Narratief

voor het MRA landschap

Download INTENS en de bijlagen via de website:
www.deltametropool.nl/publicaties/intens/

COLOFON

Concept, tekst en beeldkeuze narratief
Marinke Steenhuis
SteenhuisMeurs

Concept kaart 'Geografie van de MRA-mentaliteit'
Marinke Steenhuis en Berte Daan

Concept historische kaarten-montage 'De MRA in tijd en ruimte' (te vinden op Youtube)
Berte Daan

Fotografie
Berte Daan en Marinke Steenhuis

Redactie tekst narratief
Paul Meurs
SteenhuisMeurs

Bijdrage aan kaderteksten narratief
Isabel van Lent en Victorien Koningsberger
SteenhuisMeurs

Organisatie salons
José Luikens
SteenhuisMeurs

Opmaak van deze uitgave
Vereniging Deltametropool

Begeleiding vanuit opdrachtgever
Luzette Kroon
Waterland (burgemeester - bestuurlijk verantwoordelijk)
Rob van Aerschot en Marijn Bos
MRA programmamanagers metropolitaan landschap
Michael Braam-Scholten
Provincie Noord-Holland beleidsadviseur Erfgoed

Bij dit narratief hoort een bestuurlijk advies, dat tevens de deelnemers van de thematische salons bevat. De verantwoordelijkheid voor het beeldrecht ligt bij het MRA bureau. De herkomst van de beelden is bij het betreffende beeld geplaatst.

Inleiding

In dit rapport doe ik als kwartiermaker verslag van een reis door het MRA landschap. Een reis door archieven, een reis langs bestuurders, ambtenaren, museumdirecteuren en betrokken burgers, een reis over snelwegen en dijken, een reis door ideeën en voorbije en toekomstige dromen. Een reis door dat wonderbaarlijke landschap van de MRA. Die badkuip met de duinen en het Gooi als badranden. Opdrachtgever voor dit narratief over het landschap van de MRA is het MRA bureau. Samen met landschapsontwerper Berte Daan en ons bureauteam hebben we het MRA landschap geheugen en identiteit getracht te geven.

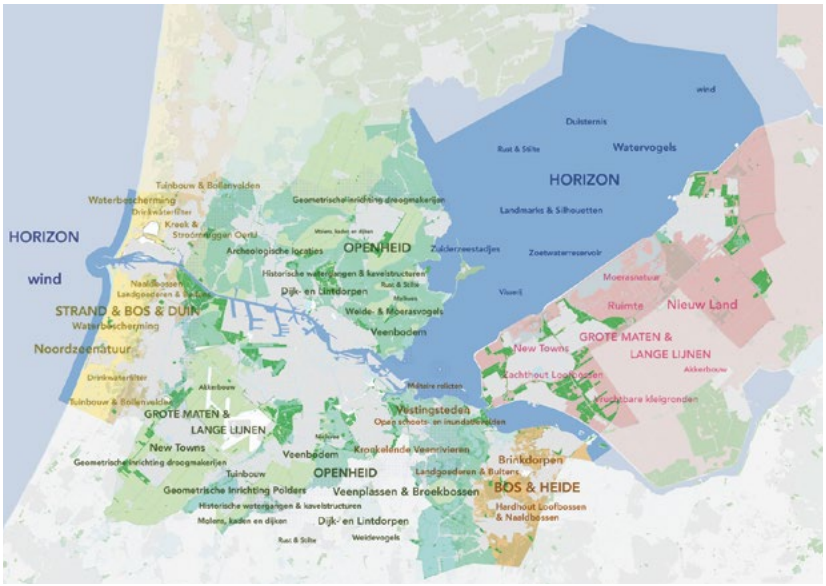
— 'Zonder verhaal geen liefde, zonder liefde geen commitment, zonder commitment geen gedragen ontwerp'

Voor ons mensen geldt dat wij het landschap niet alleen bewonen, het landschap woont ook in ons. Ons landschap is ook ons innerlijk landschap. Het vertelt verhalen, biedt onthaasting en schoonheid en is belangrijk voor het mentale welbevinden. Het is geladen met culturele betekenis, die we terugvinden in landschappelijke structuren en onze gebouwde omgeving, maar ook in schilderijen, gebruiksvoorwerpen, documenten, romans en gedichten, muzikale composities en hedendaagse kunst. Het landschap verdient op de schaal van de metropoolregio aandacht, programmering en eigenaarschap. In het landschap komen alle opgaven samen, al die opgaven waar aan zoveel tafels, in zoveel denktanks en ontwerpateliers over wordt gepraat, dat landschap dat zich zo lastig laat vangen, dat voor de oppervlakkige beschouwer het tafellaken is waar al die opgaven een willekeurige plek op kunnen krijgen. Intussen heeft het landschap zelf geen stem. Het narratief is vormgegeven als een chronologisch verhaal waarin de verdienmodellen en versnellingen van en in het landschap centraal staan. Want het landschap van de MRA is een opeenvolging van bodembewerking en dus verdienvermogen – van vis en turf tot villawijken en zonneakkers. En de versnellingen, de innovaties van trekschuit en trein, maar ook kanalen en de Woningwet, zorgen steeds weer voor nieuwe verdienmodellen in de metropoolregio. Rondom Amsterdam 'specialiseert' het landschap zich, afgestemd op de behoeften van de stad. Waterland bijvoorbeeld verzorgde eeuwenlang de melkproductie voor Amsterdam, terwijl de kaasproductie in de tweede ring rond de stad plaatsvond. De melk uit de Beemster en Edam werd immers te ver van de afzetmarkt geproduceerd om nog dagvers aangevoerd te kunnen worden. De buitenplaatsencultuur vormt weer een stimulans voor Aalsmeer als ontstaansplek van de sierteelt, terwijl de groeiende stad in de jaren dertig leidt tot het concept van de scheggen – zones waarin de stedelijke recreatie centraal moest staan. Alle verdienmodellen kennen een ruimtebeslag en een functioneel gebruik dat het MRA landschap tot op de dag van vandaag bepaalt, telkens opnieuw. Het narratief biedt de basis om het gesprek over de waarden van het landschap aan te gaan en deze waarden ook te identificeren – welke waarden koesteren we ook in onze tijd, welke logica van het landschap ligt daaronder, en hoe kunnen we landschappen transformeren zonder de ziel ervan te verliezen?
Naast het narratief is mijn tweede product een bestuurlijk advies – over de vraag hoe het programma Landschap van de MRA gestalte kan krijgen. Het bestuurlijk advies is tot stand gekomen in gesprekken met de bestuurders van het portefeuillehoudersoverleg Landschap en in tien thematische salons. Want landschap is economie, landschap is ruimtelijke ontwikkeling. In de nabije toekomst, en dat effect is nu al merkbaar, concurreren stedelijke regio's meer en meer op ruimtelijke kwaliteit. Het is aan onze generatie om hier heldere kaders voor te stellen, en onze unieke groene metropool (relatief kleine kernen en een snelle toegang tot het buitengebied) verder uit te bouwen. Dit verhaal van de MRA en het bijbehorende advies bieden een basis voor verdere uitwerking van het MRA landschap; in regiospecifieke uitvoeringsprogramma's, in governance, in culturele initiatieven en in publieksparticipatie.

dr Marinke Steenhuis
SteenhuisMeurs

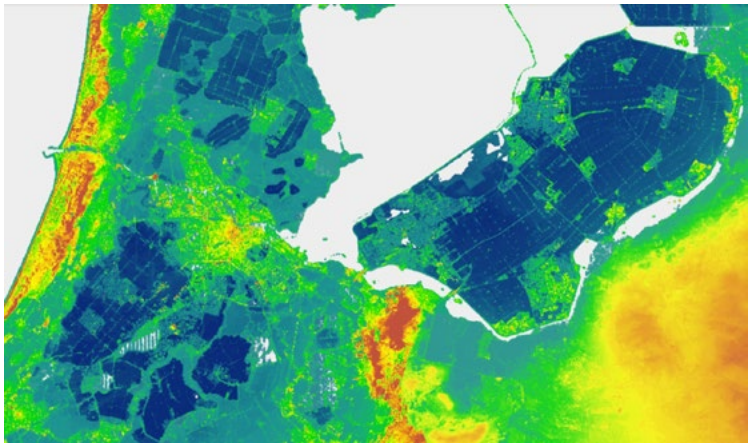
Vereniging Deltametropool

Ons landschap is ook ons innerlijk landschap. Het vertelt verhalen, biedt onthaasting en schoonheid en is belangrijk voor het mentale welbevinden. Het is geladen met culturele betekenis, die we terugvinden in landschappelijke structuren en onze gebouwde omgeving, maar ook in schilderijen, gebruiksvoorwerpen, documenten, romans en gedichten, muzikale composities en hedendaagse kunst.



Concept Landschapsvisie Amsterdam

Identiteiten komen voort uit een eeuwenlange bewoning en gebruik van het landschap zoals te zien is op de kaart Stereotypes of the Netherlands
Bron: Victor van Werkhooven, 2015



Hoogtekaart MRA

— Veranderende waarden: 'A new trinity is at work: traditional European values of liberty, equality and fraternity have been replaced in the 21st century by comfort, security and sustainability. They are now the dominant values of our culture, a revolution that has barely been registered.'
(Rem Koolhaas, My thoughts on the smart city, Brussels, 24 september 2014)

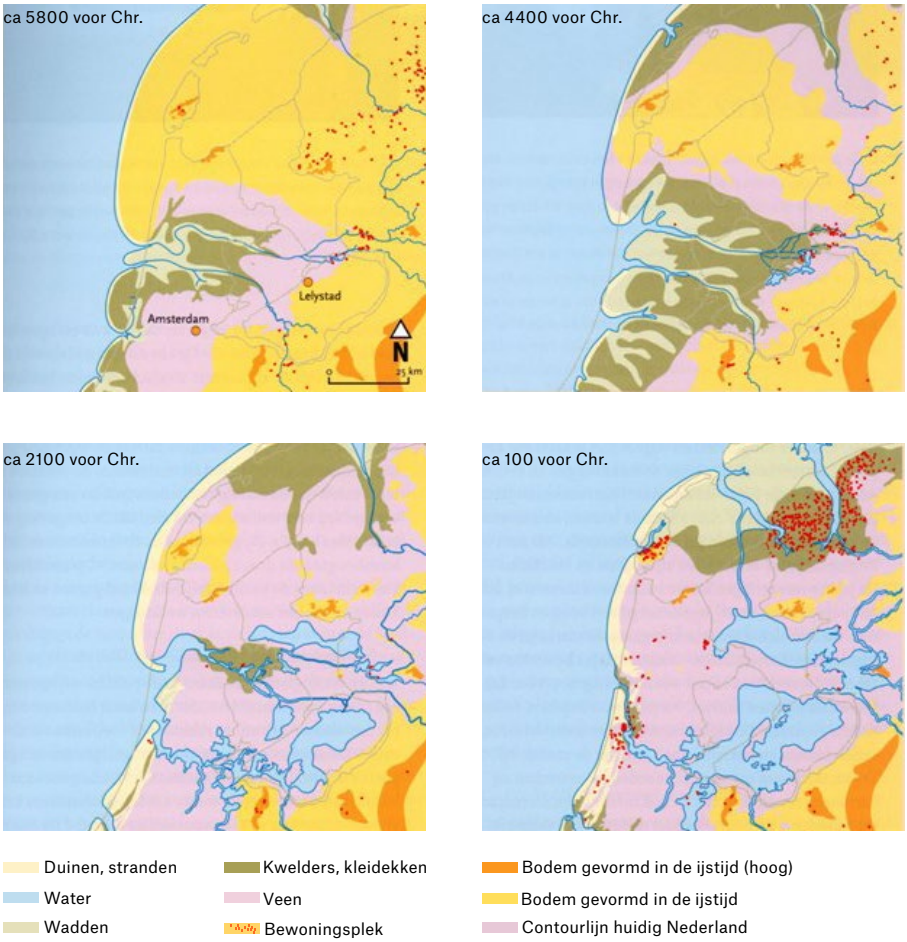
Reliëfkaart van de MRA uit Museum Schokland, ca. 1930.

Verdienmodellen vanuit het landschap

De oertijd van de MRA

Het landschap van de MRA zoals we dat nu kennen, die natte delta die al eeuwen met grote inspanningen wordt drooggehouden, heeft vanuit geologisch perspectief een korte geschiedenis.

De oertijd van de MRA is, zoals de vier kaartjes laten zien, die van een uitgestrekt veenmoeras met daarin veenmeren, restanten van een zeedoorbraak. Alleen op de hoge gronden van duinen en Gooi wordt gewoond – de oudst bewoonde delen van de MRA bevinden zich vanzelfsprekend op de hogere zandgronden. Bij het zien van de reconstructiekaart van Nederland rond het jaar nul realiseren we ons dat de Zuiderzee, later het IJsselmeer, er toen nog helemaal niet was. De MRA wordt op deze kaart aangeduid als 'Frisii minores' – Friesland dus! Die Friese invloedssfeer kennen we nu nog heel sterk in West-Friesland, maar ook de regio Amsterdam en Waterland, het hele gebied boven het IJ, was door Friese invloed bepaald. Vandaar ook dat de stolpboerderijen, die typische aan Friesland ontleende boerderijvorm waar vee, hooivoorraad en mensen onder één dak woonden, onder het IJ niet meer voorkomt. Op de in de negentiende eeuw ingepolderde Haarlemmermeer na dan – want daar vestigden zich enkele West-Friese pionierboeren. De Stolpenkaart van Mooi Noord-Holland laat goed zien waar de hoogste dichtheid van stolpen zich bevindt.



Landschapsontwikkeling. Bron: schoklandbovenwater.nl

Friesland ttv keizer Augustus. Bron: angelfire.com

Kaart van Gooiland, 1843. Bron: gooiland.50plusser.nl

Circulariteit op de zandgronden van Gooi en Kennemerland

Op de zandgronden van het Gooi, maar ook in Kennemerland, in Drenthe en Brabant, werd de (zand)grond in gemeenschappelijkheid bewerkt. Erfgooiers, de oorspronkelijke bewoners van het Gooi, waren boeren die van hun voorouders de rechten erfden om bepaalde gronden te mogen gebruiken. In een zogenaamde marke (grens) werkte een collectief van boeren dat samen het gebruik van hun gemeenschappelijke grond rond het dorp (Laren, Blaricum) reguleerde. Op de kaart van Gooiland uit 1843 is dit systeem heel goed te zien. De marke was geen vrijblijvende commune maar een sociaal-economisch systeem dat de wederzijdse economische afhankelijkheid van dorpsbewoners onderling in regels en gebruiken vastlegde. Geld kwam er niet aan te pas. Landbouwgronden, woeste gronden, landbouwwerktuigen, het aanwezige loo (bos) voor houtkap, de meent voor het weiden van de koeien, het potstalsysteem om schapenmest te genereren, onderhoud van de brink met de brandvijver, kortom alle aan het bodemgebruik en vestigingsmilieu verbonden activiteiten waren in regels en rituelen vastgelegd. Erfgooiers stonden bekend om hun strijdlustigheid. ‘Eén van de meest kenmerkende eigenschappen in het karakter van den Gooier, is wel diens strijdvaardigheid, welke – hoe zou het ook anders mogelijk zijn- wel eens afzakt in vechtlust. Zij moesten hun eens verkregen rechten handhaven.’ (Vos, 1938) Koning Willem I zorgde er met de Markewetten uit de 19e eeuw voor dat markegronden toegewezen moesten worden aan particuliere eigenaren. Pas met de komst van de kunstmest en de start van de heideontginningen rond 1900 werden alle kavels apart toegewezen. Het markesysteem verdient het om geëvalueerd te worden op bruikbare elementen voor het heden. De circulariteit, de gesloten keten van bodembewerking, veebeweiding, bemesting van het land en houtoogst voor huizenbouw en werktuigen kan een bron van inspiratie zijn.

Stolpenkaart. Mooi-Noord-Holland

Waterland. Foto Berte Daan

De Muidersluis in Muiden Bron: tgooi.info

Verdienmodel tolheffing, vaareconomie

In de pre-stedelijke economie van de MRA was Amsterdam aanvankelijk niet dominant in beeld. Plaatsen als Muiden, waar de Vecht de Zuiderzee in stroomde en Zaandam waren van even groot strategisch belang, wat werd onderstreept door de tolheffing voor het gebruik van waterwegen en bruggen.

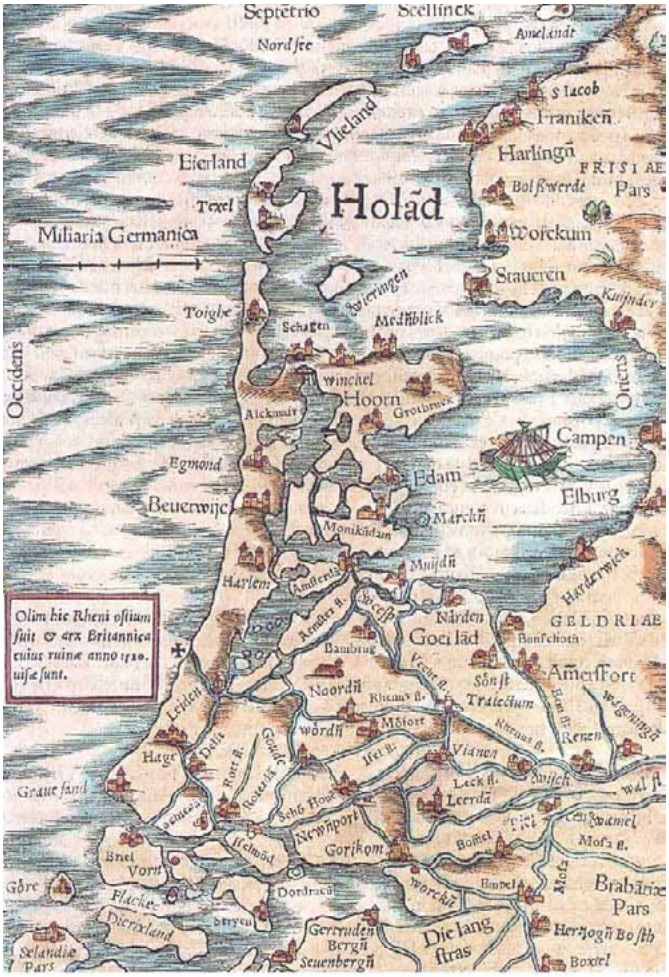
Waterwerken waren de strategische plekken in de MRA. De Hollandse steden hadden grote bedragen over voor een betere bereikbaarheid. Dit is bijvoorbeeld de Hondsbossche sluis in Zaandam, waar de stad Alkmaar in de zestiende eeuw aan meebetaalde, in ruil voor eeuwigdurende vrijstelling van het schutgeld. Zo kon Alkmaar haar geïsoleerde ligging verbeteren, en kon de omslachtige vaarroute via Edam via de Zuiderzee over het IJ naar Amsterdam extreem worden ingekort. Alkmaar voerde een zeer agressieve strategie: in 1565 liet de stad de overtoom Berkmeerdijk bij Hensbroek bouwen, een kapitale installatie waarmee grote veerschuiten over de dijk gebracht konden worden. De wachter mocht nooit schuiten over laten gaan die op weg waren naar een andere markt dan Alkmaar. Hoorn was minstens zo gewiekst; Diederik Aten beschrijft hoe in 1625 vier schutterscompagnieën met bootjes, buskruit en scheppen vanuit Hoorn naar Alkmaar oprukten. Ze brachten vernielingen aan aan het graafwerk van een nieuwe vaart, een project van het Alkmaarse stadsbestuur.

Hondsbossche sluis in Zaandam

Game changer: Allerheiligenvloed 1170

De grote game changer voor de economie en daarmee het landschap van de MRA was de Allerheiligenvloed van 1170.

Dat is eigenlijk nog helemaal niet zo lang geleden, het moment waarop de duinen bij Vlieland doorbraken en de Noordzee het Almere en het IJ (een oude rivierbedding) in stroomde. Na de Allerheiligenvloed in 1170 werden op de oevers van de Amstel, door mensen die hun eigen land door de overstroming waren kwijtgeraakt, nieuwe nederzettingen gevestigd. De oorspronkelijke en nieuwe gemeenschappen sloegen de handen ineen om dit gebied tegen mogelijke nieuwe overstromingen te beveiligen. Dat was het begin van Amsterdam. Het oude stadswapen van Amsterdam toont de legende over de twee mannen en een hond die per schip aankwamen en Amsterdam stichtten. De plek was strategisch omdat hier – door de vloed – nu een open verbinding met de Zuiderzee en daarmee met de wereldzeeën was ontstaan. Toen graaf Floris V de stad in 1275 het privilege gaf om tol te heffen, vormde dit het startschot voor een stormachtige ontwikkeling. De Nieuwendijk werd bedijkt, en in enkele eeuwen ontstaat een bloeiende stedelijke handelseconomie. Na 1550 overvleugelt Amsterdam het aanvankelijk veel sterkere Waterland (Oostzeevaart) in de omvang van de internationale vloot. Amsterdam handelde hier sluw en strategisch; in 1547 had B. en W. een verzoek bij de landvoogdes gedaan om te zorgen dat de schippers van grote schepen in Waterland niet meer mochten lossen in hun eigen dorp, maar dit in Amsterdam moesten doen. De Staten van Holland merkte verwonderd op dat 'uit sulcken versopen houck lants als Amsterlandt ende Waterlandt soevele schepen geseylt sijn.' (Van Lohuizen 1953). Waren de Waterlandse schippers aanvankelijk zelfstandig, rond 1600 voeren zij in opdracht van Amsterdamse kooplieden. Wat ook niet hielp was dat Waterland de zijde van de protestanten koos in de Spaanse Oorlog, terwijl Amsterdam om strategische redenen de Spaanse kant koos. Waterland werd dus een frontgebied, waar de Spanjaarden strooptochten hielden en de plattelandsbevolking het zwaar te verduren had. De acties van Amsterdam gingen door: in 1617 volgde een ordonnantie waarin de broodinvoer in Amsterdam uit Jisp, Wormer en de Waterlandse dorpen werd beperkt, in het voordeel van de Amsterdamse bakkers. (Smits 1945) En in 1631 kwam de 'Order op de buitennering', waarin het bedrijven van handel en nijverheid op het platteland nagenoeg werd verboden. De brouwerijen bijvoorbeeld, rond Amsterdam gevestigd om de stedelijke accijnzen te ontlopen - de parallel met de hedendaagse brievenbusmaatschappijen is opmerkelijk - werden verboden. Ook de textielnijverheid – Naarden liet ruwe wol in het Gooi spinnen en kammen – werd verboden. Amsterdam was dus een soort start-up die in korte tijd enorm groeide, vijandige overnames deed en parallel werkte aan de constructie van een stedelijk imago.



Historische kaart van Friesland en Holland rond 1520. Bron: spanvis.com

Vondel die het narratief van Amsterdam aan de Amstel maakt

In de gloednieuwe schouwburg aan de Keizersgracht, ontworpen door topclassicistisch architect Jacob van Campen werd in 1638 het toneelstuk Gijsbrecht van Aemstel van Joost van den Vondel opgevoerd. Het stuk draait om een gewapende aanval op Amsterdam door de Waterlanders en de Kennemers in 1300, met de vrome en goede stadsheer Gijsbrecht als doelwit. De troepen verdenken Gijsbrecht van betrokkenheid bij de ontvoering en moord op graaf Floris V in 1296. Vondel heeft historische feiten gedramatiseerd en de stad Amsterdam als personage van een coming-of-age verhaal voorzien. Het stuk bevat vele politieke en religieuze verwijzingen; zo droeg Vondel het stuk op aan rechtsgeleerde Hugo de Groot, die in 1638 als balling in Frankrijk leefde. De Groot was verbannen nadat hij betrokken was geraakt bij de religieuze richtingenstrijd tussen remonstranten en contraremonstranten. Gijsbrecht is een toonbeeld van deemoed en godsvertrouwen in tijden van beproeving. Het stuk is een mijlpaal in de tijd van de bezetting. Het herinnerde het publiek aan oorlogsgeweld, de strijd tegen Spanje, belegering van steden en vermiste echtgenoten. Het stuk eindigt met de gedwongen vlucht van Gijsbrecht, met zijn vrouw Badeloch en hun kinderen naar Pruisen, waar hij een Nieuw Holland zal stichten. Niemand minder dan aartsengel Rafael gaf Gijsbrecht de verzekering: 'Al leit de stad verwoest, en wil daer van niet yzen; Zy zal met grooter glans uit asch en stof verrijzen.' En die verrijzenis was realiteit geworden, daar in die nieuwe schouwburg, aan de Keizersgracht, in 1638. Tien jaar later zou architect Van Campen starten met de bouw van het Amsterdamse stadhuis op de Dam, een gebouw dat tot in elk detail de roem en grootsheid van de nog zo jonge stad zou ademen.

Stadswapen van Amsterdam

— 'De Waterlanders veehouders, pluimveetelers en enkele vissers, de Zaankanters een industriebevolking, de Westfriezen en de Kennemers: tuinbouwers en zuivelbereiders. Dat geeft verschillen in levensgewoonten, in sociale structuur en in welvaart, die niet kunnen nalaten, diep op het karakter in te werken.' (Nederlandsche Volkskarakters, 1938)

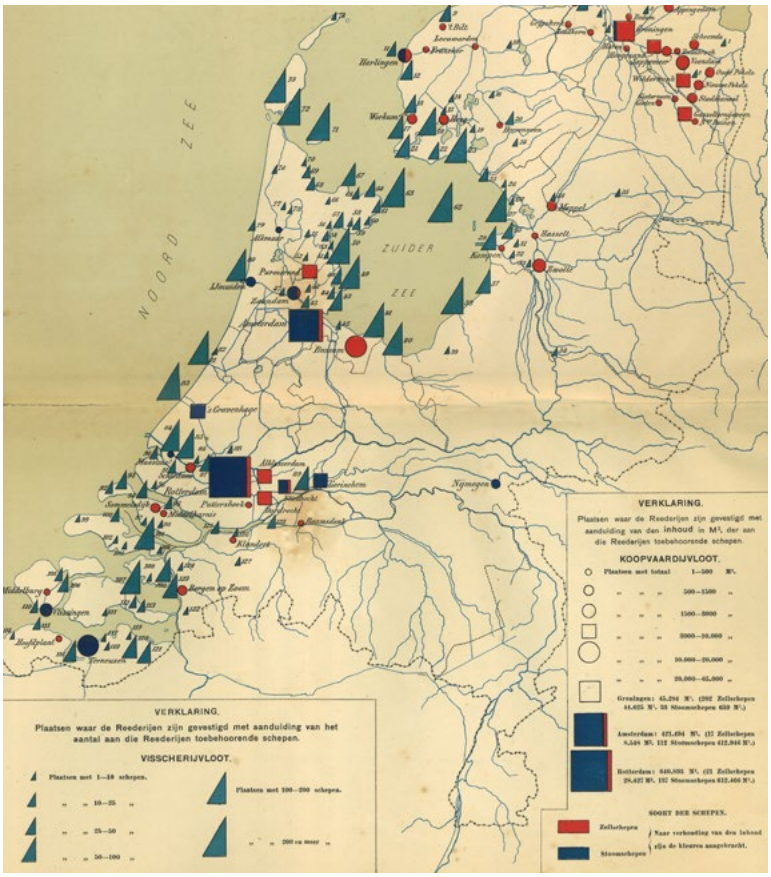
Verdienmodel visserij 1000-1960

Visserij in de MRA is vandaag de dag vooral een toeristisch gebeuren. Op Marken wordt niet meer gevist, op Volendam nog wel. Maar de economisch-historische atlas van 1912 laat zien hoe groot deze bedrijfstak ooit was.

De Zuiderzeekust werd bepaald door vissersplaatsen met de bijbehorende tradities, bouwstijlen en klederdrachten. Buiksloot, Schellingwoude, Durgerdam en Uitdam zijn van oorsprong vissersdorpen. In 1906 kende Durgerdam een vloot van 56 botters voor haring en bot en 20 ansjovisschepen. In het dorp Huizen, aan de rand van het Gooi, bleven de oude tradities nog tot ver na de Tweede Wereldoorlog in stand. In 'De Nederlandsche Volkskarakters' uit 1937 staat; 'De levens-gewoonten der Huizers zijn geheel anders dan die der andere Gooiers. Men leeft er als het ware in een besloten gemeenschap, onverdraagzaam tegenover den vreemde, die hier moeilijk binnendringt. Wel zoeken de Huizers hun werk en dus hun verdiensten buitenaf, doch aan den avond van iederen dag als dit maar even mogelijk is, anders na gedanen arbeid keert de Huizer met het verdiende geld naar zijn dorp terug. Dit geldt niet alleen voor de vrouwen, die, gehuwd of niet, tot ver in den omtrek als werksters gewild zijn en die er niet aan zullen denken, om buiten het ouderlijk huis te overnachten, maar ook voor de mannen geldt deze ongeschreven wet. Tot voor betrekkelijk korten tijd was het met het mannelijk deel der bevolking van Huizen anders gesteld. Tot aan de rumoerige tijden welke thans worden doorgemaakt, trof men den Huizer door geheel Duitschland, Oostenrijk en België als kaas- en vischverkooper aan, welke producten hij zich na uitverkoop van zijn woonplaats liet nasturen. Na maandenlange afwezigheid zag men hem bij moeder de vrouw weer terug en door zijn dorp wandelen alsof er niets gebeurd was, om, zoodra de verdiende duiten op waren, de wereld weer in te trekken. De eenigszins ingewijde herkent onmiddellijk den Huizer aan zijn eigenaardigheden. De vrouwen en dochters vertoonen zich nog in de specifiek Huizer kleederdracht, zuiver nog uit eerbied tegenover het verleden, dus uit traditie en niet zooals wij dat helaas sterk in Marken en Volendam zien, uit winstbejag. De Huizer schoonen hebben deze eigenaardige gewoonte nog bewaard. (...) De doorsnee Huizer vertoont zich aan de wereld als een streng orthodoxe, zelfbewuste persoonlijkheid. Calvinist van huis uit is hij dan ook op bijbelsche gronden goed koningsgezind, al zou het hem niet invallen van deze gezindheid te doen blijken op een wijze die kruiperigheid zou verraden. Slaafsheid is hem totaal vreemd. Al is de Huizer naar buiten vaak moeilijk te hanteeren en niet critiekloos tegenover het gezag, als puntje bij paaltje komt, kan op hem worden gerekend als op een rots.'

Vissersvrouwen in Huizen rond 1950
Bron: geheugenvannederland.nl

Kaart door Christian Sgrothen, 1573.
Bron: Koninklijke Bibliotheek van België.



De Nederlandsche koopvaardijvloot en visscherijvloot in 1906
Bron: Everwijn (1912)

Veertien dagen op een ijsschots, 1849

Het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen houdt de verdwenen wereld van de Zuiderzee levend. In het museum kan het huis van Frederik Croes uit Vollenhove bezocht worden. Dit huis was in 1849 het toneel van een dramatisch verhaal. Drie Durgerdammer vissers, vader en zoons Bording, gingen in de winter van 1849 botkloppen (vissen) op het ijs. Het ijs begon te smelten, en op een ijsschots dreven Bording en zijn zonen twee volle weken op de Zuiderzee. In Enkhuizen zagen ze de mensen ter kerke gaan, maar hun kreten bleven onopgemerkt. Uiteindelijk werden ze in Vollenhove van het ijs gehaald. Het kaartje hiernaast laat hun route zien, en over de ontberingen van de vissers en de achterblijvers is in de jaren tachtig een kinderboek gemaakt: Veertien dagen op een ijsschots.

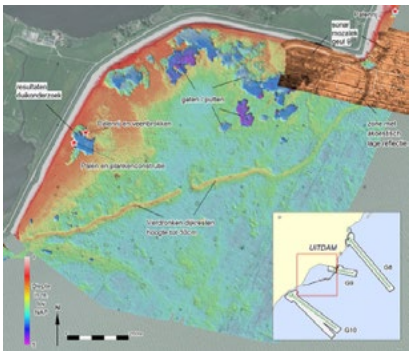
De tocht die de Durgerdammers aflegden
Bron: stadvollenhove.com

Schilderij van de Durgerdammer vissers Bording op de ijsschots, Hermanus Koekkoek sr (1815-1882)

1e versnelling: dijken en polderbesturen 1100-1550 landbouw en veeteelt in het ontwaterde land

De Allerheiligenvloed bleek niet alleen voor Amsterdam een blessing in disguise. Het lage veengebied kwam stormachtig tot ontwikkeling toen het lukte om de waterstand te beheersen.

Beveiliging van de kust tegen de enorme Zuiderzee was het belangrijkst, maar op ook de vele binnenwateren konden stormen hevig te keer gaan. De Alliantie Markermeerdijken, die een aantal jaren geleden is opgericht om de IJsselmeerdijk te versterken, maakt op haar website melding van de vondst van bijna twee kilometer verdronken dijk uit de middeleeuwen bij Uitdam van vóór het eerste kwart van de 16de eeuw. De oudste middeleeuwse dijken werden opgeworpen uit veenplaggen en kleiplaggen. De resten van de oude dijken bleven al die tijd op de waterbodem achter. De aanleg van duizenden kilometer dijk in de MRA is te beschouwen als de eerste 'versnelling', omdat dijkaanleg de voorwaarde vormde voor een veiliger en dus economisch kansrijker ontwikkeling. Minstens zo belangrijk, maar minder zichtbaar in het landschap, was de structuur van 'social engineering' die hoorde bij het organiseren van de dijkenbouw: de hoogheemraadschappen met hun Gemeenlandshuizen (zoals het Gemeenlandshuis op de Diemerzeedijk) waar onze nationale poldertraditie is geboren. Het drooggelegde land werd, nadat er ontwateringssloten waren gegraven, in gebruik genomen als hooiland, bouwland of weiland. Grote delen waren nog te nat om te gebruiken - totdat in grote delen van de MRA het volgende verdienmodel voor het landschap aanbrak: de ontvening om turf te winnen.



Verdronken dijk bij Uitdam
Bron: nieuwsbrief Markermeerdijken

De Zuiderzeedijk bij Uitdam. Foto Berte Daan

Gemeenlandshuis Diemerzeedijk, Arjen Bronkhorst. Bron: Mooi Noord-Holland

Verdienmodel vervening 1100-1900

‘Tussen de duinkust en het ‘vaste land’ van het Gooi en de Heuvelrug lag nog in 1300 een moerassige wildernis met smalle kleistroken langs de rivieren als toegang’, schreef hoogleraar landschapsarchitectuur J.T.P. Bijhouwer in zijn standaardwerk Het Nederlandse landschap (1971).

Deze ‘wildernis, bezit van de graven van Holland en de bisschoppen van het Sticht, was hen een doorn in het oog. Het moeras was onbestuurbaar, er woonden vrijbuiters, vissers, stropers en watergeuzen – het was de jungle van de middeleeuwen. Het moeras bestond uit niet-ingeklonken veen dat ruim boven N.A.P. lag. Met de groei van de stedelijke economie groeide ook de behoefte aan brandstof – en ontvening van het moeras bood de mogelijkheid tot turfwinning, en daarná, conform de afspraak met de landheer, tot het stichten van een eigen boerderij op de ontveende gronden. Bijhouwer roemt ‘de durf en de levensmoed van die eenvoudige zielen, die gedurende vijf jaar werkten van zonsopgang tot zonsondergang om een boerderijtje van 5 à 10 hectare uit het moerasbos te rooien, te krabben en te branden, met in den beginne de schamele hulp die de landheer bood voor hun levensonderhoud.’ Ondanks de regel dat de helft van het land voor landbouw bruikbaar moest blijven, verdwenen hele dorpen. De ontveners woonden in plaggenhutten, gedekt met riet. ‘Wat bewoog deze lieden’, aldus Bijhouwer, ‘om zo’n arbeid te ondernemen, in wedstrijd met hun buren? Het is de vrijheid die ze zochten, pacht in plaats van horige verplichtingen, de zelfstandigheid in plaats van de onderworpenheid. De vrijheid ontwikkelde zich door de structuur van het slagenlandschap.’
Bijhouwer beschrijft de eerste fase van de turfwinning. Helaas, schrijft hij, liet de landheer zich in de 17e en 18e eeuw verleiden tot het aanvragen van een verveningsconcessie bij de Staten van Holland. Uit puur financieel gewin pleegde men roofbouw op goed bouwland en weiland. Turf was het nieuwe goud, het beroep van turfschipper werd prominent- de turfschuur op het Binnenhof bijvoorbeeld werd zwaar bewaakt. De kaart van Christaan ’s Grooten laat zien dat het ontvenen nogal uit de hand liep: grote binnenmeren ontstonden. Ellenlang is de lijst ontveende gebieden in de MRA: Aalsmeer, Uithoorn, het Naardermeer, Landsmeer, Purmerland en het Twiske, de Osdorperpolder, de Leidsemeer, Haarlemmermeer, Amstelland, de Ronde Venen en Jisp. Na vervening resteerde er doorgaans armoede in het gebied, de aarde uitgeput, de grond vernield. Niet voor niets werd de grond ‘onland’ genoemd. Wat overbleef was vissen, rietsnijden en bootverhuur. Intussen bloeiden steden, mede dankzij de turf, de melk en kaas en het personeel van het land. Zo ontstond mede de klassiek geworden kloof tussen stad en platteland. De pachtcontracten die boeren nu afsluiten met zonnevelden-producenten, zorgen mogelijk voor eenzelfde cyclus van roofbouw en een degradatie van het ‘ommeland’ als industriegebied.

Kaart van Amstelland, 1898. Bron: wikimedia.org

Arbeiders in het Hollands-Utrechtse veengebied, ca. 1850
Bron: Nederland in Kaarten (1985)

Christiaan 's Groothen, 1593.
Bron: Koninklijke Bibliotheek België.

Ontveningen bij Amstelveen, 1741. Bron: Geheugen van Nederland

Verdienmodel veeteelt: Waterland, het Amsterdamse melkwinningsgebied

Door de groei van Amsterdam krijgt de prille metropool een ongelofelijke invloed op het omliggende platteland. We zagen al hoezeer het landschap door turfwinning veranderde, maar ook kwamen hele gebieden ten dienste te staan van productie ten behoeve van de stad.

Waterland is als gebied al heel vroeg bedijkt, maar bleef uiterst kwetsbaar door zijn half land - half water samenstelling. Vanaf de 14e eeuw kent Waterland een steeds bloeiender zeevaart op de Oostzee en de Sont, Frankrijk en Portugal en dientengevolge een internationaal gerichte, zelfstandige mentaliteit onder de bevolking. Vandaar ook dat de nieuwe, individualistische geloofsstroming van het protestantisme hier aansloeg – de eerste Lutherse preken vonden al in 1526 in Waterland plaats. De bisschop van Haarlem omschreef Waterland in 1574 als een 'ketters, verwilderd land.' (Van Lohuizen 1953) In de zestiende eeuw begon Amsterdam de welvarende zeevaart in Waterland te dwarsbomen, zodat Waterland na 1720 een zuiver landbouwkarakter kreeg en de bevolking wegtrok uit de ooit zo trotse dorpen. Waterland, de eerste ring rond Amsterdam, waar de koemelk binnen een paar uur naar de stad gevaren kon worden, werd het centrale melkwinningsgebied. De droogmakerijen van het Buikslotermeer, het Broekermeer en de Belmermeer tussen 1623 en 1628 boden nieuwe weidegebieden. Ook het gebied rond Muiden was hierin cruciaal – de koe werd een melkmachine, die haar melk twee keer per dag afstond. Per melkschuit werd de melk vervolgens over het IJ naar de melkmarkt gevaren. Het hooi voor de koeien werd door honderden Westfaalse (Duitse) landarbeiders, zogenaamde 'poepen' van het land gehaald. De beroemde Amsterdamse planoloog en hoogleraar Th.K. van Lohuizen waarschuwde overigens al in 1953 in het rapport 'Het landelijk gebied van Amsterdam-Noord' (dat over Waterland gaat), dat er een groot risico op indroging (bodemdaling) in Waterland bestond. De hoge waterstand heeft dit (1953) tot nu toe redelijk kunnen voorkomen, 'peilverlaging is in Waterland derhalve zeer gevaarlijk. De grote klink, die de voorgaande eeuwen reeds te zien gaven, kan tenslotte ontaarden in een ongelijke krimp van het veen, zodat men zeer ongelijk land krijgt.' Over de massieve CO2 en methaanuitstoot ging het in 1953 nog niet.
Ook typeerde Van Lohuizen de mentaliteit van de Waterlandse bevolking als 'nuchter doch matig actief, met een uitgesproken afkeer van autoriteit of dwang en met een zeer geringe geneigdheid zich tegenover anderen te laten gelden. Waterlanders hebben weinig belangstelling voor zaken waarvan het praktisch nut niet direct duidelijk is, met als gevolg dat men hen veelal oppervlakkig en materialistisch noemt. Waterlanders reageerden onbewogen op de stedelijke zwem- en zonnebadcultuur in het landelijk gebied Noord (Kinselmeer), terwijl bijv. in Vinkeveen, van oudsher katholiek, enorme protesten hiertegen ontstonden.

Melkmeiden roeien de Waterlandse melkschuit op het IJ bij de Volewijck, uitsnede schilderij door Aernout Smit, 1656 – 1710

Zaan

De Zaan is het dynamisch middelpunt van het uitgestrekte landschap van de Zaanstreek, en vormde eeuwenlang een bron van welvaart voor de streek. In loop van de vijftiende en zestiende eeuw werd het veenlandschap te drassig voor landbouw. Om deze reden gingen steeds meer boeren zich naast veeteelt bezig houden met visserij en handel per schip. Het leidde tot de ontwikkeling van scheepswerven. Mede door de uitvinding van de houtzaagmolen kwam deze ontwikkeling in een stroomversnelling. De streek maakte begin zestiende eeuw een indrukwekkende industriële groei door. Een honderdtal industriemolens, de fabrieken van de Gouden Eeuw, stonden verspreid langs de Zaanoevers en zorgden voor een indrukwekkende skyline. Zaandam kan worden gerekend tot de eerste industriesteden van Nederland. Het geïmporteerde en in de Zaanstreek bewerkte hout werd gebruikt voor de bouw van de handelsvloot. De handel bracht ook immigratie op gang. In de Zaanstreek en in Waterland zijn van oudsher meer 'bruinogigen', aldus een onderzoek uit de jaren dertig. Hoe belangrijk het gebied was, bewijst het bezoek van Tsaar Peter de Grote in 1697. Hij kwam zich hier op de hoogte stellen van de destijds modernste fabricagetechnieken. De opkomst van Amsterdam als economisch centrum is niet los te zien van de ontwikkelingen van de pre-industriële bedrijvigheid langs de Zaan. De langgerekte structuur van de Zaanstreek is uniek. De Zaan wordt aan weerszijden begeleid door een bijna doorlopend lint van dorpen als Zaandam, Koog aan de Zaan en Zaandijk. Aan het lint lagen vanouds de koopmanshuizen, de molens en de pakhuizen. Haaks op de rivierdijk ontstond een stelsel van achterpaden, waar arbeiders en ambachtslieden in vaak miserabele omstandigheden woonden. Vanwege het aanwezige hout en de drassige bodem, vormde hout het belangrijkste bouwmateriaal van de streek, met als resultaat de typische Zaanse houtbouw. In de periode tussen 1750 en 1850 stagneerde de groei en stortte de scheepsbouw in. Veel molens waren toen al verdwenen. In de twintigste eeuw hervond de scheepsbouw zich langs de Voorzaan en in het naoorlogse industriegebied in de Achtersluispolder. Het indertijd moderne industrieterrein aan het Noordzeekanaal bood Zaanse (familie)bedrijven de nodige ruimte om door te groeien. Nog altijd is scheepsbouw een belangrijke economische activiteit in de Achtersluispolder.

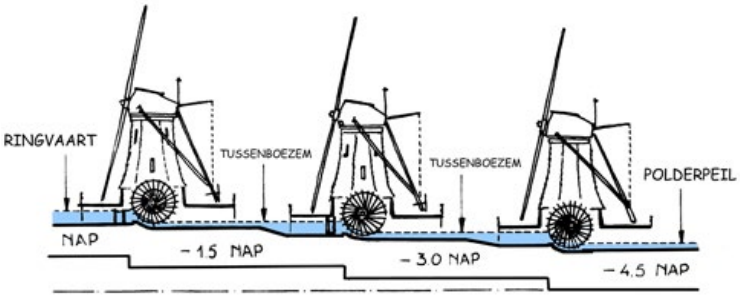
De vaarroute van Zunderdorp (blauwe lijn) liep via het Zwet, de ringsloot van de Buikslotermeerpolder en het Grote en Kleine Die naar de sluis van Nieuwendam en van Ransdorp (rode lijn) via de Weersloot en de achtersloot van de Waterlandse Zeedijk naar de sluis van Nieuwendam en dan het IJ over naar de melkmarkt (dewaterlandsemelkschuit.nl)

Verdienmodel droogmakerijen (& buitenplaatsen): nut en genoegen

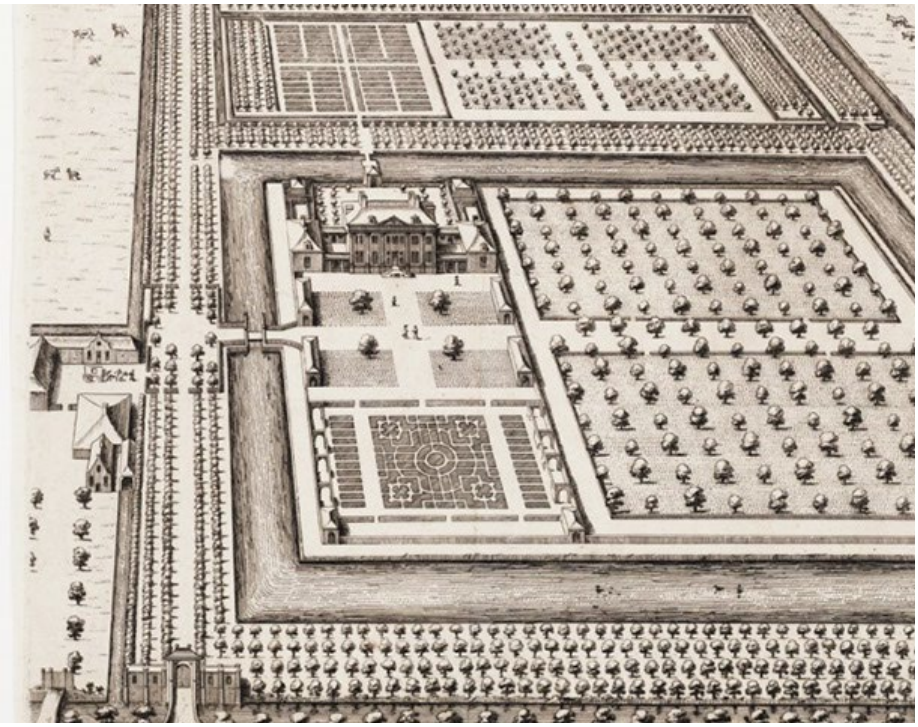
Droogmakerijen zijn de beleggingen van de 17e eeuw. De uitvinding, eind zestiende eeuw, van de draaiende molenkap maakte het mogelijk om veel meer winduren per molen te maken. De bemalingscapaciteit van watermolens steeg aanzienlijk. Op land dat eerst te drassig was voor landbouw kon men nu wel koeien laten grazen.

De Waterlanders gingen zich op grote schaal toeleggen op de veeteelt. Door de enorme bevolkingsgroei van Amsterdam was er op geringe afstand een grote afzetmarkt ontstaan voor de Waterlandse boeren. Hierdoor kreeg agrarische grond een grotere economische waarde. Grote watervlaktes werden dankzij de uitvinding van de poldermolen omgezet in vruchtbaar land, en (particuliere) stedelijke beleggers lieten pachtboeren het nieuwe land bewerken. Zelf lieten de heren vaak een 'herenkamer' bouwen in de stolpboerderij om in de zomer te verblijven. Ook lieten beleggers buitenplaatsen bouwen, classicistische, stedelijke huizen zoals buitenplaats Vredenburgh in de Beemster, waarmee ze hun trots en prestige uitdrukten en het vlakke boerenland een stedelijke touch gaven. Daarmee zijn de droogmakerijen zowel nuttige agrarische gebieden als oorden van plezier: de combinatie nut en genoegen, het samengaan van techniek en esthetiek dat zo wezenlijk is voor de traditie van de Nederlandse landschapsarchitectuur, is hier uitgevonden. In de 18e eeuw nam het aantal droogmakerijen af. De overzeese handel kromp, Engeland had zich als concurrent ontwikkeld, de geldmarkt ging naar Londen. Bovendien was er de paalworm, een destructief beestje dat met de VOC-schepen was meegekomen. Al het houtwerk van sluizen, sluisdeuren was aangevreten en moest vervangen, een enorme kostenpost voor stedelijke overheden en polderbesturen. Droogmakerijen betekenden een enorme innovatie in onze nationale waterbeheersing en een stimulans voor kennisontwikkeling. Door het succes van de droogmakerijen werd Noord-Holland een venster op de wereld. In 1959 vond de Nederlandse hoogleraar landschapsarchitectuur J.T.P. Bijhouwer stolpboerderijen in de omgeving van Venetië, waar Nederlandse landmeters en waterbouwers al in de zeventiende eeuw hielpen bij droogmakerijen aldaar.
In de negentiende eeuw volgde het grote werk: de al eeuwenlang overwogen droogmaking van het Haarlemmermeer. Auke van der Woud schrijft erover in Het Lege Land (1987) en typeert de Haarlemmermeer als toonbeeld van een nieuwe cultuurpolitiek, waarin Nederland als natiestaat en pionierssamenleving in één majestueuze droogmakerij werd neergezet. Het is ongelofelijk ons voor te stellen hoezeer de geopolitiek veranderde en belangrijke scheepvaartroutes verdwenen. Met die pionierssamenleving ging het aanvankelijk niet zo goed. Professor Ter Veen schetste de Haarlemmermeer in de jaren twintig als een vijandige jungle en als een 'meedogenloos darwinistisch milieu.' (Van der Woud 1987) Een nieuwe, door de staat veroorzaakte wildernis. Het woord wildernis heeft tegenwoordig een zo andere connotatie. De film over de Oostvaardersplassen heet 'De nieuwe wildernis', en dat is positief bedoeld. Die perceptie heeft alles te maken met ons romantisch natuurbeeld, dat in de 19e eeuw bij de staatsplanners afwezig was. De wildernis moest getemd. Al zei Bilderdijk in zijn Geschiedenis des Vaderlands in 1832: 'Gelukkig Holland, zoo men nooit gegraven en zelfs nooit gedijkt had. Immers als men de rivieren hun gang had laten gaan, zou het omringende land op een natuurlijke wijze zijn verhoogd en zouden we nu boven – in plaats van beneden – de rivieren hebben gewoond!' (Taverne 2006)

Kaart met recente en geplande inpolderingen Zijpe, Beemster, Purmer, Wormer en Waterlandse meren
Bron: Zaans Archief, 1622



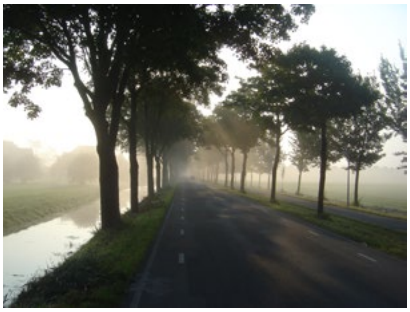
Molendiagram



Buitenplaats Vredenburgh in de Beemster,
Noord-Hollands archief

Beemster, werelderfgoed, drooggelegd in 1612

De waterwereld van de Beemster viel droog in 1612. De streekeconomie kantelde van visserij naar landbouw en veeteelt, nieuwe boeren vestigen zich als pioniers-pachters op het nieuwe land. Purmerend won aan betekenis als marktplaats voor de melk en gewassen. Een trekschuitverbinding bracht de Amsterdamse heren naar hun buitenplaatsen. Zoveel water werd uitgeslagen dat de Staten van Holland een lozingskanaal eisten naar de Zuiderzee. Dit is de wetering die van de ringvaart naar Lutje Schardam loopt. De boeren van het streekdorp Oudendijk werden daardoor afgesneden van hun land in de polder Beetskoog en eisten twintig bruggen; het werden er zes, elk op 400 meter afstand van elkaar. De ontwikkeling van de Beemster werd van begin tot eind door de markt gestuurd. Bestemmingsplannen, welstandsnota's of gebiedsvisies kwamen er niet aan te pas. Bestuurders, eigenaren en ontwerpers waren dezelfde personen, die hun rendabele grondbezit het uiterlijk van een lustlandschap gaven. En het bijzondere is dat het imago (de wijze waarop de Beemster door mensen wordt getypeerd) en de identiteit (de kenmerken die de Beemster haar eigenheid geven) nagenoeg samenvallen. Kernbegrippen van die eigenheid zijn weidsheid, ruimte, landschappelijke schoonheid, een hechte samenleving. Al deze factoren maken de Beemster tot een sterk merk. De ruimtelijke opzet is wonderlijk elastisch gebleken: in 400 jaar tijd heeft het landschap talloze veranderingen in zich op weten te nemen. De Beemster staat sinds 1999 op de werelderfgoedlijst. Die internationale waardering voor de Beemster is prachtig, maar de polder is niet een museaal woonlandschap in een vitrine. In de Beemster wonen al vier eeuwen mensen met ondernemingsdrift. In het project desBeemsters (2004-2008) is aan de hand van de Beemster Bouwdoos de ruimtelijke identiteit van de polder uitgelegd en werden een aantal scenario's voor veelvoorkomende vraagstukken geleverd. Iets verderop wordt de bouwdoos aan de hand van de CONO kaasmakerij uitgelegd.



Beemster, 2005. Foto Paul Meurs

Kaart van de Beemster nog onbedijkt en de landen daaromtrent gelegen. Vervaardigd door Pieter Corn. Cort.Gedrukt bij Willem Jansz te Amsterdam, 1607

De Amsterdamse Poort in Purmerend, Cornelis Pronk (1760), Rijksmuseum

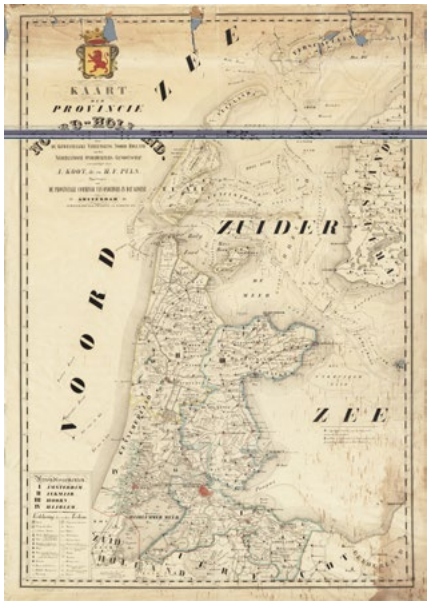
Kaart van Purmerend (1690), Frederick de Wit

De stolp als exportproduct: de Wageningse hoogleraar landschapsarchitectuur J.T.P. Bijhouwer trof in de jaren vijftig van de twintigste eeuw stolpboerderijen aan in Italie, in de drooggemaakte vlaktes rond Venetie. Nederlandse landmeters hadden hier niet alleen het land drooggemalen, maar ook de bijbehorende bouwtypologie geëxporteerd.

Beestenmarkt Purmerend, Cornelis Pronk (1727)
Rijksmuseum

Haarlemmermeer

Het was de triomf van het stoomgemaal: de droogmaking van de immense binnenzee de Haarlemmermeer, die in 1852 droogviel. In tegenstelling tot de droogmakerijen uit de 17de eeuw, was deze inpoldering een staatsaangelegenheid, die paste bij de ambities van Koning Willem I om economische groei te stimuleren door grote infrastructurele projecten. Het verkavelingsplan dat in 1854 door ingenieur J. A. Beijerinck was getekend, kwam tot stand als een moeizaam compromis tussen defensie, waterstaat, landbouw en financiële haalbaarheid. Het resultaat was een grootschalig landschap waarin flink op de waterhuishouding was bezuinigd. De eerste bewoners troffen een woest moeraslandschap aan: 'Alles slingerde zich dooreen als de lianen in de groote natuurwouden van Amerika', schreef schoolmeester P. Boekel in 1868. Het gebrek aan bestuur leidde tot een chaotische vrijstaat waarin de jonge Meerbevolking gebukt ging onder bittere armoede, de strijd tegen het telkens oprukkende water, (moeras)ziekten, kindersterfte en drankzucht. De meeste kolonisten vestigden zich aan de Ringdijk, aan de rand van de jonge polder. Hier konden ze van het polderbestuur een stuk dijkgrond in recht van opstal kopen, voor 2,5 cent per vierkante meter per jaar. Het was er hoog en droog en aan de overkant waren voorzieningen en werkgelegenheid. Zo vormden zich aan weerszijden van de Ringvaart zogenaamde dubbeldorpen. Nog tot ver in de 20ste eeuw woonden de meeste Haarlemmermeerders aan de rand van hun gemeente, met de blik naar buiten. De 60 kilometer lange Ringdijk is een landschappelijk parelsnoer dat vele werelden en landschappen aan elkaar verbindt; van veenweide tot zandduinen, van grootstedelijk en dynamisch bij Schiphol tot landelijk en leeg met eindeloze vergezichten in het zuiden van de polder.



Kaart van Noord-Holland met de Haarlemmermeer vlak voor de droogmaking, 1848

Vergezicht op het Spaarne en het Haarlemmermeer, Jan van Goyen 1644, Rijksmuseum

Verdienmodel schoonheid en esthetiek

Het Hollandse (polder)landschap is al eeuwen een gewild schildersobject. De vroegste inpolderingen waren al onderwerp van een duur olieverfschilderij, zoals polder het Grootslag bij Enkhuizen in 1610. Het nieuwe licht over de landerijen, de trots op het menselijk vernuft, de waterbeheersing, het waren aanleidingen om schilders opdracht te geven een werk te maken. Internationaal werd de verbeelding van het Nederlandse landschap een exportproduct, en tegelijkertijd is het voor ons nu een waardevolle bron van informatie.

Landschap werd een esthetische categorie; eerst in de Hollandse landschapsschilderkunst, en vervolgens ook in het daadwerkelijke landschap daarbuiten. Onder invloed van de romantiek in literatuur, schilderkunst en samenleving veranderden de buitenplaatsen, de eerste in Kennemerland al rond 1770, in gesimuleerde natuurlijke landschappen. Zo bevatte Beeckesteyn bij Driehuis een stuk akkerland, met langs de bosrand een stromend beekje. Ook Velserbeek en Waterland werden geremodelleerd naar het nieuwe – door de mens gemaakte - natuurbeeld. Vaak was er een kluizenaarshut op het landgoed, een enkele keer zelfs werden dorpelingen ingehuurd om de hut daadwerkelijk in kostuum te bemannen. Zo werd de ervaring voor de gasten compleet. Vanaf het einde van de negentiende kwam de natuur- en landschapsbeweging op, met de oprichting van Natuurmonumenten in 1905 als markering. Die maatschappelijke zorg voor het cultuurlandschap werd alleen maar sterker en is inmiddels verzilverd als bron van (toeristische) inkomsten. Het verhaal over Waterland als Amsterdams melkwinningsgebied (zie hierboven) laat zien dat Amsterdam de groei van Waterland stelselmatig heeft geobstrueerd, met als 'blessing in disguise' een wonderschoon landschap dat ook in de twintigste eeuw gespaard bleef van grote ontwikkelingen. Waterland bijvoorbeeld wordt nu richting toeristen Old Holland genoemd. Mr dr Roel de Wit, natuurbeschermer en vanaf 1965 wethouder van Amsterdam en oud-Gedeputeerde vertelde me in 2008: 'Mijn voorganger wethouder Joop den Uyl wilde richting Waterland bouwen. Daar ben ik onmiddellijk mee opgehouden. Voor een stad moet je de beëindigingsvorm accepteren. Daarom heb ik de sprong over de groene ruimte ontwikkeld, over Waterland heen naar Purmerend. Samen met burgemeester Kooiman van Purmerend heb ik dat naar buiten gebracht.' Vandaag de dag is het adagium dat landschap zijn eigen schoonheid hoort te hebben, alleen maar sterker geworden. De wielrenners in de Ronde Hoep verwachten daar een bepaald landschap, en vele landschappen hebben in de afgelopen eeuw een beschermde status gekregen. Het belang van dit verdienmodel kan niet onderschat worden in de vele opgaven die op de MRA afkomen.

Rembrandt, De Omval, Rembrandthuis

Claude Monet, de Zaan, 1871. Bron: en.gallerix.eu

Polder het Grootslag bij Enkhuizen, 1610 (An.), Zuiderzeemuseum Enkhuizen

Gezicht op Haarlem met bleekvelden, Jacob van Ruysdael, 1670-1675. Kunsthaus Zürich. Bron: cultuurarchief.nl

Verdienmodel kaas

De boeren verwerkten hun melk in de 'tweede ring', vanaf circa 20 kilometer rond de hoofdstad, al eeuwenlang tot kaas, omdat de melk in zijn pure vorm te ver van de melkmarkten werd geproduceerd.

De kaasmarkten van Edam en Purmerend waren (en zijn) beroemd. Nog even terug naar de Beemster. Daar staat namelijk CONO kaasmakerij 'de Tijd', ontworpen door architect Bastiaan Jongerius en geopend in 2014 door koningin Maxima. Een fabriek die verschillende architectuurprijzen won, vanwege de excellente inpassing in werelderfgoed Beemster.
De CONO kaasfabriek draait om de melkleveranties van agrariërs. Kaasmaken is even oud als de Beemster zelf, en de CONO coöperatie houdt de oude traditie van gezamenlijk eigendom in ere. Er is een wederkerige verbintenis met de Beemster: de beschermde merknaam Beemsterkaas moet ook echt uit de Beemster komen, terwijl de fabriek voor de gemeente naast werkgelegenheid een belangrijk beeldmerk is. Toen de Beemster in 1999 werelderfgoed werd, was de nieuwe CONO nog ver weg. Inmiddels weten alle betrokken partijen dat als de Beemster geen werelderfgoed was geweest, de nieuwe fabriek niet zo bijzonder was geworden. Dankzij het werelderfgoed, niet ondanks het werelderfgoed, is hier topkwaliteit op alle fronten geleverd. Gemeentebestuur, burgers, boeren, belanghebbenden, de directie van de CONO, allen waren verenigd in een elegant en constructief proces vanuit eenzelfde doel: een fabriek bouwen die alleen maar in de Beemster kan staan en die een opwaardering voor het landschap betekent, in plaats van een afwaardering. Eén van de cruciale instrumenten bij het nadenken over een fabriek in werelderfgoed was de Beemster Bouwdoos, een set van ruimtelijke spelregels om nieuwe bouwinitiatieven in het landschap in te passen. Bouwen in de Beemster kan bijdragen aan de kernwaarden van het werelderfgoed, mits het volgens bepaalde 'Beemster' regels gebeurt. Die regels gaan vooreerst over de plaatsing van gebouwen op een kavel. Met de Beemster Bouwdoos werd de basis gelegd voor het objectiveerbaar maken van ontwerpprincipes voor ruimtelijke initiatieven in de droogmakerij. De Beemster Bouwdoos maakte werkenderwijs duidelijk hoe vraagstukken rond boerenerven, wegverbreding of waterberging ingepast moesten worden. Het Kwaliteitsteam des Beemsters bewaakt sinds 2007 de samenhang en consistentie in de ontwerpen die voor de verschillende opgaven worden voorgesteld. Deze aanpak bevat waardevolle elementen voor de doorontwikkeling van het kwetsbare landschap van de MRA. Cultuurhistorie is niet een statisch geschiedenisverhaal, maar wordt dagelijks gemaakt.

CONO kaasmakerij 'de Tijd' in de Beemster. Architect Bastiaan Jongerius, foto BNA

Verdienmodel sierteelt: Aalsmeer

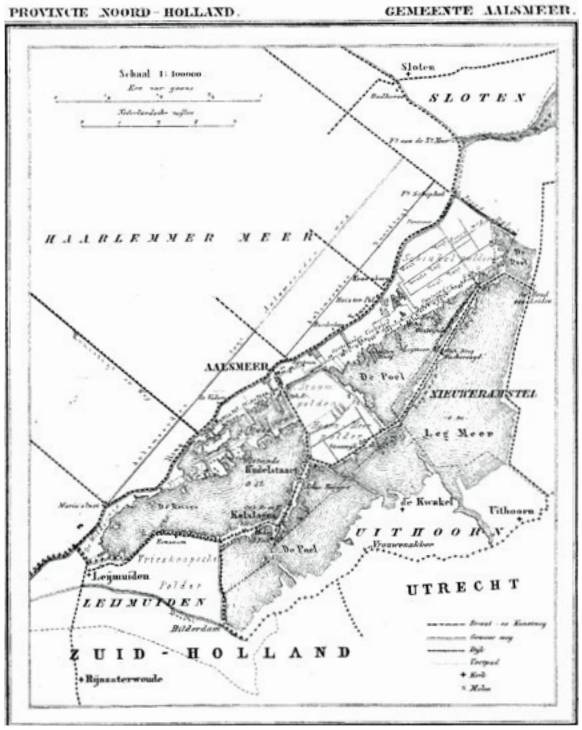
Het gebied rond Aalsmeer was tot de drooglegging van de Haarlemmermeer één grote waterwereld. Aanvankelijk was de bron van inkomsten vergelijkbaar met die van Waterland: veeteelt en visserij voor Amsterdam (van Embden 1931). Maar laat in de 16e eeuw vestigde zich aan de Uiterweg een kolonie van doopsgezinden en begon het succes van Aalsmeer als sierteeltcentrum.

Sierteelt is een intensieve teelt die relatief veel opbrengt en dus past bij het kleine, niet verveende landareaal. Vruchtbomen, laanbomen en sierstruiken, later seringen, kwamen voortaan uit Aalsmeer. De doopsgezinde mentaliteit is dynamisch, ondernemend, innovatief, spaarzaam, loyaal en relatief verdraagzaam. Ziehier de cruciale factoren voor de zo bloeiende Flora Holland, waarbij de nabije luchthaven Schiphol ook niet vergeten moet worden. Veel culturele belangstelling hadden de Aalsmeerders niet; het ging om het werk én om de dorpsgemeenschap – al was Pieter Teyler van der Hulst (1702-1778), lakenkoopman uit Haarlem en stichter van het Teylers Museum ook doopsgezind. Van Embden noemt in 1931 in Aalsmeer vier muziekkorpsen, geen paupers en geen bedelarij. De grote meerderheid, aldus Van Embden, had alleen lagere school. Interessant is de splitsing in religie en in teelten: aan het gereformeerde Oosteinde werden vooral rozen gekweekt. Op zondag werd er gevochten met de dorpsjeugd van het roomskatholieke Kudelstaart, dat in 1812 met Aalsmeer was samengevoegd. In de Franse tijd was er korte tijd een neergang in de sierteelt, maar vanaf 1840 ontstond de kleinburgerlijke mode van potplanten in de stad, gevolgd door snijbloemen in de 20e eeuw. De planten en bloemen, en ook kleinfruit (aardbeien) en augurken gingen per schip naar de markten in Leiden, Amsterdam, Den Haag en zelfs Rotterdam. In 1860 kwam er een stoombootverbinding met Amsterdam, in 1872 werd de eerste verwarmde kas gebouwd. Een tuinbouwschool volgde in 1897, en in 1912 was de Collectieve Aalsmeerse Veilingorganisatie een feit. Na de Eerste Wereldoorlog werden de Verenigde Staten gesloten voor kluitplanten en hortensia's, dus schakelde Aalsmeer over op snijbloemen. Vervoerde de KLM in 1923 nog 5000 kilo, in 1929 was dat al 330.000 kilo. In 1931 was de totale branche omzet 6 miljoen gulden, op een inwonertal van 8000 inwoners. Stichting De Bovenlanden Aalsmeer heeft onlangs een typische kwekersschuilhut herbouwd, die hoort bij de Aalsmeerse cultuur van trekheesters en de teelt van seringen, sneeuwballen en hulst op akkers. Ze werden gebruikt om bij heel slecht weer in te schuilen of om een beetje op temperatuur te komen bij koud weer en het meegebrachte voedsel te nuttigen. De toekomst van de sierteelt is interessant. Een groeiend bedrijf als Bloomon bijvoorbeeld garandeert een vaste afname en bepaalt al een jaar tevoren de te kweken varianten.

Schuilhut tussen de teeltakkers bij Aalsmeer, monic.nl

historische foto bron: historische tuin Aalsmeer

J.L.H. Bron: Bloemenveiling Aalsmeer (1935) - Rijkscollectie (RCE)



Gemeentekaart van Kuypers, 1839

Bloemen klaar voor transport, Wikipedia

Verdienmodel zandwinplaats, pachtboerderij, stadsdrek

De in Aalsmeer gekweekte siergewassen gingen vanaf de zeventiende eeuw in grote getale naar de buitenplaatsen die inmiddels rond Amsterdam, in de Watergraafsmeer, Kennemerland maar ook in 's Graveland als trotse juwelen het landschap tooiden.

De beroemde reeks buitens in 's Graveland is opnieuw een voorbeeld van werk met werk maken: het zand werd in deze strook op initiatief van een aantal Amsterdamse patriciërs afgegraven, over de nieuw aangelegde trekvaartverbinding naar de grachtengordel-in-aanleg verscheept en aldaar verkocht als stevige funderingsaarde. Op de afgegraven gronden lieten de Amsterdammers pachtboeren een bedrijf runnen, dat voor de mest werd voorzien van Amsterdamse stadsdrek, wederom over de trekvaart aangevoerd, maar nu de andere kant op. Al spoedig werden door de immense winsten van de Amsterdamse kooplieden de pachtboerderijen getransformeerd tot weelderige buitenplaatsen volgens de laatste classicistische mode.
De praktijk van zandwinning in het landschap rond Amsterdam is eeuwenoud. In de jaren vijftig werd besloten om de nieuwe woonwijk de Bijlmermeer op te hogen met zand uit de Vinkeveense plassen. Dit plassenlandschap was ontstaan door turfwinning ten behoeve van Amsterdam, vervolgens werd uit diepe gaten zand gewonnen, waarna het door de ontwerpers van Staatsbosbeheer werd ingericht met nieuwe eilanden en recreatievoorzieningen. Omdat de gemeente Amsterdam zich enkele jaren terug uit het Recreatieschap heeft teruggetrokken, is de financiële situatie van het plassengebied een aandachtspunt – reden waarom er meerdere eilandjes aan particulieren zijn verkocht.

Landschapsontwerp voor de Vinkeveense Plassen door Staatsbosbeheer, omstreeks 1970. HNI, Archief Landschapsplannen

De Bijlmermeer, Stadsarchief Amsterdam

Eilandjes gaan verdwijnen

VINKEVEENSE PLASSEN nieuwe „zandput" van Amsterdam?

Plannen voor een groot watersportcentrum

Krant: De Tijd 23-10-1956, delpher.nl

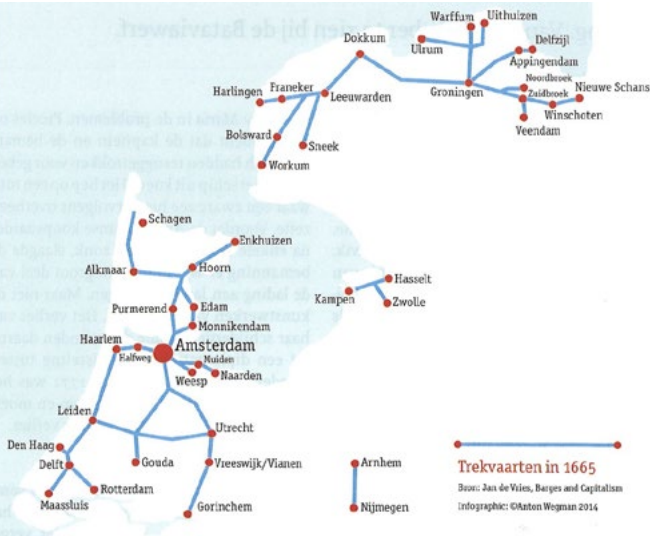
Amstelland door Covens en Mortier, 1749

Wouter Reh, C. Steenbergen en D. Aten, Zee van Land (2005)

2e versnelling: trekvaarten

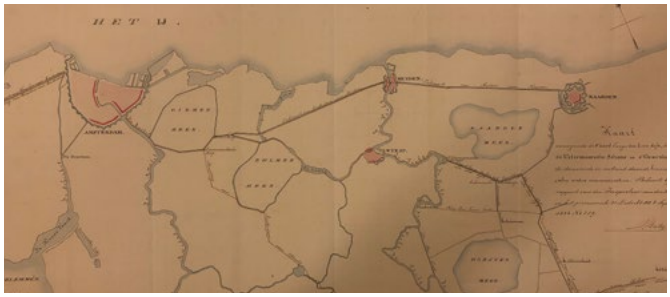
Op de kaart van Janssonius uit 1658 zien we ineens allemaal nieuwe, rechte strepen in het landschap. Het zijn trekvaarten, het nieuwe vervoermiddel van de 17e eeuw.

In 1632 startte de trekschuitdienst Haarlem-Amsterdam. De steden betaalden samen voor een nieuw kanaal, uitsluitend voor personenvervoer. In 1633 maakten er al 250.000 passagiers gebruik van. De trekschuit verving de ongemakkelijke zeiltocht over het Spaarne en het IJ. De overstapplaats was Halfweg – de reizigers moesten hier 500 meter ploeteren, want de drooggelegde Haarlemmermeer had hier maar een heel smal dijkje. Reizigers konden zich in de herbergen van Halfweg verfrissen. Leiden en Delft volgden in 1636, Den Haag in 1638.
De reconstructie van het trekschuitenstel is indrukwekkend. Het is het snelwegennetwerk van de 17e eeuw, en het bleef ruim twee eeuwen lang het dominante vervoer. Een trekschuit had een vaste dienstregeling, een snelheid van zo'n 7 kilometer per uur, twee comfortklassen (roef: 8 personen met kussens, ruim: 24 personen met banken). 'Nomberpaelen' gaven langs de route de afgelegde afstand aan. Voor buitenlanders was de trekschuit het toppunt van klasse-integratie, omdat iedereen op één schip gedurende de reis met elkaar in gesprek raakte. John Dehé schrijft hoe de steden Amsterdam, Hoorn, Edam, Monnickendam en Purmerend in 1660 een samenwerking aangingen om het openbaar vervoer tussen de steden te verbeteren. Een netwerk van vaarten en jaagwegen was het gevolg. In 1665 waren bijna alle belangrijke steden in de Republiek met elkaar verbonden. In totaal was er 658 kilometer aan trekschuitverbinding, waarover 4,5 miljoen mensen werden vervoerd. De trein maakte abrupt een einde aan de trekschuiten, hoewel de Italiaan Edmondo de Amicis in 1879 nog de trekschuit van Delft naar Den Haag nam en enthousiast schreef: 'Om de poëzie van de nationale boottocht te begrijpen, moet men een lange reis maken in het gezelschap van de lokale bevolking. Iedereen installeert zichzelf dan als was het zijn eigen huis, de vrouwen werken, de mannen zitten en roken op het bovendek, mensen worden vertrouwelijk en vormen één familie. De nacht valt, en de trekschuit glijdt als een schaduw door de slapende dorpen, het kanaal doorklievend in het glinsterende maanlicht, zichzelf verstoppend in de donkere schaduwen, opkomend in het open landschap, met losse huizen waar de boerenlamp brandt, en vissersboten ontmoetend die langsdrijven als spoken. In die diepe rust, in dat langzame en gelijkmatige tempo, vallen de reizigers naast elkaar in slaap, de een na de ander, en achter de boot klinkt het zachte gepruttel van het water en het geluid van zwaar ademen.' Een dergelijke ervaring kan je nu nog in het Amazonegebied ervaren, waar de passagiers hun eigen hangmat ophangen voor een dagenlange reis.



Het trekvaartenstelsel in 1665, uit Spiegel der Zeevaart (2014)

De Nederlanden in 1658 door Janssonius


De trekschuitverbinding van Amsterdam via Muiden naar Naarden met de aantakking richting 's Graveland, 1834. Bron: Nationaal Archief - Waterstaatskaarten

Landschap als wapen: Stelling van Amsterdam

Landschap kan ook een wapen zijn. De Stelling van Amsterdam was een vanaf 1874 aangelegde waterlinie van forten, dijken en andere verdedigingswerken met als kern de inundatievelden: laaggelegen stukken land die, als de vijand zou komen, onder water gezet konden worden. Genoeg water om de paarden en soldaten te laten struikelen, te weinig water om per boot te doorkruisen.

De Stelling kwam voort uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die moest de latere Randstad bescherme en voor het geval dit niet lukte, was de Stelling de laatste linie. Zoals te zien is op de inundatiekaart, liggen de inundatievelden heel ruim om Amsterdam heen - de hoofdstad zou als laatste vallen. De contour was zo bepaald, dat het omringende platteland de hoofdstad voor zes maanden voedsel (melk, kaas, tarwe), water en brandstof zou kunnen leveren. Vandaar dat delen van de Haarlemmermeer en Beemster binnen de stelling kwamen te liggen om in de behoefte van weide- en landbouwgrond te voorzien. Er kwamen steenkooldepots en pakhuizen voor voedsel en graan zoals de graansilo Korthals Altes. Bij de Fort aan de Nieuwe Meer werd voldoende grondwater aangetroffen. Tussen 1901 en 1905 werd hier de Militaire Drinkwatervoorziening ingericht om het water op te pompen en te zuiveren. Het Hemveld, langs het Noordzeekanaal, bood voldoende ruimte voor de Artillerie-Inrichtingen en er lagen twee kruitfabrieken binnen de stelling, de Oude Molen in Ouderkerk aan de Amstel en De Krijgsman in Muiden.
Hoewel de Stelling van Amsterdam/ Nieuwe Hollandse Waterlinie nooit als waterverdedigingssysteem in werking is gezet, was de aanwezigheid ervan wel een reden voor de Duitsers om in 1914 te besluiten Nederland niet binnen te vallen. De kaart hiernaast is van 1914, toen de Nederlandse troepen werden gemobiliseerd en de Stelling met 10.000 soldaten werd bemand. Direct na de mobilisatie werden de forten in gebruik genomen en bewoonbaar gemaakt. Alle begroeiing voor de forten werd gekapt of verwijderd, zodat er een vrij schootsveld ontstond. Met het onder water zetten werd nog gewacht. De oorlog ging aan Nederland voorbij, en in 1918 werd de Stelling achtergelaten in de staat van voor de mobilisatie.

De uitvinding van het vliegtuig betekende het einde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie/Stelling van Amsterdam. Maar in het landschap van de MRA bleef de Stelling als een Doornroosje aanwezig. De militaire status werd pas in 1963 opgeheven. Vanaf de jaren tachtig van de twintigste eeuw werd de culturele waarde van de Stelling sterker, inmiddels is de Stelling Unesco werelderfgoed. Wie goed naar de kaart van 1914 kijkt, ziet de MRA zoals we die nu definiëren, terug in de Stelling. Je zou kunnen zeggen dat de MRA al anderhalve eeuw, sinds 1874, als samenhangend en centraal te controleren landschap bestaat – op de toen nog niet drooggelegde IJsselmeerpolders na.

Inundatiekaart van de Stelling van Amsterdam, 1914. Nationaal Archief

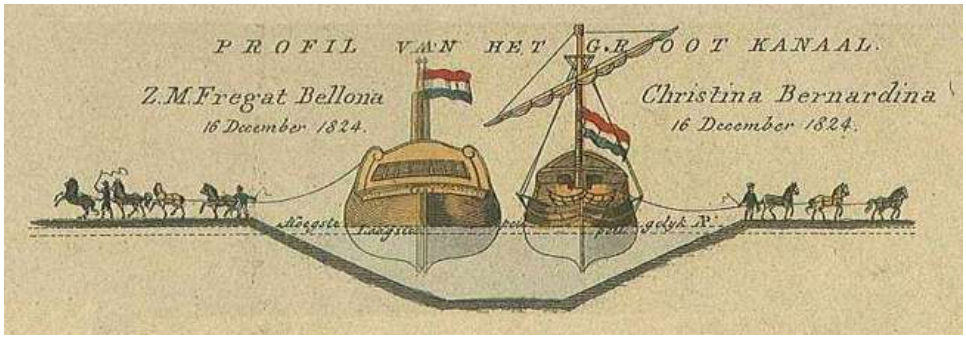
De Graansilo in Amsterdam. bron: herbestemming.nu

Schema van de sectorparken van de Stelling van Amsterdam

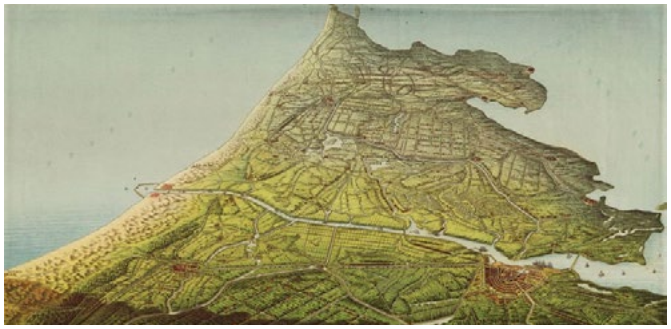
3e versnelling: Kanalen rond Amsterdam: Noord-Hollands kanaal, Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal

Wat de trekschuiten voor het personenvervoer waren, waren de kanalen voor het goederenvervoer en de internationale handel. De puissant rijke Amsterdamse stapelmarkt raakte in de achttiende eeuw zijn koppositie kwijt.

Engeland was opgekomen als internationale concurrent, de paalwormepidemie had het houtwerk van sluizen, dijken en palen zwaar beschadigd. De Zuiderzee was in de loop van de achttiende eeuw zo ondiep geworden dat de grootste zeeschepen – hun diepgang lag iets over de vijf meter – niet meer met volle lading de Amsterdamse haven haalden. De bevolking trok weg, de stad raakte in verval. Er was een stevige ingreep in de bereikbaarheid van nodig, wilde de stad niet wegzakken in zijn ontstaansmoeras. Auke van der Woud schrijft in Het Lege Land (over Nederland in de 19e eeuw) dat de redding van Amsterdam: het Noord-Hollands kanaal, was het enige kanaal in het land was dat de toenmalige grote zeeschepen kon opnemen. Het kwam tussen 1820 en 1842 gereed en was 37,7 meter breed (op het zomerpeil) en 5,7 tot 6,3 meter diep. De schepen waren niet alleen vrachtvaarders, maar ook de grootste oorlogsschepen die Amsterdam als thuisbasis hadden. De jaagpaden aan weerszijden waren maximaal 5,6 meter breed – de breedte van een toen grote provinciale weg – ten behoeve van de groepen jaagpaarden die deze grote schepen trokken, want zeilen ging niet in het kanaal. De tocht van 70 kilometer, van Den Helder via Alkmaar en Purmerend naar Amsterdam duurde twee dagen. 'In deze situatie', aldus Van der Woud, 'bleek voor het eerst helder hoe de verhoudingen in het nieuwe koninkrijk lagen: het Amsterdamse belang werd door het Rijk behartigd omdat het blijkbaar een landsbelang, een algemeen belang gevonden werd.'
Al binnen tien jaar na de opening voldeed het Noord-Hollands kanaal niet meer. In 1852 stelde de Gemeente Amsterdam een onderzoekscommissie in, die tot taak kreeg alle mogelijkheden te onderzoeken voor een kanaal van het IJ door de duinen naar de Noordzee. Met dit plan was het doorgraven van de duinen nabij Velsen, of op het smalste deel van Holland ("Holland op zijn smalst") vereist. De in januari 1863 goedgekeurde concessie aan de Amsterdamse Kanaalmaatschappij voorzag hierin, dat de opbrengsten van de in te polderen wateren van het Oer-IJ, in 1170 ontstaan door de Allerheiligenvloed, ten goede kwamen aan de concessiehouder. Zo werd opnieuw het model van werk met werk maken gebruikt om gelden te genereren voor een groot civieltechnisch werk. In 1876 werd het kanaal feestelijk geopend. Financieel was het een debakel; in 1883 werd de Amsterdamse Kanaalmaatschappij geliquideerd en nam het Rijk alle verplichtingen en rechten over. Na de aanleg van het Noordzeekanaal begon de bevolking van Amsterdam weer toe te nemen. De stad was klaar voor de immense groeispurt van de twintigste eeuw. Nu Amsterdam het Noord-Hollands kanaal en het Noordzeekanaal voor elkaar had, was het tijd voor de verbetering van de verbinding naar Duitsland, en in het bijzonder Keulen. Het was zaak de Rijnvaart te verbeteren, zodat de aangevoerde goederen snel via de grote rivieren naar het Duitse achterland konden worden vervoerd. Eerder waren daarom pogingen gedaan om de Keulse Vaart te verbeteren en twee nieuwe kanalen aan te leggen: het Zederikkanaal in 1826 en het Merwedekanaal in 1892. Deze ingrepen, gedaan op aandringen van Amsterdam, vervulden het verlangen naar een fatsoenlijke Rijnverbinding deels, maar nooit helemaal. De verbeteringen schoten al snel tekort als gevolg van de toenemende scheepvaart en scheepsgrootte. De aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal – overigens deels gebruikmakend van het tracé van het Merwedekanaal – was een grote doorbraak. Modern, breed en gebruikmakend van innovatieve technieken vormde het kanaal een snelle verbinding met het Duitse achterland. De planvorming was spannend. Begin 1929 zag het er naar uit dat het tracé voor het nieuwe kanaal door de Gelderse Vallei de voorkeur zou krijgen, ondersteund door een krachtige lobby van de Amsterdamse Kamer van Koophandel. De Provincie Utrecht maakte zich zorgen en zag de ligging aan één van de belangrijkste nieuwe waterwegen van het land aan haar neus voorbij gaan. Ze gaf ingenieur A.A. Mussert (toen Hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat van Utrecht, nu vooral bekend als oprichter en leider van de NSB) de opdracht een kanaal te ontwerpen tussen Amsterdam en Wijk bij Duurstede. Het plan van Mussert werd gunstig beoordeeld en kon zowel Utrecht, Amsterdam als de Tweede Kamer behagen. In 1931 viel de beslissing het 'Amsterdam-Rijnkanaal' aan te leggen, een jaar later startte de uitvoering. Hoewel Amsterdam eindelijk de langverwachte verbinding met het Rijnland had, wist de geschiedenis zich toch te herhalen. In de jaren na het gereedkomen van het kanaal namen aantallen, afmetingen en snelheden van de schepen snel toe. Amsterdam wendde zich tot de minister van Verkeer en Waterstaat, wat ertoe leidde dat in 1963 werd toegezegd dat het Amsterdam-Rijnkanaal geschikt gemaakt moest worden voor de vierbaksduwvaart, die was opgekomen in de jaren vijftig. Omdat bij de aanleg al rekening was gehouden met een mogelijke verruiming en er de mogelijkheid was om de sluizen bij Wijk bij Duurstede en Tiel te verdubbelen en de keersluis bij Ravenswaay in een schutsluis om te bouwen, konden de werkzaamheden snel starten. Op verschillende plaatsen waren nieuwe bruggen nodig (onder andere bij de A1 bij Muiden en de A2 bij Utrecht), waarbij gelijk rekening werd gehouden met een latere verbreding tot 130 meter.



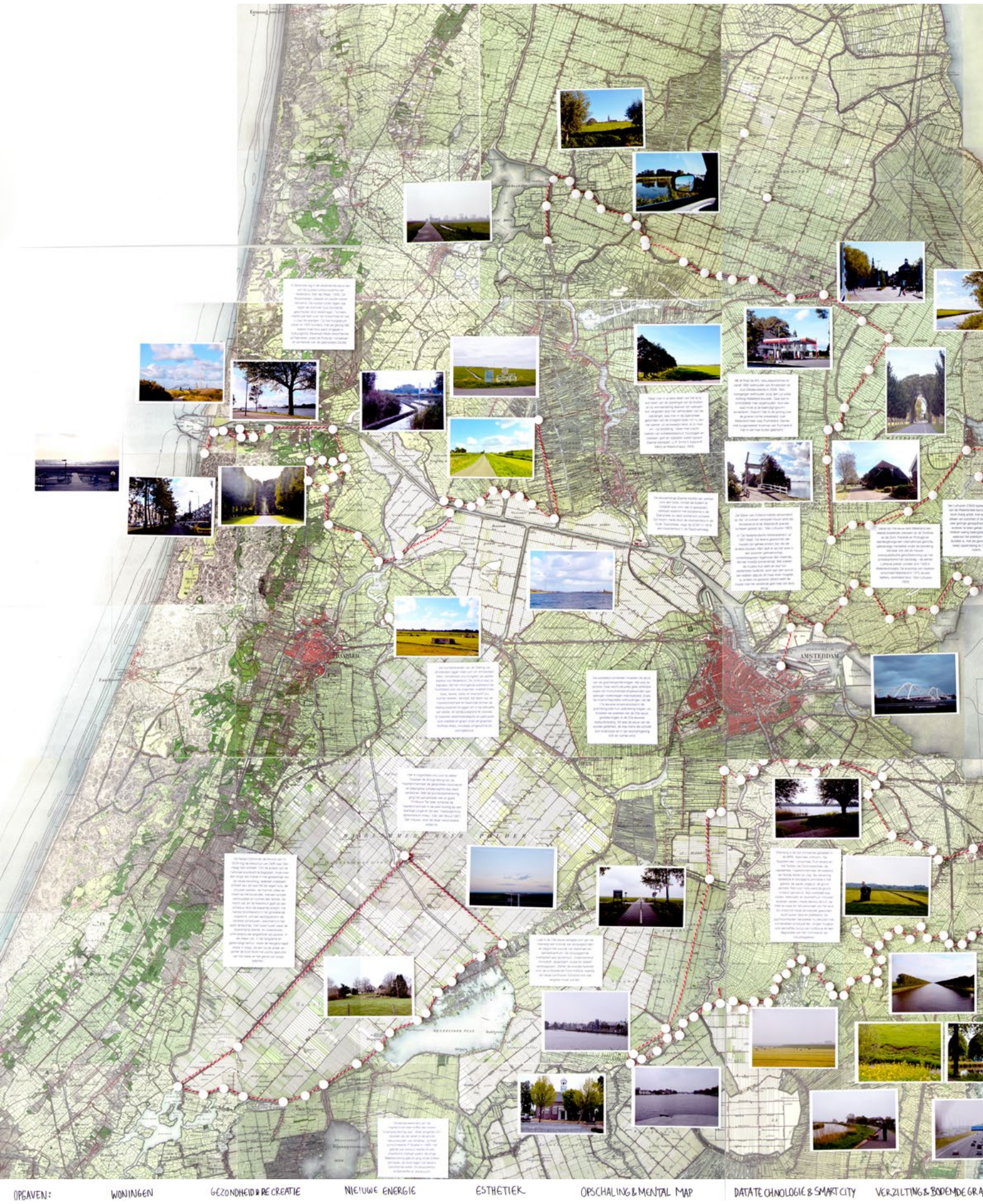
Doorsnede van het Noordhollands Kanaal. Bron: zijpemuseum.nl


Vogelvlucht van Amsterdam met haar (deels geprojecteerde) nieuwe waterwegen het Noord-Hollands Kanaal en het Noordzeekanaal, 1860.
Bron: Zaans Industrieel Erfgoed.nl

Verkaveling van de kavels in het Oer-IJ door de Amsterdamse Kanaalmaatschappij, 1874. Nationaal Archief, Collectie Waterstaatskaarten

Affiche Amsterdam-Rijnkanaal door Eppo Doeve, 1952

Geografie van de MRA mentaliteit

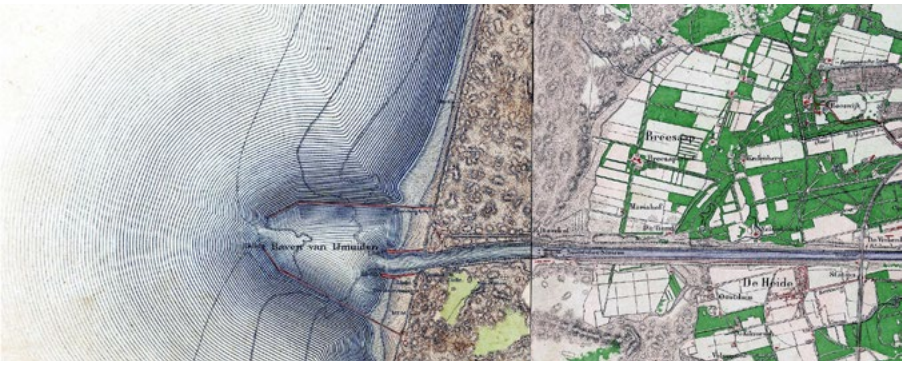


Deze kaart, 'Geografie van de MRA mentaliteit', hoort bij het narratief van de MRA gemaakt door Marinke Steenhuis in 2019 (het narratief is als boekje gepubliceerd in de 'Intens' reeks). Berte Daan maakte van historische kaarten uit het archief een montage over zes eeuwen (te vinden op youtube met de titel: 'de MRA in tijd en ruimte') en verwerkte de gegevens over de mentaliteit en de landschappen in de verschillende streken tot deze kaart.

Zie www.metropoolregioamsterdam.nl

Het ontstaan van de IJmond

Overal in het MRA landschap vinden we pioniers, mensen die zich vestigden in nieuwe landschappen en een nieuwe toekomst vormgaven. De droogmakerijen zijn landschappen van pioniers, maar ook het Noordzeekanaalgebied (de IJmond) is een grootschalig duinlandschap dat eind negentiende eeuw dramatisch van uiterlijk en gebruik veranderde. Waar nu de staalfabrieken staan en de kolen- en benzineschepen de zeesluis passeren, lagen in de 17e en 18e eeuw de buitenplaatsen van in de overzeese koloniën rijk geworden Amsterdammers. Zij kochten enorme hectares duingrond op, effenden de bodem ten dele en vormden het gebied om tot een lustlandschap. Ook de huizen in de (kleine) dorpen van Kennemerland waren hun bezit, met als gevolg dat ze (Barentsen 1928) het bevolkingscijfer zelf konden regelen, ongewenste elementen konden weren en de bevolking in hoge mate van zich afhankelijk wisten te maken. De woonomstandigheden waren erbarmelijk. 'Zo is historisch te verklaren de eenheid van levensopvatting, die grotendeels nog bewaard is gebleven, maar ook het exclusivisme, zich uitend in een kwalijk verborgen afkeer jegens velen, die zich later in de omgeving vestigden', schrijft sociograaf Barentsen in 1928. Dat zal niet gemakkelijk geweest zijn voor de vele nieuwkomers die zich tijdens en na het voltooien van het Noordzeekanaal (1876) in de streek vestigden. Iets verder naar het oosten, in Beverwijk, lag in de zeventiende eeuw een van de oudste tuinbouwcentra van Nederland. (Van der Maat, 1942). De 'Wijkerkersen', bessen en peulen waren beroemd. De oudste tuinen lagen vlak tegen de duinvoet (oud duinzand), gescheiden door elzenhagen. Tuinders voeren per tjalk over het Wijkermeer en het IJ naar Amsterdam. Op het hoogtepunt waren er 1300 tuinders, met als gevolg dat steeds meer bos werd omgezet in cultuurgrond. Beverwijk telde verschillende jamfabrieken, zoals de fruitpulp- conserven- en jamfabriek van de gebroeders Docter. Op 8 maart 1865 begonnen de graafwerkzaamheden in de duinen van de Breesaap. De 7 kilometer brede duinen tussen Velsen en de Noordzee werden met schop en kruiwagen afgegraven. IJmuiden werd een nieuwe nederzetting, waarover de wandelende dominee Craandijk in 1890 schreef dat in IJmuiden de plezierige badcultuur ontbrak. Er was geen badhuis, geen brede straatweg, er waren geen vrolijke villa's en ook geen onmiddellijke spoorverbinding met Amsterdam. 'Maar nu het kanaal er is, wordt het misschien beter. (...) Dat die schepen langs dit reuzenwerk van de nieuweren tijd hun schatting aan de fiere, thans weer zo gansch verjongde koopstad brengen...! Maar voor Den Helder deert het ons, want als het droge dok in Amsterdam gereed is, dan ziet Den Helder de mailboten op Java niet meer in zijn haven.' Een deel van de duingrond kwam in handen van de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij. De eigenaar van buitenplaats Watervliet bood bouw en industrieterrein te koop aan, en er ontwikkelde zich een samenleving, uit alle delen van het land, voornamelijk uit Noord-Holland, van pioniers. Geheel volgens Barentsen's analyse heersten er vijandige verhoudingen met de oorspronkelijke bewoners. Velsen werd door hem zelfs gepresenteerd als een ontwortelde samenleving zonder samenhang, omdat de bodem niet de grondslag kon zijn van de arbeidsproductie. Met de ontwikkeling van het IJmondgebied nam de tuinbouwactiviteit af. De uitgestrekte tuinbouwgronden ten noorden en westen van de dorpskern van Beverwijk zijn in de twintigste eeuw omgevormd tot woonwijken. En de Noordzeekanaalzone, klein begonnen met fabrieken en overslag, is inmiddels uitgegroeid tot een indrukwekkend complex van zware industrie. Het Gemeentebestuur van Amsterdam besprak in dat jaar de Nota betreffende de vestiging van een olieraffinaderij in het westelijk havengebied van Amsterdam. De conclusie was dat de groei in Rotterdam zat, en dat Amsterdam zonder een olieraffinaderij 'nimmer in staat zal zijn de, voor de welvaartsverhoging zo uitermate belangrijke, chemische industrie tot ontplooiing te brengen.' Mobil Oil kreeg een vergunning. (Archief Van Eesteren, HNI, inv. I-32)
Rond 1900 wandelde een jongen van 18 jaar door een Kennemerland dat in hoofdtrekken nog het karakter van een buitenplaatsenlandschap droeg. Hij maakte aquarellen, schreef in zijn Natuurdagboeken over zijn wandelingen en betrok in de zomer zelfs een duinhuisje bij Wijk aan Zee. Het was Pieter Verhagen (1882-1950), die zou uitgroeien tot één van Nederlands grootste stedenbouwkundigen. Verhagen noemde zijn dagboeken 'Natuursport', en in de schriften kunnen we het landschap van 1900 reconstrueren. Verhagens vader, grutter en kruidenier in Beverwijk, was een wandelaar en nam zijn gezin

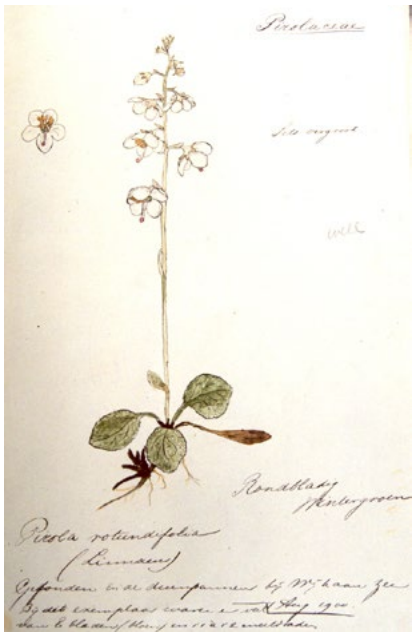


Het Noordzeekanaalgebied. Atlas 1905

Het Noordzeekanaalgebied. Atlas 1990

Fragment uit het Natuurdagboek van de latere stedenbouwkundige ir. P. Verhagen (1882-1950), vroege ochtendwandeling van landgoed de Hartenlust in Bloemendaal naar Beverwijk, 1900.

Pieter Verhagen (onder rechts in het gras) met zijn familie bij zijn duinhuisje bij Wijk aan Zee, 1899.



Aquarel door Pieter Verhagen (rondbladig wintergroen), augustus 1900

op zondag mee naar de duinen om botanische kennis op te doen. Daarnaast werd er veel getuinierd. Zijn zoon correspondeerde als 17-jarige over zijn botanische vondsten met de botanicus F.W. van Eeden (1826-1901) en de onderwijzers en natuurauteurs E. Heimans (1861-1914) en Jac. P. Thijsse (1865-1945). Hij las het werk van Charles Darwin en van de Amsterdamse hoogleraar biologie Hugo de Vries. ‘s Avonds bereidde hij nieuwe tochten voor, werkte zijn aquarellen uit en bestudeerde botanische naslagwerken.
Vanaf 1910, na zijn opleiding aan de Polytechnische School in Delft, specialiseerde hij zich in het nieuwe vak stedenbouw. Hij kreeg al snel opdrachten voor uitbreidingsplannen: Parkwijk in Zaandijk, (1910), meerdere wijken in Wormerveer (1909-1914) en Schagen (1912). En ook in de jaren twintig tot en met veertig, toen hij in Rotterdam zijn eigen bureau had, ontwierp hij veel nieuwe wijken en parken in de Zaanstreek en omliggende dorpen. De ontwerpen kenmerken zich door een sensitieve bewerking van het landschap, geschakelde groengebieden die rust en ontspanning bieden en mooie tuinwijken. Het ging Verhagen om stedenbouw in het landschap; ontwerpen voor stads- en dorpsuitbreidingen waarbij de nieuwe bebouwing ingebed was in de structuur van het lokale landschap, en bijzondere elementen werden benut. Een dijkdoorbraak werd de centrale waterpartij in een park, een monumentale bomenlaan de entree van een nieuwe wijk. Verhagens wijken zijn stuk voor stuk waardevaste vestigingsmilieus gebleven, juist door het landschap er de identiteitsdrager te laten zijn.

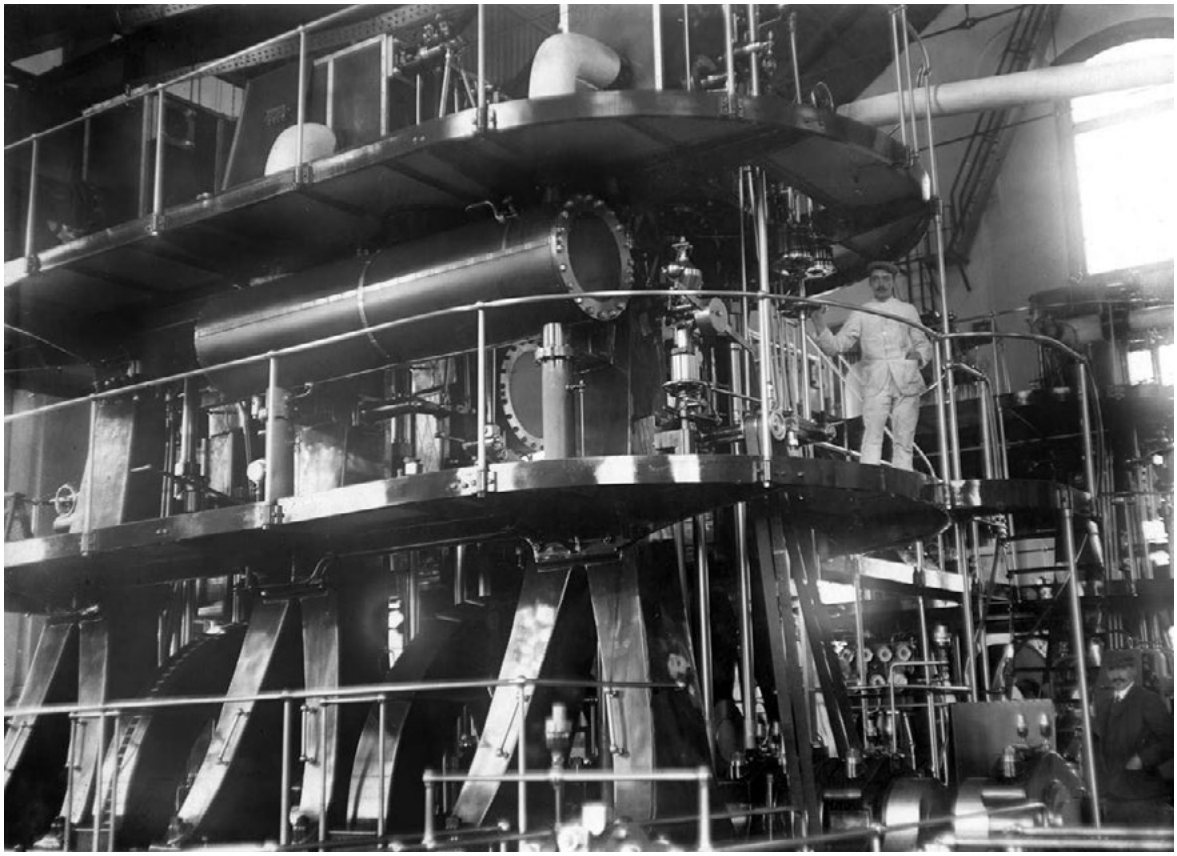
D. Zwier, Basculebrug Velsen (1941) - Rijkscollectie (RCE)

Inventarisatie van de aanwezige industrie in het Noordzeekanaalgebied ten behoeve van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, 1931. Bron: Archief Van Eesteren, HNI Rotterdam.

Verdienmodel duin: ontginning en waterwinning

De buitenplaatsen waar het eerder in dit verhaal over ging, gaven de rijke Amsterdammers de mogelijkheid even te vluchten uit de drukte, stank en druk van de stad. Nu zijn we waterleiding, riolering en vuilophaaldiensten gewend, maar tot ver in de negentiende eeuw was de stad een bron van ziektes en stank.

De schrijver, politicus, rijksadvocaat en wandelaar Jacob van Lennep (1802-1868) was een geboren Amsterdammer, met vele (buiten) echtelijke kinderen en een drukke werkpraktijk. Hij was daarnaast betrokken bij allerlei grote plannen, zoals de bouw van het Noordzeekanaal en het Amstelhotel. Zijn grootste bijdrage is misschien wel die van het duinwaterplan, waarbij hij voorstelde om een duinwaternet aan te leggen waarmee zoet water uit de duinen naar de stad kon worden gebracht. Amsterdam was voor zijn watervoorziening afhankelijk van de eigen grachten en sloten, een enkeling kon schoon Vechtwater betalen. Zoet water uit de duinen zou ziektes als cholera en tyfus uit kunnen bannen. De eerste plannen omstreeks 1840 voorzagen in een leiding van uitgeholde boomstammen vanuit de Brouwerskolk te Bloemendaal. Dit was een waterloop die vers duinwater ontving, wat onder meer voor het bierbrouwen werd gebruikt. De cholera-epidemie van 1848 vormde het startschot voor Van Lennep's plan. Prins Willem van Oranje in eigen persoon zette de eerste schep in de grond, waarna het eerste duinwater in 1853 vanuit het pompstation bij Vogelenzang naar Amsterdam stroomde. De Amsterdamsche Duinwater-Maatschappij, gefinancierd met Engelse geldschieters, was het bedrijf dat de winning en het transport verzorgde; het bestond van 1851 tot 1896 en was het eerste waterleidingbedrijf in Nederland. Aanvankelijk konden alleen de welgestelde Amsterdammers zich een aansluiting veroorloven. Maar bij de cholera epidemie van 1866 vielen bijna geen slachtoffers meer. De Amsterdamsche Duinwater-Maatschappij was de voorloper van Gemeentewaterleidingen Amsterdam, het latere Waternet.
Opnieuw fungeerde het landschap, de 'duinwildernis' in dit geval, als verdienmodel. Het zoete duinwater werd een product met een monetaire waarde ten behoeve van de stad. De Amsterdamse Waterleidingduinen zijn voortgekomen uit de eerste plannen van Van Lennep.



Waterwinning, duinwater, waterleidingduinen Amsterdam. Machinekamer van de waterleiding bij Leyduin, bij Heemstede - Aerdenhout, 1909. Fotocollectie Het Leven

4e versnelling: spoorlijnen

De overheid hield zich aanvankelijk afzijdig van de aanleg en exploitatie van spoorlijnen. Net als in naburige landen werd door een aantal particuliere en veelal regionale maatschappijen aan een spoorwegennet gebouwd.

De eerste lijn, Amsterdam-Haarlem uit 1839 werd in 1847 doorgetrokken naar Rotterdam. In 1843 kwam de Rhijnspoorweg van Amsterdam naar Utrecht. De Spoorwegwet voorzag in de aanleg van tien lijnen vanuit Amsterdam naar de buitengebieden. De Staat betaalde de aanleg, inclusief de dure bruggen over het IJ en Noordzeekanaal. De vierde lijn was de Oosterpoorweg, die in 1874 van Amsterdam via Hilversum naar Amersfoort leidde en in 1876 naar Zutphen werd doorgetrokken. Het forensisme was geboren; station Santpoort-Zuid ging open in 1867. Hilversum werd geopend in 1874, net al Naarden-Bussum. In 1937 kwam het hele Nederlandse spoorwegennet in handen van de staat die hiervoor de Nederlandse Spoorwegen (NS) voor oprichtte. Inmiddels hebben als gevolg van het marktwerkingsbeleid weer enkele particuliere spoorwegmaatschappijen.
Het is ongelofelijk hoe fijnmazig het spoorwegnetwerk in de eerste decennia was. Sowieso was er, voordat de auto in ieder huishouden zijn intrede deed, sprake van een excellent openbaar vervoersysteem. Er ging een tram naar Waterland, de meest afgelegen dorpen waren bereikbaar over de rails. Nu hebben busdiensten dat vervoer grotendeels overgenomen. De trein maakte het mogelijk om te wonen op een heel andere plek dan waar het werk was.

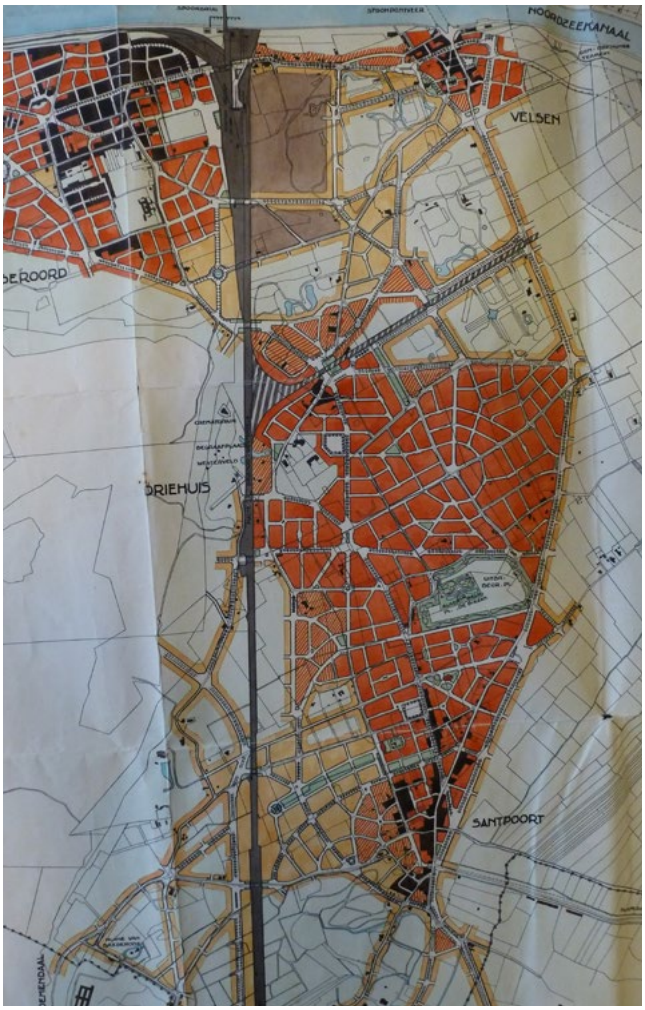
Spoorwegkaart van Nederland, 1868

Verdienmodel forensisme

Het fenomeen forensisme is te verklaren door de trein; de opkomst van woonkernen in het groen, aanvankelijk in het Gooi, waar stadsarchitect Dudok de prachtigste wijken bouwde.

Ook Zuid-Kennemerland, dat zich onderscheidde vanwege de nabijheid van de duinen, ontpopte zich begin twintigste eeuw tot een gewilde vestigingsplaats. Net als in het Gooi genoot men hier van de voordelen van het wonen op het zand. De gemeente Velsen kon haar geduld om de nieuwe en welvarende bewoners te huisvesten nauwelijks bewaren: de uitbreidingsplannen die zij vanaf 1920 liet opstellen, voorzagen in enorme terreinen voor villabouw. De plannen voor zoveel woningen zouden nooit uitgevoerd worden, want de provincie blokkeerde het onbesuisde optimisme. Op basis van de feitelijke bevolkingsgroei was het plan, dat voorzag in woonruimte voor 250.000 inwoners, zwaar overdreven. In de jaren '20 en '30 werd desondanks veel gebouwd in IJmuiden, Velsen, Driehuis en Santpoort. Elke dorp kreeg een min of meer eigen karakter. Zo werd Driehuis, gelegen aan een spoorlijn een begeerde, enigszins elitaire vestigingsplaats. Het forensisme werd verder gestimuleerd door de aanleg en verbetering van wegen. De rijksweg Amsterdam-IJmuiden bood vanaf 1932 een snelle woon-werkverbinding met de hoofdstad. De prijs van een treinabonnement op Amsterdam was lager dan de kosten van grondbelasting in de hoofdstad – het fenomeen van de groene weduwe, die met de kinderen achterbleef in de suburb, was geboren. In een tweede golf, na 1950, kwamen Diemen, Duivendrecht, Badhoevedorp en Zwanenburg als forensenplaatsen in trek. Deze trokken een andere bevolking, afkomstig uit de betere arbeidersklasse en lagere middenstand. (Sleumer (1943))

Stedenbouwkundigen ontwierpen voor al deze dorpen uitbreidingsplannen om de trek uit de stad te faciliteren. Landschappen verdwenen en villa- en middenstandswijken verrezen. Dudok werd al genoemd, maar Jos Cuypers ontwierp de uitbreiding van Heemstede en Wieger Bruin die van Badhoevedorp. Zo breidde de grote trekker Amsterdam ook in mentaliteit en woonsfeer haar invloed steeds verder over de regio uit.



Uitbreidingsplan voor Driehuis, Gemeentewerken Velsen, 1921. Noord-Hollands archief

De trek naar het Gooi vanaf 1870

De suburbanisatie van het Gooi is een initieel door Amsterdam gestuwd proces geweest. Het begon in de zeventiende eeuw, met de beroemde reeks van tien buitenplaatsen in 's-Graveland, gebouwd als zomerverblijven voor Amsterdamse kooplieden. Het Gooi gold met zijn bossen en heiden als ongerepte 'wildernis', waar het pure buitenleven op een huis met omringend landgoed kon worden genoten. Vanaf 1850 kwam een stroom van kunstenaars, schrijvers en dichters op gang, die het Gooi met hun aanwezigheid en werk een idyllisch imago bezorgden. Een groep waarop het Gooi altijd een sterke aantrekkingskracht heeft gehad, is die van de maatschappelijke pioniers die het kapitalistische systeem anders wilden organiseren en de negatieve invloed van de stad wilden opheffen. Bekend is de autarkisch bedoelde landbouwkolonie Walden op Landgoed Cruysbergen in Bussum, gesticht in 1898 door psychiater en schrijver Frederik van Eeden. Walden werd spottende 'Waar Allen Luieren Daar Eet Niemand' genoemd, en was een woon- en werkgemeenschap op een Bussums landgoed, gesticht in 1898 door schrijver en socialist Frederik van Eeden. De kolonie werd aanvankelijk bevolkt door artistieke welgestelde jongeren en neurotische patiënten die bij Van Eeden arbeidstherapie volgden, later vormde Van Eeden Walden om tot een kiemcel van de socialistische toekomstmaatschappij door er een particuliere coöperatie van te maken.
In het boek Nederlandsche Volkskarakters uit 1938 werd gesproken van drie typen bewoners van het Gooi: de Gooiers, de oorspronkelijke bevolking, de (latere) forensenbevolking 'die besloten zit in burgerlijke vooroordeelen en zich uitermate ingetogen gedraagt' en 'een invasie van vreemdelingen die plattelandje gingen spelen'. De laatste groep ging zich te buiten aan 'wereldsch vermaak, uitzonderlijke godsdiensten, revolutionaire politiek, afwijkende levensverhoudingen, tot speciale voedings- en kleedingsprincipes toe'. Met de aanleg van de spoorwegen konden ook gewone mensen buiten de stad wonen, terwijl hun werk en sociale netwerk in Amsterdam bleef. Het fenomeen van de forens deed zijn intrede. De in 1874 geopende Gooilijn, het spoortraject Amsterdam- Hilversum, betekende de ontwikkeling van Hilversum als gewilde en snel groeiende 'tuinstad', terwijl de aantrekkingskracht van Hilversum Omroepstad dan nog moet beginnen. Het gevoel te wonen op een landgoed, kreeg voor de meeste forensen geen letterlijke betekenis, maar resulteerde in koop of huur van een villa of middenstandswoning. Al in 1875 schreef Craandijk hoezeer de forensenvestigingen een stedelijk, Amsterdams karakter hadden: 'Het Amsterdamsch element heerscht dan ook bepaald in die dorpen, die als voorsteden der hoofdstad zijn te beschouwen.' Vos voegde daar in 1950 aan toe: 'De man vindt zijn werk in de stad waar ook de vrouw haar inkoopen doet en de kinderen worden voor dit stadsleven opgevoed.'

Kolonie Walden bij Blaricum van schrijver en psychiater Frederik van Eeden, ca. 1900. Archief Van Eeden

— 'Er is voor hen slechts één stad: Amsterdam. Alle overige steden en dorpen zijn negorijen.' (Amsterdam, in: Nederlandschee Volkskarakters 1938)

Verdienmodel vuilnis: Naardermeer, Volgermeer, Nauerna en Schoteroog

Zoet water moest de stad in, maar het stadsvuil moest de stad uit. Met de groei van Amsterdam en de nog niet ontwikkelde vuilverbrandingstechnieken zocht het stadsbestuur naar stortplaatsen in het landschap rond de stad. Vroegere ontveningen die geen goede landbouwgrond hadden opgeleverd kwamen hiervoor in beeld.

Eén van de beroemdste is het Naardermeer, waarvoor B. en W van Amsterdam in 1904 een voordracht aan de Raad deed. De plassen konden gedempt worden met stedelijk afval. In de toelichting bij het voorstel werd het Naardermeer een complex van 'waardeloze, onvruchtbare' plassen genoemd. (Gorter 1985) Schoolmeester en natuuronderzoeker Jac.P. Thijsse kende het afgelegen gebied, als een van de weinigen, en had er zelfs Engelse vogelexperts rondgeleid. Thijsse besloot te proberen het Naardermeer in bezit te krijgen. De pers hielp mee: het Nieuws van den Dag schreef dat demping 'geestelijke zelfmoord voor een volk zou zijn.' Het vervolg is bekend: de actie leidde tot de oprichting van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten. Net ten zuiden van Broek in Waterland ligt de Volgermeerpolder, ook ooit een gemeenteljike stortplaats. En net als het Naardermeer een oude veenderij van 100 ha. Met bootjes werd het huisvuil vanaf Amsterdam aangevoerd, vanaf middden jaren vijftig werd er ook industrieel afval en chemisch afval gedumpt. In zijn boek Giflandschap revisited zoekt fotograaf Wout Berger de plekken na vijfentwintig jaar weer op, om erachter te komen dat de plekken waar de gifschandalen van de jaren tachtig zich afspeelden, soms onherkenbaar veranderd zijn – en dat de natuur zich aanpast aan welke conditie dan ook. En ook in Nauerna en langs de rand van Haarlem liggen vuilnisbergen, omgevormd tot soms surrealistische recreatiegebieden.

Schoolplaat van het Naardermeer, bron: jetses.nl

De Volgermeerpolder in 1992. Foto Wout Berger

De Volgermeerpolder in 2018. Foto Wout Berger

Vuilnisberg Nauerna, 2018. Foto Berte Daan

Recreatiegebied Schoteroog, 2019. Foto Marinke Steenhuis

Verdienmodel industrialisatie en goedkope arbeid: fabrieken en tuindorpen

Amsterdam Noord was, zoals de zuidoever van de Maas dat in Rotterdam was, 'de overzijde'. Daar stond het pesthuis en op de plek waar nu de toren Overhoeks staat werden ter dood gebrachte misdadigers aan houten staken tentoongesteld, een tafereel dat Rembrandt schilderde. Aan de overkant begon, kortom, een andere wereld. Noord was niet veel waard.

In Noord, daar woonden de boeren en de vissers – we zagen eerder in dit verhaal dat Waterland juist in de Hanze-economie de absolute meerdere van Amsterdam was, en dat het later de melkschuur van de stad werd – maar stedelijke mythes zijn er om in stand te houden. Noord was tot 1877 geen Amsterdam. Maar de stad zag de potentie van de IJ-oevers en het stadsbestuur kocht in 1840 een stoomboot om op het Buiksloterveer te varen en verder via het pas geopende Noord-Hollands kanaal.
In 1877 – het jaar van de oprichting van de Amsterdamse Droogdokmaatschappij - werd Volewijk door een grenswijziging bij Amsterdam gevoegd. Hier kon de stad aan een nieuwe fase van zijn havenactiviteiten beginnen, een verdienmodel dat met behulp van stoomkracht en mechanisatie draaide op duizenden goedkope arbeidskrachten. In Noord verrezen grote arbeiderswijken, vaak in tuindorpopzet, zoals de Van der Pekbuurt en tuindorp Oostzaan, waar nog een museumwoning te bezichtigen is. De Gemeentelijke Woningdienst startte er een waar beschavingsoffensief met woninginspectrices, hobbyclubs en buurthuiswerk. En met de beruchte woonscholen, waar Suzanna Jansen in haar boek het Pauperparadijs over schrijft. Toen de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp in 1920 bij Amsterdam werden gevoegd, stemden deze dorpsraden daar zonder morren mee in. Nu konden noorderlingen ook gebruik maken van de stedelijke voorzieningen, aangesloten worden op de waterleiding en het electriciteitsnet en naar de HBS – tot de annexatie vroeg de gemeente Amsterdam het niet op te brengen schoolgeld van 250 gulden per jaar. De prijs die Noord betaalde voor de inlijving was zware industrie langs de IJ-oevers: na de Amsterdamse Droogdokmaatschappij volgden naast andere in 1900 Zwavelzuurfabriek Ketjen en de Fokkerfabriek aan de Papaverweg in 1919.
Was de overgang van een agrarische- en visserij-economie in Amsterdam-Noord voor de oorspronkelijke bewoners heel ingrijpend, in de Zaanstreek waren de arbeiders al eeuwenlang gewend aan het werken in loondienst. J.P. Smits schrijft in het tijdschrift Mens en Maatschappij in 1945: 'Waar men in andere delen van het land kon leven van de opbrengst van de bodem en bij vermeerdering daarvan zijn welvaart kon vergroten door het verhandelen van de opbrengst, was men in de Zaanstreek gebonden van de vroegste tijden tot nu aan het werken uit de tweede hand, of zo men wil – op bestelling.' Varen met vracht, bakken van scheepsbeschuit, houtzagen en olieslaan, gort en rijstpellen waren typisch Zaanse beroepen. Al in De staat van Holland en West-Friesland uit 1514 staat dat er veel jongelieden uit Westzaan en Krommenie zijn die varen 'om huur', dus geen eigen schip hebben. Zaankanters waren dus grootgebracht met het werken buitenshuis, met de beschikbaarheid van werk zolang er wind was en met de productie van massagoederen in plaats van huisarbeid. Iedere molen vormde een eigen arbeids- en belangengemeenschap.' (...) 'De arbeider leefde met zijn baas doorgaans op zeer gemeenzamen voet. De baas heet mijnheer Jan. Smits typeert de Zaankanter als materialistisch, weinig ideëel, zonder dogmatisch kerkgeloof. 'Wat practisch is, vindt lof en waardering. Geverfde houten plafonds maken de stukadoor overbodig.'
De eeuwenlange Zaanse traditie van werken voor een baas, omdat de bodem te instabiel was voor vee of gewassen, verklaart waarom het socialisme in de Zaanstreek zo sterk wortel kon schieten. Dat kwam mede door de voorvechters in de 'rode' Zaanstreek, waar de SDAP in 1919 een meerderheid in de Raad verkreeg. Bijzondere bedrijfsvormen waren er het resultaat van, zoals de bakkerij-coöperatie Walden (naar de utopische werkgemeenschap Walden die schrijver Frederik van Eeden in het Gooi had gesticht). In 1914 waren er al duizend leden, in 1919 werd met 150.000 gulden een recordomzet bereikt met dertig bakkers. Een jaar later ging Walden op in coöperatie De Eenheid om vervolgens te fuseren tot het grote zelfbedieningsbedrijf de Coöp.

Survey van de bedrijven langs de Zaan, uit de Toelichting bij het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, opname 1931

Amsterdam-Noord in 1925 Bron: Feith (1935)

Het fabrieksfront van Wormerveer, 1935

Het Agathepark in Krommenie

Het Agathepark in Krommenie, opgeleverd in 1930, toont ons een typische eigenschap van de Zaanstreek: publiek-privaat opdrachtgeverschap. Het park hoort bij de woonbuurt Het Blok, nu in het bezit van woningcorporatie Parteon, en vertelt ons het verhaal van de vroeg twintigste eeuwse samenleving van Krommenie. Fabrieksarbeiders kregen degelijke huizen, gebouwd door kersverse woningbouwverenigingen, maar deels gefinancierd door lokale industriëlen. Er kwam een wandelpark, gefinancierd door P.H. Kaars Sijpesteijn, directeur van de N.V. Ver. Olie- en Textielfabrieken te Krommenie die 43.000 gulden beschikbaar stelde voor de aanleg. Ter ere van zijn schenking werd het park genoemd naar zijn overleden vrouw Agathe. De aandacht voor het geestelijk en fysiek welzijn van de arbeiders, zowel wat betreft hun woningen als met de aanleg van een wandelpark, is, vergeleken bij andere industriële gebieden in Nederland, tamelijk vroeg. De financiele bijdrage van de lokale fabrikanten hielp de ambities te verwezenlijken. Het Agathepark werd ontworpen door de stedenbouwkundige en landschapsarchitect ir. P. Verhagen, die ook het uitbreidingsplan voor Krommenie in1923 had opgezet. Wat het park voor die tijd uniek maakt, is dat het bestaande landschap met daarin de waterstructuur is gebruikt als hoofdmoment van het park.
Het eigen, lokale landschap wordt daarmee van waarde als setting om in te ontspannen, een belangrijke kanteling in het denken over tuin- en landschapsarchitectuur. Hoewel enkele elementen verdwenen zijn, is het verbluffend hoezeer het Agathepark inclusief muziektent intact is gebleven en nog altijd voldoet aan de in 1930 geschetste behoeften.

Muziektent in het Agathepark, architect P. Verhagen, 1930 Foto SteenhuisMeurs

Ontwerp van het Agathepark in Krommenie, ir. P. Verhagen, 1930. Zaans Archief

Zicht op het Blok in 1930. Het Agathepark op de voorgrond is in aanleg, het polderwater is niet gedempt maar aangegrepen als hoofdelement van het wandelpark. Zaans Archief

Zonnestraal

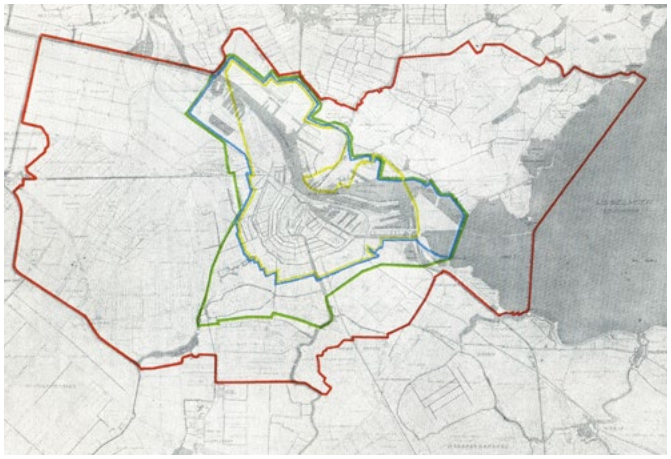
Rond de eeuwwisseling was tuberculose in Europa de belangrijkste doodsoorzaak en de negatieve invloed op de beroepsbevolking was groot. In het bijzonder diamantslijpers, 10% van de Amsterdamse beroepsbevolking, 80.000 mensen (NRC 14-11 1919), waren erg vatbaar voor deze ziekte. De Algemene Nederlandse Diamantbewerkersbond, opgericht in 1894, was de eerste modern georganiseerde vakbond van Nederland. De ANDB had een voortrekkersrol in Nederland als het ging om het bewerkstelligen van allerlei voorzieningen voor hun leden, waarvan een aantal in de 21e eeuw nog steeds vanzelfsprekend is: voorzieningen bij ziekte, invaliditeit en werkloosheid, garantielonen, verplicht vakbondslidmaatschap, overlijden, pensionering, de 8-urige werkdag en een betaalde vakantieweek. De ANDB vatte het plan op om een Sanatorium op te richten voor de behandeling en nazorg van diamantarbeiders. Op de hei bij Hilversum vormden architecten Duiker en Bijvoet een bestaand landgoed om tot een landgoed voor de arbeider, waar deze kan herstellen en zichzelf cultureel kan ontwikkelen. Bereikbaar per trein, met aangelegde tuinen en een wandelcircuit met attracties in het bos. Al tijdens het ontwerpproces, de bouw en direct na oplevering van Sanatorium en nazorgkolonie Zonnestraal was duidelijk dat dit complex een nieuwe opvatting van architectuur vertegenwoordigde. Het werd in de vakbladen en dagbladen besproken en verkreeg zeker na het bezoek van Le Corbusier in 1932 een bijzondere status. Na decennia van onderzoek, publiekscampagnes en pleidooien voor restauratie werd het geruïneerde hoofdgebouw, gerestaureerd door Wessel de Jonge en Hubert-Jan Henket, in 2003 heropend en geldt het complex nog altijd als een internationaal chef d'oeuvre van de moderne architectuur.

Sanatorium Zonnestraal op de hei bij in Hilversum: een herstellingslandgoed voor de arbeider

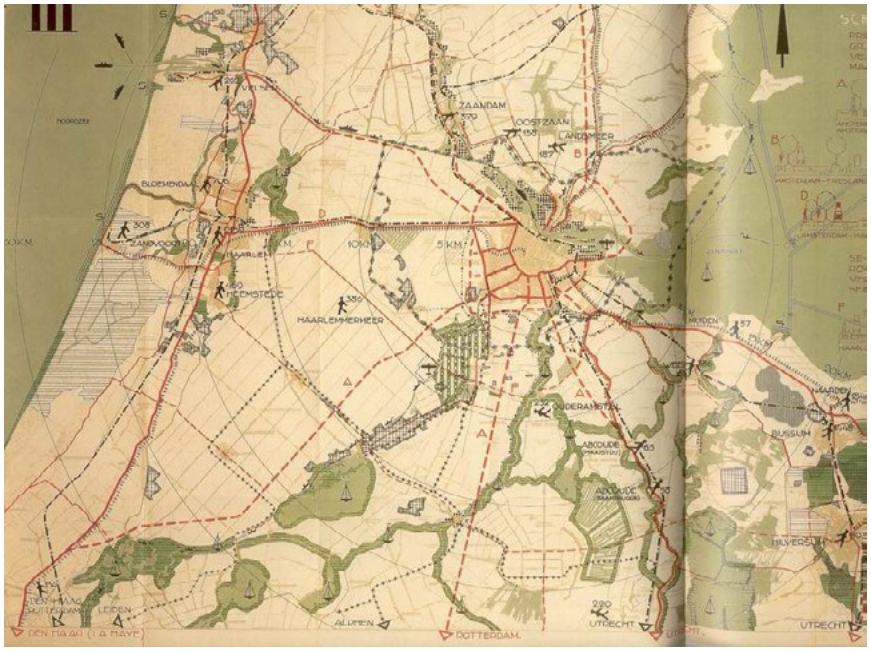
5e versnelling: overheidssturing: eerste poging tot samenhang op MRA schaal

Het is 2 oktober 1930, half zeven 's avonds. Drie heren die de toekomst van de stad Amsterdam zouden bepalen staan op het Koningsplein en sluiten een lange werkdag dolgelukkig af. Zojuist is een massale verkeerstelling door 1400 scholieren succesvol voltooid. Op 250 punten in de stad zijn de vrijwilligers, gewapend met telkaarten en begeleid door een hoofdambtenaar en 198 controleurs, de hele dag in touw geweest in trams, treinen, op pontveren, in bussen en op straat. De drie organisatoren zijn ir. W.A. de Graaf, 50 jaar, sinds 1928 directeur van de Dienst Publieke Werken, ir. L.S.P. Scheffer, 43 jaar, hoofd van de in datzelfde jaar opgerichte afdeling Stadsontwikkeling en ir. Th. K. van Lohuizen, 40 jaar, onderzoeker bij diezelfde afdeling. Alle drie zijn ze in Delft opgeleid als civiel ingenieur en werken ze aan de ambitieuze opgave om de hoofdstad, die op dat moment ruim 750.000 inwoners telt, uit te breiden tot een stad van ruim 1 miljoen inwoners in het jaar 2000.

De resultaten van de verkeerstelling vormden een cruciaal ingrediënt voor 'een geraamteplan voor de stadsuitbreiding', dat in samenwerking met hoofdontwerpers ir. Jacoba Mulder (1900-1988) en Cornelis van Eesteren (1897-1988) in 1934 werd gepubliceerd als Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam. De telling is één van de vele nieuwe manieren om gegevens te verzamelen. Van Lohuizen liet in de westelijke markthallen ook honderden werklozen een parcours fietsen, en zette de verkeersstromen op film, films die veel later, toen hij hoogleraar werd in Delft, een vast onderdeel van zijn colleges zouden vormen. In de contemporaine krantenberichten over deze evenementen komt dat inzicht telkens terug: de stad is opgebouwd uit stromen; van mensen, voertuigen, goederen, afval en water. Inzicht in die stromen, bij uitstek het werkveld van de civiel ingenieur, biedt de grondslag voor het toekomstbeeld van de stad. Voor De Graaf en zijn team lag de lat hoog. Een stadsuitbreiding met de allure van de grachtengordel; dat was de ambitie. Daar werd natuurlijk geen letterlijke kopie van monumentale straatwanden aan gebogen waterwegen mee bedoeld. Zoals de maatschappelijke verhoudingen van de 17e eeuwse koopmansstad in de grachtengordel hun uitdrukking kregen, zo moesten de waarden van de 20e eeuw gestalte krijgen in de 20e eeuwse stadsuitbreiding. Dit was de eeuw van de sociale gelijkheid, de vrije mens die zichzelf kon ontplooien en in zijn woonomgeving licht en ruimte vond. De vrije mens, die het door goed onderwijs steeds beter kreeg en zich kon ontspannen in een uitgestrekt systeem van buurt- en stadsparken. De oplossing werd gevonden in een reeks nieuwe tuinsteden, een uitbreidingsmodel dat sinds het begin van de twintigste eeuw een alternatief vormde voor de problematische concentrische stadsuitbreidingen en dat op het congres van 1924 in verschillende varianten was gepresenteerd. In die tuinsteden werd, geheel in lijn met het politieke klimaat van de sociaaldemocratie waarin deze ontwerpers konden werken, gestreefd naar maximale openheid, zowel in stadsbeeld als in woonconcept. Buitenlandse excursies naar Duitsland en Scandinavië, - leverden veelal letterlijk, van verkaveling tot groenaanleg en van etagebouw tot garage-oplossing en zandbak, de blauwdrukken voor de Amsterdamse tuinsteden.
De kaart van het gewestelijk recreatieonderzoek hiernaast laat zien dat de schaal van de MRA al bijna een eeuw op het netvlies van de planners staat. De kaart- waarop het recreatiegedrag rond de stad is weergegeven aan de hand van poppetjes met aantallen - heeft precies de uitsnede van de MRA nu. De basis van de zogenaamde groene scheggen, die de stad vastmaken aan het buitengebied, werd in het Algemeen Uitbreidingsplan gelegd. Zo is de noordelijke uitbreiding van de stad duidelijk begrensd door Waterland en zijn de geplande stadsuitbreidingen in westelijke-, zuidelijke- en zuidoostelijke richting gescheiden door 'groene' scheggen zoals de Diemerscheg, Amstelscheg, Amsterdamse Bos en Brettenscheg. Bij de uitbouw van het MRA landschap zijn de scheggen cruciaal – reden waarom architectuurcentrum ARCAM nu een 'Parlement van de scheggen' heeft opgericht.
De eens zo fonkelnieuwe wijken uit het AUP zijn inmiddels, na meerdere verdichtingsoperaties in de jaren tachtig en grootschalige herstructurering vanaf de jaren negentig zelf cultuurhistorie geworden. Amsterdam is tegenwoordig een wereldmerk, een stad met globale dimensies en ambities. Er wordt volop gewerkt aan de derde grachtengordel, een krans van hoogbouw rond de stad. Weer gaat de afdeling Stadsontwikkeling op excursie, dit keer naar Chicago en Toronto. Nu staat er een opgave van 250.000+ woningen op de MRA agenda. Welke positie zullen de wijken van het AUP, en de groene scheggen naar het buitengebied innemen over tien, twintig jaar? Zijn ze een metropolitaan tussenland geworden of net zo hard gegentrificeerd als de rest van de stad? De grachtengordel is werelderfgoed geworden - het is de vraag of de maatschappelijke doelstellingen van de twintigste eeuw, zoals gestold in de wijken van het AUP, ook eeuwigheidswaarde zullen blijken te hebben.



Opeenvolgende gemeentegrenzen van Amsterdam, uit de Nota van Toelichting op het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, 1935



Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, gewestelijk recreatieonderzoek, 1934. De geboorte van de scheggen: een landschappelijk casco dat toegang geeft tot de landschappen rond de stad.

Verkeerstelling in Amsterdam op 2 oktober 1930, vrijwillig uitgevoerd door scholieren en studenten, Stadsarchief Amsterdam.

Het stedelijk groenlandschap: de Sloterplas als groen-blauw hart van de westelijke stadsuitbreiding

Behalve sport- en speelplekken, volkstuinen en parken, bedoeld voor een meer dagelijks gebruik, waren in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) uit de jaren dertig algemene recreatiegebieden voorzien, die de Amsterdammers konden bezoeken op zon- en feestdagen. Deze gebieden lagen aan de rand van de stad, zoals de Amsteloevers en het Amsterdamse Bos. Daarnaast werd in het plan een centraal gelegen recreatiegebied opgenomen. De Sloterplas en het omliggende parkgebied vormde het groen-blauwe hart van de Westelijke Tuinsteden, de grootste uitbreiding aan de westkant van de stad.

De Sloterplas is het centrum van een ingenieuze groenstructuur waarin het groen doorloopt vanaf de woning, via groene wandelroutes en parken ('verbindingsgroen') naar de grote schaal van het landschap.

Tijdens de planvorming waren de ontwerpers geïnspireerd door de watersport die in snelle tijd enorm populair was geworden. Het zand dat werd gewonnen bij het uitgraven van de Sloterdijkermeerpolder vormde niet alleen de ondergrond van de nieuw te bouwen wijken, maar zorgde ook voor zuiver recreatiewater. Het ontwerp van het recreatiegebied lag in grote lijnen al vast in de jaren dertig, en werd in de jaren vijftig verder uitgewerkt. De parkgebieden rondom de plas werden verschillend van karakter – iets dat van de Maschsee in Hannover was overgenomen. De noordoever met een verharde wandelboulevard, een café-restaurant en hoge gemetselde kademuren werd rechtlijnig. Het contrasteerde met de meer natuurlijk vormgegeven west- en oostoever. Er kwam een modern strandbad en twee jachthavens. Het water van de plas werd aangesloten op het netwerk van waterwegen. Het lange tijd braakliggende en verwilderde noordwestelijkste deel van het park werd in de jaren zeventig omarmd door Amsterdammers die zich geheel volgens de tijdsgeest, en met succes hard maakten voor behoud van het ruige karakter. Het resultaat was natuureiland het Ruige Riet en een heemtuin. Na een halve eeuw is het groen tot volle wasdom gekomen en is de Sloterplas omgeven door een indrukwekkende kraag van hoog opgaand groen, met her en der hoogbouw als architectonisch accent. Zoals door de opstellers van het AUP werd beoogd varen er op warme dagen tal van bootjes, en biedt het recreatiegebied op nog vele andere manieren ontspanning aan Amsterdammers.

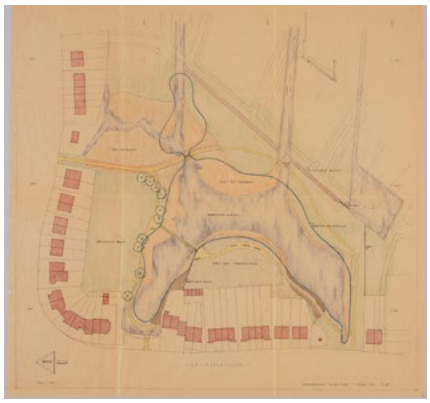
Het kindereiland in Geuzenveld, Stadsarchief Amsterdam

De Sloterplas, het hoofdmoment van de westelijke tuinsteden rond 1970. Aviodrome

Opening van het strandbad aan de Sloterplas in 1957, Stadsarchief Amsterdam

Park De Braak in Amstelveen, van veenplas tot heempark

Dat Amstelveen één van de groenste gemeenten in de metropoolregio is, heeft zijn oorsprong in het interbellum. Indertijd had de stad de ambitie te concurreren met het Gooi door aan welgestelde Amsterdammers een aantrekkelijke woonomgeving te bieden. Villa's en statige middenstandswoningen werden omgeven door lommerrijke plantsoenen en vijvers. Recreatieve groengebieden waar de stedeling tot rust kon komen waren onderdeel van het uitbreidingsplan ten noordwesten van de stad, op de rand met Amsterdam en het in aanleg zijnde Amsterdamse Bos. Zo kwam na het wandelpark Jac. P. Thijssepark (later omgedoopt in Broersepark) vanaf 1939 het grotere park De Braak tot stand. De uitvoering lag bij Chris P. Broerse, tuinlandschapsarchitect en directeur van de Plantsoenendienst, samen met hovenier en botanicus J. Landwehr. De veenplas die in de zeventiende eeuw was ontstaan na een dijkdoorbraak van de Haarlemmermeer, toen nog een immense binnenzee, vormde de locatie. Zoals al in het Vondelpark was gebleken was de veengrond ongeschikt voor uitheemse exoten en cultuurgewassen. Daarom experimenteerde Broerse en Landwehr met de toepassing van inheemse, wilde bomen en planten die pasten bij de (veelal) drassige ondergrond. Met zaden en stekken uit de omgeving werd een breed assortiment opgebouwd. Het bestaande landschap van de uitgebaggerde veenplas, met eromheen een aangelegd park, werd met zijn bijbehorende begroeiingen en waterpartijen zo veel mogelijk gerespecteerd. Zo is het noordelijke veenmosrietland behouden. De eenvoudige inrichting was niet zozeer gericht op functionalistisch recreatief gebruik, maar vooral op de botanische en esthetische aspecten van een groenaanleg. Hun ideologie sloot aan op die van Jac. P. Thijsse, de onderwijzer en natuurbeschermer die zich vanaf de eeuwwisseling had ingezet in natuur- en milieueducatie. Stedelingen liet hij kennismaken met de schoonheid van inheemse natuur. Zijn gedachtegoed heeft een nieuwe impuls gekregen door Broerse en Landwehr, die worden gezien als de grondleggers van de op vormgeving en esthetiek gerichte benadering van de heemtuin of het heempark. Gaandeweg werden in steeds meer Nederlandse gemeenten dergelijke groengebieden aangelegd, met Broerse en Landwehr als gangmakers en ook vaak ontwerpers.



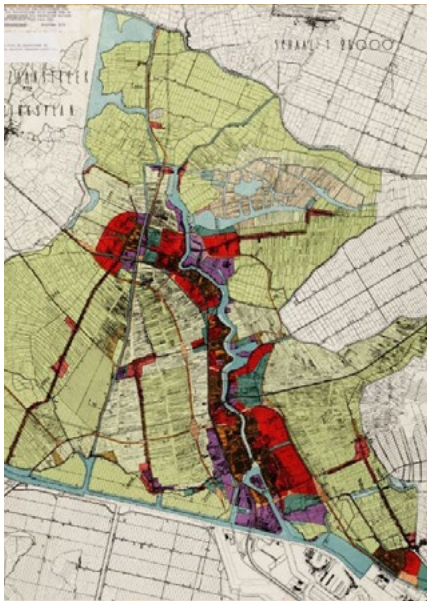
Plankaart van park de Braak, met bestaand en nieuw aan te leggen water en beplanting, 1940. Stadsarchief Amsterdam

Luchtfoto van Park de Braak, ca. 1950. Aviodrome

Wandeling in heempark de Braak in Amstelveen, 2009. Foto Jannes Linders.

De Zaanstreek, Noord-Hollands' eerste streekplan

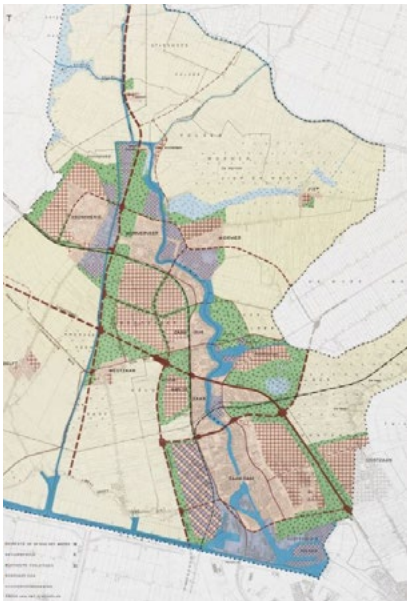
In de loop van de twintigste eeuw kwam de stedenbouwkundige ontwikkeling in Nederland op een hoger peil te staan. Provinciale adviescommissies - bemand met gerenommeerde architecten en stedenbouwkundigen – adviseerden gemeenten en Gedeputeerde Staten over hun uitbreidingsplannen. In 1926 ontstond in Noord-Holland de Vaste Commissie voor Uitbreidingsplannen. Omdat de verstedelijking in die tijd enorm versnelde werd het instrument streekplan ingesteld, om gemeentelijke uitbreidingsplannen beter op elkaar af te stemmen. Na een uitgebreid vooronderzoek ('survey before plan') volgde in een streekplan(kaart) een optimale verdeling van gebieden voor woningbouw, industrie, natuur- en cultuurlandschap, bijeengehouden door (nieuwe) infrastructuur. Na 1945 werd naar Duits model het principe van regionale planning verder verfijnd – in het belang van het vestigingsklimaat moesten gemeenten hun uitbreidingsplannen inpassen in de door de provincie vastgestelde kaders. De Provinciale Planologische Dienst (1951) kreeg hierin een grote rol. Tijdens de Wederopbouw had de Zaanse industrie bij de provincie bijzondere aandacht, omdat de Zaanstreek gunstig was gelegen aan het water en in de nabijheid van Amsterdam. Tegelijkertijd was het Noordzeekanaal een barrière voor (forenzen)verkeer van en naar de hoofdstad, er stonden dagelijks lange files bij de Hembrugpont. Ook ontbraken goede verbindingswegen, het bedrijfsleven had al aangedrongen op een betere ontsluiting. Om de vele ruimtelijke problemen het hoofd te bieden werd voor de Zaanstreek in 1953 Noord-Hollands' eerste streekplan gepresenteerd: een boekwerk van 150 bladzijden met kleurrijke kaarten – dat overigens in de jaren daarna weer meerdere keren werd gewijzigd. Het plan voorzag in de aanleg van (water)wegen, industrieterreinen, woningbouw en ontspanningsterreinen. Niet alles werd volgens plan uitgevoerd, maar de industrie langs de Nauernase Vaart en in de Achtersluispolder, de woonwijken in Zaandam Zuidoost en het Vijfhoekpark zijn erfenissen van het streekplan.



Streekplan Zaanstreek (1953)

Bron: gemeentearchief Zaanstad

Streekplan Zaanstreek (1960)



Streekplan voor de Zaanstreek (1966)

Verdienmodel natuurbescherming en recreatiegebieden

Voor de Tweede Wereldoorlog was natuurbescherming (en daarmee openluchtrecreatie) voornamelijk een zaak van particuliere initiatieven. De opkomst en popularisering van de natuur was vanaf 1880 ingezet door een kleine voorhoede van botanici en biologen. Naast de zichtbare gevolgen van mechanisatie en industrialisatie in het landschap zijn er andere oorzaken voor deze beweging aan te wijzen. Een afname van het aantal orthodoxe gelovigen, de opkomst van de natuurwetenschappen, een toename van de vrije tijd en het reizen met de trein vormden aanleidingen voor een andere kijk op het landschap.

In literair en artistiek opzicht ontstond er een voedingsbodem voor een waardering van de natuur op zichzelf. Schilders als Weissenbruch, Koekkoek en Gabriël trokken erop uit en legden het landschap vast. Van Eeden, Heimans en Thijsse hebben de publieke ogen voor de schoonheid van de gewone, alledaagse landschappelijke omgeving geopend. Vooral de boekenreeks over de 'levende natuur' van Heimans en Thijsse, gestart in 1894, was een groot succes. De Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten werd opgericht in 1905, het Goois Natuurreservaat in 1933 en Landschap Noord-Holland in 1936. Samen met andere organisaties beheren ze vele hectares natuurgebied in de MRA, wezenlijk voor onze re-creatie, dat letterlijk her-schepping betekent. Sinds het Interbellum is enerzijds de verstedelijking en automobiliteit exponentieel toegenomen, en anderzijds het besef van de waarde van open groene ruimte voor de gezondheid van de mens gegroeid. In dit spanningsveld ontwikkelde de rijksoverheid, in nauwe samenhang met provincie en gemeenten, een naoorlogs recreatiebeleid. In de Tweede Nota over de ruimtelijke ordening stonden maar liefst 28 'elementen voor dagrecreatie' op de kaart, zoals het Lingebos bij Leerdam, het Twiske bij Zaanstad (650 hectare) en Spaarnwoude (2.750 hectare) bij het Noordzeekanaalgebied – de zogenaamde 'groene sterren'. Want de groeiende bevolking had dan wel een auto, maar ging nog niet met de charter naar Gran Canaria. Daarom moest er voor de vrije dagen een recreatiegebied in de nabijheid beschikbaar zijn, dat de druk zou kunnen afhalen van de 'klassieke' bestemmingen als de duinen en het Gooi.

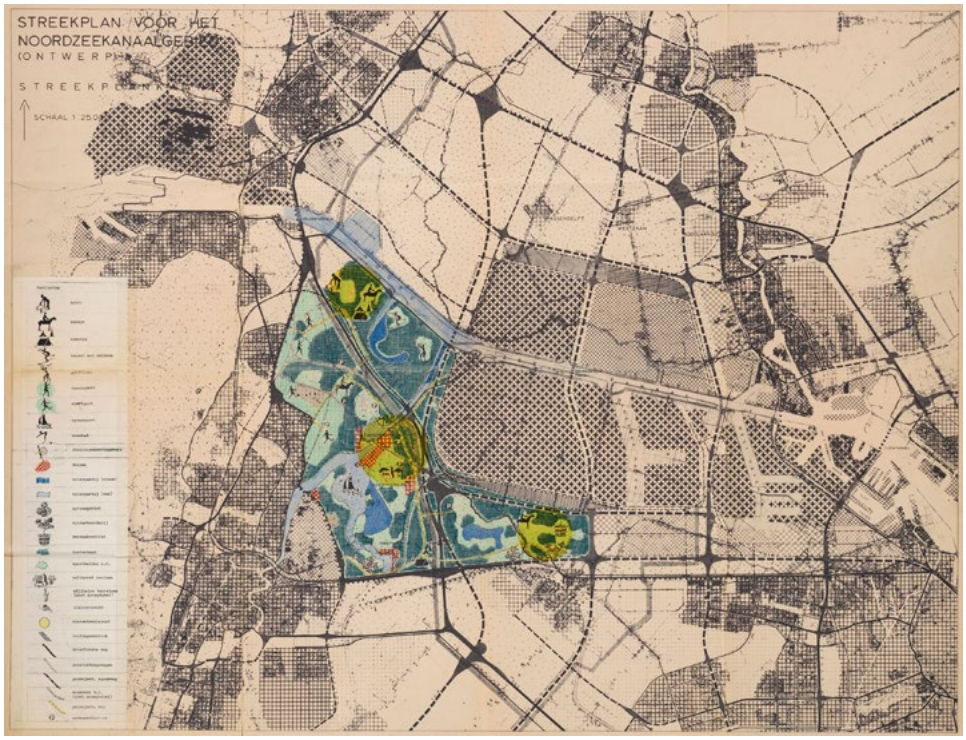
De ANVV maakt reclame voor vakantie in 'La Hollande', 1959. Koninklijke Bibliotheek Den Haag

Tweede Structuurschets voor de ruimtelijke ontwikkeling van de openluchtrecreatie, 1966

Camping in de duinen bij Zandvoort, 1963. Foto Bob van Dam/Combipress

Ontworpen recreatiegebieden: het Twiske en Spaarnwoude

Noord Holland kreeg in de jaren zestig met Het Twiske en Spaarnwoude twee nieuwe grootschalige recreatiegebieden, beide in de omgeving van Amsterdam. Het in de jaren zeventig aangelegde Spaarnwoude ligt ingeklemd tussen het Noordzeekanaal, het verstedelijkte Amsterdam, Haarlem en IJmuiden en de uitdijende industrieën. Verschillende ontwerpers werkten samen aan een inrichtingsplan dat het gebied opdeelde in vijf verschillende zones. Rekening houdend met bestaande landschappelijk elementen werd gestreefd naar een open parklandschap met als programmatische verdeling een derde deel water, een derde deel bos en een derde deel open weiden. Een voorbeeld is het voor waterrecreatie bestemde kleinschalige en open landschap in de omgeving van het dorp Spaarnwoude, waarnaar het gebied is vernoemd, met oude plassen als de Mooie Nel. Oostelijk van IJmuiden kreeg een tweetal terreinen juist een parkachtig karakter met speciale sportvoorzieningen zoals een skiheuvel en golfbanen. Het recreatiegebied wordt doorsneden door de Rijksweg naar Alkmaar (A9) die echter door een dichte bomenrij aan het oog wordt onttrokken. Spaarnwoude kende als snel de gewenste massacreatie waar op werd gehoopt. Hoewel het gebied in sommige zones nu wat ongedefinieerd aandoet en best enige bebouwing zou verdragen, is dat met permanente bouw niet mogelijk, vanwege de geluidscontouren van luchthaven Schiphol.
Nadat het waterrijke polderland Twiske, gelegen tussen Oostzaan en Landsmeer, ongeschikt bleek als landbouwgebied ontstonden midden jaren zestig plannen voor een recreatiegebied. Hiervoor werd een stichting opgericht met in het bestuur de provincie, Ontwikkelingsschap Zaanstreek en de omliggende gemeenten. Architect Mariske Pemmelaar-Groot tekende vanaf 1972 het inrichtingsplan, waarin ze een balans zocht tussen dagrecreatie en sport enerzijds en behoud van het Waterlandse landschap anderzijds. Zo werd het vroegere riviertje Twiscke, naamgever van het gebied, opnieuw uitgegraven. Door het tweeledige karakter trekt het gebied zowel (water) recreanten als natuurliefhebbers.
Het Twiske is met 650 hectare groot, maar valt in het niet bij het 2.750 hectare grote Spaarnwoude.



In het streekplan voor het Noordzeekanaal is het schetsontwerp voor het complete recreatiegebied Spaarnwoude ingetekend. Gebaseerd op de formule van het Amsterdamse Bos kreeg het landschap de verdeling: een derde deel water, een derde deel bos en een derde deel open weide. Bron: Recreatieschap Spaarnwoude, Velsen-Zuid.

6e versnelling: Snelwegen en het Amsterdam-Rijnkanaal

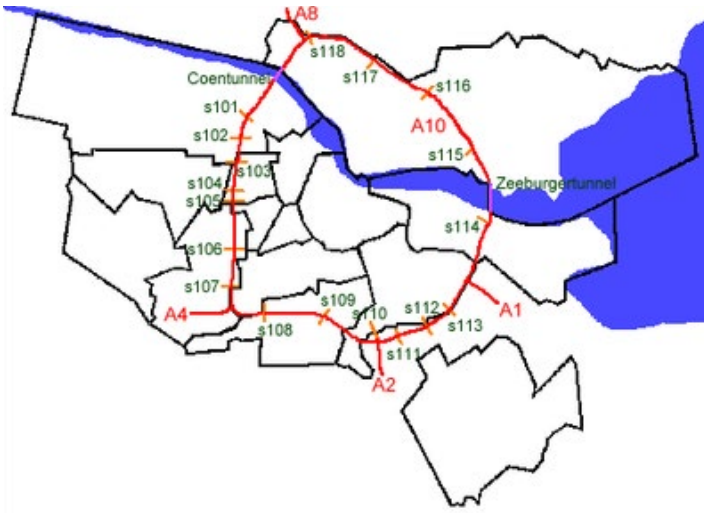
Ondanks de dagelijkse files blijft het fenomenaal; een ringweg rond de stad, met een lengte van 32 kilometer en om de paar kilometer, of zelfs vaker, een afslag naar je bestemming. De A10 is met gemiddeld 4600 passerende voertuigen per uur een van de drukste rijkswegen van Nederland en de belangrijkste autoweg van de Metropoolregio Amsterdam.

Vijf andere snelwegen sluiten aan op de A10: de A8 en de A5 bij knooppunt Coenplein, de A4 bij knooppunt De Nieuwe Meer, de A2 bij knooppunt Amstel en de A1 bij knooppunt Watergraafsmeer. 'Binnen de Ring' is sinds enige jaren op de woningmarkt een gevleugelde uitdrukking geworden, omdat daar de prijzen het hoogst zijn en het wonen het fijnst zou zijn. Maar dat is snel aan het veranderen, met een generatie twintigers en dertigers voor wie de westelijke tuinsteden en de wijken van Amsterdam-Noord juist een meerwaarde hebben. De mental map van de stad verandert continu.
De bouw van de ringweg als snelweg begon in 1962, maar daarvoor al waren er in de jaren twintig en dertig stadsstraten aangelegd op delen van het tracé. Zoals de Multatuliweg door Bos en Lommer, een stadsstraat 'in de luwte', aldus de planners. Maar de wachttijden voor de Hempont, de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en Zaandam over het Noordzeekanaal, liepen door het toenemende autogebruik snel op, waarmee een ringweg rond Amsterdam, en een tunnel onder het Noordzeekanaal, steeds onvermijdelijker werd. De Multatuliweg werd na de aanleg van de Coentunnel 80 meter naar het westen verlegd, opgeschaald naar een autosnelweg en omgedoopt in Einsteinweg. De planners moeten zich inderdaad Einstein gevoeld hebben; juichend schreef Ons Amsterdam in juni 1964 dat de Wiltzanghlaan overbrugd zou worden met een viaduct van 100 meter breedte, dat tussen twee flatgebouwen in werd gebouwd.

Het zijn de flats van architect Douwe Klijn, waar het woongenot toen niet te lijden had van de intensiteit van het autoverkeer. Het eerste deel van de A10 als snelweg was gereed in 1966, toen de Coentunnel op 21 juni 1966 opengesteld werd, alsmede de weg tussen het Coenplein en Bos en Lommerplein. Het westelijk deel van de A10 (vroeger ook Einsteinweg genoemd, nu A10-West) was klaar op 2 april 1975, het zuidelijke deel op 7 juli 1981 en het oostelijke en noordelijke deel zijn in 1990 afgerond met de bouw van de andere tunnel onder het IJ, de Zeeburgertunnel. Momenteel wordt er gewerkt aan de A10-zuid, tussen knooppunt De Nieuwe Meer en aansluiting Amsterdam-Buitenveldert, waar in het kader van het project Zuidasdok de snelweg in een tunnel verdwijnt, om zo Station Amsterdam Zuid en Station Amsterdam RAI uit te kunnen breiden.

Het klaverblad bij Schiphol, uit: Jaarverslag Staatsbosbeheer, jaren zeventig

De Einsteinweg door Bos en Lommer, 1972. Stadsarchief Amsterdam.



De snelwegring rond Amsterdam. Bron: maps.thefullwiki.org

Verdienmodel: Flevopolders als productieschuur

Het verhaal van de Flevopolders is bekend: al vanaf het einde van de negentiende eeuw werd er getekend aan inpolderingsplannen van die grote Zuiderzee.

Begin jaren dertig, ongeveer tegelijk met de Afsluitdijk, werd de Wieringermeerpolder drooggemalen en ingericht met modelboerderijen en modeldorpen; tijdens de Tweede Wereldoorlog viel de Noordoostpolder droog en na de bevrijding was het de beurt aan Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. Die oorlog had de noodzaak van een grote graan-aardappel-, uien- en wortelschuur alleen maar versterkt. Nederland had in de hongerwinter niet in zijn eigen voedsel kunnen voorzien, en minister Sicco Mansholt besloot de nationale landbouw drastisch te hervormen. Toen hij in 1958 de landbouwcommissaris in de pas opgerichte Europese Commissie werd, gaf hij de impuls voor de modernisering van de hele Europese landbouw – met Nederland als gidsland. Naar voorbeeld van de Wieringermeerpolder werd de inrichting van de Flevopolders zowel sociaal als ruimtelijk minutieus begeleid en ontworpen. Het oude agrarische model van het 'oude land' kon hier plaatsmaken voor een hypermodern landbouwbedrijf met trekkers, combines en geklimatiseerde opslagschuren. Nog altijd is Flevoland van groot belang voor de (export van) landbouwproducten. Er vindt veel innovatie plaats, maar er is tegelijkertijd sprake van bodemverzilting en bodemverschraling.

Krijtschets Flevopolders. HNI, archief Landschapstekeningen Staatsbosbeheer

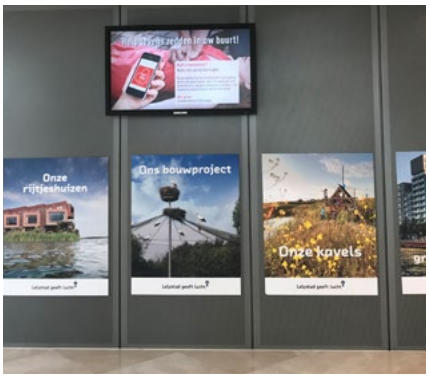
Lelystad

Lelystad is de hoofdstad van de nieuwe Flevopolders en werd vernoemd naar ir. Cornelis Lely, vader van de IJsselmeerpolders. Zijn standbeeld prijkt op een hoge kolom op het Stadhuisplein. Lelystad was inzet van een verhitte richtingenstrijd onder de stedenbouwkundigen van de jaren zestig. De stad zou te ver van Amsterdam liggen, maar wat is het interessant om te zien hoe anders dat nu uitpakt. Lelystad is een stad in een uitgestrekt landschap, ingebed in inmiddels volwassen groene ruimtes. Geheel volgens de principes van de 17e eeuwse droogmakerijen met hun buitenplaatsen, zoals de Beemster, zijn hier ook de principes van nut en genoegen gecombineerd. Meerdere expats die recent kwamen werken bij het medicijnagentschap EMA kozen ervoor om hier te wonen – voor een inwoner die een buitenlandse metropool gewend is, is het treinritje van 34 minuten naar Amsterdam een korte metrorit. Na de schuchterheid van de eerste pioniersdecennia wordt Lelystad nu zelfbewuster, zoals te zien is aan de gemeentelijke promotiecampagne, waarbij wordt ingezet op lucht, natuur, watersport en ruimte om te wonen en te ondernemen. Lelystad is met recht de polderhoofdstad te noemen, en is als geheel nieuwe stad ontworpen. Alle goede lessen uit honderd jaar stedenbouw zijn in de opzet van de stad toegepast, met als resultaat een zeer hoogwaardig woonlandschap – dat in de loop der jaren hier en daar is aangepast. Een systeem van langgerekte stadsparken dooradert de wijken, terwijl de stad omringd wordt door enorme bossen zoals de Hollandse Hout, het Zuigerplasbos en het natuurpark Lelystad, ooit opgezet als dependance van Artis. De stad heeft een kustlijn aan het IJsselmeer met een enorme jachthaven, en even naar het zuiden ligt het bekende per ongeluk ontstane natuurgebied de Oostvaardersplassen. Het is ook de land art hoofdstad van Nederland, met prachtige projecten zoals het Engelengezang van Monique Toebosch op de Houtribdijk op de radiofrequentie 98,0 MHz (youtube), het Observatorium van Robert Morris als modern Stone Henge (1971), hommage aan El Lissitzky van Lucien den Arend (1985, vernietigd) en recent het grote beeld van de hurkende man Exposure van Anthony Gormley uit 2010.
Het is de uitdaging voor Lelystad om het zo subliem vormgegeven stadslandschap in de doorgroeidrift zorgvuldig door te ontwikkelen, zonder cruciale verbindingen of open zones te verstedelijken. Dat vereist, temidden van de pioniersenergie, een sterk historisch besef.

krijtschets Markerwaard

Anthony Gormley (afgesneden)

Lucien den Arend, Land art project 'Hommage aan El Lissitzky' (1985) naast de testbaan van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Lelystad. In de negentiger jaren is het werk vernietigd in verband met uitbreidingen. Foto Lucien den Arend.



Stadscampagne gemeente Lelystad

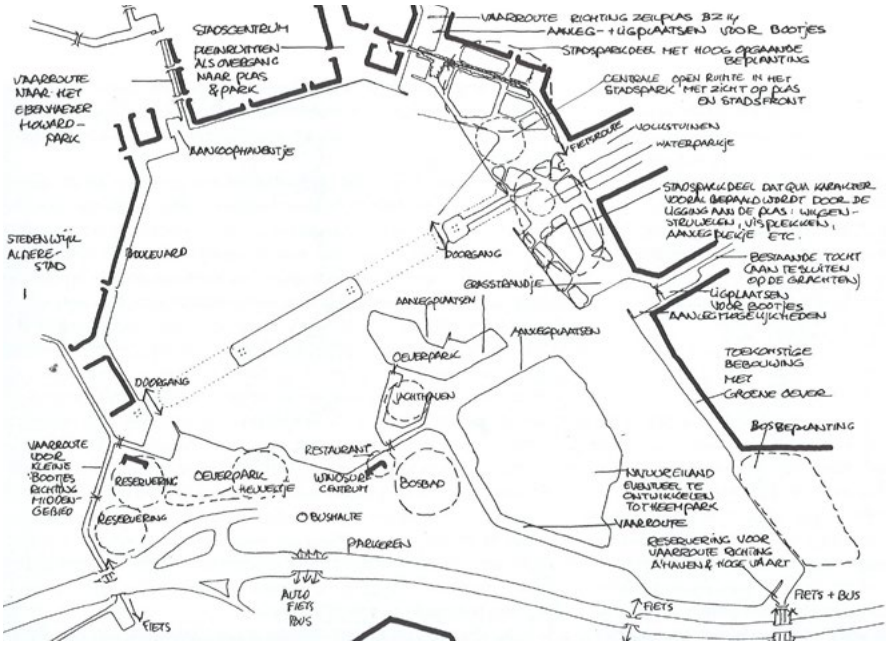
Het beeld van Cornelis Lely op het stadhuisplein van Lelystad, 2019. Foto Marinke Steenhuis

Over Almere, een stad in een nieuw landschap

Almere is als stad ontworpen door een jong team van ontwerpers, die vanaf 1971 grote vrijheid kregen van de Rijksdienst IJsselmeerpolders. De voorlichter noemde het team 'De TROS van de Rijksdienst IJsselmeerpolders, omdat wij doen wat de mensen willen.' Nog sterker dan in Lelystad bestaat de drager van de buitenruimte van Almere uit een systeem van landschapsontwikkelingszones; groen-blauwe 'slingers' met daarin langzaam verkeerroutes die als een vatenstelsel de onderlinge kernen van Almere met elkaar verbinden. Zo konden de bewoners van iedere kern dichtbij huis verpozing zoeken in de buitenruimte. In de landschapsontwikkelingszones werd de factor tijd opgenomen – de zones boden ruimte voor toekomstige ontwikkelingen, die nog niet van te voren bepaald konden worden, zoals sportvelden, maneges en een enkel kantoorgebouw. De zones boden ruimtelijk de randvoorwaarden voor die functies, waardoor er geen ruimtelijke ongelukken zouden gebeuren in de zorgvuldig ontworpen stadslandschappen. In de loop van de tijd ontstond een volkomen nieuw en aantrekkelijk landschap, waarin recreatieplassen, drukke stranden, rustige bossen, landbouw- en natuurgebieden elkaar afwisselen.
Niet alles kon tegelijkertijd worden aangelegd. De bevolking moest er echter al in een zo vroeg mogelijk stadium gebruik van kunnen maken. Daarom wees het team ten eerste terreinen aan voor drukke recreatie, zoals het Muiderzand en het Zilverstrand, terwijl andere terreinen werden ingezaaid met landbouwgewassen of beplant met bos om pas later in ontwikkeling te komen. Een reeks te graven plassen moest voorzien in ophoogzand voor bouwterreinen en tuinen en plantsoenen. De uitvoerende tak van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) was aanvankelijk niet erg te spreken over de serie plassen. Nog geen tien jaar tevoren, in 1968, was Zuidelijk Flevoland drooggevallen, en nu moest er weer water gegraven worden? Dat idee druiste in tegen het gezonde verstand. Toch zijn de plassen er gekomen. Hoe verder een plas van het centrum van Almere verwijderd ligt, hoe natuurlijker, ruiger en ontoegankelijker het karakter. In de reeks Lepelaarsplassen, Noorderplassen, Leeghwaterplas en Weerwater neemt de 'ruigheidsfactor' geleidelijk af om plaats te maken voor een meer stedelijke inpassing van de plas en haar omgeving. De Lepelaarsplassen voor stille recreatie, met vogelkolonies en observatiehut, de Noorderplassen met strandjes, steigerwoningen en vaarmogelijkheden, de Leeghwaterplas als een reuze vijver, gekoppeld aan een wijkpark, en het meest stedelijke meer: het Weerwater. Gaandeweg is er aan de open ruimte gesleuteld en geknabbeld, met als gevolg dat er barrières voorkomen in het doorlopende systeem van landschapsontwikkelingszones.
Er vindt een soort inversie plaats; vroeger lagen de kernen in een grote lege polder, nu wordt Almere een grote stad met hier en daar een plas en een park. Almere is in de afgelopen twintig jaar volwassen geworden, maar trouw gebleven aan de pioniersgeest. Dat laten zelfbouwkavel-gebieden Oosterwold en Nobelhorst en de tiny houses in Almere-Poort zien. Weinig stadscentra in de wereld grenzen aan een meer van 125 hectare waar je kunt varen, kamperen, zwemmen en vissen. De doorontwikkeling van het Weerwater met de Floriade is in volle gang – het tapijt met hoogbouw, kantoren, woningen en parken overschrijft de vroegere logica van het Weerwater. Er is geen stad in Nederland waar de bewoner een zo ruim areaal aan recreatiegebieden in allerlei soorten, maten en sferen tot zijn beschikking heeft.

Floriade Almere, een tapijt over het Weerwater geschoven. Bron: MVRDV

Almere, Landschapsontwikkelingszones met hoofdverkeerswegen, 1976. Rijksdienst IJsselmeerpolders.



Alle Hosper, Overzichtskaart Weerwater met aanduidingen van functies en programma, ca. 1976. Uit: Van Dooren, Van Leeuwen (2003)

7e versnelling: De luchthaven Schiphol

‘Wanneer London Airport en Paris Orly vervangen moeten worden en het New Yorkse J.F. Kennedyvliegveld smoort in zijn keurslijf, dan heeft Schiphol weer nieuwe ruimte gevonden voor zijn zoveelste uitbreiding. Want het Centrale Areaal dat morgen door koningin Juliana wordt geopend, is pas het eerste begin van Schiphol.’ Het zijn profetische woorden in de Telegraaf op 27 april 1967, aan de vooravond van de opening van een gloednieuwe luchthaven.

Het was begonnen met een militair vliegveld in 1916 naast Fort Schiphol. Met de oprichting van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM) nam in 1920 de burgerluchtvaart een aanvang. Met de bouw van een representatief stationsgebouw en de aanleg van Europa’s eerste verharde landingsbaan, groeide de luchthaven nog voor de Tweede Wereldoorlog uit tot internationale toegangspoort. Na de verwoesting van de oorlog werd bijna onmiddellijk een semipermanent stationsgebouw gebouwd. Tegelijkertijd brak men het hoofd over een uitbreiding die de tand des tijds kon doorstaan. Er is namelijk geen gebouwtype dat zich in de 20ste eeuw zo snel ontwikkelde als de luchthaven: van barak tot luchtkasteel. Dit leidde in 1967 tot de opening van een terminalgebouw omringd door landingsbanen, gerangschikt als raaklijnen (tangenten) daaromheen. Dit tangentiële stedenbouwkundige model vond zijn oorsprong in de Verenigde Staten. Het terminalgebouw was compact en alzijdig met drie uitwaaierende pieren. Een hypermoderne luchthaven, met tapis roulants, Aviobruggen (de ‘slurven’ naar het vliegtuig) en een glasheldere logistiek. Volledig toegerust op de eisen van de moderne tijd, maar vooral: klaar om onmiddellijk door te groeien. Inmiddels is de luchthaven allang niet meer slechts een plek waar passagiers op en van het vliegtuig stappen. Het is een moderne luchthavenstad voor tijdelijk verblijf, met alle bijbehorende voorzieningen en een invloedssfeer tot ver buiten de polder, niet in de laatste plaats door de geluidscontouren die tot op tientallen kilometers afstand het landschap bepalen.

Luchthaven Schiphol, september 2018
Foto Berte Daan

De verkeerstoren en de terminal vlak voor de opening, gezien vanaf de Havenmeesterweg op Schiphol-Centrum, 1967. Bron: Stadsarchief Amsterdam

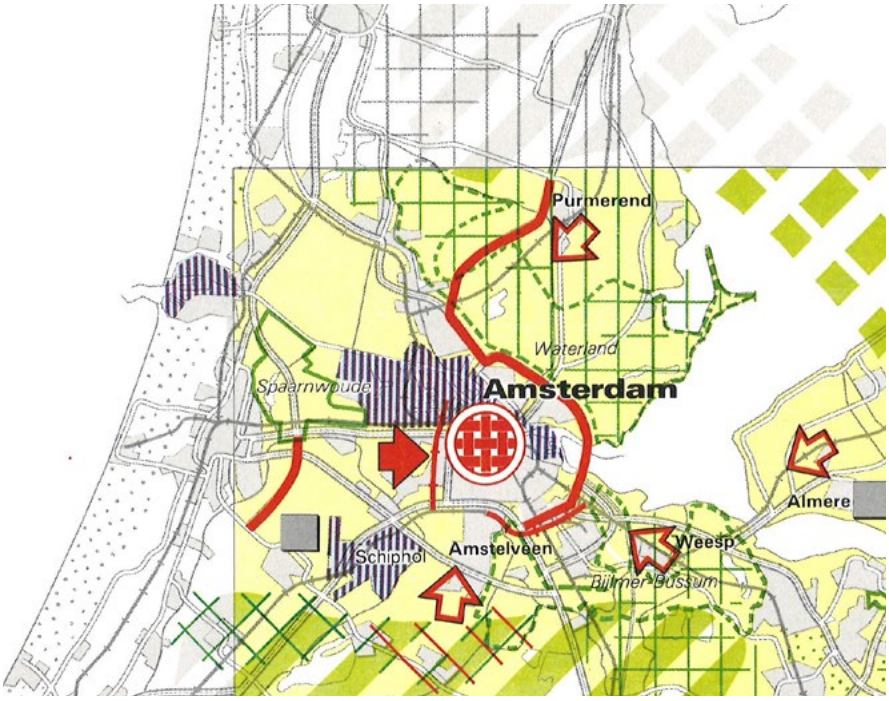
Luchthaven Schiphol, boven: rond 1983, onder: na 1967.

Overheidssturing afgebouwd: de maakbare samenleving met steeds minder verzorgingsstaat

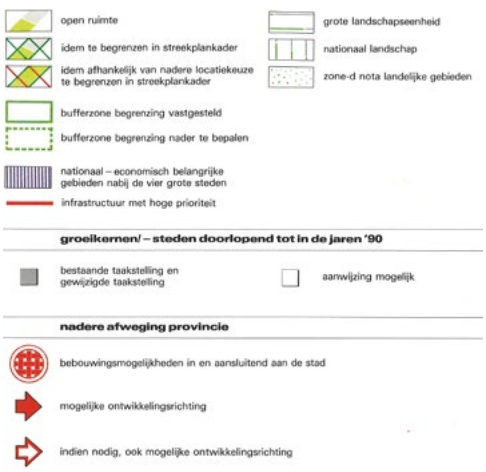
Vanaf het Eerste Kabinet Lubbers in 1982 ging er een andere politieke wind waaien. De grote verworvenheden van de verzorgingsstaat, zoals de AOW, de WAO, de kinderbijslag en talloze andere regelingen waren in de ogen van het kabinet een hangmat, en geen vangnet geworden. Het moest liberaler, ondernemender, minder soft.

Architecten en stedenbouwers keken steeds vaker naar Amerikaanse steden en hun ontwikkelingsprincipes, en de projectontwikkelaar als fenomeen kreeg steeds meer voet aan de grond. De overheid hoefde niet alles te regelen voor de burger – de vrije markt zou dat ook, en zelfs beter kunnen doen. Ook de ruimtelijke ordening, die zich met de vier rijksnota's die er sinds 1958 verschenen waren, tot een respectabele en inhoudelijk indrukwekkende grootmacht had ontwikkeld, moest er eind jaren negentig aan geloven. Het systeem van de Rijksplanologische Dienst, in de provincies geflankeerd door Provinciaal Planologische Diensten die weer voeling hielden met de gemeentelijke stedenbouwkundigen, zou te paternalistisch zijn. Minister Jan Pronk probeerde het in 2005 nog met de Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening, maar deze werd nooit vastgesteld. De sturing van het ruimtelijk domein via Rijksnota's via provincie naar gemeenten werd losgelaten. In 2008 werd de ruimtelijke ordening gedecentraliseerd, om zichzelf na vele omwegen opnieuw uit te vinden in de gebiedsalliantie. In dit vacuüm kon het bijvoorbeeld gebeuren dat het besluit om IJburg te bouwen, om daarmee open buitengebied te sparen, onderuit ging. De Bloemendaler Polder bij Weesp kreeg zijn masterplan in 2010. Het gevolg van deze ontwikkeling was dat het grotere verband steeds lastiger te organiseren werd en het gezag van de publieke sector afkalfde. Zonder heimwee te hebben naar de staatsgeleide ruimtelijke ontwikkeling moet wel gezegd worden dat er vele kinderen met het badwater werden weggegooid. En dat de Omgevingswet die nu op handen is, een volgende stap lijkt te zijn in de liberalisering van onze nationale ruimte en ons zo gekoesterde landschap. Het is de vraag hoe de MRA om wil gaan met deze wet, die op velerlei wijze concreet gestalte kan krijgen in Omgevingsvisies en Omgevingsplannen. Maar daarover gaat het bestuurlijk advies dat bij dit narratief hoort.
De MRA intussen bestaat al bijna een eeuw als cartografische werkelijkheid. We kennen het verhaal van het Amsterdamse stadsgewest. Nu is het moment om binnen de handelingsvrijheid die de Omgevingswet geeft, eigen kaders op streekniveau te stellen.

Het Amsterdamse stadsgewest na 1990



LEGENDA



— ‘We zijn het een beetje verleerd in Den Haag, de ruimtelijke ordening, dat is al heel lang niet meer gedaan.’ (minister Kajsa Ollongren op de Planologielezing van de Rijksuniversiteit Groningen, 11 maart 2019)

Het Kabinet Lubbers I op de trappen van Huis Ten Bosch, Foto Rob Croes/Anefo

Verdienmodel het vroegere industriële landschap

De ruigheid van Amsterdam-Noord is al bijna weer verdwenen, opgelost in de gentrification van een voormalig industrieel stadsdeel. In de jaren negentig speelde theatergroep Dogtroep hier tussen de havenkranen en liet een droogdok vol water lopen, tijdens de voorstelling.

De ontdekking dat plekken met hun veelal 19e en vroeg 20e eeuwse gebouwen als onderdeel van het stadsweefsel in plaats van een barrière juist een meerwaarde voor het stedelijk leven konden vormen, leidde in heel West-Europa tot een golf van ontwerpactiviteit, die nog altijd doorgaat. Na de prijsvraag voor het Parijse slachthuisterrein La Villette in 1982 volgde in 1989 de regionale opgave voor het Duitse Emscherpark, in de jaren negentig de Rotterdamse Kop van Zuid en Parc Citroen, op het terrein van de oude Citroenfabriek in Parijs. De stedelijke ruimte als stedelijk landschap werd gerehabiliteerd, en de geschiedenis van de moderniteit werd afleesbaar in de openbare ruimte, door oude gebouwen, kranen, verhoogde spoorlijnen en andere relicten op te nemen in het herontwerp. Wat volgde in Amsterdam, vele jaren na deze succesvolle ontdekkingstocht van de overkant, waren het Wilhelmina Gasthuis, de NDSM ontwikkeling, restaurant de Goudfazant, de Ceuvel en de inmiddels nagenoeg voltooide gentrification van Noord. Hetzelfde succes (of lot?) volgde voor de Westergasfabriek, de Light Factory aan de Schinkelkade, de oostelijke eilanden, Funen, Cruquiusweg, de Hallen en zelfs Overamstel. Nu zijn de Waarderpolder in Haarlem maar vooral het Hembrugterrein in Zaanstad hip en happening, en de ogen zijn al gericht op de Zaanse Achtersluispolder en Haven-Stad. Steeds verder breidt de kring van om te vormen terreinen zich uit. Patina is hip, ruigheid is aaibaar. Wat al deze plekken gemeen hebben, is het omarmen van de ensembles van de vroege industriële revolutie en het zoeken naar een nieuwe betekenis in het ontwerp van de publieke ruimte. Na een periode waarin het modernisme had geleid tot een teleurstellende resultaten van weliswaar nette, maar toch wezenloze plekken. Het begin van het einde van het modernisme viel gelukkigerwijs samen met een nieuw type opgave, gekenmerkt door een hernieuwde aandacht voor de bestaande stad, die in combinatie met een economische hausse tot gigantische investeringen leidde. Door het afvlakken van de naoorlogse demografische groei kwamen er in Europa steeds minder tabula rasa-opgaven, en ging het meer en meer om de herschepping van al die grote optimistische en goeddeels doelloos geworden ingrepen van de moderne tijd: de eindeloze fabrieks- en spoorterreinen, vervuilde gasfabrieken, afgeschreven abattoirs en gesaneerde stadscentra. Healing modernity.

Hembrug historische foto

Hembrug luchtfoto

De Achtersluispolder in Zaandam

Het naoorlogse industriegebied Achtersluispolder is momenteel in beeld om geleidelijk te transformeren tot een werk-woongebied. De transformatie is onderdeel van de gezamenlijke opgave in de regio om de komende decennia een fors aantal woningen te bouwen. Zo ontwikkelt Amsterdam plannen om onder de noemer Haven-Stad woningen in de havengebieden aan weerszijden van het Noordzeekanaal en het IJ te realiseren. Anders dan de Zaanse Schans en het nabijgelegen Hembrugterrein is de Achtersluispolder niet direct een plek die associaties oproept met geschiedenis en erfgoed. Het gebied in zijn huidige vorm ontstond bij de aanleg van het Noordzeekanaal, werd voor landbouw gebruikt waarna het in de twintigste eeuw een industriële invulling kreeg. Er staat welgeteld één rijksmonument. Dat is van formaat: de stoommeelfabriek en graansilo De Vrede. Dit complex werd in 1918 gebouwd om de inwoners binnen de Stelling van Amsterdam te kunnen voeden in het geval van een maandenlange belegering. Het stond een halve eeuw alleen in de polder; de overige bebouwing in de polder dateert van na de Tweede Wereldoorlog. Zaanse (familie)bedrijven in de scheepsbouw, houthandel en voedselproductie en –distributie hadden in dit indertijd moderne industriegebied ruimte om door te groeien. Hier wachtte de bedrijven een betere ontsluiting en mogelijkheid tot een moderne bedrijfsvoering. Een belangrijke vestigingsfactor vormden de insteekhavens, die in verbinding stonden met open water. In het gebied vestigden zich onder meer de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij, houtbedrijven die samen optrokken in het Houtcentrum, machinefabriek Bührs en Zonen, het distributiecentrum van Albert Heijn, de woningbouwfabriek van Indeco-Coignet en de chemische fabriek van Vitera. Hier werkten niet 'de meisjes van Verkade', maar arbeidsmigranten die veel hebben betekend voor de Zaanstreek, en de rest van de regio. Ze hielden de economie draaiende. Tussen de vooral doosvormige bedrijfsgebouwen zitten een aantal interessante voorbeelden van wederopbouwarchitectuur. Ook heeft het gebied landschappelijke kwaliteit: de waterpleinen, het zicht op het Noordzeekanaal, de oude dijklinten, de groenstructuur en de Buyndersbraak. De Achtersluispolder is voor de Zaanstreek belangrijk, omdat er het verhaal van de naoorlogse economische ontwikkeling kan worden verteld.

Achtersluispolder lucht

8e versnelling: never waste a good crisis

Werken aan het landschap is een culturele opgave, die over de eeuwen in de natte MRA-delta, begrensd door de hogere zandgronden van duinen en Gooi, tot een fenomenale gelaagdheid heeft geleid. Met 'cultureel' wordt hier bedoeld 'als product van de tijdgeest.'

Nationaal Park Nieuw Land, beeld MRA website

Bij uitstek de governance en planologische kaders zijn een uitdrukking van die tijdgeest, en dus een culturele daad. Wat is de volgende laag in het landschap, de laag die onze generatie er aan toevoegt? En hoe doe je dat, met 32 gemeenten en twee provincies? Die verantwoordelijkheid ligt bij vele partijen, die samen de culturele opgave voor het MRA landschap vormgeven. Uiteindelijk komt het resultaat van de vele claims op de ruimte terecht in het landschap, dat overigens in deze opdracht niet alleen het landschap van het buitengebied betreft, maar evenzeer het stedelijk landschap en het water – onze oudste drager van handel en cultuur. Landschap is één van de weinige verbindende thema's in de MRA – de meeste andere thema's en opgaven verdelen. Niemand is tegen landschap, tegelijkertijd heeft het landschap geen eigen stem. Journalist Floor Millikowski schreef het boek (7e druk) Van wie is de stad?, over de beleggersstad die Amsterdam aan het worden is. Even relevant zou het boek 'Van wie is het landschap' zijn. Ik heb bij het (archief)onderzoek voor het MRA-verhaal naar het landschap gekeken als een verzameling karakters die, net als in een goede Netflix-serie, een ontwikkeling doormaken. Het verhaal agendeert de vraag naar de verdere ontwikkeling van het streekpalet – welke ontwikkelingen passen bij de eigenschappen van het betreffende gebied, en welke ook helemaal niet? Wat is er nodig om in de realiteit van een gedecentraliseerde ruimtelijke ordening te werken aan een creatieve synthese voor dit hoogdynamische gebied? Nationaal park Nieuw Land is tot stand gekomen in een gebiedsalliantie, een knap maar kwetsbaar staaltje dealen en onderhandelen tussen overheid, private partijen en maatschappelijke stakeholders.

Wat de MRA-opgave zo spannend maakt, en het MRA landschap zo uniek, is dat er sprake is van drie snelheden van ontwikkeling in het landschap. Als eerste het ritme van de metropool, een functioneel ritme van bebouwing met snelwegen tussen de grotere kernen, afslagen, snel schakelen, een functionele oriëntatie en druk stedelijk verkeer, een systeem gericht op efficiency van transport en communicatie. In deze categorie horen ook de aangelegde grootschalige landschapsparken, zoals het Amsterdamse Bos, het Twiske en Spaarn-

woude, het prachtige Gaasperplaspark maar ook de vuilstortparken van Nauerna en Schoteroog: kunstmatig ontworpen landschappen, bedoeld voor stedelijk gebruik. Het tweede ritme is het ritme van de 'tweede ring' om de stad; het overwegend agrarische landschap met daarin steden en dorpen, verbonden door lokale wegen, dijken, pontjes en routes door de duinen. De snelheid van voortbewegen ligt er lager, er is meer tijd om het landschap te ondergaan, maar het blijft een ervaring in de metropolitane invloedssfeer, dus op ultrakorte afstand van de voorzieningen, werkgelegenheid en gemakken van de stad. De derde snelheid, het derde ritme is dat van de boeren en natuurbeheerders, die werken met de seizoenen, met groei en bloei, met waterpeilen en de cycli van gewas en vee. Zij beheren de groene weidse vlaktes, en kennen de logica eronder. Het is essentieel om ons te realiseren dat elk ritme zijn eigen manier van kijken naar het landschap heeft. De perceptie van de stedeling, maar ook die van de toerist, is een wezenlijk andere dan de perceptie van de stadsrandbewoner of die van de boer. Soms vallen ze samen, bijvoorbeeld als de stedeling gaat recreëren. Op de racefiets moet het snelle doordeweekse landschap even verdwijnen, in Waterland moet de idylle, het ritme van de boer, te ervaren zijn.
Het is internationaal uniek dat deze drie typen landschap op zo'n korte afstand van elkaar te bereiken en te ervaren zijn. Ze verdienen alle drie aandacht, planning en ontwerp. Immers, voor de stedeling is het Vondelpark een grote tuin en de Sloterplas een immense watervlakte. Voor de dorpeling en de boer is het landschap het agrarische landschap, een bodem die opbrengst genereert, niet uit de Chardonnay van de stadsparken maar uit melk en gewassen. Planning en ontwerp voor de hele MRA is nodig, maar misschien wel eerder nog planning en ontwerp in de overgangsgebieden, waar de rand van de metropool raakt aan de rand van het recreatielandschap, waar het ritme van de boer botst op dat van de stedeling. Waar het systeem van metropolitane routes ineens en soms abrupt overgaat in een ander ritme, en de recreant ineens de weg kwijtraakt. Het landschap van de stadsrand, van de agglomeratie: wat is daar te beleven, en hoe kunnen – soms met eenvoudige ingrepen – barrières in de routing worden weggenomen. Het gaat hier niet alleen om de stadsrand van Amsterdam: ook die van Haarlem, Purmerend en Beverwijk verdienen eenzelfde planningsaandacht. Het is van het grootste belang om de boer bij dit vraagstuk te betrekken: hij/zij kan met al zijn kennis en kijk op het landschap van grote waarde zijn, zoals de kweker, schapenhouder en het melkveebedrijf in de Tuinen van West (stadslandbouw Osdorp) laten zien.
De contrasten tussen snel en traag zijn overal: de landingsbanen van Schiphol en de verstilling van de Westeinderplas, de industrie langs het Noordzeekanaal en de ruigte van de naastgelegen duinen. Het zijn deze contrasten, die in elke deelregio voor het oprapen liggen, die de metropoolregio zo eindeloos gevarieerd en cultuurhistorisch interessant maken – de contrasten geven het woord vestigingsklimaat voor de MRA daadwerkelijk betekenis.
Het is de opgave en de uitdaging om die snelheden op elkaar af te stemmen en met elkaar in balans te brengen/houden. Want als er één ding duidelijk is, is het dat er nu een groot aantal ruimteclaims bij elkaar komt, en dat vergt regie. Het betreft niet hier alleen claims vanuit de stad, zoals we die al ruim vijf eeuwen kennen. De Beemster, de buitenplaatsen van 's Graveland, de ontzanding van de Vinkeveense Plassen, de vuilnisbelten in Spaarndam en Nauerna, de trekschuiten en het Noordzeekanaal: het waren allemaal stedelijke drivers achter de regionale landschapsontwikkeling. Het gaat ook, en misschien is dat wel de grootste opgave, om claims die vanuit een opgelegde (rijks)doelstelling landen in de MRA, een plek zoeken, zoals de claims van zon, wind en datacenters.
Zoals het narratief laat zien, is het MRA landschap een opeenvolging van eeuwen van verdienmodellen waarin de bodem, het landschap, telkens de drager van het verdienmodel is. In de achtste versnelling waarin we nu zitten, staan de vertrouwde verdienmodellen onder druk, onder meer door klimaatverandering (zonneakkers, windmolens), de wateropgave, bodemdaling- en degradatie (veenweidegebieden, verzilting), woningbouw (250.000+), voedselvoorziening (korte ketens), excessief toerisme en de gevolgen van datatechnologie en de smart city. Om een MRA-landschap te onderhouden dat haar inwoners daadwerkelijk een gezonde leefomgeving biedt, ter re-creatie (her-scheppen van jezelf) en uitstraling van een 'groene, cultuurhistorisch gelaagde metropool', is het nodig om landschap als drager van alle voornoemde opgaven centraal te stellen.

Foto: Michiel Wijnbergh 'Almere'

Bronnen

ARCHIEVEN EN KAARTENCOLLECTIES

Nationaal Archief, Archief Waterstaatskaarten (4.WCA)

Provinciaal Archief Noord-Holland, Archief Provinciaal Planologische Dienst

Het Nieuwe Instituut: Archief Van Lohuizen, Archief Van Eesteren, Collectie Verhagen

Koninklijke Bibliotheek van België

De collectie onderzoeken en rapporten van SteenhuisMeurs

LITERATUUR

P.A. Barentsen, 'Gezinsleven in Kennemerland', Mens en Maatschappij (1928) 1, p. 58-75 en 2, p. 145-162

Wout Berger, Giflandschap revisited, Wageningen (2018)

J.T.P. Bijhouwer, Het Nederlandse landschap, Utrecht (1971)

P. Boekel, Geschiedenis van het Haarlemmermeer in schetsen en tafereelen (1868)

J. Craandijk, Wandelingen door Nederland - Noord-Holland, Haarlem (1882)

John Dehé, Een slaafsch en ongezond bedrijf. De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland 1630-1880 (2005)

N. van Dooren en R. van Leeuwen (red), Alle Hosper. Landschapsarchitect 1943-1997, Rotterdam (2003)

J. van Embden, 'Aalsmeer', in: Mens en Maatschappij, Vol 7 Nr 1 (1931) p. 41-61

J.C.A. Everwijn, Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland. Derde deel historisch-economisce atlas (1912)

J. Feith, Nederland's grootste bedrijven vanuit de lucht, Amsterdam (1925)

H.P. Gorter, Ruimte voor natuur. 80 jaar bezig voor de natuur van de toekomst, Natuurmonumenten (1986)

IVN natuureducatie, Landschapsverhalen van de metropoolregio Amsterdam. Zeven natuurgidsen vertellen vol passie over hun gebied (2019)

H.J. Keuning, Het Nederlandse volk in zijn woongebied. Hoofdlijnen van een economische en sociale geografie van Nederland, Den Haag (1965 - tweede, geheel herziene en voor een groot deel herschreven uitgave)

H.J. Keuning, Mozaïek der functies. Proeve van een regionale landbeschrijving van Nederland op historisch- en economisch-geografische grondslag (1955)

Th.K. van Lohuizen en P. de Wolff, Het landelijk gebied van Amsterdam-Noord, Rapport voor de Gemeenteraad van Amsterdam (1953)

N.J.J. van der Maat, 'De aardbeiencultuur in Beverwijk en omstreken', Mens en Maatschappij 18 (1942) 1, p. 41-60

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Structuurschets stedelijke gebieden (1985)

M. Mooijweer, De Amerikaanse droom van Frederik van Eeden, Amsterdam (1996), 30-34

Wouter Reh, C. Steenbergen en D. Aten, Zee van Land (2005)

H. Schmal, Buitenplaatsen. Het goede leven in Kennemerland. In: Heslinga, M.W., A.P. de Klerk, H. Schmal e.a., Nederland in kaarten. Verandering van stad en land in vier eeuwen cartografie, Ede/Antwerpen (1985), p. 44-48

W. Sleumer, 'De migratie naar een randgemeente (Badhoevedorp)', Mens en Maatschappij 19 (1943) 5, p. 257-281

J.P. Smits, 'Het wonen in de Zaanstreek', Mens en Maatschappij 12 (1945) 15, p. 293-307

M. Steenhuis, Een sterk merk. De regie op de Beemster ruimte 1612-2012 (2007)

M. Steenhuis en F. Hooimeijer, Maakbaar landschap. Nederlandse landschapsarchitectuur 1945-1970, NAi/010 (2009)

Inleidend essay in des Beemsters een ontwikkelingsvisie voor de Beemster op basis van de eigen kwaliteiten, vastgesteld door de Gemeenteraad van Beemster (2005)

M. Steenhuis, Stedenbouw in het landschap. Pieter Verhagen (1882-1950), dissertatie RUG, Rotterdam (2007)

Ed Taverne, 'Het betwiste landschap van de Haarlemmermeer', in: Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden (2006), p. 711-726

H.N. ter Veen, De Haarlemmermeer als kolonisatiegebied, dissertatie Groningen (1925)

F. Vos, A. de Vries en P.J. Meertens, De Nederlandsche Volkskarakters (1938), p. 166-176

A. van der Woud, Het Lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848, dissertatie (1987)

WEBSITES

delpher.nl

Oneindig Noord-Holland

Mooi Noord-Holland

RCE Landschapskaarten

schoklanddoordeeeuwenheen.nl

angelfire.com

stadvollenhove.com

tgooi.info

gooiland.50plusser.nl

janeverink.com

nieuwsbrief.markermeerdijken.nl

spanvis.com

dewaterlandsemelkschuit.nl

cultuurarchief.nl

monetinzaandam.nl

Zaans Industrieel Erfgoed.nl

Zijpemuseum.nl

Vereniging Deltametropool
Museumpark 25
3015 CB Rotterdam

Postbus 600
3000 AP Rotterdam

+3110 737 0340
www.deltametropool.nl
secretariaat@deltametropool.nl

vereniging delta metropool

metropool regioamsterdam