

A scenic view of a Dutch canal. In the foreground, a blue Volkswagen Beetle is parked on a grassy bank next to a wooden dock. A small boat is moored at the dock. The canal is lined with houses, including a prominent dark blue house on the left. In the background, a traditional windmill stands on the water's edge. The sky is bright blue with scattered white clouds.

STEENHUISMEURS

RINGVAART EN RINGDIJK HAARLEMMERMEER

NARRATIEF EN KERNWAARDEN

PROJECTNUMMER 416 | STEENHUISMEURS | VOORJAAR 2020



INHOUD

VOORWOORD	5
INLEIDING	7
NARRATIEF	
1. waterwolf	9
2. de droogmakerij, een zaak van algemeen nut	15
3. het lege land	21
4. de kolonisten	31
5. dorpen gekluisterd aan de dijk	37
6. bedrijvigheid aan de vaart	41
7. de impact van schiphol	47
8. versnelling en vertraging	55
9. oorlog in de polder	63
KERNWAARDEN	67
BIJLAGE: VERSLAGEN BEWONERSAVONDEN	78
BRONNEN EN LITERATUUR	88
COLOFON	91



VOORWOORD

Wanneer je de geschiedenis van Haarlemmermeer echt wil leren kennen dan moet je een keer een fietstocht maken langs de ringvaart. Dat heb ik dan ook gedaan. Een tocht van ongeveer 60 kilometer met het hoge water van de ringdijk aan de ene kant en de diepte van de polder aan de andere kant. In een middag fietste ik langs duizenden werelden en verhalen die door de ringdijk met elkaar verbonden worden. Ook al bestaat de gemeente uit 31 kernen, het overwinnen van het water verbindt ons.

De ringvaart en ringdijk vormen het fundament van onze geschiedenis en zijn een prachtig visitekaartje voor onze gemeente. Juist daarom wil het gemeentebestuur van de ringdijk en de ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. Met als basis een veilig en rustige dijk, heldere en gelijke verkeersoplossingen en meer mogelijkheden voor recreanten om hun bootje aan te leggen en aan wal te gaan. Daarnaast wil de gemeente de identiteit van de ringdijk en ringvaart versterken en als cultureel erfgoed beter zichtbaar maken.

Bij de vaststelling van de Visie ringdijk en ringvaart is dit door het gemeentebestuur als volgt verwoord: *‘de ringdijk en ringvaart tot ons gemeentelijk erfgoed te verklaren en te onderzoeken hoe we de ringdijk en ringvaart kunnen voordragen voor provinciaal erfgoed of (inter)nationaal erfgoed.’* Ook is het geven van een erfgoedstatus aan de ringdijk en ringvaart opgenomen in de nota ‘Erfgoed omarmen en beleven’.

We hebben bureau SteenhuisMeurs gevraagd om te onderzoeken hoe we de ringdijk en ringvaart en zijn bijzondere karakter kunnen behouden en versterken. SteenhuisMeurs vroeg daarvoor onder andere bewoners aan de dijk, geïnteresseerde inwoners en deskundigen om advies. De resultaten van hun onderzoek treft u aan in onderliggend rapport waarin de historie van de ringdijk en vaart prachtig is verwoord.

Door de samenvoeging met Haarlemmerliede en Spaarnwoude is er een schat aan erfgoed bijgekomen. Als wethouder Cultuur ben ik ontzettend trots op dit erfgoed en op onze historische iconen ringdijk en ringvaart. Zonder dijk en vaart immers geen polder. Maar ook geen 155.000 inwoners, geen economisch sterke gemeente en geen prachtig uitzicht over het water. Wat zijn we rijk met dit erfgoed.

Marja Ruigrok, wethouder economie & innovatie, verkeer & vervoer en cultuur

Mariëtte Sedee, wethouder ruimtelijke ordening, milieu en agrarische zaken



INLEIDING

‘Houdt u van echt, eerlijk Hollands polderland? Van het vergezicht over rijpe, rijpe akkers? Van weidse perspectieven langs liniaalrechte polderwegen en -vaarten? Van verre horizonten, die slechts hier en daar worden onderbroken door het vriendelijk silhouet van een dorp met wat groen geboomte, een molen, kerktorens en de rook van een enkele schoorsteen, die opklimt met een hoge zomerhemel of een zware herfstlucht?’¹ Deze sfeerimpressie van de Haarlemmermeerpolder staat in een promotieboekje *Gast in de Haarlemmermeer*, uitgegeven door de gemeente Haarlemmermeer in 1962. Het citaat is een passende samenvatting voor onze zestig kilometer lange fietstocht die we ondernomen voor de cultuurhistorische selectie en waardering van het erfgoed van de Ringdijk en de Ringvaart.

GENRE DE VIE

De Ringvaart rondom de Haarlemmermeerpolder is de langste van Nederland en werd vanaf 1840 door polderwerkers met de hand gegraven. Deze noeste handarbeid stond in groot contrast met de drooglegging van het meer zelf, dat dankzij de laatste technologische ontwikkelingen met de stoomkracht van drie imposante gemalen kon plaatsvinden. De Haarlemmermeerpolder ligt strategisch in het midden van Holland, een positie die sterk bepalend was en is voor de economische ontwikkeling van het gebied. De Ringvaart ontwikkelde zich tot een doorgaande vaarroute tussen de Hollandse steden. Dit bracht de nodige economische bedrijvigheid met zich mee en terwijl de polder als landbouwgrond in gebruik werd genomen, ontwikkelden zich langs de dijk talloze dorpen en buurtschappen. De geschiedenis van de

Ringvaart en de ringdijk kent een immense gelaagdheid en de pioniersmentaliteit, het ‘genre de vie’ is nog altijd voelbaar en herkenbaar in het landschap én in de mensen. Er is sprake van industriële en waterstaatkundige functies, zoals gemalen, inlaten, damsluizen en een schutsluis. Langs de vaart bevinden zich ook militaire objecten van de Posten van Krayenhoff en de Stelling van Amsterdam. Tegenwoordig kenmerkt het gebied zich door grote contrasten van atypische kleinschalige dorpen, die als linten gegroepeerd zijn langs de dijk en anderzijds de oprukkende stedelijkheid van Schiphol, Amsterdam en Haarlem.

LEESWIJZER

In dit rapport wordt de cultuurhistorie van de Ringdijk en de Ringvaart belicht aan de hand van een aantal thematische hoofdstukken. Met behulp van dit narratief zijn vijf overkoepelende kernwaarden te destilleren. Deze kernwaarden zijn bepalend voor de cultuurhistorische identiteit van de Ringdijk en de Ringvaart en kunnen bij de aanwijzing van monumenten, maar ook voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen een leidraad zijn. Ten slotte zijn de verslagen terug te lezen van vijf bewonersavonden waarbij bewoners hun kennis en liefde voor de dijk met ons deelden. Onze dank gaat uit naar deze betrokken bewoners en het bevlogen projectteam van de gemeente Haarlemmermeer.

SteenhuisMeurs

↓ Kaart met de ontwikkeling van het Haarlemmermeer, tussen de jaren 1531 tot 1808. Uit de derde druk van Het Haarlemmer-Meer-Boeck van J.A Leeghwater, 1838. [NHA]



↓ Vergezicht op het Spaarne en het Haarlemmermeer, Jan van Goyen, na 1644 [RM]



1. WATERWOLF

Het Haarlemmermeer werd 'de Waterwolf' genoemd, die gulzig steeds meer stukken land verzwoeg. Al in de zeventiende eeuw werden plannen gemaakt om de Waterwolf te beteugelen en te transformeren in een immense polder. Onder invloed van vervening (turfwinning door veen af te graven), kreeg het water vrij spel en kon het Haarlemmermeer uitgroeien tot een binnenlandse zee.

Vanaf circa 3000 v.Chr. vond er veengroei plaats in het gebied dat we nu Noord-Holland noemen. Langzamerhand vormde zich zo'n 4 meter dik veenkussen. Het was een waterrijk en moerassig gebied met tal van veenstroompjes en kleine meertjes. Door oevererosie van de meren en de zee, ontstonden groter groeiende watervlakten, waaronder drie met elkaar verbonden veenmeren: het Leidsemeer, het Oude Haarlemmermeer en het Spieringmeer. Door de ontwatering van het veen kalfden de oevers van de meren steeds verder af en won het water terrein. Een traag maar onomkeerbaar proces: al in de Romeinse tijd begon men het veen geleidelijk te ontwateren, met inklinking tot

gevolg. Dat proces zette zich voort met de middeleeuwse veenontginningen. Woeste gronden werden in opdracht van de graven van Holland en de bisschoppen van Utrecht in de periode 950-1300 in cultuur gebracht. Daarbij werd rond 1400 op steeds grotere schaal turf gewonnen. Men groef veenputten en sloten om het turf af te voeren. Hierdoor verloor de veenondergrond samenhang en raakte steeds meer 'geperforeerd', met ingrijpende gevolgen voor het landschap. In 1477 werd tijdens een storm de grens tussen het Oude Haarlemmermeer en het Leidsemeer weggeslagen. In de jaren 1506-1508 verdween ook de landtong tussen het Spieringmeer en het Haarlemmermeer onder water. Nu lag er in het hart van Holland een inlandse zee. Er zijn verschillende reconstructiekaarten die goed laten zien hoe het water door de eeuwen heen steeds meer om zich heen greep. Verschillende stippellijnen duiden de waterkant aan, die steeds verder landinwaarts opschoof, waarbij hele dorpen verdronken. Tijdens een storm in 1616 verdwenen de dorpen Nieuwerkerk, Vijfhuizen en Rijk in één klap onder water.

- ↓ Historiserende voorstelling van de 'Kwekerijen aan de Uiterweg te Aalsmeer, voor de droogmaking van het Haarlemmermeer', door Jan J. Bosma Amsterdam, 1937 [NHA]
- ↓↓ Kaart uit 1843 met de verdronken dorpen Nieuwerkerk, Rijk en Vijfhuizen [NHA]

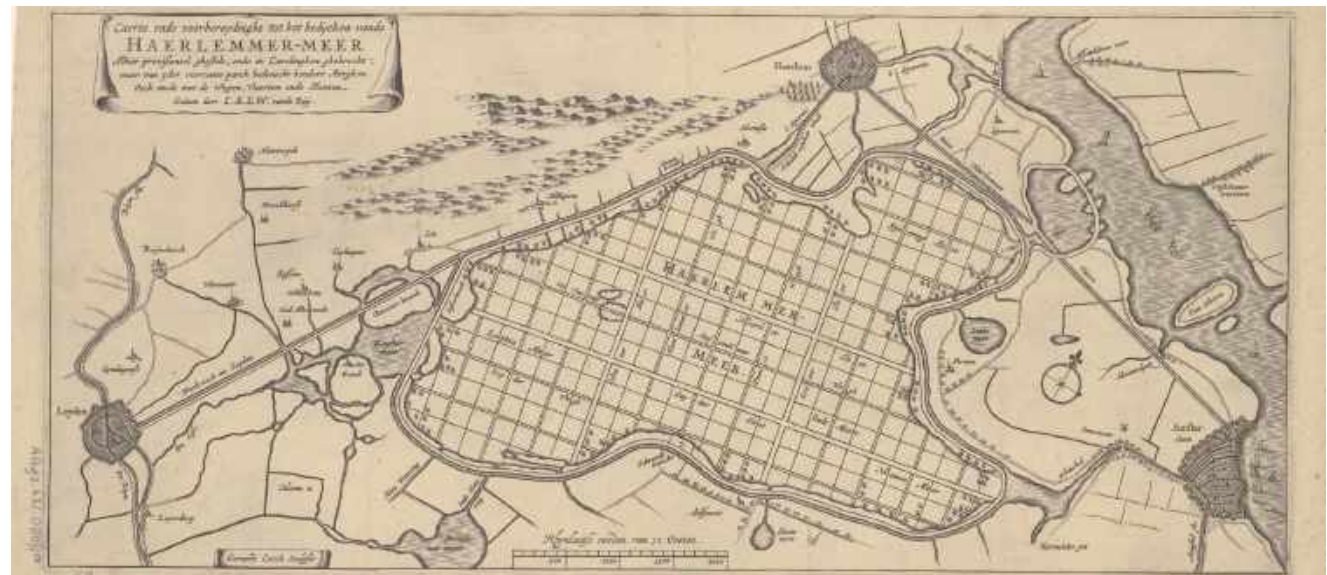
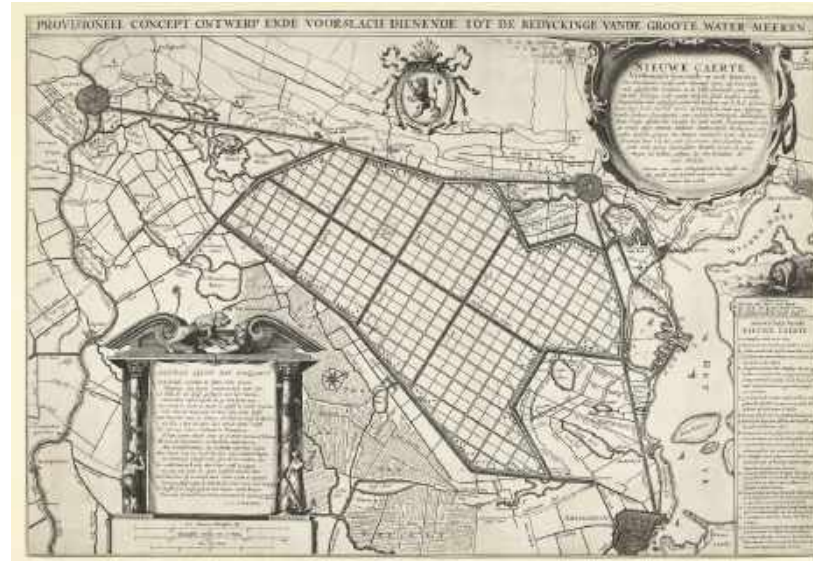


- ↓ Bedijkingsplan van Jacob Bartelsz. Veeris, met vierkante verkaveling en het gedicht 'Aan de leeuw van Holland' van Vondel, 1641 [NHA]
- ↓↓ Bedijkingsplan van Jan Adriaensz. Leeghwater, met vierkante kavels omsloten door wegen en tochten, zoals in de Beemster, Gegraveerd door Geraerd Coeck, 1641 [NHA]

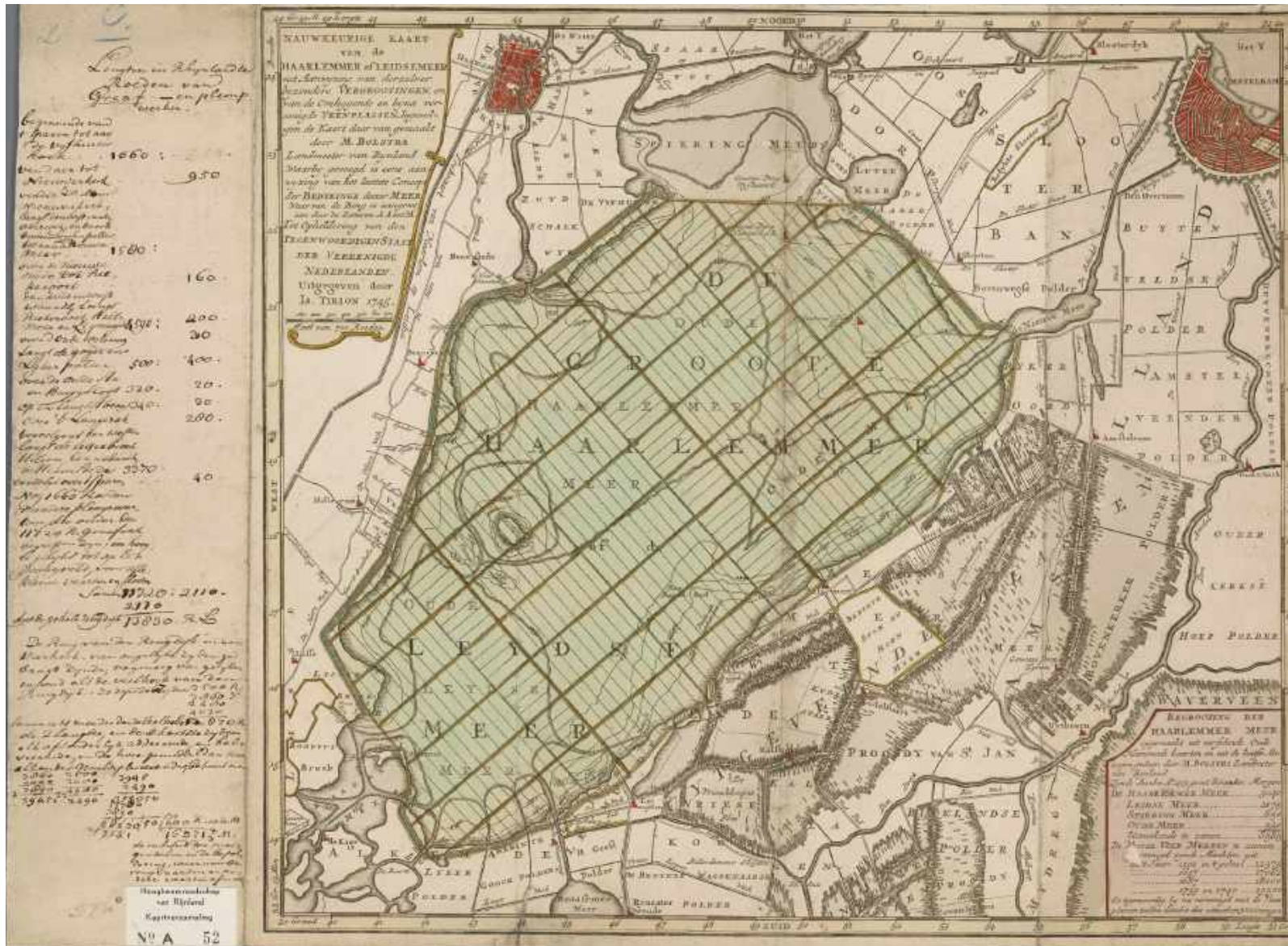
AAN DE LEEUW VAN HOLLAND

Uitheemse vijanden te zitten in de veren,
 Te slingeren de staart grootmoedig over zee,
 Is ijdel, als uw long, geslagen aan het teren,
 Inwendig vast vergaat en gij met hartewee
 Zo deerlijk zucht en kucht en loost bij hele brokken
 Het rottend ingewand de keel uit, in de golf.
 Wat baat het met uw klauw heel 't oost en west te
 plokken,
 Indien u bijt in 't hart deez' wrede waterwolf,
 Nu uit om over u eerlang te triomferen.
 O, landleeuw, waak eens op en wek met enen schreeuw
 Al 't veen: de Kennemers en Rijnlands oude heren
 Met d' Amstellanders op, tot noodhulp van hun leeuw.
 Met sluite met een dijk dit dier dat u komt plagen.
 De windvorst vlieg er met zijn molenwieken toe.
 De snelle windvorst weet de waterwolf te jagen
 In zee, van waar hij u kwam knabbelen nimmer moe.
 De veenboer zit en wenst deez' waterjacht te spoeien
 En 't veenwif roept: 'Hij ruimt! De landleeuw weidt op 't
 ruim
 En zuigt zijn long gezond aan d' uiers van de koeien!
 Zo wint de landleeuw land. Zo puurt hij goud uit schuim.

Lofgedicht van Joost van den Vondel op het winnen van vruchtbaarheid uit water, 1641

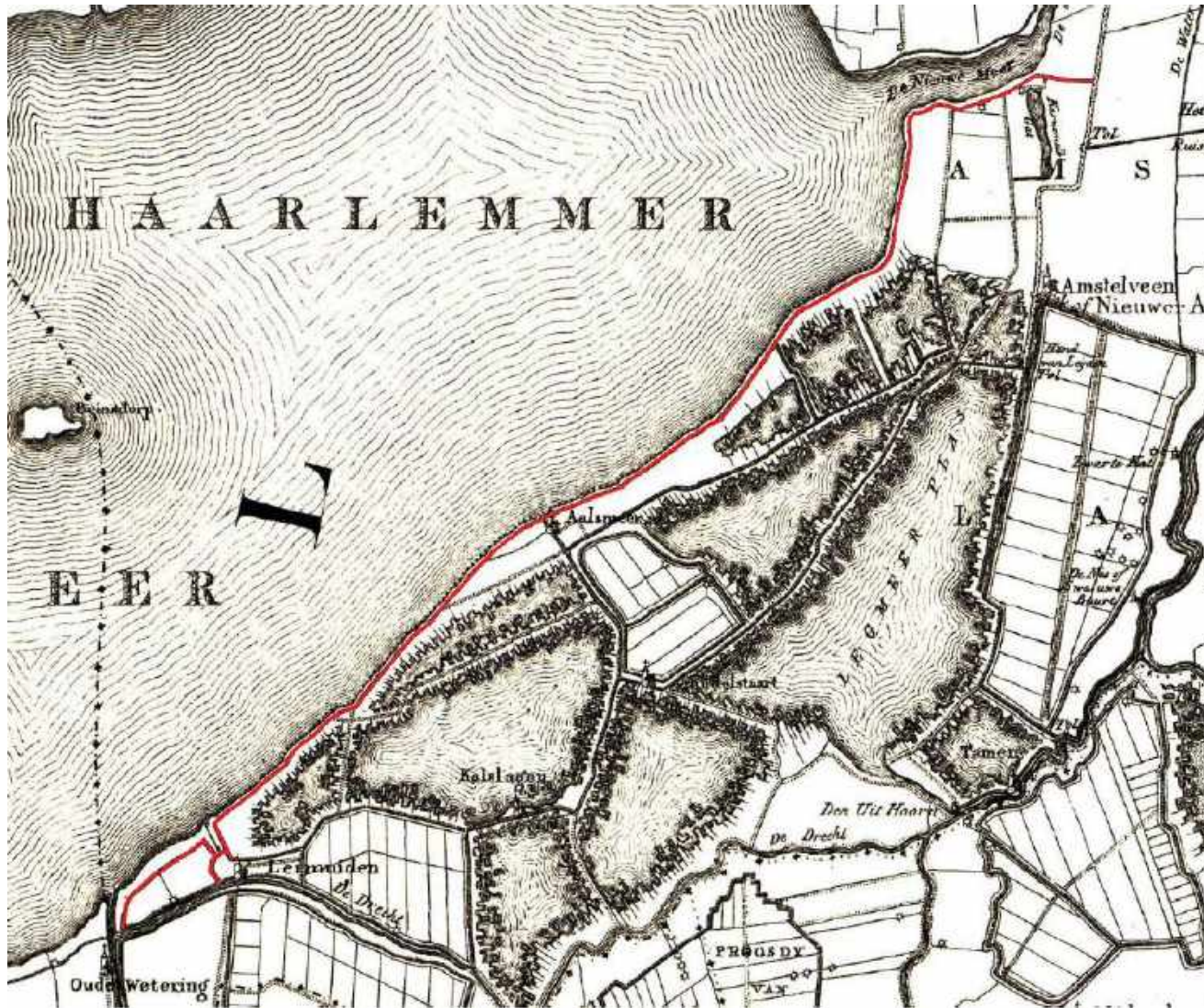


↓ Bedijingsplan van Cruquius, Bolstra en Noppen met rechthoekige verkaveling, 1746 [NHA]

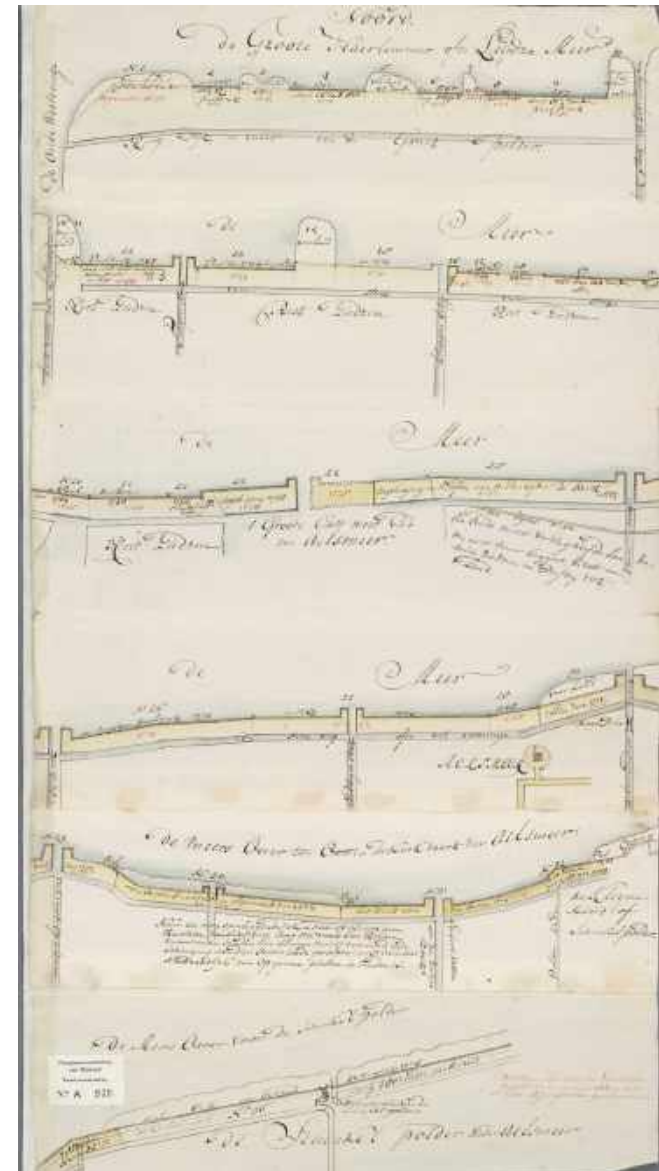




Contour van de bedijking van Aalsmeer, ingetekend op een negentiende-eeuwse kaart [Gemeente Haarlemmermeer]



Tekeningen van de bedijking van Aalsmeer vanaf de Oude Wetering bij Leimuiden tot aan de Schinkelpolder, 1770 [HRA]





HET HAERLEMMER-MEER-BOECK

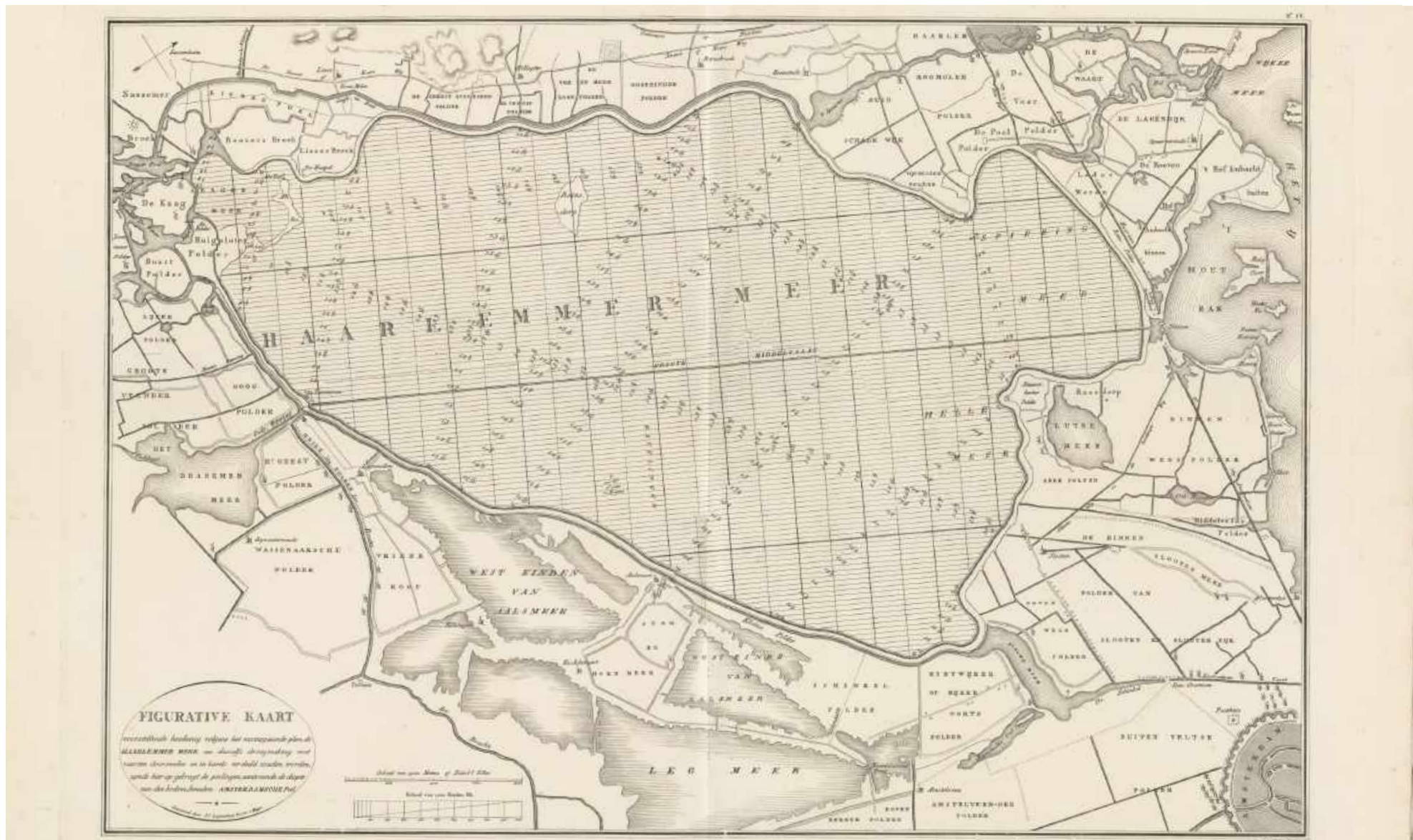
De eerste commerciële plannen om het Haarlemmermeer droog te maken, gaan terug tot de zeventiende eeuw. Er werden diverse droogmakingsplannen getekend, waaronder door Jacob Bartelsz. Veeris in 1640. Hij ging uit van een gedeeltelijke droogmaking met behulp van 108 molens.² Het beroemdste plan is van Jan Adriaensz. Leeghwater uit 1641. In dat jaar publiceerde hij zijn *Haerlemmer-Meer-Boeck*. Leeghwater had berekend dat het Haarlemmermeer met 160 molens drooggemalen zou kunnen worden. Hierbij liet hij het Spieringmeer en het Kagermeer buiten beschouwing. Het boek werd dertien keer herdrukt. De laatste keer was in 1838, een jaar nadat Koning Willem I een Staatscommissie in het leven had geroepen om een ontwerp voor de droogmaking van het Haarlemmermeer te maken.³ Ook in de achttiende eeuw verschenen diverse plannen waarvan het plan van Cruquius (Nicolaas Kruij), Bolstra en Noppen uit 1742 het meest bekend is. Aan de plannen leek het niet te liggen, maar de betrokken steden en het Hoogheemraadschap wilden niets van een drooglegging weten. Zowel Haarlem, Leiden als Amsterdam hadden het Haarlemmermeer hard nodig voor hun waterhuishouding en de afvoer van afvalwater. Het Haarlemmermeer had ook een evidente economische betekenis, door de handel, visserij en het innen van tolgelden. Daarbij was het Haarlemmermeer onmisbaar voor de boezemopslag van het Hoogheemraadschap Rijnland. Ondertussen bleef het Haarlemmermeer onverstoort terrein winnen. Tussen 1530 en 1730 verdrievoudigde het wateroppervlakte van 6.000 tot 19.500 hectare.⁴

DELTAWERKEN VAN AALSMEER

De Ringdijk is niet de eerste bedijking van het Haarlemmermeer. In de achttiende eeuw werden aan de oostzijde, aan de kant van de Aalsmeer, al maatregelen getroffen om de kust te bedijken. De intensieve turfwinning in dit gebied had de oevers steeds verder afgekalfd, en de bodem verloor samenhang. Dat maakte Aalsmeer zeer kwetsbaar om in het water te verdwijnen. De 'Deltawerken van Aalsmeer' werden tussen 1766 en 1777 voltooid. De bescherming van Aalsmeer bestond uit een 13 kilometer lange dijk van Oude Wetering, via Leimuïden en Aalsmeer naar de Schinkelpolder.⁵ Deze dijk is goed te zien op de kadastrale minuutplannen van het begin van de negentiende eeuw en de aanleg van de paalwerken aan de oevers van Aalsmeer is door het Hoogheemraadschap minutieus in tekening gebracht. Bijzonder is dat deze oudere dijk later onderdeel zou worden van de Ringdijk en in plaats van een waterkerende, een waterbergende functie kreeg. Dat dit deel van de Ringdijk ouder is, is goed te zien aan het veel kronkeliger verloop dat de dijk aan de oostzijde van de Haarlemmermeerpolder heeft. Met deze dijk bleef Aalsmeer gespaard, maar de waterwolf bleef een grote bedreiging voor omliggende dorpen en steden.



↓ Droogmakingsplan van F.G. Baron van Lynden van Hemmen, jhr. Mr. O. Repelear van Driel en W.F. baron Roëll, 1819. [NHA]



2. DE DROOGMAKERIJ, EEN ZAAK VAN ALGEMEEN NUT



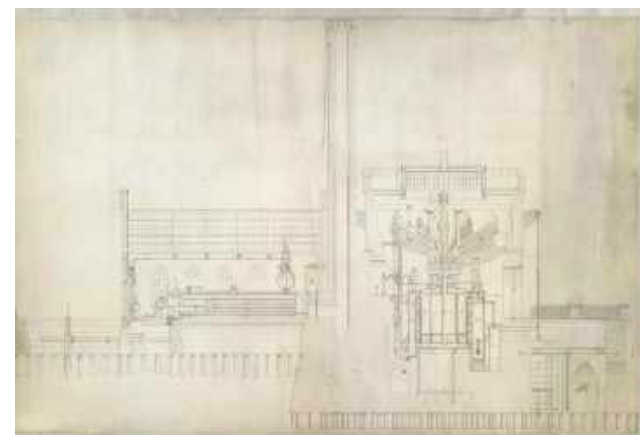
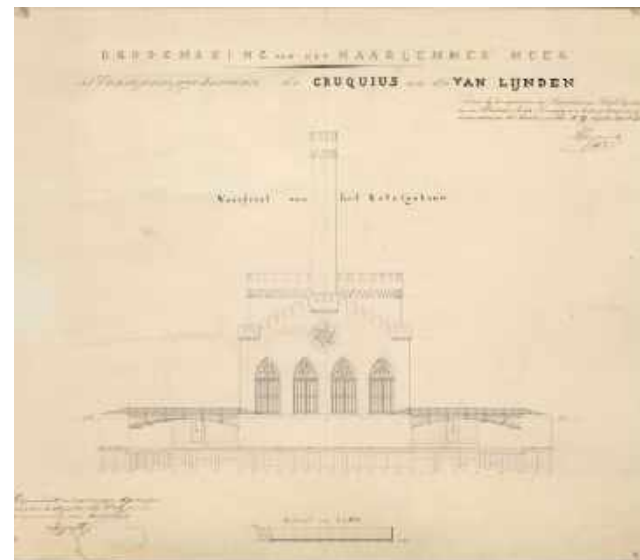
Stoompompgebouwen de Cruquius en de van Lijnden circa 1846
[HRA]

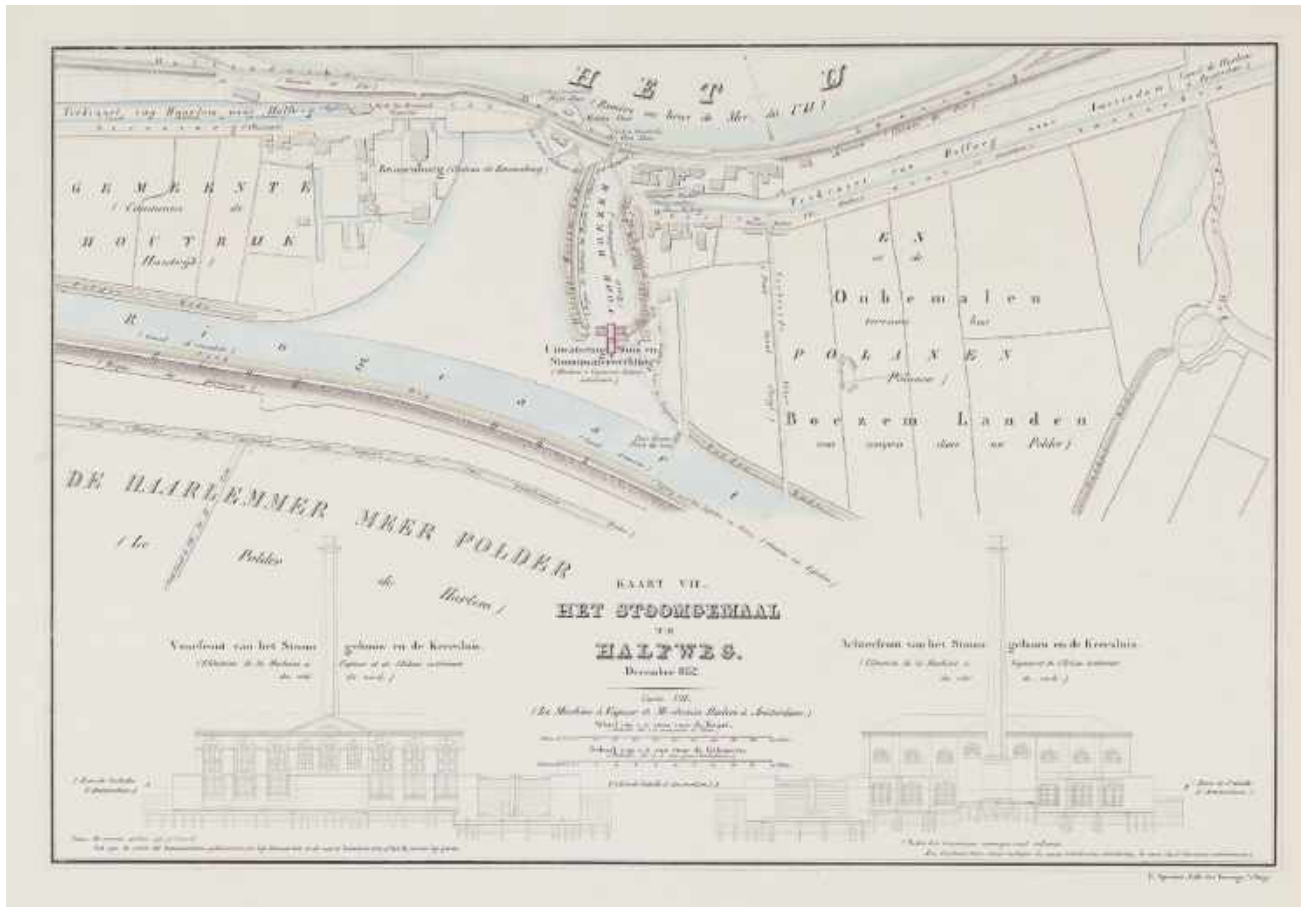
De droogmakerijen van de zeventiende eeuw waren aangelegd op initiatief van rijke stedelingen, Amsterdamse kooplieden en Haagse bestuurders. De drooglegging van het Haarlemmermeer vond echter plaats op initiatief van het Rijk en werd door koning Willem I gezien als een zaak van nationaal belang.

De overwegingen voor de droogmaking waren helder: de waterwolf bedreigde landbouwgronden en bracht zo de voedselvoorziening in gevaar, terwijl er meer monden moesten worden gevoed. Met het besluit van Willem I om zich aan de droogmaking te committeren, was de aanleg van de Haarlemmermeerpolder een politiek feit. Dit betekende een breuk met de geschiedenis. Andere zeventiende-eeuwse droogmakerijen, zoals de Beemster, de Schermer en de Purmer waren als belegging in opdracht van rijke stedelingen aangelegd. In eerste instantie probeerde het Rijk de inpoldering van het Haarlemmermeer nog onder te brengen bij een private onderneming. In 1819 verleende koning Willem I bedijkingsoctrooi aan het drietal F.G. baron van Lynden van Hemmen, jhr. Mr. O. Repelaer van Driel en W.F. baron Roëll. In 1821 werkte Van Lynden het plan verder uit en stelde bemaling middels stoomkracht voor, door middel van achttien trapsgewijs geplaatste stoomgemalen. Hij had zijn tijd echter niet mee. De markt werd overspoeld met goedkoop graan uit Rusland en de droogmaking van het Haarlemmermeer voor landbouwdoeleinden, leek niet meer rendabel. De ontwikkelingen kwamen opnieuw stil te liggen, met uitzondering van een ander – volstrekt onhaalbaar – plan in 1829 van Alexander de Stapers om een afwateringskanaal naar de Noordzee aan de leggen en zo het meer leeg te laten stromen.

PRESTIGEPROJECT

Nadat de pogingen om het project aan de markt over te dragen waren gestrand, nam Willem I het heft in eigen hand. De droogmaking van het Haarlemmermeer paste in zijn ambities om economische groei te stimuleren door middel van grote infrastructurele projecten, zoals de aanleg van kanalen, spoorlijnen en rijkswegen. Onder invloed van nieuwe economische theorieën werd de drooglegging en exploitatie van het Haarlemmermeer een zaak van algemeen nut.⁶ Het zou werkgelegenheid betekenen voor boeren, maar ook bevorderlijk zijn voor de (machine) industrie en de scheepvaart. Twee zware stormen in 1836 gaven uiteindelijk de doorslag. Het water drong door tot de drempel van Amsterdam waarbij de dorpen Sloten en Osdorp volledig onder water kwamen te staan. Bij een tweede storm, sloeg het water door de Oude Rijn richting Katwijk, waarbij de dijken braken en een groot gebied onder water liep. In 1837 riep koning Willem I een staatscommissie in het leven om een begroting op te stellen en een definitief ontwerp te maken voor de droogmaking. Deze Commissie van Beheer en Toezicht kwam met een omvangrijk plan waarbij het meer zou worden drooggemalen met behulp van 79 watermolens en drie hulpstoomgemalen van ieder 40 pk. Deze opzet was vergelijkbaar met die van de Zuidplaspolder, die men vanaf 1836 op een vergelijkbare manier aan het leegmalen was, met een combinatie van watermolens en stoomgemalen.⁷ In 1839 werd de droogmaking van het Haarlemmermeer door de Tweede Kamer in een wetsontwerp bekrachtigd. Koning Willem I oefende druk uit om het Haarlemmermeer volledig met stoomkracht droog te malen. Dat zou niet alleen een impuls betekenen voor de Nederlandse machine-industrie,





maar zou ook vanwege het gebruik van turf als brandstof bijdragen aan de ontwikkeling van de veenkoloniën in Drenthe. Later bleek echter dat turf ongeschikt was om de stoomgemalen te voeden en stapte men over op steenkool.⁸

MACHTSVACUÛM

Het Haarlemmermeerproject was een staatsaangelegenheid en kwam in een periode die werd gekenmerkt door bestuurlijke onzekerheid en staatsrechtelijke vernieuwingen. Achtereenvolgens werden de nieuwe Grondwet (1848), de Provinciewet (1850) en de Gemeentewet (1851) aangenomen. De implementatie van deze nieuwe wettelijke en juridische kaders kostte tijd; precies in de periode dat de Haarlemmermeerpolder volstroomde met pioniers.⁹ Vanaf 1840 was de droogmaking in handen van de Commissie van Beheer en Toezicht; pas in 1855 zou de polder een eigen gemeentebestuur krijgen. In de tussentijd was het droogmakingsgebied een speelbal van het Rijk, de Commissie, twee provincies, het Hoogheemraadschap en drie steden. De Haarlemmermeerpolder lag in de provincie Holland, maar kwam met de scheiding tussen Noord- en Zuid-Holland in 1840 in twee provincies te liggen. De locatie van de exacte provinciegrens was lange tijd onduidelijk; pas in 1855 werd de nieuwe polder volledig aan Noord-Holland toegewezen.¹⁰ De droogmaking zorgde ook voor onrust in Amsterdam, Leiden en Haarlem. De bezwaren van de steden gingen vooral over scheepvaart en visrechten, en de rioolafvoer via de stadgrachten. Met de plannen voor het Noordzeekanaal had Amsterdam haar bezwaren laten varen, die erop neerkwamen dat met de droogmaking van het Haarlemmermeer het IJ verder zou verlanden. In Leiden was men van mening dat het uit de grafelijke tijd stammend vronrecht (het percentage van de opbrengst van de visvangst dat als pacht afgedragen moest worden) ook

↓ Het huidige Cruquiusmuseum, 2019 [SHM]
↓↓ Gezicht op de Leeghwater en het dorp de Kaag (Zuidzijde),
1845-1899 [NHA]

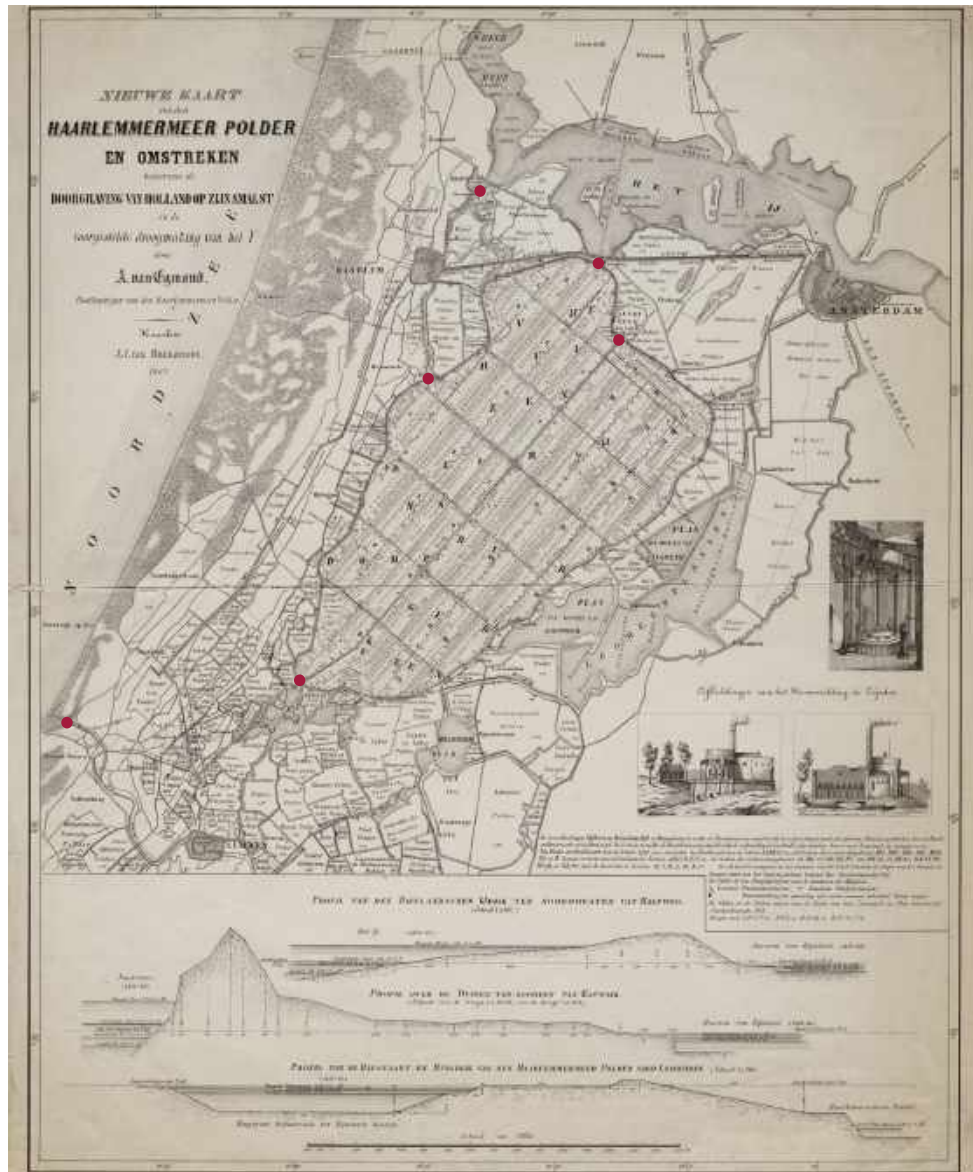


↓ Stoomgemaal de Leeghwater, 2019 [SHM]

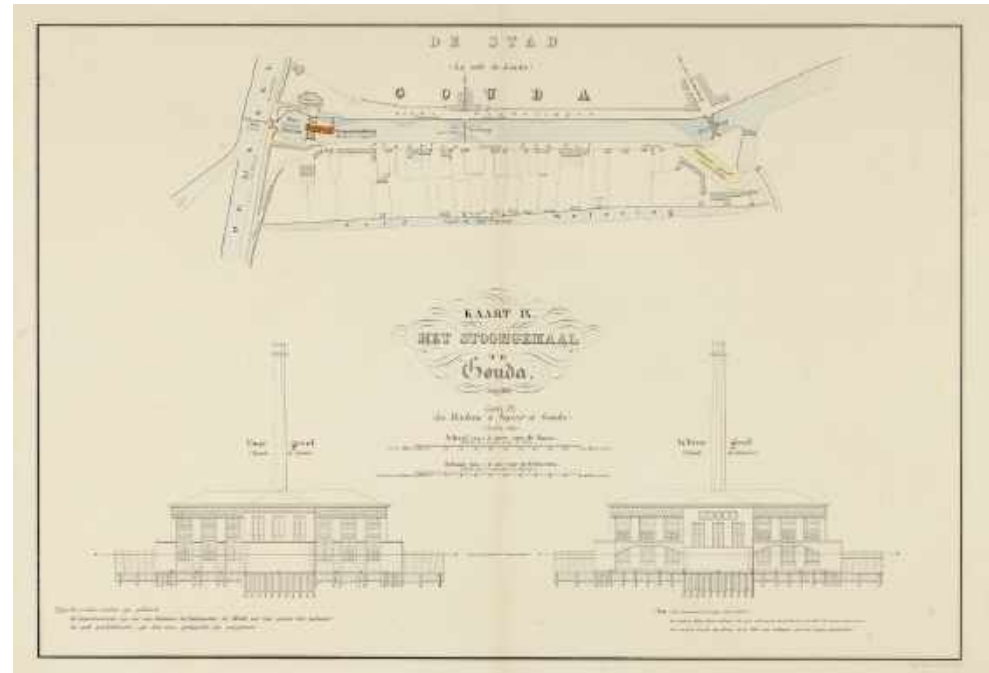




De droogmakerij in regionale context, 1867. De rode stippen duiden de drie stoomgemalen aan en de boezemgemalen bij Halfweg, Spaarndam en Katwijk. Niet zichtbaar op deze kaart is het boezemgemaal bij Gouda. [NHA]



Aanzichten en situering van het boezemgemaal in Gouda, 1860-1861 [RM]



betrekking had op het drooggemaakte meer. Leiden deed dan ook aanspraak op een deel van de polder. Pas in 1859 werd dit conflict met het Rijk door de Hoge Raad beslecht, en werd Leiden in het ongelijk gesteld.¹¹

LAATSTE RINGVAART VAN NEDERLAND

Ook het Hoogheemraadschap Rijnland liet zich gelden. Rijnland maakte al eerder bezwaren tegen de verkleining van het boezemoppervlak, waardoor het waterpeil zou stijgen en de zoetwatervoorraad in het gebied in warme zomers te klein zou zijn.¹² Na een ogenschijnlijk harmonieuze samenwerking, barstte in 1845 de bom. Voordat de Ringdijk werd gesloten, moest de Commissie formeel toestemming aan het hoogheemraadschap vragen om het gebied droog te pompen. Rijnland wilde hier niet zomaar mee instemmen. Het boezemgemaal in Spaarndam was nog niet gereed en het hoogheemraadschap kon niet instaan voor de gevolgen. Feitelijk ging het conflict over de vraag wie het voor het zeggen had in de polder: het hoogheemraadschap of het Rijk.¹³ Deze patstelling duurde twee jaar. In 1847 kwam een overeenkomst waarin de belangen van beide partijen werden geregeld.¹⁴ Hierna kon

in 1848 de Ringdijk definitief worden gedicht, en op 7 juni werd gemaal de Leeghwater in werking gezet.¹⁵ De Lynden en de Cruquius volgden een jaar later. Samen pompten de drie gemalen het Haarlemmermeer in 39 maanden droog. Met de droogmaking van het Haarlemmermeer werd de boezemcapaciteit van het Hoogheemraadschap met 80 procent verminderd. Om de boezem van Rijnland bestand te maken tegen dit verlies, moest het water uit het Haarlemmermeer via verschillende waterwegen kunnen wegstromen. Hiertoe werd een pakket van maatregelen genomen. In het zuiden werd het Oegstgeester Kanaal gegraven en het Katwijks Uitwateringkanaal verbreed en verdiept. Er kwamen boezemgemalen bij Spaarndam (1845) en Halfweg (1852). Daarbij werd het Spaarne uitgediept. Met behulp van een boezemgemaal bij Gouda (1857) werd het water via de Hollandse IJssel geloosd. Ten slotte werd er in Katwijk een boezemgemaal gebouwd (1881). De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder was de laatste in Nederland. Er zou nooit meer een volledige sluitende Ringvaart om een polder worden gegraven.¹⁶

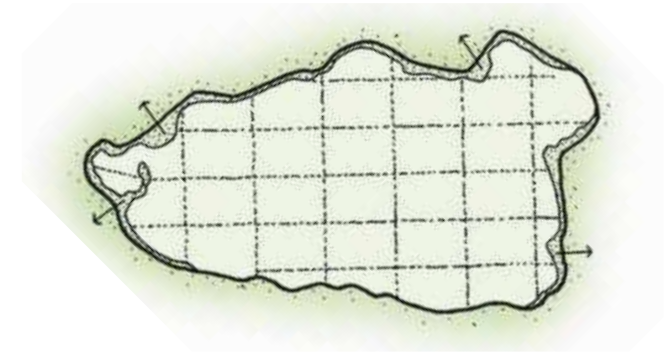


- de moderne tijd (1918-heden)
- de stoomgemalen (1830-1918)
- de verbeterde windmolen (1550-1830)
- de grote ontginningen (voor 1550)

↓ Kadastraal minuutplan uit 1811-1832 van Aalsmeer, met de oudere dijk uit de achttiende eeuw [RCE]



↓ Schets van de contouren van de dijk en het mee-ingepolderde oudere veenland [Provincie Noord-Holland]



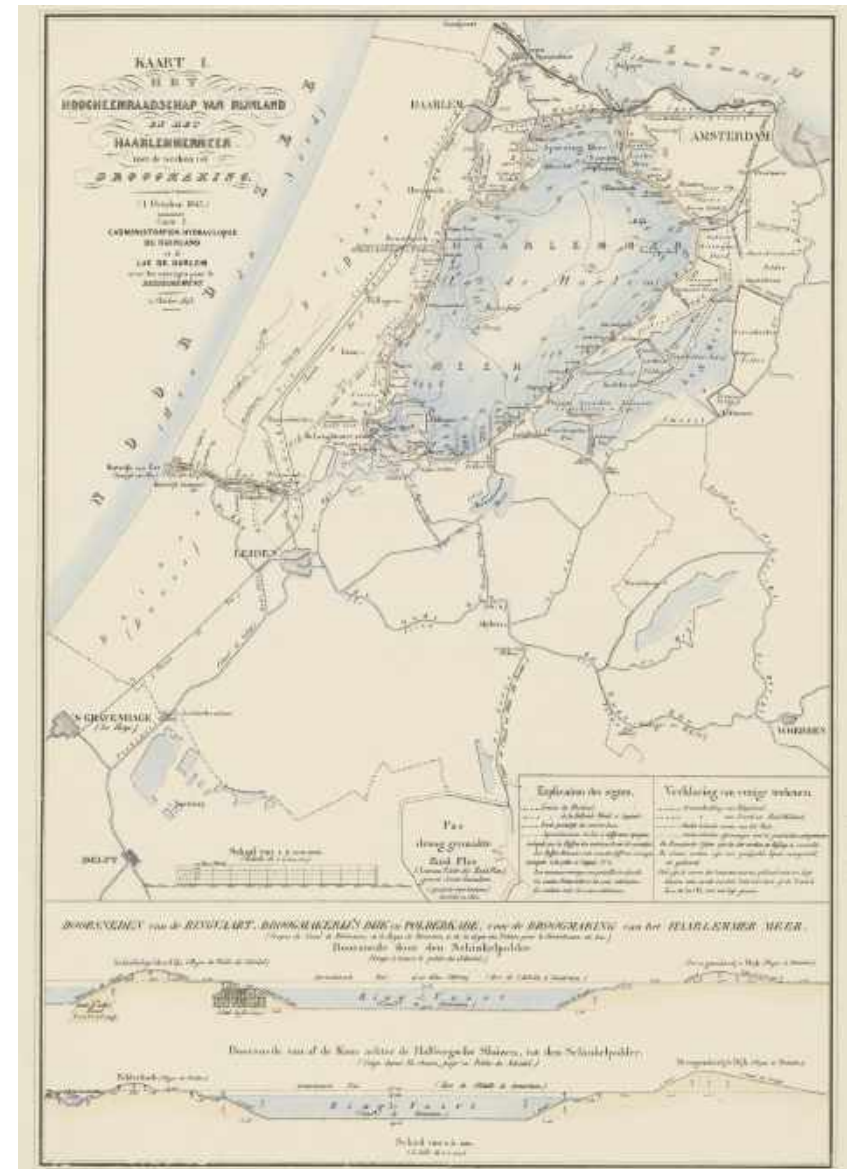
3. HET LEGE LAND



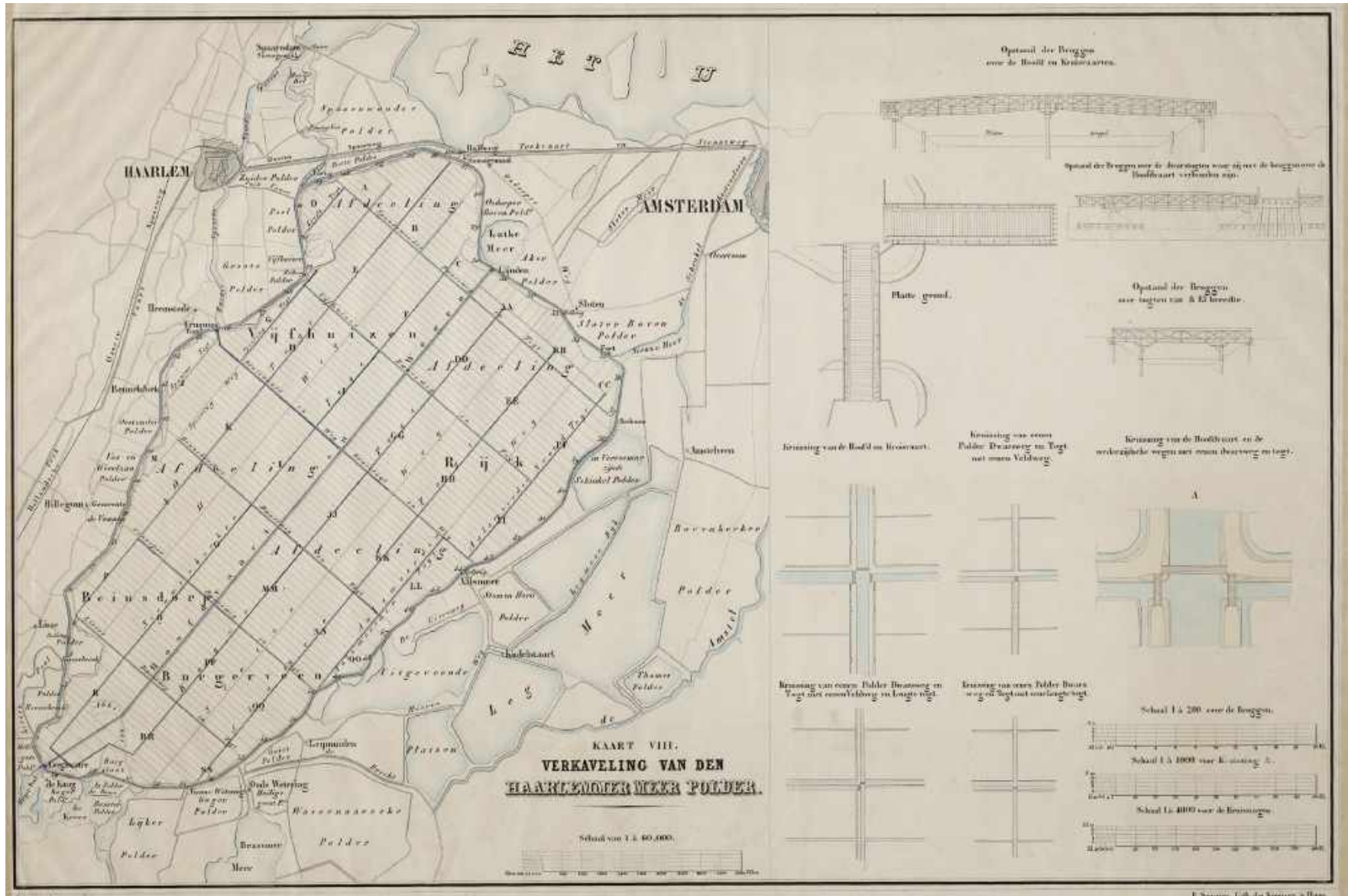
Kaart van de ontwikkeling van het Haarlemmermeer en de aan leggen Ringdijk, met dwarsdoorsneden van de dijk en de vaart, circa 1843 [NHA]

De inrichting van de Haarlemmermeerpolder werd bepaald door een aantal belangen. De richting van de kavels, tochten en wegen, werden grotendeels gedictieerd door militair-strategische motieven. Pas daarna kwamen waterstaatkundige en landbouwkundige overwegingen aan bod. ¹⁷

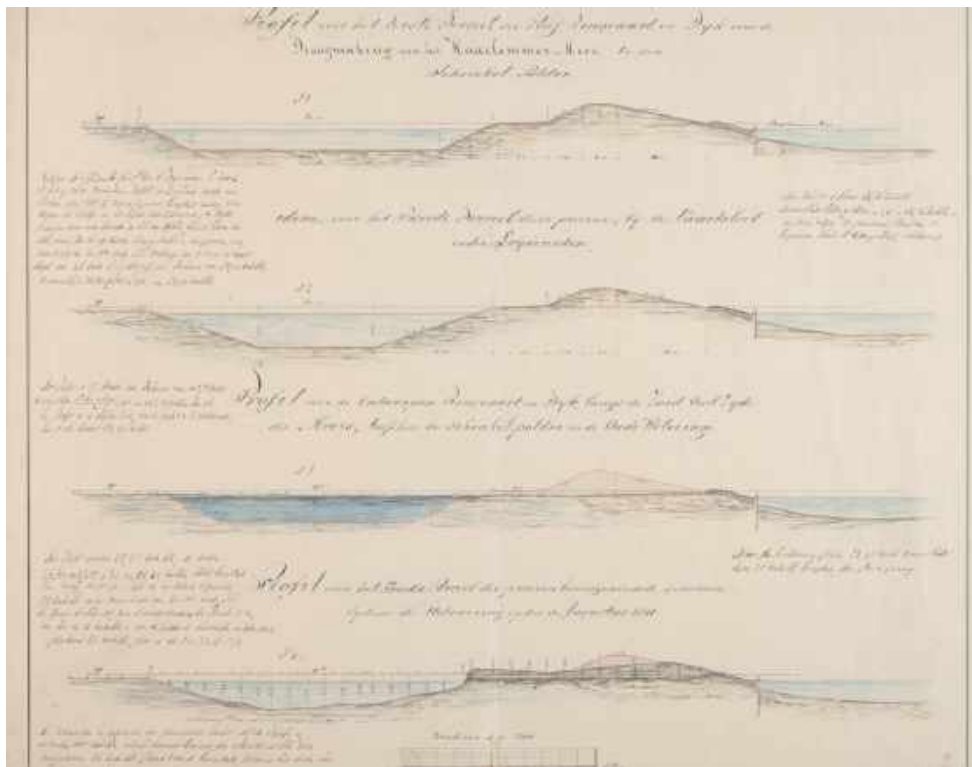
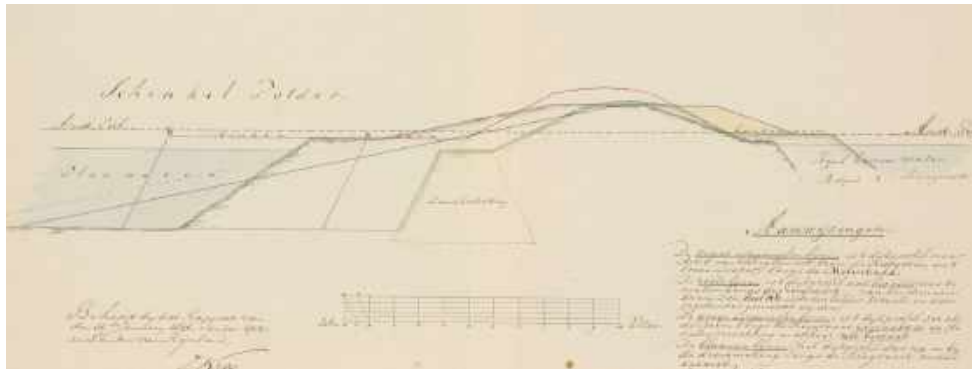
Bij de aanleg werd het verloop van de Ringdijk zoveel mogelijk rechtgetrokken. Dit had financiële redenen, maar had ook te maken met de betekenis van de Ringvaart als scheepvaartroute. Om het tracé van de Ringvaart als regionale vaarroute zo recht mogelijk te krijgen, werden bestaande landtongen mee ingepolderd, zodoende ligt er ook 'oud land' in de Haarlemmermeerpolder. Dit soort landtongen lagen ter hoogte van Lisserbroek, Buitenkaag (een deel van het eiland Kaag) Huigsloot, Badhoevedorp, Lynden en Vijfhuizen. Aan de oostzijde, aan de kant van Aalsmeer lag al een dijk, die in de Ringdijk werd opgenomen; hier heeft de dijk een veel kronkeliger verloop. Vanwege de slappe bodem, kreeg de Ringdijk een asymmetrisch profiel. De kant aan de Haarlemmermeerpolder kreeg een flauw hellend verloop. Hierdoor sloegen de golven van het (nog niet drooggemaakte) Haarlemmermeer niet met groot geweld tegen dijk, maar konden langzaam uitrollen. Op een profieltekening uit 1846 (blz. 21) is dit goed te zien. De tekening toont de Ringdijk ter hoogte van de Schinkelpolderlijnen) en het werkelijke profiel (groene lijnen) van de dijk zien.



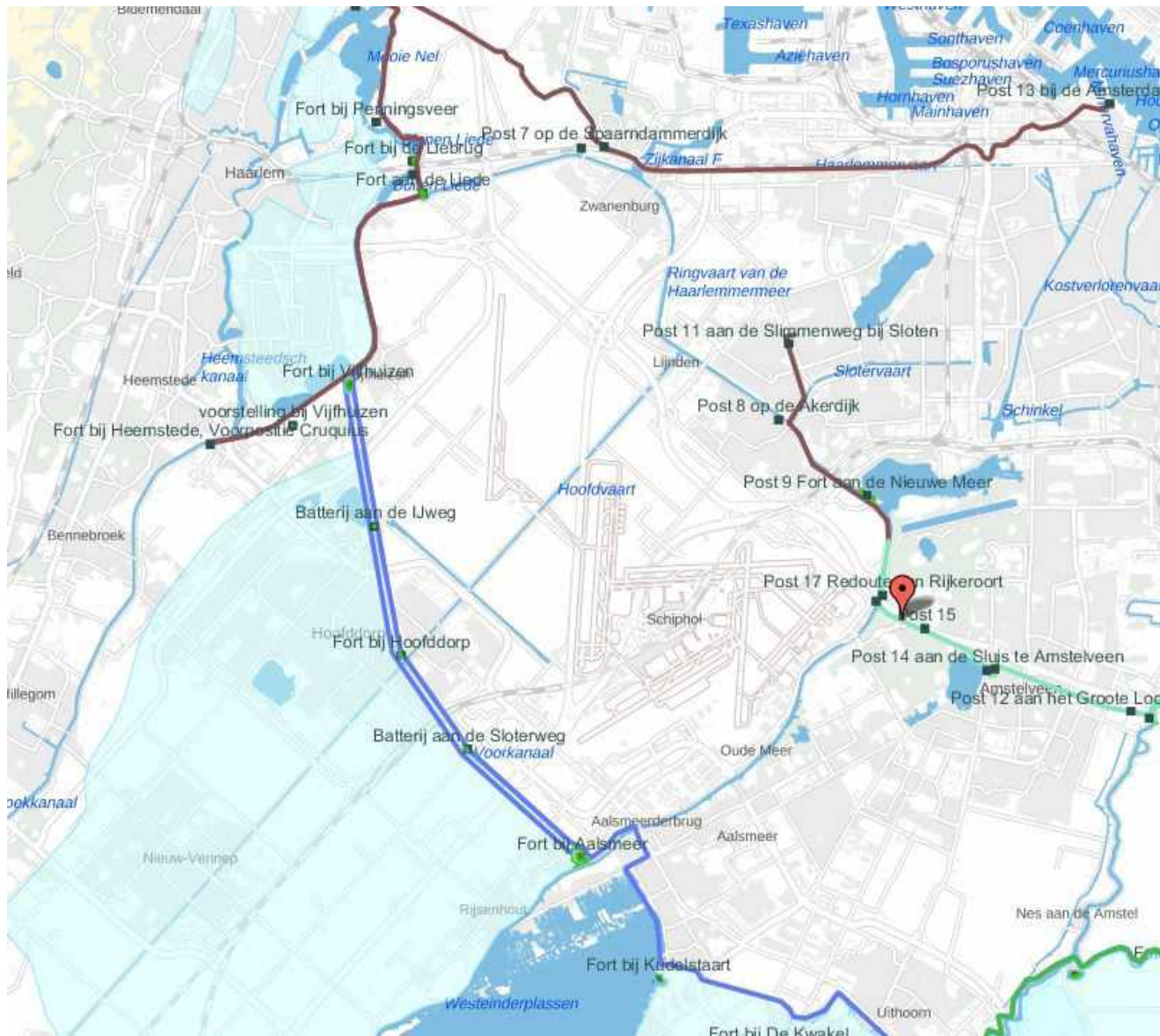
↓ Verkaveling van den Haarlemmermeerpolder, met plattegronden van verschillende typen kruisingen en opstanden van verschillende typen bruggen, circa 1843. [NHA]



- ↓ Profieltekening van de dijk bij de Schinkelpolder, Leimuiden en Oude Wetering, 1841 [NHA]
- ↓↓ Profieltekening van de dijk bij de Schinkelpolder, Leimuiden en Oude Wetering, 1841 [NHA]



↓
Uitsnede uit de kaart van verdedigingswerken. De bruine en lichtgroene lijnen geven de Posten van Krayenhoff weer, de paarse lijn markeert de Stelling van Amsterdam [RCE]



DE POLDER ALS VERDEDIGINGSLANDSCHAP

Tijdens de oorlogsjaren in 1795-1813 werden op initiatief van generaal C.R.T. Krayenhoff verdedigingslinies met forten gebouwd om Amsterdam tegen vijandelijke invallen te beschermen. De Posten van Krayenhoff waren een directe voorloper van de Stelling van Amsterdam. Na de onafhankelijkheid van België in 1839, werd de verdediging van Holland en in het bijzonder die van Amsterdam een prioriteit. Dit nieuwe militaire beleid had grote consequenties voor de inrichting van de Haarlemmermeerpolder. Als onderdeel van de Posten van Krayenhoff, werden in de jaren 1843-1846 aan de noordrand van de polder vier nieuwe forten gebouwd: bij Heemstede, de Liede, Nieuwe Meer en Schiphol. De twee belangrijkste forten de Liede en Schiphol werden aangelegd als eilanden in de Ringvaart met ronde torens. Waterstaatkundige Jan Anne Beijerinck, die verantwoordelijk was voor het verkavelingsplan van de Haarlemmermeerpolder uit 1845, hield nadrukkelijk rekening met het verdedigingssysteem. Het verkavelingspatroon van wegen en tochten in de Haarlemmermeerpolder werd volledig afgestemd op de twee forten, die door de Spaarnwouderdwarsweg (de huidige Spaarnwouderweg en Schipholweg) met elkaar werden verbonden. Deze weg kon dienst doen als inundatiekade en verdedigingslinie.¹⁸ Deze lijn in het landschap dicteerde de rest van de inrichting van de polder. De andere wegen en tochten werden evenwijdig en loodrecht op deze weg gesitueerd. Hiermee kwam een verkavelingspatroon tot stand van tochten, kanalen en wegen. De wegen en kanalen in oost-westelijke richting konden ook dienstdoen om een eventuele vijandelijke opmars richting de hoofdstad te belemmeren.¹⁹

FORTEN EN DAMSLUIZEN EN BALGSTUWEN

Pas later, tussen 1891 en 1894 werd een tweede verdedigingslinie aangelegd. Het was een grote cirkel met Amsterdam als middelpunt: de Stelling van Amsterdam. Deze waterlinie trok een nieuwe lijn in het landschap van de polder. De forten van de Stelling kwamen in Rijsenhout, Hoofddorp en Vijfhuizen, met daartussen twee batterijen aan de Sloterweg en de IJweg. De Geniedijk van de Stelling trekt vanaf de IJweg en Hoofddorp een diagonale lijn door het poldergrid. De raakpunten met de Ringdijk liggen aan de Aalsmeerderdijk in Rijsenhout (Fort bij Aalsmeer) en aan de Cruquiusdijk in Vijfhuizen (Fort bij Vijfhuizen). In Cruquius, ten zuiden van de lijn, ligt een voorpost van de Stelling. Ook onderdeel van de Stelling zijn de damsluizen bij Vijfhuizen en Zwanenburg en een Schutsluis bij het Fort bij Aalsmeer. De damsluizen speelden een rol om het water in een inundatiegebied te laten stromen, in het geval van oorlogsdreiging. In de gemetselde pijlers zitten twee goten waar twee houten schotten in konden worden geschoven. De tussenruimte kon dan opgevuld worden met zand en klei, zodat de dam snel in werking kon worden gesteld en de inundatie van de Stelling kon beginnen. Ook de Koude Oorlog heeft een – onzichtbare – stempel achtergelaten in de vorm van vier balgstuwen. Dit zijn grote rubberen slangen op de bodem van de Ringvaart. In het geval van een dijkdoorbraak kunnen twee van de balgen worden gevuld met water en een deel van de Ringvaart afsluiten. Zo kon worden voorkomen dat het water van de Kagerplassen, Westeinde of Braassem de Haarlemmermeerpolder in zou stromen. De balgen liggen er nog steeds; de exemplaren bij Lisse en Aalsmeer werden nog in 2014 getest en gerepareerd.²⁰ De erfenissen van de Tweede Wereldoorlog komen aan bod in Hoofdstuk 9.





WATERSTAAT

Voor de Haarlemmermeerpolder tekende Beijerinck een systeem van vaarten die rechtstreeks op de drie gemalen op de Ringvaart uitwaterden. Feitelijk werd het poldergrid bepaald door de ligging van de inundatiekade tussen fort Schiphol en fort de Liede (Spaarnwouderdwarsweg) en de locatie van gemaal de Leeghwater. De drie gemalen werden opgesteld op locaties waar goede afwatering mogelijk was vanwege een ruime boezem: gemaal de Leeghwater kwam aan de Dieperpoel vanwege de betekenis voor de uitwatering bij Katwijk. De Lynden kwam naast het toenmalige Lutkemeer (dat in 1864-1865 zou worden ingepolderd) te liggen en de Cruquius ter hoogte van het Zuider-Spaarne. Laatstgenoemde had een belangrijke functie voor de doorstroming van de stadswateren van Haarlem. De Hoofdvaart moest uitkomen bij gemalen de Leeghwater en de Lynden. Wanneer er een rechte lijn zou worden getrokken tussen de twee gemalen, zou de Hoofdvaart niet loodrecht op de Spaarnwouderdwarsweg uitkomen. Om die reden maakt de Hoofdvaart ter hoogte van Abbenes een knik. Zo konden ook hoge onteigeningskosten uitgespaard worden. Het gebied ten oosten van het voormalige eiland Abbenes was namelijk in handen van een Amsterdamse jurist die het gebied wilde vervenen.²¹

BEZUINIGINGSSLAG

In de inrichting van de polder zijn drie basisprincipes aan de orde: defensielinies als uitgangspunt, rechthoekige kavels van gelijke grootte en rechte vaarten die loodrecht op elkaar waren geprojecteerd.²² Maar daarbij was een vierde factor niet onbelangrijk, namelijk de financiering. De kaveldiepte lag vast, maar de breedte nog niet. Beijerinck had de voorkeur voor kavels van 50 bij 1000

meter. Hij baseerde zich op de praktijkervaring in Zuid-Hollandse droogmakerijen uit de tweede helft van de achttiende eeuw, met dezelfde slappe bodem als in de Haarlemmermeerpolder. Inmiddels raakte de hele onderneming in 1848 in financiële problemen. De Commissie van Beheer stelde een subcommissie in, die de plannen van Beijerinck beoordeelde. Deze subcommissie stelde uit financiële overwegingen een kavelbreedte van 100, in plaats van 50 meter vast. Later in 1852 werd de kavelbreedte opnieuw verdubbeld tot 200 meter. Hiermee kwam de verhouding land-water op 1:32 te liggen, terwijl in de Zuidplaspolder die in 1839 was drooggemaakt, de verhouding 1:10 was aangehouden.²³ De argumentatie van de commissie was dat de nieuwe landeigenaren zelf extra afwateringssloten konden graven. Deze grote kavels waren een noviteit. De poldermodules hadden een afmeting van twee bij drie kilometer, met polderblokken van drie bij één kilometer, en standaardkavels van tweehonderd bij duizend meter. Dit leverde voor die tijd een ongekend grootschalig landschap op. Beijerinck was hier zeer teleurgesteld over en waarschuwde de Commissie voor de desastreuze gevolgen die deze beslissing zou hebben voor de waterhuishouding in de polder.²⁴ Hij kreeg gelijk; de eerste decennia kampten de pioniers met grote wateroverlast. Boeren probeerden hun land droog te houden door extra sloten te graven, maar het water werd vervolgens bij de burens geloosd. Het was geen gezamenlijke strijd, maar ieder voor zich. In 1912 werd gemaal de Leeghwater voorzien van een dieselmotor en in 1919 werd de Lynden geëlektrificeerd. Door deze nieuwe technieken konden de gemalen harder pompen en kon men met minder waterberging af.





KRITIEK OP HET LANDSCHAP

Het verkavelingsplan zoals dat in 1854 door J. A. Beijerinck was getekend, was het resultaat van een moeizaam compromis tussen defensie, waterstaat, landbouw in combinatie met lastige financiële overwegingen.²⁵ Het resultaat was een grootschalig landschap, utilitair, doelmatig en karig aan beplanting. In plaats van buitenplaatsen kwamen er hypermoderne proef- en modelboerderijen. In die zin markeert de Haarlemmermeerpolder een overgangperiode tussen zeventiende-eeuwse droogmakerijen en de Zuiderzeepolders van de twintigste eeuw. Een belangrijke schakel, zo blijkt later, omdat de overheid lessen trok uit de Haarlemmermeerpolder, die in de Zuiderzeepolders werden gebruikt. In het artikel *Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer* onderscheidt Ed Taverne drie stadia van kritiek op de Haarlemmermeer. Volgens Taverne is de onderwaardering van de Haarlemmermeer te wijten aan de romantische

landschapsvisie die omstreeks 1870 haar beslag kreeg, onder meer door de invloed van schilders van de Haagse School. Omstreeks 1870 stond de Haarlemmermeerpolder met zijn sobere en karige karakter symbool voor het verdwijnen van de natuur in Nederland (een sentiment dat opkwam als gevolg van de industrialisatie van het landschap) als 'een modern landschap zonder arcadische inspiratie'.²⁶ Omstreeks de eeuwwisseling kwam er vooral kritiek op de stedenbouwkundige en planologische onvolkomenheden van de polder en het schematische wegnemen dat er niet in slaagde om de belangrijkste knooppunten te verbinden. Ten slotte is het boek van Henri ter Veen *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied. Proeve eener sociaal-geographische monographie* (1925) van grote invloed geweest op de beeldvorming. Ter Veen stelde dat de eerste generatie polderbewoners door de overheid aan hun lot waren overgelaten. Zij moesten zichzelf onder zeer moeilijke omstandigheden zien te redden.



4. DE KOLONISTEN

De aanleg van de Haarlemmermeerpolder verliep allesbehalve vlekkeloos. De bestuurlijke wanorde had consequenties voor de inrichting van het landschap, waarbij werd bezuinigd op waterhuishouding en infrastructuur. Daarbij had het gebrek aan bestuurlijke regie verregaande gevolgen voor de eerste inwoners aan de randen van de Haarlemmermeerpolder.

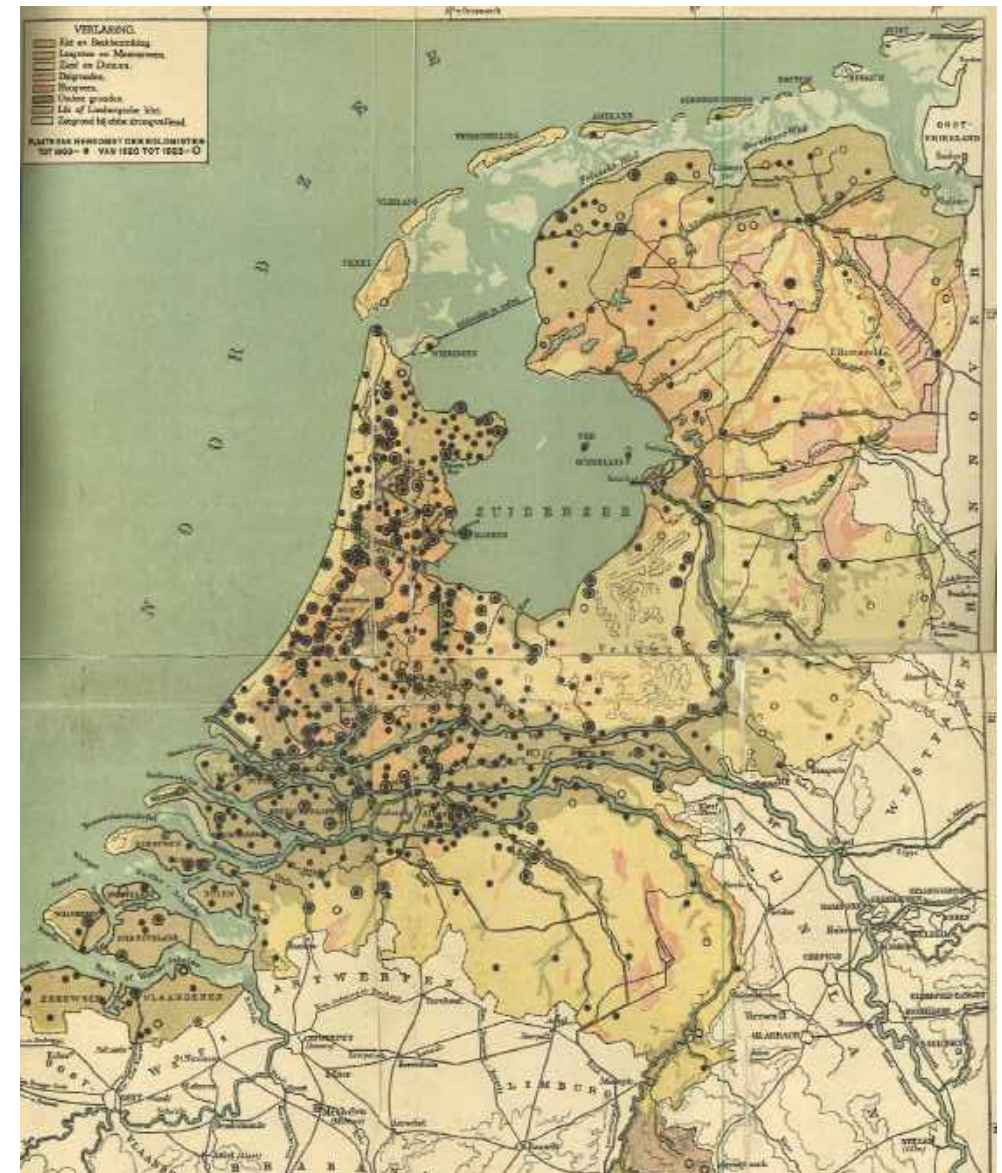
In 1840 werd besloten om het Haarlemmermeer uitsluitend op stoomkracht leeg te malen; een primeur voor het jonge koninkrijk. Dit technische hoogstandje stond echter in schril contrast met de aanleg van de Ringdijk en Ringvaart. Deze werden volledig met de hand aangelegd. De eerste spade ging in 1840 bij Hillegom de grond in. In 1848 werden de laatste drie gaten in de dijk gedicht. In 1847 deed onder meer De Leydse Courant melding van een aanbesteding van deze laatste fase van de Ringdijk: 'Op Maandag den 13den September e.k., des voormiddags (...) zal (...) worden aanbesteed, het doorzinken en opwerken van den Ringdijk door de nog bestaande openingen aan de Kaag, de Oude Wetering en den Mond van het Zuider Spaarne.'²⁷ Deze doorgangen waren tot het laatste moment opgehouden, ten behoeve van de scheepvaart op het meer. De arbeiders of de 'polderjongens' die belast waren met het zware handwerk, kwamen met duizenden tegelijk uit alle windstreken van het land. Deze pioniers woonden in provisorische hutten van riet en stro aan de randen van de polder.

WOESTENIJ

Aan het begin van 1851 waren de randen van het meer droog. Op 10 februari van dat jaar vroeg een graanhandelaar aan de Commissie van Beheer verlot om de grond te mogen bewerken en in hetzelfde jaar vestigden

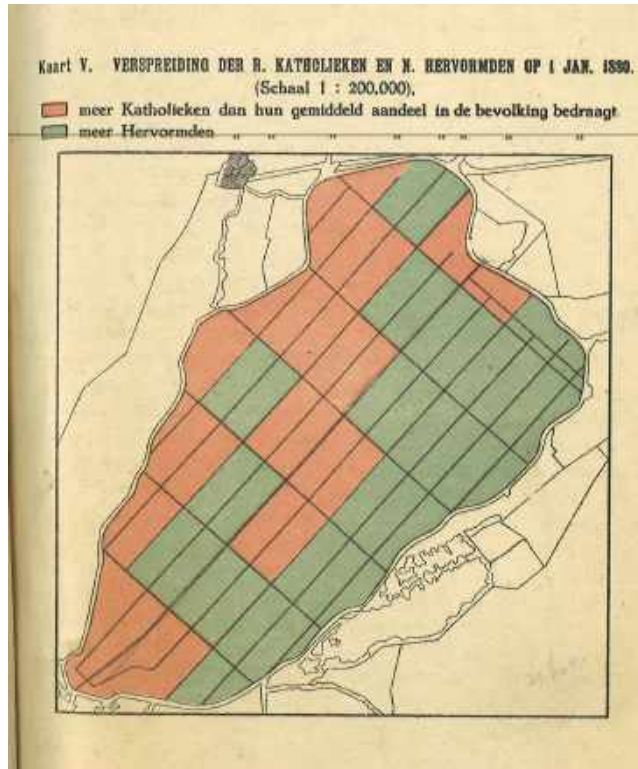


Kaart van de herkomst van de kolonisten die zich in de Haarlemmermeerpolder vestigden. Uit: *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, van H. ter Veen, 1925





Kaart van de verspreiding van katholieke en hervormde inwoners in de polder. Uit: *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, van H. ter Veen, 1925



Een spade uit het Haarlemmermeermuseum zoals die gebruikt is door duizenden polderjongens om de Ringvaart te graven [SHM]



zich de eerste bewoners op de Ringdijk. Ze troffen een wildernis aan. De bodem was nog nauwelijks droog of het werd overwoekerd met een woestijn van asters, riet, wilde andijvie en een enorme hoeveelheid wilgen tot manslengte hoog.²⁸ ‘Alles slingerde zich dooreen als de lianen in de groote natuurwouden van Amerika’, schreef schoolmeester Boekel in 1868.²⁹ Het zou nog tot 1852 duren voordat de polder in zijn geheel boven water kwam. Vervolgens moest het immense gebied in cultuur worden gebracht. Dit gebeurde niet zelden door dezelfde polderjongens die de Ringvaart hadden gegraven. De eerste jaren in de polder werden gekenmerkt door chaos. De drassige polder bleef lange tijd ontoegankelijk. De kolonisten die zich in de Haarlemmermeerpolder vestigden waren ontheemd; er was geen gemeentelijke administratie die hen kon of wilde opnemen. De Commissie stelde aan in een brief uit 1851 voor om de drooggevallen gronden voorlopig in te delen bij de aangrenzende gemeenten. De grens tussen Noord- en Zuid-Holland liep door de polder, maar de exacte ligging bleef lange tijd onduidelijk. Het parlement stelde dat de verwarring alleen zou toenemen bij een voorlopige indeling van de polder bij twee provincies, negen gemeenten en vijf kantons. Uiteindelijk werd in 1855 besloten dat er een gemeente Haarlemmermeer moest komen, behorend bij de provincie Noord-Holland.³⁰ Het duurde nog jaren, voordat de bevolkingsadministratie op orde was. Zo werd in 1859 in een provinciaal verslag melding gedaan dat men in de polder 1.800 mensen had ontdekt die zich niet bij het gemeentebestuur hadden aangegeven: op dat moment was dat bijna 40 procent van de totale Meerbevolking.³¹

DRINKGELAGEN EN VECHTPARTIJEN

De dijkbewoners waren niet alleen gericht op de landbouw, maar boden hun diensten ook aan buiten de polder, in

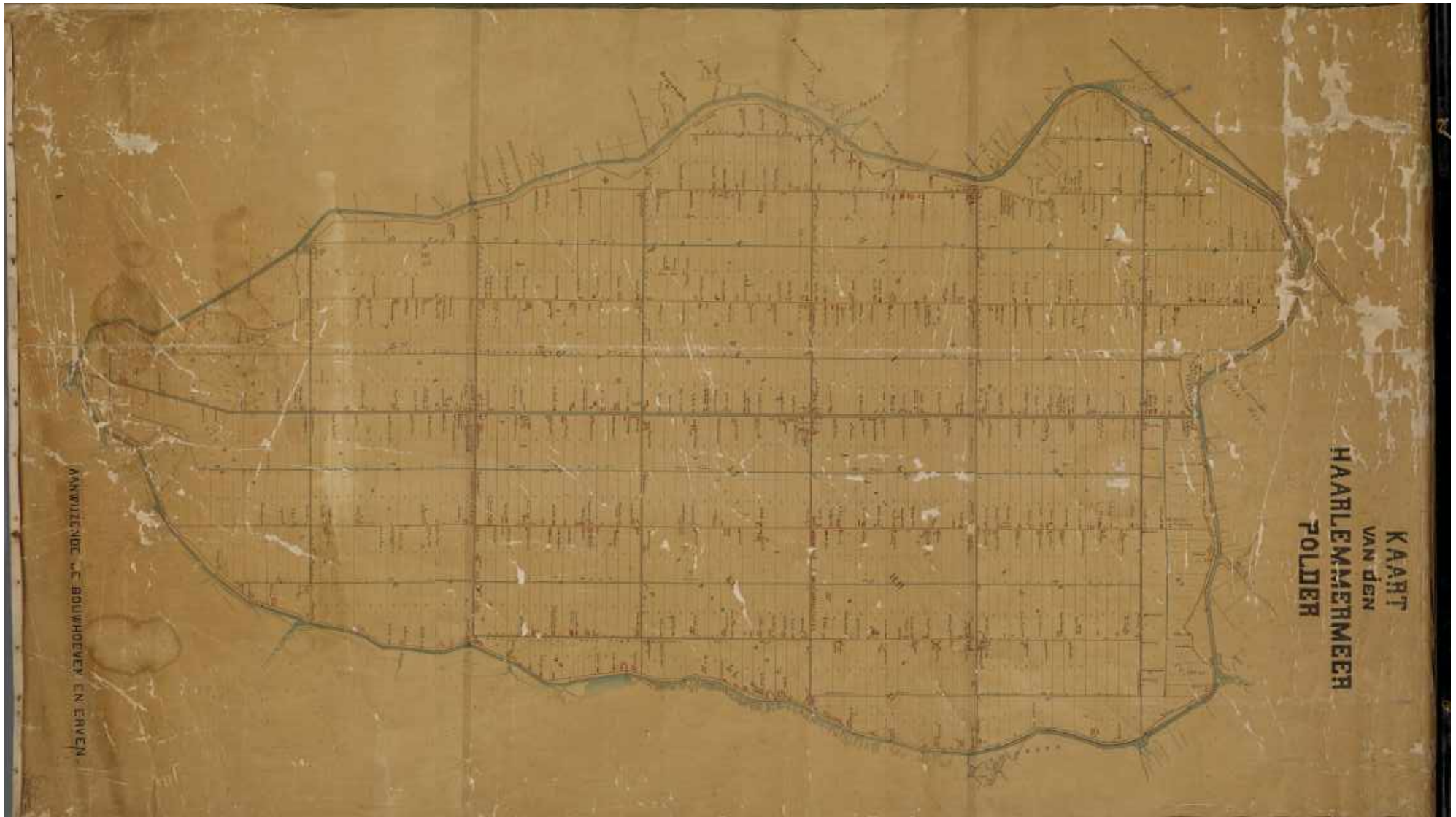


nabij gelegen plaatsen als arbeider. 'Ze vormden het beweeglijkste element van de Meerbevolking, want sociaal en economisch leefden ze aan de peripherie van die nieuwe gemeenschap, waarvan de aantrekkende kracht dus gering was', aldus H.N. Ter Veen, in zijn boek *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied* uit 1925.³² In dit boek schetste Ter Veen de bittere leefomstandigheden van de Meerbevolking van het eerste uur. Niet alleen het landschap was verwilderd tot een soort jungle, ook op de dijk was het een kwestie van *survival of the fittest*. Er was geen staatszorg op het gebied van huisvesting en gezondheidszorg. De bereikbaarheid van de polder bleef nog lange tijd een probleem. De modderige bodem bemoeilijkte de aanleg van wegen. De Meerbevolking leefde in bittere armoede. Het gebrek aan rijkssturing leidde tot een vrijstaat met allerhande sociale problemen. In 1860 werden in de polder 118 patenten verleend voor het tappen of slijten van sterke drank. De hele gemeente had op dat moment slechts 7.199 inwoners. Dit betekende één kroeg per 12 gezinnen. Ter Veen schreef hierover: 'De gemeenteraadzittingen eindigden niet zelden met drinkgelagen en vechtpartijen. Onder kerktijd werden in de naburige herbergen de gevulde glaasjes gereed gezet om de dorstige klanten, die weldra komen zouden, vlot te kunnen bedienen.'³³ Het alcoholmisbruik leidde tot nog grotere armoede. Ter Veen schreef hoe de armenmeester (die de armen geld verstreekte uit de kerkelijke armenkas) vaak tegelijkertijd ook slijter was, zodat het verstrekte geld meteen weer stukgeslagen werd aan sterke drank. De eerste burgemeester M.S.P. Pabst had er zijn handen vol aan, aldus Ter Veen: 'Hij werd Hein de Kruier genoemd, omdat hij de beschonkenen, aan zijn paard gebonden, naar huis sleepte.'³⁴





Drie deelkaarten van de bouwhoeven en erven, circa 1870 [HRA]



PLOETEREN IN HET DRAS

Een gezond alternatief voor sterke drank was er nauwelijks. De Meerbewoners dronken slootwater dat onvoldoende kon doorstromen. Moeraskoorts, malaria, tyfus en cholera tierden welig. Van medische voorzieningen was nauwelijks sprake. De gevolgen van wonen in een droogmakerij voor de gezondheid waren reeds sinds de achttiende eeuw bekend. Toch werden er nauwelijks voorzorgsmaatregelen genomen. In 1864 werd 86 procent van de polder verkocht aan grootgrondbezitters en speculanten die hun land verpachtten aan zetboeren. Dat betekende dat het overgrote deel van de eigenaren niet in de droogmakerij woonde.³⁵ Ondertussen lieten de bezuinigingen op de waterhuishouding zich gelden. Door de beperkte waterberging liepen de sloten en tochten regelmatig over en de grond was zo drassig dat de hulp-marechaussee van twaalf man sterk – aangesteld door de Commissie om de orde te bewaren in de polder – niet verder kwam dan de Ringdijk, omdat de paarden anders in de modder zouden blijven steken.³⁶ In een interview met Ter Veen, vatte een tachtigjarige Meerbewoner de ellende kernachtig samen: 'Met karrevrachten is het geld in de modder gezonken, De Meer was ziek. Toen wij het water te pakken hadden, werd-ie gezond, maar daarvoor had het water ons. Er was geen vechten tegen want onze heren woonden buiten en wisten niet hoe we in het dras ploeterden.'³⁷

'RATIONEEL, NUCHTER, MATERIALISTISCH EN PRACTISCH'

De eerste bewoners van de Haarlemmermeerpolder kwamen uit alle windstreken van het land. Dat verklaart onder meer de verschillende boerderijtypen die in de polder te vinden zijn. Ter Veen schreef over de mentaliteit van de bewoners: 'Het samenstromen van zoovelen uit

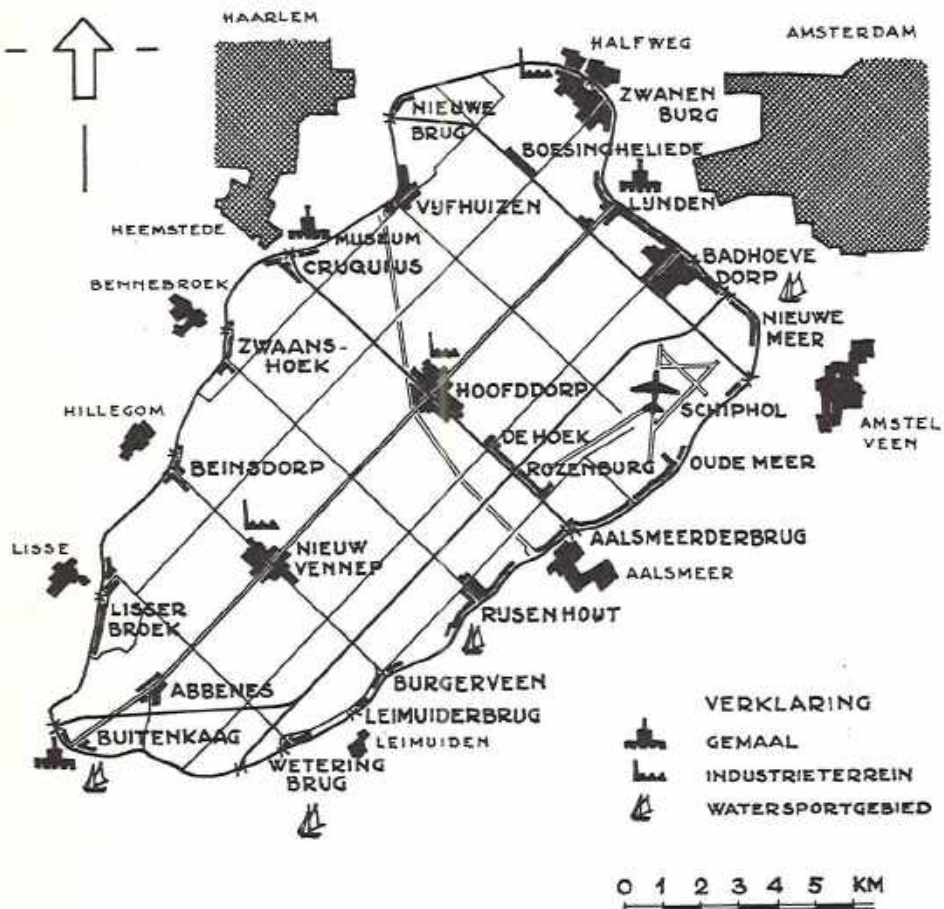
verschillende streken heeft ten gevolgen dat het verleden hun weinig gemeenschappelijks biedt en daardoor voor de groep als zoodanig weinig of geen gevoelswaarde heeft; dat richt de aandacht der immigranten meer op de toekomst. Daarop is hun gemeenschappelijk streven gericht, niet geremd door overgeleverde gewoonten. Zoo is te verklaren, dat koloniserende volksgroepen in het algemeen worden gekenmerkt als rationeel, nuchter, materialistisch en praktisch.'³⁸ Ter Veen beschreef een darwinistisch principe, waarbij de mensen vertrokken die het te zwaar hadden. De 'overlevers' bleven in de polder. 'De harde strijd houdt allen wakker. Wie verliest, aanvaardt de gevolgen en verdwijnt. Zij die winnen, blijven. De beweeglijkheid den kolonisten eigen, vergemakkelijkt deze geestesselectie', aldus Ter Veen.³⁹ De mensen die naar de polder kwamen waren relatief jong, hun gemiddelde leeftijd lag tussen de 33,47 (mannen) en 34,12 (vrouwen) jaar.⁴⁰ Er werden veel huwelijken gesloten en in de eerste decennia kende Haarlemmermeer het hoogste geboortecijfer en gemiddeld de grootste gezinnen in Nederland. In het begin waren er te weinig vrouwen in Haarlemmermeer: bij 15 tot 20 procent van de gesloten huwelijken tussen 1856 en 1861 kwam de bruid van buiten de gemeente.⁴¹ Over het algemeen was de Meerbevolking godsdienstig. Christelijk gereformeerden en de Nederduitsch Hervormden hadden een groeiende aanhang. De Rooms-Katholieken daarentegen daalden in aantal. Zij hadden zich voor het merendeel in het westen van de polder gevestigd, op de laagstgelegen percelen. Hierdoor ondervonden ze meer wateroverlast en moesten vaker noodgedwongen de polder weer verlaten.⁴²

STEDELIJKE INVLOEDEN

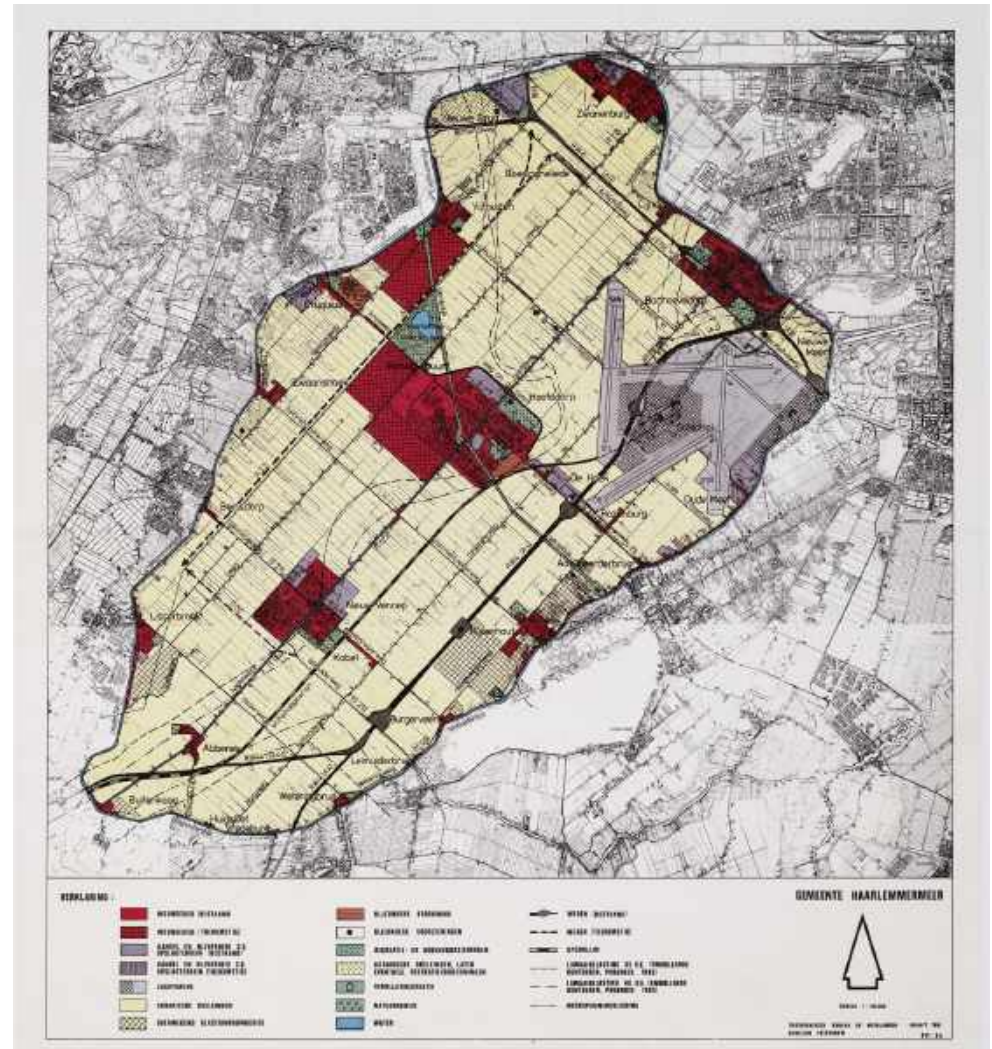
De situatie van de bewoners stabiliseerde enigszins aan het begin van de twintigste eeuw. Een veelgehoord gezegde

is in de Haarlemmermeerpolder is: 'De eerste vond er subiet de dood, de tweede leed er grote nood, de derde pas had er zijn brood.' Pas na een paar generaties had de Meerbevolking de polder onder controle. In de jaren twintig van de twintigste eeuw was het percentage aan grootgrondbezitters afgenomen. Ook vestigden zich in toenemende mate forensen in de polder. In Zwanenburg kwamen de arbeiders van Halfweg te wonen en vanaf de jaren dertig ontwikkelde Badhoevedorp zich als forensendorp voor de werknemers van Schiphol en de KLM. De invloed van Amsterdam en Haarlem was in het noorden van de polder altijd aanwezig, zeker met de komst van Schiphol. In een promotieboekje van de gemeente uit 1962 staat: 'Het zal u opvallen, dat vrouwen en mannen hier [...] niet typisch plattelands gekleed gaan. De mode wordt vrij goed gevolgd. In de winkels treft u veel produkten aan, die ook in de grote stad worden geëtaled. Dit is te danken aan de invloed van de omringende steden, die zich van de eerste dag, dat de Haarlemmermeerpolder droog viel, duidelijk heeft laten gelden.'⁴³ De Meerbevolking is gevoelig voor vooruitgang en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van landbouw kregen vaak in de Haarlemmermeerpolder voor het eerst hun beslag (zie ook hoofdstuk 6). De ondernemerszin van de bewoners is nog steeds groot, wat blijkt uit de grote hoeveelheid (familie) bedrijven die nog altijd aan de Ringvaart is gevestigd. In het boekje *Kijk op de Ringvaart* van de gemeente uit 2018 worden de dijkbewoners als volgt getypeerd: '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.'⁴⁴

↓ Kaartje uit de publicatie *Te gast in de Haarlemmermeer* van de gemeente uit 1962. Deze kaart laat goed de dubbeldorpen-structuur zien. Ook is te zien hoe elke weg uit de polder in een randdorp uitkomt.



↓ De Haarlemmermeerpolder in 1981 door Sociografisch Bureau de Meerlanden. Deze kaart laat de groei van Hoofddorp, Nieuw-Vennep, Zwanenburg, Badhoevedorp en Vijfhuizen zien, nadat de polder werd aangewezen tot groeikern. [NHA]



5. DORPEN GEKLUISTERD AAN DE DIJK

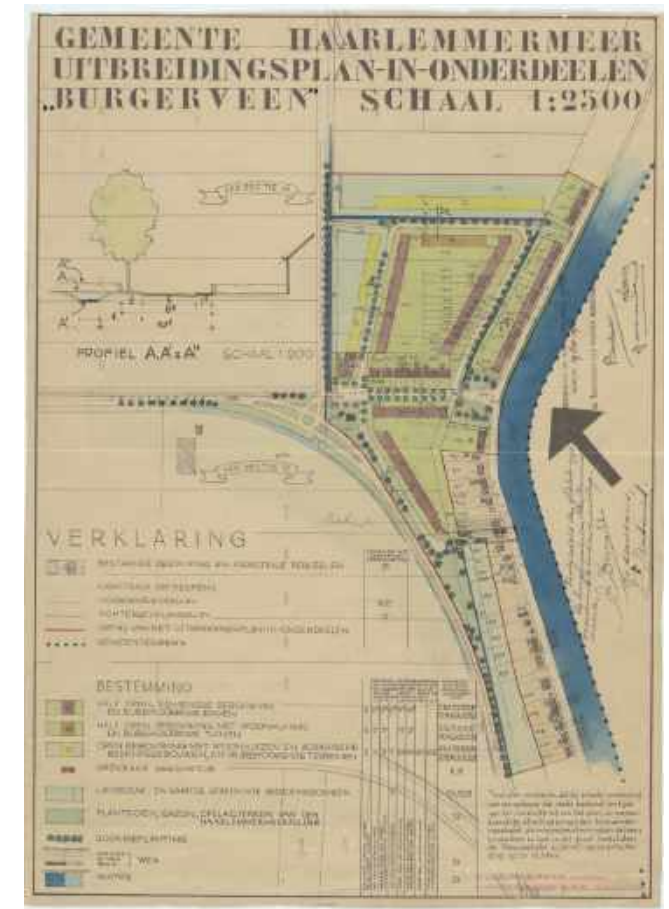
Er waren grote verschillen tussen de Meerbewoners in de polder en die aan de rand. Laatstgenoemden behoorden veelal tot de economisch zwakkeren, die van het polderbestuur een stukje dijkgrond in recht van opstal konden krijgen.

De kolonisering van de polder gebeurde vanaf de rand. Op de dijk was het hoog en droog en hier konden de arbeiders zonder te heien een goedkoop huisje bouwen op een in erfpacht van de polder verkregen grond, voor de prijs van 2,5 cent per jaar per vierkante meter.⁴⁵ De nederzettingen ontstonden bij knooppunten van wegen en bruggen. Op de huidige kaart van de Haarlemmermeerpolder is nog goed te zien dat elke hoofd- en dwarsweg in het poldergrid, uiteindelijk uitkomt in een dorp aan de dijk. De meeste dorpen vormden een dubbeldorp met het dorp aan de overkant van het water, zoals Zwanenburg met Halfweg, Aalsmeerderbrug met Aalsmeer en Lisserbroek met Lisse. De ontstaansgeschiedenis van de dorpen is dus onlosmakelijk verbonden met hun wederhelft aan de overkant van water. De aanwezigheid van een brug of een pontveer was dan ook van onschatbare waarde; aan de overkant waren voorzieningen, die de polder nog niet had. Bovendien was daar ook werkgelegenheid. Een voorbeeld is Zwanenburg, dat zich ontwikkelde tot een socialistische arbeidersbuurt, met een bevolking die grotendeels werkzaam was in de industrie in Halfweg. De dorpen langs de Ringvaart werden gekenmerkt door kleinschalige bebouwing en bedrijvigheid, eerst met rieten hutten, later met piepkleine (ongefundeerde) dijkhuisjes, naast het jaagpad, op de kruin van de dijk. De bewoning van

de Haarlemmermeerpolder heeft zich op een bijzondere manier ontwikkeld: vergelijk de polder bijvoorbeeld met een stad als Amsterdam: een kleine middeleeuwse kern die zich door de eeuwen heen naar buiten toe uitbreidde. In de Haarlemmermeerpolder vond een soort omgekeerde verstedelijking plaats: niet vanuit de kern, maar vanaf de rand. Daarbij was de stedelijke invloed van Amsterdam en Haarlem onmiskenbaar. We zien deze typologie overigens ook niet terug in andere polders, waar juist de randen in het algemeen verschoond blijven van bebouwing, zoals de Watergraafsmeer, Purmer, Beemster, de Noordoostpolder, Wieringermeer en de Flevopolders.

ONGEPLAND

De dorpen aan de dijk dus ongepland en vertellen iets over de ontoegankelijkheid van de polder in de beginjaren na de drooglegging. Tegelijkertijd kwamen wel degelijk woonkernen op de tekentafel tot stand: Kruisdorp (nu Hoofddorp) en Vennepdorp (nu Nieuw-Vennep). De keuze voor twee kernen kwam voort uit de prille provinciegrens tussen Noord- en Zuid-Holland. In 1840 werd na enige discussie besloten om de provincie Holland op te splitsen in twee provincies. De ligging van de grens tussen de beide provincies, veranderde in de jaren 1840 een aantal keer. In 1855 werd de gemeente Haarlemmermeer in het leven geroepen en in haar geheel toegewezen aan Noord-Holland. In ruil kreeg Zuid-Holland Leimuiden en een klein deel van Aalsmeer. De bouw van de twee dorpen ging echter wel door. Dit leidde lange tijd tot onduidelijkheid over welk dorp het 'Hoofddorp' was van de polder. Pas in 1867 werd in Kruisdorp het raadhuis gebouwd. Hiermee kon





deze tweestrijd worden beëindigd. Overigens hadden de randdorpen aan de dijk van oudsher weinig te stellen met Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Vanwege de grote afstanden ervaren de bewoners nog tot op de dag van vandaag grote cultuur- en mentaliteitsverschillen. De meeste dijkdorpen zijn nog altijd sterk georiënteerd op de naastgelegen dorpen aan de andere oever van de Ringvaart.⁴⁶ In het geografische rapport *De Haarlemmermeer. Plattelandsproblemen in de Randstad Holland* uit 1955 werd dit fenomeen als volgt getypeerd: 'Een en ander betekent dat een groot percentage van de bevolking van de Haarlemmermeerse rand [...] in de polder woont, nochtans niet van de polder is.'⁴⁷

VERSTEDELIJKING

In de jaren twintig van de twintigste eeuw kreeg de verstedelijking greep op de Haarlemmermeerpolder, dat tot dan toe uitsluitend een agrarisch poldergebied was. Dit had vooral zijn weerslag op de dorpen in de rook van Amsterdam en Schiphol. Na de Eerste Wereldoorlog kwam een forensenstroom op gang van Amsterdammers die zich in de randdorpen van de Haarlemmermeerpolder vestigden. In Zwanenburg waren dat vooral arbeiders, in Badhoevedorp ging het overwegend om werknemers van Schiphol en de KLM. Om de groei in banen te leiden, kreeg in de jaren dertig architect en stedenbouwer Wieger Bruin (1893-1971) opdracht van de gemeente om uitbreidingsplannen te ontwerpen voor Zwanenburg en Badhoevedorp. Bruin baseerde zijn plannen deels op de tuinstadgedachte, met lommerijke lanen, publiek groen en eengezinshuizen. Het was de periode na de Woningwet, die reeds in 1901 van kracht was gegaan, met richtlijnen voor arbeiderswoningen en de verplichting voor grote gemeenten om uitbreidingsplannen te maken. De ontwikkeling van Badhoevedorp als tuindorp, was een van de eerste serieuze

uitbreidingsplannen in de Haarlemmermeerpolder. Hierna werden door Bruin tijdens de oorlogsjaren ook plannen getekend voor andere dorpen in de gemeente: Rijsenhout, Cruquius, Zwaanshoek, Vijfhuizen, Buitenkaag, Beinsdorp, Aalsmeerderbrug, Zwanenburg en Burgerveen. Hoewel Haarlemmermeer het tijdens de crisisjaren moeilijk had, kon de gemeente aan het einde van de jaren dertig relatief snel oprakbelen, onder meer door de invloed die Schiphol uitoefende op het economische welzijn van de polder. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kwam deze bloeiperiode tot een voorlopig einde (zie hoofdstuk 9).

IN DE KNEL

De jaren na de Tweede Wereldoorlog werden gekenmerkt door bevolkingstoename en toenemende werkgelegenheid, met name in de noordelijke dorpen Zwanenburg en Badhoevedorp, en de centrumdorpen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Naast deze vier grote dorpen ontwikkelden zich ook andere dorpen aan de dijk tot middelgroot formaat: Rijsenhout met de bloementeelt van Aalsmeer en de nieuwe bewoners van Rijk (het dorpje dat vanwege de uitbreiding van Schiphol in 1959 gesloopt werd), Vijfhuizen dat met de naoorlogse uitbreidingswijk Schalkwijk vrijwel naast Haarlem kwam te liggen en Lisserbroek als onderdeel van het bollenteeltcentrum Lisse.⁴⁸ Toch bleef de ontwikkeling van de randdorpen van de Haarlemmermeerpolder achter vergeleken bij de rest van de randstad. De groei van het vliegverkeer beperkte de uitbreidingsmogelijkheden van Badhoevedorp en Zwanenburg. Daarbij wilden de naburige steden – de hongerwinter nog vers in het geheugen – de voedselproductie veiligstellen. Landbouwgrond mocht alleen bebouwd worden om de eigen bevolking te huisvesten.⁴⁹ Dit betekende ook dat Haarlemmermeer nog tot ver in de jaren zestig kampte met krotwoningen, die volgens de Woningwet

van 1901 al onbewoonbaar waren. Er was immers geen ruimte beschikbaar om op grote schaal vervangende woningen te bouwen. De gemeente schreef in 1962 over deze saneringsopgave: 'Met die erfenis uit vroeger tijden zit Haarlemmermeer nu lelijk in de knel. Het veel te kleine woningcontingent, dat wordt toegewezen, laat vervanging van de krotten op grote schaal niet toe. Wel heeft het gemeentebestuur de machtsmiddelen, om woningen onbewoonbaar te verklaren, maar wat helpt dat als het aan de bewoners geen nieuwe huizen kan geven?'⁵⁰

WONINGELLEDE ZONDER ENDE

In het boekje *Woningellende zonder ende* deed het gemeentebestuur in 1962 een beroep op de provincie en het Rijk om woningbouw in de kernen aan de dijk toe te staan. Het boekje werd uitgewerkt tot structuurplan en de uit krotten bestaande lintbebouwing tussen de dorpen werd weggesaneerd. Doordat de krotten langzamerhand vervangen werden door nieuwbouw, bleef het aantal woningen nagenoeg gelijk. Nog tot halverwege de jaren zeventig woonden er meer mensen aan de Ringdijk dan in de polder. Pas met de Verstedelijkingsnota uit 1976 kwam hier een einde aan. De Haarlemmermeerpolder werd door het Rijk tot groeikern bestempeld. Deze groei kwam vooral tot stand door Hoofddorp uit te breiden. De bebouwing aan de Ringdijk bleef grotendeels haar ongeplande karakter behouden. In de jaren zeventig ontwikkelde de dijk zich meer tot villa-lint. Tegenwoordig is de Ringvaart – ruim vijftig jaar na de noodkreet van de gemeente – een van de duurste en exclusieve woongebieden van de Haarlemmermeerpolder.⁵¹ De dorpen hebben nog steeds een sterke relatie met de overkant. In 1959 besloot de gemeente dat de randkernen andere namen moesten krijgen, zonder het woord 'buurt', om zo meer een eigen

identiteit te krijgen (zie kader). Deze namen werden in een participatietraject, samen met de dorpsraden vastgesteld.⁵² Overigens droeg deze naamsverandering niet bij aan de onafhankelijkheid van de dorpen. Tot op de dag van vandaag zijn de dubbeldorpen aan weerszijden van de Ringvaart sterk van elkaar afhankelijk.⁵³

Randdorp van de Haarlemmermeer voor en na 1959

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

- ↓ Bennebroekerdijk in Cruquius met links de Ringvaart en in de verte de ophaalbrug, 1961 [NHA]
- ↓↓ Een dijk woning aan Huigsloterdijk 291 te Abbenes, foto ongedateerd [NHA]





Borstbeeld van Mr. J.P. Amersfoordt in Badhoevedorp
[SHM]



Oogsten op stoomkracht in de Haarlemmermeer, circa 1900 [NHA]



6. BEDRIJVIGHEID AAN DE VAART



Boerderij de Badhoeve tussen 1975 en 1985. De boerderij werd gesloopt in de jaren negentig [NHA]

De randen van de polder ontwikkelden zich sneller dan het gebied in de polder, omdat de gronden in het diepste deel van de Haarlemmermeerpolder te nat waren om goed te kunnen bewerken. Vanaf de Ringdijk vonden dan ook veel agrarische activiteiten plaats en ontstond de eerste industrie, met de Ringvaart als belangrijke vaarroute.

Haarlemmermeer was in de eerste jaren uitsluitend een agrarische polder. De pioniersjaren waren uitermate zwaar: de vette klei was moeilijk in cultuur te brengen en de wateroverlast bleef een rol spelen tot de beginjaren van de twintigste eeuw. Aanvankelijk werd vooral graan en koolzaad verbouwd in de polder, maar vanwege de wateroverlast, werden steeds meer laaggelegen gronden gebruikt voor veeteelt. In 1859 bestond ongeveer de helft van de Haarlemmermeerpolder uit grasland.⁵⁴ Later kreeg het waterschap de waterstand beter onder controle en nam het grasland weer af. Veehouderij bleef het langst in stand op de laagveenranden langs de Ringdijk. De ingepolderde stukken oud land werden in de eerste jaren van de polder verveend, om daarna vaak dienst te doen als grasland. De straat Turfspoor in Lisserbroek, verwijst naar deze geschiedenis. Een bijzondere uitzondering is de eendenkooi Stokman bij Vijfhuizen; dit is het oudste bedrijf van de polder. Deze eendenkooi bestaat al sinds het begin van de achttiende eeuw en is sinds 1757 in handen van de familie Stokman, die deze tot op de dag van vandaag beheert.⁵⁵ De verschillende randgebieden kenden hun eigen economische ontwikkeling. Vanwege de vraag uit Amsterdam, ontwikkelde zich bij Sloten groenteteelt. Tussen Lynden en Schiphol werd sla, komkommers, augurken, rabarber en kool verbouwd. Onder de invloed van datzelfde Amsterdam en



- ↓ Suikerfabriek Halfweg, ongedateerd [NHA]
- ↓↓ Gezicht op Halfweg met de draaibrug die werd afgebroken in 1950, ongedateerd [NHA]



de opkomst van Schiphol keerden de noordelijke bewoners zich steeds meer van landarbeid af. Het noorden van de polder verstedelijkte en de luchthaven nam steeds meer ruimte in beslag. Hierdoor is de groenteteelt weer voor een groot deel verdwenen. Door de invloedssfeer van Aalsmeer ontwikkelde zich vanaf 1900 de bloementeelt aan de oostkant van de polder, terwijl in het westen de bollenteelt opkwam door de invloed van Lisse en Hillegom.

PIONIERSGEBIED VOOR MECHANISERING

Van oudsher is de Haarlemmermeerpolder een experimenteergebied voor nieuwe ontwikkelingen in de landbouw. De polder stond in het teken van de moderne tijd: in plaats van buitenplaatsen voor rijke stedelingen kwamen er modelboerderijen. Bekende exemplaren waren de Cruquiushoeve, Olmenhorst en de Mentzhoeve. Verreweg de meest bekende was de Badhoeve, gesticht in 1854 ter hoogte van de Sloterbrug door Mr. J. P. Amersfoordt. Hij was een advocaat uit Amsterdam met een voorliefde voor landbouw. Hij zou uitgroeien tot een lokale beroemdheid en in 1863 volgde hij de eerste burgemeester van M.S.P. Pabst op. Amersfoordt zette zich in voor goede voorzieningen, beter onderwijs en een bruikbare infrastructuur. Ondanks zijn inzet, maakte hij zichzelf niet populair in de polder: hij hechtte groot belang aan de geestelijke ontwikkeling van de boeren die voor een groot deel analfabeten waren. 'Hij deed dat, jammer, genoeg op een zoo weinig hoffelijke manier, dat hij zich velen tot vijand maakte, aldus Ter Veen.⁵⁶ Een tekort aan arbeiders leidde in de tweede helft van de negentiende eeuw tot hoge lonen, wat in de Haarlemmermeerpolder een impuls gaf aan de mechanisering van de landbouw. Veel landbouwmachines werden voor het eerst op boerderij de Badhoeve getest, waaronder de stoomdorsmachine in 1855. Ook werd in



Gezicht op Halfweg en Sugarcity, 2019 [SHM]

Woonhuis met loodsen naast de Betonwarenfabriek 'De Cruquius' aan de Bennebroekerdijk 218 in Cruquius, 1975-1985 [NHA]

de Haarlemmermeerpolder in 1867 voor het eerst Peruguanomest toegepast. Amersfoort experimenteerde met uit Engeland overgenomen werkwijzen. Mede door zijn inspanningen kon de polder zich ontwikkelen tot welvarend landbouwgebied, waar het landbouwbedrijf rationeler en moderner was dan elders in Nederland, onder meer door de toepassing van landbouwmachines en kunstmest.⁵⁷ De Badhoeve werd beroemd tot ver buiten de landsgrenzen. De boerderij werd onder meer bezocht door de koning van Beieren, de kroonprins en kroonprinses van Pruisen, de keizer en keizerin van Brazilië en de oud-president der verenigde Staten Ulysses S. Grant.⁵⁸

ECONOMISCHE RUGGENGRAAT

Vanaf 1878 daalden de prijzen van graan in West-Europa en werd de markt overspoeld door graan uit Rusland, Argentinië en de Verenigde Staten. Veel mensen raakten aan lager wal en in deze periode leefden veel Haarlemmermeeders in grote armoede. Na deze eerste tropenjaren, ontwikkelden de boeren zich in de jaren 1890-1930 dankzij schaalvergroting en technologische ontwikkelingen tot de welvarendste inwoners van de Haarlemmermeerpolder. Dit betekende ook dat er slechts een beperkt aantal inwoners nodig was om de agrarische bedrijven draaiende te houden. Steeds meer mensen waaierden uit naar de randen van de polder. In de jaren twintig woonden maar liefst 23 duizend Meerbewoners aan het water van de Ringvaart.⁵⁹ De Ringdijk ontwikkelde zich tot economische ruggengraat van de polder. Voor kleine ondernemers was het een gunstige vestigingsplaats, vanwege de directe relatie met het vaarwater. Er verschenen diverse graansilo's, overslagplaatsen en fabrieken voor de productie van bouwmaterialen, zoals het bedrijf Cementbouw in Cruquius (sinds 1933) en de





Betonfabriek van de gebroeders Langhout in Rijsenhout [SHM]



Palingrokerij Eveleens in Burgerveen [SHM]



betonfabriek van de gebroeders Langhout in Rijsenhout (sinds 1922). Het gaat bijna altijd om familiebedrijven, die veel invloed hadden op de (economische) ontwikkeling van het dorp waar ze zich bevinden. Zo is palingrokerij Eveleens (sinds 1970) onlosmakelijk verbonden met Burgerveen. Ook de drie stoomgemalen gaven een economische impuls aan hun omgeving; feitelijk waren dit ook bedrijven, met werknemers en inmiddels elk een eigen toeristenstroom. Bij de Leeghwater in Buitenkaag staan nog steeds de bedrijfswoningen van de gemaalbedienden: de Leeghwaterhuisjes. Deze rijtjeswoningen stonden ook bij de Cruquius en de Lynden, maar zijn inmiddels verdwenen.

BIETENCAMPAGNE

De meeste industrie aan de Ringvaart had een kleinschalig karakter, met één belangrijke uitzondering: de suikerfabriek in Halfweg. De fabriek en de polder waren volledig van elkaar afhankelijk. De suikerindustrie bij Halfweg die zich vanaf 1863 ontwikkelde, was onlosmakelijk verbonden met de ontwikkeling van de polder. Suiker was een kostbaar importproduct uit Nederlands-Indië. Met het vrijkomen van een groot areaal aan landbouwgrond na de droogmaking van het Haarlemmermeer, was het mogelijk om zelf in Nederland suikerbieten te telen. Tijdens de jaarlijkse suikerbietencampagne werden de suikerbieten in september tot december over de Ringvaart aangevoerd door de schutsluis bij Aalsmeer richting Halfweg: de enige sluis die de binnenvaart van de Haarlemmermeerpolder verbond met de Ringvaart. Elke herfst lagen tientallen tjalken in Hoofddorp om de bieten te vervoeren.⁶⁰ Ook de loswallen aan de Ringvaart waren verbonden aan de bietencampagne; elke polderweg die eindigde op de dijk had een loswal om bieten in boten over te slaan. Enkele loswallen zijn nog te vinden aan de dijk, een fraai

voorbeeld is de loswal op kruising van de Kaagweg en de Huigsloterdijk in de zuidelijke hoek van de polder. Tijdens de bietencampagne was een groot deel van de polderbevolking in touw en hing een zoete weeïge geur in de dorpen. Veel mensen werkten tijdens de zomer op het land en in de winter in de suikerfabriek. Er was zelfs een bietenpeil: het waterpeil in de polder werd in het najaar tijdelijk verhoogd om te voorkomen dat de tjalken in de vaarten vast zouden komen te zitten. In Halfweg en Zwanenburg was het een drukte van belang, zowel op het water als aan de wal. De suikerfabriek is tot 1991 in bedrijf gebleven en vanaf 2001 herontwikkeld tot Sugar City.

RECREATIE ALS VERDIENMODEL

De Haarlemmermeerpolder was een utilitair aangelegd landschap, niet in eerste instantie bedoeld voor toeristen en dagjesmensen. Toch is de polder al geruime tijd een toeristische bestemming. Na de aanleg van de polder kwam al een aantal nieuwsgierige wandelaars uit de buurt kijken, maar tijdens de Olympische Zomerspelen van 1928 was de Ringvaart even wereldberoemd. Toen was de Ringdijk het decor van de roeiwedstrijden, die gehouden werden ter hoogte van Sloten. Uiteraard was en is Schiphol de grootste economische motor voor Haarlemmermeer, maar niet alleen als luchthaven: het was een gewilde bestemming voor dagjesmensen, en met de opkomst van het massatoerisme van de jaren vijftig en zestig, groeide de luchthaven uit tot een veel bezochte toeristische trekpleister. Lange tijd was transport over de Ringvaart belangrijker dan de pleziervaart, maar daar kwam met de opkomst van de vrijetijdseconomie in de jaren vijftig en zestig verandering in. Vooral in de omgeving van Rijsenhout en Buitenkaag kwamen watersportgerelateerde voorzieningen, waaronder jachthavens, scheepswerven en bootverhuur.

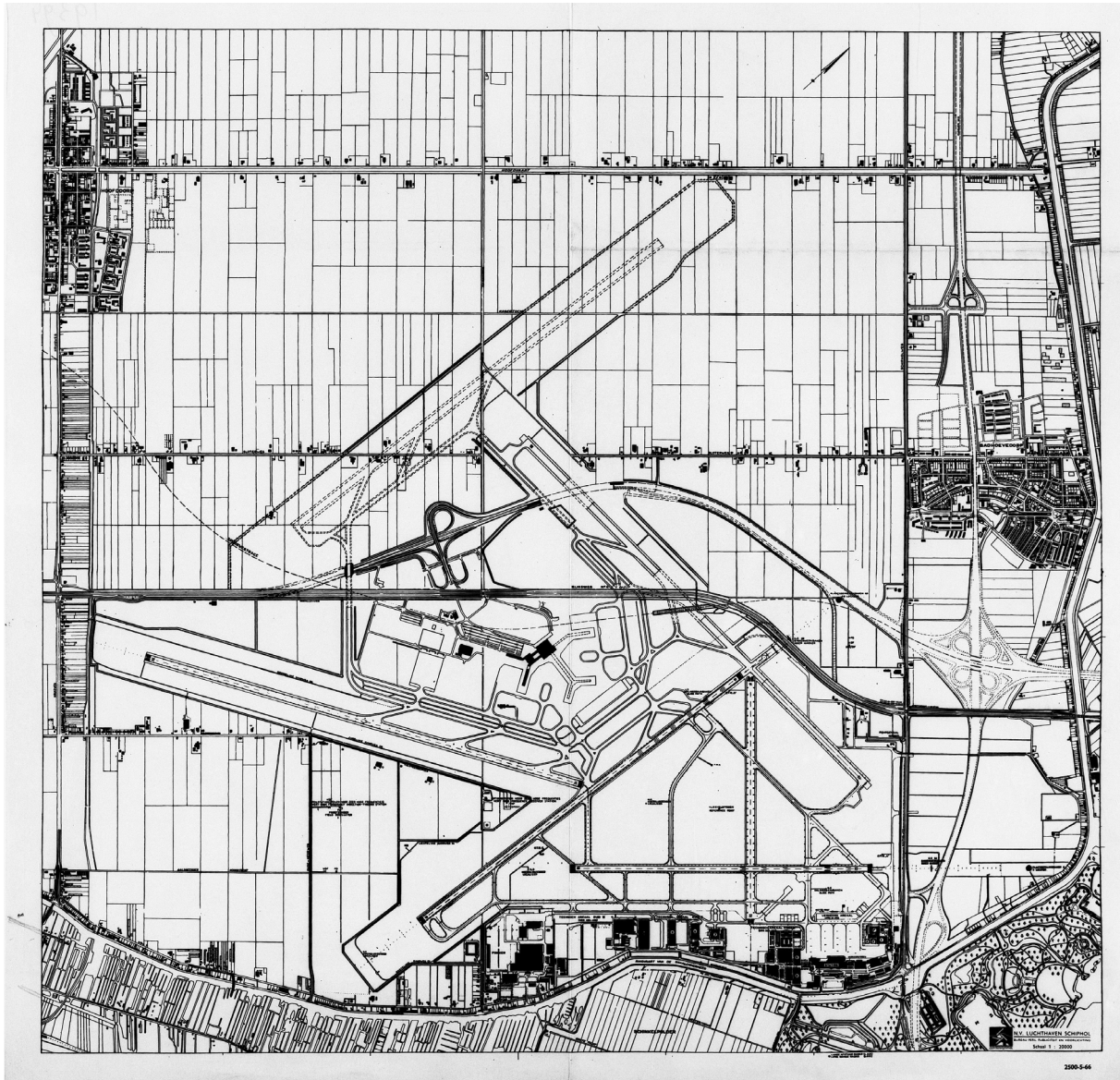


Scheepswerf van aluminium boten van Verhoef aan de Ringvaart te Aalsmeer, met kraan aan de Aalsmeerderdijk, ongedateerd [NHA]





Schiphol, zoals het moest worden in 1967. De entree kwam in de polder te liggen en het oude Schiphol aan de Ringvaart werd als technisch areaal in het stedenbouwkundig ontwerp opgenomen. [SAA]

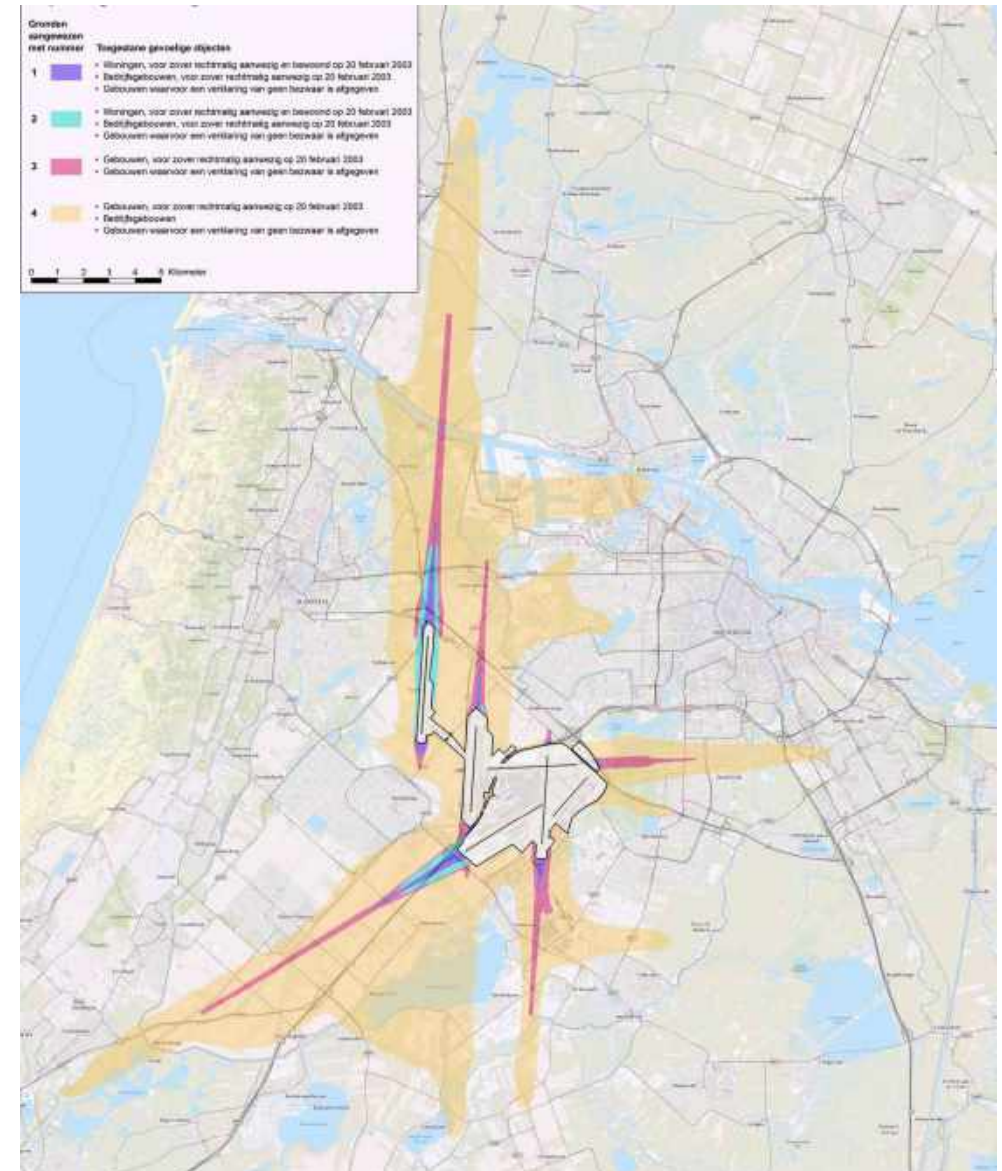


7. DE IMPACT VAN SCHIPHOL



Schiphol begon als militair vliegveld, met een paar barakken in een drassige polder. Met de bouw van een representatief stationsgebouw en de aanleg van Europa's eerste verharde landingsbaan, groeide de luchthaven uit tot internationale toegangspoort.

Het militaire vliegveld kwam in 1916 naast het Fort Schiphol aan de Ringvaart te liggen. Hier kon de grond relatief voordelig bij een plaatselijke boer worden aangekocht.⁶¹ Aan het begin van de twintigste eeuw stegen de eerste vliegtuigen op. Deze wonderbaarlijke machines spraken enorm tot de verbeelding en vanaf het allereerste begin kon Schiphol op veel nieuwsgierige bezoekers rekenen. In 1920 nam de burgerluchtvaart een aanvang, toen de net opgerichte Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM) een overeenkomst met de Postersloot sloot om een luchtlijn naar Londen in gebruik te nemen. Tot midden jaren twintig verwekte Schiphol zo'n tien passagiers per dag. Dat aantal zou stijgen tot enkele honderden in het topjaar 1938. De militaire functie was moeilijk te rijmen met de burgerluchtvaart. Daarom droeg het Ministerie van Oorlog in 1926 de verantwoordelijkheid over aan de gemeente Amsterdam die voortvarend de modernisering en de uitbreiding van de luchthaven ter hand nam. In 1928 werd het eerste stationsgebouw geopend, in elegante Amsterdamse Schoolstijl. Een aanjager voor de groei van luchthaven waren de Olympische Spelen van 1928, waarmee Schiphol het visitekaartje van Amsterdam werd. De bezoekersaantallen (dagjesmensen en reizigers) liepen op tot in de honderdduizenden per jaar. In 1936 ging het Amsterdamse gemeentebestuur akkoord met de aanleg van 'randverhardingsbanen': voor Europa was dit een primeur. In 1938 hadden de gemeente Amsterdam en het Rijk een principeakkoord bereikt over de vorming





Verkeerstoren van Schiphol uit 1949, op enige afstand van de Ringdijk [SHM]



Uitzicht over de Aalsmeerbaan, gezien vanaf de Aalsmeerderdijk [SHM]





Na de oorlog werd Schiphol gezien als een aanjager van de economie en symbool van vooruitgang, zoals is afgebeeld op dit schilderij van Eppo Doeve uit 1955. Bij het schilderij hoort het volgende bijschrift [Haarlemmermeermuseum]:

*Waar eens Hollands vloot fier ten oorlog voer,
Daar rijpt nu het graan en ploegt nu de boer.
En hoort men de stem boven wolken en wind
Van de vloot van de vrede, die volken verbindt.*



van een NV Nationale Luchthaven Schiphol. Schiphol was getransformeerd van vliegweide tot volwaardige en professionele luchthaven.

GROEIPIJN

Nadat Schiphol in de oorlog vrijwel volledig van de kaart was geveegd, was het zaak om de luchthaven in een hoog tempo weer op te bouwen en uit te breiden. In de jaren vijftig en zestig kwam het reizen per vliegtuig voor steeds meer mensen binnen handbereik en de wederopbouw van Schiphol was een nationaal economisch prestigeproject. In 1946 vertrokken de eerste trans-Atlantische vluchten. Eind jaren vijftig maakten propellervliegtuigen plaats voor straalvliegtuigen. Vliegtuigen werden groter, sneller en konden meer mensen tegelijk vervoeren. Schiphol kreeg steeds meer passagiers te verwerken. Daarnaast bleef Schiphol een gewilde bestemming voor dagjesmensen, en met de opkomst van het massatoerisme van de jaren vijftig en zestig, groeide de luchthaven uit tot een veel bezochte toeristische trekpleister.

Terwijl er volop plannen werden gemaakt voor de (verre) toekomst van Schiphol ging gelijktijdig de wederopbouw van start. Na een tijdelijk onderkomen in een aantal houten noodbarakken, werd in 1949 het nieuwe semipermanente station geopend. Het stationsgebouw doet qua opzet denken aan het vooroorlogse station: een breed en laag gebouw met een verkeersstoren en een ruim terras naast de landingsbaan. Ondertussen werd hard gestudeerd op de toekomst van Schiphol. Dat was nog niet eenvoudig. Al vanaf 1940 werd door een studietoelichting onderzoek gedaan naar mogelijke groeiscenario's, waarbij Jan Dellaert (1893-1960) een sleutelfiguur was. De plannenmakers van Schiphol maakten dankbaar gebruik van internationale voorbeelden om grip te krijgen op de complexe materie



Het restaurant De Wijde Wereld in 1961 aan de Ringdijk, Schiphol was een geliefde bestemming voor dagjesmensen [NHA]



↓ Het eerste terminalgebouw van de luchthaven Schiphol uit 1928 [SAA]



↓ Het nieuwe Schiphol, vlak voor de opening in 1967 [SAA]





van de steeds veranderende ideeën over luchthavens. Onder de leiding van Dellaert kwam in 1948 een zogenaamd tangentieel model tot stand. Een centraal, binnen de landingsbanen gesitueerd stationsgebouw met landingsbanen als raaklijnen (tangenten). Dit model was voor West-Europa een nieuw concept, dat zijn oorsprong vond in de Verenigde Staten (New York en Chicago). In New York en Chicago beschikte men al over een dergelijk model. Het plan werd in 1956 in afgeslankte vorm door de Amsterdamse raad en in 1957 door de ministerraad aangenomen.

DE UITWERKING

Het tangentiële model lag ten grondslag aan de verdere ontwikkeling van Schiphol, maar zou uiteindelijk niet worden gehandhaafd. Dat had onder meer te maken met de komst van straalverkeersvliegtuigen die een veel langere startbaan nodig hadden. De startbanen met een lengte van 1800 tot 2550 meter moesten worden verlengd tot 3300 meter. In 1960 werd de eerste baan van 3300 meter in gebruik genomen (de Kaagbaan), en in 1961 werd een reeds bestaande baan (de Aalsmeerbaan) tot deze lengte uitgebreid. Daarbij brachten deze nieuwe vliegtuigen een probleem met zich mee, dat lange tijd onderbelicht bleef: geluidsoverlast. In de jaren vijftig begon de spanning tussen het vliegen en de omliggende woongebieden op te lopen. Om plaats te maken voor de nieuwe Kaagbaan werden 63 gezinnen uit het dorpje Rijk uitgekocht en verplaatst. Rijk werd in 1959 gesloopt en in 1960 opende de nieuwe Kaagbaan.⁶² Ook de nieuwe Buitenveldertbaan leverde controverse op. Met de aanleg van deze baan zou de nieuwe wijk Buitenveldert pal onder de vliegroute komen te liggen. De geluidsproblematiek had lange tijd een ondergeschikte rol gespeeld bij de plannen voor Schiphol.

Men ging ervan uit dat het om een tijdelijk probleem zou gaan, maar wist zich er geen raad mee, aangezien na jarenlange procedures de planning rond de banen zo goed al vastlag.⁶³ De Buitenveldertbaan werd geopend in 1967, de Zwanenburgbaan volgde in 1968. Schiphol was nu aan alle kanten door startbanen ingekapseld. Uiteindelijk zou er nog een vijfde baan komen, vooral met het doel om de Zwanenburgbaan te ontlasten. De Polderbaan kwam in 2003 ten noordwesten en parallel aan de Zwanenburgbaan te liggen, buiten het tangentiële model.

AIRPORTCITY

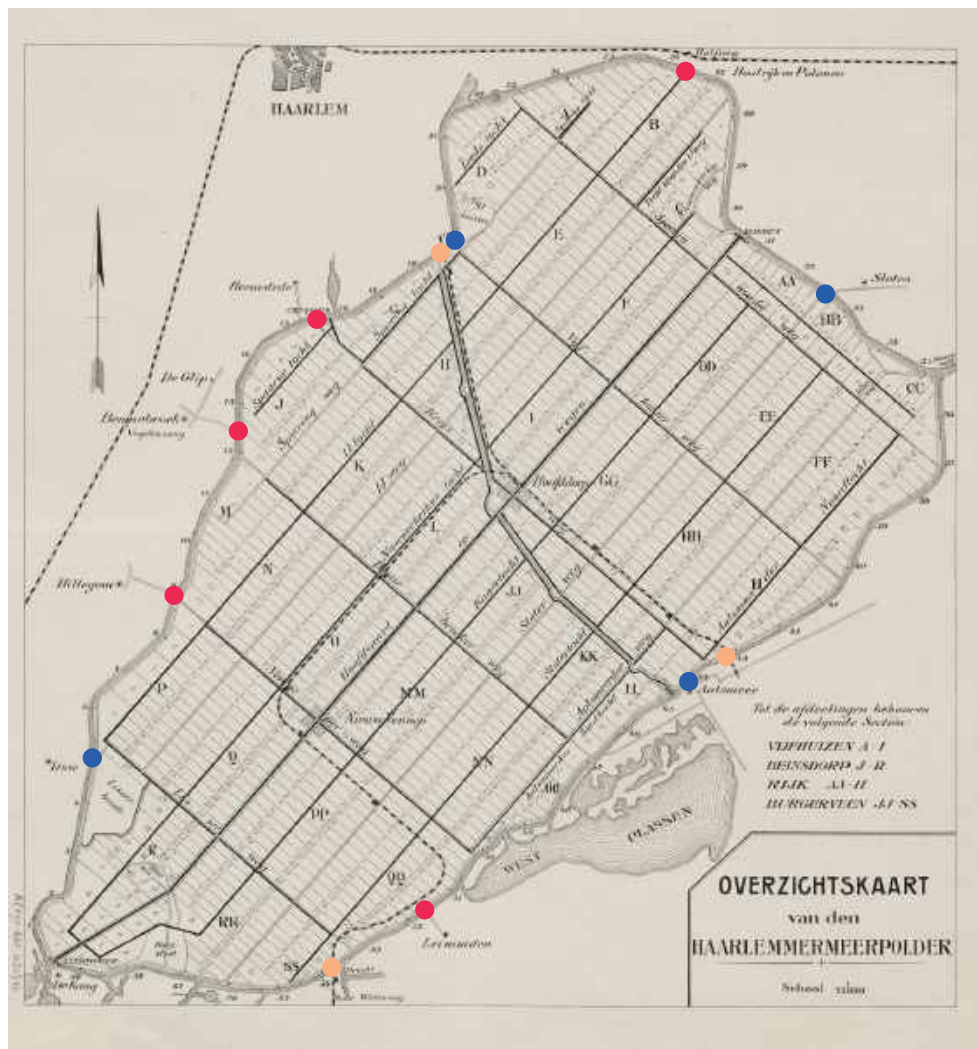
De Haarlemmermeerpolder en Schiphol zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Schiphol is van grote invloed op de economie, de werkgelegenheid, de infrastructuur en de inrichting van de polder. Tegelijkertijd zorgt het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol voor restricties op het gebied van landbouw, woningbouw en bedrijvigheid in de polder en aan de Ringdijk. Met de opening van het nieuwe stationsgebouw in 1967, heeft de luchthaven de Ringvaart de rug toegekeerd. De oude entree bij de Ringvaart bleef in gebruik als technisch areaal, met hangars, loodsen en kantoorgebouwen. Het is een zeer dynamisch gebied dat vrijwel continu aan verandering onderhevig is. De oude verkeerstoren uit 1949 staat er nog, maar wel op een andere plek: het gebouw werd in 1998 dertig meter verplaatst en ingrijpend gerenoveerd.

De tomeloze groei van Schiphol is van grote invloed geweest op het aangezicht van de polder en de Ringdijk. De Haarlemmermeerpolder was uitsluitend een agrarische polder, maar met het neerstrijken van de luchthaven kwam daar voor de regio een veel grotere werkgever bij. Schiphol was een aanjager van de economie en daar mocht alles voor wijken, inclusief het dorpje Rijk. Door de invloed van Schiphol kon dijkdorp Badhoevedorp zich ontwikkelen tot een van de grootste woonplaatsen van de Haarlemmermeerpolder. Daarbij had Schiphol een aanjaagfunctie voor de aanleg van infrastructuur (zie hoofdstuk 8). De keerzijde is dat de geluidscontouren van de luchthaven grote gevolgen hebben voor de rest van de Haarlemmermeerpolder en de mogelijkheden om de polder in te richten. Schiphol is altijd in bedrijf maar nooit af, en blijft zich zodoende ontwikkelen als Europese hub en AirportCity: de luchthaven is niet meer slechts een plek waar passagiers op en van het vliegtuig stappen. Het is een moderne stad voor tijdelijk verblijf, met alle bijbehorende voorzieningen: winkels, restaurants, hotels, banken vergadercentra, kinderspeelplaatsen, een bibliotheek, een museum voor oude Hollandse meesters en zelfs faciliteiten om te trouwen. Met een verzameling bedrijfsgebouwen, loodsen en industrie aan de Ringvaart, kijkt men vanaf de dijk naar de achterkant van Schiphol.



Kaart van de Haarlemmermeerpolder uit de Provinciale Atlas met het netwerk van spoorwegen, 1907 [NHA]

- Eerste bruggen over de Ringvaart (op de kaart in 1853)
- Bruggen op de kaart in 1900
- Spoorbruggen in 1912



Werkzaamheden voor de aanleg van de Haarlemmerspoorlijnen bij Aalsmeerderbrug, 1909 [NHA]



8. VERSNELLING EN VERTRAGING

De Ringvaart is van betekenis als vervangende vaarroute, die met het verdwijnen van het water uit het Haarlemmermeer de scheepvaart moest bedienen. Tegenwoordig kent de Haarlemmermeerpolder auto-, trein-, boot- en vliegverkeer, die alle op een bepaald moment de Ringvaart kruisen. Dat maakt de Ringvaart een knooppunt van allerhande infrastructuur.⁶⁴

Toch liet de bereikbaarheid van de polder lange tijd te wensen over. In een lezing uit 1856 deed J.P. Amersfoort zijn beklag over de zeer slechte bereikbaarheid van de polder, zowel over water als over het land. 'Dat men geene schutsluizen gebouwd heeft, begrijp ik, omdat de waterstand in de Meer tot hertoe toch onvoldoende was [...]. Maar dat men om den landbouw in de Meer te ontrieven, zelfs die gronden heeft verkocht, waarop men goede overtoomen zoude hebben kunnen plaatsten [...]. Dit alles is eene zuinigheid, die ik althans aan de afgetredene commissie van beheer en toezigt niet makkelijk kan vergeven [...]. De wegen in de Haarlemmermeer zijn modderpoelen. Het vervoer daarover is op dit oogenblik (November 1856) geheel gestremd. Al die rogge, de tarwe, de haver, die in de Meer aanwezig is, kunt gij niet in Amsterdam krijgen want zij is niet vervoerbaar.'⁶⁵ Ook Ter Veer had in 1925 weinig goeds te melden over de ontsluiting van de Haarlemmermeerpolder: 'Het vliegveld Schiphol, de drukst bezochte vlieghaven van Nederland heeft de Haarlemmermeer geplaatst in het centrum van het wereldsnelverkeer, maar het dorp Abbenes ligt nog even geïsoleerd als bij de droogmaking van het Meer. [...] 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.'⁶⁶

WEGENSTELSEL

Nog tot op de dag van vandaag is te zien hoe op de plaatsen waar de Ringdijk een van de dwarswegen kruist, zich kleine nederzettingen ontwikkelden. Het wegennet kwam in 1864 nagenoeg gereed, met 223 kilometer aan grindwegen.⁶⁷ Over de Ringdijk lag een jaagpad van anderhalve meter breed, verhard met schelpen.⁶⁸ Het grid van wegen en sloten in de polder kwam tot stand op basis van militair-strategische overwegingen en de locatie van de drie stoomgemalen. Dat had tot gevolg dat een aantal wegen uitkwamen op onhandige locaties. Een voorbeeld is de Hoofdweg die de gemalen Leeghwater en de Lynden met elkaar verbindt. Dit waren afgelegen oorden, zonder dorpen, wegen of bruggen in de buurt.⁶⁹ De ligging van de Kruisweg was gunstiger; deze kwam uit vlak bij Heemstede aan het westen en Aalsmeer in het oosten. Behalve deze twee hoofdwegen werden dwarswegen aangelegd, die om de drie kilometer de polder doorsneden. Hoewel deze wegen niet werden verhard, speelden ze wel een belangrijke rol voor de verbinding met de omliggende plaatsen. Zo takte de Vijfhuizerdwarsweg (nu Vijfhuizerweg) aan op een rolbrug die de polder verbond met Haarlem. De drassige polder bemoeilijkte de aanleg van verharde wegen. Enkele landeigenaren legden zelf wegen aan, maar uiteindelijk was het polderbestuur verantwoordelijk voor de hoofdwegen. Er werd begonnen met de verharding van de opritten naar de Ringdijk en vandaaruit werden de wegen verbeterd, waarbij de Kruisweg als eerste werd aangepakt. Later werd het werk voortgezet met financiële steun van het Rijk en provincie.



Schoolplaat van het jaagpad langs de Ringvaart uit 1913, geschilderd door Antonie van Beek. In de verte is de Westeinderplas zichtbaar [collectie Jan Achterstraat]
Het Ringvaartaquaduct zoals het in 1961 werd aangelegd [Wikimedia Commons]





BRUGGEN ALS LEVENSADERS

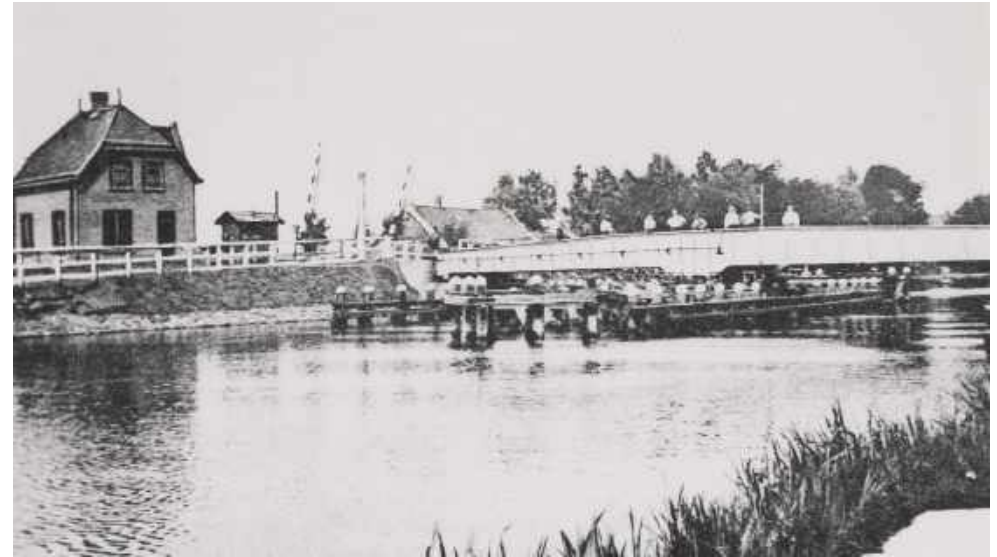
De Ringvaart was de grootste hindernis voor het verkeer in de Haarlemmermeerpolder. Grote beweegbare bruggen waren onmisbaar, zeker omdat het binnenwater in de polder ongeschikt was voor vaarverkeer. De bruggen waren de levensaders van de Haarlemmermeerpolder. Hier konden mensen en goederen de buitenwereld bereiken. Veerponten waren een goedkopere optie, maar confronteerden de gebruikers met lange wachttijden. Op de kaart van de Haarlemmermeerpolder uit 1853 zijn vier rolbruggen te zien. De eerste brug in de polder was de Lisserbrug uit 1843, afgedwongen door de grondbezitters in de Lisserbroekpolder, die door de aanleg van de Ringvaart van hun bezit waren afgesneden. De huidige brug dateert uit 1968.⁷⁰ De Vijfhuizerbrug werd in 1845 gebouwd. Net als in Lisse was deze brug een harde eis van de bewoners voor wie de aanleg van de Ringvaart een grote barrière was, in het bijzonder de familie Stokman van de eendenkooi. Deze Vijfhuizerbrug werd in 1931 vervangen door de huidige ophaalbrug. De Sloterbrug verbindt de polder met Sloten en Amsterdam; dit was een gunstige plek voor Amersfoort om zijn modelboerderij de Badhoeve te stichten. Ten slotte verbond de Aalsmeerderbrug de polder met Aalsmeer. Deze brug werd in 1932-1934 vervangen door een rolbasculebrug.

In 1860 staan vier nieuwe bruggen op de kaart: de Leimuiderbrug in het gelijknamige dorp, de Bennebroekerbrug in Zwaanshoek en de brug tussen Halfweg en Zwanenburg. Ook is er een brug ingetekend nabij Cruquius, iets ten oosten van het Spaarne. Het lijkt erop dat deze brug nooit werd gerealiseerd, aangezien die op andere kaarten niet terug te vinden is. Wel kwam er aan het begin van de twintigste eeuw een andere brug bij Cruquius, in het verlengde van de Kruisweg. Tussen



Spoorbrug bij Oude Wetering, 1912 [NHA]

Opening van de voormalige spoorbrug te Oude Wetering voor verkeer op 30 april 1936 door Burgemeester Slob en Burgemeester Mr. J.W. Peek. Het lint wordt doorgeknipt door het dochtertje van initiatiefnemer Rijswijk [NHA]





De Vijfhuizerbrug uit 1931 [SHM]

↓ ↓ Veerverbinding 'Ome Piet' bij de Nieuwe Meer [SHM]



Beinsdorp en Hillegom kwam de Hillegommerbrug. Dat bracht de teller aan het begin van de twintigste eeuw op een totaal van negen bruggen. De aanwezigheid van bruggen en pontverbindingen was van levensbelang in een polder waar zeker in de beginjaren nog nauwelijks voorzieningen waren. De eerste twee pontverbindingen lagen bij Buitenkaag en Nieuwe Meer. De veerverbinding bij Buitenkaag is nooit weggeweest, het voetveerpontje 'Ome Piet' bij de Nieuwe Meer is sinds 2011 weer in gebruik genomen.

REGIONALE SCHEEPVAARTROUTE

De Ringvaart was van groot belang als regionale scheepvaartroute voor trekschuiten. Het voormalige meer had betekenis als (handels)route tussen de grote steden. Met de aanleg van de polder, nam de Ringvaart deze functie over. Dit leverde bedrijvigheid op aan de dijk, denk aan bedrijfjes, kades en opslagvoorzieningen. Rond 1845 werd een jaagpad aangelegd, met een breedte van anderhalve meter. In de bochten kwamen in totaal veertig rolpalen om de trekschuiten door de bocht te kunnen trekken en door middel van 60 mijlpalen (tellende van nummer 0 bij gemaal de Leeghwater tot en met 59) werd de Ringdijk in 60 vakken verdeeld.⁷¹ Deze objecten zijn tegenwoordig uit het landschap verdwenen. Er waren twee belangrijke wisselplaatsen, waar het perceel van een andere jager begon: in Cruquius, waar de schepen uit Haarlem aanlegden en in Nieuwe Meer, waar de scheepvaart uit Amsterdam langs kwam.⁷² De trekschuiten werden meestal getrokken door paarden, maar die waren niet voor iedereen beschikbaar. Het was dan ook niet uitzonderlijk dat hele gezinnen over de dijk een schip voorttrokken. In de beginjaren van de polder waren de stoombootverbindingen van grote betekenis. Enkele jaren



Pontverbinding tussen Kaag en Buitenkaag in 1981 [NHA]
Pontverbinding tussen Buitenkaag en Kaag [SHM]

na de droogmaking begon Martin Carsjens uit Oudshoorn een stoombootdienst tussen Amsterdam en Leiden. Over de Ringvaart vervoerde hij goederen en passagiers. Andere stoombootdiensten volgden en aan de dijk kwamen verschillende aanlegplaatsen met horecagelegenheden tot stand, zoals Café Wink in Oude Meer en de Hanepoel in Huijsloot. Met de komst van betere wegen en de opening van de Haarlemmermeerspoorlijnen in 1912 verdwenen de stoombootmaatschappijen. Het was aanvankelijk de bedoeling om de Hoofdvaart bereikbaar te maken scheepvaart. Er kwamen echter geen schutsluizen of overtomen waardoor de schepen niet in of uit de polder konden varen. Hier kwam in 1895 verandering in met de aanleg van de Stelling van Amsterdam. Onderdeel van de Stelling was een schutsluis bij Aalsmeer. Deze sluis was van grote betekenis tijdens de bietencampagne in de polder, wanneer in het najaar volgeladen schepen met bieten via de schutsluis over de Ringvaart naar Halfweg voeren. Met de aanwezigheid van de schutsluis, was de handelsverbinding tussen de Haarlemmermeerpolder en de omliggende regio geopend.

HAARLEMMERMEERSPOORLIJNEN

Burgemeester Amersfoordt bedacht al in 1864 een spoorplan voor Haarlemmermeer. Hij had zijn zinnen gezet op een spoorlijn die van Zandvoort via Hoofddorp naar Breukelen zou gaan. Pas in 1912 werden na veel vertragingen twee spoorlijntjes geopend: een via Haarlem-Hoofddorp-Aalsmeer en de andere via Hoofddorp-Nieuw-Vennep-Leiden. Deze werden geëxploiteerd door Hollandse Electriche Spoorweg Maatschappij (HESM). De naam van de maatschappij zegt meer over de ambitie dan over de werkelijkheid; op de lijnen die nooit geëlektrificeerd zouden worden, reden stoomtreinen. De spoorlijnen zouden niet





De oude draaibrug bij Badhoevedorp met het dorp Sloten op de achtergrond, 1961 [NHA]



lang blijven liggen. Het lukte niet om ze rendabel te krijgen. Na de Eerste Wereldoorlog stegen de prijzen van lonen en brandstoffen en de opkomst van de autobus ondermijnde het vervoer over het spoor. Met de crisis van de jaren dertig was het gedaan met de Haarlemmermeerspoorlijnen. Amper twee decennia na de opening, werden ze gesloten. De spoorlijnen kruisten de Ringvaart op drie plekken: bij Vijfhuizen, Aalsmeerderbrug en Weteringbrug. De brug bij Aalsmeer is verdwenen, net als die bij Vijfhuizen. De spoorbrug bij Weteringbrug bleef echter intact. Hier had de bevolking in 1906 al aangedrongen op voetpaden en een rijbaan op de nieuw aan te leggen spoorbrug, maar dat verzoek werd niet ingewilligd. Nadat de Haarlemmermeerspoorlijnen werden opgeheven kwam de bevolking in actie. Directeur Rijdsdijk van Veevoerderfabriek Muskator uit Oude Wetering tuigde een heuse crowdfundingactie op om de brug te behouden. Plaatselijke bedrijven sprongen financieel bij en op 30 april 1936 werd de brug officieel heropend als brug voor wegverkeer en voetgangers. In de dorpen Leimuiderbrug en Weteringbrug is het oude tracé van de spoorlijnen nog steeds als autoweg in gebruik. Het atypische verloop van de Weteringweg, gemarkeerd door populieren, is hier karakteristiek voor het uitzicht vanaf de dijk.

DE OPKOMST VAN HET SNELWEGVERKEER

Tegenwoordig is Haarlemmermeer een echte autogemeente: de A4 uit 1938 is een van de oudste vooroorlogse rijkswegen. De opkomst van de auto heeft een metamorfose in de polder teweeggebracht, niet in de laatste plaats door de aanwezigheid van Schiphol. In een

promotieboekje van de gemeente Haarlemmermeer uit 1962 wordt hiervoor een verklaring gegeven. Wat betreft vervoer moesten de Meerbewoners zich altijd maar zien te redden. 'Geen wonder dus, dat van de eerste tien automobielen, die in Nederland op de weg kwamen, er in elk geval één in Haarlemmermeer moet hebben gereden, zoals ook de eerste tractoren en gecombineerde maai-dorsmachines [...].'⁷³ Met de aanleg van het nieuwe Schiphol in 1967 werd tegelijkertijd een tunnel aangelegd voor de Rijksweg 4 tussen Amsterdam en Den Haag. Er werd in het ontwerp van Schiphol rekening gehouden met een ondergrondse treinverbinding, maar die werd op dat moment nog niet aangelegd. Schiphol kreeg pas twintig jaar later, in 1987 een eigen treinstation. Dat zegt wel iets over de betekenis van autoverkeer in die periode in Nederland en in Haarlemmermeer in het bijzonder. Zo werd in 1961 onder de Ringvaart het eerste moderne verkeersaquaduct van Nederland aangelegd, ter hoogte van Roelofarendsveen. In 1967 werd bij Badhoevedorp het eerste Nederlandse klaverblad opengesteld. De komst van de auto zou het aanzicht van de Ringdijk flink veranderen, die steeds vaker gebruikt werd als sluiproute. Ook de kruisingen met de Ringvaart zijn flink toegenomen. Inmiddels wordt de dijk op 32 plaatsen doorkruist door bruggen, viaducten en aquaducten.



Het treinstationsgebouw bij Schiphol, geopend in 1987, gesloopt in 1993. [SAA]



- ↓ Oorlogsschade bij Hoofddorp in 1940. Een Duits vliegtuig moest, net van Schiphol opgestegen, zijn bommen laten vallen omdat hij door een Engelse jager werd achtervolgd [NHA]
- ↘ Verzetsmonument Burgerveen uit 1949 [SHM]



9. OORLOG IN DE POLDER



Dansend boerenechtpaar van beeldhouwer Karel Gomes uit 1995 [www.haarlemmermeer-geschiedenis.nl]

Met de bombardementen in de nacht van 9 op 10 mei 1940 raakte de Haarlemmermeerpolder in het oorlogsgeweld betrokken. Schiphol was het belangrijkste doelwit. De Ringdijk bleef ongeschonden, maar veel huizen op de dijk in de nabije omgeving van Schiphol werden getroffen.

Het voert te ver voor dit onderzoek om recht te doen aan alle gebeurtenissen die tijdens de Tweede Wereldoorlog in dit gebied plaatsvonden. Wij onderscheiden drie belangrijke thema's, gerelateerd aan de Ringdijk: de rol van Schiphol in de hevige luchtgevechten, de voortdurende angst dat de Duitse bezetter de Ringdijk zou opblazen en de gehele polder onder water zou zetten en de grote hoeveelheid onderduikers die een heenkomen vond in Haarlemmermeer. Tijdens de oorlog hebben meer dan 3600 mensen in de Haarlemmermeerpolder ondergedoken gezeten, meestal bij gereformeerde gezinnen.⁷⁴ In de Haarlemmermeerpolder ontwikkelde zich een uitgebreid netwerk voor de opvang van onderduikers. Veel families boden een onderkomen aan mensen die om een of andere reden moesten vluchten voor de Duitsers. Het verzet in de Haarlemmermeerpolder vond eerst lokaal plaats, later ontstond een grote regionale organisatie, met contacten ver buiten de polder. Er zijn veel verhalen over de oorlogstijd in Haarlemmermeer, waarin wordt aangestipt dat door de openheid van de polder de Duitse bezetter vaak op tijd kon worden gespot. De Ringvaart vormde een barrière en dat was zodoende een voordeel voor het Verzet; er was vaak voldoende tijd om de onderduikers te waarschuwen als Duitsers over een van de weinige bruggen de polder in kwamen.⁷⁵

BRANDSTOFTEKORT

Tijdens de oorlogsjaren waren voortdurend problemen met de waterbeheersing in de polder. Vanwege het grote brandstoftekort, waren de steenkoolvoorraden bij twee gemalen de Lynden en de Leeghwater tot een minimum geslonken. Gemaal de Cruquius was al sinds 1912 buiten gebruik; vanaf dat jaar was de Cruquius een reservegemaal. In 1932 werd het definitief stilgelegd. Gemaal de Lynden, dat inmiddels was voorzien van een elektrische pomp, werd zoveel mogelijk ingezet, maar ook elektriciteit was schaars. In oktober 1944 kondigde het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord-Holland (PEN) aan dat er per etmaal slechts acht uur stroom mocht worden afgenomen. De verwachting was dat spoedig de stroomlevering helemaal stil zou komen te liggen. Tot overmaat van ramp volgde in november van hetzelfde jaar zware regenval. Er viel binnen korte periode een recordhoeveelheid water. Er werden grote voorraden brandstof aangesproken om de gemalen draaiende te houden; alles om het water uit de polder weg te krijgen. Op 14 november kon het PEN weer 24 uur elektriciteit leveren en kon het water worden weggepompt.⁷⁶

SPRINGPUTTEN

In de Haarlemmermeerpolder stonden de oorlogsjaren grotendeels in het teken van de angst dat de polder weer een meer zou worden. Niet alleen vanwege de aangerichte oorlogsschade en de brandstoftekorten; er was ook de reële dreiging dat de Duitsers doelbewust de polder onder water zouden zetten. Een belangrijke taak van het plaatselijke verzet was om dit te voorkomen. De bezetter had op vier plaatsen in de Ringdijk springputten aangebracht: bij de Cruquius, Zwanenburg, de Leeghwater





en de Westeinderplas.⁷⁷ Iedere put bevatte een cilinder met 2.500 kilo springstof. Het gat dat in de dijk zou worden geblazen zou desastreuze gevolgen hebben. Binnen het verzet werden mensen getraind om de springputten zo snel mogelijk te kunnen demonteren.⁷⁸ De leden van de Binnenlandse Strijdkrachten (BS) waagden hun leven om toezicht op de springputten te houden. Enkelen verloren hierbij het leven. De Haarlemmermeerpolder werd gedurende de vijf oorlogsjaren regelmatig gebombardeerd, meestal met Schiphol als doelwit. De Ringdijk bleef echter overeind en ook zouden de springputten nooit tot ontploffing worden gebracht. Hiermee bleef de Haarlemmermeerpolder het lot van de Wieringermeer bespaard. Op 17 april 1945 werd hier vlak voor de bevrijding de Wieringerdijk opgeblazen, waarna het IJsselmeerwater met verwoestende kracht de polder in kon stromen.

SCHIJNVLIEGVELD

Schiphol was een voornaam doelwit van de Duitse aanvallen in 1940. De bezetter nam de luchthaven in gebruik als operatiebasis van de Luftwaffe en tussen 1940 en 1943 werd een flink aantal extra banen aangelegd. In 1943 werd Schiphol herhaaldelijk gebombardeerd door de Amerikaanse luchtmacht, waarbij de luchthaven vrijwel volledig van de kaart werd geveegd. Op de avond van de geallieerde landing bij Arnhem op 17 september 1944, besloot de Wehrmacht Schiphol – of wat er nog van over was – volledig te vernietigen om het terrein als landingsplaats ongeschikt te maken. Om de vernieling compleet te maken, werd de resterende bebouwing tijdens de hongerwinter door Amsterdammers afgebroken en opgestookt. In 1940 legden de Duitsers achter Rijsenhout een schijnvliegveld aan. Schijnvliegvelden werden aangelegd in de buurt militaire vliegvelden om

vijandelijke vliegtuigen te misleiden. Voor de aanleg van het schijnvliegveld werd een stuk land gevorderd. Hier werd een zandbaan met een spoorweg aangelegd. Een wagon met het silhouet van een vliegtuig. Het schijnvliegveld werd regelmatig door de geallieerden gebombardeerd. Er zijn geen sporen meer van dit vliegveld in het landschap te vinden, behalve de grote hoeveelheid vliegtuigbommen, die hier tot op de dag van vandaag wordt aangetroffen. Tijdens de oorlog stortten tientallen Geallieerde, Nederlandse en Duitse vliegtuigen neer in de polder. Een groot deel van de bergingsrapporten van de vliegtuigwrakken is terug te vinden via het verzetsmuseum CRASH, dat is gevestigd in het Fort bij Aalsmeer.

VORDERE WASSERSTELLUNG

Op RAF-luchtfoto's is nog grofweg het tracé waar te nemen van een tankgracht die deels door de polder liep. Deze gracht is op luchtfoto's te zien ter hoogte van Badhoevedorp en Weteringbrug. Dit waren waarschijnlijk zogenaamde Stützpunkte langs de eerste verdedigingslinie die vanaf de Hembrug tot aan Rotterdam liep. De Vordere Wasserstellung (ook wel Erste Wasserstellung) was een hulplinie van de Atlantikwall en bestond uit te inunderen polders min of meer parallel aan de Atlantikwall. Deze linie liep voor een deel door de Haarlemmermeerpolder. De Duitse bezetter gebruikte ook delen van de Stelling van Amsterdam voor de Vordere Wasserstellung. Tegenwoordig resteren nog kleine hoogteverschillen die nog laten zien dat er een tankgracht heeft gelopen. Deze hoogteverschillen zijn vooral nog goed waar te nemen in de omgeving van Leimuiderbrug. In Badhoevedorp takte de tankgracht aan op de Ringdijk ongeveer ter hoogte van de huidige Kamerlingh Onneslaan. Niets in het landschap verraad nog dat hier een

tankgracht heeft gelegen.

PLAATSEN VAN HERINNERING

Het erfgoed van de oorlog aan de Ringdijk is vooral immaterieel: het bestaat uit ontelbare verhalen over neergestorte vliegtuigen, dappere gezinnen die onderduikers in hun huis opnamen en de Binnenlandse Strijdkrachten die er alles aan deden om te voorkomen dat de Duitse bezetter de polder onder water zou zetten. Aan dit immateriële erfgoed herinneren vele oorlogsmonumenten in de Haarlemmermeerpolder, waarvan twee zich op de Ringdijk bevinden. op de plek waar de Lisserweg op de Leimuiderdijk uitkomt, staat het bronzen dansende boerenechtpaar van beeldhouwer Karel Gomes uit 1995. Even verderop aan de Leimuiderdijk, ter hoogte van de Grote Poellaan, bevindt zich het Verzetsmonument Burgerveen uit 1949. Dit monument herinnert aan de moord op Dirk Hennink, Pieter Hoogvliet en Jeremia Cornelis Boer. Laatstgenoemde werd later in 2010 aan het monument toegevoegd. Uit onderzoek was gebleken dat haar naam ten onrechte op het monument ontbrak. Op de Bevrijdingsdag 5 mei vond een kettingreactie aan gebeurtenissen plaats, als gevolg van een poging om de springput aan de Leimuiderdijk veilig te stellen. Hoewel de meeste Duitsers zich al hadden overgegeven, kwam het hier toch tot een confrontatie met de Binnenlandse Strijdkrachten. Bij deze gevechten kwamen drie mensen om het leven. Een derde plek van herinnering aan de Ringdijk wordt gevormd door het Fort bij Aalsmeer waar het bovengenoemde museum CRASH in is gevestigd. Dit museum geeft een indruk van de luchtgevechten en het verzet in de jaren 1940-45.



KERNWAARDEN

In het voorgaande narratief hebben is aan de hand van negen thematische hoofdstukken de ontwikkeling van de Ringdijk toegelicht. Uiteraard is het verhaal hiermee niet ten einde. De thema's uit het narratief bieden aanknopingspunten bij de selectie van het erfgoed van de Ringdijk en de Ringvaart.

Aan de hand van het verhaal van de Ringdijk zijn overkoepelende kernwaarden te destilleren. Deze kernwaarden zijn bepalend voor het karakter van de Ringdijk en de Ringvaart als geheel en kunnen bij de aanwijzing van monumenten, maar ook voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen een leidraad zijn. In deze kernwaarden worden de materiële en immateriële waarden van de Ringdijk samengevat. Ze zijn het resultaat van het literatuuronderzoek en de input die we hebben gehad van de bewoners tijdens de vijf bewonersavonden in de gemeente Haarlemmermeer.

De vijf kernwaarden van de Ringdijk zijn:

- *De rand van de badkuip*
- *De Ringdijk als parelsnoer*
- *Lange lijnen in het landschap*
- *Dorpseigen identiteit*
- *Pionieren aan de vaart*

↙ Het dijkprofiel tussen Rijsenhout en Burgerveen
↓ Gezicht op het gemaal Leeghwater



1. DE RAND VAN DE BADKUIP



De voetsloot bij Nieuwebrug
Het dijkprofiel gezien vanaf het Dr. Heijepad bij Huigslot

De Ringdijk was een essentieel instrument bij de droogmaking van het Haarlemmermeer. Tijdens de bewonersavonden werd aan de dijk gerefereerd als de 'rand van de badkuip'. Op de dijk is de droogmakerij het best te ervaren: het hoge water van de Ringdijk aan de ene kant en de diepte van de polder aan de andere kant. Deze hoogteverschillen, het verloop van de dijk en alle waterstaatkundige maatregelen die de droogmakerij tot stand hebben gebracht, vormen samen een kernwaarde. Denk aan het verloop van de dijk, de rechte stukken en de buiten- en binnenbochten en het kronkelige verloop ter hoogte van Aalsmeer, omdat de dijk hier ouder is en de stukken oud veenlandschap die op andere plekken door de Ringvaart werden doorsneden om het verloop van de vaart zo recht mogelijk te maken. De erfenis van de droogmaking is nog overal voelbaar, zoals op de plekken waar het water zich verbreed, onder meer bij Buitenkaag en de Westeinderplassen, de drie stoomgemalen Leeghwater, Cruquius en Lynden, het boezemgemaal bij Halfweg, de voetsloot (op veel plekken aan de dijk nog aanwezig) de inlaten en de schutsluis.



↙ Pleziervaart bij de damsluis van Zwanenburg
↘ Gezicht op Lynden



2. DE RINGDIJK ALS PARELSNOER

De Ringdijk is een parelsnoer dat duizenden werelden en verhalen aan elkaar verbindt. Hier kwam van oudsher alle dynamiek bijeen: bedrijvigheid, verkeersstromen, handel, wonen en werken. Daarbij verbindt de Ringvaart de polder met de buitenwereld. Leegte en luwte worden afgewisseld door hoogdynamische stedelijkheid. De Haarlemmermeerpolder heeft de afgelopen anderhalve eeuw een immense transformatie ondergaan. In deze gedaanteverandering heeft Schiphol een fundamentele rol gespeeld. De Haarlemmermeerpolder is een *metropolder* (een term geleend van het Podium Architectuur in Haarlemmermeer): een agrarische polder, waarin de technologische vooruitgang van de twintigste en eenentwintigste eeuw volop haar beslag heeft gekregen. Dit leidt tot een rijk palet die aan de randen van de polder zichtbaar wordt: stedelijkheid, platteland, industrie, de luchthaven, talloze verkeersverbindingen in de vorm van bruggen, aquaducten en viaducten, de Stelling van Amsterdam en de Posten van Krayenhoff, de oude veenontginningen aan de oostzijde, duingebied aan de westrand en het grootschalige agrarische landschap van de Haarlemmermeerpolder zelf. Het bijeenkomen van deze functies en de grote contrasten die dat in het landschap teweegbrengt, is kenmerkend voor de beleving van de Ringvaart en de Ringdijk.



Viaduct bij Schiphol
Panorama op de fietsbrug in Cruquius



- ↙ De voormalige spoorlijn gezien vanaf Leimuiderbrug
- ↓ De bedrijvigheid van Schiphol en het Amsterdamse bos aan de overkant van de Ringvaart



3. LANGE LIJNEN IN HET LANDSCHAP

Vergeleken met de droogmakerijen uit de zeventiende eeuw, vormt de Haarlemmermeerpolder een immens grootschalig landschap. De kavels werden veel groter dan aanvankelijk gepland: 200 bij 1000 meter. Hiermee is de Haarlemmermeerpolder een voorloper van de twintigste-eeuwse droogmakerijen. Het agrarische karakter van de polder is op veel plekken vanaf de dijk nog goed beleefbaar. De uitgestrekte percelen en de lange lijnen in het landschap met hier en daar een boerderij (altijd op enige afstand van de Ringdijk) brengen het agrarische verhaal van deze negentiende-eeuwse inpoldering tot uitdrukking. Deze lange lijnen in het landschap komen vooral tot uitdrukking in de 'groene spaties' tussen de dijkdorpen en tussen de bebouwing. Tijdens de bewonersavonden kwamen de groene en blauwe vergezichten telkens terug als de meest gewaardeerde kwaliteit van de Ringdijk, vooral als deze panorama's zich aan twee kanten van de Ringdijk uitstrekken. Dat betekent dat ontwikkelingen in het landschap aan de overkant van het water – buiten de gemeente Haarlemmermeer – een onmiskenbare invloed hebben op het aangezicht van de Ringdijk en de Ringvaart.



Uitzicht tussen Nieuwebrug en Zwanenburg
Zicht op de eendenkooi (rechts) bij Vijfhuizen



↙ Seizoensboerderij de Zomer, Leimuiderbrug
↓ De brug tussen Weteringbrug en de Oude Wetering



4. DORPSEIGEN IDENTITEIT



Het fort bij Vijfhuizen van de Stelling van Amsterdam
Dijkbebouwing in Rijsenhout

De dorpen aan de Ringdijk hebben veel met elkaar gemeen: ze zijn vaak ontstaan op de plaatsen waar wegen op de Ringdijk uitkwamen, in de buurt van bruggen en dorpen aan de overkant van het water. De Ringdijk kent zogenaamde dubbeldorpen, zoals Lisserbroek-Lisse, Rijsenhout-Aalsmeer en Zwanenburg-Halfweg. De verbondenheid tussen deze dorpen maakt dat veel dijkbewoners zich geen onderdeel voelen van de polder, maar zich meer identificeren met het dorp aan de overkant van de Ringvaart. In Rijsenhout lezen de bewoners de Nieuwe Meerbode (de krant van Aalsmeer) in plaats van de plaatselijke krant uit Hoofddorp. Tijdens de bewonersavonden kwam telkens opnieuw aan de orde dat elk dorp – hoe klein ook – beschikt over een eigen identiteit, eigen dorpshistorici, iconen en verhalen. De dorpen zijn de dragers van de dijk. Dat betekent dat de verschillen tussen de dorpen en de eigen identiteit een kernwaarde is, maar ook het dorp als ruimtelijk en afgebakend geheel: de ruimte tussen de dorpen dus even belangrijk als de dorpen zelf.



- ↙ Zandtrechter bij de betonfabriek in Rijsenhout
- ↓ Café de Hanepoel in Huigsloot



5. PIONIEREN AAN DE VAART



Voormalige suikerfabriek bij Halfweg
Overslag bij Cruquius

De eerste bewoners van de Haarlemmermeerpolder vestigden zich aan de Ringdijk. Hier hadden ze contact met de buitenwereld, was het mogelijk om goedkoop een huisje te bouwen en de Ringvaart bood mogelijkheden voor vervoer en handel. Hoewel de Ringdijk de grens van de gemeente markeerde, groeide het uit tot het economische hart van de polder. Deze bedrijvigheid kende een hoogtepunt bij de suikerfabriek in Halfweg en natuurlijk was de groei van Schiphol allesbepalend voor het economische leven in de Haarlemmermeerpolder. Tegelijkertijd waren er veel kleine (familie)bedrijven waarvan een aantal tot op de dag van vandaag standhoudt. De Ringdijk is allang niet meer het economische centrum van de Haarlemmermeerpolder, maar loodsen, fabriekjes, winkelpanden, horeca en andere bedrijven zijn er nog wel. Veel nieuwe technologische ontwikkelingen landden voor het eerst in de Haarlemmermeerpolder. Denk aan de luchthaven, het eerste aquaduct, maar ook ontwikkelingen in de landbouw, zoals stoomdorsmachines en kunstmest: de ultieme maakbaarheid van het landschap. Pionieren in de Haarlemmermeerpolder betekende keihard werken om te overleven. Deze mentaliteit van eigengereidheid, doorzettingsvermogen, ondernemerschap en vernieuwingsdrang is nog steeds kenmerkend voor de huidige bewoners. Men hecht een grote waarde aan de vrijheid die de dijk biedt. Dit resulteert in een continu veranderend aangezicht van de dijk en een grote diversiteit aan bebouwing.



BIJLAGE: VERSLAGEN BEWONERSAVONDEN

VERSLAG BEWONERSAVOND BUITENKAAG, HUIGSLOOT, VREDEBURG, WETERINGBRUG, LEIMUIDERBRUG

12 juni 2019. Dorpshuis 'De Ontmoeting', Buitenkaag

Aanwezige bewoners: 10

Aanwezige organisatoren: Annemarie Lodder (gemeente Haarlemmermeer), Isabel van Lent, Joël van der Moore (notulen) (SteenhuisMeurs)

Op 12 juni j.l. kwamen bewoners van de dorpen Buitenkaag, Huigsloot, Vredeburg, Weteringbrug en Leimuiderbrug bij elkaar om lokale kennis en verhalen over de Ringdijk en de Ringvaart te delen met een vertegenwoordiging van de gemeente Haarlemmermeer en onderzoeksbureau SteenhuisMeurs. Deze avond vond plaats in het kader van een cultuurhistorisch onderzoek in de aanloop naar het aanwijzen van de Ringdijk en de Ringvaart tot gemeentelijk erfgoed van Haarlemmermeer.

Agrarische elementen

Hoewel er veel wordt gebouwd in de Haarlemmermeerpolder, is de gemeente vanuit historisch perspectief aan te merken als een landbouwgemeente. Dat aspect kwam sterk naar voren tijdens de bijeenkomst in de relatief dunbevolkte zuidoosthoek van de gemeente. Er waren een aantal voorbeelden van agrarisch erfgoed die meermaals werden aangehaald. Een aantal voorbeelden:

- Loswallen (grotendeels verdwenen): lange tijd is er geen sluis in de Ringdijk geweest. Bij de bouw van de Stelling van Amsterdam kwam er een sluis ter hoogte van Aalsmeerderbrug, maar een deel van het bietentransport vond toch plaats middels het overhevelen van goederen vanuit de polder, over de

dijk via loswallen aan de Ringvaart. Bewoners hebben er enkele aangewezen op de kaart. Helaas zijn de loswallen grotendeels verdwenen.

- Weegbruggen (verdwenen): ook de weegbruggen, weegschalen in de grond waarmee voertuigen konden worden gewogen, worden genoemd. Deze weegbruggen zijn verdwenen.
- Boerderijen: er is ook waardering voor de boerderijen van de Haarlemmermeerpolder, zoals de Hoeve Alkemade, De Korenbloem, de Lente, de Zomer, de Zadelhoff

Landschap

In het dunbevolkte zuidoostelijke gedeelte van de Haarlemmermeerpolder is het landschap een belangrijke factor. Tussen de verschillende dorpen en buurtschappen is bebouwing schaars en is het landschap van de Haarlemmermeerpolder goed zichtbaar. Dit is een thema waar ook de bewoners mee instemden.

- Groene spaties: 'plekken waar je vanaf de dijk het landschap inkijkt', kwamen tijdens de bijeenkomst naar voren. In het bijzonder daar waar het talud van de dijk goed zichtbaar is en ook daadwerkelijk zichtbaar wordt dat de Haarlemmermeerpolder eigenlijk een grote badkuip is.
- Hoogspanningsmasten: maar het landschap is volgens de bewoners op sommige plaatsen al verpest door de nieuwe hoogspanningsmasten die door het gebied lopen.
- De overkant: niet alleen het landschap van de eigen gemeente wordt gewaardeerd. Eén van de bewoners stelt zelfs dat het landschap aan de andere kant van de Ringvaart mooier is. Dat heeft er volgens deze bewoner ook deels mee te maken dat daar molens staan.

Recreatie

Recreatie is van belang in het zuidoosten van de Haarlemmermeerpolder. Zo speelt bijvoorbeeld in Buitenkaag met het naastgelegen Kaag de watersport een belangrijke rol.

- Cafés: vanuit historisch perspectief zijn de Haarlemmermeerpolder en de kroeg nauw verbonden. Op een bepaald moment was er één tapperij per twaalf gezinnen. Bewoners noemen ook veel verhalen over bepaalde cafés, zoals de Hanepoel in Huigsloot, brasserie Puck in Buitenkaag en café en biljartzaal 'De Sport' in Weteringbrug.
- Varen: varen is een duidelijk aanwezige recreatiemogelijkheid in Buitenkaag, maar is terug te vinden over de hele Ringvaart.
- Fietsen: een bewoner wijst ook op het belang van fietsen voor de Ringvaart. Vandaag de dag zijn er veel fietsers, vroeger was er zelfs een 'Ronde van Haarlemmermeer'

Objecten aan de dijk

- Dijkhuisjes: meerdere bewoners wezen op verdwenen of nog bestaande dijkhuisjes. Opvallend was het verhaal van een bewoner die vertelde over een zevental dijkhuisjes die plaats moesten maken voor de nieuw te bouwen Schiphollijn. De bewoners van de huisjes kregen verderop in het dorp een nieuw stukje land toegewezen. De huizen moesten er ongeveer hetzelfde uitzien. Huigsloterdijk 371-365 [?]
- Er bestond ook een blokje van drie huizen bij de Dokter Heijelaan. De bebouwing is hier verdwenen in verband met de geluidscontouren van Schiphol.
- Echt oude dijkhuisjes zijn er nauwelijks meer. De bewoners noemden een paar karakteristieke exemplaren, namelijk Lisserdijk 21, 22 en 42.

- Huigsloterdijk 387: was vroeger een kapsalon. Heeft volgens een van de bewoners een mooie kap.

Op en in de Ringvaart

- Vervoer te water
 - Pontjes: in dit gedeelte van de Ringvaart spelen pontjes een belangrijke rol. Naast de belangrijke veerverbinding tussen Kaag en Buitenkaag (de enige manier om op het Kaagereiland te komen), zijn een aantal kabelponten de enige manier om bij sommige, aan de overkant van de Ringvaart gelegen percelen te komen, zoals bij boerderij Clemens het geval is.
 - Er was vroeger een Kabelpont naar Sassenheim.
 - Er was een vrachtverbinding tussen Amsterdam en Leiden, met onder andere een stop in Buitenkaag en bij de Hanepoel.
- Rolpalen: vroeger stonden er rolpalen langs de Ringvaart ten behoeve van de scheepvaart. Deze zijn grotendeels verdwenen.
- Balgstuwen: in de Ringvaart liggen verschillende balgstuwen: opblaasbare dammen die overstroming in geval van calamiteit voorkomen.

Overig

- Voorzieningen: meerdere bewoners wezen ook op voorzieningen in Buitenkaag. Veel van de voorzieningen, zoals een slagerij en een smederij bestaan vandaag de dag niet meer, maar een dorp als Buitenkaag heeft met een school, een dorps huis en een kerk toch nog steeds een aantal voorzieningen waarvoor veel randdorpen aangewezen zijn op aan de overkant van de Ringvaart gelegen dubbeldorpen. De Kaag was ook een tussenstop voor de scheepvaart, lang voordat het Haarlemmermeer werd ingepolderd. De geschiedenis

van het dorp gaat dan ook verder terug dan de droogmaking.

- Leeghwaterhuisjes: volgens een bewoner werd het gebied rondom de Leeghwaterhuisjes vroeger de Leeghwaterbuurt genoemd, terwijl deze naam officieel voor het hele dorp werd gebruikt.
- Bij het gemaal de Leeghwater staat de oudste boom van de Haarlemmermeerpolder.
- Er zijn plannen om een wandelparkje te maken bij de Leeghwater.

VERSLAG BEWONERSAVOND RIJSENHOUT OUDE MEER, AALSMEERDERBRUG, RIJSENHOUT, BURGERVEEN

17 juni 2019, Dorps huis 'De Reede', Rijsenhout

Aanwezige bewoners: 15

Aanwezige organisatoren: Annemarie Lodder, Kathrin Hannen (gemeente Haarlemmermeer), Isabel van Lent, Joke Reichardt, Joël van der Moore (SteenhuisMeurs)

Op 17 juni jl. kwamen bewoners van de dorpen Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Rijsenhout en Burgerveen bij elkaar om lokale kennis en verhalen over de ringdijk en de ringvaart te delen met een vertegenwoordiging van de gemeente Haarlemmermeer en onderzoeksbureau SteenhuisMeurs. Deze avond vond plaats in het kader van een cultuurhistorisch onderzoek in de aanloop naar het aanwijzen van de Ringdijk en de Ringvaart tot gemeentelijk erfgoed van Haarlemmermeer.

- Blik op de overkant: Aalsmeer en de Westeinderplassen
- Rijsenhout een Aalsmeerderbrug waren zijn van oudsher meer op Aalsmeer georiënteerd dan op

Hoofddorp.

- Vroeger was Aalsmeer welvarender dan de polder. Een bewoner stelt dat dit vandaag de dag andersom is.
- Bruggen en pontjes: een van de eerste bruggen van de Haarlemmermeerpolder lag bij Aalsmeerderbrug, ten zuiden van de huidige brug. De brug sloot dan ook niet direct aan op de Kruisweg, en een van de bewoners stelt dat de Kruisweg vroeger eerder een koeienpad dan een echte weg was. Toen de brug op deze originele locatie werd weggehaald heeft er een tijdje een pont gevaren op dezelfde plek. Bij de bouw van de huidige bruggen kwamen veel bommen uit de Tweede Wereldoorlog naar boven. Vroeger voeren meerdere pontjes over de ringvaart naar Aalsmeer. De belangrijkste vandaag de dag vaart tussen de Uiterweg in Aalsmeer en Rijsenhout, maar ook de pont naar de Blauwe Beugel vervult vandaag de dag nog een belangrijke functie. Overigens voeren sommige bewoners zichzelf met hun eigen boot naar de overkant.
- De Westeinderplassen zijn een terugkerend thema in de gesprekken aan tafel.
- Meerdere bewoners geven aan dat het zicht over de Westeinderplassen hun favoriete aspect van dit deel van de Ringvaart is, vooral het doorzicht vanaf het oorlogsmonument.
- Meerdere bewoners wijzen op een of twee wegen die door 'de kleine waterwolf' verslonden zijn en heden ten dage onder het wateroppervlak liggen, maar nog wel aanwezig zijn.
- De Lente BV ontwikkelt een deel van het gebied rondom voormalig zwembad de Blauwe Beugel
- Visserij is een terugkerend thema. Zowel sportvisserij als visserij voor het levensonderhoud.

- Zo werden in de Tweede Wereldoorlog door lokale bewoners's nachts heimelijk visdraden met meerdere haken over de ringvaart gespannen om te voorzien in de voedselbehoefte. Vroeger hingen ook de netten van Eveleens over de breedte van de ringvaart. De ringvaart en de Westeinderplassen staan bekend om de aanwezigheid van meervallen. Hoewel deze vis tegenwoordig in heel Nederland te vinden is, waren er lange tijd alleen exemplaren in dit gebied. Meervallen zijn overigens slecht voor de palingvangst.

Blik op de Haarlemmermeerpolder

- De Grote Poellaan is een straat, zichtbaar vanaf de dijk, maar in de polder, waar de vroege kwekerijen van Rijsenhout waren gevestigd. Vroeger werd de laan 'Klein Canada' genoemd: de bedrijven die zich hier vestigden waren in termen van die tijd erg omvangrijk. Een van de bewoners noemt de Grote Poellaan de mooiste laan van Rijsenhout.
- Er was een treinverbinding tussen Aalsmeer en Hoofddorp die in Aalsmeerderbuurt-Zuid de ringvaart overstak. Er bestaat vandaag de dag nog een straat met de naam 'oude spoordijk' in Aalsmeer. De spoordijk is aan de Haarlemmermeerse zijde bijna in zijn geheel verdwenen, op een klein stukje na. Vroeger kon men in het gebied rondom de spoordijk het landschap inkijken. Tegenwoordig is daar bebouwing voor gebouwd.
- Fort Aalsmeer is voor veel bewoners een geliefde plek. Meerdere aspecten van het gebied brengen verhalen naar boven.
- De geniedijk wordt erg gewaardeerd. Ook met het oog op de wandelmogelijkheden.
- De voormalige schutsluis was de enige sluis die de polder met de ringvaart verbond. De sluis is in onbruik

geraakt en is in verval.

- Het fort zelf biedt tegenwoordig onderdak aan CRASH, het Luchtoorlog- en Verzetsmuseum.
- Bewoners noemen ook de houten huisjes. Deze huisjes zijn van hout om twee redenen. Enerzijds lagen de huisjes in het schootveld van het fort, anderzijds biedt hout het voordeel minder snel weg te zakken in de veengbodem van de dijk.
- Bewoners waarderen de samenhang van de aspecten van het gebied rond het fort.
- Tweestrijd tussen Rijsenhout en Schiphol: een bewoner noemt de tweestrijd tussen Rijsenhout en Schiphol als een kernaspect van het gebied.
- Toen Rijk verdween is de Blauwebeugelstraat e.o. in Rijsenhout ontwikkeld. Het oude gedeelte van de uitbreiding van nieuwbouw is benoorden, het nieuwe gedeelte is bezuiden de Bennebroekerweg te vinden.

Objecten aan de dijk

- Veel woningen aan de ringdijk zijn niet onderheid en vallen naar voren of drijven op het grondwater
- Een aantal gebouwen werd door bewoners als belangrijk bestempeld:
 - Aalsmeerderdijk 400: Boerderij familie 't Hoofd
 - Aalsmeerderdijk 454: voormalig huis van de dijkgraaf
 - Aalsmeerderdijk 640: boerderij de Rijsenhof (al monument)
- Oorlogsmonument aan de Leimuiderdijk.
- Boerderij, Grote Poellaan 23 (al monument)
- Leimuiderdijk 212: Boerderij van Munsterman
- Aalsmeerderdijk 351: voormalig Café de Bruijn
- Aalsmeerderdijk 452: café Geoff's, voormalig café Vislust en Walrus.
- Loswallen: over de gehele Haarlemmermeerpolder

waren aan de Ringvaart loswallen te vinden voor de bietenkarren die vanuit de polder op de ringdijk hun goederen in boten laadden.

- Restant van een molen: aan de Molenweg in Aalsmeerderbrug is een oude molen te vinden die nu dienst doet als winkel.

Verdienmodellen

- Bloemkwekerijen: bloemkwekerijen zijn een niet te verwaarlozen onderdeel van de economie en identiteit van het oostelijke gedeelte van de Haarlemmermeerpolder. Bewoners wijzen op de Grote Poellaan, waar de vroege kwekerijen waren gevestigd, maar ook op de leegstand en verwaarlozing van voormalige kassen achter de dijk. In Rijsenhout zijn nog steeds een aantal grote kwekers gevestigd.
- Verhoef is een van de grotere bedrijven in Aalsmeerderbrug. Het bedrijf heeft zich gespecialiseerd in aluminium 'freefall lifeboats', maar meerdere bewoners geven aan dat er ook andere boten worden geproduceerd die ook op de ringvaart rondvaren als pleziervaartuigen. Het bedrijf is zichtbaar aan de ringdijk door een opstelling van de oranje 'freefall lifeboats' en is verder prominent aanwezig op het bedrijventerrein achter de dijk in Aalsmeerderbrug.
- Eveleens is de palingrokerij op de Leimuiderdijk in Burgerveen. Bewoners herinneren zich bijvoorbeeld de plaats waar de netten van Eveleens over de ringvaart werden uitgezet om paling te vangen. Tegenwoordig wordt de paling opgekweekt. Eén van de bewoners stelt dat Eveleens vroeger een voor die tijd grote onderneming was.
- Een bewoner wijst ook op het bedrijf Den Daas, dat zich specialiseert in aardewerken potten, onder andere

voor de bloementeel in de regio.

- Bewoners wijzen ook op scheepswerf De Vries in Aalsmeer, zichtbaar vanaf de ringdijk, waar grote jachten worden gebouwd.
- Bewoners wijzen op het veranderende economische landschap in Aalsmeer, wat zich ook meer en meer uit in het uitzicht op de veeneilandjes aan de overkant van het water. Steeds minder zijn deze gericht op economische activiteiten zoals de bloementeel, en steeds meer worden deze percelen ingericht als recreatietuintjes. Sommige bewoners zijn huiverig voor de ontwikkelingen in het gebied.

Recreatie en vrije tijd

- De ringdijk stond vroeger vol met cafés. Bewoners beschrijven het grote aantal cafés dat vroeger langs de ringdijk te vinden was, maar geven ook aan dat er veel cafés tegenwoordig verdwenen zijn. Enkele van de genoemde cafés: The Shack, Wink, Walrus, De Bruyn (doet niet meer dienst als café maar de luifel is authentiek, Leimuiderdijk 358 [?]), De Uil (bondscafé, later Chinees, nu gesloopt)
- De Ringvaart Regatta is een jaarlijks evenement waarbij verschillende teams van Delft naar Leiden via de ringvaart roeien.
- De Blauwe Beugel is een voormalig zwembad in de Westeinderplassen en naamgever van een jachthaven.
- Het bootjesbezit rondom de ringvaart is groot. Er worden ten behoeve van deze recreatievaart ook veel steigers gebouwd.
- De strontrace is een zeilwedstrijd voor historische vaartuigen, waarbij mest voor de geestgronden van de bollenstreek van Friesland naar Warmond wordt vervoerd. Hierbij wordt een deel van de ringvaart

aangedaan.

Overig

- Bewoners merken op dat Burgerveen meer aansluiting vindt bij Leimuiderbrug en daarmee het zuidelijke cluster van dorpen en buurtschappen, dan bij het meer op Aalsmeer gerichte oosten van de Haarlemmermeerpolder. Dit uit zich ten dele in de bebouwing: het lint van Burgerveen ligt niet ver verwijderd van dat van Leimuiderbrug.
- Vroeger voeren bietenboten via de sluis naar de ringvaart.
- Een bewoner merkt op dat het monument op de Leimuiderdijk beter onderhouden moet worden.
- Er lag een balgstuw in de ringvaart in dit gebied. Deze is weggehaald omdat deze lek was.
- De twee basisscholen van Rijsenhout lopen leeg. Wat nu de Levend Evangelie Gemeente is, was vroeger de Rijkeroordschool.
- Vroeger was er een goede busverbinding met Amsterdam.
- Bewoners geven aan dat het steeds vaker voorkomt dat er plastic afval e.d. in de berm ligt.
- Bewoners geven aan dat sommige boten illegaal aangemeerd zijn.
- Er is ten zuiden van de Kruisweg een park gekomen als buffer tussen wonen en industrie.
- De Ringdijk is een plek van doorgaand verkeer, geen plek om elkaar te ontmoeten of even te zitten. Een van de bewoners stelt voor om een waterprieel te maken ter hoogte van het oorlogsmonument, om te zitten en vanaf het water de dijk te zien.

VERSLAG BEWONERSAVOND LISSERBROEK, BEINSDORP, ZWAANSHOEK, CRUQUIUS

18 juni 2019, Dorphuis Cruquius, Cruquius

Aanwezige bewoners: 7

Aanwezige organisatoren: Annemarie Lodder (gemeente Haarlemmermeer), Isabel van Lent, Joël van der Moore (notulen) (SteenhuisMeurs)

Op 18 juni jl. kwamen bewoners van de dorpen Lisserbroek, Beinsdorp, Zwaanshoek en Cruquius bij elkaar om lokale kennis en verhalen over de Ringdijk en de Ringvaart te delen met een vertegenwoordiging van de gemeente Haarlemmermeer en onderzoeksbureau SteenhuisMeurs. Deze avond vond plaats in het kader van een cultuurhistorisch onderzoek in de aanloop naar het aanwijzen van de Ringdijk en de Ringvaart tot gemeentelijk erfgoed van Haarlemmermeer.

Agrarische elementen

- Loswallen: In de hele Haarlemmermeerpolder zijn (restanten) van loswallen te vinden, waarmee vooral bieten uit Haarlemmermeer op schepen konden worden geladen. Specifiek voor de loswal bij Cruquius merken bewoners op dat er daar veel grind ten behoeve van de wegenbouw werd overgeslagen. De loswallen werden daarnaast ook gebruikt als overslagplaats voor de hoogovenslakken waarmee volgens bewoners de dijk werd opgehoogd. Eigen tuinen werden met eigen ovenslakken opgehoogd.
- De bloembollenteelt speelt een belangrijke rol in dit gedeelte van Haarlemmermeer. Bewoners benoemen

- de Lisserbroekerpolder en herinneren zich hoe er vroeger hoge stapels strobalen ten behoeve van de bloembollenteelt te vinden waren in Cruquius.
- Graanopslag: graanopslag speelt een belangrijke rol aan de Ringvaart. Een bewoner merkt op dat er in het kader van het Marshallplan graan in de Haarlemmermeerpolder werd opgeslagen voor verdere verspreiding over het land. Er was ook een graansilo in Cruquius. Sommige bewoners stellen dat dit de inspiratie was voor de flat naast het gemaal.

Landschap

- Oud land: In de hele Haarlemmermeerpolder zijn delen van het oude land opgenomen in de polder. Zowel bij Zwaanshoek als bij Lisserbroek is het oude land nog duidelijk te herkennen, bijvoorbeeld door het afwijkende verkavelingspatroon of infrastructurele markeringen. Zo verwijst het turfspoor in Lisserbroek naar een spoorlijntje voor lorries ten behoeve van de turfwinning in dit gebied. Er zou ook nog een spoor haaks op de dijk, ten behoeve van de bloembollenteelt, zijn geweest. Bewoners waarderen het oude land en zouden willen dat het zichtbaar blijft.
- De overkant: bewoners waarderen de groene doorzichten aan de andere kant van de Ringvaart en merken op dat het belangrijk is dat er ook vanuit de gemeenten aan de overkant rekening moet worden gehouden met de openheid van het gebied.
- De piekberging: Het uitzicht bij de piekberging wordt door bewoners gewaardeerd.

Op en in de Ringvaart

- Scheepvaart op de Ringvaart
- Langerak: Tussen Lisserbroek en Beinsdorp is een

bijzonder recht gedeelte Ringvaart te vinden. Dit gedeelte wordt ook wel langerak genoemd: een rak is een stuk rivier of kanaal waar recht gevaren kan worden.

- Rolpalen: Op de hele Ringdijk waren rolpalen ten behoeve van de scheepvaart te vinden. Deze zijn tegenwoordig allemaal verdwenen. Bewoners markeerden een voormalige rolpaal ten noorden van Lisserbroek.

Bebouwing

- De oude nieuwbouw: hoewel Zwaanshoek in de jaren zeventig en tachtig werd uitgebreid met een relatief omvangrijke woonwijk, wordt deze wijk nog steeds 'de nieuwbouw' genoemd.
- De nieuwe nieuwbouw: er staat veel te gebeuren in dit gedeelte van Haarlemmermeer: van oprukkende uitbreidingen van de polderkernen, tot nieuwbouvilla's langs de dijk.
- Floriande: deze nieuwbouwwijk van Hoofddorp biedt in het bijzonder Zwaanshoek veel voorzieningen. Zwaanshoek ligt wel ingekapseld in het groen, waarmee Zwaanshoek van Floriande wordt gescheiden.
- Getsewoud: Bewoners merken bij Getsewoud de zoutwaterkwellen op.
- Nieuwbouvilla's: aan de Ringdijk worden enkele nieuwbouvilla's op terpen gebouwd. Bewoners vinden dat dergelijke villa's niet bij de Ringdijk passen. Er moet rekening worden gehouden met de schaal die bij de Ringdijk past in dergelijke nieuwbouwprojecten.
- Enthoven: in deze nieuwbouwwijk worden een aantal woningen gerealiseerd, maar bewoners merken op dat er maar een beperkt aantal huizen naar

Zwaanshoekers gaan.

- Gebouwen aan de dijk:
- Turfschuren: bij Lisserbroek staan een aantal turfschuren aan de dijk.
- Dijkhuisjes: bewoners gaven aan dat er op sommige plekken nog oude dijkhuisjes staan, maar dat er ook veel zijn verdwenen. Bewoners merkten vooral de dijkhuisjes in het lint bij Beinsdorp en Lisserbroek op. Bewoners stellen dat dijkhuisjes vanuit erfgoedperspectief hier een minder prominente rol spelen dan op andere plekken langs de Ringvaart.

Markante gebouwen en plaatsen

- Scholen: In Zwaanshoek stond school 8. Dit is nu het dorps huis van het dorp. In Lisserbroek stond school 11.
- De Cruquius: het gemaal is een van de meest markante gebouwen van dit gedeelte van de Ringdijk en de bewoners waarderen het gebouw hoog.
- Het gebouw is tegenwoordig een museum
- Het gebouw is in neogotische stijl gebouwd
- De stoommachine is van Harvey en Co. uit Engeland.
- Vroeger kon het getril van het gemaal in Cruquius gevoeld worden.
- Het theehuis te Cruquius (voormalige opzichterswoning) wordt zeer gewaardeerd.
- Fort/voorpost te Cruquius: een bewoonster vertelt hoe dorpsbewoners in haar jeugd een fietscrossbaan over het voormalige fort hebben aangelegd, en hoe dat later veranderde in een bromfietscrossbaan en later in een autocrossbaan. Toen er nadien drugsgebruik plaatsvond in het fort, zijn de restanten dichtgetimmerd.

Overig

- Cafés: bewoners geven aan dat er veel cafés in de

Haarlemmermeerpolder waren, zoals Eensgezind Koopmans Welvaren (Hillegommerdijk 4), of de kroeg 'Hier is 't' op de kruising van de Spieringweg met de Kruisweg. Op veel kruisingen in de polder waren cafés te vinden.

Water in de polder:

- de Ringdijk kende een voetsloot. Deze is op veel plekken gedempt, maar er zijn nog een aantal voetsloten te vinden. Bewoners vinden het belangrijk dat deze voetsloten blijven bestaan.
- Er komt in de hele Haarlemmermeerpolder kwelwater omhoog.
- Om de sloten door te blijven spoelen zijn er een groot aantal waterinlaten in de Haarlemmermeerpolder. De polder wordt ook wel de 'zoetwaterslurper' genoemd. Bewoners situeren een voorbeeld van een inlaat in de buurt van Bennebroekerdijk 99.
- Er zijn zeven verschillende waterstanden in de polder.

Dorpscultuur:

- 'Stoute' mensen: bewoners typeren de Haarlemmermeeders als 'stoute mensen'. Dit kwam bijvoorbeeld tot uiting in het verzet in Haarlemmermeer. Zie ook het boek 'Wacht binnen de dijken' van Cor van Stam.
- Open deuren: een inwoner van Cruquius, die in haar jeugd vanuit Haarlem naar Cruquius verhuisde, beschrijft hoe het in Cruquius normaal was om de deuren open te laten en door andermans tuin te lopen. Dit ervoer zij in het begin als vreemd.

Straatnamen: Tonnekamp, Langerak, Kruisbaak, Vuurbaak verwijzen naar voorzieningen ten behoeve van de scheepvaart in het voormalige Haarlemmermeer.

Bruggen:

- Bij Cruquius lag aanvankelijk een rolbrug. Toen de weg over deze brug werd geüpgraded tot provinciale weg is in 1932 de huidige brug aangelegd. Deze is aan vervanging toe.
- Een bewoner merkt op dat hij het opvallend vindt dat de Lisserbrug niet aansluit op het wegennet van de Haarlemmermeerpolder. Dat komt waarschijnlijk omdat de brug aangelegd is met het oog op de bereikbaarheid vanuit Lisse, en niet andersom.
- Een bewoner waardeert het uitzicht over het Spaarne en benoemt de slag op het Haarlemmermeer tijdens de Tachtigjarige oorlog.
- Een bewoonster waardeerde dat je vroeger 'een rondje Haarlemmermeer' kon doen met de auto over de Ringdijk. Tegenwoordig wordt alles volgebouwd en valt er minder te genieten. Een andere bewoner merkt op dat het rondje Haarlemmermeer ook een aantal keer geschaatst kon worden, ondanks dat de scheepvaart het ijs nogal eens brak.
- Hoewel men ook in Cruquius afhankelijk was van Heemstede aan de overkant (bijvoorbeeld voor onderwijs) lijkt de afhankelijkheid van de overkant aanzienlijk minder dan in veel andere dorpen aan de Ringvaart. Bewoners wijzen op de voorheen aanwezige voorzieningen. Er zijn nu nog een aantal middenstanders en een aantal grote bedrijven.
- In Cruquius had vroeger iedereen een bijnaam om zo de verschillende leden van de omvangrijke gezinnen uit elkaar te kunnen houden.
- Vroeger zwommen mensen in het 'kanaal' [de Ringvaart]. Op een gegeven moment werden er kadavers van dode dieren in het kanaal geloosd,

waardoor zwemmen niet meer mogelijk was.

- Verkeer en infrastructuur: bewoners merken op dat het verkeer op de Ringdijk erg gevaarlijk is en dat er maatregelen genomen moeten worden.
- De plaats van de voormalige ijsbaan in Lisserbroek heette vroeger 'kikkerlust'. Deze naam kwam voort uit de grote aantallen kinderen die hier geboren werden en de bijbehorende spreekwoordelijke ooievaar die hier vaak langskwam.
- Lisserbroek is gemengd wat betreft religieuze gezindten. Bij Lisserbroek begint de 'bible belt' van Haarlemmermeer. Deze loopt tot aan Rijsenhout.
- Bewoners waarderen de veranderlijkheid van het lint, maar ook het zicht op het open landschap.
- In Beinsdorp was een Brabantse enclave geconcentreerd langs de Venneperweg.
- Bewoners merken op dat ook het industriële gedeelte van Cruquius aan de Ringvaart 'karakter' heeft.
- Er lag een balgstuw in de Ringvaart bij Lisserbroek.
- Bewoners waarderen de boerderij op Hillegommerdijk 395.

VERSLAG BEWONERSAVOND NIEUWE MEER, BADHOEVEDORP EN LIJNDEN

24 juni 2019, 't Rietland, Badhoevedorp

Aanwezige bewoners: 9

Aanwezige organisatoren: Annemarie Lodder, Kathrin Hannen (gemeente Haarlemmermeer), Isabel van Lent, Joël van der Moore (notulen), Joke Reichardt (SteenhuisMeurs).

Op 24 juni jl. kwamen bewoners van de dorpen Nieuwe Meer, Badhoevedorp en Lijnden bij elkaar om lokale kennis en verhalen over de ringdijk en de ringvaart te delen met een vertegenwoordiging van de gemeente Haarlemmermeer en onderzoeksbureau SteenhuisMeurs. Deze avond vond plaats in het kader van een cultuurhistorisch onderzoek in de aanloop naar het aanwijzen van de Ringdijk en de Ringvaart tot gemeentelijk erfgoed van Haarlemmermeer.

Agrarische Elementen

- Hoewel nu verdwenen, is de Badhoeve sterk verweven met de identiteit van Badhoevedorp.
- Een bewoner waardeert de innovatie van de Badhoeve, en van zijn grondlegger, dhr. Amersfoordt. Hij was ook in sociaal opzicht innovatief. Vanuit de dorpsraad van Badhoevedorp is er ook aandacht gekomen voor een borstbeeld.
- De Badhoeve is pas in de jaren negentig gesloopt.
- Het melkhuisje staat er nog.
- Er vond vroeger veel groenteteelt in het gebied plaats. Ten behoeve van deze groenteteelt stonden er ook veel kassen onder meer bij het Rietland. Hier is weinig meer van over. [Een deel van?] dit gebied heette vroeger

de Slingertuinen, stelt een bewoner (naar de familie Slinger)

Landschap

Oud land:

- Raasdorp was een oud stuk land dat mee ingepolderd werd. Dit stuk land is later ook verveend.
- Bewoners waarderen de stukken oud land, gemarkeerd door de Raasdorperweg.
- Er zijn hier huizen en structuren uit de pionierstijd te vinden.
- Bewoners wijzen ook op de stukken oud land bij bijvoorbeeld Vijfhuizen.
- Bewoners waarderen de delen waar nog de polder ingekeken kan worden, maar merken ook op dat dit op de meeste plaatsen niet meer mogelijk is.

Op en in de Ringvaart

- De veerpont 'Ome Piet' is een veerpont tussen de Nieuwemeerdijk en het Amsterdamse Bos. Het seizoenspontje verwijst naar Piet Eilander; een vroegere pontschipper van een van de pontjes (o.a. een kabelpont) over de Ringvaart. Een aanwezige bewoner is betrokken bij het nieuw leven inblazen van het pontje.
- <https://haarlemmermeergemeente.nl/nieuws/generaties-hebben-leren-zwemmen-naast-de-pont-van-ome-piet>
- De veerpont 'Opoe Overveen' was een pont bij Lijnden, naast het gemaal.
- Vroeger werden er nog weleens roeiwedstrijden op het Akerdijkse gedeelte van de Ringvaart gehouden. Ten behoeve daarvan werden aan Amsterdamse zijde tribunes opgesteld. Dit was bijvoorbeeld zo met de

Olympische Spelen van 1928.

- Bewoners wijzen op de voormalige stoombootdiensten vanaf o.a. Amsterdam over de Ringvaart. Deze legden onder meer aan bij De Pelikaan en Wink
- Naast het pontje van Ome Piet legde nogal eens een boot met 'zieke kindjes' aan.
- De Ringvaart is een staande-mast-route en vormt een belangrijke schakel tussen Amsterdam en Rotterdam.

Infrastructuur

- De Oude Haagseweg kruist de Ringvaart middels een oud viaduct met een basculekelder waarin vleermuizen zitten.
- De Sloterbrug (ook wel de Brug der Zuchten) wordt door bewoners gewaardeerd.
- Op de dijk bevond zich vroeger een jaagpad, later is dit beklinkerd en nog later verbreed.
- Bewoners vinden dat de chicanes afdoen aan de aanblik van de dijk.
- Bewoners merken op dat er plannen zijn om de Sloterbrug te vervangen en een rotonde in het parkje nabij de Badhoeve aan te leggen.
- De A9 doorsneed Badhoevedorp.
- Er was een actiegroep 'snel weg ermee'
- De snelweg werd op deze manier aangelegd omdat er rekening werd gehouden met een eventuele verlenging van de Buitenveldertbaan en een ingeplande grotere grondbehoefte voor de Zwanenburgbaan.
- Bewoners merken op dat de relatief beperkte weerstand tegen deze snelweg ook gezien moet worden in het kader van de ervaring van de vooruitgang.
- Vroeger reed het autoverkeer richting Schiphol via de Sloterweg en langs de Ringvaart naar het vliegveld. Dit

- duurde tot medio 1930. Je kon ook met de boot naar Schiphol.
- Er was een brug over de Ringvaart in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan gepland. Deze is er nooit gekomen.

Bebouwing

- Een bewoner merkt op dat er tot 1900 niet op de dijk mocht worden gebouwd.
- Bewoners waarderen de oude dijkhuisjes.
- Er wordt wel opgemerkt dat er weinig van zijn, ook met het oog op het bouwverbod op de dijk.
- Recentelijk is het een van de oudste houten huisjes van de Haarlemmermeerpolder gesloopt (bedoeld wordt waarschijnlijk het huis aan de Nieuwemeerdijk 286)
- Veel dijkhuizen zijn niet onderheid.
- Er wordt veel gebouwd aan de Ringdijk. Bewoners kunnen niet alle nieuwbouw waarderen.
- Bewoners merken op dat de schaal van nieuwbouw moet passen in het karakter van de ringdijk. Soms bouwen mensen nu te hoog, omdat er in de dijk geheid mag worden.
- Sommige bewoners vinden dat nieuwbouwhuizen kleine ramen moeten hebben om in het karakter van de bestaande bebouwing langs de dijk te passen.
- Sommige bewoners vinden dat er historiserend gebouwd moet worden, anderen zijn het daar niet mee eens.

Samengevat vinden bewoners dat er in de bestemmingsplannen gelet moet worden op:

- Schaal
- Hoogte
- Dunne, lange percelen

- De oude panden hebben vaak bijna geen voortuin en liggen knus tegen de dijk aan.
- Geen lange blokken vormen, geen percelen samenvoegen
- Polderzichten zijn belangrijk, houd ze open.
- Wat hoort er thuis op de Ringdijk? Een enkele woonlaag met een kap erop.
- Op de Akerdijk is de rooilijn van tijd tot tijd verplaatst, waardoor bijvoorbeeld de machinehuisjes erg dicht op de rooilijn staan.
- Vroeger hadden de huizen een gevel met zichtbare donkere, rode bakstenen. Tegenwoordig worden veel huizen wit geverfd.
- Een bewoner geeft aan dat nieuwbouw individueel en niet seriematig moet zijn.

Blik op de overkant

- Men is pas in 1876 begonnen met het uitvenen van de Middelveldse Akerpolder, omdat dit met het oog op overstromingen in Amsterdam voor de droogmaking van het Haarlemmeer te onveilig gevonden werd. Vanaf 1900 is men de Osdorpse Bovenpolder gaan uitvenen.
- De Riekerpolder is vroeger uitgegraven voor de zandwinning.
- Een bewoner waardeert de molen in Sloten, waar ook een kaasboerderij en een brouwerij bij te vinden is, waar veel Aziatische toeristen op af komen.
- Het Lutkemeer was een meer aan de andere kant van de Ringvaart dat is drooggemaakt na de Haarlemmermeerpolder. Lutke verwijst naar 'klein'.
- In de Nieuwe Meer ligt een van de modernste koelinstallaties voor de Zuidas.

Markante gebouwen en plaatsen

- Een bewoner woont in een dijkhuisje uit 1906 en waardeert het huisje ten zeerste. Ze kreeg van Schiphol subsidie om het huis te isoleren.
- De St. Franciscus van Saleskerk is de oudste kerk in de Haarlemmermeerpolder. Ernaast of in de buurt stond een katholieke school.
- Er staat een protestantse kerk aan de Kromme Tocht.
- Men waardeert het park rondom de voormalige Badhoeve. Dit parkje is een tijd een hertenkamp geweest.

Haarlemmermeeders

- Lijnden kende een protestants en een katholiek gedeelte. Er is discussie over de vraag of de katholieken aan de ene en de protestanten aan de andere kant van de Hoofdvaart woonden, maar de twee bevolkingsgroepen konden in ieder geval niet bijzonder goed met elkaar uit de voeten.

Overig

- Een bewoner merkt op dat het schootsveld van de Stelling van Amsterdam en de geluidscontouren een moderne analogie vormen.
- Toen de kerk van Rijk is weggespoeld is de kerk van Sloten uitgebreid.
- Bewoners waarderen de bovenlandjes (naast de golfbaan)
- Een bewoner waardeert de rietlanden
- Een bewoner merkt op dat er bij de Nieuwe Meer erg grote borden ten behoeve van de scheepvaart staan en dat de verwijdering of verplaatsing van deze borden het uitzicht aanzienlijk zou verbeteren.
- Er heerst veel onvrede over de verkeersveiligheid

- op de ringdijk, bijvoorbeeld door de chicanes die de gemeente op de dijk heeft geplaatst.
- Bewoners merken op dat de hoogste concentratie van erfgoed tussen de Oude Molen [Akermolent?] en de Slotermolen te vinden is.
- Het profiel van de dijk is aangepast. De dijk is meerdere malen opgehoogd.
- Na de Tweede Wereldoorlog waren in het gebied veel bommenkraters te vinden. Schiphol, toentertijd gelegen aan de Ringdijk vormde een belangrijk doelwit vanuit militair oogpunt.
- Er heeft bijna een dijkdoorbraak plaatsgevonden in het gebied.
- Er heeft een schijnvliegveld in de Haarlemmermeerpolder gelegen (bij Rijsenhout)
- Cafés: Café Tante Annie lag in de polder in het bebouwingscluster op de kruising van de Schipholweg en de Hoofdvaart.
- Sjaak Burger
- Tankgracht: er lag een tankgracht dwars door Badhoevedorp. Voor de aanleg hiervan moest veel gesloopt worden. Locatie is t.h.v. Akerdijk 289. In 1950 werd de corridor opgevuld met nieuwbouw.
- School 1 lag in het bebouwingscluster op de kruising van de Schipholweg met de Hoofdvaart.
- Het domeinenterrein is een oude militaire batterij.
- Een bewoner noemt de dijk een rafelrand zonder ruimtelijke ordening, en benoemt dat dit ook tot de geschiedenis behoort.
- Bewoners willen dat het stuk Rietland tussen de Sloterweg en de Kamerlingh Onnesweg wordt bewaard, net als het gebied bij de Raasdorperweg

VERSLAG BEWONERSAVOND VIJFHUIZEN, NIEUWEBRUG EN ZWANENBURG

25 juni 2019, d'Oude Waterwolf, Vijfhuizen

Aanwezige bewoners: 6

Aanwezige organisatoren: Annemarie Lodder, Jurgen van Voorst (gemeente Haarlemmermeer), Isabel van Lent (notulen), Joël van der Moore, Marinke Steenhuis (SteenhuisMeurs).

Bewonersavond Vijfhuizen, Nieuwebrug en Zwanenburg

Op 24 juni jl. kwamen bewoners van de dorpen Vijfhuizen, Nieuwebrug en Zwanenburg bij elkaar om lokale kennis en verhalen over de Ringdijk en de Ringvaart te delen met een vertegenwoordiging van de gemeente Haarlemmermeer en onderzoeksbureau SteenhuisMeurs. Deze avond vond plaats in het kader van een cultuurhistorisch onderzoek in de aanloop naar het aanwijzen van de Ringdijk en de Ringvaart tot gemeentelijk erfgoed van Haarlemmermeer.

Agrarische Elementen

- Uit agrarisch oogpunt was Vijfhuizen voornamelijk gericht op de veeteelt. Dit heeft te maken met de relatief hoge waterstand in Vijfhuizen ten opzichte van de rest van de Haarlemmermeerpolder en de veenbodem. Het water in de polder komt onder andere uit de duiker van de eendenkooi van Stokman.
- Suikerfabriek in Halfweg: een bewoner vertelt een verhaal over de suikerfabriek in Halfweg, dat een van de belangrijkste industriële elementen aan de Ringvaart vormde. Hij herinnert zich in het bijzonder de bagger die van de bieten werd afgespoeld, de bijbehorende stinkende baggerschuiten die de modder naar de

slibvelden vervoerden. Er reden ook bietenwagens en tractoren over de dijk: het was een drukte van belang. De bagger vormde goede grond, dus werd misschien gebruikt in de agrarische sector. Deels werden ook de van de bieten afgeschrobde wortels verwerkt tot veevoer. Daarnaast werd er kalk gemaakt.

Landschap

- Bewoners waarderen de contrasten tussen bebouwing en open plekken.
- Bewoners vinden het belangrijk dat de dijk het aanzien van een dijk blijft behouden.
- De Kwelsloot/voetsloot moet in stand gehouden worden.

Op en in de Ringvaart

- Pontjes: Er waren meerdere pontjes over de Ringvaart te vinden, zoals de pont van de familie Beinsdorp aan het Rottewegje. Er was ook een pont voor de Rooms-Katholieke kerk
- De grens van de gemeente ligt volgens bewoners in het midden van de Ringvaart. Op die manier zijn gemeentes verantwoordelijk voor de beschoeiing aan de eigen zijde van de vaart.
- Er zijn loswallen bij het industrieterrein.
- Parlevinkers: vroeger waren er meerdere parlevinkers (varende kruideniers), onder andere veel bij Halfweg.
- In de kom bij Halfweg lagen veel boten.
- Er vonden in de kom bij Halfweg ook weleens schaatswedstrijden plaats.

Bebouwing

- Er komt een biomassacentrale bij de Liede en een datacenter in de Haarlemmermeerpolder. Bewoners vragen zich af of dit niet beter in de buurt van Schiphol kan, en of het niet uit de buurt van de dijk geplaatst kan worden.

Markante gebouwen en plaatsen

- Eendenkooi Stokman te Vijfhuizen
- Een bewoonster (en aangetrouwde Stokman) benoemt dat de eendenkooi bij Haarlem en Heemstede hoorde. De kooicirkel (doorsnee 1318 m.) is nog in stand, waardoor het gebied groen gehouden kan worden. Landschap Noord-Holland is eigenaar van de kooi. Rondom de eendenkooi is het meeste afgeveend.
- Omdat de Ringvaart door de oude landtong van de eendenkooi zou snijden, zou de eendekooi geen water meer krijgen. Door harde eisen van de familie Stokman werd er een duiker en een brug in plaats van de voorgestelde pont geplaatst. Deze duiker is er nog steeds.
- Eendenkooi is een gemeentelijk monument
- Forten van de Stelling van Amsterdam (Aalsmeer en Vijfhuizen)
- Een bewoner benoemt de oudheid van de forten en de hoogteverschillen in de gebieden rondom de forten als bijzondere kwaliteiten.
- Een bewoner benoemt de damsluizen, forten en inlaatsluizen als belangrijke elementen.
- Er was een hevel [inlaat] bij fort Vijfhuizen
- Een bewoner benoemt bootwerf Hoeksema in Halfweg, maar deze is tegenwoordig verdwenen.

Haarlemmermeeders

- Er wordt gesproken over Schiphol en het is duidelijk dat Schiphol en vooral ook de weerstand tegen Schiphol in Zwanenburg, middels bijvoorbeeld 'De Lastige Zwanenburger', een belangrijke rol heeft gespeeld.

Blik op de overkant

- Het uitzicht over de Lutkemeerpolder en de Osdorper bovenpolder wordt gewaardeerd.
- De Lutkemeerpolder is ook een droogmakerij.
- In dit gebied lagen ook slibvelden.
- Bewoners maken zich zorgen om toekomstige bouwplannen in het gebied.
- Het uitzicht over de Rottepolder en Zwetpolder wordt tevens gewaardeerd.
- De Osdorperweg is onderdeel van een oude verbindingroute.
- Een bewoner merkt op dat in dit gedeelte van de Haarlemmermeerpolder de overkant ook daadwerkelijk tot de gemeente Haarlemmermeer behoort. Het is dus goed om stil te staan bij de vraag of het hier gaat om de Haarlemmermeerpolder of Haarlemmermeer.
- De Zoete Inval was een speeltuin voor Amsterdammers op weg naar Zandvoort. Het was een rustpunt halverwege. De blauwe tram stopte er ook en het werd daarmee een belangrijk knooppunt. Hier is ook een boekje over geschreven.

Overig

- Een bewoner waardeert ook Abbenes en De Kaag.
- In Haarlemmermeer moeten 22.000 woningen komen. Zo komen er nu duplexwoningen op de plek waar nu het benzinstation van Vijfhuizen is.
- Bewoners wijzen erop dat Rijnland stukken Ringdijk

verkoopt. Hier kan dan vervolgens een steiger worden aangelegd. Dit is niet alleen voorbehouden aan bewoners van Haarlemmermeer of bewoners van de percelen aan de polderzijde van de dijk. Bewoners uiten hun onvrede over deze gang van zaken.

- In 'Tjade' aan de overkant van de Ringvaart komt nieuwbouw met dure huizen.
- Er wordt ook gewezen op de Haarlemmermeerspoorlijnen en het bestaan van locomotieven en rijtuigen die op de Haarlemmermeerspoorlijnen hebben gereden.
- Overige waardevolle objecten: Gemeenlandshuis te Halfweg.
- Boek Rietje Doever: Historisch Halfweg.
- Mogelijk staat er nog een houten huis uit het schootveld van de Stelling van Amsterdam in de buurt van nummer 223 [?]

BRONNEN EN LITERATUUR

EINDNOTEN

- 1 Gemeente Haarlemmermeer, *Gast in Haarlemmermeer*, 1962, blz. 6
- 2 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 197
- 3 E. Taverne, *Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer*, 2006, blz. 712
- 4 Ibid. blz. 711
- 5 J.W. de Wijn, H. Alderden, *De redding van Aalsmeer; Deltawerken 1765-1777*, blz. 16
- 6 Ibid. blz. 715
- 7 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 199
- 8 Ibid. blz. 200
- 9 A van der Woud, *Het lege land, De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, 1987, blz. 288
- 10 Ibid., blz. 283
- 11 Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*, blz. 27
- 12 A van der Woud, *Het lege land, De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, 1987, blz. 285
- 13 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 202
- 14 Ibid.
- 15 *Nederlandsche staatscourant*, 21-06-1848
- 16 Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*, 2018, blz. 22
- 17 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 133
- 18 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 202
- 19 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 120
- 20 A. Tissink, *Balgstuw van Aalsmeer geeft zijn geheim nog niet prijs*, Cobouw, 2014
- 21 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 203
- 22 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 121
- 23 W. Reh, C. Steenberg, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007, blz. 204
- 24 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 125
- 25 E. Taverne, *Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer*, 2006, blz. 716
- 26 Ibid. blz. 717
- 27 *Leydse Courant*, 30-08-1847
- 28 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 11
- 29 P. Boekel, *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en taferelen*, 1868, blz. 160
- 30 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 13
- 31 Ibid., blz. 14
- 32 Ibid., blz. 79
- 33 Ibid., blz. 130
- 34 Ibid., blz. 22
- 35 Ibid., blz. 30
- 36 Ibid., blz. 12
- 37 Ibid., blz. 34
- 38 Ibid., blz. 109
- 39 Ibid., blz. 116
- 40 Ibid., blz. 15
- 41 Ibid., blz. 114
- 42 Ibid., blz. 77
- 43 Gemeente Haarlemmermeer, *Gast in Haarlemmermeer*, 1962, blz. 14
- 44 Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*, 2018, blz. 69
- 45 Nederlandse Gemalen Stichting, www.gemalen.nl, geraadpleegd in juli 2019
- 46 Tijdens de bewonersavonden in juni 2019 werd dit verschillende malen door de bewoners bevestigd.
- 47 Chr. P.J. Van Paassen, *De Haarlemmermeer Plattelandsproblemen in de Randstad Holland*, blz. 357
- 48 Sociografisch Bureau de Meerlanden, *Haarlemmeer, schets van historie en ontwikkeling*, 1975, blz. 53
- 49 K. Hannen, *Inventarisatie erfgoed Ringdijk en Ringvaart*, 2018, blz. 28
- 50 Gemeente Haarlemmermeer, *Gast in Haarlemmermeer*, 1962, blz. 77
- 51 Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*, 2018, blz. 75
- 52 Ibid., blz. 60
- 53 Ibid., blz. 68
- 54 W. van der Meulen en H. van der Sluis, *Uit water gewonnen*, 1993, blz. 46
- 55 <http://www.eendenkooistokman.nl/Geschiedenis.html>, geraadpleegd in juli 2019
- 56 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 53
- 57 Sociografisch Bureau de Meerlanden, *Haarlemmeer, schets van historie en ontwikkeling*, 1975, blz. 35
- 58 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 58
- 59 Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*,

2018, blz. 57

60 J. Nieuwenburg, *Levend land; Van Haarlemmermeer tot Haarlemmermeerpolder: graan voor vis - goud uit schuim*, 1961, blz. 55

61 A.A.A. de la Bruhèze, H.W. Lintsen, Arie Rip, J.W. Schot, *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 5. Transport, communicatie*, 2002, blz. 117

62 A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol. Op de drempel van de lucht*, 1996, blz. 190

63 Ibid., blz. 195

64 De toepasselijke titel 'versnelling en vertraging' is overgenomen uit de publicatie *Kijk op de Ringvaart* van de gemeente Haarlemmermeer uit 2018

65 Mr.J.P. Amersfoort, *Haarlemmermeer. Oorsprong, geschiedenis, droogmaking. Weten en Vaarten. Wijze van bestuur van het waterschap. Cultuur van den Grond. Twee voordragten, gehouden den 27 November en den 4 December 1856 in de afdeeling Koophandel der*

Maatschappij Felix Meritis door Mr.J.P. Amersfoort.

66 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 223

67 H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925, blz. 90

68 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 128

69 C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning en beleid*, 1991, blz. 128

70 Ibid., blz. 131

71 *Scheepsjagerij*, uit *MeerHistorie*, maart 1994, 22^e jaargang, nr.1

72 Ibid.

73 Gemeente Haarlemmermeer, *Gast in Haarlemmermeer*, 1962, blz. 16

74 K. Hannen, *Inventarisatie erfgoed Ringdijk en Ringvaart*, 2018, blz. 22

75 Ibid.

76 C. Lücke, *De Haarlemmermeer in oorlogstijd*, 1995, blz. 49

77 Nederlandse Gemalen Stichting www.gemalen.nl, geraadpleegd in juli 2019

78 W. van der Meulen en H. van der Sluis, *Uit water gewonnen*, 1993, blz. 70

ARCHIEVEN

Noord-Hollands Archief [NHA]
Nationaal Archief [NA]
Stadsarchief Amsterdam [SAA]
Beeldbank Rijksmuseum [RM]
Hoogheemraadschap Rijnland Archief [HRA]

LITERATUUR

Mr.J.P. Amersfoort, *Haarlemmermeer. Oorsprong, geschiedenis, droogmaking. Weten en Vaarten. Wijze van bestuur van het waterschap. Cultuur van den Grond. Twee voordragten, gehouden den 27 November en den 4 December 1856 in de afdeling Koophandel der Maatschappij Felix Meritis door Mr.J.P. Amersfoort.*
A.A.A. de la Bruhèze, H.W. Lintsen, Arie Rip, J.W. Schot, *Techniek in Nederland in de twintigste eeuw. Deel 5. Transport, communicatie*, 2002
P. Boekel, *Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en taferelen*, 1868
B. Boele, *'n Rondje Haarlemmermeer. Portretten van 26 dorpen en buurtschappen*, 1985
A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Tachtig jaar Schiphol. Op de drempel van de lucht*, 1996
Tj.W.R. De Haan, *De waterwolf getemd. Over de geschiedenis en volksleven van Haarlemmermeer*, 1969
Gemeente Haarlemmermeer, *Gast in Haarlemmermeer*, 1962
Gemeente Haarlemmermeer, *Kijk op de Ringvaart*
K. Hannen, *Inventarisatie erfgoed Ringdijk en Ringvaart*, 2018
Leydse Courant, 30-08-1847
C. Jeurgens, *De Haarlemmermeer; Een studie in planning*

en beleid, 1991
C. Lücke, *Badhoevedorp-Sloten en omgeving van 1900 tot nu*, 1991
C. Lücke, *De Haarlemmermeer in oorlogstijd*, 1995, blz. 49
C. Lücke, *Haarlemmermeer 1852-2002. 150 jaar wonen en werken*, 2002
C. Lücke, *Halfweg, Zwanenburg en Vijfhuizen van 1900 tot nu*, 1990
C. Lücke, *Leven en werken van de Zwanenburgers en Halfweggers*, 1998
C. Lücke, *Terugblik op Badhoevedorp, Lijnden en Nieuwe Meer*, 1998
C. Lücke, *Van Rijsenhout naar Abbenes van 1900 tot nu*, 1993
Scheepsjagerij, uit *MeerHistorie*, maart 1994, 22e jaargang, nr.1
W. Reh, C. Steenbergen, D. Aten, *Zee van Land. De droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur*, 2007
E. Taverne, *Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer*, 2006
A. Tissink, *Balgstuw van Aalsmeer geeft zijn geheim nog niet prijs*, Cobouw
H.N. ter Veen, *De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied*, 1925
H. Vuijsje, *Het ringvaartgevoel. Een ontdekkingsreis rond de Haarlemmermeer*, 2014
J.W. de Wijn, H. Alderden, *De redding van Aalsmeer; Deltawerken 1765-1777*
A van der Woud, *Het lege land, De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, 1987
Sociografisch Bureau de Meerlanden, *Haarlemmeer, schets*

van historie en ontwikkeling, 1975
W. van der Meulen en H. van der Sluis, *Uit water gewonnen*, 1993
J. Nieuwenburg, *Levend land; Van Haarlemmermeer tot Haarlemmermeerpolder: graan voor vis - goud uit schuim*, 1961
Nederlandsche Staatscourant, 21-06-1848
Chr. P.J. Van Paassen, *De Haarlemmermeer Plattelandsproblemen in de Randstad Holland*

WEBSITES

archeologieinnederland.nl
delpher.nl
eendenkooistokman.nl
gemalen.nl
haarlemmermeer-geschiedenis.nl
landschapinnederland.nl
toenhaarlemmermeer.nl
(Geraadpleegd in juli 2019)

BEWONERSAVONDEN

Tijdens zes avonden hebben bewoners en experts een schat aan kennis met ons gedeeld. Van hun verhalen hebben we dankbaar gebruikgemaakt.

COLOFON

Dit cultuurhistorisch onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer

Projectteam SteenhuisMeurs:

Drs. Isabel van Lent, dr. Marinke Steenhuis, Joël van de Moore, BA, Jelle Hetteema, MSc, MA en ir. Benjo Zwarteveen.

SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam
Hoofdweg 255 9765 CH Paterswolde
050 3080100
www.steenhuismeurs.nl

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs. Let op: Op de afbeeldingen in deze rapportage kunnen auteursrechten van toepassing zijn. Wij zijn niet aansprakelijk voor schade die voortkomt uit het ongeoorloofd gebruik van het beeldmateriaal in deze uitgave.

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in dit rapport te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact met ons op.

© SteenhuisMeurs BV, Paterswolde - Rotterdam

