KIJK OP DE RINGVAART

EENHEID IN VERSCHEIDENHEID

KIJK OP DE RINGVAART

VOORWOORD

ADAM ELZAKALAI
WETHOUDER RUIMTELIJKE ORDENING

Met onze onderzoekspublicatie over de Ringvaart en Ringdijk maakt u kennis met onze twee historische iconen die de ruggengraat vormen van Haarlemmermeer. Zonder de dijk en de vaart immers geen polder. Maar ook geen 150.000 inwoners, geen luchthaven Schiphol, geen economisch sterke gemeente en geen prachtig uitzicht over het water. Wat zijn we rijk met dit erfgoed. Sinds 1852 ligt het voormalige meer droog. En bouwen pioniers aan de Haarlemmermeerse toekomst. Inmiddels is dit uw toekomst geworden. Met deze waardevolle publicatie draagt het huidige college bij aan de geschiedenis van Haarlemmermeer, door het verleden vast te leggen. Ik ben als wethouder Ruimtelijke Ordening ontzettend trots op en dankbaar voor het onderzoek dat gedaan is. Geniet van dit naslagwerk en beleef de zestig kilometerlange Ringdijk en Ringvaart vanaf papier of het scherm.

DERK RENEMAN
WETHOUDER CULTUUR

De gemeente Haarlemmermeer heeft een betrekkelijk kort, maar rijk cultuurhistorisch verleden. De Ringvaart en Ringdijk vormen het fundament van deze geschiedenis. Met de drie stoomgemalen was het midden 1800 een moderne uitdaging om een vaart te graven, een dijk aan te leggen en de polder droog te malen. Nadat de stoomgemalen drie jaar continu gedraaid hadden kon men het land in gebruik nemen. Waterbouwkundige Jan Adriaanszoon Leeghwater, die al in 1641 pleitte voor de drooglegging van het Haarlemmermeer, zou enorm tevreden zijn als hij zag waar we nu staan. Als wethouder Cultuur ben ik ontzettend trots op onze historische iconen de Ringdijk en Ringvaart. Het prachtige visitekaartje dat zo kenmerkend is voor onze gemeente.

Ik wens u veel plezier toe tijdens het lezen van deze publicatie, laat u onderdompelen in onze geschiedenis.

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 11 UW ROUTE DOOR DE PUBLICATIE

HOOFDSTUK 1 UNIEK WATERLINT 15 DE HAARLEMMERMEERSE RINGVAART: BIJZONDER HOLLANDS ERFGOED

HOOFDSTUK 2 BESTUREN VAN LAND EN WATER 35 VAN ONVOORSPELBARE OEVERS, ROBUUSTE DIJKEN NAAR BEWEGENDE GRENZEN

RINGVAART OP DE KAART 47

HOOFDSTUK 3 VAN HET CENTRUM EN DE RAND 55 DE RINGVAART OP HET KRUISPUNT TUSSEN STAD EN LAND

HOOFDSTUK 4 WONEN, WERKEN EN GENIETEN 71 DE ONGEORDENDE EN VRIJE RINGVAART

UITLEIDING 87 EEN REIS DOOR VERANDEREND LANDSCHAP EN VERSNELDE TIJD

DANKWOORD 96

BEGRIPPENLIJST 98

LITERATUURLIJST 100

FOTOVERANTWOORDING 103

COLOFON 106

MODREN BOAT BUSINESS
AALSMEER
MOTOR- EN SCHEEPSONDERHOUD
Uiterweg 363
0297 324124
SPAARG
BOUW- EN
AANNEMERSBEDR
RIJSEN

INLEIDING

“Verwonderd aanschouwt gij eene vaart, diep onder de oppervlakte liggende, met keeten, op oude bodems drijvende, want vaste grond is er nog niet, vol vlotten en schuiten, de benoodigdheden voor het polderjongens-leven dragende, en al de bedrijvigheid eener markt. Met zulke scharen goed toegeruste en zich goed voedende werklieden kon de onderneming van de droogmaking onbeschroomd worden begonnen.”

Gevers van Endegeest, 1861

Uw route door de publicatie

De zestig kilometerlange ringvaart en ringdijk waren in het midden van de negentiende eeuw de wapens waarmee ingenieurs de aanval op het verbolgen Haarlemmermeer – gelegen in de stedelijke driehoek Amsterdam, Haarlem en Leiden – durfden te openen. In 1852 was het water 'gemaakt' tot (landbouw)grond: 'graan voor visch'! Niet langer hoefden omliggende steden te vrezen voor oprukkende golven en dreigende verwoesting.
Anderhalve eeuw later speelt het waterlint nog altijd een cruciale rol in de lokale waterhuishouding. De ringvaart en ringdijk zijn de dragers van het Haarlemmermeerse landschap en vanaf hun ontstaan onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven van inwoners.

De ringvaart en ringdijk van Haarlemmermeer herinneren ons aan de unieke krachtsinspanning tegen het water, en de bijzondere plek die de landaanwinning inneemt in de nationale 'watergeschiedenis' (H.1). Ringvaart en ringdijk als oude fysieke grenzen onthullen ons geheimen over de emancipatie van de eerste gemeentebesturen en over de relatie met de omgeving (H.2). Ook vertelt de oude harde fysieke grens ons hoe eerst (stedelijke) krachten van buiten, en later ook krachten van binnen invloed hebben gehad op de ontwikkeling aan de rand, en in de polder. Deze tegengestelde krachten bieden ons nog steeds inzicht in de positie van de gemeente Haarlemmermeer in haar dynamische Randstedelijke omgeving (H.3). Als het meest historische en ongeplande gebied van Haarlemmermeer heeft het samenspel aan functies op vaart en dijk niet overal dezelfde vorm en invulling gekregen (H.4). Hierdoor is, in de overgang van oud en nieuw land, een eenheid aan verscheidenheid ontstaan (Uitleiding). De variatie van het ringvaartlandschap wordt in de publicatie geïllustreerd met foto's en citaten van ringdijkbewoners en recreanten.

Deze publicatie biedt inzicht in de rol van ringvaart en ringdijk in de ontstaansgeschiedenis van Haarlemmermeer, maar laat ook zien hoe belangrijk die geschiedenis is voor het huidige leven van inwoners op de dijk en zelfs voor de positionering van het gemeentebestuur in de regio. Ook toont de publicatie mogelijkheden om de uniciteit en kwaliteit van ringvaart en ringdijk in de toekomst verder te versterken.

Ringvaart en ringdijk zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; een onafscheidelijk duo dat niet zonder elkaar kan. Zij doen aan waarde en belang niet voor elkaar onder. Toch is ervoor gekozen om in het vervolg van deze publicatie voornamelijk nog te spreken over de ringvaart. Met dit begrip verwijzen we weliswaar naar vaart én dijk, maar wordt onnodige herhaling voorkomen en het leesgemak vergroot.

HOOFDSTUK 1

UNIEK WATERLINT

DE HAARLEMMERMEERSE RINGVAART: BIJZONDER HOLLANDS ERFGOED

Als oorsprong van onze gemeente heeft de ringvaart een belangrijke cultuurhistorische betekenis. Het is hét landschapselement waar de historische wisselwerking tussen (lokale) maatschappij en fysieke omgeving tot uitdrukking komt. Zonder menselijk ingrijpen in het landschap zou de Haarlemmermeerse samenleving nooit hebben bestaan. De ringvaart is met mensenhanden voor mensen gemaakt.

De ringvaart is een spoor uit het verleden, dat in het heden nog zichtbaar is, maar lang niet altijd 'gezien' wordt. Voor een beter begrip van haar cultuurhistorische waarde is het van belang verder te kijken dan het materiële zelf – de ringvaart – en aandacht te besteden aan haar betekenis in het verleden lokaal, regionaal en zelfs (inter)nationaal. Een graadmeter voor de waarde van de Haarlemmermeerse ringvaart zijn haar uniciteit en representativiteit. Is de ringvaart 'uniek in haar soort'? En in hoeverre is zij kenmerkend voor een specifieke historische periode of ontwikkeling? In dit hoofdstuk beantwoorden we deze vragen door de Haarlemmermeerse ringvaart in haar historische context te plaatsen en te vergelijken met andere ringvaarten in Nederland.

De langste ringvaart van Nederland

Nederland is het 'waterland' van de wereld: één derde van ons grondgebied ligt onder de zeespiegel. Zonder dijkbescherming zou meer dan de helft onder water staan (Geurts, 2002). De continue dreiging van het water heeft vele generaties voor ons aangezet tot het ontwikkelen van innovatieve waterverdedigingswerken. Hierdoor konden in het kwetsbare, laaggelegen Hollandse landschap een bloeiende economie en welvarende samenleving ontstaan. Een prestatie van formaat: voor bijna elke vierkante meter land is gevochten. De grootste en meest befaamde uitvinding van de Hollandse waterbeheerders is misschien wel de droogmakerij: een bemalen gebied (polder) dat ontstaan is uit gebieden die voorheen permanent onder water stonden (Schultz, 1992), zoals voormalige meren, veenplassen of delen van de zee. Rond het droog te malen water legde men een dijk, en vaak een ringvaart (of ringsloot) aan. Met windmolens – later met stoom-, diesel- of elektrische gemalen – werd het water weggepompt, en via de vaart afgevoerd.

Nederland bestaat uit 445 droogmakerijen, die vanaf de zestiende eeuw het Hollandse grondgebied met ruim 310.000 hectare (ha) hebben vergroot (Schultz, 1992). Velen hebben een beperkte omvang; 412 droogmakerijen zijn kleiner dan duizend hectare. Slechts zes droogmakerijen overschrijden de 5.000 hectare: de Beemster (7.100 ha), Haarlemmermeer (18.1000 ha), Wieringermeer (20.000 ha), Zuidelijk Flevoland (43.000 ha), Noordoostpolder (48.000 ha) en Oostelijk Flevoland (54.000 ha).

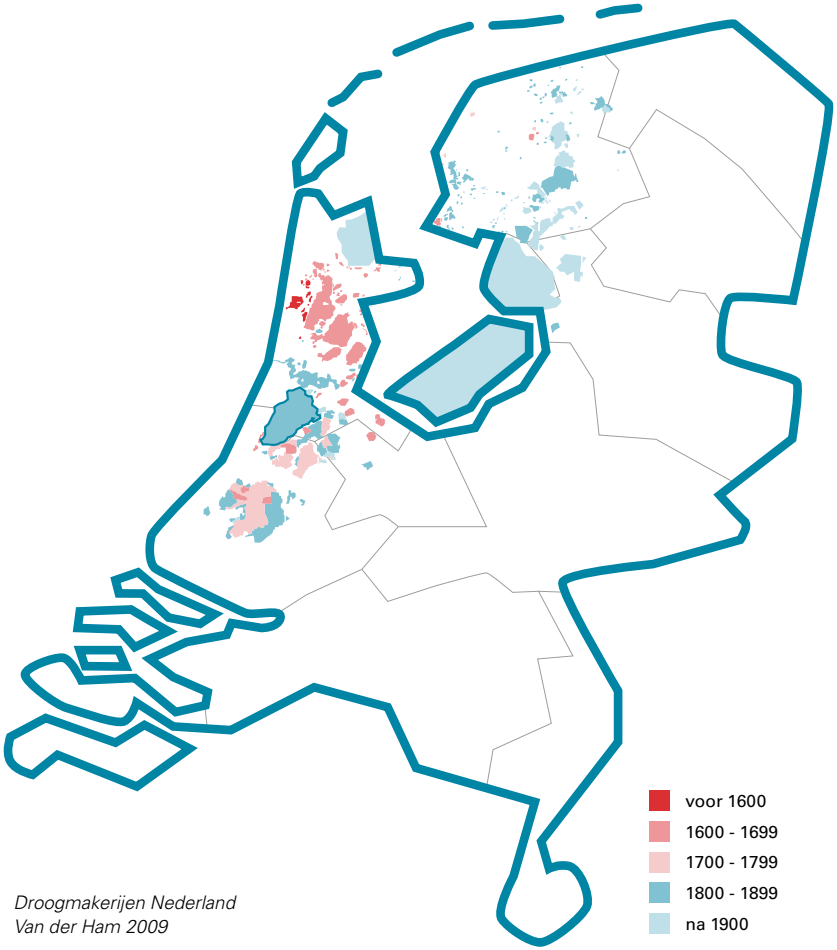
Van deze zes grootste droogmakerijen worden alleen de Beemster en Haarlemmermeer begrensd door een vaart en dijk. De vier grote IJsselmeerpolders worden omringd door 'groot' water waar het maalwater op af te voeren was. Omdat het Haarlemmermeer tweeënhalf keer groter was dan het Beemstermeer was voor de droogmaking een veel langere ringvaart vereist. Met haar zestig kilometer is het Haarlemmermeerse waterlint de langste ringvaart van Nederland; en daarmee één van de grootste nationale waterverdedigingswerken. Elders in de wereld komt het droogmakerijlandschap nauwelijks voor[1]. Is de ringvaart van Haarlemmermeer niet de langste van Europa, of zelfs van de wereld?

Onbewogen, onveranderlijk en ononderbroken

De volledigheid van de begrenzing van een droogmakerij door vaart en dijk loopt behoorlijk uiteen. De drooglegging van de IJsselmeerpolders liet zien dat het uitgraven van een (ring)vaart niet altijd noodzakelijk is: de landschappelijke en waterstaatkundige situatie in aangrenzende gebieden bood soms de mogelijkheid om het pompwater op een andere manier te lozen (Geurts, 2002). In andere gevallen was het voldoende om slechts een deel te begrenzen door een vaart, zoals bij de Wieringermeerpolder, dat met de oostzijde tegen het IJsselmeer aan ligt.

Sommige ringvaarten zijn in de loop der tijd (deels) verdwenen. De functie in de lokale waterhuishouding werd minder belangrijk, waardoor vaartdelen werden gedempt ten behoeve van andere

1 95% van alle Europese droogmakerijen liggen in Nederland



Droogmakerijen Nederland
Van der Ham 2009

functies. Dit gebeurde met enkele kilometers van de ringvaart van Haskermaden (Friesland), van het Watergraafsmeer (Noord-Holland) en van Wijdewormer (Noord-Holland) (Raat, 2018). Van de 445 Nederlandse droogmakerijen worden er nog slechts enkelen volledig omringd. Dit maakt de volledige omringing van Haarlemmermeer extra bijzonder. Als Nederlands langste ringvaart behoort het – door haar ononderbroken tracé – tot de selecte groep van 'echte ringvaarten'.

Voor de omliggende steden was het erg belangrijk dat de Haarlemmermeerse vaart een doorlopend geheel vormde. Na de drooglegging moest watertransport mogelijk blijven tussen Amsterdam, Leiden, Haarlem en Rotterdam. Dat kon alleen als scheepsjagers in staat waren om vaartuigen vanaf de brede jaagpaden op de kruin van de dijk door de ringvaart te trekken (Jeurgens, 1991). In het kronkelende verloop zijn de oevers van het vroegere meer nu nog te herkennen. Het huidige dijktracé illustreert nog altijd de plek waar polderjongens met spade, zand, puin en ballaststeen het oprukkende water een halt toeriepen. Slechts op enkele plekken doorsneed de vaart 'oud land': dit maakte de waterweg korter, minder kronkelig en veiliger[2].

Een staatsdroogmakerij van nationaal belang

Het droogmaken van meren en plassen was lange tijd een particuliere onderneming geweest van vermogende stedelingen die het als een rendabele investering zagen. Initiatiefnemers dachten veel geld te kunnen verdienen aan de net blootgelegde landbouwgronden. In de zestiende en zeventiende eeuw stegen

2 Delen van de kleine polder Lisserbroek, de Huigsloterpolder, de Vijfhuizerpolder en het eiland Abbenes

de voedsel- en grondprijzen hard: in het gewest Holland moesten steeds meer monden worden gevoed (Van Eerten et al., 2017).

De droogmakingsprojecten, die zich in de Gouden Eeuw snel opvolgden, bleken echter minder rendabel dan vooraf gedacht. Door gebrek aan kennis en ervaring vielen de uitvoeringskosten vaak hoger uit en bleven de opbrengsten laag. De vrijgekomen gronden waren vaak te nat om te bebouwen. Steeds minder particulieren waren bereid te investeren (Van der Ham, 2009). Dit bleek een probleem, want het water werd een steeds grotere bedreiging voor omliggende steden. Door turfwinning gingen in het midden van Holland grote stukken land verloren en ontstonden diepe, uitgestrekte plassen. Er was angst dat er grote binnenzeeën zouden ontstaan. Het Haarlemmermeer groeide door oeverafslag in krap drie eeuwen met ruim 12.000 hectare (Schultz, 1992).

Bij gebrek aan particuliere investeerders namen de steden, de ambachtsbesturen en hoogheemraadschappen steeds vaker het initiatief. Het besef groeide dat sommige droogmakings-projecten – zoals het Haarlemmermeer – te groot en te complex waren om aan particulieren of aan lokale organisaties over te laten. In het laatste kwart van de achttiende eeuw werden de eerste plassen (bij Bleiswijk, Hilligersberg, Zevenhuizen en Nieuwkoop), geïnitieerd door de Staten van Holland, al droog-gemaakt op kosten van de gemeenschap (Van der Ham, 2009).
Kort hierna werd Nederland een vazalstaat van Frankrijk. De waterstaat werd gecentraliseerd en de statenbond van

Bekende ringvaarten Nederland

‘NET ALS EEN OUD EN WIJS PERSOON,
HEEFT DE RINGVAART VEEL MEEGEMAAKT.
JE MOET VOORZICHTIG MET HAAR ZIJN’

‘verenigde gewesten’ werd onder het gezag van koning Willem I omgesmeed tot een eenheidsstaat. De koning hechtte veel waarde aan moderne infrastructuur en stelde zich als doel om dit in Nederland te verbeteren. Modernisering droeg volgens hem bij aan natievorming. Wettelijk werd vastgelegd dat de Provinciale Staten – onder auspiciën van de koning – het toezicht zou krijgen over de droogmakingen in hun provincie. Droogmakerijen hielden op private projecten te zijn en werden voortaan door de staat geregeld (Van der Ham, 2009). De droogmaking van de Zuidplas (1840) was de eerste polder die door de eenheidsstaat werd gefinancierd. Het enige binnenlandse water dat daarna nog echt een bedreiging vormde was het reusachtige Haarlemmermeer: vier keer groter dan de Zuidplas. Wat nog een tijd lang ontbrak was bestuurlijke prioriteit. Dat het water “Amsterdam aan de lippen stond”, was waarschijnlijk meer een politiek statement, om drooglegging te realiseren, dan een daadwerkelijk levensbedreigende situatie voor de hoofdstad (Van der Woud, 2010).

In augustus 1837 benoemde koning Willem I een staatscommissie die zich moest gaan buigen over een droogmakingsplan[3]. Het plan was in slechts twee maanden klaar. In economisch barre tijden moest een hoge staatslening afgesloten worden waarvan niet zeker was of deze wel afgelost kon worden. In 1840 werd bij Hillegom begonnen met het graven van de ringvaart en het bouwen van de dijk. In hetzelfde jaar werd de provincie Holland opgesplitst in noord en zuid. De ringvaart in het zuiden van Haarlemmermeer werd de grens van de provincie. Haarlemmermeer werd de tweede staatsdroogmakerij van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Nooit eerder was het iemand gelukt een meer van deze omvang droog te malen, noch een ringvaart met die lengte uit te graven. De Haarlemmermeerse ringvaart was bovendien de laatste: nooit meer is er in Nederland een (volledige) ringvaart ‘gemaakt’ (Raat, 2018). Het is het sluitstuk van een unieke periode uit onze vaderlandse waterstaatkundige geschiedenis, maar tevens het startschot van een immense technologische verandering dat ons land voorgoed zou veranderen.

Op het kantelpunt van ambacht naar industrie

Het droogmaken van grote wateroppervlakten was een complexe onderneming: veel specifieke technische kennis was vereist. Bij de eerste droogmakerijen ontbrak het hieraan. Door uit te proberen, fouten te maken en lering te trekken, groeide in Holland de expertise op het gebied van dijken- en molenbouw. Ons land werd wereldwijd koploper. Halverwege de achttiende eeuw wekte een bijzondere ontdekking in Engeland en Frankrijk de aandacht. Daar waren machines werkzaam die, op stoomkracht, in korte tijd, grote hoeveelheden water tot duizelingwekkende hoogten konden oppompen. Deze sterke stoomreuzen werden in Engeland ingezet bij de ontwatering van mijnen. Het gewest Holland zag de mogelijkheden: met deze techniek zou het droogmaken niet langer afhankelijk zijn van natuurkrachten. De Hollandse wind was door de machine verslagen en voortaan overbodig (Van der Ham, 2009).

3 Koning Willem I heeft het droogvallen van het Haarlemmermeer zelf niet meegemaakt: hij overleed in 1843. Onder het bewind van Koning Willem III viel het meer in 1852 droog.

Na een succesvolle proef in de Blijdorpse polder bij Rotterdam, kocht het gewest Holland in 1791 een stoomgemaal om de Nieuwkoopse plas droog te malen. Het werktuig bleef ongebruikt en werd doorverkocht aan de droogmakers van de Mijdrechtse polder. Zij waren de eersten die de stoomtechniek inzetten bij het droogmaken van plas en meer. De inpoldering liep uit op een kostbare mislukking. Wat men ook probeerde, het uit de plas gepompte water stroomde via het grondwater net zo hard weer terug. Zelfs met de bouw van extra molens, kwam de plas niet droog te liggen (Van der Ham, 2009).
Na deze mislukte droogmakerij deden ingenieurs niet veel ervaring meer op met stoomkracht. Dit riep bij het droogmalen van de Zuidplas – enkele decennia later – de vraag op welk 'instrument' in te zetten: molen of stoomgemaal. Permanent gebruik van stoommachines zou te duur zijn, dus werd een compromis gesloten: twee stoomgemalen en dertig windmolens. Beide machines (30 pk) namen veertig procent van de droogmaking voor hun rekening. Toch was men niet tevreden: de machines bleken later minder te gaan functioneren (Van der Ham, 2009).

Deze 'hobbelige' voorgeschiedenis kon de droogmakers van het Haarlemmermeer er niet van weerhouden om uitsluitend voor stoomkracht te kiezen. Het eerste voorstel van de droogmakingscommissie ging nog uit van 37 molengangen met 79 molens. De koning reageerde zeer teleurgesteld: hij wilde per se een oplossing met stoomkracht. Voor hem was de droogmaking een prestigeproject. Holland was – na de Belgische

De belangrijkste gebeurtenissen tijdens het 25-jarig koningschap van Willem III

‘JE ZIT HIER ZO VRIJ ALS WAT’

opstand (1830) – een deel van haar koninkrijk kwijtgeraakt. Het land moest weer laten zien wat het in zijn mars had. De koning stelde een nieuwe commissie in, die het oorspronkelijke probleem – de hoge vervoerprijs van steenkolen – oploste door te kiezen voor een lichtere steenkoolsoort. Stoomkracht werd hierdoor goedkoper dan windkracht (Jeurgens,1991). Niets lag de innovatieve plannen van de koning toen nog in de weg.

De droogmakers lieten zich niet verleiden door onbewezen technieken van Hollandse uitvinders. Zij erkenden dat de nationale kennis en kunde te beperkt was en richtten zich op Engelse expertise. De 'ingevlogen' Engelse ingenieurs adviseerden om de stoomgemalen zo groot mogelijk te maken. De kosten van extra omvang werden gecompenseerd, omdat er dan minder machines nodig waren. In 1842 begonnen de ingenieurs met de constructie van een proefstoomtuig; drie jaar later werd het gemaal in werking gesteld. De Leeghwater was zijn naam. De kracht van het apparaat was gelijk aan driehonderd windmolens (Van der Ham, 2009) Ooggetuigen van het proefdraaien van De Leeghwater konden amper bevatten dat deze reus echt in beweging te krijgen zou zijn:

"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!"
(Van der Woud, 2010; p. 291)

Op basis van de opgedane ervaringen werden nog twee andere gemalen ontworpen: De Lynden en De Cruquius. Zij gingen in 1849 in werking en pompten samen met De Leeghwater in 39 maanden het Haarlemmermeer droog.

Civieltechnisch was de droogmaking van het Haarlemmermeer een ongeëvenaard project. De gebruikte techniek was innovatief en de stoommachines waren de grootste ter wereld. Vooral door de enorme oppervlakte van het droog te maken meer en de grootschalige toepassing van stoomkracht raakte het project wereldwijd bekend. De ringvaart zelf werd echter nog wel door polderjongens handmatig uitgegraven. Dit contrast in gebruikte technieken doet de drooglegging van Haarlemmermeer symbool staan voor de overgang van het ambachtelijke naar het industriële tijdperk. Het project met de drie imposante gemalen van de Haarlemmermeerpolder, met de boezemgemalen bij Halfweg, Spaarndam en Gouda en de andere technische vernieuwingen, had laten zien dat Nederland waterstaatkundig tot de avant garde behoorde. Haarlemmermeer bood blijk van het herstelde vertrouwen in eigen kunnen en gaf een enorme impuls aan de industrialisatie van Nederland (Van der Ham, 2009).

Gevormd door stad en land

Tegenwoordig wordt Nederland geroemd om haar heroïsche overwinningen op het water, maar destijds waren omliggende steden lang niet altijd onverdeeld gelukkig met een droogmakerij. De inpolderingen boden weliswaar bescherming tegen het aanzwellende water, en garandeerden voldoende voeding voor de

groeiende stedelijke bevolking; er kleefden ook nadelen aan. Steden verloren hun (geprivilegieerde) scheepvaartverbindingen en vreesden ontregeling van de stedelijke waterhuishouding. De onderhandelingen die tijdens het proces van droogmakerijen op gang kwamen, vaak over waterstaatkundige en verkeerstechnische voorwaarden, konden uitlopen op ware stedenstrijden. Iedere stad probeerde zijn economische en bestuurlijke belangen veilig te stellen (Taverne, 2006). Vaak moesten de droogmakers alle verlangens van de stad over vaarten, sluizen en overtomen inwilligen.

Ook de droogmaking van het Haarlemmermeer stuitte op veel weerstand. Het Leidse bestuur was tegen: het verloor de mogelijkheid om de vieze grachten door te spoelen. Bovendien bezat Leiden een deel van de visrechten, waarover zij pachtgelden hief. Deze inkomsten zouden wegvallen. Het stadsbestuur eiste een miljoen gulden als compensatie. Leiden werd door de Hoge Raad uiteindelijk in het ongelijk gesteld. Het Hoogheemraadschap Rijnland verzette zich ook. Rijnland vreesde dat het waterpeil in de polder – door verkleining van het boezemwater – veel te hoog zou worden en dat de landbouwgrond uiteindelijk zou gaan verzilten. Bovendien, maar dat werd niet openlijk uitgesproken, vreesde het Hoogheemraadschap dat het de zeggenschap over de waterhuishouding zou verliezen. Uiteindelijk gebeurde dat niet. Er werden afspraken over het waterpeil gemaakt en Rijnland behield zijn taak in de polder (Meer-Historie, 2015).

Ringvaart en ringdijk bieden hulp in strijd tegen oud zout

Zevenduizend jaar geleden kwam de Noordzee veel verder landinwaarts dan nu. De kust van West-Nederland – ook het gebied waar Haarlemmermeer tegenwoordig gelegen is – was een waddengebied. Vijf millennia later had zich een duinenrij gevormd waarachter zich – op het zware, oude zoute zeewater – een veengebied ontwikkelde. Het dikke pak veen hield het oude zout onder zich. Later, toen het veen was afgegraven, waren het de grote veenplassen die voldoende tegendruk boden tegen het opkwellende zoute grondwater. Maar sinds de droogleggingen van het Haarlemmermeer is die tegendruk verdwenen. Onze droogmakerijgemeente ligt zo laag – tot vijf meter onder zeeniveau – dat water met oud zout op sommige plekken de oppervlakte bereikt (Van Roekel, 2014).

Dit zoute water is schadelijk voor de landbouw en ongeschikt als drinkwater. Daarom wordt Haarlemmermeer ‘doorgespoeld’ met zoet water. Onder de ringdijk door liggen zo’n zeventig buizen die in verbinding staan met de ringvaart, en water uit de vaart in de omliggende sloten laat lopen. In Haarlemmermeer gebeurt dit doorspoelen tussen april en oktober (het groeiseizoen) permanent. Het water daarvoor komt uit de Rijn, per seizoen zo’n 20 miljoen kubieke meter. (Delsman, 2015)

Amsterdam stond juist welwillend tegenover het droogmaken van het Haarlemmermeer. De hoofdstad was voor haar voedselvoorziening afhankelijk van de tuinbouw in de omgeving van Sloten en Osdorp, en zag dit gebied in gevaar komen door overstromingen. De waterwolf moest getemd worden. Het stadsbestuur eiste wel dat de ringvaart parallel zou lopen aan de oude scheepvaartroute tussen Amsterdam en de zuidelijke provincies. Haarlemmermeer was hierin een belangrijke schakel, waar jaarlijks duizenden schepen over voeren (Meer-Historie, 2015). Het kanaal moest zo recht mogelijk en voldoende breed uitgegraven worden, zodat grote schepen zich snel en veilig konden verplaatsen[4]. Om kromme lijnen in de vaart te voorkomen, werd op enkele plekken oud land doorsneden. Ook het patroon van de toekomstige verkaveling van de Haarlemmermeerpolder werd, uit militair-strategische overwegingen, dwingend vastgelegd. Het nieuwe land moest zorgvuldig worden ingepast in het stelsel van verdedigingswerken dat Amsterdam diende te beschermen (Taverne, 2006). Een voor Haarlemmermeer optimale ontsluiting met aan de overkant gelegen gebieden was hieraan ondergeschikt.

Door veel invloed uit te oefenen op de bestuurlijke voorbereiding, technische uitvoering en ruimtelijke inrichting van droogmakerijen vergrootten omliggende steden hun invloedssfeer in het landelijk gebied (Taverne, 2006). Bovendien waren de drooggevallen gronden vaak in handen van vermogende stedelingen. In de Beemster en Watergraafsmeer verrezen buitenhuizen voor stedelingen, het ideale toevluchtsoord om de ongezonde stad voor een dagje, of een hele zomer te ontvluchten. Door de erbarmelijke toestanden in de pioniersfase van Haarlemmermeer (drassig land, slechte verbindingen, beperkte voorzieningen en uitbraak van ziekten) waren hier nauwelijks buitenplaatsen te vinden. Die maakten plaats voor hypermoderne proef- en modelboerderijen (Taverne, 2006). De vergrote kavels boden aan stedelingen ongekende mogelijkheden om met revolutionaire industriële technieken te experimenteren in de landbouw. Na de drooglegging kreeg de toe-eigening van het agrarisch gebied door de stad dus verder vorm door de vestiging van ‘stedelijke’ buitenhuizen en boerderijen.

Net als eerdere droogmakerijen had Haarlemmermeer een agrarische functie. De samenleving ontwikkelde zich tot een plattelandsgemeenschap. De stad had lang nauwelijks oog voor de aan het lot overgelaten polder. Na de Tweede Wereldoorlog begon dit langzaam te veranderen. Eind jaren zeventig kwam Haarlemmermeer in beeld als dé woningbouwlocatie voor de regio. De ruimte in combinatie met de nabijheid van de grote steden werkte als een magneet op stedelingen, en trok tienduizenden van buiten de ringvaart de polder in. Schiphol werd aangewezen als ‘mainport’ en maakte een enorme ontwikkeling door. De hiermee gepaard gaande snelle economische groei heeft een voortgaande verschuiving van het agrarisch ruimtegebruik naar wonen, werken en recreëren op gang gebracht. Koning Willem I had het al gezien: dat grote ‘Haerlemmermeer’ moest gedempt, het kon kostbaar land worden midden in het sociale, en moderne centrum van het toekomstige Nederland.

4 Het traject tussen Haarlem en Oude Wetering werd wel aanzienlijk verlengd, maar Haarlem wist enkele compenserende maatregelen te bedingen, zoals de aanleg van een jaagpad

Al vanaf haar eerste bestaan heeft de Haarlemmermeerse ringvaart en haar achterland – door de unieke ligging als centrum van de stedelijke driehoek Haarlem, Amsterdam en Leiden – onder invloed gestaan van stedelijke invloeden die soms in kracht afnamen, of per plek verschilden. Hierdoor zijn delen van de ringvaart in verschillende snelheden gegroeid, hebben andere fysieke uitingsvormen gekregen en uiteenlopende inwonersgroepen getrokken. Door de ongekende lengte is aan de Haarlemmermeerse ringvaart een grote diversiteit aan ruimtelijke en sociale entiteiten ontstaan: een boottocht over de vaart toont de vaarder buurtschappen, dubbeldorpen, postmoderne woonwijken, Randstedelijke infrastructuur en een internationale luchthaven. De vermenging van enerzijds historie en moderniteit, en anderzijds stad en land heeft de ringvaart ontwikkeld tot een unieke heterogene eenheid.

Van lelijk eendje naar fraai groen lint in Randstedelijk weefsel

Ondanks de cultuurhistorische betekenis en bijzondere ruimtelijke kenmerken van ringvaart en polder, roept het landschap van Haarlemmermeer minder waardering op dan de loftuitingen die zeventiende-eeuwse droogmakerijen vaak ten deel vallen. Waar de Beemster en Schermer al sinds hun ontstaan door menig kunstenaar worden geprezen om het verkavelingsraster van vierkanten – een symmetrie die in de Gouden Eeuw als pure schoonheid en absolute perfectie gold – ontving Haarlemmermeer vooral kritiek (Geurts, 2002; Taverne, 2006).

Haarlemmermeer werd drooggelegd in een periode, waarin de industrialisatie opkwam en steden sterk groeiden. Men vreesde dat deze ontwikkelingen ten koste zouden gaan van natuur en landschap. Het monotone landschap van de Haarlemmermeerse polder – ontstaan uit de financieel gemotiveerde keuze om grote kavels (20 ha) en smalle polderwegen en bermen te realiseren – versterkte deze gevoelens. Haarlemmermeer kwam symbool te staan voor een moderne leefomgeving waarin alle historische kenmerken van het Hollandse landschap volledig waren opgeofferd aan de eisen van de moderne techniek (Geurts, 2002). Met de opkomst van de ruimtelijke wetenschappelijke disciplines werd vanaf 1900 afgerekend met de stedenbouwkundige en planologische 'fouten' van de polder. Zo zou 'het doode, schematische wegennet, dat geen juiste knooppunten van verkeer schiep', een oorzaak zijn voor het esthetisch onbevredigende landschap (Taverne, 2006). Hier kwam bovenop dat Haarlemmermeer rond 1920 hét voorbeeld werd van onverschillige zorgeloosheid van de overheid (Taverne, 2006). Na de drooglegging brak er in Haarlemmermeer een bestuurloze periode aan. Pioniers voerden een harde strijd om het snel verwilderende gebied bruikbaar te maken voor agrarische doeleinden. Huisvesting was slecht, elementaire voorzieningen ontbraken en de kindersterfte was hoog.

Deze maatschappelijke ontwikkelingen verklaren de historisch gegroeide onvolledige en eenzijdige oordelen over het Haarlemmermeerse droogmakerijlandschap. Het heeft geleid tot een onderwaardering van de moderniteit van Haarlemmermeer als

ANNIE

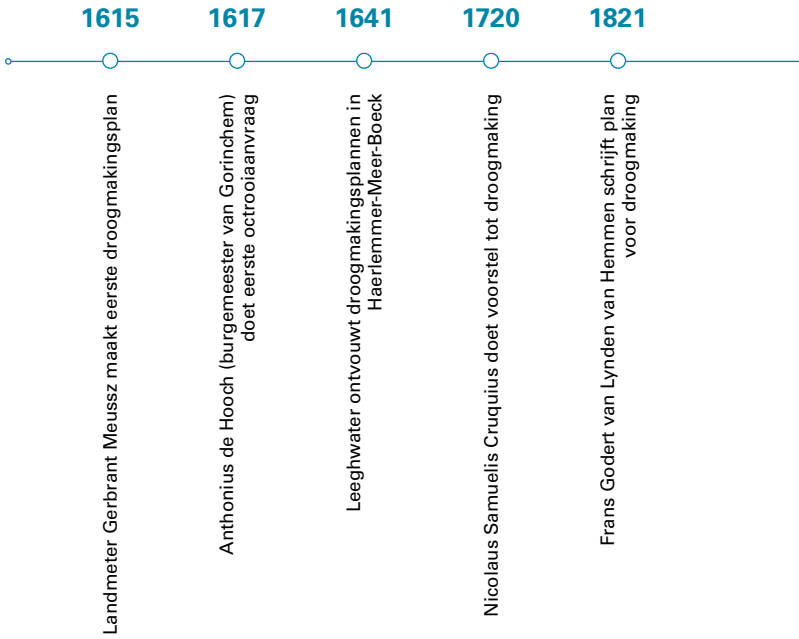
‘JE KUNT HIER ZONDER EEN ROUTE UIT TE STIPPELEN DOORRIJDEN’

stedelijk landschap in wording. De cultuurhistorische waarde van een prestigieuze staatsdroogmakerij, gericht op nationale welvaartbevordering, ontwikkeld met ongekende innovatieve stoomtechnieken, ruimtelijke iconische kenmerken en gelegen in het hart van de Randstad, raakte op de achtergrond.

Haarlemmermeer vormt de schakel tussen de zeventiende-eeuwse droogmakerij en de grote Zuiderzeeprojecten uit de eerste helft van de twintigste eeuw. De wereldberoemde molenbouwer en waterbouwkundige Jan Leeghwater (1575-1650), opzichter van de Beemster, had maar één grote (onvervulde) droom: het droogleggen van het Haarlemmermeer[5]. En op basis van de erbarmelijke toestanden die in de pioniersfase van de Haarlemmermeer waren voorgekomen, heeft de overheid wijze lessen getrokken en de Nederlandse landaanwinning (Zuiderzeeprojecten) in de twintigste eeuw geheel naar zich toegetrokken. De drooglegging van het Haarlemmermeer was een droom van de eerste grote Hollandse droogmaker, en een wijze les voor toekomstige Nederlandse wateringenieurs. Onze polder heeft een centrale plek in de nationale watergeschiedenis, en dát dankzij de Ringvaart van Haarlemmermeer.

5 Zijn ideeën publiceerde hij in 1641 in het Haarlemmermeer-boek

Tijdlijn: van droom tot realiteit



1836 Door stormen komt het meer tot aan de poorten van Amsterdam en Leiden

1837 Staatscommissie maakt droogmakingsplan

1839 Wetsvoorstel droogmaking wordt door Tweede Kamer aangenomen

1840 Eerste spade gaat bij Hillegom de grond in

1843 Start met constructie proefstoomtuig De Leeghwater

1845 Aanleg ringdijk is voltooid

1846 Eerste bewoners (trekjagers) vestigen zich op de dijk

1848 Het meer wordt afgesloten, De Leeghwater start met malen

1849 Ook de stoomgemalen De Lijnden en De Cruquius worden in werking gezet

1852 Het Haarlemmermeer is drooggelegd

1855 Gemeente Haarlemmermeer wordt ingesteld

1856 Beheer van polder wordt overgedragen aan waterschap Haarlemmermeerpolder

HOOFDSTUK 2

BESTUREN VAN LAND EN WATER

VAN ONVOORSPELBARE OEVERS, ROBUUSTE DIJKEN EN BEWEGENDE GRENZEN

Door de fusie met Haarlemmerliede en Spaarnwoude zal de ringvaart van Haarlemmermeer niet langer samenvallen met de bestuurlijke grens van de gemeente. Vanaf 2019 overstijgt het gezag van het gemeentebestuur de grenzen van de ringvaart, die onze polder met haar solide rand van dijklichamen lange tijd afbakenden van haar omgeving. Maar was die robuuste fysieke grens bestuurlijk altijd al zo hard als die er na 1852 uit kwam te zien?

Vóór de drooglegging vormden de oevers van het Haarlemmermeer eeuwenlang een vloeiende grenslijn tussen droog en nat. Het water overspoelde het land en trok zich weer terug, terwijl het voortdurend verschillende vormen aannam. Bestaande dorpen werden verzwolgen, en maakten plaats voor nieuwe nederzettingen die op eilandjes ontstonden. Als een hongerige waterwolf vrat het meer zich het land in en spuwde het eenmaal verzadigd weer uit.

In 1852 vereeuwigden de polderjongens de vorm van het ongebreidelde water. Eindelijk stolde het meer. De omliggende steden waren gered. Zij konden niet meer ten prooi vallen aan die onvoorspelbare en woeste waterwolf. Met de vaste omlijnde fysieke grens rezen nieuwe bestuurlijke vragen: van wie was het nieuwe land en wie ging het besturen? Wie kreeg of wilde het gezag over dat niemandsland van duizenden hectaren drassig landbouwgebied?

Al voor haar bestaan stond Haarlemmermeer onder invloed van steden uit de nabijheid. Elk stadsbestuur probeerde, ten tijde van de droogmaking, zijn economische en bestuurlijke belangen voor na de drooglegging veilig te stellen. De rijksoverheid wilde aanvankelijk de polder verdelen onder de aangrenzende gemeenten. Het overleg tussen rijk, provincie en gemeenten duurde echter lang, té lang. De belangen bleken onverenigbaar. Als alternatief werd besloten het gezag over te dragen aan een nieuw op te richten gemeente: de gemeente Haarlemmermeer. Het bestuur van het nieuwe land zou uiteindelijk de zeggenschap krijgen over alle drooggemaakte gronden. Door dit besluit vielen de bestuurlijke en de fysieke grens samen met de ringvaart van Haarlemmermeer.

Deze solide grens wekte echter de suggestie dat nu gescheiden was, wat in werkelijkheid met elkaar verbonden bleef. De omliggende steden hadden historische (en economische) banden met het voormalige meer, die soms al eeuwen terug in de tijd gingen. Hun stadsbesturen bleven handelen alsof de polder hen toekwam. Meerdere malen is zelfs geprobeerd delen van dijk en landschap te 'annexeren'. De harde fysieke grens bleek in werkelijkheid kwetsbaarder dan hij op het eerste gezicht leek. Formeel hield hij jarenlang stand, maar de machtsverhoudingen aan weerszijden van de vaart bleven in beweging.

Machtsvacuüm leidt in pioniersjaren tot kommer en kwel

Midden in het nieuwe modderige landschap, tussen de gemalen De Lynden en De Leeghwater, werd op 14 augustus 1852 het eerste polderkind geboren: Wilhelm Adrianus. De plattelandsgeneesheer vroeg aan de burgemeester van Halfweg het kind in te schrijven, maar hij weigerde. Met meer geboorten in het vooruitzicht vreesde de burgemeester een te grote aanspraak op 'zijn' armenkas. De polderwerkers, dan nog de enige bewoners op het drooggelegde Haarlemmermeer, stonden immers bekend om hun povere bestaan. Omliggende gemeenten dienden zorg voor hen te dragen. De burgemeester vroeg advies aan de Staatsraad, dat hem gebood het kind toch in te schrijven. Toen de dokter enkele dagen later het gezin opnieuw bezocht om hen dit te vertellen, had vader zijn kleine Wilhelm al ingeschreven in Zuid-Schalkwijk. Buitenechtelijk is één, onwettig geen twee, zal vader gedacht hebben. (Glaudemans, 1993-1)

Hoewel het Haarlemmermeer was drooggelegd en door vaart en dijk begrensd, laat bovenstaande gebeurtenis zien dat er in de eerste polderjaren nog geen rechten en bevoegdheden aan deze grens waren verbonden. In de eerste twee jaar was het voor polderbaby's, nieuwkomers, of erven van overledenen niet altijd mogelijk om zichzelf of hun dierbaren in te schrijven. In die tussenperiode bestonden zij niet voor de wet. Pas eind 1854 werd officieel bekrachtigd dat polderbewoners zich in de omliggende gemeenten konden laten registreren.

De eerste Haarlemmermeerse pioniers werden niet uit onverschilligheid aan hun lot overgelaten. De rijksoverheid was wel degelijk in overleg over '*welke gronden van het drooggemaakte Haarlemmermeer aan ieder der omliggende gemeenten zouden behoren*' (Ter Veen, 1925). Het bestuurlijke proces liep echter grote vertraging op, omdat de vele betrokken overheidspartijen het maar niet eens konden worden over wie wat toekwam. En soms ook huiverig waren om de verantwoordelijkheid te nemen voor dat nieuwe drassige land. Vier jaar lang bleef het onduidelijk wie het gezag in de polder voerde; chaos en armoede waren het gevolg. De drassige polderlanden verwilderden door de welige groei van planten en wilgen. Malaria, moeraskoortsen en cholera waren aan de orde van de dag. Wegen waren nauwelijks begaanbaar. Paarden kregen houten plankjes ondergebonden om het areaal te bewerken tot lanbouwgrond: meermaals zakte het dier weg en moest het afgemaakt worden. Het hoge waterpeil maakte het moeilijk om landbouw rendabel te maken. Iedere boer probeerde zijn gepachte land droog te houden door extra sloten of dammen te graven, maar hield hierbij nauwelijks rekening met zijn buren. Hoe dieper de polder in, hoe groter de nood. De eerste vorm van ongelijkheid in de polder was hiermee een feit en zij kreeg ook een naam. Bewoners op hogere gronden, *hooglanders*, zaten dicht bij de dijk en konden het waterpeil aanpassen. De *laaglanders*, gevestigd op de lagere gronden, konden dit niet en werden de dupe. De eerste jaren was het in de polder *ieder voor zich*! De politieke macht was verdeeld en versplinterd, van gemeenschapszin was nog geen sprake. De kersverse inwoners van de polder voelden zich de eerste jaren na de drooglegging dan ook weinig betrokken bij de nieuwe gemeente en haar bestuur. Bij een telling uit 1858 bleken slechts 1.800 van de 5.000 polderinwoners zich als Haarlemmermeerders te hebben ingeschreven.

Harde fysieke grens als versterking van de nieuw verkregen bestuurlijke macht

Toen in 1855 het drooggelegde Haarlemmermeer eindelijk de gemeente Haarlemmermeer werd, verkreeg het nieuwe gemeentebestuur niet de volledige macht over het nieuwe land. Het werd weliswaar verantwoordelijk voor (de komst van) voorzieningen, armenkas, onderwijs, gezondheid en openbare orde; de verantwoordelijkheid voor het waterpeil – voorwaarde van bestaan voor de nieuwe polder – bleef bij het waterschap. Polderbestuur werd dan ook niet de naam van het nieuwe gemeentebestuur, maar bleef de betiteling voor het waterschapsbestuur.

Omdat de Staatscommissie na de drooglegging de dure inpoldering snel terug wilde verdienen werd het nieuwe land vanaf 1853 aan grootgrondbezitters verkocht. Zo werden de burgemeester van Zuid-Schalkwijk, een predikant uit Amsterdam, een fabrikant en een directeur uit Haarlem, Leidenaren en herenboeren uit de Beemster, of van nog verder weg, eigenaar van Haarlemmermeers grondgebied. Deze grootgrondbezitters woonden zelf bijna nooit in de gemeente; zij verpachtten grond aan boeren die het land voor hen bewerkten.

Oude Raadhuis, oorspronkelijke zetel van het gemeentebestuur, gebouwd in 1867

‘VISSEN AAN DE RINGVAART IS HEEL BIJZONDER’

In het waterschapsbestuur konden alleen grondbezitters plaatsnemen. Dus eigenaren hadden, anders dan boeren, landarbeiders en andere inwoners van de recente polder, wel een stem in het bepalen van het zo belangrijke waterpeil in de polder.
Hoewel het nieuwe gemeentebestuur formeel de politieke macht verkreeg, waren het vooral de eigenaren van nieuw land, vertegenwoordigd in het waterschap, die de macht in de polder uitoefenden. Wie over het waterpeil ging, had de macht! Pas in 1877 verenigde de laaglandse boeren zich om een ook voor hen gunstige waterstand af te dwingen.

"Er was geen vechten tegen [het water], want onze heeren woonden buiten en wisten niet, hoe we in de dras ploeterden." (Ter Veen, 1925: p. 35)

Het polderbestuur ging niet alleen over het waterpeil maar ook over de toegangswegen tot de polder. De vroege lintbebouwing aan de ringvaart was eveneens resultaat van de macht van het polderbestuur. De Staatscommissie had na de drooglegging stukken grond aan de dijk in erfpacht afgegeven, maar enkel aan trekjagers. Het waterschap bleek minder kieskeurig en liet, uit financiële nood, bewoning op de dijk vaak toe. Zij verkochten ook, onder voorwaarden, stukken dijk als hooi- en grasland. Toen het waterschap ook stukken dijk bij de forten wilden verkopen, werd het door Gedeputeerde Staten teruggefloten; verhuring mocht wel (Boekel, 1868).

De droogmaking was dan wel niet opgedeeld onder omliggende steden, de eigenaren van het nieuwe land kwamen er meestal wel vandaan. Zo was de stedelijke invloed op het nieuwe land weliswaar indirect geworden, maar daardoor niet minder groot. En die invloed en druk bleef in de loop der jaren bestaan. In 1926 werd de gemeente Amsterdam eigenaar van Schiphol. Om niet afhankelijk te zijn van een andere gemeente wilde de hoofdstad het grondgebied van Schiphol én de toegangsweg tot de luchthaven annexeren (Koppenrade, 2016). In de jaren '20, net na de Tweede Wereldoorlog en begin jaren '50 waren er plannen om Zwanenburg bij Halfweg te voegen. De dorpsvereniging 'Plaatselijk Belang' was initiator en aanjager van deze grensverlegging. De gemeenteraad Haarlemmerliede zag dit als een uitruil. Zij zouden Zuid-Schalkwijk aan Haarlem afstaan en wilden ter compensatie Zwanenburg van de gemeente Haarlemmermeer krijgen (Het Bloemendaalsch Weekblad, 1935). In 1957 wilde de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Halfweg juist aan de gemeente Haarlemmermeer toekennen. Want, dat was het gebied wat over zo blijven wanneer Haarlem en Amsterdam de overige delen van de gemeente zich zouden toe-eigenen (Haarlems Dagblad, 1957). Er gingen zelfs geruchten dat ook Badhoevedorp onderwerp van herindeling was. En Haarlem claimde in 1960 een stuk Haarlemmermeers grondgebied om er een technische school te vestigen (Haarlems Dagblad, 1960). Ook de gemeente Heemstede keek in de jaren '70 gulzig naar Haarlemmermeers nieuw land; zij wilden er een woningbouwuitbreiding plaatsen (Raadsnotulen Heemstede, 1978).

Bovengenoemde annexaties werden gekeerd en ringdijk en ringvaart hielden als robuuste geografische grens de bestuurlijke grens in stand. Hun stevigheid werd soms zelfs vertaald in bestuurlijke taal. Zoals blijkt uit de volgende woorden van burgemeester Slob, die de annexatie van een deel van het grondgebied door Schiphol wilde voorkomen:

"Ik stelde dat het toch wel jammer zou wezen wanneer de grote Haarlemmermeerpolder (..) nu zou worden gesplitst en een gedeelte bij een omliggende gemeente zou worden gevoegd." (Koppenrade, 2016)

Van oorspronkelijke bestuurlijke versplintering naar hedendaagse bestuurlijke complexiteit

Hoewel de naam *polderbestuur* allengs een synoniem werd voor het gemeentebestuur, is het waterschap, nu Hoogheemraadschap Rijnland, nog steeds de eigenaar van dijk en vaart. In die hoedanigheid is het verantwoordelijk voor de kwantiteit en kwaliteit van water en waterkering. De weg op de dijk is sinds 1993 in eigendom en beheer van het gemeentebestuur: zij heeft hiervoor recht van opstal bij Rijnland. Ook draagt de gemeente zorg voor de kwaliteit van bebouwing op de dijk en het beheer van de bruggen. Het vaarwegbeheer[1] daarentegen is nu de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. In de zuidpunt vormt de ringvaart de grens tussen Noord- en Zuid-Holland.

Deze bestuurlijke complexiteit aan vaart en dijk wordt door bewoners dagelijks gevoeld. Wie een steiger aan wil leggen, krijgt met drie overheden te maken. En ook bij het verbouwen van zijn huis kan een dijkbewoner twee instanties tegenkomen. Lisserbroekers mogen met hun grofvuil niet naar Lisse, maar moeten naar Heemstede of Rijsenhout. De harde gemeentegrens heeft voor inwoners soms zeer onpraktische gevolgen. Bij brand in Buitenkaag komt de brandweer uit Lisserbroek, en niet uit het nabijgelegen Kaag. Door deze historisch gegroeide bestuurlijke complexiteit blijft het voor inwoners vaak niet duidelijk wie waarover gaat en bij wie zij moeten aankloppen met een klacht. Wie onderhoudt de bermen, wie heeft het toezicht op bootwrakken? Het zijn vragen die dijkbewoners niet altijd kunnen beantwoorden. De harde fysieke grens en de op basis daarvan gegroeide bestuurlijke grens komen de dijkbewoners van de polder niet altijd even logisch voor.

Bovengenoemde wirwar aan eigendomsverhoudingen, zeggenschap en verantwoordelijkheden wordt nog complexer, wanneer inwoners zelf ook eigenaar van een stuk dijk of vaart worden. De laatste jaren verkoopt Rijnland steeds meer stukken berm en vaart. Doordat dijkbewoners soms zelf voor het stuk dijk voor hun huis zorgen – alleen of samen met hun buren – voelen zij zich ook eigenaar van dat stukje dijk en vaart. Dit kan leiden tot een privé-gevoel over een gebied dat eigenlijk publieke ruimte is.

1 *Verder is de provincie verantwoordelijk voor het beheer van provinciale wegen die op de ringdijk liggen en voor de Stelling van Amsterdam. De provincie heeft toeristisch beleid, recreatiebeleid en beleid op het gebied van natuur en landschap waarin ringvaart en ringdijk een rol spelen. De provincie is verantwoordelijk voor de aanleg van passantenplaatsen. Uit: beleidsvisie Ringdijk en Ringvaart, gemeente Haarlemmermeer, 2017*

Om te voorkomen dat 'nieuwe eigenaren' hun 'eigen' uitzicht, aanlegplaats of zwemplek in bezit nemen, kopen dijkbewoners dan een stuk berm of vaart voor hun deur.

Een nieuwe grens en verdere toekomstige verbinding met de omgeving

Nadat het meer was gedempt, wees het Rijk het gezag toe aan het gemeentebestuur. De machten over ringvaart en ringdijk waren én bleven echter verdeeld tussen waterschap, provincie en gemeentebestuur. Dijk en vaart markeerden de bestuurlijke grens, die annexaties van buiten wist te voorkomen, maar de druk van de omliggende steden konden zij niet keren. De geschiedenis van de ringvaart en ringdijk toont hoe relevant de samenwerking was, is en zal blijven tussen gemeentebestuur en omliggende gemeenten. De samenwerking tussen bestuur en de zeer betrokken ringdijkbewoners zal de komende tijd alleen maar toenemen.

Na 1 januari 2019 zal de grens van de gemeente voor het eerst sinds 1852 er anders uit gaan zien. Maar één ding zal zeker niet veranderen en dat is de noodzaak van het gemeentebestuur om de samenwerking in de regio, met andere overheden en omliggende gemeenten blijvend vorm te geven. De gemeente Haarlemmermeer heeft al lange tijd een helder afgebakende grens die ogenschijnlijk scheidt. Hoe paradoxaal het ook klinkt, het blijkt dat juist deze unieke grens de verbinding met de omgeving ook afdwingt.

Brederode
Santpoort
Sparendam
Sparenwou
Scooten
Cleeue
Aelbertsberrich
Teetero
Ouerueen
Santuoort
HAERLEM
Berkerode
Heemstee
Thuis te heemstee
Thuis der hart
SPIERIN MEER
Nuwerkerck
Slooten
Slooterdijck
AMSTEL REDAM
Den Ouertoom
DE OUDE MEER
DE HAERLEMER MEER
Amsterveen
Simen colen vaart
Hilgom
Ven nip
DE LEITSE MEER
Lis
Noortwijckerhout
Tlangherack
Leijlinghe
Sassiem
Voorhout
Cage
Aelsmer
Westent
Cuidelstuert
Calslagh
Lamijden
Drecht
Nuweveen
Seeuenhouen
Proos
Schilluck
BRASE

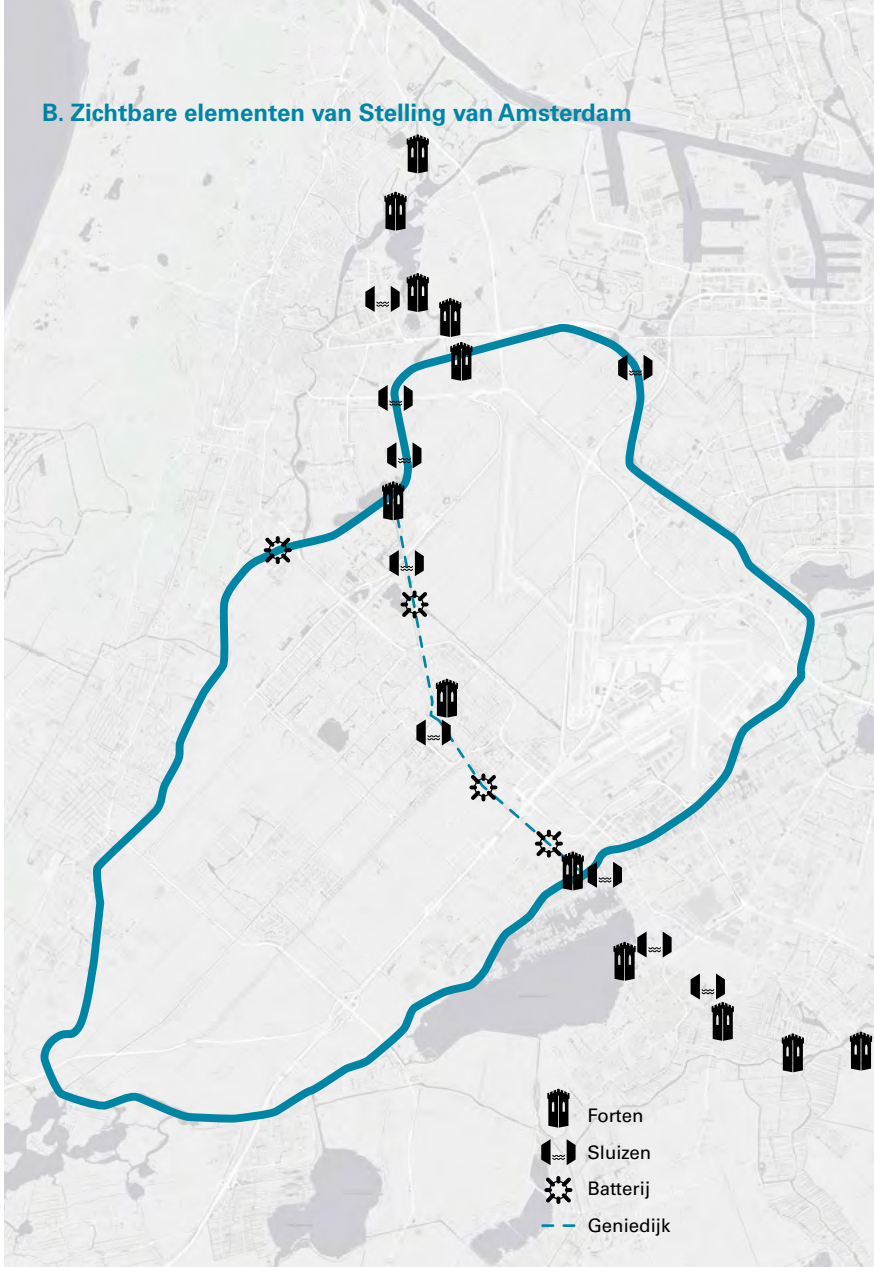
‘DOOR DIE SLOOT HEBBEN ZE HET HELE MEER LEEG KUNNEN POMPEN’

RINGVAART OP DE KAART

A. Belangrijke gemalen voor Haarlemmermeer (vroeger en nu)

Bron: Hoogheemraadschap Rijnland

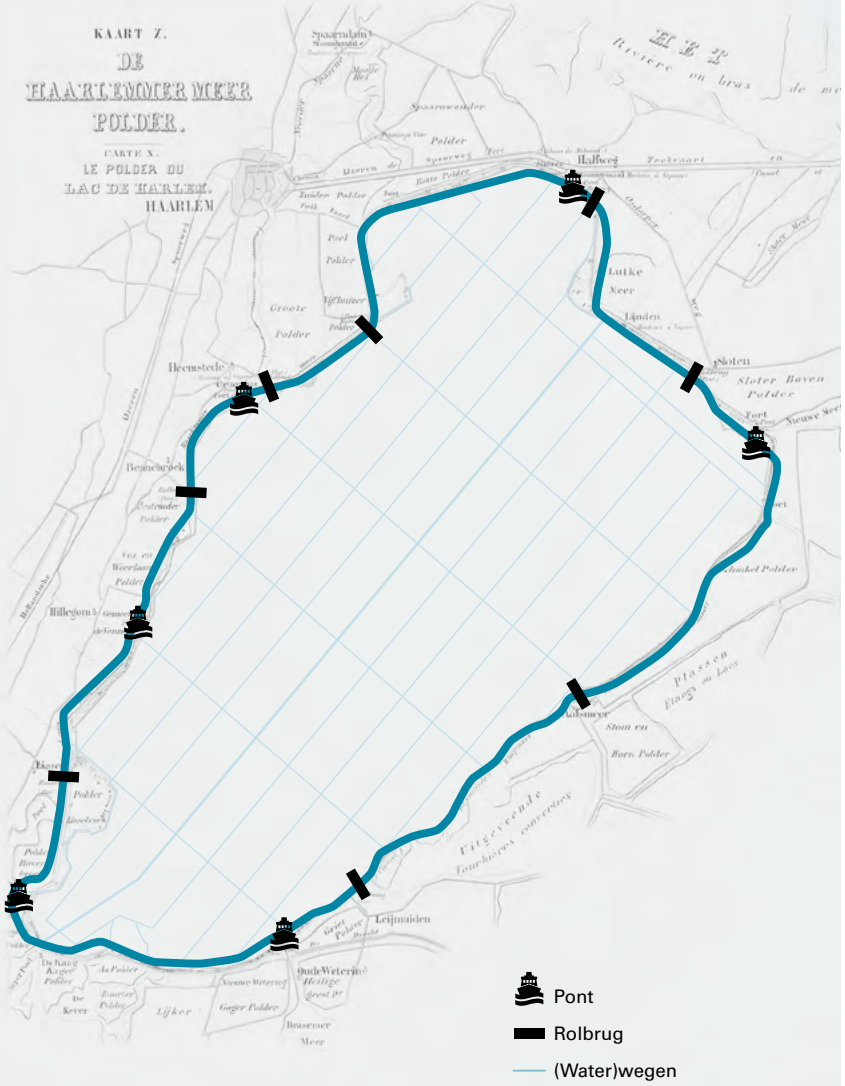
B. Zichtbare elementen van Stelling van Amsterdam



Bron: www.stelling-amsterdam.nl

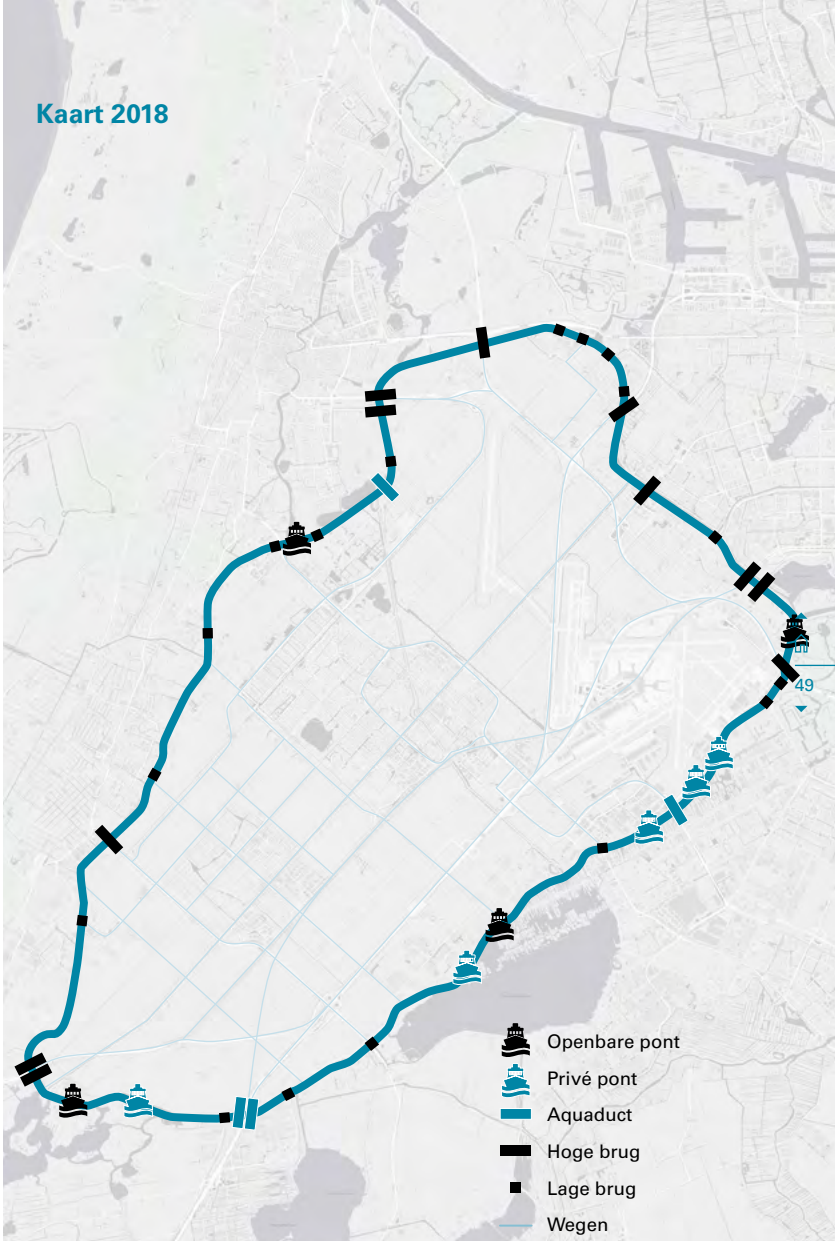
C. Verbindingen met de overkant, vroeger en nu

Kaart 1860



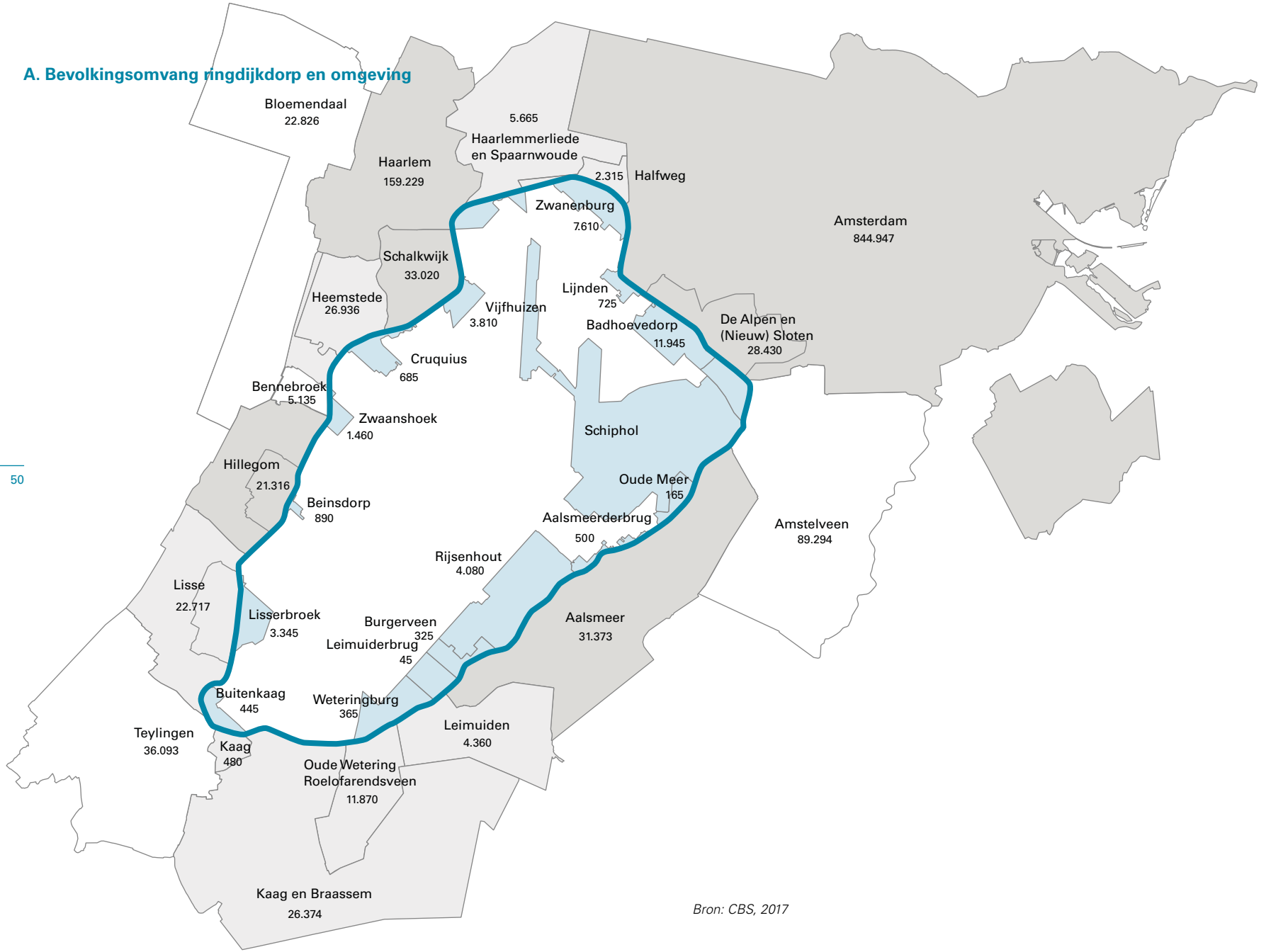
C.W. Mieling (1860) Kaart Z De Haarlemmermeerpolder Museum de Cruquius NHA CM00669

Kaart 2018



Gemeente Haarlemmermeer (2016) Beleidsvisie Ringdijk, Open Street Map

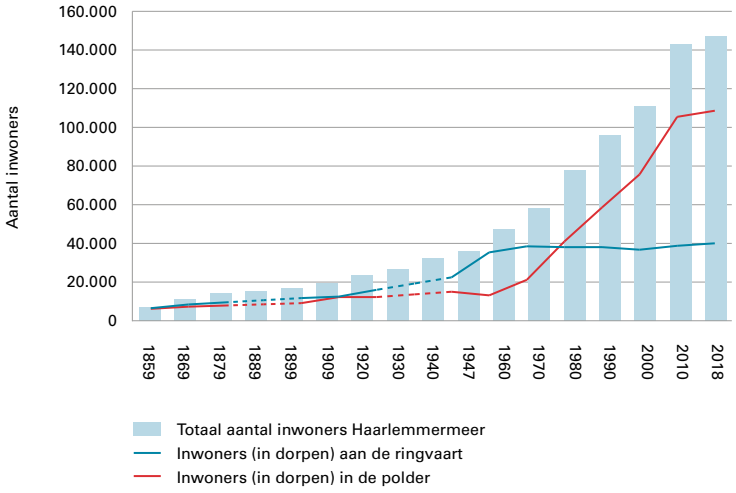
A. Bevolkingsomvang ringdijkdorp en omgeving



Bron: CBS, 2017

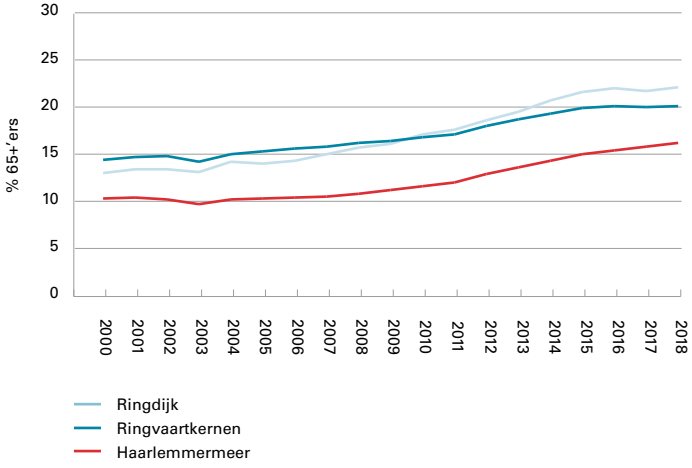
B. Bevolkingsontwikkeling aan en achter de dijk

Bron: Volkstellingen, Sociografisch bureau / Basisregistratie Personen (BRP) 1 januari 2018



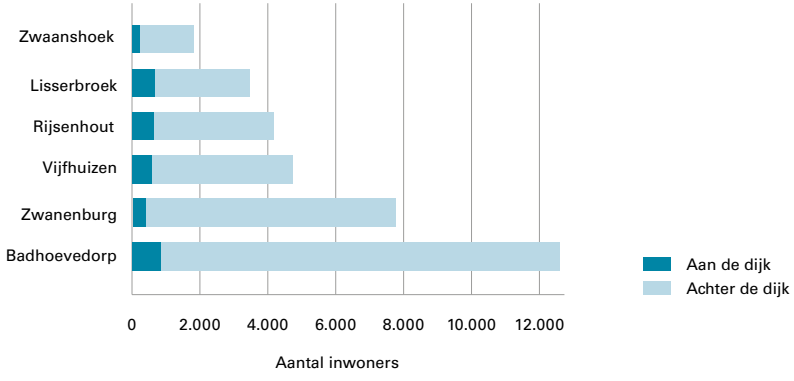
C. Vergrijzing (% 65+) dijk, dorp en omgeving

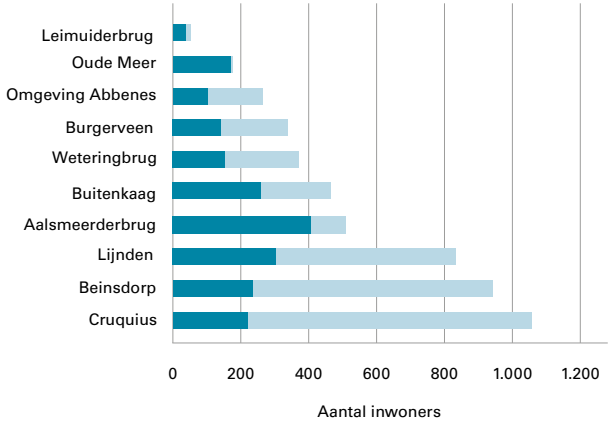
Bron: Basisregistratie Personen (BRP), 2000-2018



D. Verhouding inwoners aan, en achter de dijk (per dorp)

Bron: Basisregistratie Personen (BRP), 1 januari 2018

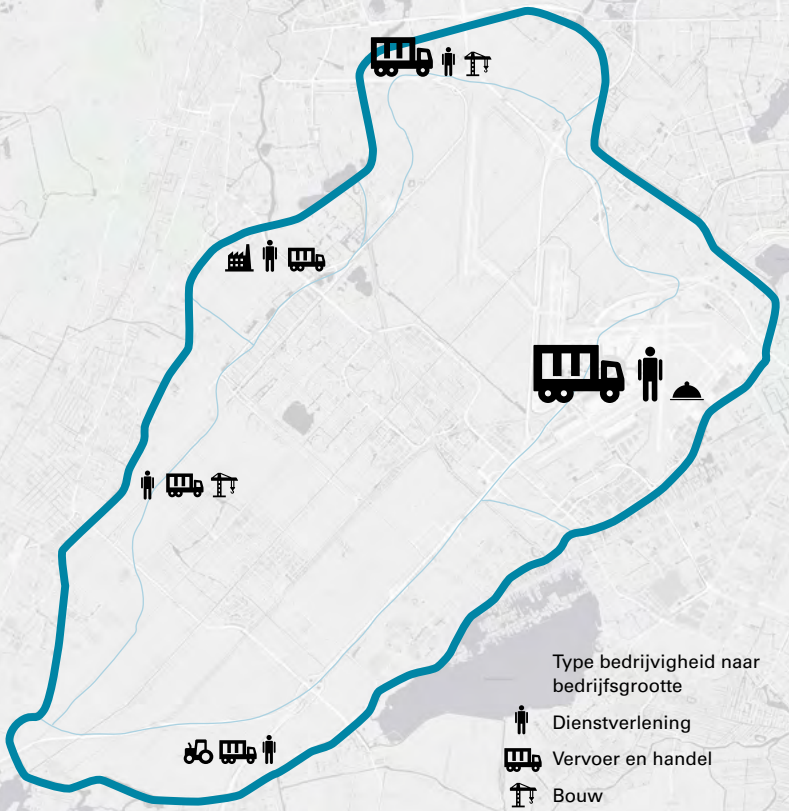




A. Drukte op vaart en dijk

Bron: Verkeerstellingen gemeente Haarlemmermeer / brugtellingen Provincie Noord-Holland

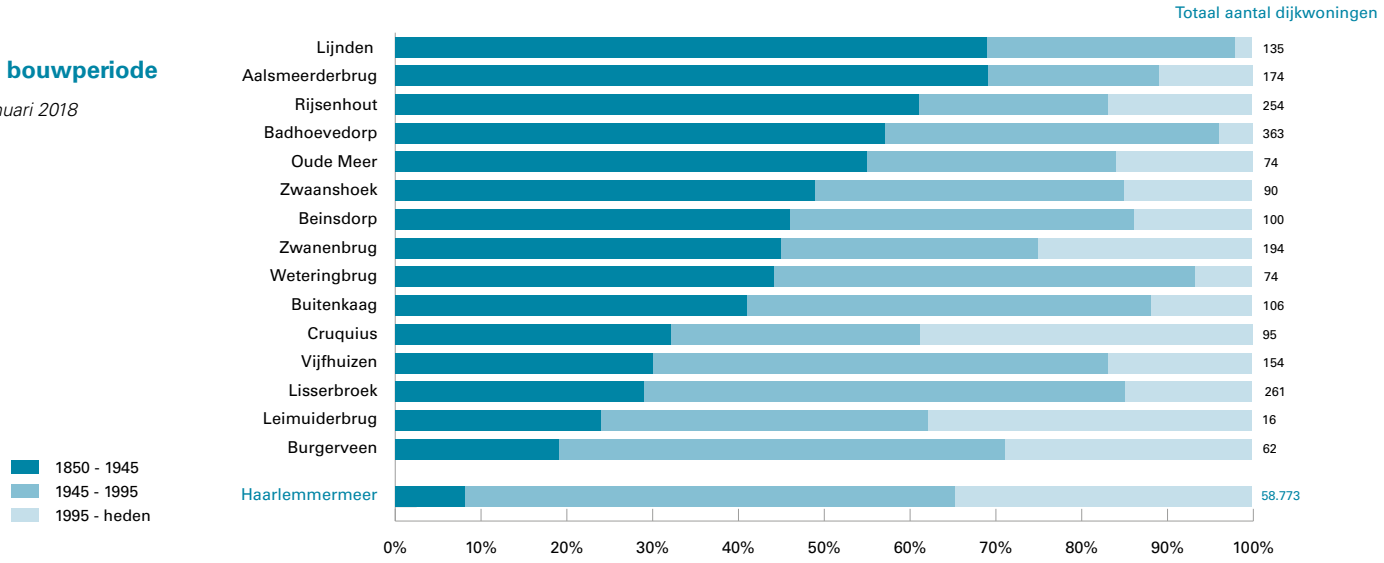
B. Drie belangrijkste typen bedrijvigheid (aantal arbeidsplaatsen) aan en achter de dijk



Bron: LISA, 2016

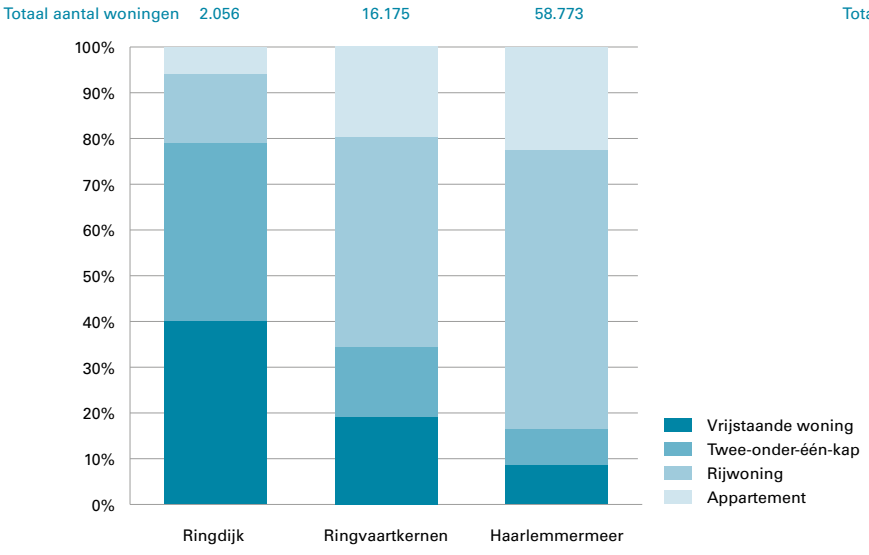
C. Aantal dijkwoningen naar bouwperiode

Bron: Basisregistratie Gebouwen, 1 januari 2018



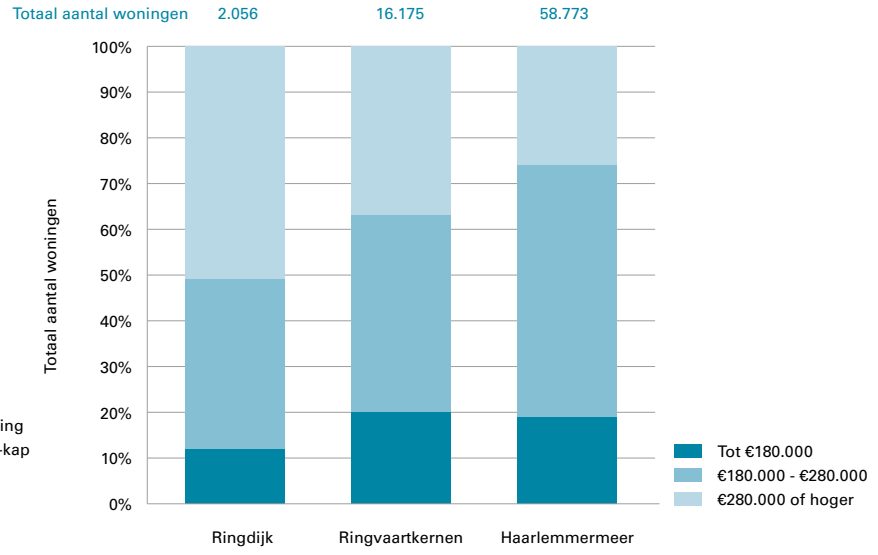
D. Woningen naar type (dijk, dorp en omgeving)

Bron: Basisregistratie Gebouwen, 1 januari 2018



E. WOZ-waarde van woningen (dijk, dorp en omgeving)

Bron: Cocensus, 1 januari 2017



HOOFDSTUK 3

VAN HET CENTRUM EN DE RAND

DE RINGVAART OP HET KRUISPUNT VAN STAD EN LAND

Haarlemmermeer wordt soms, evenals Almere, getypeerd als een nieuwe stad (in het Engels: New Town). Er werden de afgelopen decennia in de gemeente grote wijken gebouwd waar veel stedelingen in zijn komen wonen. En de gemeente ligt ingebed in stedelijk, metropolitaan weefsel. Toch bestaat nog steeds meer dan de helft van het Haarlemmermeers oppervlak uit landbouwgrond. En hoewel men vaak over stad en land denkt als tegenstelling, zijn zij in Haarlemmermeer op een eigenzinnige manier met elkaar verweven geraakt. In dit hoofdstuk willen we laten zien hoe stedelijke en agrarische krachten elkaar op de ringvaart ontmoetten. En hoe het agrarisch verleden niet enkel een rem op de verstedelijking, maar ook een facilitator ervan werd.

Agrarische krachten houden het drooggemaakte Haarlemmermeer leeg

In de eerste jaren na de drooglegging was akkerbouw alleen lonend bij voldoende schaalgrootte. Om te kunnen (over)leven moesten boeren grote stukken land kunnen bewerken. Door technologische ontwikkelingen in de landbouw werd dat steeds eenvoudiger. Met minder landarbeiders kon men steeds meer winst behalen. Boeren behoorden in de jaren 1890-1930 tot de welvarendste inwoners van Haarlemmermeer (Sociografisch Bureau, 1975). Deze welvaart kon men slechts behouden, bij een beperkt inwoneraantal. Het opdelen van land onder de erfgenamen van een boer zou geleidelijk resulteren in minder winst en welvaart. Dus verlieten boerenzonen hun geboortegrond en gingen op zoek naar eigen nieuw land en geluk. De benodigde schaalgrootte voor succesvolle akkerbouw hield op deze manier het midden van de polder lang leeg. Deze centrifugale agrarische kracht stuwde inwoners naar de rand van de polder, of zelfs naar ver daarbuiten. Zo kwamen op de ringvaart allerhande inwoners en beroepsgroepen te wonen. De eerste dijkbewoners waren landarbeiders, grondwerkers of trekjagers, die uit de omliggende dorpen kwamen en op de ringdijk nabij bruggen neerstreken. Steeds meer mensen woonden in ongeplande dorpslinten op de dijk. Op verschillende plekken ontstonden dorpen, die soms een gemeenschap vormden met het dorp aan de overzijde. In 1920 woonden maar liefst de helft van de 23 duizend Haarlemmermeerders aan het water. De ringvaart was, hoe opmerkelijk ook voor een buitengrens, het ‘centrum’ van de gemeente. De kernen Zwanenburg en Badhoevedorp waren in die jaren even groot als de centrumkernen.

Haarlemmermeer als ‘zuurstof’ voor de Randstad

De openheid van Haarlemmermeer werd na de Tweede Wereldoorlog door het Rijk als een groot, en te beschermen ‘goed’ gezien. Vanwege de in het westen (van Nederland) in kracht toegenomen strijd om ruimte werd de unieke structuur van de Randstad – een kring van kleine en grote agglomeraties, elk met een eigen centrum rondom het Hollands-Utrechtse weidegebied als het Groene Hart – bedreigd. Om te voorkomen dat steden aan elkaar groeiden, bepaalde de regering dat de Randstad in de toekomst in uitwaartse richting moest groeien met behoud van het agrarisch middengebied. Haarlemmermeer, gelegen in het hart van de Randstad, diende dus open te blijven, ontspanningsruimte te bieden en de agrarische productieruimte te behouden.

Stedelijke krachten ‘beuken’ in op vaart en dijk

De visie van het Rijk ten spijt, in de jaren ‘50-’60 werd de stedelijke druk op Haarlemmemermeer steeds meer voelbaar: ten westen de bloembollenteelt, aan de oostkant de tuinbouw en in het noorden plande Amsterdam havenuitbreidingen om olieraffinaderijen aan te trekken en uit te groeien tot petrochemisch industriegebied. Deze invloeden werden door het gemeentebestuur als bedreigend ervaren:

“De verstedelijking dreigt echter 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.” (Structuurplan Haarlemmermeer, 1964)

‘DE EERSTE VOND ER SUBIET DE DOOD,
DE TWEEDE LEED ER GROTE NOOD,
DE DERDE PAS HAD ER ZIJN BROOD’

‘EEN OOGST WAAR ZE VROEGER EEN WEEK OVER DEDEN, DOEN WIJ NU IN ÉÉN DAG’

Aan de randen van de gemeente kwamen ook steeds meer Haarlemmermeerders in aanraking met de stad. Zij stelden vast dat zij op een achtergestelde wijze leefden: deze onvrede 'besmette de woonsfeer'. Het gemeentebestuur stelde dat het plattelandskarakter weliswaar beschermd moest worden, maar in de kernen dienden ook de sociale problemen (woningnood, werkloosheid) te worden aangepakt. Indien de gemeente hiertoe niet in staat zou worden gesteld, was er geen toekomstperspectief. Het werd óf verpaupering in de stad óf verkommering op het land. Het voorzieningenniveau in de polder moest omhoog: Haarlemmermeer werd met het aanbrengen van een kernenhiërarchie gesystematiseerd. Industrialisatie werd geconcentreerd in Nieuw-Vennep en Zwanenburg, met een groot verzorgingsgebied. Daaromheen kwam een netwerk van kleinere kernen met een basaal voorzieningenniveau. En Hoofddorp diende zich te ontwikkelen tot een woonplaats met buitengemeentelijke voorzieningen. De aantrekkingskracht van deze centrale woonplaats, zou de trek van ringdijkbewoners naar buiten (stad) reduceren, én dus de eenheid binnen de gemeente bevorderen.

De fikse instroom van stedelingen en de externe oriëntatie van dijkdorpbewoners op de andere kant baarde het bestuur al langer zorgen. Inwoners van dorpen aan de ringvaart waren voor werk en winkels gericht op de andere zijde. Veelal omdat het dorp aan de overkant dichterbij was, maar ook omdat de sociale banden zo waren gegroeid. Vooral de blijvende gerichtheid van dijkbewoners op de overkant was hen een doorn in het oog. Zij interpreteerden dit gedrag als een aanslag op het centrale gezag. Op 10 mei 1951 kregen twee planologen de opdracht om onderzoek te doen naar de '*randbuurten*' van de gemeente. Het bestuur had een richtlijn nodig om *de eenheid en samenhang in het uitgestrekte gebied der gemeente te bevorderen en de behoeften van de verschillende dorpen en buurtschappen op de juiste wijze te bevredigen* (Van Paassen, 1955). De ringvaartdorpen waren, aldus de onderzoekers, geen eenheid; zij vormden niet een gezamenlijke samenleving. Bovendien zagen zij in de sterke oriëntatie op de overkant een aantasting van het plattelandskarakter van de gemeente. Inwoners zouden aan de overkant van de ringvaart te veel stedelijke invloeden ondergaan en terug de polder in meenemen. En dat kon ertoe leiden '*dat deze korst in belangrijke mate reeds niet meer van de Haarlemmermeer was*.'

In 1959 besluit het college van B&W dat de namen van de randkernen verlost moesten worden van bijklanken van afhankelijkheid van de overkant: de dijkdorpen kregen nieuwe namen. Het woord 'buurt' moest vervangen worden door een naam die de omvang van de ringvaartkern waardig was. Het woord 'buurt' '*heeft voor veel inwoners de betekenis van onaanzienlijke bebouwing*', aldus het toenmalige college van B&W. Het pas opgerichte sociografisch bureau zocht naar alternatieven: het inventariseerde welke namen er bij inwoners gangbaar waren (zoals bijvoorbeeld Buitenkaag), en welke historische namen passend konden zijn (zoals bijvoorbeeld Zwaanshoek). Vervolgens stelde B&W de nieuwe namen voor aan de buurt- en dorpsverenigingen. Met nieuwe naamgeving probeerde het college de identiteit van Haarlemmermeerse dorpen aan de ringvaart te versterken. Zo werden ruim 100 jaar na de drooglegging de *randbuurten* in naam echte Haarlemmermeerse dorpen.

Tabel: Namen van ringvaartkernen
Bron: Gemeentelijk archief

Plaatsnaam voor 1959	Plaatsnaam na 1959
Aalsmeerderbuurt-centrum	Aalsmeerderbrug
Aalsmeerderbuurt-noord	Oude Meer
Aalsmeerderbuurt-zuid	Rijsenhout
Bennebroekerbuurt	Zwaanshoek
Cruquiusbuurt	Cruquius
Hillegommerbuurt	Beinsdorp
Leeghwaterbuurt	Buitenkaag
Leimuiderbuurt	Leimuiderbrug
Weteringbuurt	Weteringbrug

Verstedelijking 'stroomt' lege polder in door ruimte voor groeiende luchtvaart

In dezelfde periode gooit het sociografisch bureau, de toenmalige onderzoeksafdeling van de gemeente, de knuppel in het hoenderhok. Een gemeente die in het hart van de stedelijke regio lag, kon zich niet langer enkel typeren als plattelandssamenleving. Wat zij het *miserabele mysticisme van een eeuwig agrarisch blijvende Haarlemmermeer* noemden, moest doorbroken gaan worden (Sociografisch bureau, 1958). Schiphol groeide hard en werknemers hadden een woning nodig. Dit zette druk op de uitbreidingen van Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De verstedelijking kwam niet vanaf de rand de polder binnengekropen, maar groeide vanuit Fort Schiphol, een militair vliegveldje dat eens begon op drassig land.

Het Ministerie van Oorlog besloot tijdens de Eerste Wereldoorlog dat er naast Soesterberg nog een militair vliegveld nodig was; achter de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en het liefste binnen de Stelling van Amsterdam. Aanvankelijk werd een stuk grond gehuurd bij het artillerieterrein Hembrug in Zaandam. Dat bleek in de winter echter te drassig om veilig te kunnen landen. Als alternatief had het ministerie een stuk grond bij de IJweg op het oog, maar dat bleek te duur. Toen boer Knibbe zijn land bij Fort Schiphol voor een betere prijs wilde verkopen, was het militaire vliegveld Schiphol een feit (Dolman, 1998). De locatie bleek zo drassig dat Franse piloten ironisch spraken over Schiphol-les-Bains (badplaats Schiphol). Hoe zeer de stedelijke en internationale dynamiek van Schiphol contrasteerde met delen van de nog agrarische polder blijkt uit het volgende citaat:

AMON

‘DE RINGVAART IS EEN LIEFDE, MAAR SOMS VERVLOEK JE HAAR, ALTIJD MAAR WEER DIE *KOLEREBRUG*’

"Het vliegkamp Schiphol, de drukstbezochte 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. In enkele uren wordt de wereldreiziger van Schiphol naar Parijs, Londen, Berlijn of Praag vervoerd, doch als een toekomstige wereldburger Abbenes tot geboorteplaats kiest, duurt het uren, alvorens de geneesheer ter plaatse kan zijn. In het midden van den polder heerscht nog de rust van het agrarische bedrijf, de rand toont reeds de onrust van het moderne leven, opgewekt door de macht van het verkeer." (Ter Veen, 1925: p.223)

Zo boden die lange weidse polders – bedoeld voor akkerbouw, en het behoud van het plattelandskarakter – volop ruimte voor de groei van de luchthaven. De unieke locatie van dit kleine militaire vliegveld midden in de lege akkers – in het hart van de Randstad, en slechts op enkele kilometers van de hoofdstad – maakte de enorme ontwikkeling tot 'Airport City' mogelijk.

Ringvaart als 'buitenkant' van de gemeente

Door de uitbreidingen van Nieuw-Vennep en Hoofddorp vond er rond 1978 een demografische omslag plaats. Voor het eerst in de geschiedenis van de gemeente Haarlemmermeer woonden er meer mensen in de polder dan aan de rand. Het veranderingsproces transformeerde de ruimte en verplaatste steeds meer de focus van ringdijk en ringvaart naar het midden van polder. De ringvaart werd wat het ruimtelijk altijd al was geweest: de 'buitenkant' van de gemeente.

Dit 'omdraaiingsproces' zette zich voort door de aantrekkingskracht van het open Haarlemmermeerse landschap op bouwend Nederland. De Randstad was, zoals twee decennia eerder uitgetekend, in de jaren '70 weliswaar naar buiten gegroeid (Alkmaar, Hoorn, Heerhugowaard), maar de werkgelegenheid was niet 'meeverhuisd'. Congestieproblemen waren het resultaat. Als oplossing werd teruggegrepen op het bouwen in de nabijheid van bestaande 'banenmotors'. Haarlemmermeer voldeed volgens de provincie Noord-Holland aan alle voorwaarden: er was volop ruimte, het was een gebied 'zonder landschappelijke kwaliteiten' en met de aanwezigheid van Schiphol in de buurt van voldoende werkgelegenheid. In 1981 kreeg Haarlemmermeer de groeikernstatus: een mijlpaal in het sinds de Tweede Wereldoorlog doorgemaakte proces van omvorming en modernisering. De omkeringen van rand naar centrum leidden ertoe dat het dualistisch denken over stad en land in Haarlemmermeer niet meer mogelijk was. Evenmin de strikte scheiding tussen centrum en rand. Deze konden namelijk door krachten van binnen en van buiten stuivertje wisselen.

Luchthaven Schiphol in 1928

RESA

'ZODRA IK OP DE BOOT ZIT,
HEB IK VAKANTIE!'

Van randbuurt naar dubbeldorp

De demografische omslag die zich in 1978 al voltrok, heeft de verhouding in inwonertal tussen rand en centrum inmiddels volledig uit het lood geslagen (zie kaart B, p.51). De kleine oude randbuurten bestaan niet meer. De meeste groeiden uit tot volwaardige dorpen of zelfs tot grote kernen. Wij noemen ze nu soms dubbeldorpen. Vooral wanneer de kernen, dorpen of wijken aan weerzijden van de ringvaart nog steeds sterke relaties met elkaar onderhouden. De sterke wens van het bestuur uit de jaren ’60 om de externe oriëntatie met een herdoping te keren, is tot op de dag van vandaag geen werkelijkheid geworden. De oriëntatie op het centrum van de polder groeide weliswaar mee met de voorzieningen in Hoofddorp; de randkernen met hun lange aan ringvaart en -dijk gekoppelde historie, bleven verbonden met de overkant.

Sommige voormalige randbuurten, zoals Vijfhuizen en Badhoevedorp, groeiden sterk en werden zelfstandige kernen, maar bleven door historie, gewoonte en schaalgrootte georiënteerd op de nog grote oude steden. Andere, zoals Lisserbroek, Zwanenburg en Buitenkaag vormden hechte gemeenschappen met de overkant. Degene die klein bleven, zijn door hun omvang vaak nog steeds aangewezen op de voorzieningen aan de overkant. Omdat de overkant zowel in schaal als in economische activiteit varieert naar ringvaartdeel, verschillen ook de relaties en de aard van de binding tussen de gemeenschappen aan weerszijden. Zie voor meer uitleg van de vier onderscheiden delen pagina’s 88-95.

Noch de nabijheid en een brugverbinding, noch het delen van voorzieningen blijken afdoende voorwaarde om van twee kernen aan een vaart een gemeenschap te smeden. Een gedeelde historie en ook gedeelde economische activiteiten blijken daarvoor ook noodzakelijk. Dijkdorpen ontstonden immers aan de overkant van bestaande dorpen, vaak met gedeelde bedrijvigheid. Aan de noordzijde stuwde de stedelijke economie arbeiders en employees naar Zwanenburg en Badhoevedorp. In het oosten en westen namen de nieuwe dijkbewoners hun oude agrarische activiteiten mee. De kleinere kernen aan de ringvaart zijn nog steeds afhankelijk van voorzieningen aan de overzijde. De overzijde is soms dichterbij dan de centrumkernen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Aan de zuidrand waar de overkant leeg waterrijk en landelijk was, bleven de gemeenschappen klein en op zichzelf. Hier bleef het oude vrijheidsgevoel sterk voortleven.

Sociale banden met een instrumenteel karakter

De relaties tussen de kernen aan weerszijden van de ringvaart hebben vaak een instrumenteel karakter. In Lisserbroek is dat anders. De bewoners van dit dubbeldorp voelen zich even verbonden met de eigen kern als met Lisse. Gemeenschapsgevoel komt vaak ook tot uitdrukking in gedeelde politieke organisatie. Zwanenburg/Halfweg, Kaag en Buitenkaag en Lisse/Lisserbroek hebben alle een gemeenschappelijke dorpsraad of vereniging die over de gemeentegrens reikt.

Ondanks de betrokkenheid met de eigen kern en met de overkant blijven bewoners van dijkkernen, randkernen dan wel dubbeldorpen, eigengereid. Het wonen aan grens en rand geeft een gevoel van vrijheid en zelfstandigheid die bij de meeste ringdijkbewoners nog steeds aanwezig is. Men kan op elkaar rekenen als het nodig is. En er is voldoende sociale controle om het samenleven aangenaam te laten zijn, terwijl vrijheid de boventoon blijft voeren. Het samenleven aan weerszijden van de dijk kan worden getypeerd als *Living apart together!*

‘DE RINGVAART EN HAAR BEWONERS ZIJN SINDS HET ALLEREERSTE BEGIN AAN ELKAAR VERBONDEN’

HOOFDSTUK 4

WONEN, WERKEN EN GENIETEN

DE ONGEORDENDE EN VRIJE RINGVAART

Langs ringvaart en ringdijk bevindt zich het meest historische en ongeplande gebied van Haarlemmermeer. Hier tref je sporen aan van de transformatie van meer in land, maar kan je ook de ongeplande en geleidelijke ontwikkeling van de gemeente traceren: van drooglegging tot heden. De trage en geleidelijke ontwikkeling heeft tot een gelaagdheid en diversiteit geleid die uniek zijn in de gemeente. Rust, weidse uitzichten over water en polder, en één van 's werelds grootste luchthavens, met infrastructurele bolwerken, die de verspreide stedelijkheid in de Randstad tot een hecht en dynamisch netwerk verknopen. Bij dijk en vaart zijn alle contrasten van verstedelijking, die de Haarlemmermeerse droogmakerij kenmerken, aanwezig. Hier geen functionalistische scheiding van functies, maar juist functiemenging! Mensen en voertuigen bewegen zich in uiteenlopende richtingen, met andere doelen, in verschillende snelheden. Eenmansbedrijfjes combineren wonen en werken in eenzelfde pand. En het aandeel zzp'ers is hier het hoogst van de gemeente. Aan ringvaart en ringdijk wordt op heel verschillende manieren gewoond, gewerkt, gerecreëerd, gereden en gevaren. Het contrast tussen de dynamiek aan de bestuurlijke grens en die van geplande moderne wijken in de centralere delen, kan bijna niet groter zijn. Vaak wordt functiemenging genoemd als één van de belangrijkste kenmerken van stedelijkheid. Vanuit dit perspectief zou je ietwat provocerend kunnen beweren, dat niet de grote geplande veelal monofunctionele moderne wijken in het centrumgebied, maar juist dit oudste en meest uiterste deel van de gemeente, een sterk stedelijk karakter heeft.

In dit hoofdstuk gaan we in op de bijzondere en heel eigen dynamiek op ringvaart en ringdijk. Want, hoewel op het zestig kilometerlange lint bijna altijd een combinatie van meerdere functies voorkomt, kreeg het samenspel tussen de functies niet overal dezelfde vorm en invulling. Op sommige plekken aan de ringvaart leidt functiemenging inderdaad tot meer levendigheid gecombineerd met een gevoel van thuiskomen; op andere daarentegen tot onaangename drukte en spanningen tussen de verschillende functies. Dit hoofdstuk laat zien hoe iedere klassieke planologische functie (wonen, transport, werken en recreëren) een eigen stempel drukte op dijk en vaart, en wat de consequenties waren op de verschillende plekken.

Wonen: van krottenwijk tot villa-lint

Halverwege de twintigste eeuw groeide de bevolking van Haarlemmermeer gestaag. Door het stringente ruimtelijk (rijks) beleid, dat stelde dat de polder open moest blijven, bleef de bouw van nieuwe woningen achter bij de steeds groter wordende vraag. Aan de ringvaart werden de toch al kleine arbeiderswoningen vaak in tweeën opgedeeld om aan meer mensen woonruimte te bieden en de woningnood tegen te gaan. De inmiddels verouderde kleine woningen, die kwalitatief al niet optimaal waren en door deling ook nog eens door te veel mensen bewoond, raakten hierdoor totaal uitgeleefd en verkrotten. In pakkende beeldspraak schetste het toenmalige lokale bestuur hoe precair de woonsituatie aan de dijk toen was:

"Als wij echter de optimist, die in de hoofdstraten van Haarlemmermeer juichkreten aanheft over onze welvaart, uitnodigen tot een tochtje door de minder centraal gelegen delen van onze gemeente, dan zal hij zich weldra de ogen uitwrijven en op sommige ogenblikken zich zelfs in de binnenlanden van Afrika wanen." (Gemeente Haarlemmermeer, 1962)

Deze woningellende in de jaren zestig had haar wortels in de oorsprongsgeschiedenis van de polder en haar ringvaart. De eerste inwoners van de 'nieuwe' polder hadden zich op de ringdijk gevestigd. Het waren landarbeiders, vaak werkzaam op nabijgelegen boerenbedrijven. Onder hen bevond zich weliswaar ook een groep kleine zelfstandigen, maar de bebouwing aan de dijk bestond voornamelijk uit kleine arbeiderswoningen. De grond werd door het waterschap in erfpacht uitgegeven. De strakke rechtlijnige verkaveling van de polder, leverde langs de meanderende ringvaart kleine grillige stukken op, die het waterschap als restruimte beschouwde. De dijk was hierdoor lange tijd een goedkope woonlocatie.

Toen gebeurde er in bestuurlijk Haarlemmermeer iets bijzonders. Voor het eerst sinds de drooglegging verzette het gemeentebestuur zich in 1962 tegen de ruimtelijke plannen van Rijk en Provincie. In een klein boekje, eigenlijk een pamflet, met de sprekende titel "*woningellende zonder ende*" deed het toenmalig bestuur een dringend beroep op bestuurders van Provincie en Rijk om nieuwbouw in de kernen aan de dijk toe te staan. Het pamflet werd twee jaar later uitgewerkt tot een structuur-

‘WEET JE WAT WIJ HADDEN IN DIE OUWE TIJD? NIKS!’

plan. De hardnekkige krottenproblematiek moest hoe dan ook worden aangepakt. Nieuwe, 'goede' woningen moesten de krotten vervangen zonder aantasting van de kernenstructuur. De veelal uit krotten bestaande lintbebouwing tussen de kernen wilde men wegsaneren. In het ruimtelijk beleid verschoof de aandacht van de dorpen langs de ringvaart steeds meer naar het centrum van de polder. De woningdruk op de ringvaart moest immers ook voor de langere termijn worden opgelost. Gemeentelijk én provinciaal ruimtelijk beleid stelden zich vanaf dat moment als doel om de twee dorpen in het midden van de polder uit te laten groeien tot zelfstandige verzorgingskernen. De verhouding tussen rurale en urbane gebieden sloeg om.

Lang bleef het aantal woningen aan de ringdijk nagenoeg gelijk. Door geleidelijke vervanging van oude woningen veranderde het karakter van de ringdijk nauwelijks. Wat wel radicaal veranderde waren de staat van de woningvoorraad en het woongenot. Van een goedkope woonlocatie voor (land)arbeiders, die in de jaren zestig van de vorige eeuw een alarmerende staat van verkrotting bereikten, veranderde de ringvaart na de jaren '70 in een heus villa-lint. Ruim vijftig jaar na het pamflet uit 1962 behoort dit woongebied tot één van de duurste en meest exclusieve woongebieden van Haarlemmermeer (zie voor cijfers over wonen aan de ringvaart p. 48-53). En zo speelde de ringvaart voor de tweede keer in de Haarlemmermeerse geschiedenis een belangrijke rol in de koers van het ruimtelijk beleid van Haarlemmermeer. Eerst als woonplaats van de polderjongens en landarbeiders, die de polder drooghielden en agrarisch bewerkten, en later als aantrekkelijk dorpenlint die de woningbehoefte in de voormalig agrarische polder aan het polderbestuur duidelijk had gemaakt.

Hoewel de ontwikkeling van rand naar centrum versprong en er veel veranderde aan de primaire functie van de droogmakerij van weleer, bleef ook veel hetzelfde. De nieuwe woonfunctie en daarbij horende verstedelijkingsopgave bleef sterk verbonden met en afhankelijk van de Randstedelijke behoeften aan gene zijde van de ringvaart. Hoe dichter de ringdijkkernen gelegen zijn bij de omliggende steden, hoe meer zij in omvang toenemen. In het noordelijke deel van de ringvaart zijn de woonplaatsen een aantal maal groter dan in de zuidelijk gelegen randkernen (zie figuur A, p. 50).

Transport op de vaart: van vrachtschip naar recreatiesloep

Vóór de drooglegging liepen belangrijke transportroutes tussen Amsterdam, Haarlem en Leiden over het Haarlemmermeer. Na de inpoldering werd de ringvaart een effectieve transportroute. Tot diep in de twintigste eeuw bleef de dominantie van de ringvaart als transportader overeind. Bijna ieder dorp had zijn eigen stoombootstation waarvandaan verschillende reders zowel vracht als personen vervoerden. Eén van de meest bekende was Carsjens. Hij exploiteerde een dagelijkse lijnverbinding van Amsterdam naar Leiden. De concurrentie was zo hevig dat de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken in 1870 dreigde met het intrekken van vergunningen, vanwege het grote aantal

Dijkhuisje nabij Abbenes eind jaren '60

‘HET WONEN HIER GEEFT EEN CONTINU VAKANTIEGEVOEL, TERWIJL JE VLAKBIJ DE STEDEN ZIT’

opzettelijke aanvaringen tussen concurrerende reders (Lücke, 2002).

Met de opkomst van auto's en treinen verdwenen de passagiersdiensten van de ringvaartreders in de eerste helft van de twintigste eeuw gestaag. Maar de drukte op de vaart nam nauwelijks af. Hoe belangrijk het waterlint voor het netwerk van waterwegen was, blijkt uit de bouw van het Ringvaartaquaduct A4, dat in 1961 werd opengesteld. Ook nu nog is de ringvaart een veel gebruikte vaarroute. Van alle provinciaal beheerde (secundaire) vaarwegen[1] is de ringvaart één van de drukst bevaren wateren in de provincie Noord-Holland. Na de Vecht, nabij Weesp, is de ringvaart tussen de Kagerplassen en de Westeinderplassen het drukst bevaren water in de provincie.

Tot het einde van de vorige eeuw was het transport op de ringvaart ook voor de luchthaven onmisbaar. Tot 1996 werd Schiphol van kerosine voorzien door dagelijkse leveranties van vijf tankschepen. Later in datzelfde jaar werd dit teruggebracht tot twee schepen per dag. Sinds 1998 voorziet een pijpleiding vanuit de Amsterdamse haven de luchthaven van brandstof. De oude band tussen ringvaart en luchthaven werd hiermee voor het eerst verbroken (Van Velsen, 2015). Dit is illustratief voor het verloren gaan van de oorspronkelijke functie van de ringvaart als transportader. De recreatiesloep heeft op de huidige vaart het vrachtschip verdrongen. Toch blijven er sporen van de historische transportfunctie zichtbaar: het relatief hoog aantal beroepsvaartuigen in het oostelijke deel is daar uitdrukking van (zie figuur A, p. 52).

1 De ringvaart van Haarlemmermeer maakt geen deel uit van het Rijkshoofdvaarwegennetwerk; zij behoort tot de secundaire vaarwegen

Mobiliteit op de dijk: van bestemming naar doorgang

Als de wind het af liet weten, werden in de vroege polderjaren vrachtschepen vanaf de dijk voortgetrokken. Rond 1870 werd het almaar breder wordende jaagpad opgeknapt en tot een volwaardige weg verklaard. De ringdijk werd langzaamaan een steeds belangrijkere verkeersader die de verschillende dorpen langs de vaart met elkaar verbond. Toen de eerste auto's de gemeente inreden en de jonge luchthaven begon te groeien werd de toegangsweg, de Nieuwemeerdijk, in 1934 verhard. Later asfalteerde men de hele ringdijk. Het autoverkeer op de ringdijk nam vanaf dat moment gestaag toe: steeds meer mensen hadden immers een auto tot hun beschikking. Dit leidde tot een snellere verzakking van de veendijk. Tussen 1963 en 1981 zakte de dijk in Leimuiderbrug en Lijnden vijftig centimeter (Van Velsen, 2015). De kosten voor het onderhoud stegen vanaf de jaren '60 dan ook snel. Het accommoderen van het toegenomen verkeer en het handhaven van de veiligheidsfunctie van de dijk leveren sindsdien frictie op. In 1996 sloten gemeente en Rijnland een convenant waarin zij afspraken maakten over het beheer van de weg en het onderhoud aan de dijk.

Met de toename van het verkeer op de dijk, gingen dijkbewoners zich vaker met klachten melden bij gemeente en waterschap. De verkeersdrukte en daaruit voortkomende onveilige situaties werden hen een doorn in het oog. In het westen waren sluiproutes ontstaan vanuit de Bollenstreek naar Haarlem en in het noordoosten naar Schiphol-Oost (Bank et.al., 1997). Om de verkeers-

problematiek te lijf te gaan stelden de gemeente Haarlemmermeer en het waterschap in 1980 een werkgroep in. Deze hield zich bezig met het beperken van de snelheid op de ringdijk. Bewoners verenigden zich in 1979 in de 'verkeersgroep ringdijk Haarlemmermeer'. Deze groep organiseerde avonden, briefkaartacties en zelfs blokkades op de dijk om druk te zetten op de besturen van gemeente en waterschap. De acties leidden tot chicanes bij Nieuwe Meer en op de Leimuiderdijk. Ook werden er bij Burgerveen ribbels op de weg aangebracht.

De drukte op de ringdijk doet ook nu nog veel stof opwaaien. Het aantal auto's, en de beperking van de snelheid op de dijk, staan nog steeds hoog op de agenda van dorpsraden en gemeentebestuur. Aan de westkant – met name op dijkgedeelten tussen Beinsdorp en Zwanenburg – rijdt naar verhouding veel verkeer. Bij Zwaanshoek bevindt zich het drukste punt: hier gebruiken veel auto's de west-oost route(s). Tussen Zwaanshoek en Zwanenburg rijden ook relatief veel vrachtwagens (2% van het totale verkeer): ongeveer honderd op één dag. Het meest rustige deel van de ringdijk ligt in het zuidoosten tussen Burgerveen en Buitenkaag: het aantal auto's per dag ligt hier een aantal maal lager dan op veel westelijke ringdijkstroken.

Werken: een gevarieerd bedrijvenlandschap

Als onderdeel van een reeds bestaande handelsroute was de ringdijk een strategische vestigingslocatie. Tussen de arbeiderswoningen vestigden zich allerlei ondernemers. Veel van deze eerste Haarlemmermeerse bedrijven hadden een directe binding met het water. De ringvaart maakte immers transport van grondstoffen voor industrieën mogelijk. In sommige gevallen kwamen de grondstoffen direct uit de polder. Zo brachten de 'bietenschepen' suikerbieten uit de polder naar de suikerfabriek in Halfweg.

Terwijl het wonen aan de ringvaart na de jaren '60 fundamenteel van karakter veranderde, bleef de bedrijvigheid een perfecte replica van het verleden (Van Paassen, 1955). Nog steeds zijn veel hedendaagse 'ringdijkbedrijven' verbonden met transport van agrarische producten en hun industriële verwerking. De dominantie van deze inmiddels 'traditionelere' vormen van bedrijvigheid heeft haar wortels in geschiedenis en ontwikkeling van ringdijk en ringvaart. Hoewel de ringvaart als transportas aan betekenis inboette, trokken deze ondernemingen niet massaal weg. Omdat hun routines vergroeid waren met vaart en dijk bleven zij verbonden met hun oorspronkelijke plek, zelfs nu de ringvaart haar voormalige aantrekkelijkheid als transportader heeft verloren (Boschma & Frenken, 2006).

Toch vormt de ringvaart tegenwoordig niet meer het economische centrum van de polder. Schaalvergroting en de-industrialisatie maakten van dijk en vaart minder aantrekkelijke vestigingslocaties. Desondanks is er nog veel bedrijvigheid aan de ringvaart te vinden. Maar niet op alle plekken is het van dezelfde aard. Verschillen hangen samen met (stedelijke) invloeden van de overkant. In het oosten stak bij Rijsenhout de Aalsmeerse tuinbouw de vaart over. De tuinbouw werd hier aan weerszijden van

CADDY

‘SOMMIGEN JAKKEREN ECHT OVER DE DIJK HEEN. HET IS HIER NIET DE A4!’

vaart en dijk de bedrijvigheid bij uitstek (Van Paassen, 1955). Het zuidoostelijk ringvaartdeel – het gebied ten zuiden van Rijsenhout – is net als op het gebied van wonen en mobiliteit, ook qua bedrijvigheid het meest 'rustige' deel van de ringvaart.

Ook het zuidwesten wordt gekenmerkt door agrarische bedrijvigheid, maar hier meer gecombineerd met (kleinschalige) bouwbedrijven. Hoe meer het zuiden wordt verlaten, hoe meer de industrie in het landschap verschijnt. In het noordwesten – op de kruising van 't Spaarne en de ringvaart – ontstond onder Haarlemse invloed extensieve bedrijvigheid. De goedkope grond en de uitstekende ontsluiting op dit punt waren erg attractief voor bedrijven, zoals de betonfabriek in Cruquius, die in 1937 van start ging (Van Paassen, 1955). Zwanenburg werd – door een dubbele ontsluiting via vaart en weg, en de nabijheid van Amsterdam als vierde kern van de gemeente – een aantrekkelijke vestigingsplaats voor industrie. De suikerfabriek bij Halfweg en de fabrieken in het westen zijn daar uitdrukking van.

Tussen Zwanenburg en Rijsenhout – in het noordoosten – vestigden zich voornamelijk kleine bedrijfjes aan de dijk. Op dit ringvaartdeel treffen we natuurlijk wel één opmerkelijke ruimtelijke en economische ontwikkeling, die de uitzondering vormt op de relatieve kleinschaligheid en de aan de agrarische functie gerelateerde industriële bedrijvigheid. De luchthaven, ooit met entree aan de ringvaart, maakte een enorme schaalvergroting door: van kleinschalige militaire luchthaven tot Airport City. Alleen hier heeft de transitie van een industriële naar een diensteneconomie zich aan de ringvaart voorgedaan. Hier domineert grootschalige bebouwing en infrastructuur het ringvaartlandschap.

Recreatie: kleinschalig en verbonden aan woonfunctie

Hoewel dijk en vaart veel mogelijkheden tot recreatie en ontspanning boden en bieden, bleef de transportfunctie lange tijd belangrijker dan de recreatieve. Je zou je af kunnen vragen: gaat de kop van het Haarlems Dagblad van 5 juni 1959: "*de mogelijkheden voor recreatie zijn groter dan men denkt*" nu nog steeds op? Hoe oud de waterrecreatie bij de vaart is, klinkt door in 'de Badhoeve'. De naam van deze zwemplek aan het voormalige meer, kreeg historische betekenis als naam voor de modelboerderij van J.P Amersfoordt, de tweede burgemeester van de drooggelegde polder. In de naam 'Badhoevedorp', de derde kern van de gemeente, klinkt nog steeds een echo van die oude zwemplek door. En tijdens de Olympische Spelen van 1928 in Amsterdam fungeerde de ringvaart als roeibaan.

De ringvaart wordt tegenwoordig 'bezwommen' en bevaren, en op de dijk wordt gevist en gefietst. Het traditionele 'rondje ringvaart' is een begrip bij wielrenners, fietsers, skeeleraars en vaarders: de aaneengesloten dijk en vaart vormen een ideaal parcours. Als onderdeel van veel recreatieve water- en fietsroutes, heeft de recreatie op en om de ringvaart echter vooral het karakter van een verplaatsing van A naar B. Ringvaart en ringdijk zijn voor de meeste recreanten geen einddoel of -bestemming: zij prefereren andere recreatiegebieden.

Beurtschipper aan de ringvaart

‘MIJN VADER WAS BEROEPSSCHIPPER; IK BEN NOG NÉT NIET OP HET WATER GEBOREN’

De meest fanatieke ringvaartrecreanten blijken degenen die dichtbij of aan het water wonen; vooral ringdijkbewoners aan de zuidoostzijde, en in wat mindere mate die aan de westzijde. Zij genieten van het vrije uitzicht, de zonsondergangen, de mooie vogels en de variëteit aan voorbijvarende vaartuigen. Kinderen zwemmen in de vaart, bewoners stappen vanaf de privésteiger in hun sloep, en buren spreken elkaar tijdens het vissen. Tijdens feestweken (Vijfhuizen) staat het water centraal in het dorp: wedstrijd en 'waterspel' brengt buurtgenoten samen. Ook dorpen aan de overkant organiseren jaarlijkse evenementen op de vaart, zoals de 'Kaagse Gondelvaart', de 'Pramenrace' in Aalsmeer, of de 'Strontrace' van Workum naar Warmond. Deze beperkte en kleinschalige recreatie voor heel specifieke doelgroepen is beter te typeren als een verlengde van de woonfunctie dan als toerisme.

De ringvaart wordt op vele manieren gebruikt voor recreatie. De recreatie is kleinschalig en sterk verbonden met de woonfunctie. Dit wordt versterkt doordat veel recreatieplekken privé-steigers zijn. Niet-ringdijkers prefereren andere recreatiegebieden. Op de dijk komen wielrenners, fietsers en skeeleraars aan hun trekken. Zij gebruiken de dijk als doorgangsweg. Voor wandelen is het gebied bij de ringvaart minder geschikt. Veilige paden en routes zijn buiten de bebouwde kom nauwelijks aanwezig. De horeca langs de vaart blijft kleinschalig.

De diversiteit van de ringvaart 'verdeeld'

Bovenstaande beschrijving en analyse van de vier planologische functies aan ringvaart en ringdijk toont de ontwikkeling van de diversiteit van dit gebied. Het zuidoostelijke deel ademt nog de rust uit van een plattelandsgemeente, waar op vaart en dijk veel gerecreëerd wordt. Vanaf het zuidwesten neemt, met het voorbijgaan van een volgend dijkdorp, de drukte van het (vracht) verkeer toe. In het noordwestelijke deel worden de dorpen steeds groter van omvang en verschijnt de industrie in het landschap. En de luchthaven met grootschalige bebouwing en infrastructuur kleurt het noordwestelijk deel van het ringvaartlandschap. In het volgende hoofdstuk – de uitleiding van deze publicatie – worden deze vier ringvaartdelen getypeerd en worden de mogelijkheden verkend om tot harmonische combinaties van functies te komen.

'IK HEB EEN GROOT ZWEMBAD IN MIJN TUIN'

UITLEIDING

EEN REIS DOOR VERANDEREND LANDSCHAP EN VERSNELDE TIJD

Elke vierkante kilometer van Haarlemmermeer draagt sporen van eeuwenlang menselijk gebruik: het is als droogmakerij geheel door mensenhanden gemaakt. Het landschap is dooraderd met dijken, vaarten, verdedigingslinies, landgoederen, (dubbel) dorpen en steden in wording. Die enorme verscheidenheid maakt Haarlemmermeer als cultuurlandschap van (inter)nationaal belang.
Haarlemmermeer, als grootste Hollandse drooggelegde meer, is een unieke getuigenis van de Hollandse waterstaatgeschiedenis. Zonder ringvaart en ringdijk was het grote water nooit verslagen. De Haarlemmermeerse ringvaart herbergt voldoende waardevolle kenmerken om gekroond te kunnen worden tot nationaal erfgoed. Het is de langste ringvaart van Nederland, van één van de eerste staatsdroogmakerijen. De aanwezigheid van herkenbare 'culturele' elementen, zoals de ongekende innovatieve stoomgemalen, de betonfabriek bij Cruquius, en de suikerfabriek bij Halfweg doen herinneren aan de avantgardistische agrarische functie van de polder in het vroeg-industrieel tijdperk, gelegen in hartje Randstad.

Het belangrijkste kenmerk van ons Haarlemmermeerse droogmakerijlandschap is de constante verandering. Sinds er mensen in Haarlemmermeer wonen, hebben ze het landschap naar hun hand gezet. Die invloed werd steeds ingrijpender. Denk maar aan dijkaanleg, aanleg van wegen en groei van stad en luchtvaart. De ringvaart en ringdijk tonen de ontwikkeling van de diversiteit van dit gebied. De vervlechting van de functies leidt meestal tot mooie, spannende en levendige plekken. Een enkele keer ook tot lelijke rafelige restplekken. Het ringvaartgebied is het meest 'ongeordende' deel van de gemeente. Maar juist dit ongeplande karakter geeft het zijn eigenheid en charme: er staan hier dijkwoningen die ons herinneren aan de arbeiderswoningen van de eerste dijkbewoners.

En sommige vormen van bedrijvigheid en beroepsvaart dragen nog steeds sporen van de oorsprongsgeschiedenis van vaart, dijk en polder. De verschillende functies ontwikkelden zich onder invloed van de overkant – stedelijk dan wel landelijk gebied – op uiteenlopende manieren in verschillende ringvaartdelen. De oude infrastructuur in de Haarlemmermeerpolder – Geniedijk en Hoofdvaart – biedt ons inzicht in de huidige verschillen op vier ringvaartdelen.

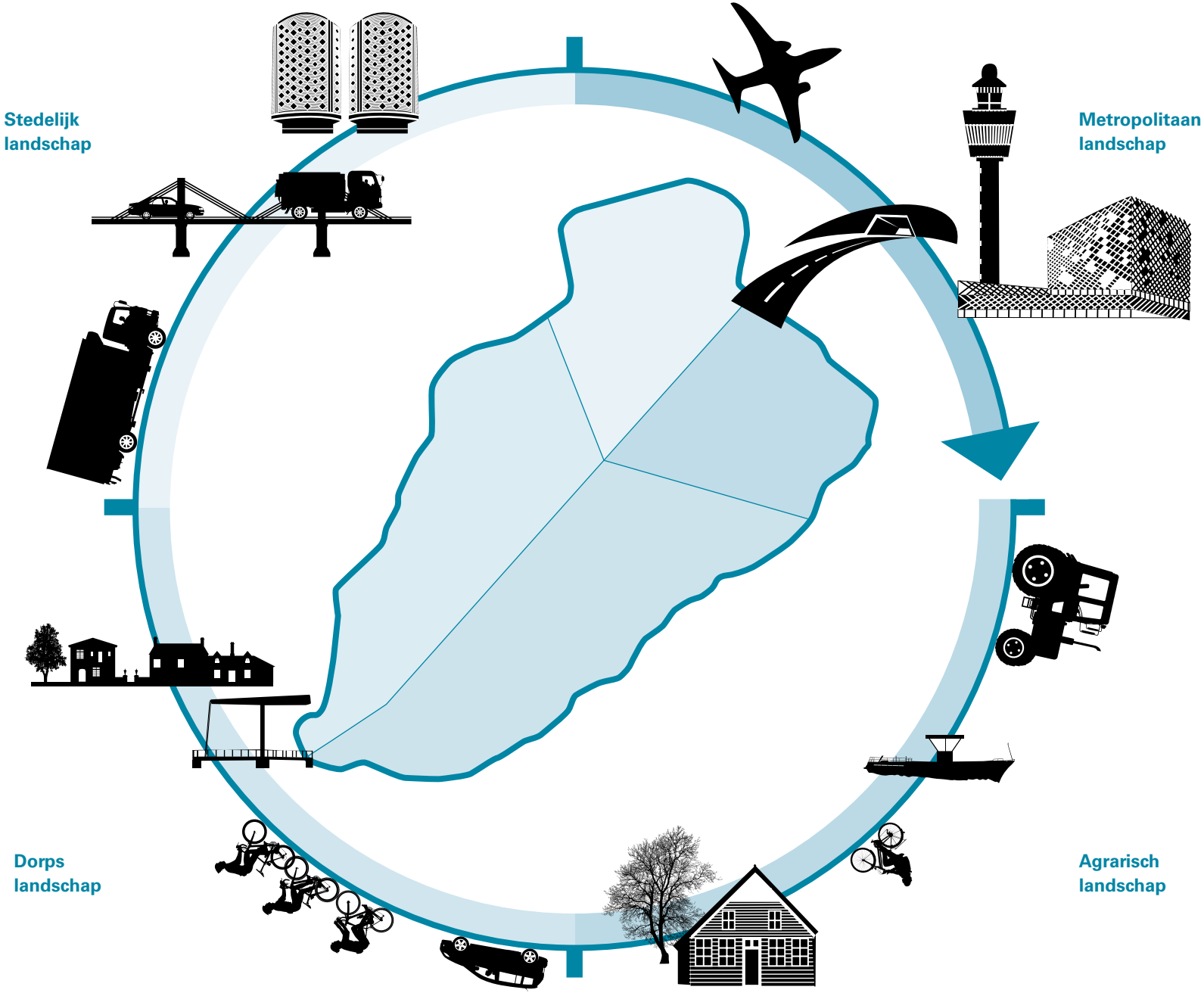
Een nieuwe kijk op vaart en dijk

De Geniedijk – aangelegd tussen 1891 en 1895 – doorsnijdt Haarlemmermeer in de breedte, verbindt de forten van Vijfhuizen, Hoofddorp en Aalsmeer, en verdeelt de polder in een zuidelijk en noordelijk deel. De Geniedijk was – als onderdeel van de Stelling van Amsterdam – een verdedigingslinie, waarmee weerstand kon worden geboden tegen vijandelijke aanvallen op de hoofdstad. Het zuiden werd onder water gezet en het noordelijk deel bleef droog en lag binnen de stelling. Deze historische opdeling heeft nog altijd zijn sporen nagelaten. In het noordelijk deel zijn de stedelijke invloeden, met Haarlem en Amsterdam op steenworpafstand, vaart en dijk overgestoken. In vergelijking met het zuiden zijn de woonkernen aan de ringvaart – zowel in omvang als in inwoneraantal – groter, is er meer (vervoers)drukte op vaart, dijk en weg; heeft landbouw plaatsgemaakt voor industrie en transport, en is de luchthaven uitgegroeid tot een Airport-City dat de Geniedijk bijna 'in de rug' raakt.

De Geniedijk wordt in haar hart gekruist door de Hoofdvaart: het kanaal dat in de lengte van Haarlemmermeer loopt, de gemalen De Lynden en De Leeghwater met elkaar verbindt en de polder verdeelt in oost en west. Het oostelijk gedeelte van Haarlemmermeer ligt met vaart en dijk voor een groot deel aan Hollandse plassen. Hier geen invloed vanaf de 'andere kant'. Bebouwing rondom de vaart bestaat slechts uit kleine dorpen en buurtschappen. Drukte wordt hier vooral veroorzaakt door recreanten die dijk en vaart benutten om te fietsen, varen en zwemmen. Aan de westzijde liggen aan de overzijde van vaart en dijk wel dorpen, waarmee Haarlemmermeerse randkernen dikwijls historische en sociale banden onderhouden. In een aantal gevallen is zelfs sprake van een waar dubbeldorp.

Het kruisen van Geniedijk en Hoofdvaart doet Haarlemmermeer, en dijk en vaart, in vier delen uiteenvallen. Een nieuw perspectief is het resultaat. Als u zich vanaf Rijsenhout met 'de klok mee' voortbeweegt op vaart en dijk zult u niet alleen prachtige veranderingen in landschap ervaren, maar ook een reis door de tijd doormaken. Door een steeds pregnantere stedelijke invloed van buiten maakt historie op de route steeds meer plaats voor moderniteit, vervliegt het agrarische uit het landschap en verschijnen fabriek en luchthaven aan de horizon. Tractoren transformeren in fietsers, vrachtwagens en vliegtuigen. Langzaam neemt de drukte toe en vervloeien landschappelijke kenmerken in dorpse, stedelijke en zelfs metropolitane kenmerken. (zie infographic, p. 90)

VERTRAGING EN VERSNELLING LANGS DE RINGVAART


Stedelijk landschap
Metropolitaan landschap
Dorps landschap
Agrarisch landschap

De oude ringvaart als nieuwe Greenways van Haarlemmermeer?

Door de unieke ligging als centrum van de stedelijke driehoek Haarlem, Amsterdam en Leiden heeft Haarlemmermeer en haar achterland onder invloed gestaan van verschillende stedelijke invloeden. De vermenging van historie en moderniteit, en stad en land maakten van de Haarlemmermeerse ringvaart een unieke heterogene eenheid. Beschermen van dit landschap, in zo'n dynamisch stedelijke omgeving, kan geen bevriezing inhouden, maar vraagt om het begeleiden van veranderingen: dan kunnen de uiteenlopende stadia van de Haarlemmermeerse landschapsgeschiedenis in alle dynamiek herkenbaar blijven.

De ringvaart wordt ouder, maar doet dat traag en geleidelijk. Evenals een persoon ondergaat zij in de loop der jaren veel invloeden en veranderingen, maar weet zij haar identiteit te behouden. Het groene karakter, de culturele elementen en de sporen uit het vroegste verleden maken de ringvaart aan het begin van de 21ste eeuw tot herkenbaar landschap met veel waarde en potentie voor de toekomst. De manier waarop dijkbewoners spreken over 'hun' ringvaart biedt een aantrekkelijk toekomstperspectief. Vaak spreken zij over de ringvaart als een recreatiegebied waar je ook aan kunt wonen. Zij roemen de landschappelijke kwaliteiten van hun woonomgeving: het groene karakter, de levendigheid van het bewegende water, de diversiteit van flora en fauna, de cultuurhistorische waarde, en vooral de rust en het gevoel van vrijheid. Zonder aarzeling en in continuïteit met het verleden, zou je dit het *ringvaart vrijheidsgevoel* kunnen noemen.

Deze typeringen van bewoners roepen het beeld op van een langgerekt park met veel water in verstedelijkt weefsel. Dergelijke langgerekte groene gebieden worden in de planologie en stedenbouw *parklinten* of in het Engels "*greenways*" genoemd. Zij worden omschreven als groene corridors in stedelijk weefsel (Ahern, 2002; Gobster, 2004; Turner, 2006). *Greenways* ontstaan meestal als transformaties van oude infrastructuur. De infrastructuur, vaak een oude spoorlijn of rivier, vormt het verbindende en structurerende element voor het nieuwe park. De Chicago River en de Highline Park in New York zijn twee grote internationale voorbeelden. In Nederland zijn de Maasoevers in Maastricht, de 'Hofbogen' in Rotterdam of het Singelpark in Leiden goede voorbeelden van *greenways*. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze parklinten is een harmonische combinatie van functies, zoals wonen, kleinschalige recreatie, culturele activiteiten en langzaam verkeer. *Greenways* vormen vaak verbindingen tussen groene gebieden, of juist tussen de 'stad' en het groene buitengebied (Ahern, 2002). Zij stimuleren het ontstaan van aantrekkelijke groene varianten van verstedelijking.

Het parklintconcept zou gebruikt kunnen worden als analytisch hulpmiddel om de soms bestaande fricties tussen de verschillende functies op dijk en vaart meer in harmonie met elkaar te brengen. Uit ons historisch onderzoek blijkt namelijk dat iedere functie een eigen stempel drukte op dijk en vaart, met uiteenlopende consequenties op verschillende plekken. De uitdaging is om de eenheid en uniciteit van de ringvaart te behouden, zonder de ontkenning van de verschillende ontwikkelingen in

de verschillende dijkdelen. Deze dienen juist geaccentueerd. Zodat functiemenging tot meer levendigheid en sociale ontmoeting in de langzame delen kan leiden, en functiescheiding tot snelheid en dynamiek in de snellere delen van het langste ringvaartlint van Nederland. Het zou bovendien de eenheid en uniciteit van de ringvaart kunnen accentueren zonder de gegroeide verschillen in de vier te onderscheiden delen te verwaarlozen. 'Eenheid in verscheidenheid' zou het motto van het nieuwe parklint of *greenways* kunnen worden.

'ALLES LEEFT. DAT VIND JE NIET IN EEN STAD'

‘DE RINGVAART IS EEN LIEVE VRIENDIN, DIE WIL JE NIET MISSEN!’

DANKWOORD

De ringvaart van Haarlemmermeer herbergt vele verhalen. Sommigen zijn al jaren geleden beschreven en vereeuwigd door (lokale) historici, planologen, geografen en het sociografisch bureau van de gemeente. Veel (im)materiële getuigenissen van de oorsprong van onze vaart en polder worden prachtig tentoongesteld door lokale musea, en nauwgezet gedocumenteerd door gemeentelijk en provinciaal archief. Wij willen aan hen allen onze dank uitspreken voor het waardevolle historische werk, waar wij in deze publicatie op voort hebben kunnen bouwen.

Ringdijk en ringvaart spelen nog altijd een belangrijke rol in het leven van veel Haarlemmermeerders en van mensen van 'buiten': dagelijks worden tal van nieuwe verhalen 'geschreven'. Tientallen ringdijkbewoners, brugwachters, fietsers, wandelaars, zwemmers, vissers en ondernemers hebben in gesprekken hun herinneringen, belevingen, oordelen en ergernissen over vaart en dijk met ons willen delen. Onze dank is groot! Zonder hun bereidwilligheid en openheid zou de eenheid in verscheidenheid van de Haarlemmermeerse ringvaart grotendeels onbeschreven zijn gebleven.

Ook willen wij onze dank uitspreken aan alle fotografen, tekenaars en illustrators die in de afgelopen jaren de schoonheid van de ringvaart vanuit verschillende invalshoeken hebben vastgelegd. Het zijn deze foto's en tekeningen, die de verhalen van de ringvaart pas écht 'in beeld' brengen.

En tot slot bedanken wij onze betrokken collega's die de ringvaart van Haarlemmermeer een warm hart toedragen en onze teksten van kritisch commentaar hebben voorzien.

BEGRIPPENLIJST

Airport-city Deze term staat voor luchthavens die zich ontwikkelen tot moderne stadscentra, waarin luchtvaart wordt gecombineerd met voorzieningen als banken, winkels, restaurants, hotels en musea.

ambacht Handwerk dat wordt aangeleerd om een beroep mee uit te oefenen.

centrifugaal Ontwikkelend vanuit het centrum naar buiten toe (middelpuntvliedend).

centripetaal Ontwikkelend van buiten naar het centrum toe (middelpuntzoekend).

civieltechnisch Op waterstaat en wegenbouw betrekking hebbend.

corridor Een strook land liggend tussen twee stedelijke gebieden, waar vervoer van goederen en/of personen plaatsvindt.

Cruquius, (de) Nicolaus Samuelis Cruquius – geboren als Nicolaas Kruik (1678 tot 1754) – was een Nederlandse landmeter, waterbouwkundig plannenmaker, cartograaf en astronoom. Hij was beroemd om zijn nauwkeurige weermetingen en geldt als één van de grondleggers van de meteorologie. Cruquius diende onder meer een plan in voor de droogmaking van het Haarlemmermeer, wat tijdens zijn leven niet werd uitgevoerd. Hij is de naamgever van één van de stoomgemalen in Haarlemmermeer, én van het dorp waar het stoomgemaal is gelegen.

cultuurhistorie Sporen uit het verleden van de door de mens gemaakte en beïnvloede leefomgeving.

droogmakerij Een bemalen gebied (polder) dat ontstaan is uit gebieden die voorheen permanent onder water stonden, zoals voormalige meren, veenplassen of delen van de zee.

esthetiek Leer van de schoonheid.

Gouden Eeuw Een bloeiperiode die de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in de zeventiende eeuw doormaakte op het gebied van handel, wetenschap en kunsten.

greenways Voormalige transportroutes die ingericht zijn als recreatieve ‘parklinten’ om te verblijven en te recreëren.

Industriële Revolutie De overgang van handmatig naar machinaal vervaardigde goederen die gepaard ging met grootschalige organisatorische en sociale veranderingen. De Industriële Revolutie begon rond 1750 in Engeland. In de rest van Europa voltrokken de veranderingen trager en later. In Nederland pas in het begin van de 19e eeuw.

Leeghwater, (de) Jan Leeghwater – geboren in De Rijp (1575-1650) – was een molenbouwer en waterbouwkundige, die als opzichter tal van meren in Noord-Holland heeft drooggelegd. Hij had één grote (onvervulde) droom: het droogleggen van het Haarlemmermeer. Zijn plannen heeft hij beschreven in het 'Haarlemmermeer'-boek (1641). Hij is naamgever van het eerste en grootste stoomgemaal van Haarlemmermeer.

Lijnden, (de) Frans Godert van Lynden van Hemmen (1761-1845) was een politicus die – net als Cruquius en Leeghwater – een plan had ontwikkeld voor de droogmaking van het Haarlemmermeer. Van Lynden publiceerde in 1821 het boek 'Verhandeling over de Droogmaking der Haarlemmer-Meer' met daarin gedetailleerde plannen die uiteindelijk mede de basis vormden voor de daadwerkelijke droogmaking. Hij is naamgever van twee gemalen in Haarlemmermeer. Het eerste gemaal werd in 1849 in gebruik genomen en is daarna verscheidene malen gemoderniseerd. In 2005 werd het buiten gebruik gesteld en door een nieuw gemaal vervangen. Naast het oorspronkelijke gebouw staat het nieuwe gemaal De Lynden, dat in oktober 2005 in gebruik werd genomen.

mainport Een knooppunt van belangrijke transportroutes.

molengang Een aantal samenwerkende poldermolens, die bij het droogmaken en houden van diepere polders, het water in 'trappen' omhoog brengt. De uitvinder is Simon Stevin, die in 1589 het octrooi hiervoor verkreeg.

polder Een door waterkeringen omgeven gebied, waarvan de waterstand kunstmatig wordt geregeld. Droogmakerijen zijn altijd polders, maar polders hoeven niet altijd een droogmakerij te zijn.

primaire sector De economische sector die grondstoffen en voedsel levert (agrarische sector)

ringvaart Het (afvoer)kanaal dat bij een droogmakerij wordt uitgegraven om het pompwater op te vangen en af te voeren.

secundaire sector De economische sector van alle bedrijven en activiteiten die grondstoffen verwerken (industriële sector).

stoomgemaal Een machine – aangedreven door stoom – die is ingericht om water van een lager naar een hoger niveau te brengen.

turfwinning Het verwijderen van een veenbodemlaag, waarbij het gewonnen turf werd gebruikt als brandstof.

uniciteit Het uniek zijn, dat wat uniek maakt.

verstedelijking De uitbreiding van intensief bewoonde gebieden, als gevolg van bevolkingsgroei en veranderingen in het levenspatroon van de bevolking.

LITERATUURLIJST

Ahern, J. (2002). *Greenways as strategic landscape planning: theory and application*. WUR: Wageningen.

Bank W., I. van der Meer & H. Pinkse (1997). *De Meer loopt vol: Haarlemmermeer in de laatste 25 jaar*. Stichting Meer-Historie: Hoofddorp.

Boekel, P. (1868). *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en taferelen*. Amsterdam.

Boschma, R. & K. Frenken (2006). *Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionalry economic geography* Journal of Economic Geography, 6, 3, p. 273 - 302.

Delsman, J. (2015). *Strijd tegen oud zout*. Trouw. 16 juni 2015. Geraadpleegd op 2-9-2018 op: https://www.trouw.nl/home/strijd-tegen-oud-zout~a5c85a13/.

Dolman, H. (1998). *De Geschiedenis van het fort Schiphol*. Meer-Historie, 26, 3, p.18 - 23.

Eerten, van H., I. Van Meer, J. Oostland, I. Paz Soldan & J. Vredenburg (2017). *Droogmakerij de Beemster. Polder van wereldformaat*. Uitgeverij Matrijs: Utrecht.

Filarski, R. (2014). *Tegen de Stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800*. Uitgeverij Matrijs: Utrecht.

Gemeente Haarlemmermeer (1962). *Woningellende zonder ende*. Gemeente Haarlemmermeer: Hoofddorp.

Gemeente Haarlemmermeer (1964). S*tructuurplan Haarlemmermeer*. Gemeente Haarlemmermeer: Hoofddorp.

Gemeente Haarlemmermeer, Sociografisch bureau (1958). *Miserabel Mysticisme*. Statistisch kwartaaloverzicht 5 april - juni 1958. Gemeente Haarlemmermeer: Hoofddorp.

Gemeente Haarlemmermeer, Sociografisch bureau (1975). *Haarlemmermeer, schets van historie en ontwikkeling*. Gemeente Haarlemmermeer: Hoofddorp.

Gemeente Haarlemmermeer, Team Onderzoek (2015). *Logboek van een Polder: Staat van Haarlemmermeer 3*. Gemeente Haarlemmermeer: Hoofddorp.

Geurts, A.J. (2002). *Waardering voor jong polderland. De inrichting van het landschap in negentiende- en twintigste-eeuwse droogmakerijen*. NEHA-jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis 65, p. 49 - 78.

Glaudemans, C. (1983). Leven en Dood in de polder. Meer-Historie. 11, 1, p. 14 - 16.

Gobster, P.H. & L.M. Westphal (2004). *The human dimensions of urban greenways: planning for recreation and related experiences*. Landscape and Urban Planning, 68, p. 147 - 165.

Ham, van der W. (2009). *Hollandse polders*. Boom: Amsterdam.

Jeurgens, K. (1991). *Haarlemmermeer. Een studie in planning en beleid 1836-1858*. Amsterdam University Press: Amsterdam.

Koppenrade L. (2016). *Terug naar toen: Mijn eeuw van Schiphol*. Geraadpleegd op 3-9-2018: onh.nl/verhaal/terug-naar-toen-mijn-eeuw-van-schiphol

Lücke, C. (2002). *Haarlemmermeer 1852 - 2002, 150 jaar wonen en werken*. Uitgeverij René de Milliano: Alkmaar.

Meer-Historie. (2015). *Besturen in verandering. Openbaar bestuur in Haarlemmermeer 1855 – 2015*. Meer-Historie: Hoofddorp.

Paassen, Chr. Van, P.F.W. Kouwe & G.A. Wissink (1955). *De Haarlemmermeer, Plattelandsproblemen in de Randstad Holland*. Van Gorcum en Comp.: Utrecht.

Roekel, van A. (2014). Oud zout rukt op: Haarlemmermeerpolder krijgt steeds vaker last van verzilting. Geraadpleegd op 2-9-2018 op: https://www.nemokennislink.nl/publicaties/oud-zout-rukt-op/.

Schultz, E. (1992). W*aterbeheersing van de Nederlandse droogmakerijen*. Dissertatie: TU Delft.

Turner, T. (2006). *Greenway planning in Britain: recent work and future plans*. Landscape and Urban Planning, 76, p. 240 - 251.

Taverne, E. (2006). *Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer*. BMGN - Low Countries Historical Review. 121 (4), p.711 - 726.

Veen, H.N. ter (1925). *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied: proeve eener sociaal-geographische monographie*. P. Noordhoff: Groningen.

Velsen, H. van (2015). *Belang, Betaling, Zeggenschap: 150 jaar Waterschapsbestuur en Haarlemmermeerpolder*. Stichting Meer-Historie: Hoofddorp.

Woud, van der A. (2010). *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798 - 1848*. Atlas Contact: Amsterdam.

OVERIGE BRONNEN

Gemeente Haarlemmermeer (2017), Visie Ringdijk en Ringvaart

Haarlems Dagblad (1957, 23 februari). *In Halfweg zegt men elkander na: 'Liever bij Amsterdam dan inlijving bij de gemeente Haarlemmermeer'*, p. 11.

Haarlems Dagblad (1959, 5 juni). *Landelijke rust in Haarlemmermeer werkt als een heilzame douche*. p. 7.

Haarlems Dagblad (1960, 1 juli). *Haarlem kan beschikken over grond in Haarlemmermeer*. p. 9.

Het Bloemendaalsch Weekblad (1935, 5 april). *Noenmaal ter gelegenheid van de opening Flora Twee*. p. 3.

Raadsnotulen Heemstede (1978, 1 december). *Bespreking Ontwerp Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied*

Raat, R. (2018). *Kanalen in Nederland*. www.kanaleninnederland.nl.

FOTOVERANTWOORDING

Alex & Anne Fotografie
p. 4-5, 24-25, 30-31, 34-35, 46-47, 54-55, 66-67, 76-77, 86-87, 94-95, 96

Kees van der Veer
cover, p. 10-11, 40-41, 62-63, 70-71, 85, 104-105

Jur Engelchor
p. 6,7

Team Onderzoek
p. 14-15, 80-81

p. 20-21
Schaatsers op ringvaart in 1996. Collectie Fotobureau de Boer. Noord-Hollands Archief. Historisch Archief Haarlemmermeer. 5054

p. 23
Vervaardiger Anoniem. Collectie Rijksmuseum

p. 39
Fotograaf onbekend 1929. Noord-Hollands Archief. Historisch Archief Haarlemmermeer. 12177

p. 45
Jan van Jagen heruitgave 1778. Noord-Hollands Archief. Historisch Archief Haarlemmermeer. 000498

p. 58
Fotograaf onbekend. Beeldbank Haarlemmermeer. 3347

p. 59
Danny de Casembroot. Beeldbank Haarlemmermeer. 13320

p. 65
Fotograaf onbekend 1928. Noord-Hollands Archief. Historisch Archief Haarlemmermeer. 09107

p. 74
Bob Bakker. Noord-Hollands Archief. Historisch Archief Haarlemmermeer. 06306

p. 83
Fotograaf onbekend. In Topografische Atlas. Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam. Inventarisnummer onbekend

‘ONZE KINDEREN HEBBEN HUN HELE JEUGD VAN DE STEIGER AF GEDOKEN’

COLOFON

De onderzoeksafdeling van de gemeente Haarlemmermeer publiceert in opdracht van het college van B&W jaarlijks een onderzoeksrapport over de gemeente. Om het jaar verschijnt de reeks Kijk op de Wijk. In deze periodieke publicatiereeks wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken van één onderwerp dat op wijkniveau speelt. Zo was de sociale infrastructuur in de verschillende wijken en wijktypen van onze gemeente het onderzoeksthema van Kijk op de Wijk 2 en 4, en is in Kijk op de Wijk 3 de openbare ruimte op wijkniveau in beeld gebracht. In de reeks De Staat van Haarlemmermeer komen thema's aan bod die juist wijkoverschrijdend zijn. Kijk op de Wijk heeft als doel om de diversiteit binnen de gemeente in beeld te brengen; De Staat van Haarlemmermeer beoogt juist een beeld te geven van het eigene van Haarlemmermeer door te kijken naar de verschillen t.o.v. de regio, andere 100.000+ gemeenten en Nederland. Voor andere publicaties, onderzoeksresultaten en voor meer statische gegevens kunt u onze website raadplegen:
www.haarlemmermeer.nl/onderzoek

Team onderzoek

Bogaart, Stineke
Derksen, Rinse
Dral, Gert Jan
Lineman, Marinus
Molenaar, Anna
Overkamp, Michiel
Rombout, Jacko
Suárez, Isabel
Met medewerking van:
Langeveld, Annelieke
Martin, Hester
Stolker, Ruben

Vormgeving

Van Hulzen Communicatie, Voorschoten

Drukwerk

De Bink, Leiden

Dit werk is auteursrechtelijk beschermd
Copyright © 2018 Gemeente Haarlemmermeer

Het is niet toegestaan (gedeelten van) deze uitgave te verveelvoudigen en/of openbaar te maken door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van team Onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer. Overname van gedeelten van de inhoud, mits met bronvermelding, is wel toegestaan.

‘VOOR MIJ IS HAARLEMMERMEER DE RINGVAART’

ZONDER RINGVAART EN RINGDIJK ZOU ONZE GEMEENTE NOOIT ZIJN ONTSTAAN, EN KUNNEN BESTAAN. EEN HELDERE WATERGRENS DIE OGENSCHIJNLIJK SCHEIDT, MAAR JUIST AL DECENNIALANG STAD EN LAND VERBINDT. IN DEZE PUBLICATIE TONEN WIJ U DE BETEKENIS EN ROL VAN DE RINGVAART IN HET STEDELIJK WEEFSEL VAN DE RANDSTAD. MEER KENNIS OVER HISTORIE, FUNCTIE, GEBRUIK EN BELEVING MAAKT ONS RINGVAARTLANDSCHAP BETER TE 'LEZEN'. DIT VERSCHERPT HET ZICHT EN VERGROOT DE CREATIVITEIT: WAARDEVOL IN HET NADENKEN OVER TOEKOMSTIGE RUIMTELIJKE INGREPEN AAN DE RANDEN VAN ONZE GEMEENTE.

gemeente
Haarlemmermeer