

Groen Amsterdam

Amsterdam is omgeven door een achttal ‘scheggen’, groene vingers die de stad verbinden met het ommeland. In 2001 ondernam Herman Vuijsje met fotograaf Marian van de Veen-van Rijk een wandeltocht door dit hele ommeland. En onlangs opnieuw. Hoe staat het twintig jaar later met het groen aan de grenzen van de stad? ‘Bos is de grootste vijand van de horizon.’

door Herman Vuijsje
fotografie Marian van de Veen-van Rijk



E

“Een groote ochtend. Geheel opgenomen in God. Voor tweeën thuis.” Zo omschreef Nescio zijn vertrouwde tochtje door het groene ommeland ten zuiden van Amsterdam op 11 juni 1951. Om kwart over tien had hij de bus genomen in Amsterdam-Oost. Het is het krachtigste mij bekende eerbetoon aan het bijzondere karakter van Amsterdam als stad waar je via groene ‘scheggen’, die diep in het stedelijk weefsel doordringen, voor je het weet buiten bent. En weer terug!

Vijftig jaar later, in 2001, ondernam ik met fotograaf Marian van de Veen-van Rijk een wandeltocht rond Amsterdam om te bekijken hoe de stad sindsdien was omgegaan met het groen aan zijn grenzen. *Schuifgroen* noemden we ons boek daarover: duwde de stad het groen niet steeds verder van zich af? Bleef er op den duur nog wel wat over?

Dat is nu precies twintig jaar geleden. Een mooi moment om onze inspectietocht te herhalen en in kaart te brengen wat er in de tussentijd veranderd is. We starten op een zomerse donderdagochtend in Schellingwoude aan de noordoostkant van de stad, en staan al na een paar minuten oog in oog met de grootse ruimte van Waterland. Boven ons gakken ganzen voorbij, op weg naar onbekende verten, net als wij.

Waterland

“Een rijk, met vee bespikkeld weidelandschap, omlind door een horizon vol torens, boerderijen en molens,” schreef de Engelse schrijfster Dorothy Wordsworth in 1823 over Waterland. Het ligt er nog steeds zo bij; ook sinds onze eerste wandeling is er weinig veranderd. De Ringweg A10 houdt de stad in het gareel en staat garant voor een strakke begrenzing.

De flatgebouwen gaan schuil achter de bloeiende volkstuintjes langs de A10. Mooi, maar ook jammer, want vanuit Waterland kijk ik graag om naar die stadswand, om hem te bedanken dat we hier in deze schoonheid kunnen wandelen. Hoogbouw scheelt verstedelijkte ruimte, zoals spoorlijnen autoverkeer besparen. Beide ontzien het schaars geworden cultuurlandschap. Mooi vind ik dat. Ook écht mooi: net als hoogspanningsleidingen en kanalen zijn het cleane en strakke elementen die het grafische karakter van het Hollandse landschap accentueren.

Het zuidelijk deel van Waterland hoort sinds 1921 bij de gemeente Amsterdam. Het is dan ook niet de gemeentegrens die we de komende week zullen volgen. Het gaat ons om de bebouwingsgrens. Vanaf Schellingwoude zullen we simpelweg de verstedelijkte ruimte aan onze linkerhand houden en kijken waar we uitkomen.

Het volgen van die grens zal niet overal zo simpel zijn als hier. Waterland is de ‘mooie kamer’ van de stad. Onder het wethouderschap van de fervente natuurbeschermer Roel de Wit is het eind jaren zestig volgehangen met planologische hangsloten. Sindsdien is Waterland een van die benijdenswaardige gebieden die een ‘merk’ zijn geworden.

Wel kun je de vraag stellen wat we hier nu eigenlijk zien. Die koeienbespikkeling, die schattige dorpjes, is het eigenlijk wel echt, allemaal? Elke vierkante centimeter weiland, elk koebeest wordt hier in stand gehouden door een woud van regelingen en subsidies. Vergapen we ons niet aan een *hyperreality*, een gekunstelde werkelijkheid, met staatsboeren als acteurs?

Toch niet. Ik zie het aan de megastallen en de rommel achter op de boerenerven. Planologen kunnen zich daarover opwinden, maar ik zie het graag. Eerlijke ambachtelijke rommeligheid, die vind je niet in een museum. Hoe meer ongeregelde troep, hoe minder hyperreality.

Verboden toegang! Verderop is de brug over de Weersloot in reparatie. Mmm, zijn we Amsterdammers of niet? Effe doorlopen. Maar dan valt ons oog op een papier dat over het bord is geplakt.

Maak uw keuze:

- Ik lijd aan burgerlijke ongehoorzaamheid
- Ik vertrouw het niet

Groot-Amsterdam rond. De gelopen route in het rood.



KAARTJE NIENKE VAN DEN HOEK



Vanuit Schellingwoude kijken waar we uitkomen.

Rechts: Herman Vuijsje en Marian van de Veen-van Rijk



- Ik ben tóch nieuwsgierig
- Ik zwem graag

Hier zijn duidelijk mede-Amsterdammers aan het woord. Oké dan, we slaan af richting Ransdorp. Wel jammer, want we lopen nu het tunneltje mis. Het tunneltje onder de A10 waardoor je in één klap de stad achter je laat en oog in oog staat met de wijde ruimte. Vorig jaar kreeg het op zijn kop van twee teamleden van het ‘Stadsranden-lab’, dat zich net als wij bezighield met de groene grens van Amsterdam.

Het is toch verschrikkelijk dat je dat poezelige Waterland moet betreden via zo’n ‘morsig, met graffiti bespoten tunneltje’, klaagden de Stadsranden-labbers

in de NRC. De A10 vormt ‘een harde, nagenoeg onneembare scheidingswand’, die je dan ook nog moet trotseren via zo’n vies tunneltje. Dat kan echt niet: Noord en Waterland moeten ‘aan elkaar worden gehecht’ met ‘weilandboulevards’.

Handen af van ons tunneltje, reageerden vertegenwoordigers van GroenLinks Amsterdam-Noord in de krant: “Het piepkleine tunneltje geeft een doorgang, waarna ons de prachtige en avontuurlijke verrassing staat te wachten van het zich ontvouwende Waterland, nog steeds ongeschonden, juist dankzij de beschermende rand van de A10.”

Remco Daalder, gepensioneerd projectleider bij de gemeentelijke ruimtelijke ordening, begint te glimmen bij die passage: “Het is een lelijk tunneltje, maar ook een heel kort tunneltje! Die bruuske overgang is juist prachtig. Het moet verrassen. Schokken.”

De keus tussen harde en zachte grenzen is een constante in de Nederlandse ruimtelijke ordening. Ook toen we hier in 2001 liepen, werd er gepleit voor ‘herstel’ (?) van de verwevenheid tussen stad en landschap. Destijds in de vorm van een ‘transitorium’, een soort toegangspoort naar Waterland om de overgang te ‘geleiden’. Brrrr, is gelukkig ook niks van terechtgekomen.

We bereiken Zunderdorp, nog geen kilometer van de A10, vijf kilometer van de Dam, en compleet verzonken ►

► in landelijke rust. Langs het vroegere kerkenpad lopen we op 't Nopeind aan, waar een rijtje nieuwe huizen met Waterlandse puntdakjes ligt te blikkeren in de zon. Zulke kleine uitzonderingen op het hier geldende bouwverbod zie je vaker, maar ze vallen in het niet bij de grootsheid van het landschap.

Onze eerste nacht logeren we op een woonboot in de Broekervaart. Zelfbedieningspontje naar de overkant, dorpsers dan dorps, diepe stilte. Naar het noorden toe het Varkensland, weiland tot aan de horizon. Toch is onze gastvrouw niet helemaal tevreden. Ze wijst op de huisjes langs de vaart: "Die zijn onlangs opgetrokken, in strijd met alle bestemmingsplannen. Het is nu een soort dorpsstraat geworden, een gevelwand."

Marian en ik kijken elkaar aan. Zonet zeiden we nog tegen elkaar: "Wat een mooie karakteristieke huisjes!" We wisten niet beter, het is de *Gnade der Spätgeburt*, gelukzalige onwetendheid die we onderweg nog vaak zullen ervaren.

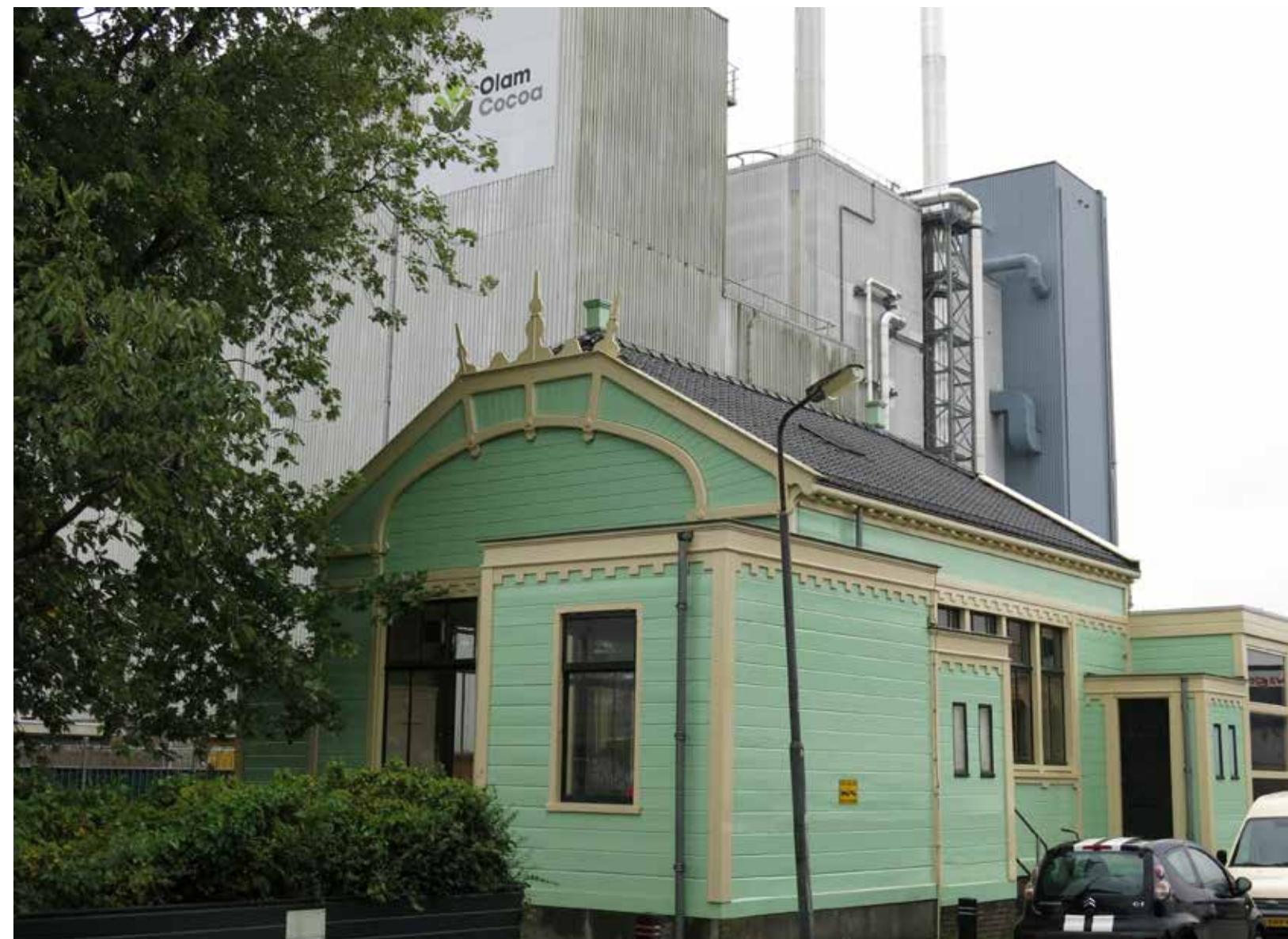
De volgende dag nemen we de pont over het Noordhollandsch Kanaal en gaan verder richting Landsmeer. Links nog steeds de A10-grens, met het giga Pontsteigergebouw dat onontkoombaar onze blik gijzelt. Noordwaarts strekt het IJperveld zich uit met roestbruine tinten zover het oog reikt. Het is heftig beschermd, evenals het Oostzanerveld verderop. Nog steeds is de stad-landovergang bijna voorbeeldig.

Recreatiegebied Het Twiske, ook een erfstuk van Roel de Wit, laten we rechts liggen. Bospark in de polder, vast heel verantwoord, maar geef ons liever de ruimte. Zoals in het Oostzanerveld, waar we een vaarboer aan het werk zien, hooi oogsten op een onwaarschijnlijk klein, door water omgeven landje. Dan doemen de flats en minaretten van Zaandam-Poelenburg voor ons op, met de drukke A8 ervoor.

De Zaan

De Zaanstreek is de noordwestelijke uitloper van de agglomeratie Amsterdam, maar de 'gevoelsafstand' is groot. Door de obstakels van het IJ, slechte verbindingen en stukken niemandsland leek tussen beide steden altijd een gure bries te waaien. De twee stonden met hun ruggen naar elkaar toe, constateerden we in 2001. Dat verandert nu. In het westelijk havengebied zijn de Houthavens omgetoverd tot stadswijk, die een vervolg krijgt in Haven-Stad. Aan de noordoever wordt de Noorder IJplas ontwikkeld tot park en de Achtersluispolder tot woon-werkgebied.

In Zaandam zelf heeft het stadshart, zoals stedenbouwkundige Maurits de Hoog het uitdrukt, 'een onvoorstelbare metamorfose ondergaan'. Uitgangspunt is het Inverdan-plan van architect Sjoerd Soeters, met een speels, grotesk gebruik van groene Zaanse



geveltjes. Ik ken weinig architectuur die je een glimlach op de lippen brengt, maar hier is het gelukt. "Het is puur toveren wat Soeters gedaan heeft," zegt planoloog Zef Hemel. "En dat op een plek waar alles aan verknoid was."

In een ander opzicht toonde de Zaanstreek altijd al een bijzondere charme: er wordt niet gewauweld over het verzachten van ruimtelijke contrasten. En dat zijn er nogal wat, hier: echt en nep, arm en rijk, wonen en werken, hoog en laag, kosmopolitisch en knus, oud en nieuw, stads en landelijk, groot en klein, mooi en lelijk – het staat hier allemaal ijskoud naast elkaar.

Het dromerige buurtje Haaldersbroek. Alles even petieterig en lieflijk, maar dan overschaduw door de ongenaakbaar steile wanden van een cacao-fabriek.

Sterk voorbeeld is het dromerige buurtje Haaldersbroek. Alles even petieterig en lieflijk, maar dan overschaduw door de ongenaakbaar steile wanden van een cacao-fabriek. Remco Daalder verdwaalt hier altijd een beetje als hij zijn rondje Groot-Amsterdam fietst. Mooi vindt hij dat, als het een beetje verborgen is: "Dat je wat moeite moet doen en dan beloond wordt." Kom hem dus niet aan met de noodzaak om 'recreatieve potenties te activeren' en zo.

Even verderop, bij de Zaanse Schans, is de Zaan in feite de groene, of eigenlijk blauwe grens van de agglomeratie. De aangrenzende Kalverpolder, door vasthoudende actiegroepen gered van bebouwingsplannen, is nu in beheer bij Staatsbosbeheer, tot vreugde van duizenden grutto's en smienten.

Ook aan de westkant van Zaandam werd een grote ingreep – een ontsluitingsweg door het Westzijderveld – door protesten uit de bevolking afgewend. Vooral langs de wijk Westerwatering is het resultaat specta-

culair: een messcherpe overgang tussen stad en prachtig wijd land, misschien wel de mooiste groene grens van de hele agglomeratie.

Niet iedereen denkt daar zo over. In 2019 noemden vier architectenbureaus dit gebied in een 'Manifest van de Scheggen' een 'nukkig veenlandschap' waar 'industrie en landschap uit elkaar zijn gedreven'. Helemaal in de geest van de eerdergenoemde Stadsranden-labbers pleitten ze voor een reddingsoperatie, in dit geval door er 30.000 bomen te planten.

Gauw de andere kant op kijken maar. Daar ligt het nieuwe wijkje Groenhout, waar te zien is hoezeer Sjoerd Soeters school heeft gemaakt met z'n geveltjesacrobatiek. De woningen zijn er gebouwd in 'eigentijdse Zaanse architectuur': buurtje, watertje, geveltje, alles in mooie pasteltinten. Superkitsch, maar leuke kitsch. Daarachter rijzen de hotels van het centrumgebied op, ook al voorzien van die groene houten gevels, als patchwork of in reuzenuitvoering. Wat een vrolijkheid, vergeleken met de volksflats in Poelenburg aan de andere kant van Zaandam.

Langs de Noorder IJdijk

De volgende dag, als we over de Noorder IJ- en Zee-dijk verder lopen, blijft het genieten. Ook hier is de noordgrens van de agglomeratie afgeschermd en verzegeld. Hier en daar een pukkel erbij, zoals een nieuw wijkje bij Westzaan, maar verder is vooral tussen de dijk en het Noordzeekanaal, vanouds een rommelige polder met ambachtelijke bedrijven en volkstuintjes, verlicht en volgebouwd. Onder andere met de nieuwe gevangenis, zo gigantisch en ongenaakbaar dat de Bijlmerbajes er frivool bij afsteekt. Maar als we hier over twintig jaar weer lopen misschien ook toegerust met lollige Zaanse geveltjes, met tralies.

Aan de overkant voegen hoge windmolens zich in de wirwar van staketsels in het Westelijk Havengebied. Alleen bewegen zij en maken ze geluid – niet zoveel overigens als de ouderwetse molen van het buurtschap Nauerna, die aanloopt en bij iedere omwenteling een harde bonk laat horen.

Nauerna, twintig jaar geleden nog een verwegge plek aan de *frontier* van de stad, kijkt nu uit op een grote jachthaven. Even verderop passeren we de dertig meter hoge vuilstortberg van 'Afvalzorg', nu een wandelpark met een vennetje en een rustiek bankje tegen de bosrand. Alpenruh? Vullisblick. Verderop een volgende bergmassief, kale berg met verschillende toppen.

Als we met de Buitenhuizerpont het Noordzeekanaal zijn overgestoken, zien we links van ons nog zo'n berg, Het Groene Schip. Trucje van de toen nog zelfstandige gemeente Haarlemmerliede, heeft Maurits de Hoog ons uitgelegd. "Ze maakten een deal met de verbrandingscentrale om de as daar op te werpen als wal tegen verdere havenuitbreiding."

Via Het Groene Schip, dat afvalgebergte bij Nauerna, de Westzander Belt, de Volgermeer-vuilstort ten noorden van Broek in Waterland en die van de Diemerzeedijk in Amsterdam-Oost kun je langzamerhand een zevenheuvelenroute wandelen rond de stad. Even afdekken volgens nieuw Amsterdams recept en recreëren maar!

'Amsterdam koopt en koopt. Het moet woningen bouwen en dan wordt de industrie deze kant op geduwd.'



Abcoude



Nes aan de Amstel



Ransdorp



Zunderdorp

► **Langs Zijkanaal C**, ook al uitgerust met een reeks nieuwe jachthavens, wandelen we richting Spaarnwoude. Nog steeds ligt op een roofstrookje langs het kanaal een rij woonboten-op-het-droge. Sommige pico bello opgekalefaterd, andere omringd door afgebladderde kippenhokken zonder kippen en genoeg wrakhout om de winter door te komen. Het is een van de zeldzame behouden rafelrandgebieden van de stad.

Hoe lang nog? Een bewoner is er niet gerust op: "Amsterdam koopt en koopt. Het moet woningen bouwen en dan wordt de industrie deze kant op geduwd. Mijn zoon zegt dat ik de boot beter kan verkopen voor het zo ver is." Maar ik denk dat het zo'n vaart niet zal lopen, want we zijn hier in recreatiegebied Spaarnwoude, een van de beproefde modellen voor het behoud van het groene gebied.

Dat model was onderdeel van een weinig bekend maar invloedrijk planologisch instrument, het 'Rijks-bufferzonebeleid'. In het rapport *De ontwikkeling van het Westen des lands*, de oeranon van de Nederlandse ruimtelijke ordening, schreef de Rijksdienst voor het Nationale Plan in 1958: "Laat men de ontwikkeling haar gang gaan, dan verspeelt men één der grote voordelen van de Randstad: de ruimtelijk apart liggende steden van overzichtelijke omvang." Twee jaar later, in de (Eerste) *Nota inzake de Ruimtelijke Ordening*, werd gepleit voor de instelling van bufferzones tussen stedelijke gebieden, om het ontstaan van 'half verstedelijkte zones met een rommelig karakter' tegen te gaan.

Veel van de mooie stadsgrenzen die we tot nu toe zijn gepasseerd – zoals die van de A10 en de A8 ten oosten van Zaanstad – zijn bufferzonegrenzen, en hetzelfde geldt voor die van Spaarnwoude. Nog steeds ligt

het gebied er als een plaatje bij, overigens ook omdat een groot deel onder de Schipholcontour ligt, een andere reden waarom er niet mag worden gebouwd.

Niet overal is even strak de hand gehouden aan de bufferzones, vooral in de Haarlemmermeer en de Amstelscheg, maar over het algemeen zijn ze de hele tweede helft van de twintigste eeuw buitengewoon succesvol geweest. Sinds een paar jaar hebben ze plaatsgemaakt voor provinciaal natuurbeleid, maar of de provincies de handhaving even krachtig zullen naleven als het rijk vijftig jaar lang deed, is de vraag.

We slaan af naar het buurtschap Spaarnwoude, met zijn beroemde kerkje met de Stompe Toren, in de schaduw waarvan de Amsterdamse burgemeester d'Ailly en zijn echtgenote begraven liggen. Even verderop in Haarlemmerliede is een boerenbruiloft gaande: Sanne en Jurre hebben elkaar het jawoord gegeven. Ze kwamen ons al toeterend achteroprijden in een oplegger met een sliert blikjes. De vrouwen in bloemetjesjurk, de mannen in uit hun broek hangend wit overhemd, een oude moeke in een leunstoel in haar deuropening. Landelijker kan het niet.

Met een beetje goede wil is groengebied Spaarnwoude te beschouwen als uitloper van de Brettenzone, een curieuze reststrook tussen het Westelijk Havengebied en het spoor naar Haarlem. Het is een samenstel van parken, sportvelden, volkstuinten en 'struinnatuur', niet meer dan een halve kilometer breed. Sinds kort presenteert de gemeente het strookje trots als 'stadswildernis' en groene scheg, alweer mede als resultaat van een koppige actiegroep.

Ook het Geuzenbos ten oosten van Spaarnwoude

maakt deel uit van die Brettenscheg. Het is rond 1990 aangelegd om te voorkomen dat er industrie zou komen, vertelde stadsecoloog Geert Timmermans, toen hij ons er twintig jaar geleden rondleidde. Het was toen het Wilde Westen van de stad, met paintballclubs, hasjkwertjes en zo. Nu hebben die het veld moeten ruimen; het wordt een echt natuurgebied. Haven Amsterdam voert het beheer, samen met natuurclubs. Misschien wordt die Brettenzone echt wel wat.

Tuinen van West

De volgende ochtend luidt de kerk van Jacobus de Meerdere in Haarlemmerliede ons wakker. De slagen komen aanwaaien over de Binnen Liede en mengen zich met het verkeersgeraas van de Haarlemmerweg. Toch zitten we hier vlakbij de 'Tuinen van West', zoals de Osdorper polders, de Eendrachtspolder en de Lutkemeerpolder tegenwoordig worden aangeduid. Vroeger vormden ze de 'trechter' van de Sloterpascheg, ook een van de groene vingers van Amsterdam. Nu is het een typisch 'tussenland', waar alle stadia van plattelandsideylle tot verloedering te bezichtigen zijn.

De Lutkemeer is het laatst overgebleven landbouwgebied binnen de gemeente Amsterdam, maar de Osdorperweg is gestoffeerd met autosloperijen en rommelzones. Resultaat van 'Belgische planologie', zoals Geert Timmermans het noemt: "De Osdorper polders zijn jarenlang vergeten in planologie en handhaving, iedereen deed maar wat."

Agrarische gebieden nabij de stad zijn als kippen in een pikorde. Eenmaal aangepikt maken ze grote kans helemaal kaalgepukt te worden, tot ze uiteindelijk het loodje leggen. Waterland en Spaarnwoude hebben de status van dierbaar familielid verworven, het komt bij niemand op om ze kwaad te doen. Andere familieleden, zoals deze westelijke polders, is het minder gunstig vergaan. Aan de ene kant zijn ze doorsneden door de Westrandweg A5, aan de andere kant verrees een bedrijventerrein, Business Park Amsterdam Osdorp.

Als 'natuurcompensatie' voor deze ingrepen werden

her en der natuurgebiedjes afgeperkt. Alles bij elkaar is het een typisch rommeltje geworden. We passeren een uitgebreide zelf-bloemenpluktuin en een reeks volkstuinparken, die mogen blijven omdat ze onder een Schipholcontour liggen. Het is er stil, als je de vliegtuigen even wegdenkt. En de teringherrie die bij tijd en wijle opklinkt vanaf het evenemententerrein dat hier tien jaar geleden ook werd ondergebracht.

Hoe zal het verdergaan? Een geharnaste tegenbeweging verzet zich tegen verdere bebouwing, maar makkelijk is het niet. Geert Timmermans constateert een economisch jojo-effect: "Eerst werd de Lutkemeer bestemd voor Schipholgebonden bedrijvigheid. Toen kwam de recessie van de jaren tachtig, het herstel daarna, de recente crisis en de nu weer aantrekkende vraag naar grond." Ook Niek Bosch, beleidsadviseur groen bij de gemeente, zegt: "Grond nabij de stad is duur. Er moet wel een haalbaar businessplan onder zitten."

Maar Maurits de Hoog is uitgesproken: "GroenLinks had meteen moeten zeggen: we gaan niet bouwen in de Lutkemeer. Zet dit soort bedrijven neer in het havengebied."

Langs de Lutkemeerweg zakken we dieper de polder in. We zien verbazend wijd akkerland, met een paar prachtige nog werkende boerderijen, maar ook een rijtje nouveau-riche-paleisjes met hoge hekken en camera's. In de verte de ongenaakbare dozen van het Business Park, maar voor we daar zijn, slaan we een pad op langs bedden met bloemkool en rodekool. Een heerlijke geur van groenselderij. We bereiken het fameuze ecologische akkerbouwbedrijf De Boterbloem.

In weerwil van alle politieke en economische druk heeft De Boterbloem zich weten te handhaven als een van de *last men standing*. Boerin Trijntje Hoogendam is net de kipjes aan het voeren en de eieren aan het rapen. Het is zondagmiddag, de winkel is open. We kopen heerlijke aardbeien met echte smaak, en pronkbonden, een zeldzame peulensoort. Druk is het niet, en duur evenmin.

Trijntje is al de derde generatie hier. Als meisje speelde ►

Agrarische gebieden nabij de stad zijn als kippen in een pikorde. Eenmaal aangepikt maken ze grote kans helemaal kaalgepukt te worden.

► ze op het opgespoten terrein waar begraafplaats Westgaarde werd aangelegd. “Het was hier toen nog allemaal boerenland. Ik leerde op school dat de aarde rond is. Dat hoefden ze mij niet te vertellen: om me heen zag ik de horizon.”

Nu ligt honderd meter verderop de scheidingsdijk met het gebied waar Ahold een nieuw distributiecentrum wil neerzetten. We lopen erheen met de twee geiten die komen aangerend als hun namen worden geroepen. Trijntje wijst links en rechts: “Dit was de akker van Loogman, daar de akker van Japie.” Boerenkaveltjes, verkocht voor bedrijfsvestiging.

Wethouder Marieke van Doorninck, GroenLinks nota bene, is het deze zomer komen uitleggen. Er werd toen een nieuwe bruikleenovereenkomst afgesloten voor twee jaar, in samenwerking met de pluktuin van de burens. In de winkel laat Trijntje plankarten zien. We zien haar postzegeltje tot aan die dijk, aan alle kanten omringd door doosgeweld. Een enclave van ‘stadslandbouw’ – pure repressieve tolerantie is het en niks anders.

Naar de Amstel

Bij Lijnden kruisen we de ringvaart van de Haarlemmermeer om langs de Hoofdvaart naar Hoofddorp te lopen, een omtrekkende beweging rond Schiphol. De luchthaven en het Aalsmeerse kassengebied zijn stedelijke landschappen geworden, omgeven en doorsneden door zware infrastructuur en aan Amsterdam vastgegroeid.

Dat wordt duidelijk als we van Hoofddorp verder gaan over de Geniedijk, de hoofdverdedigingslinie van de Stelling van Amsterdam, rond 1900 aangelegd ter verdediging van de hoofdstad. Vanaf de dijk is goed te zien hoe verkeerswegen en bedrijfskolossen het gebied tussen Hoofddorp en Aalsmeer opslokken. Alleen de boerderij van de laatste hoofdige boer staat, vervallen en wel, nog weerstand te bieden.

Zijn functie als wachter van de groene stadsgrens is de Geniedijk al lang kwijt. Ook aan de zuidzijde rukken de hermetische dozen op als *black boxes*, soms letterlijk. Aan de noordkant van de stad, economisch veel minder sterk ontwikkeld, is het tegendeel het geval: de Stelling van Amsterdam ligt daar nog diep in het groene ommeland.

We steken opnieuw de ringvaart over en blijven het tracé van de Stelling volgen. De geometrische vormen van de bedrijvenparken zetten zich voort in het groot-schalige kassenlandschap rond de Aalsmeerse bloemenveiling. Maurits de Hoog vergelijkt het met ‘een gridstad, een Amerika-achtige *urban sprawl*’.

In Uithoorn halen we opgelucht adem als we de Bovenkerkerpolder voor ons zien liggen, ruim en groen, op een hoek volkstuintjes en een strook

glastuinbouw na. En de nieuwe N201, die een randje van de zuidkant afsnijdt. Twintig jaar geleden waren er veel verdergaande plannen: de weg zou dwars door de polder komen, er zou een golfterrein worden aangelegd.

Projectontwikkelaars hadden het grootste deel van de grond al opgekocht, maar, vertelt een boer die langs de Middenweg met zijn paarden bezig is, de helft is door de oorspronkelijke eigenaars teruggekocht, nadat duidelijk was geworden dat er geen nieuwbouw zou komen. “Er zitten hier ook opvolgers, jonge boeren. Het is een gevarieerde polder met goedlopende boerenbedrijven, met een steuntje in de rug van het agrarisch natuurgebied.”

De polder is deels natuurgebied en educatief opengelegd, met weidevogelpaden en ‘Boer ’n Buffel’, waar je tussen het vee mag rondstruinen. Een geslaagd evenwicht tussen natuur, agrarische productie en recreatie. En ook hier in de verte een mooie strakke grens, met de Amstelveense wijken Middenhoven en Waardhuizen. Rechts de Amstel, Nes is een oase aan de horizon, een torentje boven dicht groen.

We zijn nu in de Amstelscheg, de belangrijkste groene vinger die nog diep de stad in wijst, maar feitelijk een-oog in het land der blinden. De scheg is een Rijksbufferzone, maar Schiphol, het Arenagebied en de Zuidas kijken er begerig naar, de gemeenten Amstelveen en Amsterdam willen er hun stadsgroene functies kwijt en aan alle kanten wordt het gebied door plukken hoogbouw omringd. Het is nog geen solide muur, zoals rond Central Park in New York, maar het gaat wel die kant op.

Aan de Amstel, bij het vroegere café De Zwarte Kat, wijst een vrouw naar de overkant. Daar staat een giga belse villa, compleet met timpaan en balkon, ondersteund door Ionische zuilen. “Ze willen hier op de plek van het café ook drie villa’s bouwen. Een projectontwikkelaar heeft het al gekocht. We hebben geprotesteerd, maar we zijn maar een klein buurtschapje.”

Ook voorbij Ouderkerk stuiten we op de ene na de andere protserige villa, vaak in tenenkrommende imitatie-landgoedstijl. Hoe kan dat, in deze pronkkamer van groen Amsterdam? “Ze zijn allemaal aan het sjoemelen,” zegt Zef Hemel. “Overal wanstaltig bouwen waar ’t maar even kan, vooral aan de Amstelveense kant.”

Rond 1960 waren er plannen om de hele Amstelscheg om te katten tot sport- en recreatiegebied. Het boerenbedrijf zou praktisch verdwijnen. Tien jaar later werd gedacht aan een nieuw Amsterdamse Bos, met kronkelpaadjes en rustieke bruggetjes. Ook de boslandcreëerders wilden de boeren eruit. De jaren zeventig brachten op het nippertje redding. Het open



De Amstelscheg, de belangrijkste groene vinger die nog diep de stad in wijst, maar feitelijk eenoog in het land der blinden

cultuurlandschap en de landbouw mochten blijven, maar de beheerder, Groengebied Amstelland, kon niet voorkomen dat er door Jan en alleman met het landschap werd gesold.

Zo werd de Middelpolder aan de Amstelveense kant van de Amstel een mozaïek van lapjes grond voor de meest uiteenlopende doeleinden, zoals sportvelden, een compound voor grondcompostering, een rioolzuiveringsinstallatie en de nieuwe Portugees-joodse begraafplaats. Maar ook zien we ruime stukken veenweide, onaangetast. “Er zit daar een kolonie lepelaars, ooievaars en acht verschillende soorten ganzen,” vertelt een meneer op een bankje die zonder iPhone zit uit te kijken over het weiland. Af en toe pakt hij in Amsterdam-Zuid de fiets en een kwartier later is hij hier. Maar vlak bij dat idyllische plekje wordt ook weer een stel megalomane villa’s opgetrokken. Waarom, why, in ’s hemelsnaam? De wooncrisis los je daar echt niet mee op.

Teruglopend langs de ‘stille kant’ van de Amstel zien we hoe het ook kan. De ‘boerengemeente’ Ouder-Amstel heeft hier de Duivendrechtse Polders zo goed als onaangetast weten te houden. Amsterdam-Zuid-oost is weliswaar vlakbij, maar wordt in bedwang gehouden door de A2, qua uitwerking te vergelijken met de A10 aan de noordkant van de stad. Ouder-

Amstel bouwt er wel een nieuwe stadswijk, De Nieuwe Kern, maar houdt zich daarbij netjes aan die harde grens van de A2.

De Diemerscheg

De volgende etappe voert ons door Nescioland: van Ouderkerk langs het Gein op Driemond aan. Ik heb hier haast even vaak gewandeld als Nescio er heeft gefietst en zie hem in gedachten altijd zitten, even afgestapt voor koffie, op het stoepje van ijsselsteentjes bij uitspanning De Vink. Uitkijkend naar de torens van Abcou op de horizon. Ook Jac. P. Thijssse roemde De Vink in zijn album *De Vecht* van 1915, met plaatjes waaraan sindsdien nauwelijks iets is veranderd.

Vast en zeker hebben ook mijn ouders en grootouders hier koffiegedronken. Ze spraken over het Gein alsof het om een oude vriend ging: “Je bent niks veranderd...” Zo vergaat het ook ons. Marian maakt dezelfde foto’s als twintig jaar geleden. Alleen een paar nieuwe grote stallen zijn erbij gekomen, die ik vroeger lelijk zou hebben gevonden, maar nu verwelkom als blijk van een nog vitale landbouw vlak bij de stad. De boerderijen zelf zijn alleen maar meer op zichzelf gaan lijken: perfect gerestaureerd staan ze te pronken achter hun haag van leilinden.

En het is stil. Geen vliegtuigen hier, wel met een ►

Vlak bij dat idyllische plekje in de Middelpolder wordt ook weer een stel megalomane villa’s opgetrokken. Waarom, why, in ’s hemelsnaam?

► beetje geluk het suizen van de wieken van de twee molens, het kleppen van de ooievaars op hun nest, de schelle stemmen van wandelvriendinnen aan de overkant en het loeien van koeien en aanstormende racefietspiraten.

Dat allemaal op anderhalve kilometer afstand van de stad, die zich discreet verscholen houdt achter de bomencoulis van de Gaasperzoom, een strookje natuurreservaat van enkele tientallen meters breed. “Voor de Gaasperzoom geldt een zwaar beschermingsregime,” heeft Niek Bosch ons verteld. “Bos maakt indruk als groene buffer.” Daar komt nog bij dat ook hier een Rijksbufferzone begint, waaraan de stad zich altijd heeft gehouden.

Het Geingebied zit dus dubbel op slot. Nee, driedubbel, want vlak naast de Gaasperzoom ligt de Hollandse Kade, die de provincies Noord-Holland en Utrecht van elkaar scheidt. Die grenslijn is medeverantwoordelijk voor dit verbluffende voorbeeld van groene-grensverdediging. “Anders had je hier al lang grootscheepse ontwikkelingen gehad,” zegt Maurits de Hoog. “Provinciegrenzen zijn soms heel behulpzaam.”

Nu zie je vanaf het Gein naar het zuiden een grootse leegte tot Utrecht aan toe. In de verte het Amsterdam-Rijnkanaal, met rijen populieren erlangs, kaarsrecht en prachtig. Vinden wij nu. Anders dan Thijsse in 1915, die dat nieuwe kanaal maar ‘een raar ding in ‘t landschap’ vond, ‘zoo’n recht kanaal met zijn twee stijve dijken’, die ‘alleen te pas komen als je ergens vlug wilt wezen’. Dat is weer die *Gnade der Spätgeburt*: wij weten niet dat het daar vroeger nóg mooier was!

In Driemond, waar het Gein uitmondt in de Gaasp, moeten we kiezen. We zijn nu vlak bij Weesp, dat sinds kort deel uitmaakt van de gemeente Amsterdam. Stadsdeel Zuidoost, Driemond en Weesp worden van elkaar gescheiden door een paar flinterdunne groene corridors, maar als we onze wandeling over twintig jaar nogmaals herhalen, kun je er donder op zeggen dat Weesp is vastgegroeid aan Amsterdam.

Wat nu nog als de Diemerscheg bekendstaat, zal dan tot stadspark zijn geworden, want ook ten noorden van Weesp zal de bebouwing zich dan ongehinderd voortzetten. Daar ligt de Bloemendalerpolder, toen we hierlangs liepen in 2001 nog een prachtig beschermd weidegebied. We werden die dag vergezeld door de Amsterdamse wethouder Duco Stadig, die trots wees: “Ik heb ertoe bijgedragen dat er vijfduizend woningen in de Bloemendalerpolder komen. Het is daar een waanzinnig goed bereikbare plek, er ligt al een station. En vijfduizend woningen is nog geen kwart van het oppervlak van de polder.”

Het hele gebied was toen al opgekocht door projectontwikkelaars. “De dienst Ruimtelijke Ordening was



Wat nu nog als de Diemerscheg bekendstaat, zal over twintig jaar tot stadspark zijn geworden

heel erg tegen,” zegt Zef Hemel, “maar wethouder Stadig, een echte volkshuisvestingsman, trotseerde ons.” Kort daarna werd de polder uit het Groene Hart en uit de bufferzone gewipt. Volgens de laatste plannen wordt hij helemaal bebouwd, op een strook bos aan de noord- en westkant na. De ‘bandstad’ Amsterdam-Driemond-Weesp-Muiden zal dan een feit zal zijn.

We gunnen de Diemerscheg het voordeel van de twijfel en slaan linksaf langs de Gaasp, met aan de overkant Zuidoost en rechts het Diemberbos, een samenstel van losse stukken en snippers, doorsneden door verkeerswegen, onder aan de pikorde van Amster-

damse scheggen. Groengebied Amstelland en Staatsbosbeheer doen wat ze kunnen, onder het motto ‘redden wat er te redden valt’. Twintig jaar geleden was ik uitgesproken somber over het Diemberbos, dat toen in aanleg was. Bij de aanblik van liniaalrechte wandelpaden langs iele rijtjesboompjes schreef ik cynisch over het ‘geheimzinnige, duistere Diemerwald’ en over ‘Waldruh in de polder’.

“Rond 2008 kwam Staatsbosbeheer naar ons toe omdat ze van die rijtjes af wilden,” vertelt Remco Daalder, die destijds projectleider was. “Toen hebben we afgesproken dat we voor nat bos zouden kiezen. We hebben de watergangen verbreed en een natuurlijker bosbeheer toegepast.” Daardoor werd het Diemberbos geen hoog opgaand woud dat staat te detoneren in de polder, maar een verzameling ondoordringbare moerasbosjes die hier prima passen.

We zien ook flinke stukken weiland, waar volop wordt gehooid. Langs de dijk zelfbedieningskraampjes

van nog werkende boerderijen. Hier is gepriegeld met wat er nog is, maar goed gepriegeld.

Buiten-IJ

Bij bedrijventerrein De Sniep lopen we verder langs de Diemen, restanten van een oude kreek die door infrastructuur in drieën is gehakt. Zeventig jaar geleden legden we hier aan met mijn vaders zeilboot om doters te plukken. We waren dan al geruime tijd door diep groen omringd. Nu is het druk om ons heen, met de flats van Diemen-Noord en het viaduct van de A1. Maar ook zien we nog tussen bosschages verzonken boerderijtjes en privéparadijsjes aan het water.

Vanaf de Tweede Diem lopen we over de Hooiweg naar de bushalte bij de Diemerknop om de bus over het Amsterdam-Rijnkanaal naar IJburg te nemen. Een staatsboer op tractor wijst ons vriendelijk de weg. Het wordt een exotische laatste etappe van onze tocht, want voor ons binnenstadsbewoners is IJburg onbekend terrein.

We stappen uit op het Strandeiland in aanleg. Het is een grijze namiddag, de IJburgbaai ligt er verlaten bij, behalve een winkeltje met echte strandspulletjes, gielende bevrouwing en zonder klanten. We staan oog in oog met een verbazende ruimte, het lijkt de Vliehors wel, in de verte verliest het strand zich in nevels. Nog verder weg zien we petieterige kranen en staketsels staan. Of is het een fata morgana? Daar wordt het Buiteneiland aangeplempt, het laatste van IJburg.

Het is hier een Vinexlocatie, gebouwd volgens de normen van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra van 1991. Maar geen gewone Vinexlocatie. Unaniem zijn de planologen die we spreken enthousiast over het resultaat. “Normaal gaat het bij Vinex om rijtjeshuizen met een tuintje voor en achter,” zegt Niek Bosch, “maar dit is Vinex op een stedelijke manier, ook met voorzieningen.”

“Meestal is Vinex een kwestie van lekker makkelijk bouwen langs de snelweg, historiserend ontwerpje en klaar,” vindt ook Zef Hemel. “Maar op IJburg is getoverd. Het Buiten-IJ was een rommeltje, de achterkant van de stad. En nu is van de achterkant de voorkant gemaakt. Ik vind het magisch, dát is stedenbouw.”

Dat geldt zeker voor de zeekant van het volgende eiland, Haveneiland. Ja, zee! Het ruikt bijna zo. De Bert Haanstrakade is een imposante boulevard, onwrikbaar recht, een grote greep. “Het is strak en niet te hoog,” zegt Zef Hemel. “Maar de bouwdichtheid is oneindig veel hoger dan bij conventionele Vinexlocaties.”

“Het licht!” zegt Remco Daalder. “Het is zo ontworpen dat je overal het licht van het grote water ervaart. En het is niet één grote zandplaat geworden, maar een reeks eilanden. Daardoor heb je veel oevers en een grote rijkdom aan flora en fauna.”

Bij de Hoofdsluis slaan we af naar de jachthaven, die omringd wordt door terrasjes. Maar zijn we hier nog in Amsterdam? Nederland? Alles is hier uitheems: de menukaart van het restaurantje, de bediening, de bezoekers en vooral de omgeving. Hoge flats eromheen. Dit kon overal in Zuid-Europa zijn, volgens mij zijn we op vakantie. ►

Het Zeeburgereiland werd een diepe kast waarin de stad alles wegstopte wat de bewoners liever niet wilden horen, zien of ruiken.

► **Via de Enneüs** Heermabrug bereiken we het Zeeburger-eiland, dat als een kurk de monding van het IJ afsluit. In de jaren twintig aangelegd als baggerdepot, werd het een diepe kast waarin de stad alles wegstopte wat de bewoners liever niet wilden horen, zien of ruiken. Zoals de rioolwaterzuiveringsinstallatie, een asielzoekerscentrum en een scala aan ongeregelde activiteiten.

In die staat troffen we het Zeeburgereiland twintig jaar geleden aan, maar nu is het volop in ontwikkeling. Aan de westkant komt Sluisbuurt, met tientallen woontorens tot 125 meter hoog – een voor Amsterdam ongekende bouwhoogte. Het riep veel debat op: schep je daarmee geen tochtige, onpersoonlijke woonomgeving? Vormen die torens geen aantasting van het uitzicht vanuit de grachtengordel? Is die Sluisbuurt kortom niet 'on-Amsterdams'?

De Raad van State veegde al die bezwaren van tafel, en ik zeg: goed zo! Van mij had Amsterdam ook elders veel hoger mogen bouwen. Zoals Heleen Mees betoogde in *de Volkskrant* van 25 juli: "Welke briljante planologie heeft bedacht om de Amsterdamse eilanden vol te bouwen met vier- en vijflaags woningen? Waarom zijn daar destijds geen wolkenkrabbers neergezet? Locaties aan het water zijn geliefd vanwege het mooie uitzicht. (-) In Amsterdam is de keuze simpel. Of je bouwt de lucht in, of de huizenprijzen gaan de lucht in."

Twee plekken op het Zeeburgereiland ademen nog iets van de vroegere frontiersfeer. In de zuidwesthoek overleeft nog een verzameling kleurrijk beschilderde woonwagens en zelfbouwsels, ook weer zo'n resterende rafelrand. En op de oostpunt bewaakt pop-uprestaurant Kaap Amsterdam de toegang tot de geheimzinnige strekdam langs de vaargeul naar de Oranjesluizen. Als jongetje zag ik hem liggen wanneer we met onze zeilboot het Buiten-IJ op voeren. Het was een plek om naar te kijken, niet om te betreden – ik wist niet eens dat dat kon.

Twintig jaar geleden deden Marian en ik het wel en liepen door tot het eind. Tussen de basaltblokken hadden zich bomen omhoog geworsteld, waardoor het een monumentale essenlaan was geworden, een bospad de zee in. Nu kan dat niet meer – de dam is halverwege doorgehakt om de waterkwaliteit van de IJburgbaai te beschermen; het geamputeerde deel ging naar de vogels.

We stuiten op een hek, maar de uitbater van het restaurant weet raad: verderop is een 'kruipgat'. Maar onze strekdamverkenning is van korte duur, al gauw is het helemaal dichtgegroeid. We kijken uit op Schellingwoude, waar we een week geleden onze tocht begonnen. Daarachter het vertrouwde gezicht op Durgerdam en de toren van Ransdorp.

Toch is geen uitzicht de afgelopen twintig jaar zo drastisch veranderd als deze blik op wat officieel nog Buiten-IJ heet. In werkelijkheid is het al bijna een

binnenmeer, een waterpark, van het IJsselmeer gescheiden door de archipel van IJburg, het afgehakte deel van de strekdam, het Vuurtoreneiland en de Hoeckelings-dam, die in 2003 werd aangeplempt als 'natuurcompensatie' voor de aanleg van IJburg. Het zal niet lang duren of het schuifblauw verplaatst zich verder richting Almere.

Ruiters van de agrocalyps

De 'blauwe scheg' van het Buiten-IJ deelt daarmee in het lot dat ook de groene scheggen bedreigt: verparking. Eigenlijk kunnen alleen de Amstelscheg, met de rivier als drager, en de Brettenzone langs het spoor en de Haarlemmertrekvaart nog enigszins gelden als doorlopende groene zone, vindt Maurits de Hoog. De andere scheggen gaan het Amsterdamse Bos achterna, dat, ingekapseld door Schiphol en Aalsmeer, al een stadspark is geworden. "Niet een gebied om doorheen te gaan naar het ommeland," zegt Remco Daalder, "maar een plek om naartoe te gaan en dan weer terug."

In de nieuwe Omgevingsvisie Amsterdam 2050 wordt deze ontwikkeling bevestigd: de scheggen worden voortaan beschouwd als landschapsparken, zoals Het Twiske of het Amsterdamse Bos. Deze verparking van het boerenland is de eerste van de drie ruiters van de agrocalyps die onderweg ons pad kruisten. De tweede is verdozing, zoals we die zagen oprukken in de Lutkemeer en de Haarlemmermeer. Valt die verdozing nog te keren? Daartoe wordt vaak een paardenmiddel toegepast: zet een bos neer in de polder, zoals het Geuzenbos, daar blijven ze wel van af.

"Eigenlijk zijn de Amsterdamse contouren nog ontzettend groen," zegt Geert Timmermans. "Wat verandert, is het sóórt groen: landbouwgroen verandert in recreatiegroen en bos." Verbosing is de derde ruiter van de agrocalyps. Het rijk dringt erop aan en Amsterdam neemt het zich voor in de Omgevingsvisie, want bos is 'natuur' én recreatie, twee voor de prijs van één. Ik ben niet de enige die daarbij een waas voor ogen krijgt. "Bos is de grootste vijand van de horizon," zegt Maurits de Hoog. Landschapsarchitect Adriaan Geuze ontplofte bijna toen ik het b-woord in zijn bijzijn uitspraak: "Bos is de ergste uitwas van landschapsbederf in de polder."

Intussen heeft Geert Timmermans wel een punt met zijn constatering dat Amsterdams contouren nog opmerkelijk groen zijn. De veranderingen van de afgelopen twintig jaar zijn niet te vergelijken met de snelle stadsuitbreidingen uit eerdere decennia en met de nog verdergaande ingrepen die toen werden overwogen, zoals grootschalige bouw-, haven- en verkeersplannen in de polders rond Zaandam, de Amstelscheg en het Vecht- en Geingebied. Ze werden op het nippertje afgeblazen, vaak onder druk van plaatselijke actie-



Zeeburgereiland is volop in ontwikkeling

groepen. Straffe beschermingsregimes kwamen ervoor in de plaats, ook met het oog op waterberging, en in verband met de geluidscontouren van Schiphol.

Wat wel doorging, was een niet-aflatend geknabbel aan de – vooral zuidelijke – stadstrand. Ook op dit punt werd vanuit planologische hoek wel gepleit voor een benadering van *'If you can't beat them, join them'*. Zo kwam het Ruimtelijk Planbureau in 2005 met een pleidooi voor de 'LandStad', een tweeslachtig landschap waarin je stad en land nauwelijks meer van elkaar kunt onderscheiden: halflandelijkheid tot wensbeeld verheven.

Is het een illusie Amsterdam te blijven beschouwen als een stad die via groene vingers verbonden is met het ommeland? Moeten we voortaan de begrenzingen van de Metropoolregio Amsterdam aanhouden en het omringende groen zoeken in het duingebied en Het Gooi? Het Naardermeer als *Amsterdam Lake*, zoals het Zandvoortse strand al *Amsterdam Beach* heet en het Muiderslot *Amsterdam Castle*?

Het alternatief ligt in een nog zorgvuldiger inpassing van uitbreidingsbehoeften binnen het bestaande stadsgebied. Fröbelen met de beschikbare ruimte, zoals nu bijvoorbeeld gebeurt in het Westelijk Havengebied, waar, zoals Maurits de Hoog opmerkt, de hinderzones worden ingeperkt door de lijnen rond hinderbronnen zo strak mogelijk te trekken. Op die

manier kunnen er binnen de gemeentegrenzen misschien nog wel 250.000 woningen bij, ruimschoots voldoende om de bouwopgave voor de komende dertig jaar te halen.

Maar zijn de beschikbare instrumenten krachtig genoeg om daarmee ernst te maken? De ruimtelijke besluitvorming is de afgelopen decennia steeds dieper het veen in geduwd: provincies en gemeenten moeten het zelf maar uitzoeken. In de nieuwe Omgevingswet die volgend jaar moet ingaan, wordt de nationale regiefunctie zo goed als opgedoekt. "Iedere gemeente moet een Omgevingsvisie maken en zich daaraan houden," zegt Remco Daalder. "Maar sommige gemeenten zijn daarin veel minder strak dan andere. Zo zie je dat die decentralisatie tot willekeur leidt." Onderweg kregen we dat glashelder gepresenteerd in de Amstelscheg: verrommeling aan de Amstelveense kant, een groten-deels onaangetast landschap aan die van Ouder-Amstel. Wie in de toekomst God nog wil ontmoeten op een kwartier van de stad, moet niet alleen op het stadhuis zijn, maar ook in Den Haag. ✍

Deze publicatie is tot stand gekomen met steun van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten (www.fondsbjp.nl)

FONDS Bijzondere
JOURNALISTIEKE PROJECTEN

In de nieuwe Omgevingswet die volgend jaar moet ingaan, wordt de nationale regiefunctie zo goed als opgedoekt.