



Amsterdam en Meerlanden

1. Samenvatting

De hoofdstedelijke regio ligt temidden van een redelijk gaaf veenlandschap (Waterland, Amstelland), dat onder druk staat van verstedelijking. Ook Schiphol (Haarlemmermeer) ligt in deze regio.

2. Karakteristiek

De Amsterdamse regio beslaat een groot verstedelijkt gebied, dat bestaat uit de hoofdstad zelf met voorsteden als Amstelveen en Diemen. Het gebied loopt door in de Haarlemmermeer. Daar liggen enkele forse nederzettingen zoals Hoofddorp, bescheidener van omvang gebleven dorpen zoals Badhoevedorp en de luchthaven Schiphol. Amsterdam is in alle opzichten dominant en bepalend voor de ontwikkelingen in de regio en ver daarbuiten. De ontwikkeling van Amsterdam tot handelscentrum zette aan het einde van de 16^{de} eeuw in en kende in de 17^{de} eeuw zijn hoogtepunt. De aanleg van de grachtengordel (thans werelderfgoed) betekende een enorme uitbreiding van het stedelijk oppervlak. Pas na 1850 groeide de stad buiten de grachten en werden nieuwe wijken aangelegd. Tegenwoordig telt de stad ruim 800.000 inwoners. Schiphol vormt samen met de haven een grote ruimtegebruiker in de regio. Stad, haven en vliegveld zijn de grootste economische motoren. Als uitvloeisel van het in de jaren 1930 geformuleerde beleid van stedelijke lobben en landelijke scheggen, zijn er ook enkele grotere open of niet bebouwde delen in de regio en is de overgang tussen stad en land op veel plekken heel abrupt. Bijvoorbeeld in het Amstelland, dat naar het zuiden uitwaaiert in een open veenweidegebied en in het noorden harde grenzen kent. De Haarlemmermeerpolder heeft enkele puur agrarische delen. Naar het noorden toe herbergt het steeds meer stedelijke functies. Er lopen brede infrastructuurlijnen van en naar de stad, wat begon met de 17^{de}-eeuwse trekvaarten. Veel snelwegen starten bij de ringweg A10 en waaieren uit over het land. Dit geldt ook voor het spoor. Schiphol is een grote internationale hub in de luchtvaart en verwerkt jaarlijks ruim 58 miljoen passagiers.



Foto Paul Paris

De infrastructuur, te weten enkele van de spoorwegstations, maar vooral de Zuidas van de A10 heeft veel bedrijvigheid naar zich toe getrokken. Moderne hoogbouw bevindt zich vooral op die plekken, het historische centrum is daar nagenoeg van gevrijwaard, mede door de beschermde status van de binnenstad en het daaruit voortvloeiende beleid.

Nabij Schiphol ligt het kassengebied van Aalsmeer, van waaruit veel bloemen worden geëxporteerd via de bloemenveiling. Het Noordzeekanaal verbindt de Amsterdamse haven met de Noordzee. Hoewel lang niet zo groot als de haven van Rotterdam, is de (visuele) invloed van de Amsterdamse haven aanzienlijk. Onder meer omdat er een groot aantal windturbines staat. Deze treffen we verder aan langs de A4/A44 en de A2 bij knooppunt Holendrecht. In Diemen en de Hemhaven staan twee elektriciteitscentrales, van waaruit meerdere 150kV en 380kV hoogspanningsleidingen lopen. Sinds de mens in de 10^{de} eeuw het gebied introk, is het totaal van karakter veranderd. Amsterdam groeide in enkele eeuwen uit tot de belangrijkste stad van het land. Het omringende gebied werd op grote schaal verveend, waarna delen veranderden in meren, die vervolgens vanaf de 17^{de} eeuw werden drooggelegd. Het almaar groeiende Haarlemmermeer is in de 19^{de} eeuw drooggelegd.

Ter verdediging van Amsterdam werden om de stad meerdere militaire linies aangelegd: de Oude en de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

3. Ontstaan van het natuurlijke landschap

3.1 Holoceen

Ongeveer 10.000 jaar geleden eindigde de laatste ijstijd en begon het holoceen. Het landijs smolt en de zeespiegel steeg. Daardoor steeg ook de grondwaterspiegel. Vanaf ongeveer 2600 jaar v.Chr. nam de directe invloed van de zee af en het gebied veranderde in een moeras. Er trad op grote schaal veenvorming op. In grote delen van de regio is de veenvorming doorgegaan tot de mens het land ging ontginnen. Het landschap bestond toen uit een aantal grote hoogveeneilanden tussen de duinen en 't Gooi, omgeven door veenrivieren die het water afvoerden richting het Almere, de voorloper van de Zuiderzee en naar het 'Oer-IJ' dat bij Castricum uitmondde in de Noordzee. Deze monding verzandde in de Romeinse tijd. Langs de rivieren is een dunne kleilaag afgezet, waarop later de eerste boerderijen werden gebouwd. Vanaf de 11^{de} eeuw nam de invloed van de zee op het Almere steeds verder toe. Er ontstonden diepe geulen en het veranderde in de Zuiderzee. Via het IJ drong de zee opnieuw, na een onderbreking van zo'n duizend jaar, diep het gebied binnen. De mensen die zich inmiddels in de regio woonden, moesten zich beschermen door dijken te bouwen.

3.2 Landschappenkaart

De archeologische landschappenkaart onderscheidt in de regio de volgende landschappen: Diepe droogmakerijen, Hollands-Utrechts veengebied en Rijn-Maasdelta. Daarbinnen zijn wadden, veenvlakten en kwelders als landschapszones onderscheiden.

4. Bewoningsgeschiedenis

4.1 Prehistorie tot en met de vroege middeleeuwen

Slechts enkele geïsoleerde vondsten wijzen op menselijke aanwezigheid in deze lange periode. Voordat de mens zich permanent zich ging vestigen in de regio, was het een ontoegankelijk veengebied waar niet of nauwelijks werd gewoond. De oudste onmiskenbare sporen van bewoning stammen uit de 11^{de} eeuw. Uit historische geschriften is bekend dat Ouderkerk in 11^{de} - 12^{de} eeuw het bestuurlijk en kerkelijk centrum van Amstelland was. Vanaf die tijd werd het veen in hoog tempo ontgonnen, sloten en weteringen gegraven, boerderijen gebouwd en dorpen aangelegd. Ter bescherming tegen het buitenwater wierp men kaden en dijken op. Ten slotte werd in de Amstel een dam gelegd, waaromheen zich Amsterdam ontwikkelde.

4.2 Middeleeuwen en nieuwe tijd

In de 10^{de} eeuw vestigden de eerste boeren zich in het veengebied. Op hoge plekken in het veen en langs de veenrivieren werden de boerderijen gebouwd. Loodrecht op de rivier werden sloten gegraven om het achterliggende land te ontwateren en in cultuur

te brengen. Deze laagveenontginningen werden gekenmerkt door de langgerekte percelering en een hoge waterstand.

In tegenstelling tot het zuiden van Holland zijn de ontginningen in de regio niet van bovenaf gestuurd, maar waren vrij. De ontginningsbasis is vaak terug te vinden in een oude waterloop. Dit is goed te zien in De Ronde Hoep. Door de bochtige loop van de rivieren in Amstelland ontstond hier een karakteristieke percelering dat aan de spaken van een fiets doet denken.

De ontginning zette een onomkeerbaar proces van bodemdaling in door klink en oxidatie. Doordat het veen ontwaterd werd, nam het volume af en klonk de bodem in. Dit proces werd versterkt doordat na ontwatering lucht tot het veen toetrad. De niet-vergane plantenresten vergingen toen alsnog. Het maaiveld is sinds de ontginning meerdere meters gedaald, mogelijk tot meer dan 5 meter. Door de bodemdaling en de vorming van de Zuiderzee en het IJ werd het land kwetsbaar voor overstromingen. Ten noorden van het IJ werden ook delen van het veenpakket weggeslagen. Hierdoor ontstond onder meer de Buikslotermeer. De veengebieden die gespaard waren gebleven, werden bedijkt. Dit gebeurde langs het IJ, de Zuiderzee en de rivieren. De Kalverstraat/Nieuwedijk is aangelegd als dijk langs de Amstel. In de loop van de 13^{de} eeuw zijn de lokale dijken samengevoegd tot grotere, aaneengesloten dijkkringen. De Zeeburgerdijk, Diemerzeedijk, Zeedijk, Nieuwe Dijk, Spaarndammerdijk en de Haarlemmerdijk zijn onderdeel van deze doorgaande zeewering aan de zuidkant van het IJ. Het huidige Amsterdam Noord lag binnen de Waterlandse Zeedijk, een verzamelnaam van onder meer de Nieuwendammerdijk, Schellingwouderdijk en Buiksloterdijk. Van groot belang voor de zeewering langs het IJ was het afdammen van de Amstel omstreeks 1270. Er moesten ook maatregelen genomen worden om de waterhuishouding te regelen. Vrije afwatering op de rivieren was niet meer mogelijk. Er werden weteringen gegraven die hun water via sluizen konden spuien op de rivier. Vanaf de 15^e eeuw werden windmolens ingezet om het water weg te malen.

Uit de ontginningsbasis ontstonden langgerekte dorpslinten. Door de verstedelijking in de 20^{ste} eeuw hebben veel dorpen dit karakter goeddeels verloren. Het oude lint is over het algemeen vrij eenvoudig terug te vinden. Bijvoorbeeld in Amstelveen, Duivendrecht en Aalsmeer. Oude dijknederzettingen treffen we vooral in Amsterdam-Noord aan: Schellingwoude en Nieuwendam.

Op kruisingen van wateren of rond sluizen en dammen ontstonden eveneens nederzettingen. Uiteraard de stad Amsterdam, maar ook Ouderkerk en Uithoorn vallen hieronder.

Landbouw

Het landbouwkundig gebruik veranderde door de maaiveld daling vanaf de 14^{de} eeuw van akkerbouw naar veeteelt. De weilanden lagen bij de boerderijen, de hooilanden wat verderop. Omdat de vraag naar landbouwproducten toenam, moesten maatregelen

worden getroffen om het land droog te houden en de productie te verhogen. De molenbemaling deed zijn intrede.

De specialisatie op de melkveehouderij maakte dat Amstelland (één van) de zuivelleverancier(s) van de stad Amsterdam werd. Daarnaast werd boter en kaas geëxporteerd naar Engeland en Frankrijk. De nabijheid van de stad leidde ook tot 'warmoeziers', tuinders die groente en fruit teelden en dat in de stad verkochten. In het gebied van de huidige Westelijke Tuinsteden lagen tal van landerijen, die intussen allemaal onder de bebouwing zijn verdwenen. Een andere teelt die met de nabijheid van de stad – en vooral van de haven – te maken had was de hennepeteelt, dat de grondstof voor zeildoek en touw leverde.

Verveningen: bovenland en benedenland

Naast enkele natuurlijke meren, zoals de Bijlmermeer, Haarlemmermeer¹ en Watergraafsmeer ontstonden vanaf de 15^{de} eeuw ook meren als gevolg van de turfwinning. In Amsterdam was een grote vraag naar brandstof, welke in de directe omgeving van de stad gevonden werd in de vorm van turf. Grote delen van de regio en ver daarbuiten zijn in de loop van de eeuwen afgegraven. Aanvankelijk gebeurde het op kleine schaal en boven de grondwaterspiegel, de zogenaamde droge vervening. Naarmate de vraag naar turf toenam werd het grootschaliger aangepakt. Na de uitvinding van de baggerbeugel kon ook onder de waterspiegel op grote schaal veen gewonnen worden. Op smalle legakkers werd de veenbagger gestort, die werd opgeschepd uit de petgaten. Op de legakkers werd het veen gedroogd, gesneden in turven en daarna afgevoerd. Door oeverafslag verdwenen veel legakkers en ontstonden grote plassen. De meeste van die plassen zijn later drooggemalen. Dit zijn nu de laagste delen van het landschap: het benedenland. De Westeinderplassen zijn nooit drooggelegd, onder meer omdat deze deel uitmaakten van de inundatiezone van de Stelling van Amsterdam.



Foto Paul Paris

Naam droogmakerij	periode	oppervlakte (ha)
Amsterdammerpolder	1877	400
Bijlmermeer	1627	550
Bovenkerkerpolder	1765-1770	1345
Buiksloterham	1851	224
Buitendijksche Buitenveldertsche Polder	1875	1870
Holendrecht- en Bullewijkerpolder	1864	435
Lutkemeer	1864-1865	225
Middelpolder onder Amstelveen	1879	680
Middelvelsche Akerpolder	1896	200
Noorder Legmeerpolder	1876-1877	1400
Osdorperbinnenpolder	1941	242
Osdorperbovenpolder	1920	135
Polder de Nieuwe Bullewijk	1908	273
Schinkelpolder	1858	420
Sloterdijkermeer	1644	115
Thamer binnenpolder	1851	230
Veenderij de Toekomst	1940	100
Watergraafsmeer	1629	557
Zuider Legmeerpolder	1881-1883	870

Stroken land langs de riviertjes werden nooit verveend (het bovenland). Hier werd gewoond, het veen zelf was vermengd met klei uit de rivieren en bovendien boden die stroken bescherming tegen het buitenwater. Karakteristieke bovenlanden treffen we aan langs de Amstel en in de oude bewonings-assen van Amstelveen en Aalsmeer. Het grootste onverveende open land is De Ronde Hoep.

De Haarlemmermeer

Het Haarlemmermeer is ontstaan uit drie natuurlijke meren (Spieringmeer, Leidsche Meer en Haarlemmermeer), die door oeverafslag aan elkaar vastgroeiden. Het meer breidde zich na de middeleeuwen steeds verder uit en vormde in de 19^{de} eeuw een bedreiging voor Amsterdam. Er dreigde zelfs een verbinding tot stand te komen met het IJ. Daarop werd besloten om het meer droog te leggen. Dit was al eerder geprobeerd, maar stevast tegengehouden door de steden Haarlem en Leiden, die handelsbelangen hadden op het meer. De drooglegging gebeurde met drie voor die tijd zeer moderne stoomgemalen: Leeghwater, Cruquius en Lijnden. Tussen 1848 tot 1852 werd 725 miljoen kubieke meter weggepompt en ontstond de 18.000 hectare grote Haarlemmermeerpolder. In de polder werden de Hoofdvaart, met parallel hieraan drie tochten gegraven. Loodrecht hierop werden zes dwarsvaarten gegraven. De wegen volgden hetzelfde stramien. Centraal in de polder ontstonden de dorpen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, aan de randen onder andere Badhoevedorp, Zwanenburg en Vijfhuizen. Latere toevoegingen van snelwegen (A4, A9, A44) en provinciale wegen (N201, N205) hebben aan dit

¹ Op de Haarlemmermeer wordt apart ingegaan.



Foto Paul Paris

casco niets wezenlijks veranderd. Ook in de stedelijke uitbreidingen van Hoofddorp is de oude structuur herkenbaar gebleven. Dit geldt niet voor de infrastructuur van en rond Schiphol.

Infrastructuur

Amsterdam heeft in de loop van de tijd een groot netwerk aan verbindingen gekregen. Dit begon met verbindingen over water: de Zuiderzee en het IJ, begin 19^{de} eeuw via het Noordhollandsch Kanaal, gevolgd door het Noordzeekanaal in 1876. Voor binnenlands verkeer werden trekvaarten aangelegd: in 1632 die naar Haarlem, gevolgd door trekvaarten naar Gouda, Utrecht en Weesp. De verbinding met het Duitse achterland werd versneld door de aanleg van de Keulse Vaart (1824) en het Merwedekanaal (1884-94), dat in de jaren dertig en vijftig van de vorige eeuw verbreed werd tot het Amsterdam-Rijnkanaal.

Het spoor verscheen in 1839 met de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem. In 1843 volgde de verbinding met Utrecht, welke in 1845 werd doorgetrokken naar Arnhem. Andere lijnen volgden in de decennia erop. Met de aanleg van het Centraal Station werden de verschillende lijnen met elkaar verbonden. In de jaren 1930 werd het Amstelstation geopend waarna treinen uit Utrecht in één keer konden doorrijden naar het Centraal. Landwegen speelden tot na de Tweede Wereldoorlog een onderschikte rol. Dijken en jaagpaden vormden de hoofdmoot. In de 19^{de} eeuw nam de dichtheid aan landwegen toe, onder ander met de aanleg van Rijksstraatwegen, welke in de regio als straatnaam in Duivendrecht is overgebleven.

De eerste snelwegen in de regio waren de A1 en A2 in de jaren 1950, spoedig gevolgd door veel andere wegen (zie verder).

De Stelling van Amsterdam

In 1874 werd de Vestingwet van kracht. Hierin werd onder meer vastgelegd dat rond Amsterdam een kringstelling zou worden aangelegd bestaande uit forten, inundatiegebieden, batterijen,

verbindende dijken en andere militaire werken: de Stelling van Amsterdam. Het was de opvolger van een kleinere stelling, de zogenaamde Posten van Kraaijenhoff uit 1787. Op verschillende plekken in de regio, bijvoorbeeld in Diemen bij de Vinkebrug en bij Diemerdam liggen resten van deze stelling. De Stelling is 135 kilometer lang en bestaat uit meer dan 40 forten. Delen van de regio konden onder water worden gezet: het zuiden van de Haarlemmermeer, waartoe de Geniedijk, voorzien van forten en batterijen, door de polder werd gelegd (de A4 doorsnijdt deze nog steeds) en het zuiden van het Amstelland. Op regelmatige afstand werden forten gebouwd: fort Vijfhuizen, Hoofddorp, Aalsmeer, Kudelstaart, De Kwakel, De Drecht, Uithoorn, Waver-Amstel, Botshol en De Winkel (de laatste op de grens met de regio De Venen). Het fort Bijlmermeer werd door een slechte fundering nooit afgebouwd en is geheel verdwenen. De Stelling van Amsterdam staat op de Werelderfgoedlijst.

4.2 Recente ontwikkelingen

In 1876 werd het Noordzeekanaal geopend. In het hele gebied tussen IJmuiden en Amsterdam betekende dit een grote landschappelijke verandering en tegelijk de start van een nieuwe bloei voor de stad en de regio. Delen van het IJ werden drooggelegd en opgedeeld in polders, voorzien van zijkanalen genummerd van A t/m I. Het nieuwe kanaal kwam in het midden te liggen. In de regio betroffen het de Houtrakpolder, de Grote IJpolder en Amsterdammerspolder. Twee eilanden gingen deel uitmaken van de polders: Ruigoord en De Horn. Door de aanleg van het kanaal, verplaatsten de havenactiviteiten zich van oost naar west, zodat in de polders nieuwe havengebieden aangelegd moesten worden. Amsterdam ging zich vanaf eind 19^{de} eeuw weer ontwikkelen en nieuwe wijken buiten het oude centrum werden in hoog tempo gerealiseerd. Voor de rest van de regio had de groei van Amsterdam aanvankelijk weinig gevolgen, anders dan een toename van de infrastructuur. De dorpen die op enige afstand van de stad lagen, bleven kleine landelijke nederzettingen.



Foto Paul Paris

De dichterbij de stad gelegen dorpen gingen al voor de Tweede Wereldoorlog deel uitmaken van de stad, zoals Watergraafsmeer en het noorden van het toenmalige Nieuwer-Amstel (Amstelveen). Ook enkele dorpen in Amsterdam-Noord werden opgeslokt. Na de Tweede Wereldoorlog zette de groei krachtig door en gingen ook de omliggende plaatsen stevig groeien, zoals Diemen, Uithoorn, Aalsmeer, Ouderkerk aan de Amstel en Amstelveen. Daarnaast breidde de luchthaven Schiphol (geopend 1920) zich enorm uit, wat naast een direct ruimtebeslag ook een uitbreiding van de luchthavengebonden bedrijvigheid met zich meebracht. De ligging van Schiphol was een bewuste keuze: binnen de Stelling van Amsterdam in de nabijheid van de stad. Schiphol is met afstand de grootste luchthaven van ons land en in passagiersaantallen de vijfde van Europa. Het is ook van grote betekenis voor het vrachtverkeer, bijvoorbeeld van bloemenexport vanuit Aalsmeer. Vliegveld en de aangrenzende bedrijfsterrinen beslaan intussen een oppervlakte van ruim 2.000 ha. en zal in de toekomst verder groeien. Het is zowel per spoor als via de weg met alle delen van het land verbonden. De groei van Schiphol heeft geleid tot een enorme ontwikkeling van het nabij gelegen Hoofddorp en de rest van de Haarlemmermeer. Het agrarisch gebied eromheen moest worden heringericht.

Project	Oppervlak (ha)	Periode	% in regio
Amstelland ¹	3960	1994 - 2014	90,2%
Omgeving 5e baan Schiphol ²	2728	2001 - 2005	100,0%
Aalsmeer	817	1987 - 1992	100,0%

¹ Herverkaveling (HER)

² Strategisch groenproject

De ontwikkeling van de stad bracht met zich mee dat het aantal (snel)wegen toe is genomen en dat de capaciteit van bestaande (snel)wegen stevig is uitgebreid. De A1, A2 en A4 tellen alle minimaal 2x5 banen. De N201 is tussen Hoofddorp en Aalsmeer uitgevoerd met 2x2 rijkstroken. Ook het spoor groeide mee. Lijnen werden verdubbeld en er werden nieuwe lijnen aangelegd zoals de Schiphollijn, de HSL-Zuid en de Flevolijn. De toegenomen behoefte aan recreatiemogelijkheden resulteerde in diverse recreatieterrinen. Het Amsterdamse Bos (1.000 hectare) werd aangelegd als Werkverschaffingsproject in de jaren 1930 en nadien verder vormgegeven. In de Houtrakpolder, ten noorden van Halfweg, is het recreatiegebied Spaarwoude aangelegd, terwijl het Amstelland op zonnige dagen veel fietsers uit de stad trekt. Er zijn daar ook meerdere voorzieningen aangelegd, onder meer rond de Ouderkerkerplas. Ouderkerk aan de Amstel is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Amsterdam kent er ook enkele (zie verder). In Amstelveen zijn twee heemparken aangewezen als beschermd monument.



Foto Paul Paris

5. Specifieke items

Nederzettingen

Amsterdam (835.000 inwoners) is de hoofdstad van Nederland en tevens de grootste stad van het land. Zoals de naam al aangeeft, ontstond de nederzetting rond een dam in de Amstel, vlakbij waar deze in het IJ uitmondde. Voordat de dam met spuisluis rond 1250 werd gelegd, was daar al sprake van een kleine vissersnederzetting. Vijf jaar na de aanleg van de dam kreeg de nederzetting tol vrijheid, gevolgd door stadsrechten en de eerste vestingwallen (Oude- en Nieuwezijds Voorburgwal). Een tweede omwalling werd gelegd ter plaatse van de Oudezijds Achterburgwal en de Spuistraat. De stad wist zich een goede positie te verwerven in de internationale handel en groeide voorspoedig. Een volgende uitbreiding was noodzakelijk. Deze kwam begin 15^{de} eeuw tot stand met de omwalling van de Gelderse Kade, Kloveniersburgwal en Singel. Tussen de Gelderse Kade en de Oude Schans lag de Lastage, waar onder andere scheepswerven waren gevestigd. De middeleeuwse structuur is in de binnenstad goed herkenbaar. Van de middeleeuwse verdedigingswerken zijn de Schreiers-, Munt- en St.-Anthonispoort (de huidige Waag) bewaard gebleven. Eind 16^{de} en begin 17^{de} eeuw maakte de stad een enorme economische ontwikkeling door. Amsterdam werd het centrum van de toenmalige wereldhandel, wat vooral te danken was aan de stapelmarkt. Het leidde tot een zeer sterke groei van de bevolking van 50.000 naar 220.000 inwoners in 1675. Dit noopte tot nieuwe, grote uitbreidingen. Rondom de oude binnenstad werd een concentrische structuur van nieuwe grachten aangelegd: de grachtengordel. Erbinnen lagen ook de Jordaan en een aantal kunstmatige eilanden waar de industrie en de havenactiviteiten zich concentreerde. Rondom deze sterk vergrote stad werd een nieuwe stadsgracht aangelegd – de Singelgracht – en werd een met 26 bolwerken versterkte stadsmuur gebouwd. Het stedelijke gebied was hierna verviervoudigd. Grote delen van de grachtengordel zijn sinds 2010 werelderfgoed. De gehele grachtengordel is beschermd stadsgezicht.

De grachtengordel werd in een aantal fasen aangelegd van west naar oost. De hoofdgrachten Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht werden evenwijdig aan elkaar uitgezet en hebben dezelfde maatvoering wat betreft de indeling van de ruimte. Aan de grachten verrezen kapitale panden. De uitbreiding oostelijk van de Amstel kwam tot stand na 1672, toen de groei al stagneerde. Dit deel werd herverkaveld en ingericht als tuinpark de Plantage. Als uiting van de economische macht van de stad werd op de Dam een nieuw stadhuis gebouwd, het huidige Paleis op de Dam. In de Jordaan woonden arbeiders en kleine zelfstandigen. De oude veenverkaveling is hier gehandhaafd bij het bouwen van de huizen.

Eind 17^{de} eeuw werd de economische positie van Amsterdam overgenomen door Londen en stagneerde de economie. De bevolking groeide niet meer en nam zelfs licht af. Pas in de tweede helft van de 19^{de} eeuw begon de bevolking van Amsterdam weer te groeien, als eerste in de Plantage. Rond 1870 zette een snelle groei in tot ruim 500.000 inwoners in 1900. Om al deze mensen te huisvesten, was een groot uitbreidingsplan nodig. Aan de basis van de 19^{de}-eeuwse uitbreiding lag het uit 1876 stammende Plan Kalff. Het vormde de grondslag voor buurten als de Dapperbuurt, de Oosterparkbuurt, de Pijp, de Kinker- en Staatsliedenbuurt. Het plan kwam in de plaats van een veel ambitieuzer, maar verworpen plan van Van Niftrik. Het Plan Kalff was goedkoper en ging uit van de bestaande percelering, waardoor de benodigde grond in fasen kon worden aangekocht en massale onteigening werd voorkomen. Het plan bouwde voort op de oude verkaveling, die als het ware nu in versteende vorm in de stad voortbestaat. Buiten de singels verrezen in die tijd ook bekende gebouwen en wijken, zoals het Rijksmuseum, het Concertgebouw en de Vondelparkbuurt.

Na annexaties in 1896 kreeg Amsterdam extra ruimte in het zuiden voor woningbouw. Aan Berlage werd gevraagd een uitbreidingsplan te ontwerpen: het Plan Zuid uit 1917, dat in de periode tot 1940 is uitgevoerd. Het geniet internationale bekendheid als voorbeeld van sociale woningbouw met kwalitatief hoogwaardige (Amsterdamse School) architectuur.

Tot 1940 kwamen ook in Noord en West grote nieuwe wijken tot stand, waaronder de tuindorpen Oostzaan en Betondorp, die teruggaan op de ideeën van Howard uit de 19^{de} eeuw. Voor het vervolg van de stedelijke ontwikkeling werd in 1935 het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) ontworpen door Van Eesteren. Het AUP werd na de Tweede Wereldoorlog ten uitvoer gebracht, waarbij onder meer de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert tot stand kwamen. Door hun opzet met veel openbaar groen en voorzieningen op wijkniveau, zijn de Westelijke Tuinsteden aangewezen als Wederopbouwgebied van nationaal belang. In 1964 werd de polder Bijlmermeer bij de stad gevoegd. Hier verrees een hoogbouwwijk met honingraatvormige flats.

De stedenbouwkundige opbouw van dit stadsdeel, met een strikte scheiding van wonen, werken en verkeer bleek niet goed te functioneren en enkele flats zijn gesloopt.

Amsterdam kreeg de vorm van een hand met meerdere vingers of lobben, waartussen groene gebieden of scheggen liggen. Latere uitbreidingen zijn traditioneler van opzet, zoals Nieuw Sloten. De laatste uitbreiding betreft IJburg, waarvoor in het IJmeer meerdere eilanden werden opgespoten. In het Oostelijk Havengebied zijn vanaf de jaren 1990 oude haventerreinen omgevormd tot woongebieden.

De groei van de woningvoorraad ging lang gepaard met een bevolkingsgroei, totdat vanaf eind jaren 1960 de bevolking afnam, omdat veel Amsterdammers de stad verlieten voor groeikernen als Almere en Purmerend. Vanaf eind jaren 1980 groeit het bevolkingsaantal weer.

De regio Amsterdam heeft op dit moment economisch het tij mee en de verwachtingen zijn dat de groei van de agglomeratie de komende decennia doorgaat. Vanuit de wijde omgeving valt de hoogbouw van onder meer de Bijlmer, de Omval en Sloterdijk op. Amsterdam heeft echter niet zo'n prominente skyline als bijvoorbeeld Den Haag en Rotterdam.

Naast woningbouw zijn grote industrie- en bedrijventerreinen gebouwd, zoals in Zuidoost en Sloterdijk. Daarnaast was er een enorme toename van wegverkeer, die nog steeds gaande is. In 1990 werd de Ringweg A10 geopend. Ook het openbaar vervoer breidde uit. De metro kwam in 1975 gereed met twee lijnen. In de decennia erop volgden andere lijnen.

De grootste voorsteden van Amsterdam zijn Amstelveen en Haarlemmermeer (met Hoofddorp als grootste nederzetting). *Amstelveen* (89.000 inwoners) is een voortzetting van de zuidelijke uitbreiding Buitenveldert. De naam werd in de jaren 1960 gekozen in plaats van Nieuwer-Amstel. De stad ontstond als langgerekte veenontginning in het Amstelland, welke doorliep tot aan Amsterdam. In het huidige stadsbeeld is dit lint herkenbaar in de Amstelveenseweg-Amsterdamseweg-Handweg. Tot ver in de 19^{de} eeuw veranderde er weinig in het dorp. Alleen langs de Amstel verrezen buitenplaatsen. Met de groei van Amsterdam ging het noordelijke deel van Nieuwer-Amstel deel uitmaken van de stad. Het werd uiteindelijk geannexeerd. Het overgebleven deel werd omgevormd tot Amstelveen. Hier kwamen ruime wijken tot stand, bijvoorbeeld ronde de Keizer Karelweg, die vooral welgestelde Amsterdammers aantrok. Na 1950 is Amstelveen doorgegroeid. Daarbij kwamen opnieuw ruim opgezette middenklasse wijken tot stand, maar ook modernistisch vormgegeven delen. De stad groeide in de jaren 1990 door naar het zuiden en zit vrijwel vast aan Aalsmeer. Naar Amsterdam bestaan goede verbindingen.



Foto Paul Paris

De gemeente Haarlemmermeer (145.000 inwoners) heeft zich sinds midden jaren 1970 enorm ontwikkeld. Dit is te danken aan het feit dat Schiphol in de polder ligt en een grote werkgever is. Het nabijgelegen Hoofddorp (73.000 inwoners) profiteert hiervan het meest. Er liggen grote bedrijventerreinen tussen Hoofddorp en het vliegveld. Iets verder verwijderd liggen de uitbreidingswijken, overwegend bestaande uit laagbouw, die vanaf 1976 tot stand kwamen nadat Hoofddorp aangewezen was als groeikern. Namen als 'Bornholm' duiden op een datering uit de jaren 1980. Dit soort wijken hebben een kenmerkende stedenbouwkundige opzet als 'bloemkoolwijk'. Het oude Hoofddorp ligt aan de Hoofdvaart op de kruising met de Raadhuislaan.

Buitenplaatsen

Door de economische voorspoed vanaf eind 16^{de} eeuw was er een bovenlaag van gefortuneerde kooplieden ontstaan in Amsterdam. Zij bezaten kapitale grachtenpanden in de stad. Rondom de stad lieten zij op grote schaal buitenhuizen stichten. Dit gebeurde in 't Gooi, Kennemerland, de Watergraafsmeer en in Amstelland, langs de Amstel. Langs de Amstel lagen op het hoogtepunt meer dan 60 buitenplaatsen. Huizen, tuinen, boomgroepen en parken vormden een vrijwel ononderbroken strook. Tussen Zorgvlied en Ouderkerk aan de Amstel zijn er drie overgebleven: Amstelrust, Wester Amstel en Oostermeer.

Banpalen

Eind 15^{de} eeuw kreeg Amsterdam het privilege van de banmijl, die het rechtsgebied buiten de stadsmuren afbakende tot 1000 roeden. Personen die uit de stad verbannen waren mochten zich niet in dit gebied begeven. Tevens werd bepaald dat binnen het gebied niet verveend mocht worden. Om het gebied af te bakenen werden zes obeliskken of banpalen geplaatst, voorzien van het wapen van Amsterdam en de aanduiding Terminus Proscriptionis ('uiterste der voorschriften'). Enkele van deze palen zijn bewaard gebleven. Die van Amstelveen en die aan de Amstedijk-Noord zijn compleet, van de paal bij Sloten is alleen het bovenstuk nog aanwezig. In de Brettenzone bij Sloterdijk is rond 2010 een paal herplaatst.

Literatuurlijst

- Abrahamse, J.E. (red.) 2012: *Atlas Amstelland, biografie van een landschap*, Hilversum.
- Bont, Chr. de, 2014: *Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen*, Hilversum.
- Brink, P. van den & J. Steegh 2019: *De Droogmaking van en inrichting van de Haarlemmermeer vóór en na 1852*, *Caert-thresoor* 38 (2), 32-47.
- Dupon, S. & J. van der Werf 2019: *Het Amsterdamse Bos. Een geschiedenis*, Bussum.
- Gawronski, J., R. Jayasena, M. IJsselstijn, R. Rutte, P. Henderikx & K. Verkerk 2018: *Oeroud Amsterdam. Een zoektocht naar de vroegste geschiedenis van de stad*, Amsterdam (Jaarboek Amstelodanum).
- Haartsen, A & D. Bekius, 2003: *Water van niveau. Cultuurhistorische waarden van wateren en watergebonden elementen in het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht*, Hilversum.
- Meurs, P. & I van Lent 2019: *Schiphol - Grensverleggend luchthavenontwerp 1967-1975*, Rotterdam.
- Munster, M.D.M. & P. van Schaik, 2016: *Amstelveen in kaart*, Amstelveen (Historisch cahier 12).
- Smid, R. 2019: *Speculanten en revolutiebouwers. Projectontwikkeling in Amsterdam 1877-1940*, Nijmegen.

Landschapsvormende functie	Elementen en structuren in het huidige landschap AMSTERDAM-MEERLANDEN
Wonen	<ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam (gehele stad) <ul style="list-style-type: none"> - Scheggenstructuur als pendant • Lintdorpen, veelal opgegaan in latere kommen • Geplande nederzettingen Haarlemmermeer • Historische dorpen
Landbouw	<ul style="list-style-type: none"> • Laagveenontginningen met langgerekte strokenverkaveling. <ul style="list-style-type: none"> - Waaierverkaveling Ronde Hoep - Bodemdalingsproblematiek (verdroging en uitstoot CO₂) • Rationele verkaveling in droogmakerijen (kleigronden) • Open landschap voor zover niet verstedelijkt
Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"> • Amstel • Waterlandse Zeedijk, opgenomen in bebouwing Amsterdam • Waterrijkdom veengebied • Droogmakerij Haarlemmermeer met ringdijk en ringvaart • Droogmakerijen na vervening (zie delfstoffen) • Noordzeekanaal met IJpolders en Zijkanalen
Defensie	<ul style="list-style-type: none"> • Stelling van Amsterdam
Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"> • Industrieel erfgoed langs Noordzeekanaal • Bloemen- en kassenteelt Aalsmeer e.o.
Delfstoffenwinning	<ul style="list-style-type: none"> • Verveningen Amstelland met onderscheid boven- en benedenlanden
Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Schiphol • Noordzeekanaal • A10 en vandaaruit waaierende snelwegen • Spoorlijnen vanuit Amsterdam • Trekvaarten
Recreatie	<ul style="list-style-type: none"> • Buitenplaatsen langs de Amstel
Bestuur	<ul style="list-style-type: none"> • Banpalen rond Amsterdam

Hebt u vragen?

Bel dan 033 – 421 7 456 of stuur een mail naar info@cultureelerfgoed.nl.
www.cultureelerfgoed.nl

De regiobeschrijving van Amsterdam en Meerlanden maakt deel uit van Panorama Landschap – Karakterisering van de Nederlandse Landschapsgeschiedenis in 78 regio's.

Panorama Landschap is een initiatief van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en is ontwikkeld in het kader van de Visie Erfgoed en Ruimte. Bij het samenstellen van de teksten is gebruik gemaakt van – en voortgebouwd op – het project 'Landschappen van Noord-Nederland' van het kenniscentrum Landschap van de RUG, en de 12 provinciale rapporten van het project Ontgonnen Verleden, van het Ministerie van LNV.

Tekst: Edwin Raap

Foto's: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, tenzij anders vermeld.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.
Maart 2022

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Smallepad 5 | 3811 MG Amersfoort

Met kennis en advies geeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de toekomst een verleden.

Deze publicatie kunnen wij op dit moment nog niet toegankelijk aanbieden. Zie ook cultureelerfgoed.nl/toegankelijkheid.