen een stem op in de lokale besluitvorming. Zij zien zichzelf als de vertegenwoordigers van hun werknemers. ‘Hoewel onze expats niet de Nederlandse nationaliteit hebben, kan het toch niet zo zijn dat zo’n grote groep bewoners van Schiphol NL niet gerepresenteerd wordt’, aldus de leidinggevenden.

Aeropolis



Technische innovaties hebben het vliegen in 2052 radicaal doen veranderen. Toestellen landen en stijgen verticaal, motoren zijn muisstil. Wie niet omhoog kijkt, mist de schitterende metalen vogels. Geluidsoverlast door vliegtuigen komt slechts voor in de geschiedenisboeken. Alle voormalige 'horizontale' aanvliegroutes zijn reeds verdwenen. Op die plekken zijn zeer aantrekkelijke woonlocaties ontstaan. De exceptionele bereikbaarheid van de nieuwe Schipholstad 'Aeropolis' inspireerde planners tot woonmilieus waarin groen, water en lucht creatief worden gecombineerd. Op het voorheen afgesloten terrein van het vliegveld is een uniek landschap gecreëerd waar stad en luchthaven een spannende symbiose met elkaar aangaan.

Hoe zou Aeropolis eruit kunnen zien?

Een toekomstbeeld van Aeropolis
De kilometerslange start- en landingsbanen van het oude Schiphol zijn vervangen door compacte landingsplatforms, die verscholen liggen tussen 'groene' woontorens. De 'natuurlijke' wanden, waar ook kleine vogels een thuis vinden, laten de hoogbouw opgaan in het polderlandschap. Op bijna alle verdiepingen zijn private en publieke tuinen met vijvers en zwembaden aangelegd. Naast appartementen – duurder dan woningen in Amsterdam – tref je er ook kantoren, restaurants, kinderopvang en supermarkten aan. De inwoners zijn voornamelijk expats die in Amsterdam werken en genieten van de internationale sfeer. Voor medewerkers in horeca en detailhandel is in Aeropolis geen betaalbare plek. Zij reizen lang om op hun werk te komen.

Het waterrijke Schipholgebied is tegenwoordig te bereiken per vaartuig: op de locatie van het voormalige fort

Schiphol is het water weer de polder binnengelaten. In het kleine haventje meren bootjes aan; vaartoeristen genieten er van stedelijke faciliteiten. Ook dient de plas als waterberging en zwemplek.

De bewoners van deze luchtstad stellen hoge eisen aan hun woonomgeving: voor hen is het immers meer dan een transitplek. Samen met ontwerpers en ontwikkelaars hebben zij de openbare ruimte een heel eigen aangezicht gegeven. In dertig jaar tijd is Schiphol veranderd van een stenig luchtstation in een groenblauwe Aeropolis, waar land, water en lucht elkaar niet verdringen, maar omarmen. De kwaliteit van het wonen is zo hoog, dat de stad een attractie is geworden. Schiphol Aeropolis is uniek in de wereld.

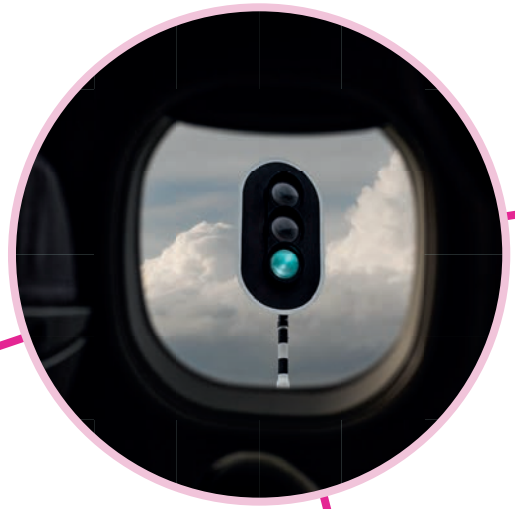
Wie bestuurt de Aeropolis?
De versmelting van stad en luchthaven heeft consequenties voor het bestuur van de nieuwe Aeropolis. Na jaren van protest en conflict tussen Schiphol en omwonenden is er een mix van civiel en privaat bestuur gevormd. Een niet gekozen wethouder neemt namens Schiphol plaats in het college van B&W. In ruil daarvoor krijgt het college meer zeggenschap over het luchthaventerrein. Het college behartigt de belangen van de inwoners van de luchtstad. Ondernemingsbesturen hebben een beslissende stem aan de gemeentelijke bestuurstafel.

Waterwolf Airport

Landen, mensen, informatie en producten zijn in 2052 nog sterker met elkaar verweven geraakt. De wereld bestaat uit een groot economisch netwerk. Internationale luchthavens hebben een spilfunctie gekregen in een hyperglobale economie. De regering signaleerde deze ontwikkeling tijdig en nam twee decennia geleden een drastisch besluit. Omdat innovaties in de luchtvaart – *zoals verticaal vliegen* – op zich lieten wachten, zag het Rijk maar één oplossing om de internationale concurrentiepositie van Nederland te beschermen. De groei van de nationale luchthaven diende ruim baan te krijgen. 'Waterwolf Airport' zou moeten uitgroeien tot een centraal knooppunt van lucht, rails, snelweg en data. Direct na publicatie van de visie initieerde de luchthaven – ondersteund door het Rijk – een ambitieus uitbreidingsprogramma. De groei van 'The Gateway To Europe' zou nagenoeg het hele polderareaal van Haarlemmermeer in beslag gaan nemen. Hoe denk jij dat deze topluchthaven eruit zou zien?

Een toekomstbeeld van Waterwolf Airport
Het Rijk heeft de dekolonisatie van de polder zorgvuldig begeleid en gefinancierd. Hele gunstige voorwaarden maakten het bijna voor elke Haarlemmermeerder aantrekkelijk om te verhuizen naar de andere kant van de ringvaart. Slechts aan de randen van de polder tref je nog enkele bewoners aan. De netwerkstedelingen in de Vinex-wijken trokken als eerste de gemeente uit. Bewoners met meer wortels in de gemeente bleven langer in hun woning en verhuisden soms samen met hun buren. Aan de andere kant van de ringvaart zijn nieuwe wooncollectieven ontstaan, die bevolkt worden door voormalige Haarlemmermeerders uit de historische kernen.

In het vrijgekomen land zijn vier extra start- en landingsbanen aangelegd. Op de plek waar voorheen huizen stonden, zijn nieuwe terminals, hotels, distributiecentra en datacenters opgetrokken. Veel Aziatische web-giganten vestigen



zich hier. Bij de verbindingen over de ringvaart zijn de veiligheidsmaatregelen aangescherpt. Iedereen die de ringvaart van Haarlemmermeer oversteekt, dient zich bij veiligheidsposten te identificeren: dit geldt voor inwoner, werknemer en passagier.

De werkgelegenheid is gigantisch. Het stationsgebied in Hoofddorp is uitgegroeid tot het grootste OV-knooppunt van Europa. Uit elke provincie stromen arbeidskrachten het gebied binnen, terwijl voor passagiers de luchthaven het Europese overstappunt is. Door nieuwe investeringen in infrastructuur is Waterwolf Airport zeer goed verbonden met economische centra zoals Berlijn, Brussel en Parijs.
De schaalsprong van de luchtvaart geeft de hele Metropoolregio Amsterdam een ongekende economische impuls. Amsterdam beleeft, als mondiaal centrum, een nieuwe gouden eeuw.

Het bestuur van Waterwolf Airport
Het luchthavenbestuur vormt het dagelijkse bestuur van de polder. Het geeft uitvoering aan de rijksvisie en faciliteert de voorzieningen op de luchthaven. Als grootaandeelhouder heeft het Rijk veel invloed: het coördineert de aanleg van de nieuwe infrastructuur ten behoeve van de luchthaven.

Rondleidingen en evenementen

De tentoonstelling ‘Haarlemmermeer: van water, land en lucht’ had als voornaamste doel om bezoekers te prikkelen om mogelijke toekomsten te verkennen en deze met elkaar te bediscussiëren. Een publiek debat over verre tijden kan immers reflectie bieden, en inzichten opleveren die van waarde kunnen zijn in hedendaagse afwegingen en besluitvorming. De opening van de expositie vond plaats op 24 januari: een toekomstdebat tussen (nieuwe) raadsleden – onder leiding van voormalig concernstrateeg Roel in ’t Veld – vormde het startschot. Ter afsluiting werd op 19 maart een tweede discussie over de toekomst georganiseerd met inwoners, maatschappelijke partners, ondernemers, lokale politici en ambtenaren.
Tussen beide evenementen zijn tal van rondleidingen georganiseerd: soms voor een gericht publiek, soms rondom een specifiek thema. Elke woensdagmiddag werden geïnteresseerde Haarlemmermeerse inwoners door de tentoonstelling begeleid. Ambtenaren zijn organisatiebreed, en soms gericht per cluster uitgenodigd en rondgeleid. In drie themabijeenkomsten over waterbeheer, duurzaamheid en stedelijkheid zijn ambtenaren en externe experts met elkaar in discussie gegaan. Op basis- en middelbare scholen zijn introductielessen gegeven over het belang van toekomstdenken en zijn onze jonge burgers uitgenodigd om hun toekomstbeelden over Haarlemmermeer met elkaar te delen en te bespreken. Dit resulteerde in mooie en creatieve uitingen van jong burgerschap. Ter illustratie wordt in het vervolg van dit hoofdstuk een impressie gegeven van een aantal bijeenkomsten.

Vertraging en versnelling
de ringvaart

Kalender

24 januari	*2019*	Opening, rondleiding en toekomstdebat
31 januari	*2019*	Rondleiding Cluster SBD
06 februari	*2019*	Rondleiding Inwoners
13 februari	*2019*	Themarondleiding duurzaamheid
13 februari	*2019*	Rondleiding Inwoners
20 februari	*2019*	Rondleiding Inwoners
25 februari	*2019*	Themarondleiding en debat Water
28 februari	*2019*	Rondleinding Cluster RED
27 februari	*2019*	Rondleiding Inwoners
04 maart	*2019*	Rondleiding Cluster B&O
05 maart	*2019*	Rondleiding Tentoonstelling management bedrijfsvoeringsclusters
06 maart	*2019*	Rondleiding Inwoners
13 maart	*2019*	Rondleiding Inwoners
18 maart	*2019*	Rondleiding Gebieds en Relatiemanagement
19 maart	*2019*	Themarondleiding Verstedelijking
19 maart	*2019*	Afsluiting Toekomstdebat Maatschappelijk middenveld
8 mei	*2019*	Introductieles Herbert Visser College
21 juni	*2019*	Workshop toekomst ontwerpen C-Beta
03 juli	*2019*	Presentaties Herbert Visser College
02 september	*2019*	Duurzaamheidsproject basisschool Klavertje 4

Opening en toekomstdebat

24 januari

“Waarom zijn toekomstbeelden nuttig? Waarom maken we niet gewoon een plan en voeren we dat uit? Omdat wij niet ‘The masters of the universe’ zijn! Tal van invloeden die van buiten komen, bepalen mede onze toekomst. Onzekerheid en afhankelijkheid overheersen! Voorspelbaarheid is een uitzondering, en vaker een gevaarlijke illusie. En toch zijn we geen willoze machteloze schipbreukelingen op de golven van het lot. Omgang met complexiteit vereist analyse en gemeenschappelijk bewustzijn om van daaruit vast te stellen, hoe we in omgang met complexiteit en onzekerheid, toch verstandig kunnen handelen. In feite is onvoorspelbaarheid dus volstrekt overheersend. Daarom is de belangrijke functie van toekomst-onderzoek dus ook niet voorspellen, maar: toekomsten openen, ruimte vergroten.”

Met deze woorden opent voormalig concernstrateeg Roel in ’t Veld het toekomstdebat tussen de pas gekozen raadsleden. De lokale volksvertegenwoordigers zijn eerder op de dag door fotograaf Theo Baart, directeur Podium voor Architectuur Yvonne Lub, gemeentesecretaris Carel Brugman en burgemeester Onno Hoes door de verschillende onderdelen van de tentoonstelling begeleid, en geïnspireerd om over de toekomst van Haarlemmermeer te durven dromen.

Aan de aanwezige raadsleden wordt naar hun oordeel gevraagd over de, in de middag aan hen getoonde, toekomstbeelden van Haarlemmermeer. Welk scenario deed hen gruwelen? De ‘doembeelden’ die worden genoemd, laten zien welke onderwerpen men juist wel belangrijk en waardevol vindt, en waarover men zich zorgen maakt. Er ontstaat een open discussie over de toekomst van de lokale democratie, over mogelijke verstedelijkingsrichtingen en samenlevingsvormen. Ondanks de verschillen in perspectief en wensrichtingen komen raadsleden tot een gedeelde ervaring: het is waardevol om even afstand te nemen van de actualiteit, en stil te staan bij de toekomst. Er ontstaat namelijk ruimte om thema’s en denkbeelden, die in de hectiek van alle dag vaak ondersneeuwen, meer gelaagd met elkaar te bediscussiëren. Er is overeenstemming dat de discussie over de toekomst ruimte en een vervolg dient te krijgen.

SCAN
UW
BON
1952 -

Themabijeenkomst water

25 februari

Voor ambtenaren van het waterschap en de gemeente organiseerde Emil Hartman en Nienke Bouma debat op 25 februari. Uit de eerdere strategische verkenning uit 2013 kwam dat experts uit deze twee organisaties elkaar te weinig spreken, ondanks dat ze veel met elkaar te maken hebben. De centrale vraag voor deze ochtend was: hoe in de toekomst waterbeleid vorm te geven in Haarlemmermeer. Als basis voor het gesprek werden de drie 'waterscenario's' uit de tentoonstelling gebruikt. De groep deelnemers was zeer divers samengesteld. Van beleidsmakers tot techneuten, ambtenaren uit alle geledingen van het waterschap en de gemeentelijke organisatie waren aanwezig.

De deelnemers wezen erop dat deze scenario's niet alleen gelden voor Haarlemmermeer, maar eigenlijk gaan over heel West-Nederland. Waterbeleid houdt zich niet aan de gemeentegrens, of de grenzen van de polder. Een grensoverschrijdende visie is in hun ogen daarom op zijn plaats.
Het scenario waarin op een 'traditionele' Nederlandse manier met het water werd omgegaan, vonden de deelnemers het meest realistisch. Technische, innovatieve oplossingen zaten wat hun betreft te weinig verwerkt in de scenario's. Volgens sommigen was het watervraagstuk een dossier dat thuishoort op de tekentafels van ingenieurs.

Naarmate de discussie vorderde ontstond er ook een ander sentiment. Een vloedgolf tegenhouden kan niemand. De houdbaarheid van het technische standpunt werd door een aantal in twijfel getrokken. Hiermee startte het verkennen van andere mogelijke toekomsten. De scenario's werden als voorbeelden daarvan gebruikt. Door het benoemen van de lange termijn effecten van waterstaatkundige ingrepen, zoals dijken, zeeweringen of het droogmalen van een polder, realiseerde iedere deelnemer zich wat het belang was van samenwerking op dit gebied. Moet waterbeleid niet een prominentere rol krijgen binnen de huidige ruimtelijke ordening? Nadenken over hoe bijvoorbeeld beleid over infrastructuur, woningbouw en water in samenhang te brengen, is daarom nu belangrijk.

Waterproblematiek was tot nu toe een puur technisch vraagstuk, waar inwoners weinig van merken. Klimaatverandering zal de positie van waterbeleid veranderen, verwachtten de deelnemers. Het wordt niet alleen urgenter, droge voeten zal ook meer geld gaan kosten. Gesprekken als deze vonden ze daarom nuttig en men hoopt dit gesprek in de toekomst te blijven hebben.

Forza!
Forza!
Dilemma's
Archipel van Terpen
Archipel van Terpen
WATER
LAND

Rondleiding Gebieds- en Relatiemanagement

8 maart

De in het cultuurgebouw opgestelde tentoonstelling werd op 18 maart bezocht door medewerkers van het cluster gebieds- en relatiemanagement. Een groep van ongeveer 15 ambtenaren doorliepen in vijf fasen de historie van Haarlemmermeer. Speciale aandacht was er voor de eerste burgemeester Matthijs Pabst, alias Hein de Kruijer. Als burgervader bracht hij dronken mensen die hij aantrof op zijn tochten door de polder terug naar huis. Je zou kunnen zeggen dat dit een gebiedsmanager 'avant la lettre' was.

We stonden eveneens stil bij relatie tussen de verstedelijking en politieke vertegenwoordiging in de gemeenteraad. Op het voorlaatste paneel, steen voor graan, was te zien hoe het politieke landschap in de gemeenteraad veranderde naarmate moderne wijken in Haarlemmermeer worden bewoond door nieuwe stedelingen. De relatie baarde opzien en leidde tot discussie onder de deelnemers. De verandering van de polder werd daarna voor een tweede maal onderstreept. De foto's van Theo Baart op het Raadhuisplein, zorgden eveneens voor enige opschudding. Vooral het relatief hoge tempo waarin de polder verandert vond men verrassend. De transitie gaat te traag om dagelijks 'aan den lijve' te ondervinden. Maar wanneer het in het perspectief van enkele jaren wordt geplaatst, verandert Haarlemmermeer relatief snel van uiterlijk.

In de presentatie van de scenario's was er speciale aandacht voor de toekomst van de lokale democratie. Dit raakt immers het werk van dit cluster direct. De medewerkers van dit cluster bewegen zich tussen de gemeentelijke organisatie en inwoners of ondernemers. Zij zijn het eerste aanspreekpunt van de gemeente voor tal van vraagstukken waarmee de gemeente bezig is. Participatie met inwoners is een groot deel van hun werk, maar dit maakt hun werk bij vlagen zeer politiek. De tentoonstelling was een goede aanleiding om te praten over de toekomst van de lokale democratie.

In de discussie werden verschillende democratische modellen verkend. Hierdoor kon er niet alleen vrij gedacht worden over hoe lokale democratie vorm zou kunnen krijgen. De gevolgen van ieder model werden doordacht. de rol van de gebiedsmanager werd aan de hand van de democratische modellen eveneens besproken. Door dit te doen reflecteerden de deelnemers op hun rol in het huidige politieke stelsel.

1615 - 1852
Goud uit Schuim
Het woeste meer

Themabijeenkomst Verstedelijking

19 maart

Met de opgave om in Haarlemmermeer in de komende decennia 20.000 woningen te bouwen, blijft het verstedelijkingsvraagstuk een actueel onderwerp. Onder leiding van Susan Dutmer (voormalig clusterhoofd Ruimtelijke Ordening) en Joop Slangen (polderarchitect) worden collega's uit het ruimtelijk domein even losgemaakt van de dagelijkse hectiek en uitgenodigd om over mogelijke toekomstige verstedelijkingsvarianten te discussiëren. Met de woningbouwopgave in het achterhoofd is 'de versmolten stad' een scenario dat reacties uitlokt over de ruimtelijke consequenties voor Haarlemmermeer. Kun je verder verstedelijken met het behoud van een wijds polderlandschap?

De behoefte aan groen wordt verbeeld in het scenario van de Autonome Heerlijkheden. De gesloten gemeenschappen roepen de vraag op wat die scheiding tussen stad en platteland eigenlijk is? De kracht van deze gemeente is de diversiteit van het landschap. Ondanks die verscheidenheid lijken veel wijken juist variaties op hetzelfde. Om die verschillen te benadrukken moeten we goed weten welke elementen in het Haarlemmermeerse landschap uniek zijn en bewaard moeten blijven.

En werkt dat misschien door op de inwoners van Haarlemmermeer? Deelnemers vragen zich af of met verdere verstedelijking niet alleen de ruimtelijke identiteit onder druk komt te staan, maar ook die van lokale gemeenschappen. Wat bindt die gemeenschappen nog als ze worden opgenomen in een stedelijke agglomeratie? De spanning tussen de kracht van gemeenschappen en de ruimte van individualiteit vormen het snijpunt van de discussie.

Langs welke weg mobiliteit zich in de toekomst gaat ontwikkelen staat niet vast, maar dat die gaat veranderen is geen punt van discussie. Voor de deelnemers gaat het vooral over de ruimtelijke consequenties die mobiliteit heeft. Blijft Haarlemmermeer even aantrekkelijk als nieuwe gebieden beter bereisbaar worden? Het is een vraag die na de rondleiding blijft hangen.

DORPSFEEST
2052
WELKOM IN
ZWAANSTUIN

Afsluiting toekomstdebat

19 maart

‘Durf te fantaseren over de toekomst’ was de oproep van discussieleider Roel in ’t Veld tijdens het afsluitende toekomstdebat tussen burgers, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en bedrijven, ambtenaren en lokale politici. Uit de eerste reacties op de gepresenteerde toekomstbeelden volgt al snel een discussie over het schaalniveau waarop ‘toekomstdenken’ relevant is. Zijn de toekomstscenario’s niet te lokaal, en hadden zij niet meer over de gemeentegrenzen heen moeten kijken?

Een aantal inwoners uit Lisserbroek en Badhoevedorp pleiten juist voor het verkennen van toekomsten op dorpsniveau. Zij geven aan dat zij samen ‘met het dorp’ al langer dromen en nadenken over de toekomst van hun woonomgeving en -gemeenschap, maar dat het niet meevalt om juist de gemeente daarin mee te krijgen. Naast het schaalniveau werd ook de rol van overheid, inwoners en andere organisaties bediscussieerd. Op welke manier kunnen inwoners met de gemeente samenwerken aan toekomsten voor de gemeente en individuele kernen. De tentoonstelling reikt verschillende modellen hiervoor aan, merkte de gemeentesecretaris op.

Dat toekomstdenken niet louter een ruimtelijke, maar ook een sociale aangelegenheid is werd duidelijk toen de vertegenwoordiger van de participatieraad vroeg aan het gemeentebestuur duidelijke toekomstdoelen te stellen. Bijvoorbeeld door als doel te stellen eenzaamheid uit te bannen voor 2030. Door een aantal doelen te benoemen ontstond er een discussie over wat een utopische situatie voor Haarlemmermeer zou kunnen zijn. En welke vragen daarvoor gesteld moeten worden.

Op het eerste gezicht lijkt overheidsbeleid met de doelstelling een einde te maken aan eenzaamheid een goede doelstelling. Maar is dit zo? En zijn we als samenleving de bestuurlijke- en beleidsmatige consequenties daarvan te dragen? Naast de inhoudelijke debatten werd benadrukt dat er voor het bediscussiëren van de toekomst een betrokkenheid van zowel gemeente als maatschappelijke organisaties, inwoners en ondernemers nodig is. Het gebruik maken van ieders kennis en competenties verrijkt het debat inhoudelijk en leidt tot een gemeenschappelijke taal.

Na een goed uur debatteren wilde de gespreksleider afronden, hoewel hij afronden niet een passende term vond. Dit debat moet niet worden afgerond, maar juist worden geschorst. Het debat moet “bij de volgende uitnodiging van de gemeente worden voortgezet”, aldus Roel in ’t Veld.

Wie bestuurt Waterwolf Airport?
Dilemma's

Herbert Vissers College

8 mei t/m 3 juli

Op het Herbert Vissers College in Nieuw-Vennep zijn de leerlingen van 4 VWO druk bezig met het maken van maquettes, kijkdozen, plattegronden en 3D modellen. Ze hebben opdracht gekregen na te denken over de toekomst van hun directe leefomgeving, oftewel ‘Hoe ziet jouw Haarlemmermeer eruit in 2052’. Om hen te inspireren, hebben Annelieke Langeveld en Emma van Dam – vormgevers van de tentoonstelling – verschillende toekomstbeelden uit de expositie aan hen gepresenteerd. Vervolgens werden zij uitgedaagd om de mogelijke toekomsten verder in te kleuren: hoe zou het straatbeeld kunnen veranderen? Waar zouden zij scholen, ziekenhuizen en andere sociale voorzieningen plaatsen? Hoe zouden zij nog naar hun werk gaan?

Op 3 juli presenteerden de leerlingen hun ontwerpen in Pier-K aan elkaar en aan een kleine jury die bestond uit Annelieke Langeveld, Emma van Dam en wethouder Jurgen Nobel. De groepen werden onder anderen beoordeeld op de volledigheid van hun ontwerp en in hoeverre zij een duidelijk toekomstbeeld hadden gecreëerd.

Tijdens de presentaties zagen we drijvende dorpen met boorplatformen waarop voorzieningen gehuisvest waren, ondergrondse netwerken van magneettreinen maar ook kleine vliegvelden verspreid over de gemeente die geen overlast veroorzaakten door technologische ontwikkelingen. Een middag vol creativiteit en enthousiasme!

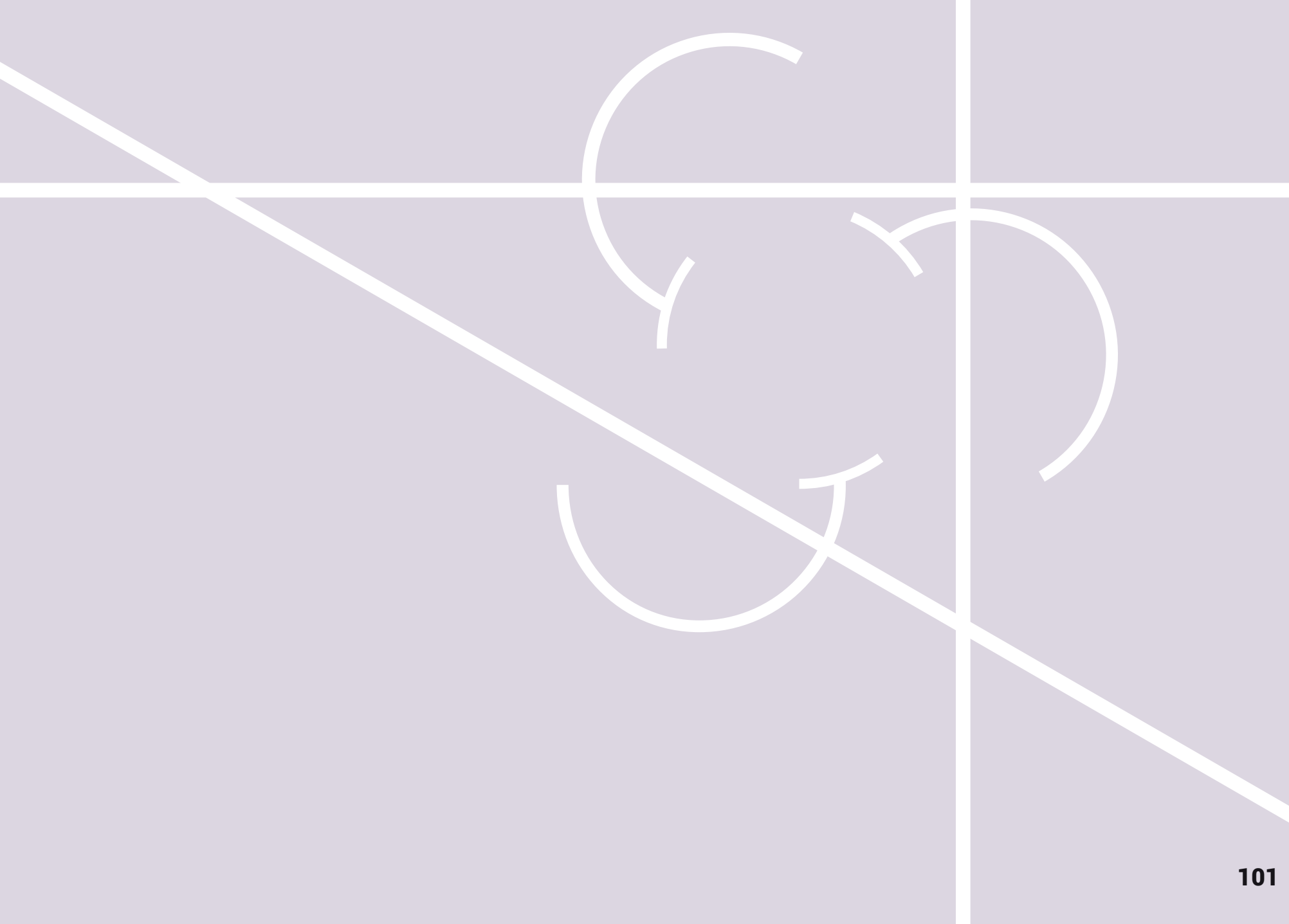
Nawoord

De grote ruimtelijke, sociale en bestuurlijke uitdagingen waar Haarlemmermeer voor staat, maken de toekomst van onze gemeente waarschijnlijk meer dan ooit onzeker en onvoorspelbaar. Deze overweldigende openheid van verre tijden dient niet te ontmoedigen. Laat u inspireren door de toekomstdenkers uit het verleden die met hun durf, creativiteit en vergezichten invloed hebben gehad op het (samen)leven en de inrichting van het polderlandschap. Deel uw toekomstideeën met anderen, bediscussieer ze en scherp ze samen aan! Misschien groeien er inzichten die nu al kunnen helpen in het tijdig experimenteren met oplossingen voor problemen van later.

De getuigenissen van vroegere ideeën van wateringenieurs, stedenbouwkundigen, beleidsmakers en bestuurders over de toekomst van Haarlemmermeer zijn beschreven, vereeuwigd en nauwgezet gedocumenteerd door (lokale) historici, planologen, geografen en medewerkers van het gemeentelijk archief. Wij willen aan hen allen onze dank uitspreken voor het waardevolle historische werk, waar wij in deze tentoonstelling op voort hebben kunnen bouwen.

Ook willen wij onze dank uitspreken aan alle fotografen, vormgevers, tekenaars en illustrators die naast de indringende veranderingen van Haarlemmermeers landschap en samenleving, ook aanblikken van mogelijke toekomsten in beeld wisten te vangen.

En tot slot danken wij fotograaf Theo Baart, directeur Podium voor Architectuur Yvonne Lub, voormalig concernstrateeg Roel in ’t Veld, gemeentesecretaris Carel Brugman, burgemeester Onno Hoes en griffier John van der Rhee elk voor hun bijzondere inbreng, die ons aangezet en geïnspireerd hebben tot het durven dromen over de toekomst van Haarlemmermeer.



Bronnen

Deel 1 Tussen hoop en vrees: een beknopte geschiedenis van het toekomstdenken

Amer, M. T.U. Daim, A. Jetter (2013), A review of scenario planning, Futures, 46, pp. 23-40

Asselt, M.B.A., A. Faas, F. van der Molen, S.A. Veenman (red), (2010), Uit zicht, Toekomstverkennen met beleid, Verkenning Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, nr. 24, Amsterdam: Amsterdam University Press

Bradfield, R., G. Wright, G. Burt, G. Cairns, K van der Heijden, (2005), The origins and evolution of scenario techniques in long range business planning, Futures, 37, pp. 795-812

Poli, R., (2011), Steps toward an explicit ontology of the future, Journal of futures studies, 16 (1), pp. 67-78

Deel 2 Terug naar de Toekomst!

Goud uit Schuim
Colevelt, C.A., (1642) Becenckingen over het drooghmaken van de Haarlemmermeer ende Leydtsche Meer

Leegwater, J. A., (1641) Haarlemmerm-Meer-Boeck

Rooijendijk, C., (2015) Waterwolven: Een geschiedenis van stormvloeden, dijkenbouwers en droogmakers, p. 89, Atlas Uitgeverij

Vondel, J. van den., (1641) Aan de Leeuw van Holland

Lucht voor Graan
Blessing, M., (2003) Het ontstaan van de nationale luchthaven Schiphol, Historisch Nieuwsblad, vol 8

Gemeente Haarlemmermeer (1964) Structuurplan 1964 Haarlemmermeer

Dromen onder druk
Gemeente Haarlemmermeer (1990) Nota toekomstverkenningen: Dynamisch en Evenwichtig

Deel 3 De Toekomst Voorbij (fluisterstoelen)

Water
Trouw (28-07-2018) Hoe te leven, wonen en werken in het hittebestendige Nederland van de toekomst,
Volkskrant (19-11-2018) Droge zomer leidt tot verzakkende huizen, Nederlandse bodem zakt veel meer dan gedacht

NRC (06-10-2016) Omarm het water, interview met Kunlé Adeyemi

Land
Noorderbreedte (12-10-2018) Het kan alleen nog maar beter, interview met Maarten Hajer

Parool (06-01-2018) Buiten Amsterdam gebeurt het net zo goed.

Bertolini L., M. Dijst (2006) Welke mobiliteit, Welk beleid, Agora, Vol. 5,

Lucht
Groene Amsterdammer (01-08-2018) Volk, vlag, vliegveld, onderzoek: de toekomst van Schiphol, nr. 31,

NRC (10-10-2017) Blijven megaluchthavens wel nodig?

Colofon

De tentoonstelling is het product van een intensieve samenwerking tussen de gemeente Haarlemmermeer en maatschappelijke en wetenschappelijke organisaties. Wij kunnen niet iedereen noemen, maar willen alle instanties en medewerkers bedanken die hun ideeën en enthousiasme met ons hebben gedeeld.

Hieronder een beknopte lijst van organisaties en personen die de grootste bijdrage hebben geleverd aan de realisatie van de tentoonstelling:

Emma van Dam
Annelieke Langeveld

Podium voor Architectuur

Gemeente Haarlemmermeer
Team Onderzoek in samenwerking met Strategiegroepen Luchtvaart, Verstedelijking, Lokale Democratie en Geschiedenis

Noord-Hollands Archief
Nationaal Archief
Stadsarchief Amsterdam
Jan Wies
Theo Baart
Niké Dolman
Sergej Schetselaar
Alex & Anne Fotografie
Kees van der Veer

Ontwerp binnententoonstelling

Ontwerp buitententoonstelling

Tekst en inhoud

Beeldmateriaal