PROVINCIE

Noord-Holland

Monumenten Inventarisatie Project Noord-Holland

Amstelveen

Gemeentebeschrijving, september 1992

Foto omslag:

Michiel de Ruyterschool (1935), gelegen op de hoek van de Rentmeesterlaan en het Catharina van Clevepark te Amstelveen.

Inhoud

Verantwoording *5*

1. **Inleiding** *7*

2. **Bodemgesteldheid** *9*
2.1 Bodem *9*
2.2 Afwatering *10*

3. **Grondgebruik** *13*
3.1 Agrarisch grondgebruik *13*
3.2 Niet-agrarisch grondgebruik *13*

4. **Infrastructuur** *15*
4.1 Landwegen *15*
4.2 Waterwegen *16*
4.3 Dijken en kaden *16*
4.4 Spoor- en tramwegen *17*
4.5 Militaire infrastructuur *18*

5. **Nederzettingsstructuur** *21*
5.1 Algemeen *21*
5.2 Bevolkingsgroei *22*
5.3 Amstelveen *23*
5.4 Bovenkerk *25*
5.5 Nes aan de Amstel *25*
5.6 Ouderkerk a/d Amstel *26*
5.7 Amsterdamseweg e.o. *26*
5.8 Amsterdamse Bos *29*
5.9 Buitengebied *30*

6. **Bebouwingskarakteristiek** *33*
6.1 Amstelveen *33*
6.2 Bovenkerk *33*
6.3 Nes aan de Amstel *34*
6.4 Ouderkerk a/d Amstel *34*
6.5 Amsterdamseweg e.o. *34*
6.6 Amsterdamse Bos *35*
6.7 Buitengebied *36*

7. **Stedebouwkundige typologie** *37*

Verantwoording inventarisatie *39*

Literatuur *41*

Herkomst afbeeldingen *43*

Afbeeldingen *45*

Register *65*

Colofon *69*

Verantwoording

Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is ontwikkeld op initiatief van de Minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om geheel Nederland te inventariseren op het gebied van architectuur en stedebouw uit de periode 1850-1940. Het project wordt, in samenwerking met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden.

De doelstellingen van het MIP zijn:
- het verkrijgen van een landelijk overzicht van jongere bouwkunst en stedebouw uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- het bevorderen van kennis en waardering voor historische stads- en dorpsgezichten en monumenten van geschiedenis en kunst uit de periode midden 19de eeuw - Tweede Wereldoorlog;
- basisgegevens aan te leveren voor wetenschappelijk onderzoek op architectuurhistorisch, bouwhistorisch, stedebouwkundig, historisch-geografisch en/of industrieel-archeologisch terrein;
- bouwstenen aandragen voor te ontwikkelen beleid van de drie bestuurslagen ten aanzien van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en monumentenzorg en als basis voor planologische en stedebouwkundige afwegingen;
- selectie- en registratie-activiteiten van de drie bestuurslagen ten aanzien van objecten, ensembles, structuren en gezichten mogelijk te maken.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn de provincies in regio's onderverdeeld. Binnen deze inventarisatiegebieden wordt het werk per gemeente verricht. Hiertoe wordt de gemeentelijke indeling van 14 maart 1988 (start MIP Noord-Holland) gehanteerd. Grenswijzigingen van later datum worden bij de betreffende gemeenten vermeld.
Van elk inventarisatiegebied en van elke gemeente wordt een beschrijving gemaakt waarin geografische, sociaal-economische en stedebouwkundige ontwikkelingen binnen het betreffende gebied c.q. gemeente worden geschetst, toegespitst op de periode 1850-1940. Voorts worden waardevolle gebouwen en ruimtelijke structuren uit de betreffende periode in beeld gebracht.

De nu volgende gemeentebeschrijving richt zich op de gemeente Amstelveen voor geografische, sociaal-economische en cultuurhistorische ontwikkelingen in groter verband kan de MIP-regiobeschrijving Meerlanden worden geraadpleegd. De gemeentebeschrijving is tot stand gekomen op basis van vergelijking van kaartbeelden uit circa 1850, 1900 en 1940, literatuuronderzoek en inventarisatie in het veld.

De gemeentebeschrijving volgt in de eerste vijf hoofdstukken het model voor een regiobeschrijving van drs. L. Prins, Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1988. Hieraan zijn een bebouwingskarakteristiek en een verantwoording van de inventarisatie toegevoegd.

De MIP-werkzaamheden in de gemeente Amstelveen bestaande uit een vooronderzoek, de inventarisatie, het fotograferen en beschrijven van de geselecteerde objecten en complexen en het schrijven en samenstellen van de gemeentebeschrijving, hebben plaatsgevonden in de maanden augustus en september 1991. Hiervoor waren in totaal zeven weken beschikbaar.

Deze werkzaamheden zijn uitgevoerd door ir. J.A. van der Hoeve, op tijdelijke basis verbonden aan de Provincie Noord-Holland als inventarisator jongere bouwkunst.

September 1992

I. Inleiding

De gemeente Amstelveen ligt in het zuiden van de provincie Noord-Holland. Zij wordt aan de noordzijde begrensd door de gemeente Amsterdam, aan de oostzijde door de gemeente Ouder-Amstel, aan de zuidzijde door de gemeente Uithoorn en aan de westzijde door de gemeenten Aalsmeer en Haarlemmermeer.

In oorsprong vormden de gemeenten Ouder-Amstel en Nieuwer-Amstel (Amstelveen) één gerecht, waarvan het dorp Ouderkerk a/d Amstel de bestuurszetel vormde. In verband met de groei van de bevolking in het gebied westen van de Amstel (Amstelveen, Bovenkerk en Amsterdam) is het gerecht in de 13de eeuw gesplitst in Ouder-Amstel en Nieuwer-Amstel.
Met verlening van stadsrechten aan Amsterdam werd het stadsgebied van het ambacht Nieuwer-Amstel afgescheiden. Bij elke uitleg van de stad Amsterdam werd een stuk grond van het ambacht Nieuwer-Amstel aan Amsterdam toegevoegd. In 1529 verwierf Amsterdam het ambachtsheerlijk gezag van Nieuwer-Amstel, waarmee de stad bestuurlijke zeggenschap verkreeg. Bij de instelling van de Bataafse republiek (1795) is deze situatie ongedaan gemaakt.

Na de inlijving van Nederland in het Franse Keizerrijk (1806) werd de regel uitgevaardigd dat gemeenten met minder dan 500 inwoners dienden te worden opgeheven, ofwel door samenvoeging ofwel door inlijving bij grotere gemeenten. Bij Keizerlijk decreet van 21 oktober 1811 werd de gemeente Rietwijk bij Nieuwer-Amstel gevoegd. Na herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid werden vele maatregelen weer ongedaan gemaakt: zo werden de gemeenten Nieuwer-Amstel en Rietwijk weer gescheiden bij KB 13 december 1815 (ingangsdatum 1 mei 1817). Na veel geharrewar werd gemeente Rietwijk (of Rietwijkeroord) bij wet van 13 april 1854 toch weer aan de gemeente Nieuwer-Amstel toegevoegd. Reeds voor 1900 was de stad Amsterdam al zodanig gegroeid, dat er uitbreidingen op het grondgebied van de gemeente Nieuwer-Amstel hadden plaatsgevonden. Omdat deze situatie door alle betrokkenen als ongewenst werd ervaren, is bij wet van 20 maart 1896 besloten een gedeelte van de gemeente Nieuwer-Amstel aan Amsterdam toe te voegen. Tegelijk werden ook de gemeente Sloten en een deel van de gemeente Diemen aan de gemeente Amsterdam toegevoegd. Bij wet van 28 december 1920 werd het grondgebied van Amsterdam nogmaals uitgebreid met het noordelijk deel van de gemeente Nieuwer-Amstel en een deel van de gemeente Ouder-Amstel. De nieuwe grenzen gingen op 1 januari 1921 in.

In 1964 heeft de gemeente Nieuwer-Amstel een nieuwe naam gekregen, die is ontleend aan de grootste kern binnen haar grenzen: Amstelveen.

In de gemeente Amstelveen liggen de dorpen Amstelveen, Bovenkerk, Nes aan de Amstel en Ouderkerk (Buurt over Ouderkerk). De totale oppervlakte van de gemeente is 4238 ha (waarvan 4093 ha land) en het aantal inwoners is 69.982 (per 1 januari 1990).

De gemeente Amstelveen wordt in de MIP-inventarisatie gerekend tot deelgebied VII: de Meerlanden. In dit deelgebied liggen de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

De gemeente is ten behoeve van de objecten-inventarisatie ingedeeld in zeven deelgebieden:

1. Amstelveen: Amstelveen dorp
2. Amstelveen: Bovenkerk
3. Amstelveen: Nes aan de Amstel
4. Amstelveen: Ouderkerk a/d Amstel
5. Amstelveen: Amsterdamseweg e.o.
6. Amstelveen: Amsterdamse Bos
7. Amstelveen: Buitengebied

2. Bodemgesteldheid

2.1 Bodem

In de voorlaatste ijstijd (het Saalien) schoven grote ijsmassa's vanuit het noorden over ons land. Deze ijsmassa's schoven enorme hoeveelheden Pleistoceen zand voor zich uit. Na het afsmelten van het ijs bleven in Nederland stuwwalcomplexen over, waarvan gedeelten tot aan het Bijlmermeer reikten. In de laatste ijstijd bereikte het ijs Nederland niet. Echter door de koude ontstond een toendraklimaat, waar slechts weinig plantegroei mogelijk was. In deze periode verwaaide zeer veel zand uit de stuwwallen en de smeltwatervlakten, dat over een groot gebied werd afgezet. Ook in West-Nederland is toen een dikke laag dekzand afgezet.

Door een aanzienlijke temperatuurstijging in het Holoceen smolt zeer veel landijs (zowel in de Noordse landen als in het midden van Europa). Daardoor breidden de zeeën en oceanen zich sterk uit en steeg het grondwaterpeil aanzienlijk. Omdat ook de rivieren veel meer water kregen te verwerken, ontstonden in West-Nederland grote moerassen en ondiepe zoetwatermeren. In deze moerassen ontwikkelde zich een laag veen: het basisveen. Door verdergaande stijging van de zeespiegel verschoof de kustlijn langzaam aan in oostelijke en zuidelijke richting. West-Nederland veranderde daarbij in een soort waddenzee, die door zandbanken en eilanden door voerde het zeewater zand en klei aan, dat op het dekzand en basisveen werd afgezet. Dit pakket wordt als "oude zeeklei" aangeduid. Omstreeks 3000 voor Christus vormden de strandwallen een gesloten wand, waar de zee niet meer in kon doordringen. Zo ontstond in West-Nederland een afgesloten binnenzee, die onder invloed van de erin uitmondende rivieren verzoette. Dankzij de toenemende temperatuursstijging nam de begroeiing in de binnenzee sterk toe. Deze binnenzee slibde dicht tot een moeras, waarin zich een dik pakket veen vormde (3 tot 5 meter). Het moeras werd doorsneden door veenstromen (onder andere de Oude Waver, de Waver, de Holendrecht, de Bullewijk, de Drecht en de Amstel) en aaneengesloten meren (onder andere het Haarlemmermeer, het Legmeer, het Karnemelksegat en het Zijdelmeer). In de eerste eeuwen na Christus steeg de zeespiegel na een periode van stabilisatie weer verder. Door de getijdewerking drong de zee via de veen stromen tot diep in het land. Tot voorbij Ouderkerk werd op die wijze zeeklei op de oevers van deze veenstromen afgezet. Daarbij ontstonden oeverwallen. Verder landinwaarts vormde zich nog steeds meer veen.

Tussen de 11de en de 13de eeuw is het veenland voor de landbouw ontgonnen. Daarmee werd verdere veenvorming gestopt. Door de ontwatering en door oxidatie van het veen daalde de bodem sindsdien gestaag. In de 16de en 17de eeuw was men verplicht tot grootschalige inpolderingen, waarmee het dalingsproces werd versneld. Sedert de middeleeuwen werd ook veen afgegraven om het als brandstof (turf: gedroogd veen) te gebruiken. In eerste instantie vond deze winning droog plaats: de afgraving geschiedde tot aan het grondwaterpeil. Later werden grootschalige gebieden afgegraven, waarbij grote waterplassen ontstonden. In de 19de en 20ste eeuw werden de meeste veenplassen (en natuurlijke meren) drooggemalen. In de droogmakerijen treedt de oude zeekleigrond aan de oppervlakte. Omstreeks 1900 zijn de meeste deze bodems doorploegd (tot meer dan 1 meter), waarbij de bovenste lagen zijn gemengd.

In de gemeente Amstelveen bevinden zich twee typen polders: restanten van veenpolders en de droogmakerijen. Van de Amstelveense veenpolders zijn slechts stroken behouden gebleven, de zogenaamde bovenlanden van

de droogmakerijen. Deze bovenlanden zijn behouden als waterkeringen tussen de veenplassen en rivieren. Ook de voornaamste landwegen en vrijwel alle bebouwing stond op de bovenlanden. De meeste bovenlanden bestaan voornamelijk uit veen. Langs de Amstel zijn plaatselijk lagen klei afgezet, die lage oeverwallen vormen. Het bodempeil van de bovenlanden varieert van -1,9 tot -2,1 meter NAP langs de Amstel tot -2,0 tot -2,2 meter ter weerszijden van de Legmeerdijk en de Noorddammerweg.

De Zuiderlegmeerpolder en de Noorderlegmeerpolder (met inbegrip van de Thamerpolder) zijn droogmakerijen uit de late 19de eeuw. De bodems bestaan uit oude zeeklei, waarvan de bovenste meter is omgeploegd. Het bodempeil varieert van -4,0 tot -4,6 meter NAP.

De Bovenkerkerpolder is een droogmakerij uit de 18de eeuw. De bodem bestaat uit oude zeeklei. Het bodempeil varieert van ca.-4,3 tot -5,1 meter NAP. De Middelpolder onder Amstelveen is een droogmakerij uit de late 19de eeuw. De bodem bestaat uit oude zeeklei. Het bodempeil varieert van -4,4 tot -4,9 meter NAP. De Noord- of Rietwijkeroordpolder (peil -4,1 tot -4,5 meter NAP) en de Buitendijksche Buitenvelderse Polder zijn niet gekarteerd, omdat deze geheel zijn bebouwd.

2.2 Afwatering

Amstelveen kent reeds een lange geschiedenis van waterbeheersing. Het oudste waterstaatsreglement dateert uit 1401. In 1520 werd het gebied van het gerecht Amstelveen tot een Heemraadschap verenigd door een besluit van Keizer Karel V. Het Heemraadschap heeft tot 1908 gefunctioneerd, toen het werd opgenomen in een groter verband onder de naam Hoogheemraadschap Amstelland. Ondanks het bestaan van deze instellingen was de waterbeheersing zo weinig doeltreffend, dat slecht sporadisch landbouw kon worden beoefend. In de 17de eeuw is vrijwel alle gebied in Amstelveen ingepolderd, door middel van de aanleg van dijken en de bouw van molens. In 1629 is de eerste polder gevormd: de Bovenkerkerpolder. In de loop van de 17de eeuw hebben de ambachtsheren van Aalsmeer, Kudelstaart, Kalslagen en Amstelveen besloten een grote polder te stichten, die het grootste deel van het grondgebied van voornoemde ambachten besloeg (octrooien van de Proost van de St. Jan in 1635 en van de Staten van Holland en Westfriesland van 1637). Deze polder, de Grote of Generale Polder geheten, werd door in totaal vier hoofdmolens bemalen: de Kalslager- of Moordmolen (bij het huis ter Lucht), de Vrouwenakkerschemolen (in Vrouwenakker), de Zandpadtermolen aan het Zandpad te Uithoorn en de Koenemolen bij het Karnemelksegat te Amstelveen. Behalve deze hoofdmolens waren er nog enkele hulpmolens, onder andere in Aalsmeer. In 1674 heeft Aalsmeer zich uit het verband van deze polder teruggetrokken. In verband met de verveningen en droogmakerijen in de 19de eeuw, zijn steeds meer gebieden van de Grote of Generale polder afgescheiden.

Het grootste deel van de polders in Amstelveen watert af op de waterwegen, die deel uitmaken van het stelsel van wateren van de Boezem van het Amstelland. De voornaamste wateren hiervan in de gemeente zijn de Amstel en het Amstel-Drechtkanaal. De boezemwateren van het Amstelland waterden voor de voltooiing van het Merwedekanaal (1893) uit op de Zuiderzee via de Ilpenslotersluis (gemeente Amsterdam) en de Diemerdammersluis (gemeente Diemen) en op de stadswateren van Amsterdam via de Amstelsluis (gemeente Amsterdam). Sinds de voltooiing van het Merwedekanaal in 1893 (het huidige Amsterdam-Rijnkanaal) watert de Amstellandboezem uit op de boezem van het Noordzeekanaal via de sluizen bij Zeeburg, op het stadswater van Amsterdam via de Amstelsluis en op het IJsselmeer via de sluizen bij Diemerdam en Ilpensloot.

In de gemeente Amstelveen wateren slechts de Oosteinderpolder, de Buitendijksche Buitenveldersche Polder en de Rietwijkerpolder af op het stelsel van wateren van de Rijnlandse Boezem, waarvan het Nieuwe Meer, de Ringvaart van het Haarlemmermeer en de Amstelveense Poel de voornaamste zijn. De wateren van de Rijnlandse Boezem slaan sedert de droogmaking van het Haarlemmermeer (1844) uit op de boezem van het Noordzeekanaal door de gemalen bij Spaarndam (1844) en Halfweg (1853), op de Hollandse IJssel door het gemaal bij Gouda (1857), of direkt op de Noordzee door het gemaal bij Katwijk. Beperkte natuurlijke lozing vindt plaats door de sluizen bij Gouda.

De Bovenkerkerpolder (1537 ha):
Vanwege de aanhoudende wateroverlast verleenden de Staten van Holland en Westfriesland op 19 december 1629 octrooi tot bedijking en inpoldering van het gebied, omsloten door het Groote Loopveld, de Amsteldijk, de Bovenkerkerweg en de Hollandsche Kade: de Bovenkerkerpolder. De Weteringsbrugmolen (ook molen de Oude Visser of Aalvisser) bij de herberg de Zwarte Kat en de Nesser- of Plasmolen (bij Nes aan de Amstel) sloegen het overtollige water van deze polder op de Amstel uit. In de 18de eeuw is het grootste deel van het gebied verveend, waarbij slechts een smalle strook land langs de Amstel is behouden. Vanwege de aanhoudende onderspoeling van het bovenland is besloten de veenplas droog te malen. Op 7 september 1764 werd octrooi verkregen tot omdijking, droogmalen en verkaveling van de polder. Hiertoe is bij Nes aan de Amstel een complex van vermoedelijk 10 molens gebouwd, staande in twee molengangen: De Boom, Johanna Bregitte (of Anna Bregetta), De Hoop, De jonge Gerhard, De Zon, De Parel, De Hoorn, De Schijf, De Vijzel en de Cornelia Wilhelmina. In 1771 is nog de molen De Eendracht toegevoegd. Alle molens sloegen uit op de Amstel. In de loop van de 19de eeuw is het aantal molens gereduceerd tot in totaal zes. Deze zes molens zijn tussen 1859 en 1862 vervijzeld. In 1914 werden deze molens vervangen door één gemaal met twee 180 PK dieselmotoren van de firma Werkspoor. De molens werden toen onttakeld en verkocht. Als molenrompen zijn nog behouden: de molens De Parel (Amsteldijk zuid 117), De Hoorn (Ringdijk BP 15) en Cornelia Wilhelmina (Ringdijk BP 18). In 1940 werden de beide dieselmotoren van het gemaal vervangen door elektromotoren, in verband met de slechte verkrijgbaarheid van de brandstof.

Amstelveender Middelpolder (1024 ha):
Deze polder is waarschijnlijk in het midden van de 17de eeuw gesticht, vermoedelijk naar aanleiding van de stichting van de Grote of Generale Polder. De polder werd door de Pancrasser watermolen en de Middelpolder-watermolen bemalen, die het water uitsloegen op de Amstel. Bij KB van 20 februari 1843 werd vergunning verkregen voor de vervening van het zuidelijk deel van deze polder, gedurende een periode van 40 jaar. Bij KB van 28 januari 1869 is concessie verleend voor de vervening van het noordelijke deel van de polder, gedurende een periode van 25 jaar. Het uitgeveende land wordt omringd door bovenlanden (330 ha). Het verveende gedeelte is omgeven door een ringvaart en een dijk. De Middelpolder-watermolen werd in 1877 vervangen door een stoomgemaal, die het verveende gebied tussen 1891 en 1894 heeft droodgemalen. De Pancrassermolen (Bankraspad 1) is tot 1900 behouden als reserve-gemaal, ten behoeve van de bovenlanden.

De stoommachine is in 1936 vervangen door 2 ruwoliemotoren.
Op 2 mei 1968 werd een geheel nieuwe pomp geïnstalleerd, die wordt aangedreven door elektromotoren. In 1973 is het gebouw van het gemaal gerestaureerd.

Buitendijkse Buitenvelderse polder (394 ha):
De Buitendijkse Buitenvelderse polder maakte deel uit van de Grote of Generale Polder, die in het begin van de 17de eeuw is gesticht. Eén van de vier hoofdmolens van de Grote of Generale polder, de Koenenmolen, stond in de Buitendijksche Buitenvelderse Polder. In verband met de plannen tot droogmaking van de Legmeerplassen is de Buitendijkse Buitenvelderse Polder in 1877 uit het verband van de Grote of Generale Polder losgemaakt. In 1876 is ruim 961 hectare van deze polder verkocht aan de Maatschappij tot Droogmaking van het Noorder Legmeer.
Op 31 augustus 1904 verleenden Gedeputeerde Staten vergunning tot vervening van het noordelijke deel van de polder aan de "Commissie ter vervening van het noordelijk deel van de Buitendijkse Buitenvelderse Polder". Bij besluit van GS op 16 juli 1918 werd de "Veenpolder in het Noordelijk gedeelte van de Buitendijkse Buitenveldertschen polder" opgericht. Na vervening werd op 1925 gestart met het droogmalen van de veenpolder. Bij besluit van Gedeputeerde Staten van 1 juli 1930 werd de Veenpolder opgeheven en weer samengevoegd met de Buitendijkse Buitenvelderse Polder.

Bij KB van 3 januari 1883 werd toestemming verleend het zuidelijke deel van de polder, de Amstelveense Poel of de Toverpoel, droog te leggen. Hiervan heeft men echter afgezien. De windschepradmolen De Koenemolen is in 1919 verbrand en vervangen door een gemaal.

Noorder Legmeerpolder (1415 ha):
Bij KB van 21 april 1873 verkreeg ir. J.M.W. Wiegel concessie tot indijking en droogmaking van het noordelijke deel van de Legmeerplassen. Als eerste werd het in 1836 verspoelde pad tussen de Kwakel en Kudelstaart hersteld, waarmee de Legmeerplassen in een noordelijk en een zuidelijk deel werden gesplitst. In 1876 werd het stoomgemaal bij de Roode Paal (aan de Amstel) gesticht, waarmee de Noorder Legmeerplassen tussen 1876 en 1879 zijn drooggemaakt. Het gemaal is vervangen door een dieselgemaal van 200 pk met een centrifugaalpomp.

Rietwijkeroorderpolder (340 ha):
Deze polder werd bemalen door een schepradwatermolen, die uitsloeg op het Nieuwe Meer: De Noordermolen. Bij KB van 9 april 1879 werd concessie aan het polderbestuur verleend de polder te vervenen. Er lag reeds voor 1854 een plan tot vervening, dat ingetekend staat op afbeelding 2. In 1906 is de polder drooggemalen door een 30 Pk stoomgemaal aan de Schipholdijk. Na de droogmaking van de polder is dit gemaal gesloopt, omdat het niet gefundeerd was. Sedert 1934 werd de polder bemalen door een centrifugaalpomp met ruwoliemotor. Omstreeks 1960 is een nieuw gemaal aan de Schipholkade in gebruik genomen, dat zich ter plaatse van het in 1906 gesloopte stoomgemaal bevindt.

Oosteinderpoelpolder (560 ha):
Deze polder ligt voor het grootste deel in de gemeente Aalsmeer. Bij KB van 23 juni 1865 verkregen de jonkheren Mr. Jan Willem Rozenberg en Louis Rutgers concessie tot droogmaking van de Oosteinderpoel. In 1867 werd er een stoomgemaal in werking gesteld. Reeds in 1871 konden de eerste percelen worden uitgegeven.

In 1933 werden de stoommachines vervangen door ruwoliemotoren, die op hun beurt wegens de slechte verkrijgbaarheid van brandstof in 1943 werden vervangen door een elektromotor.

3. Grondgebruik

3.1 Agrarisch grondgebruik

De ontginning van het gebied rond Amstelveen is vermoedelijk in de 12de eeuw gestart, vanuit de oeverwallen en rivierdijken langs de Amstel. Volgens de oudste bronnen was het gebied in eerste instantie geschikt voor de akkerbouw en veeteelt. In de middeleeuwen werd onder andere graan verbouwd. Door oxidatie en inklinking van het veen zakte de bodem en nam de wateroverlast toe. Reeds in de 14de eeuw viel er een teruggang in de akkerbouw te constateren en een toename van de veeteelt (weidegrond). In de 17de eeuw zijn er polders gevormd, waarmee een tijdelijke verbetering van de waterhuishouding bereikt werd. Niettemin bleef de veeteelt na 1500 veruit de belangrijkste tak van de landbouw. In de 17de en 18de eeuw nam het belang van de landbouw sterk af door het omvangrijke landverlies door de turfwinning. De droogmakerij van de Bovenkerkerpolder (ca.1763) veroorzaakte weer een opbloei van de veeteelt. De akkerbouw bleef tot het einde van de 19de eeuw vrij bescheiden van omvang. Cijfers uit 1853 illustreren dit overduidelijk; bouwland: 80 ha, weiland (en hooiland): 1225 ha. Er werd voornamelijk hoornvee gehouden (1570-1700 stuks), aangevuld met enige schapen (500-600).

Aan het einde van de 19de eeuw en het begin van de 20ste eeuw zijn enige veenplassen drooggemaakt: de Middelpolder onder Amstelveen (1891-94) en de Rietwijkerpolder (1906) zijn als weiland in gebruik genomen, de Oosteinderpoelpolder (1868) en de Noorderlegmeerpolder (1883-1886) zijn voornamelijk voor de akkerbouw in gebruik genomen. Omstreeks 1910 zal ongeveer 1/5 van de landbouwgronden voor akkerbouw in gebruik zijn geweest.

De bodem van de drooggemaakte Oosteinderpoel en de Legmeerplassen bestond voornamelijk uit zanderige kleigrond met een (verspoeld) veenlaagje. Na diepploegen ontstond hier een vruchtbare akkergrond. Als eerste gewassen werden er koolzaad, rogge en haver verbouwd. Omstreeks 1900 werden vooral erwten en suikerbieten verbouwd, in combinatie met "Wilhelminatarwe", rogge (ca.1870-1920), klaver, haver en geringe hoeveelheden aardappels. De veeteelt speelt hier een bescheiden rol. Omstreeks 1980 zijn de Legmeerpolders herverkaveld, waarbij de smalle langwerpige percelen zijn samengevoegd tot brede rechthoekige percelen. Ook is toen de bloementeelt onder glas in Amstelveen geïntroduceerd.

3.2 Niet-agrarisch grondgebruik

Het voornaamste niet-agrarische grondgebruik te Amstelveen bestond uit de turfwinning. Tussen ca.1600 en 1925 is vrijwel het hele grondgebied van de gemeente Amstelveen verveend. Sedert ca.1400 vond er in de gemeente Amstelveen kleinschalige turfwinning plaats, waarbij het veen tot aan het grondwaterpeil werd afgegraven. Omstreeks 1600 nam de vraag naar turf zodanig toe, dat men is aangevangen met het zogenaamde slagturven. Hierbij werd het veen tot 3 á 4 meter onder de grondwaterspiegel weggebaggerd. Daarbij ontstonden grote waterplassen; oa. de Oosteinderpoel, de Toverpoel (of Amstelveense Poel) en de Legmeerplassen. In de loop van de 17de eeuw werd de wateroverlast van de door vervening ontstane meren/waterplassen steeds ernstiger. Bij ordonnantie van 4 april 1713 stelde de stad Amsterdam, in haar rol van ambachtsheer, paal en perk aan de ongelimiteerde (ongecontroleerde) verveningen. Nieuwe concessies tot vervening van terreinen waren nog maar gedurende een beperkte tijd geldig en werden gekoppeld aan de verplichting tot droogmaking.

4. Infrastuctuur

4.1 Landwegen

Volgens de kaart van Kuyper (afbeelding 3) waren er in ca.1870 nog slechts enkele wegen in de gemeente Amstelveen verhard: het tracé Amsterdamseweg (tot 1966: Amstelveenseweg)–Dorpsstraat–Bovenkerkerweg–Hollandseweg, het tracé Bovenkerkerlaan–Legmeerdijk en de Ouderkerkerlaan.
Het eerstgenoemde tracé maakt deel uit van de oude weg tussen Amsterdam en Leiden, via Uithoorn. Oorspronkelijk liep deze weg via het dorp Thamen naar Uithoorn, maar na de aanleg van de Hollandsedijk (1629) werd het zekerder tracé via de Amsteldijk verkozen. In 1810 werd besloten de weg te verharden. Echter blijkens een verslag uit 1821 was nog slechts de Amsterdamseweg tot aan het dorp Amstelveen verhard. Het meeste verkeer naar Leiden verkoos daarom de geheel verharde weg via Haarlem, hoewel deze in kilometers gemeten langer was. In het tweede kwart van de 19de eeuw is de rest van de weg verhard. Bij de overname van de weg door de gemeente Amstelveen in 1933 is de weg geasfalteerd.

Na de droogmaking van de Zuiderlegmeerplassen (1883) is de Zijdelweg aangelegd, die het zuidelijke deel van de Bovenkerkerweg verving. Daarmee was een meer rechtstreekse verbinding met Uithoorn tot stand gekomen.

De Amsteldijk was vanouds een belangrijke weg tussen Amsterdam en Gouda (Rotterdam). Deze weg liep via Uithoorn. De gemeente Amstelveen heeft deze weg in 1930 overgenomen en geasfalteerd.

De weg tussen Ouderkerk en Amstelveen volgde het Groote Loopveld (Ouderkerkerlaan) en was voornamelijk van regionaal belang. Blijkens de kaart van Kuyper was deze weg reeds in 1869 verhard.

Omstreeks 1934 is de Provinciale weg Haarlem – Schiphol Ouderkerk – Diemen – Weesp – Hilversum aangelegd. Deze weg volgde voor een deel bestaande tracé's en voor een deel nieuwe tracé's. In de gemeente Amstelveen is een nieuw tracé aangelegd, even ten noorden van de Ouderkerkerlaan. De weg werd over een nieuwe brug over de Amstel geleid, en door een tunnel onder de spoorlijn Amsterdam – Amstelveen. De weg kruiste de Amsterdamseweg even ten noorden van de dorpskern van Amstelveen. Vanaf deze kruising loopt de weg met een flauwe bocht naar de (reeds bestaande) Schipholkade. De provinciale weg is tussen 1966 en 1970 opgenomen in de ringweg rond Amsterdam, de Rijksweg A9. Bij deze verbouwing is de weg met tunnel onder de Amsterdamseweg en met een viaduct over de Keizer Karelweg gevoerd.

Het belang van de Amsterdamseweg voor het doorgaande verkeer is door de aanleg van de Keizer Karelweg (ca.1924-1950) aanzienlijk verminderd. Met de aanleg van deze weg is omstreeks 1924 gestart, als onderdeel van de uitbreidingswijken de "Witte Stad" en "Elsrijk". Omstreeks 1940 bestond de Keizer Karel uit twee afzonderlijke delen: het noordelijke deel verbond de Heemraadschaplaan met de knik in de Amsterdamseweg en het zuidelijke deel verbond de Ouderkerkerlaan met de Handweg (een gebogen tracé). Pas omstreeks 1950 zijn de beide delen van de Keizer Karelweg met elkaar verbonden.

Bij de aanleg van de wijk Amstelveen-noordoost in de jaren zestig is een start gemaakt met de Beneluxbaan, die aansluit op de Buitenveldertseweg te Amsterdam. Deze weg is één van de ontsluitingswegen van de hoofdstad. Omstreeks 1970 is deze weg met een klaverblad aangesloten op

ringweg om Amsterdam, de Rijksweg A9. In verband met de bouw van de bloemenveiling (1971) op een nieuw terrein ten oosten van Aalsmeer, zijn de ontsluitingswegen tot dit terrein verbeterd. Hierbij is ook de Legmeerdijk aangepast, deels door verbreding en deels door de aanleg van een nieuw tracé naast de oude dijk. Bij Bovenkerk in omstreeks 1990 een (tijdelijke) omleidingsweg om het dorp gemaakt, waarvan gebruik is gemaakt van het talud van de (reeds opgeheven) spoorlijn Aalsmeer – Bovenkerk. De functie van deze weg zal op korte termijn worden overgenomen door een direkte verbindingsweg tussen het Schinkeldijkje (Aalsmeer) en de Beneluxbaan.

4.2 Waterwegen

Tot in het begin van de 19de eeuw waren de meeste waterlopen in de gemeente Amstelveen van plaatselijk en regionaal belang; ze waren slechts geschikt voor kleinschalig transport. Zelfs de rivier de Amstel had tot dan toe slechts geringe betekenis voor de (interregionale) scheepvaart. In deze rivier lagen namelijk meerdere grote hindernissen voor de scheepvaart (o.a. een zeer lage brug bij Amsterdam). Niettemin was reeds in 1730 een scherpe bocht in de rivier afgesneden door de aanleg van een kort kanaaltje: het Nieuwe Diep. Op het aldus ontstane eiland werd een scheepswerf gevestigd.

In de jaren 1824 en 1825 is een nieuwe binnenvaartroute tussen Amsterdam en Rotterdam aangelegd, volgens de plannen van Jacob de Jong. Hiertoe zijn de rivieren de Aar, Amstel en Drecht verbreed en uitgediept en is het Aarkanaal gegraven. Tegelijk zijn de Amsteldijken aanzienlijk versterkt. In de loop van de 19de en 20ste eeuw zijn nog enige verbeteringen aan de Amstel uitgevoerd (Amstel-Drechtkanaal).

De scheepvaartroutes tussen Haarlem en de Amstel en tussen Aalsmeer en Amsterdam waren in de 19de eeuw van secondair belang. De vaarroute tussen Haarlem en de Amstel volgde de kustlijn van het Haarlemmermeer (na 1852 de Ringvaart), het Nieuwe Meer, het Karnemelksegat, de Landscheidingsvaart, de Amstelveense Poel en het noordelijke deel van de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder. Op dit tracé bevonden zich drie sluizen, namelijk tussen het Nieuwe Meer en het Karnemelksegat (Amstelveensesluis), tussen de Amstelveense Poel en de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder en tussen de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder en de Amstel. Bij het dorp Amstelveen bevond zich een binnenhaven met een laad- en loskade ("de Bocht"). Het belang van deze vaarroute nam in de loop van de 19de eeuw sterk af. De route werd in het laatste kwart van de 19de eeuw afgesloten. In 1883 werd de sluis tussen de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder en de Amstelveense Poel vervangen door een duiker. In 1912 werd de binnenhaven van Amstelveen gedempt ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Aalsmeer (en Uithoorn). Tenslotte werd in 1936 ook de sluis tussen de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder en de Amstel gedempt. De vaarroute Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam was voornamelijk in gebruik voor de turfvaart en het transport van de tuinbouw- en boomkwekersprodukten uit Aalsmeer. De voornaamste route bestond uit de ringvaart van de Stommeerpolder, de Oosteinderpoel, de Amstelveense Poel, de Landscheidingsvaart, het Karnemelksegat en het Nieuwe Meer. Na de droogmaking van de Oosteinderpoel (1868) werd gebruik gemaakt van de Dijksloot naast de Oosteinderweg, die via de Schinkelsluis (in het Schinkeldijkje) aansloot op de Amstelveense Poel. Omstreeks 1920 is deze sluis gedempt.

4.3 Dijken en kaden

Het grondgebied van de (huidige) gemeente Amstelveen is tussen de 11de en 13de eeuw ontgonnen. De bases van de ontginningen worden gevormd door de natuurlijke wateren en hoogten, waartussen op regelmatige afstand ontginningskaden zijn aangelegd. Het oorspronkelijke ontginningspatroon in de gemeente Amstelveen was regelmatig. Van de oudste structuur van kaden en dijken zijn onder andere de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg (langs het Legmeer) en de Amsterdamseweg (langs het Karnemelksegat) behouden. Tussen de ontginningsblokken bevonden zich dwarsgerichte verbindingen of loopvelden (randafsluitingen), waarvan Kalfjeslaan of het Kleine Loopveld en de Ouderkerkerkerlaan of het Groote Loopveld voorbeelden zijn. Het middelste gedeelte van de Amsterdamseweg is in de late middeleeuwen in westelijke richting verschoven, vermoedelijk in verband met de waterstaatkundige omstandigheden. Daarbij is ook het dorp Amstelveen verschoven.

In verband met de aanhoudende wateroverlast vanuit het zuiden (vanuit Uithoorn en Aalsmeer) is in 1629 de Bovenkerkerpolder gevormd. Hiertoe zijn de Hollandse Dijk en de Amsteldijk aangelegd en zijn de Ouderkerkerlaan en de Bovenkerkerweg verbeterd en versterkt. Korte tijd later is ook de Middelpolder onder Amstelveen gevormd, waartoe de Amsteldijk-noord is aangelegd en de Amsterdamseweg en de Kalfjeslaan zijn verbeterd en versterkt. Na toestemming van de Proost van St. Jan (1635) en de Staten van Holland en Westfriesland (1637) is men begonnen met de inpoldering van een groot deel van het grondgebied van de (huidige) gemeenten Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn: de Grote of Generale Polder. In de gemeente Amstelveen maakten de Buitendijksche Buitenvelderse Polder en de Rietwijkeroorderpolder deel uit van deze Grote of Generale Polder. Waarschijnlijk zijn voor deze inpoldering de bestaande dijken en kaden versterkt en verbeterd.

Door de vervening van de Bovenkerkerpolder was hier een grote veenplas ontstaan. Ten behoeve van de droogmaking is deze plas omstreeks 1765 omringd door een zware dijk: de Ringdijk Bovenkerkerpolder (Ringdijk BP). Deze ringdijk ligt evenwijdig langs de Amsteldijk, de Bovenkerkerweg en de Ouderkerkerlaan. Het zuidelijke deel van deze ringdijk wordt gevormd door Hollandse Dijk.
De Middelpolder is tussen 1843 en ca.1890 verveend. Ten behoeve van de droogmaking van de aldus ontstane veenplassen is een geheel zelfstandige ringdijk aangelegd: de Ringdijk Middelpolder (Ringdijk MP). Deze dijk ligt geheel binnen de 17de eeuwse ringdijk van de polder (Amsteldijk-noord, Ouderkerkerlaan, Amsterdamseweg en Kalfjeslaan).
De Rietwijkeroorderpolder is verveend tussen 1879 en 1906. In verband met de droogmaking van de ontstane veenplas zijn de bestaande dijken en kaden verhoogd en aangepast. Door grootschalige verveningen tussen ca.1600 en 1800 waren ten oosten van het Haarlemmermeer grote waterplassen ontstaan, waaronder de Legmeerplassen en de Oosteinderpoel. In 1867/68 is de Oosteinderpoel drooggemalen, waartoe achter de percelen ten zuiden van de Oosteinderweg (gemeente Aalsmeer) een dijk is aangelegd. Voor de rest is gebruik gemaakt van bestaande dijken: de Stommeerkade (gemeente Aalsmeer) en de Legmeerdijk. Voor de droogmaking van de Noorderlegmeerplassen (1876-1879) is voornamelijk gebruik gemaakt van bestaande dijken en taluds, die deels zijn versterkt: de Legmeerdijk, de Noorddammerweg, de ringdijk van de Thamerbinnenpolder en de Vuurlinie (beide laatstgenoemde liggen in de gemeente Uithoorn).

4.4 Spoor- en tramwegen

In 1889 diende ir. Th. Sanders een plan in voor de exploitatie van een elektrische lokaalspoorweg over het trajekt Amsterdam – Nieuwer-Amstel – Haarlem en een tramlijn over het trajekt Amstelveen – Hoofddorp – Aalsmeer. In 1896 verkreeg hij hiervoor een concessie, op de voorwaarde dat er tevens tramlijnen tussen Amsterdam en Leiden en tussen Amsterdam en Alphen aan de Rijn moesten worden aangelegd.
In 1897 droeg Th. Sanders deze concessie over aan de HESM (Hollandsche Electrische Spoorweg Maatschappij). In 1903 diende de HESM een plan van aanleg in voor een net van lokaalspoorwegen (in plaats van tramlijnen). Dit plan werd in 1906 goedgekeurd. Het net van lokaalspoorwegen, dat bekend stond onder de naam Haarlemmermeerspoorlijnen, is vervolgens tussen ca.1910 en 1918 aangelegd.

Omstreeks 1910 is men begonnen met de aanleg van de lijnen Amsterdam – Bovenkerk – Uithoorn en Bovenkerk – Aalsmeer. Beide lijnen werden op 1 mei 1915 officieel voor het publiek geopend. In de gemeente Amstelveen hadden de treinen stopplaatsen bij de halte "Kalfjeslaan" (Nieuwe Kalfjeslaan 9; abri uit 1912, halte 1914), de halte "Amstelveenscheweg" of "Amsterdamscheweg" (geopend in 1925, bij de spoorwachterswoning Amsterdamseweg 380 uit 1912), de halte Nieuwe Karselaan (bij de dubbele spoorwachterswoning Wolfert van Borselenweg 92a/92b uit 1913; in functie tussen 1922-1925 en tussen 1940-1950), het station "Amstelveen" (Stationsstraat 28/30, 1912), de halte "Bovenkerk" (Noorddammerlaan 39, 1912) en de halte Legmeerdijk (Jac. van Hattumweg, 1913).
De lijnen in de gemeente Amstelveen werden op 3 september 1950 voor het publiek gesloten. Op 8 oktober 1951 werd het traject Amstelveen – Aalsmeer voor goederenverkeer gesloten, terwijl de trajecten Amstelveen-Amsterdam en Amstelveen – Uithoorn op 28 mei 1972 voor goederenverkeer werden gesloten.
In 1983 is het traject Amsterdam-Amstelveen (station Amstelveen) opnieuw in gebruik genomen ten behoeve van een museumtramlijn.

In Amstelveen is het complete traject van de spoorlijnen nog herkenbaar. Daarnaast zijn ook vrijwel alle halteplaatsen en spoorwegwachtershuisjes behouden gebleven: het station Amstelveen, de haltegebouwen "Kalfjeslaan" en "Bovenkerk" en de spoorwegwachterswoningen Amsterdamseweg 380, Wolfert van Borselenweg 92a/92b, Handweg 2 en Jac. van Hattumweg 4/6.

4.5 Militaire infrastructuur

Bij de Pruisische inval in 1787 is rond Amsterdam een linie van tijdelijke versterkingen opgericht. Daarbij zijn ook op het grondgebied van de gemeente Amstelveen enige posten ingericht; twee op de kruising van de de Stationsstraat (die deel uitmaakt van de Ouderkerkerlaan) en de Dorpsstraat en één bij de kruising van de Ouderkerkerlaan en de Amsteldijk. Bij de aanleg van een nieuwe linie rond Amsterdam (tussen 1805 en ca.1813) door C.R.T. Krayenhoff zijn deze oude posten opgenomen als de posten 11, 12, 13 en 14 van het front tussen het Haarlemmermeer en Pampus.

Post 11 bestond uit twee batterijen bij het dorp Ouderkerk. De ene batterij lag aan de westzijde van de Amstel en de andere aan de oostzijde. Beide batterijen zijn in 1922 als vestingwerk opgeheven.

Post 12 bestond uit één batterij bij de kruitfabriek, vlak bij de kruising van de Ouderkerkerlaan en de Amsteldijk-zuid. In 1809 is ten oosten van deze batterij een stenen beer in de dijk aangelegd, die een snellere

inundatie mogelijk maakte. Deze batterij is in 1926 als vestingwerk opgeheven. In het weiland ten zuiden van de voormalige kruitfabriek is van deze batterij nog een lage aarden wal zichtbaar.

Post 13 bestond uit één batterij, die bij de sluis in de Dorpsstraat lag. Deze sluis vormde de verbinding tussen de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder en de Amstelveense Poel. Deze batterij is in 1919 opgeheven als vestingwerk.
Post 14 bestond uit één batterij ter plaatse van het (voormalige) postkantoor aan de Stationsstraat. Omstreeks 1805 is de dijk voor deze batterij (de Ouderkerkerlaan) voorzien van een ingegraven stenen beer, ten behoeve van een snellere inundatie. De batterij is in 1912 afgegraven ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn Amsterdam – Bovenkerk. Met de vrijgekomen grond is een deel van de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder gedempt, waarmee ook de laad- en loshaven van Amstelveen verdween. Deze batterij is in 1919 als vestingwerk opgeheven, zeven jaar na de slechting.

De nieuwe verdedigingslinie rond Amsterdam (de Stelling van Amsterdam), die tussen circa.1880 en 1920 is aangelegd ligt in een ruimere ring rond de hoofdstad dan de oude linie. Amstelveen is in het beschermde gebied opgenomen.

5. Nederzettingsstructuur

5.1 Algemeen

In de gemeente Amstelveen bevinden zich vier bewoningskernen: de Buurt over Ouderkerk, Amstelveen, Bovenkerk en Nes aan de Amstel.

De Buurt over Ouderkerk maakt deel uit van Ouderkerk aan de Amstel (gemeente Ouder-Amstel), waarvan de bebouwing zich uitspreid over de drie oevers van de samenvloeiing van de Amstel en de Bullewijk. Het Amstelveense deel van het dorp heeft een voornamelijk lineaire structuur, waarin zich een breed marktveld op de Amsteloever voegt. Amstelveen ligt even ten noorden van de kruising van de wegen Amsterdam-Leiden (Amsterdamseweg/ Handweg) en de Ouderkerkerlaan. Het dorp heeft een lineaire structuur, waarin een ovale kerkring is aangebracht. De eerste uitbreiding heeft langs de Stationsweg en Ouderkerkerlaan plaatsgevonden.

Het dorp Bovenkerk ligt ten zuiden van Amstelveen. Dit is een lineair dorp aan de Bovenkerkerlaan. Aan de oostzijde sluit het bouwlint van het dorp aan op het bouwlint van de Handweg (dit bouwlint wordt wel "De Hand naar Leiden" genaamd).

De buurtschappen De Nes en de Zwaluwenbuurt liggen in het zuidwesten van de gemeente, aan de Amstel. Vanouds worden deze beide buurtschappen steeds gezamenlijk benoemd als "De Nes en de Zwaluwenbuurt". Sedert ca. 1960 worden ze Nes aan de Amstel genoemd. De Zwaluwenbuurt vormt de kern van het buurtschap (hier ligt de kerk). Het buurtschap bestaat uit een eenzijdig bouwlint op de Amsteldijk, waarin enkele verdichtingen zijn te constateren.

In het buitengebied bevinden zich voornamelijk enige boerderijenlinten: langs de Amsteldijk (noord en zuid), de Bovenkerkerweg, de Legmeerdijk. Langs de Ringdijken van de Bovenkerkerpolder (Ringdijk BP) en de Amstelveender Middelpolder (Bankrasweg en Kostverlorenweg) bevinden zich groepen bebouwing. Het bebouwingslint langs de Amsterdamseweg hoort feitelijk gezien bij het MIP-deelgebied buitengebied. Reeds in de 17de eeuw is er langs de Amsterdamseweg een lange reeks van buitenplaatsen gesticht, die in de 20ste eeuw vervangen is door een zeer lange lintbebouwing met verscheiden bebouwing. Op dit lint sluiten enige grootschaliger uitbreidingsbuurten aan: o.a. de wijken Randwijck, Elsrijk en Nieuw-Elsrijk en de complexen woningwetwoningen van de woningbouwvereniging Patrimonium. Dit bebouwingslint wordt vanweg de autonome ontwikkeling als zelfstandig MIP-deelgebied beschouwd.

Tussen ca.1950 en 1990 is het noordelijk deel van de gemeente tot aan de Nesserlaan volgebouwd, als satelietstad van Amsterdam en ten behoeve van de werknemers van de nationale luchthaven Schiphol. De dorpen Amstelveen en Bovenkerk zijn opgenomen in het nieuwe agglomeraat.

Uitbreidingsplannen
Voor de tweede wereldloorlog zijn in de gemeente Amstelveen slechts twee (gemeentelijke) uitbreidingsplannen tot stand gekomen, namelijk in 1924 en in 1934.

De totstandkoming van beide Uitbreidingsplannen heeft veel voeten in de aarde gehad, door de uiteenlopende belangen van de gemeenten Amstelveen en Amsterdam (onder andere het Bosplan) en de particuliere bouwers (bouw van middenstandswoningen en villa's in de omgeving van Amsterdam).

Vanwege de snelle groei van het inwoneraantal in de jaren twintig bleek het noodzakelijk een uitbreidingsplan voor de gemeente op te stellen.

De basis van dit uitbreidingsplan wordt gevormd door de geplande omleidingsweg rond het dorp Amstelveen, die in het noorden moest aansluiten op de knik van de Amsterdamseweg en in het zuiden op de Handweg. Het uitbreidingsplan betrof de terreinen rond de nieuwe weg (de Keizer Karelweg), de Amsterdamseweg, het dorp Amstelveen, het westelijk deel van de Middelpolder en het noordelijk deel van de Bovenkerkerpolder.
Deze terreinen vormen samen een langwerpig rechthoekige kom, waarin de oudere lineaire ontwikkelingen (oa langs de Amsterdamseweg) zijn opgenomen en geïntegreerd. Verder is een aantal particuliere bouw- en verkavelingsplannen in dit uitbreidingsplan opgenomen. Het plan is uitgewerkt door de architect van de Dienst Gemeentewerken, Jac. van der Bijl. Het uitbreidingsplan is op oudjaarsdag 1924 door de gemeenteread vastgesteld en op 24 juli 1926 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten.

Onder invloed van de snelle bevolkingsaanwas, de wijzigingen van de infrastructuur (onder andere de provinciale weg), de vele nieuwe plannen van bouwondernemers en het Bosplan van de gemeente Amsterdam is het Uitbreidingsplan 1924 enkele malen gewijzigd. In 1931 is een herzieningsplan van het Uitbreidingsplan (1924) opgesteld, dat een groter terrein besloeg, het definitieve tracé van de provinciale weg vaststelde en grond reserveerde voor de aanleg van (een deel van) het Amsterdamse Bos. Tevens was meer plaats ingeruimd voor villabebouwing ten zuiden van het Bosplan en was er een industriepark ten westen van de Amsterdamseweg voorzien. Dit plan is op 12 oktober 1931 door de gemeenteraad vastgesteld, maar door Gedeputeerde Staten afgekeurd. Na overleg is besloten het plan te splitsen in een "Geraamteplan" voor de gehele gemeente (een vlekkenplan, waarin de voornaamste bestemmingscategoriën zijn aangegeven) en een "Uitbreidingsplan" voor het noordwesten van de gemeente (rondom de Amsterdamseweg en de Keizer Karelweg). Beide plannen zijn door de gemeenteraad voorlopig vastgesteld op 18 september 1933, en na wijziging definitief vastgesteld op 3 mei 1934. De plannen zijn op 3 april 1935 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Het uitbreidingsplan 1934 is in totaal 17 keer (partiëel) gewijzigd (in 1941 hadden reeds 11 partigle wijzigingen plaatsgevonden). Kleine gedeelten van het plan zijn nog steeds van kracht.

5.2 Bevolkingsgroei

De gemeente Nieuwer-Amstel (sedert 1966: Amstelveen) heeft in de periode 1850 tot 1940 een onregelmatige groei doorgemaakt. In de periode 1870-1890 nam het aantal inwoners sterk toe (1870: 8.346 inwoners, 1890: 26.115 inwoners). Deze groei was voornamelijk te danken aan de uitbreidingen in het noordelijke deel van de gemeente, ten behoeve van de Amsterdamse bevolking. De aldaar gerealiseerde wijken maakten (en maken) deel uit van het stadsaglomeraat van Amsterdam. Deze wijken staan nu bekend onder de namen Oud-West en Oud-Zuid. In 1896 is het noordelijke deel van de gemeente Nieuwer-Amstel geannexeerd door de gemeente Amsterdam. Daarmee viel het inwonersaantal sterk terug, zelfs tot beneden het niveau van 1851. De gemeente had toen nog slechts 5.129 inwoners.

De volgende grote groei vond plaats tussen 1920 en 1940, toen de bevolking toenam van 8.180 tot 18.987. In deze periode zijn de grote uitbreidingswijken in de gemeente gerealiseerd: "De Witte Stad of het Keizer Karelpark", Elsrijk, Randwijck, de Patrimoniumbuurten en veel van de lintbebouwing langs de Amsterdamseweg.

Na de tweede wereldoorlog is de gemeente aangewezen als vestigingsplaats voor de werknemers van Schiphol. Daarnaast werd Amstelveen sterk uitgebreid als satelietstad van amsterdam (groeikern). Omstreeks 1960 had men het plan Amstelveen uit te breiden tot een stad met 100.000 inwoners. Momenteel heeft de gemeente ongeveer 70.000 inwoners.

jaar	bevolking	toename	
1851	6.084		
1860	6.243	159	
1870	8.346	2.103	
1880	15.480	7.134	
1890	26.115	10.635	
1900	5.250	- 20.865	(afname)
1910	6.283	1.033	
1920	8.180	1.897	
1930	12.421	4.241	
1940	18.987	6.566	
1990	69.982		

Bron: Databank bevolkingsgegevens, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam.

5.3 Amstelveen

Het dorp Amstelveen is vanouds de belangrijkste kern van de gemeente Nieuwer-Amstel. Hier stonden de kerk en het rechthuis. Het dorp is vermoedelijk in de 12de eeuw ontstaan nabij het kruispunt van de belangrijke ontginningsas Amsterdamseweg – Handweg – Bovenkerkerweg en de verbindingsweg naar Ouderkerk (het Groote Loopveld of de Ouderkerkerlaan). Met de opkomst van Amsterdam (na 1275) nam het belang van de Amsterdamseweg en Handweg als verbindingsweg met Leiden en Gouda toe. Met de toename van het handelsverkeer nam ook het belang van Amstelveen toe.
Aan het eind van de middeleeuwen is het middengedeelte van de Amsterdamseweg (tussen de Hoornsloot en de Noorddammerlaan) naar het westen verschoven, vermoedelijk in verband met de toegenomen wateroverlast. Met deze verschuiving is ook het dorp Amstelveen verplaatst.

Amstelveen had omstreeks 1850 een lintvormig karakter, waarin zich een plaatselijke verdichting bevond rond en bij de kerk. Zowel aan de Dorpsstraat als in de ring rond de kerk bevond zich voornamelijk vrijstaande bebouwing (veelal gescheiden door paden en brandgangen). De meeste woningen aan de Dorpsstraat waren gecombineerd met winkels of werkplaatsen. Verder waren er enige kroegen en herbergen. Industrie was nagenoeg niet aanwezig. Ter weerszijden van de Dorpsstraat bevonden zich vele (naamloze) sloppen en stegen, waar voornamelijk veenwerkers en arbeiders woonden. Uit de volkstelling van 1870 bleek ongeveer 50% van de gezinshoofden in het dorp Amstelveen veenwerker of arbeider te zijn. De bebouwing had voornamelijk een 19de eeuws karakter. Een groot deel van de bebouwing was namelijk hersteld of vervangen na de grote dorpsbrand van 1792. Deze brand was ontstaan in een van de weinige industriegebouwen, de kaarsenblekerij.

Tot circa.1910 zijn de dorpsuitbreidingen vooral te karakteriseren als verdichtingen en uitbreidingen langs bestaande structuren. Zo is ook

bijvoorbeeld het nieuwe raadhuis (1896/97) is in het bouwlint van de Dorpsstraat gevoegd. Na 1910 ondervond Amstelveen grote wijzigingen. Tussen 1912 en 1915 is de spoorlijn van Amsterdam naar Uithoorn aangelegd. Bij deze aanleg werd de haven van Amstelveen (de "bocht" in de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder) gedempt met de grond van de geschutsbatterij aan de Ouderkerkerlaan. Ten oosten van het dorp Amstelveen is in 1912 een station gebouwd.
De krotten op het "Heilige Land" tussen de spoorlijn en de Dorpsstraat zijn in 1915 opgeruimd en vervangen door een buurtje met 24 gesubsidiëerde woningen. Deze woningen zijn gebouwd in opdracht van de woningbouwvereniging Amstelland (opgericht: 15-1-1913). In het begin van de jaren twintig is veel nieuwe bebouwing aan de Stationsstraat (het westelijke deel van de Ouderkerkerlaan) gerealiseerd, waaronder vele gebouwen met bijzondere functie: postkantoor (1920), belastingkantoor (1924), marechausseekazerne (1920) en enige winkels. Ook aan de Dorpsstraat zijn sedert ca.1910 vele winkels gebouwd of verbouwd.
Het gebied tussen de Dorpsstraat en het complex van de woningbouwvereniging Amstelland (Heilig Land) is in de jaren twintig en dertig ingevuld met particuliere woningbouwprojekten. Veel van deze projekten zijn gesubsidiëerd in het kader van de bestrijding van de woningnood onder "arbeiders en kleine middenstand".

Ook nog in de jaren twintig is er een poging gedaan om ten westen van de Dorpsstraat een klein villapark te stichten. Het terrein werd beschikbaar gesteld door de weduwe Menstad. Door de geringe belangstelling zijn er aan de Thorbeckestraat (later herdoopt in Badlaan) slechts enkele villa's gebouwd .

In 1924 diende Harry Elte Pzhn een wegenplan in voor een terrein ten zuidoosten van het dorp Amstelveen, namens de NV "Nieuwer-Amstel" (na 1925 gewijzigd in "NV Amstelklei tot exploitatie van Onroerende Goederen"). Het terrein was in handen van enige bouwexploitanten, waarvan de reeds genoemde NV Nieuwer-Amstel, de NV De Amstel en de NV De Witte Stad de voornaamste waren. Ook beide andere bouwexploitanten hadden verkavelings- en bouwplannen ingediend (naar ontwerp van Gulden & Geldmaker). In 1924 besloten zij hun plannen in te trekken ten gunste van het plan van Harry Elte. Het plan van Harry Elte, plan Zuid genaamd, was tot stand gekomen in nauw overleg met de directeur van de Dienst gemeentewerken (tevens de gemeentearchitect) Jac. van der Bijl. Dit plan is integraal opgenomen in het gemeentelijk Uitbreidingsplan 1924. Omstreeks 1926 is gestart met de bouw van de nieuwe wijk. Deze wijk werd aanvankelijk genoemd naar de bouwexploitant met de meeste bezittingen op dit terrein: De Witte Stad. Na verloop van tijd verdrong de officiële naam voor deze wijk, Keizer Karelpark, de naam De Witte Stad. Omstreeks 1930 was het westelijke deel van de wijk voltooid. De straten zijn vervolgens overgedragen aan de gemeente Nieuwer-Amstel. Het oostelijk deel van het terrein is pas na de Tweede Wereldoorlog bebouwd. Het Uitbreidingsplan van 1934 is hiertoe gedeeltelijk gewijzigd: Partiëel wijzigingsplan "Keizer Karelpark".
De gemeenteraad heeft het plan op 16 april 1957 vastgesteld en Gedeputeerde Staten hebben het op 9 januari 1957 goedgekeurd. Omstreeks 1965 was het oostelijk deel van de wijk voltooid.

In de jaren dertig is de provinciale weg tussen Haarlem – Schiphol – Diemen – Hilversum aangelegd. Het tracé tussen Ouderkerk en Schiphol is gerealiseerd in 1936, als de Burgemeester van Sonnweg. De weg liep langs de noordrand van het dorp en sloot daar aan op de Amsterdamseweg/Dorpsstraat. De kruising met de spoorlijn Amsterdam – Aalsmeer was als een tunnel uitgevoerd. In 1966/67 is deze provinciale weg verbreed tot de Rijksweg A-9. De Rijksweg is gedeeltelijk op een talud aangelegd (tot even ten westen van de Keizer Karelweg) en is

gedeeltelijk ingegraven. De weg kruist de spoorlijn en de Amsterdamseweg met tunnels.
In het midden van de jaren vijftig is besloten het centrum van het dorp Amstelveen niet uit te breiden tot het centrum van de nieuw te bouwen stad Amstelveen, maar om een geheel nieuw centrum te maken (Plein 1960). Tussen 1958 en 1960 werd een gedeelte van de westelijke wand van de Dorpsstraat (ten zuiden van het raadhuis) gesloopt ten behoeve van de aanleg van een grote parkeerplaats. In 1963 werd zelfs besloten om het gehele dorpscentrum te slopen, ten behoeve van de aanleg van een kantoren- of woonwijk. Slechts de kerk en het bejaardencentrum Vredeveld zouden daarbij behouden blijven. Om dit plan te realiseren heeft de gemeente een aktief aankoop- en sloopbeleid gevoerd. De inspanningen waren in eerste instantie gericht op de westwand van de Dorpsstraat, aangezien een aanleg in een keer financiëel niet mogelijk bleek. In de loop van de jaren zeventig rees er steeds meer verzet tegen de sloop van het oude dorp. Onder andere door de aktiviteiten van het in 1973 opgerichte (actie)comité Oude Dorp, sprak de gemeenteraad zich in 1977 uit tot behoud van het dorp. Hetzelfde jaar werd een start gemaakt met de bouw van een nieuw raadhuis aan de rand van het dorp. Daarbij is ook een ontsluitingsweg voor het raadhuis aangelegd, die tevens als omleidingsweg om het dorp fungeert: de Laan van Nieuwer Amstel. Vervolgens zijn de ook de gaten in de westelijke wand van de Dorpsstraat weer opgevuld met nieuwbouw.

5.4 Bovenkerk

Het dorp Bovenkerk staat niet op de kaart van 1854 aangegeven als bewoningskern. Het onderscheidde zich toen waarschijnlijk niet wezenlijk van de (open) lintbebouwing langs de Handweg en de Bovenkerkerlaan. Desondanks heeft Bovenkerk een oude oorsprong.

De bebouwing van het huidige dorp dateert voornamelijk uit de late 19de en 20ste eeuw. Het dorp heeft een lineair karakter (langs de Bovenkerkerlaan), zonder feitelijke kern. Het voornaamste gebouw is de RK St. Urbanuskerk (1883), die op de hoek van de Legmeerdijk en de Bovenkerkerlaan ligt. Tussen 1912 en 1915 is de spoorlijn Amsterdam – Uithoorn (met een aftakking naar Aalsmeer) aangelegd. Deze spoorlijn kruist de Noorddammerlaan. Op deze kruising is een halteplaats aan gelegd: de halteplaats Bovenkerk. In de jaren twintig en dertig is de bebouwing langs de Noorddammerlaan verder verdicht, waarschijnlijk mede onder invloed van deze halteplaats. Ook is er in deze periode een start gemaakt met de lintvormige bebouwing aan de westzijde van de Legmeerdijk (net in gemeente Aalsmeer gelegen). In het begin van de jaren twintig is op de kruising van de Bovenkerkerweg en de Bovenkerkerlaan een kleine buurt met 34 gesubsidieerde woningen gerealiseerd. Dit complex is gebouwd door de RK. Bouwvereniging St. Urbanus (opgericht 29-8-1918). De eerste steen voor deze woningen is in 1922 gelegd. Na de Tweede Wereldoorlog is bij Bovenkerk een nieuwe wijk gerealiseerd, in aansluiting op de bebouwing van het St. Urbanuspark. Daarmee is het terrein tussen de Noorddammerlaan en het gebogen tracé van de spoorlijn Amsterdam- Aalsmeer volgebouwd. Aan het eind van de jaren tachtig is een begin gamaakt met de aanleg van een bedrijventerrein ten zuiden van Bovenkerk. Daarmee wordt Bovenkerk opgenomen in de bebouwde kom van Amstelveen.

5.5 Nes aan de Amstel

Het buurtschap Nes aan de Amstel is samengesteld uit de twee oude buurtschappen Nes en Zwaluwenbuurt. Het buurtschap bestaat uit een langgerekt (eenzijdig) bouwlint aan de Amsteldijk. Op de uiterwaarden is geen bebouwing gerealiseerd. Het buurtschap vormt een plaatselijke

verdichting in het boerderijenlint langs de Amstel. In het buurtschap staan nog enkele boerderijen, die momenteel niet meer als zodanig in gebruik zijn. Daartussen staan voornamelijk woonhuizen. Reeds in de 17de eeuw stond te Nes aan de Amstel reeds een Roomskatholieke schuilkerk. Deze is in de MIP-periode vervangen door de grote neo-gotische St. Urbanuskerk (aanbesteed op 27-8-1889), naar ontwerp van Joseph Cuypers.
De RK St. Josephschool is in 1921 gebouwd. Omstreeks 1920 heeft de woningbouwvereniging "Goed Wonen" een aantal gesubsidiëerde woningen gebouwd. De verdere bouwactiviteiten in de MIP-periode beperken zich voornamelijk tot verdichting van het bouwlint en vervanging van bestaande woningen. Na de Tweede Wereldoorlog is Nes aan de Amstel uitgebreid met een kleine buurt op het Bovenland van de Bovenkerkerpolder, tussen de Amsteldijk en de Ringdijk BP.

5.6 Ouderkerk aan de Amstel (Buurt over Ouderkerk)

Het dorp Ouderkerk aan de Amstel ligt op het punt waar de Bullewijk in de Amstel uitmondt, gedeeltelijk in de gemeente Ouder-Amstel en gedeeltelijk in de gemeente Amstelveen. De kern van het dorp ligt op de oostoever van de Amstel (in de gemeente Ouder-Amstel). Hier bevindt zich vanouds het bestuurlijk en kerkelijk centrum.
Op de westoever van de Amstel (gemeente Amstelveen) ligt de zogenaamde Buurt over Ouderkerk, die met een brug verbonden is met de dorpskern van Ouderkerk aan de Amstel. Deze brug vormde een knooppunt in de oude handelsweg tussen Amsterdam en Utrecht, die via Ouderkerk aan de Amstel en Abcoude liep. De Buurt over Ouderkerk heeft zijn ontstaan en groei voor een belangrijk deel te danken aan deze handelsweg. Daarnaast ontwikkelde zich een belangrijke marktfunctie.

De kern van de Buurt over Ouderkerk wordt gevormd door een langgerekte marktplaats op de oever van de Amstel. Aan deze marktplaats, de Amstelzijde, staan meerdere herbergen en uitspanningen, die voornamelijk uit de 17de en 18de eeuw dateren. Enkele van deze herbergen/uitspanningen functioneren nog steeds als restaurant en/of café. Aan de noordzijde vernauwt de marktplaats zich geleidelijk in de Amsteldijknoord. De enkelzijdige lintbebouwing van het zuidelijk deel van de Amsteldijk-noord gaat geleidelijk aan over in verspreide enkelzijdige bebouwing. Aan de zuidzijde van het marktplein sluit een straat aan, eveneens de Amstelzijde geheten. Hier bevindt zich een tweezijdige lintbebouwing, die vrij abrubt overgaat in de verspreide enkelzijdige bebouwing van de Amsteldijk-zuid.

Tussen 1934 en 1939 is de provinciale weg Haarlem – Schiphol – Ouderkerk aan de Amstel – Diemen – Hilversum aangelegd, die noordelijk van de dorpskernen van Ouderkerk aan de Amstel en de Buurt over Ouderkerk voert. Hiervoor is in 1938 een nieuwe brug over de Amstel aangelegd. De lange hoge oprit van deze brug vormt een afsluitende wand van de marktplaats. De oude brug (de Lange Brug) is gesloopt en overgebracht naar het Openluchtmuseum te Arnhem.

In de MIP-periode heeft in de Buurt over Ouderkerk voornamelijk vervanging en verdichting plaatsgevonden. Daarnaast heeft zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de Buurt een kleinschalige lineaire uitbreiding plaats gevonden. Aan de Amsteldijk-noord zijn in bedoelde periode onder andere twee scholen en twee rijen arbeiderswoningen gebouwd.

5.7 Amsterdamseweg e.o.

De Amsterdamseweg (tot 1967 Amstelveenseweg genaamd) vormt de scheiding tussen de Middelpolder en de Buitendijksche Buitenveldersche-polder en is in de 12de of 13de eeuw ontstaan bij de ontginning van dit

gebied. In de middeleeuwen is een gedeelte van deze weg in westelijke richting verschoven, zodanig dat er een scherpe bocht in de weg is ontstaan. Men vermoedt dat deze verlegging te maken heeft met de waterstaatkundige toestand van het gebied. De oude rechtdoorgaande weg (ter plaatse van de huidige Keizer Karelweg) is op 17de-eeuwse kaarten aangegeven als de "Oude Weg".
De Amsterdamseweg maakt sedert de middeleeuwen deel uit van de verbindingsweg tussen Amsterdam en Leiden, die via Amstelveen, Bovenkerk en Aalsmeer liep.

Tot in het begin van de 20ste eeuw stonden langs deze weg voornamelijk boerderijen, woningen voor landarbeiders en arbeiders en enkele buitenhuizen. In de jaren twintig van deze eeuw groeide de bevolking van de gemeente Amstelveen sterker, mede onder invloed van de expansie van de gemeente Amsterdam. Ter verruiming van de woningmarkt gaf het Rijk belangrijke subsidies aan particuliere bouwondernemers om arbeiders- en (kleine) middenstandswoningen op te richten. In de gemeente Amstelveen concentreerden deze initiatieven zich op twee plaatsen, namelijk het "Heilig Land" bij het dorp Amstelveen en aan de Amsterdamseweg en de (oude) zijstraten daarvan. Voorbeelden van dergelijk projekten in de omgeving van de Amsterdamseweg zijn: 15 woningen aan de Amstelveenseweg (nabij de Kalfjeslaan) door de gebroeders Esther, 24 woningen aan de Oude Karselaan door de heren J. Th. van der Kroon en P.H.M. Schaeffer en 312 woningen aan de Amsterdamseweg door de heer H.F. Adams. Omstreeks 1925 gingen enige van deze particuliere bouwers failliet, waarna de gemeente Amstelveen verplicht was deze woningen over te nemen.

In verband met de toenemende bevolkingsgroei en het groeiend aantal ingediende bouwplannen, werd de gemeente verplicht een uitbreidingsplan op te stellen. Daarnaast nam de verkeersdruk op de Amsterdamseweg en de Dorpsweg sterk toe, waartoe ofwel beide wegen moesten worden verbreed ofwel een omleidingsweg worden aangelegd. In het in 1924 door de gemeenteraad vastgestelde Uitbreidingsplan werd uitgegaan van een omleidingsweg (de latere Keizer Karelweg) en een geconcentreerde uitbreiding in het noordwesten van de gemeente (ter weerszijden van de Amsterdamseweg en de Keizer Karelweg, en ten zuiden van het dorp Amstelveen). In dit plan van de gemeente-architect Jac. van der Bijl waren tevens enige (ingediende) particuliere bouwplannen verwerkt. Nadien is het Uitbreidingsplan enige malen gewijzigd, naar aanleiding van ingediende nieuwe bouwplannen. In 1934 is het uitbreidingsplan uitgebreid en aangepast aan de nieuw ingediende bouwplannen. Ook dit plan is naderhand nog menigmaal gewijzigd (voor 1941 nog 11 keer) ten behoeve van de ingediende bouwplannen.

In 1945 waren er in het gebied rond de Amsterdamseweg en de (nog niet voltooide) Keizer Karelweg in hoofdzaken vijf verscheiden ontwikkelingen te onderkennen: lintbebouwing langs de Amsterdamseweg en de oude dwarswegen, Patrimoniumbuurten, Elsrijk, Elsrijk-zuid en het Broersepark.

Tussen ca.1924 en 1945 is langs de Amsterdamseweg een tweezijdig aaneengesloten bouwlint ontstaan, waarin vooral kleinschalige ontwikkelingen zijn te onderkennen. De bebouwing heeft een divers karakter, waarbij arbeiderswoningen (waaronder woningwetwoningen), middenstandswoningen, villa's en openbare gebouwen naast en door elkaar voorkomen. De oudste bebouwing aan de Amsterdamseweg dateert uit ca.1910.

Op enkele plaatsen bevinden zich oude dwarswegen, waaronder de Oude Karselaan, Nieuwe Karselaan en de Molenweg. Deze wegen zijn na 1910

bebouwd met tweezijdige lintbebouwing. Vooral aan de Oude en Nieuwe Karselaan is eenvoudigere arbeidersbebouwing gerealiseerd.

Het smalle gebied tussen de Hoornsloot en de Amsterdamseweg is in de jaren twintig/dertig verkaveld, waarin het Nassaupark en het Julianapark de centrale elementen vormen. Deze buurt, het loopveld genaamd, is voornamelijk door particuliere bouwondernemers bebouwd.
Als oudste grootschalige uitbreiding buiten de dorpsstructuren in de gemeente Amstelveen geldt de woonbuurt van de woningbouwvereniging Patrimonium (goedgekeurd op 1 mei 1920). Deze woningbouwvereniging heeft ten oosten van de Amsterdamseweg in 1921/1924 naar ontwerp van de architect A. Ingwersen 186 woningen gebouwd, aan de Wilhelminastraat, de Talmastraat en de Katerstraat. De bouw is in vier achtereenvolgende fasen geschied. Alle woningen van dit complex zijn in 1991 gesloopt en vervangen door nieuwbouw.

De wijk ten zuiden van de Kalfjeslaan staat bekend onder de naam "Tuindorp Randwijck", een naam die is ontleend aan een van de voornaamste bouwmaatschappijen in deze buurt. De wijk is voornamelijk tot stand gekomen door drie bouwmaatschappijen: de NV tot exploitatie van het Tuindorp Randwijck, de Noord-Hollandsche Exploitatiemaatschappij te Heemstede (de opvolger van de Noord-Hollandsche Exploitatie Maatschappij Kennemer ITT) en de Bouwmaatschappij Laanhorn.
De eerste aanvraag voor de aanlegvergunning voor enige wegen in deze wijk is in juni 1926 ingediend door de Mij Kennemer III. Het plan was getekend door de architect J.C. Brandsma. Omdat het afweek van het uitbreidingsplan 1924 is dit eerst partieel gewijzigd: deze wijziging is op 22 januari 1927 door de gemeenteraad vastgesteld (en op 22 juni 1927 door GS goedgekeurd. Spoedig dienden ook de andere twee maatschappijen aanvragen in. Na de "radicale" (aldus een verslag uit 1930) wijziging van dit uitbreidingsplan kon in 1930 worden gestart met de bouw van woningen. De wijk is in hoofdzaken tot stand gekomen tussen 1931 en 1937. Het westelijk deel van deze wijk ligt op de bovenlanden van de Amstelveender Middelpolder; het oostelijk deel ligt in de droogmakerij. De Ringvaart van de droogmakerij vormt de scheiding tussen beide delen van deze wijk.

De wijk Elsrijk, waarvan de naam aan een boerderij aan de Amsterdamseweg is ontleend, ligt aan weerszijden van het noordelijke deel van de Keizer Karelweg. Elsrijk is de grootste aaneengesloten vooroorlogse wijk in de gemeente Amstelveen. De wijk ligt geheel op de bovenlanden van de Amstelveender Middelpolder. Het eerste plan voor (een deel van) deze wijk is vermoedelijk ontworpen door Th. Philippi, in opdracht van de woningbouwvereniging Tuindorp uit Amsterdam (opgericht 9-8-1916). Het plan (13,5 ha) is tot stand gekomen in overleg met de architect van de Dienst gemeentewerken: Jac. van der Bijl. Van dit plan is slechts een beschrijving behouden gebleven: "daar van een bebouwing van de belendende terreinen nog weinig bekend was, gaf de vorm van het te bebouwen terrein, dat in hoofdzaak rechthoekig is, aanleiding het wegenplan eveneens rechthoekig te ontwerpen". Het eerste plan is ingediend op 10 augustus 1922, en na aanvankelijke afwijzing goedgekeurd op 3 maart 1923. In juli 1923 heeft de NV woningmij Tuindorp (blijkbaar was de naam intussen gewijzigd) bij het bestuur van de Middelpolder het verzoek ingediend tot demping van enige sloten. Echter blijkens een verslag aan de gemeenteraad op 15 februari 1928 was nog niet met de bouw begonnen. Waarschijnlijk heeft de Mij Tuindorp kort daarna grote stukken grond verkocht.

Omdat het eerste uitbreidingsplan van de gemeente in 1924 is verschenen, valt aan te nemen dat het verkavelingsplan van Philippi in dit plan is opgenomen. In het westelijke deel van de wijk heeft de woning-

bouwvereniging Patrimonium in de jaren 1931/32 in totaal 76 woningen gebouwd, in aansluiting op de eerder genoemde Patrimoniumbuurt (Bergenvaarderstraat, Jan Benninghstraat en Wolfert van Borsselenweg). Bij de herziening van het Uitbreidingsplan van 1934 is het stratenplan voor de wijk Elsrijk herzien, naar ontwerp van de gemeente-architect Jac. van der Bijl. In het nieuwe ontwerp wordt de brede boulevard-achtige Keizer Karelweg door een brede dwarsas met een vijverpartij gesneden. Aan de oostzijde wordt de as afgesloten door een sportveld (waar omstreeks 1955 de Kruiskerk is gebouwd). Het stratenplan is orthogonaal, waarin de bouwblokken in grootte variëren. Het terrein is in fasen bouwrijp gemaakt door de Dienst Gemeentewerken, waarna de terreinen zijn verkocht aan verschillende bouwmaatschappijen en particulieren. Daarnaast heeft de gemeente zelf op kleine schaal woningbouw in Elsrijk gerealiseerd. Zij heeft in 1934 de eerste acht woningen in de wijk gebouwd. Het kanaal, de brede vijverpartij in de Charl. van Montpensierstraat, is in 1936/37 gegraven. In november 1936 is het oostelijke deel van de verkaveling van de wijk gewijzigd. Vrijwel het gehele terrein is nog voor 1940 volgebouwd.

Toen de wijk Elsrijk omstreeks 1940 vrijwel voltooid was, heeft de gemeente een start gemaakt met het bouwrijp maken van terreinen in het noordelijk deel van de wijk Elsrijk-zuid. Dit gedeelte van de wijk wordt omsloten door de Mr. Troelstralaan en de Savornin Lohmanstraat. Voor het stratenplan is het ontwerp uit het Uitbreidingsplan 1934 gevolg. De werkzaamheden voor deze wijk zijn gestart op 20 maart 1940. Al spoedig zijn ze stilgelegd, vanwege de oorlogsomstandigheden. Pas in de jaren vijftig heeft men de aanleg van de wijk hernomen, echter volgens een gewijzigd en veel grootschaliger plan.

Omstreeks 1928 is aan de Amsterdamseweg een wandelpark aangelegd, naar ontwerp van D.F. Tersteeg. Vermoedelijk was het toezicht op de aanleg in handen van van de heer Broerse, die ook in de omliggende gemeenten aktief is geweest op dit gebied. Ten zuiden van het park zijn de Parklaan en de Dr. Schaepmanlaan aangelegd, waar in de late jaren dertig enige villa's en ruime middenstandswoningen zijn gebouwd.

5.8 Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos is aangelegd in de Rietwijkeroorderpolder en de Buitendijksche Buitenveldertsche polder. De Rietwijkeroorderpolder is het laatste deel van het oude Ambachtsheerlijkheid Rietwijk en Rietwijkeroord (of Rijk en Rietwijkeroord), dat reeds in de 13de eeuw werd genoemd. Het grootste deel van dit Ambacht, inclusief de plaats Rietwijk, is verzwolgen door het Haarlemmermeer. In 1822 telde de polder slechts 64 inwoners, die voornamelijk veeteelt bedreven. Het polderbestuur kreeg bij KB van 9 april 1879 toestemming tot vervening van de polder. Daarbij zijn slechts smalle stroken land langs het Nieuwe Meer en de polderdijken behouden gebleven: de Bovenlanden. Gedurende de vervening werden de (bestaande) dijken geleidelijk aan versterkt tot een ringdijk. In 1906 werd de ontstane veenplas drooggemalen.

De eerste plannen voor de aanleg van een recreatiebos ten behoeve van de Amsterdamse bevolking dateren uit 1908. In een reeks artikelen in het Algemeen Handelsblad zette Jac. P. Thijsse zijn denkbeelden over de aanleg van een park of bos ten zuiden van het Nieuwe Meer uiteen. In een rapport uit 1909 over de recreatiebehoefte van Amsterdam, opgesteld door vereniging Amsterdamsche Woningraad (met o.a. J.P. Thijsse, H.P. Berlage en J. van Hasselt) wordt het idee van een recreatiepark aldaar nogmaals benadrukt. Hoewel het plan een sluimerend bestaan heeft geleid, valt het aan te nemen dat het van beslissende invloed is geweest op de uiteindelijk beslissing tot de aanleg van het

recreatiebos in 1921. Vervolgens is de gemeente Amsterdam in overleg getreden met de gemeenten Aalsmeer en Nieuwer-Amstel, aangezien het plan ook gedeelten van deze gemeenten omvatte. Beide gemeenten waren bereid om medewerking te verlenen en voorgenomen bebouwing te weren.

Op 27 maart 1926 keurde de gemeenteraad het plan van de heer H. Gels voor de bouw van enige villa's ter hoogte van de westelijke entree tot het Bos goed. Nadat het terrein tijdelijk in gebruik is geweest als Lunapark, is in 1929 vergunning verleend voor de bouw van enige woningen. Ondanks felle protesten van de gemeente Amsterdam zijn er in totaal 15 woningen aan het Jan Tooropplantsoen gerealiseerd.
In het uitbreidingsplan 1934 (het Geraamteplan) werd de bestemming van het terrein vastgesteld als "bos", waarmee verdere bebouwing is verhinderd.

In 1928 gaf de gemeenteraad van Amsterdam de opdracht tot de aanleg van een recreatiebos. De ontwerp-opdracht werd aan prof. C. van Eesteren (ook de ontwerper van Algemeen Uitbreidings Plan van Amsterdam, 1934) en mevr. Ir. J.H. Mulder verleend. Dit plan moet gezien worden in samenhang met het plan Zuid van H.P. Berlage (1917), dat tussen 1925 en 1940 is uitgevoerd. In 1934 is men begonnen met de aanleg van het park met het graven de bosbaan, een roeibaan van 2.200 meter lengte. In 1937 is de bosbaan geopend door Koningin Wilhelmina. Met de beplanting werd gestart in 1936, namelijk op het gebied ten noorden van de roeibaan. De aanleg van het zuidelijke deel van het bos werd pas voltooid in 1967. De voornaamste elementen van het Amsterdamse Bos zijn: manege (1942/ca.1955), sportterreinen, arboretum, openluchttheater, twee boerderijen (voor demonstraties en tentoonstellingen), restaurant, hertekamp, uitzichtheuvel (tevens gronddepot) en water-en vijverpartijen.

5.9 Buitengebied

In de middeleeuwen vormde de gemeente Amstelveen één geheel met de gemeente Ouder-Amstel. De kern van dit gerecht werd gevormd door de plaats Ouderkerk aan de Amstel, waar de kerk, het rechthuis en de bestuurders (kasteel van Ouderkerk) waren gevestigd. Ouderkerk ligt op de oeverwallen van de Amstel en de Bullewijk. Vanuit deze oeverwallen werd het moerassige Amstelland in de 12de en 13de eeuw ontgonnen, in een enigszins onregelmatige strokenverkaveling. Vele percelen hebben een licht gerende of geknikte plattegrond. Dankzij dit geren kon ondanks de bochten in de Amstel (de ontginningsbasis) een tamelijk regelmatige verkaveling worden verkregen. Tussen de percelen werden enkele openbare looppaden uitgespaard: de zogenaamde loopvelden. Hiervan zijn de Ouderkerkerlaan of het Groote Loopveld en de Kalfjeslaan of het Kleine Loopveld tot op heden behouden gebleven. Na elke slag (fase) in de verkaveling werd een veendijk aangelegd, vanwaaruit het volgende gebied weer werd ontgonnen. De basis voor de tweede slag wordt in Amstelveen gevormd door de Amsterdamseweg/Handweg/Dorpsstraat/Bovenkerkerweg/Thamerdijk. Van hieruit werd het westelijke gebied in ontginning gebracht. Het middelste deel van deze weg is in de late middeleeuwen naar het westen verplaatst. Op de kaart van Amstelland uit 1629 staat nog een restant van het oude trace van de weg, ter plaatse van de huidige Keizer Karelstraat. Deze heet op de kaart "de oude wegh".

In het gebied ten westen van de Amstel (gemeente Nieuwer-Amstel) ontstonden in totaal zeven gehuchten. Hiervan ontwikkelde Amstelveen zich tot de voornaamste woonkern. Amstelveen ligt op de kruising van de noord-zuidweg en de Ouderkerkerlaan. Door de verplaatsing van het midden van de noord-zuidweg werd ook het dorp meeverplaatst naar de

huidige plek. De reden van de verplaatsing heeft hoogstwaarschijnlijk met de waterbeheersing te maken.

In de 13de eeuw was de bevolking in het westen van het Amstelland zoveel toegenomen, dat hier een eigen kerk kon worden gesticht en het gebied ten westen van de Amstel verzelfstandigd kon worden. Het nieuwe gerecht kreeg de naam Nieuwer-Amstel. Door de politieke strubbelingen van de 13de eeuw wist het graafschap Holland zijn invloed steeds verder te vergroten. In 1317 werd Nieuwer-Amstel bij Holland getrokken.

In eerste instantie werden de ontgonnen gebieden voornamelijk gebruikt voor de landbouw, maar met de opkomst van Amsterdam werd op steeds meer punten turf gewonnen. In de loop van de 17de en 18de eeuw zijn grote gebieden vergraven, waardoor de grote waterplassen ontstonden (waaronder de Legmeerplassen). Na de 18de eeuw werd de turfwinning gesystematiseerd en werden octrooien uitgegeven voor de vervening van zeer omvangrijke terreinen in de polders. Het grootste deel van de gemeente is tussen de 17de en 20ste eeuw verveend. De veenplassen zijn in de 19de en 20ste eeuw vrijwel alle droogemaakt, waarna de droogmakerijen weer in gebruik zijn genomen voor de veeteelt en de akkerbouw.

Nadat de buskruitfabriek "Het Oorlogsschip" aan de Overtoom te Amsterdam in 1709 was ontploft, weigerde de stad Amsterdam vergunning tot herbouw van de fabriek. Daarom werd besloten tot de verplaatsing van de fabriek. In 1718 werd de fabriek heropgericht in Amstelveen, even ten zuiden van de Buurt over Ouderkerk. Deze fabriek is in de 19de eeuw gewijzigd in een dynamietfabriek en later in een salpeterfabriek, die leverde aan de kruitfabriek te Muiden.

Na de Tweede Wereldoorlog is Amstelveen sterk gegroeid. Direkt na de oorlog is Amstelveen aangewezen als groeikern ten behoeve van de huisvesting van werknemers van Schiphol. Ook werden de voornaamste kantoren van de luchtvaartmaatschappijen in Amstelveen gevestigd. In de jaren zestig en zeventig hebben zich veel Amsterdammers in Amstelveen gevestigd, toen de stad zelf geen woonruimte meer kon bieden. Tussen 1950 en 1990 is de noordelijk helft van de gemeente vrijwel geheel volgebouwd met grootschalige uitbreidingswijken. Als algemeen kenmerk van deze wijken geldt dat ze zijn aangelegd zonder dat de polders eerst zijn opgespoten. Daarom zijn er in deze uitbreidingswijken grote watervlakten (vijverpartijen en weteringen) aanwezig.

In 1955 werd besloten Amstelveen uit te bouwen tot een stad van 100.000 inwoners. Tevens is toen het besluit gevallen het oude centrum van het dorp Amstelveen niet uit te breiden als centrum voor de nieuwe (groei)stad, maar om een geheel nieuw centrum aan te leggen. Hiertoe is aan drie architectenbureau's opdracht verstrekt tot het maken van een ontwerp, namelijk het bureau Van den Broek en Bakema, bureau Arthur Staal en het bureau P. Zanstra. Deze drie bureaus moesten hierbij samenwerken met de gemeentelijk diensten (olv W. Bron). Volgens het gemeenschappelijke ontwerp is in 1960 het zogenaamde centrumplan uitgevoerd, waarbij het huidige centrumgebied tot stand is gekomen: het Plein 1960 (en omgeving).

6. Bebouwingskarakteristiek

6.1 Amstelveen

Het dorp Amstelveen had voor 1850 een lineair karakter, dat zich kenmerkte als een lintbebouwing langs de Dorpsstraat. Ter hoogte van de oude kerk bevond zich een kleine kerkring. De ontwikkelingen in de periode 1850-1940 zijn te karakteriseren als verdichting en vervanging in de bestaande gedeelten en een geringe uitbreiding, vooral langs bestaande structuren. Nadat het noordelijk deel van de gemeente Nieuwer-Amstel door Amsterdam was geannexeerd, is in 1897 aan de Dorpsstraat een nieuw raadhuis gebouwd (Laan van Nieuwer-Amstel 4). Als meest opvallende element moet de toren worden genoemd, die wordt gedekt door een overstekend plat dak. In de tweede helft van de 19de eeuw werden vele sloppen aan de Dorpsstraat aangelegd voor de huisvesting. Deze sloppen zijn bij de saneringen van de jaren vijftig en zestig verdwenen. In de eerste helft van de 20ste eeuw nam de verzorgende functie van het dorp toe, gekenmerkt door de bouw van winkels en gebouwen met bijzondere functies. Vooral aan de Stationsstraat/ Ouderkerkerlaan is een concentratie van gebouwen met bijzondere functies aan te treffen, namelijk het station Amstelveen (Stationsstraat 28/ 30; 1912), het postkantoor (Stationsstraat 15, 17: L. van der Bijl, 1921), belastingkantoor (Stationsstraat 24, 26: L. van der Bijl, 1922) en de marechausseekazerne (Ouderkerkerlaan 1, 3: Rijksgebouwendienst, 1919). Verder oostelijk aan de Ouderkerkerlaan is vooral woningbouw tot stand gekomen. Aan de Dorpsstraat zijn vooral winkels gebouwd, zowel door verbouw van bestaande woningen als door de bouw van nieuwe winkelcomplexen (hoek Dorpsstraat/Stationsstraat, ca.1924).

Ten oosten van de de dorpskern is in 1915 een kleine buurt van de woningbouwvereniging "Amstelland" gerealiseerd. Deze buurt ligt op het zogenaamde Heilige Land, en bestaat uit enige rijtjes woningen aan de Roemerdorpstraat en de Middeldorpstraat. In de jaren twintig en dertig is het ook terrein tussen deze buurt op het Heilige Land en de Dorpsstraat bebouwd. Ten westen van de Dorpsstraat zijn enkele villa's en ruime middenstandswoningen gerealiseerd, bij een poging hier een villapark te vestigen. De kleine villa Badlaan 10 is een van de weinige, die gerealiseerd zijn. In het midden van de jaren twintig is gestart met de aanleg van het Keizer Karelpark, waarvan het stedebouwkundige plan is ontworpen door Harry Elte. In het midden van de jaren dertig was het westelijke deel van deze middenstandswijk voltooid. De rand van de wijk bestaat uit een plantsoenengordel met waterpartijen, terrassen en een samenstel van tuinmuren. De brug over de Ringvaart van de Bovenkerkerpolder (Elegast) is in deze plantsoenaanleg geïntegreerd.

6.2 Bovenkerk

Bovenkerk ligt op het kruispunt van de Legmeerdijk, Noorddammerlaan en Noorddammerdijk. Het was rond 1850 een klein lintvormig dorp. In de MIP-periode is de lintbebouwing langs de Noorddammerlaan aaneengegroeid met de (enkelzijdige) lintbebouwing langs de Handweg. Deze lintbebouwing bestaat voornamelijk uit enkelvoudige woningen en dubbelwoningen van één of twee bouwlagen en een kap. De scheve ontmoeting van de Bovenkerkerlaan en de Legmeerdijk kan worden beschouwd als het centrum van het dorp. Op dit punt bevinden zich RK. St. Urbanuskerk met aangebouwde pastorie (Noorddammerlaan 124: 1873-1888, P.J.H. Cuypers) en de RK parochiale scholen (Legmeerdijk 2, 4: 1921, L. van der Bijl). De kerk is een driebeukige hallenkerk met transept en een zeshoekige toren. Door de zeshoekige vorm sluit de toren zeer goed aan bij de scheve kruising. In het bebouwingslint van de

Noorddammerlaan bevindt zich ook de halte van de spoorlijn tussen Amsterdam en Aalsmeer/Uithoorn, die in 1914 is gebouwd (Noorddammerlaan 56).

6.3 Nes aan de Amstel

De dorpskern van Nes aan de Amstel bestaat uit een plaatselijke verdichting van het enkelzijdig bebouwingslint langs de Amsteldijk. Behalve boerderijen (enkele herbestemd) zijn ook woonhuizen en enige gebouwen met openbare functies (kerk, school en café) in dit lint opgenomen. In de MIP-periode heeft een geringe verdichting plaatsgevonden. Verder heeft slechts vernieuwing en vervanging plaatsgevonden. Het silhouet van Nes wordt gedomineerd door de grote neogotische R.K. St. Urbanuskerk (Amsteldijk-zuid 146). Deze driebeukige kruisbasiliek wordt bekroond door een vierkante kruisingstoren, waarvan de centrale spits wordt begeleid door vier hoektorentjes. Het gebouw wordt als het eerste zelfstandige werk van Joseph Cuypers beschouwd. Bij de kerk liggen een begraafplaats en een pastorie (Amsteldijk-zuid 145). De Roomskatholiek school ligt een vijftigtal meters zuidelijker: de St. Josephschool (Amsteldijk-zuid 138: P.J. Pieters, 1921).

6.4 Ouderkerk a/d Amstel

Een klein deel van het dorp Ouderkerk aan de Amstel ligt op de westoever van de Amstel: de Buurt over Ouderkerk. De kern van dit deel van het dorp bestaat uit het marktplein. Het marktplein is enkelzijdig bebouwd. Een belangrijk deel van de bebouwing bestaat uit de oude herbergen met uitspanningen, die nog steeds als restaurants en café's in gebruik zijn. Aan de zuidzijde sluit een smalle straat aan (de Amstelzijde/ Amsteldijk-zuid), die tweezijdig aaneengesloten bebouwd is. In structuur en bebouwingsbeeld heeft deze straat een 17de/18de-eeuws karakter. In de MIP-periode heeft hier voornamelijk vervanging plaatsgevonden. Ten noorden van de in 1934-'39 aangelegde Provinciale weg (Oranjebaan) heeft in de MIP-periode een geringe uitbreiding plaatsgevonden.

6.5 Amsterdamseweg e.o.

Langs de verbindingsweg tussen Amsterdam en Amstelveen bevindt zich een vrijwel geheel aaneengesloten bebouwingslint. Op enige plaatsen in dit lint zijn geconcentreerde complexen gerealiseerd, waarvan de lintbebouwing de basis vormt. Reeds op de kaart van 1854 (afbeelding 2) staat een zeer open, maar vrijwel aaneengesloten lintbebouwing aangegeven. In dit bouwlint bevonden zich onder andere boerderijen en buitenplaatsen. Van deze bebouwing is vrijwel niets behouden gebleven. De molen de Dikkert (1896) is één van de weinige gebouwen, die bij de vernieuwing van het lint behouden zijn. Tussen ca.1900 en 1935 heeft zich een nieuw bijna aaneengesloten bebouwingslint ontwikkeld met een gevariëerd bebouwingsbeeld, waarin een grote plaats is ingeruimd voor groenvoorzieningen (parken, bomenrijen en voortuinen). Er valt geen richting in de groei van dit bouwlint aan te geven. In de loop der tijd hebben verspreide invullingen plaatsgevonden, waarbij onder andere de oude dwarswegen als basis hebben gediend. Langs deze dwarswegen (Molenweg, Oude en Nieuwe Karselaan) zijn hoofdzakelijk arbeiderswoningen gerealiseerd, voornamelijk door particuliere ondernemers. Aan de Amsterdamseweg zijn vele typen en soorten bebouwing aanwezig, van villa's tot arbeiderswoningen en vele soorten gebouwen met een bijzondere functie. Er zijn twee villagebieden aan te geven, namelijk op de hoek van de Prinses Beatrixlaan/ Amsterdamseweg en op de hoek van de Parklaan/ Amsterdamseweg. Beide villagebieden liggen bij parken, namelijk De Braak en het Broersepark (1928, D.F. Tersteeg).

Op de hoek van de Prinses Beatrixlaan bevindt zich één van de weinige villa's in nieuw-zakelijke vormen, namelijk de villa Amsterdamseweg 283 (1936, H.F. Sijmons). Deze villa is gebouwd in opdracht van de NV Kristal IJsfabriek. De meeste villa's in dit villagebied dateren uit de jaren zestig en zeventig. Voor het villagebiedje ten zuiden van het Broersepark geldt eveneens dat de meeste villa's na de Tweede Wereldoorlog stammen. Een kenmerkend voorbeeld is de villa Parklaan 5, die in de vormen van de Delftse School is gerealiseerd (1948). In het bebouwingslint van de Amsterdamseweg staan ook enkele verspreide villa's, waaronder de dubbelvilla's Amsterdamseweg 60-62/ 64-66 (1928, A. Ingwersen) en de villa Aemstelle aan de Amsterdamseweg 511 (1926, architectenbureau H. van der Bijl).

Aan de Amsterdamseweg staan meerdere gebouwen met een bijzondere functie: onder andere de scholen Amsterdamseweg 441 (1925, A. Ingwersen) en Amsterdamseweg 273 (1925, van der Bijl), de kweekschool van het Leger des Heils aan de Amsterdamseweg 285 (1931, A. Ingwersen en J.C. Bakker), de Johanneskapel aan de Amsterdamsweg 311 (1928, A. Ingwersen) en een bank aan de Amsterdamseweg 419, 421, 421a (1938, architectenbureau Gratama en Dinger). In 1921 werd de eerste steen gelegd voor de eerste woning uit een complex van 186 woningen rond de Wilhelminastraat, Katerstraat en Talmastraat. Dit complex van arbeiderswoningen is gerealiseerd door de woningstichting Patrimonium. Vanwege de grote omvang van het projekt is het in drie fasen uitgevoerd. Zowel het verkavelingsplan als de bebouwing is ontworpen door
A. Ingwersen. In 1990-92 is het gehele complex gesloopt, om plaats te maken voor nieuwe woningen. De woningen, die op het moment van de inventarisatie nog aanwezig waren zijn alle gefotografeerd en beschreven. In de jaren twintig is een begin gemaakt met grootschaliger, complexmatige uitbreidingen in het noorden van de gemeente, gebaseerd op de uitbreidingsplannen 1924 en 1931. Hierin vormden de Amsterdamseweg en de omleidingsweg van Amsterdamseweg (de latere Keizer Karelweg) de uitgangspunten. Voor 1940 is hier een drietal middenstandswijken tot stand gekomen: Elsrijk, Elsrijk-zuid en Randwijck. Daarnaast zijn ook nog enige kleinschaliger terreinen verkaveld en bebouwd, zoals het Nassaupark en Julianapark en omgeving (bekend onder de naam Loopveld).
De Keizer Karelweg is een brede weg met gescheiden rijbanen, middenplantsoenen en rijen bomen. Op een aantal plaatsen wordt de weg begeleid door ventwegen. De wijk Elsrijk heeft een orthogonaal stratenplan, dat wordt geleed door vijverpartijen die haaks op de Keizer Karelweg stsan. De kern van de wijk wordt gevormd door het plantsoen rond de kruiskerk (ca.1960), dat in oorsprong bedoeld was als een sportveld. De wijk heeft een groen karakter door de vele voortuinen, parken en groengordels. Er zijn hier vooral (rijen) middenstandswoningen gebouwd, aangevuld met een gering aantal dubbelvilla's en villa's. De wijk Randwijck is tot stand gekomen door de aaneenschakeling van kleinere stedebouwkundige plannen (deelwijzigingen van het uitbreidingsplan) en bebouwingsplannen. De wijk heeft een compactere bouw dan Elsrijk.
De bebouwing is sober van karakter, en valt te omschrijven als middenstandswoningbouw. De openbare groenvoorzieningen verdelen de wijk in buurten en blokken. De wijk Elsrijk-zuid was in 1940 nog nauwelijks bebouwd. Na 1945 is een nieuw plan opgesteld.

6.6 Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos strekt zich uit over drie gemeenten: Amsterdam, Amstelveen en Aalsmeer. De kern van het park ligt in de gemeente Amstelveen. De meeste waterstaatkundige voozieningen dateren uit de MIP-periode, waaronder andere de sluizen en het gemaal aan de Koenekade. Het merendeel van de recreatieve voorzieningen is na de

tweede wereldoorlog tot stand gekomen. Eén van de belangrijkste onderdelen van het Amsterdamse Bos is de zogenaamde Bosbaan, een wedstrijd-roeibaan. Met de aanleg van deze baan met inbegrip van een botenhuis en een tribune is gestart in 1934. Het werk is voor een deel uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing.

6.7 Buitengebied

In de gemeente Amstelveen bevindt zich nog slechts één oud boerderijenlint, dat ontstaan is uit de primaire verkaveling van het land. Dit lint ligt aan de Amsteldijk. Er zijn zowel boerderijen van het langhuistype als het dwarshuistype aan te treffen, echter met een overwicht van het dwarshuistype. Karakteristieke voorbeelden van dwarshuisboerderijen uit de MIP-periode zijn aan te treffen op: Amsteldijk-noord 127/128 (kaasboerderij Rembrandt, 1904), Amsteldijk-noord 77 (1882) en Amsteldijk-zuid 122 (XIXd). Na de Eerste Wereldoorlog zijn enige boerderijen gebouwd, die bestaan uit woonhuizen (of villa's) met aangebouwde schuren. Karakteristieke voorbeelden hiervan zijn Amsteldijk-noord 56 (P. Aalbersberg, 1920) en Amsteldijk-noord 67 (Anna's hoeve: P. Aalbersberg, 1922).
Ten noorden van Ouderkerk zijn in de 17de en 18de eeuw enkele buitenplaatsen gesticht, waarvan nu nog een tweetal behouden is: Wester Amstel en Oostmeer. In de MIP-periode zijn vele plannen geweest tot de aanleg van villaparken langs de Amstel. Er zijn uiteindelijk slechts enkele villa's in het bouwlint gerealiseerd vlakbij de grens met Amsterdam. Uit de MIP-periode stammen de onder andere de villa's Amsteldijk-noord 167 (1937, J.H. Antonisse en F. Jurrema) en Amsteldijk-noord 168 (1936, F. Jurrema).
Op enkele plaatsen zijn laat 19de-eeuwse veenarbeiderswoningen en landarbeiderswoningen in het bouwlint aan te treffen, veelal in korte rijen zoals Amsteldijk-noord 80-83 en Amsteldijk-zuid 70-73.

Na het droogmaken van de Bovenkerkerpolder (1767) zijn op en langs de Ringdijk BP boerderijen gesticht. De boerderijen aan het oostelijke deel van deze Ringdijk liggen als een secondair lint achter het bouwlint langs de Amsteldijk-zuid. De boerderijen zijn echter groepsgewijs geconcentreerd, en worden per groep ontsloten vanaf de Amsteldijk-zuid.
Vrijwel alle boerderijen in de gemeente Amstelveen liggen in de oost-westrichting. Onder de boerderijen aan de Ringdijk BP is een aantal uitzonderingen aan te treffen: deze boerderijen liggen in de langsrichting op de kruin van de Ringdijk. Voorbeelden van deze boerderijen zijn: Ringdijk BP 3 (1878, 1912), Ringdijk BP 6,7 (1923, gebr. van der Bijl) en Ringdijk 8 (1832, ca.1900). Tussen de gebruikelijke dwarshuis- en langhuisboerderijen bevinden zich aan de Ringdijk BP ook twee stolpboerderijen: Ringdijk BP 2 en Ringdijk BP 25. De meeste boerderijen langs de Bovenkerkerweg zijn te karakteriseren als grote langhuisboerderijen. Karakteristieke voorbeelden zijn: Bovenkerkerweg 90 (Het zwarte koetje: 1879, ter plaatse van een oudere boerderij) en Bovenkerkerweg 106 (Clara Maria: XIXd).

Op de Ringdijk van de Middelpolder onder Amstelveen ligt in tegenstelling tot de Ringdijk van de Bovenkerkerpolder een doorgaande weg. Het aantal boerderijen aan deze Ringdijk is betrekkelijk gering; voorbeelden van stenen boerderijen in deze droogmakerij zijn Bankrasweg 1 (Elsenhove: 1932, H.P. Compier) en Bankrasweg 19 (Willemine's hoeve: ca.1900). De boerderij Kostverlorenweg 14 is een goed voorbeeld van een houten boerderij. Zowel aan de Bankrasweg als de Kostverlorenweg staat nog een aantal houten arbeiderswoningen. Van enkele van deze woningen zijn de wanden overtrokken met kippegaas, dat als ondergrond voor een pleisterlaag dienst, zoals bijvoorbeeld: Bankrasweg 15, 16.

7. Stedebouwkundige typologie

Bij de inventarisatie van Amstelveen is gebruik gemaakt van de voor de MIP-inventarisatie ontwikkelde stedebouwkundige typologie (zie: afbeelding 7c). Deze typologie beoogt een globale ordening te geven van de ruimtelijke expansie in de gemeente Amstelveen in de periode 1850-1940. Hierbij zijn gestandaardiseerde aanduidingen gebruikt, die zijn gedefiniëerd in de handleiding van het MIP; "Inventarisatie jongere bouwkunst en stedebouw (1850 tot 1940), Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 's-Gravenhage/Zeist 1987".

De dorpen Amstelveen en Bovenkerk zijn schematisch aangegeven met cirkels. Onder de hoofdwegen worden de voornaamste doorgaande wegen in ca.1940 verstaan: de Amsterdamseweg, de Bovenkerkerweg, de Noorddammerlaan/Legmeerdijk en de Provincialeweg Haarlem – Hilversum (Burgemeester Van Sonweg). Ook de Keizer Karelweg is als hoofdweg aangegeven, hoewel deze weg in 1940 nog niet geheel voltooid was. Van deze weg ontbrak toen nog het gedeelte tussen de wijken Elsrijk-zuid en de Witte Stad (Keizer Karelpark). Dit gedeelte is met een stippellijn aangegeven.
De spoorwegen worden door een onderbroken zware lijn aangeduid. Tevens zijn in afbeelding 7c de belangrijkste waterlopen en -partijen aangegeven, die een structurerende invloed hebben uitgeoefend op of zijn opgenomen in de uitbreidingen tussen 1850 en 1940.

De uitbreidingen tussen 1850 en 1940 (de MIP-periode) zijn in drie categoriën in te delen: "lineaire structuren", "stedelijk ingericht gebied, algemeen" en "niet-stedelijk ingericht gebied, tuinwijkachtige ontwikkelingen". Lineaire structuren zijn aan te treffen langs de oude hoofdwegen: Amsterdamseweg, Bovenkerkerweg, Noorddammerlaan/Legmeerdijk en de Ouderkerkerlaan en langs enige oude dwarswegen: Oude Karseweg, Nieuwe Karseweg, Molenweg en Heemraadschapslaan.
Onder "stedelijk ingericht gebied, algemeen" worden de uitbreidingen ten oosten van de dorpskern van Amstelveen verstaan, de bebouwing rond het Smedemanplein en de Middeldorperstraat. Onder "stedelijk ingericht gebied, algemeen" worden de uitbreidingen ten oosten van de dorpskern van Amstelveen verstaan, de bebouwing rond het Smedemanplein en de Middeldorpstraat. Onder "niet-stedelijk ingericht gebied, tuinwijkachtige ontwikkelingen" worden de wijken Randwijck, Loopveld (tussen de Emmakade en Amsterdamseweg), Elsrijk, Nieuw-Elsrijk en de Witte Stad (Keizer Karelpark). Van de huidige wijk Nieuw-Elsrijk dateert overigens slechts het oostelijke deel uit de MIP-periode. Ook de bebouwing aan de Da Costalaan en de Bilderdijklaan en de volkswoningbouw ten zuiden van Bovenkerk worden als "niet-stedelijk ingericht gebied, tuinwijkachtige ontwikkeling" beschouwd. De Patrimoniumwijk (rond het Wilhelminaplein) is in de jaren 1991/92 geheel gesloopt ten behoeve van nieuwbouw.
Als belangrijkste groengebieden zijn aangegeven: 1. het Broersepark, 2. het park "De Braak" en 3. Het Amsterdamse Bos. Van het Amsterdamse Bos was het overgrote deel in 1940 nog in aanleg. Het geplande sportpark in het oosten van de wijk Elsrijk is niet nader benoemd.

Verantwoording inventarisatie

Het MIP-onderzoek in de gemeente Amstelveen bestaat uit twee delen, namelijk 1. de gemeentebeschrijving, waarin op thematische wijze de voornaamste ruimtelijke ontwikkelingen in de periode 1850-1940 zijn beschreven (het onderhavige rapport), en 2. de inventarisatie van objecten en stedebouwkundige structuren uit de periode 1850-1940 (zie de in dit rapport bijgevoegde adressenlijst).

Bij de inventarisatie zijn in totaal 155 objecten en complexen beschreven en gefotografeerd. Deze objecten en complexen zijn geselecteerd op stedebouwkundige, architectonische en/of historische criteria en getoetst op hun gaafheid en zeldzaamheid. Daarnaast zijn nagenoeg alle gebouwen met een bijzondere of openbare functie opgenomen, omdat deze veelal door zowel hun situering als hun betekenis voor de (plaatselijke) historie van belang zijn.
De in de beschrijvingen aangegeven bouwjaren en namen van architecten zijn in de meeste gevallen ontleend aan het archief van Bouw- en Woningtoezicht van de gemeente Amstelveen (oudste gegevens uit ca.1915).

Voor de bebouwde kom van Amstelveen en Bovenkerk en de buurten rond de Amsterdamseweg/Keizer Karelweg (Elsrijk en Nieuw-Elsrijk, Loopveld, Patrimoniumbuurt, Randwijck en De Witte Stad) is een stedebouwkundige typologie opgesteld (zie hiervoor hoofdstuk 7). Voor Ouderkerk aan de Amstel en Nes aan de Amstel zijn geen stedebouwkundige typologiën opgesteld, aangezien de ontwikkelingen zich hier in de MIP-periode voornamelijk hebben beperkt tot vervanging en verdichting binnen bestaande structuren en kleinschalige lineaire uitbreidingen. Voor het buitengebied geldt dat de bebouwing hoofdzakelijk geconcentreerd is aan de oudere structuren, waar voornamelijk vervanging en een geringe verdichting hebben plaatsgevonden. De bebouwing aan structuren, die in de MIP-periode in het Buitengebied zijn ontstaan of aangelegd (zoals in de 19de-eeuwse droogmakerijen), kenmerken zich door een geringe bebouwingsdichtheid. Op deze structuren is de gehanteerde stedebouwkundige typologie niet toepasbaar.

Er zijn in het kader van het MIP-onderzoek geen gebieden met bijzondere waarden aangemerkt.

Literatuur

Algemene Dienst van de Rijkswaterstaat, beschrijving van de provincie Noordholland (behorende bij de waterstaatkaart), Den Haag ca.1950

Gast, C.D. en C.J. Visser, De geschiedenis van het oude dorp Amstelveen, Amstelveen 1977

Gemeentebestuur van Nieuwer-Amstel, Gids van Nieuwer-Amstel, Amstelveen 1928

Groesbeek, J.W., Amstelveen; acht eeuwen geschiedenis, Amsterdam 1966.

Jonge, A.W.J. de, de Haarlemmermeerspoorlijn in oude ansichten, Zaltbommel 1982

Schaik, P. van, van polderzeil en molenzeil: de geschiedenis van de uitgeveende Bovenkerkerpolder onder Amstelveen 1764-1964, Ouderkerk 1963

Wilhelmus, J., Zoals het toen was .... ; Amstelveen 1900, Amstelveen 1966

In het gemeente-archief van Amstelveen zijn de stukken met de navolgende nummers bestudeerd:
58, 59, 97, 241, 242, 281, 282, 247, 249, 3245, 3731a en 3765.

Herkomst afbeeldingen

1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland; Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland, 1988

2. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1854, topografische militaire kaart 1:50.000, facsimile-uitgave van de topografische dienst en Unie-boek; blad 26 (Amsterdam 1850 verkend, 1854 gegraveerd) en blad 31 (Utrecht, 1850 verkend, 1854 gegraveerd).

3. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1870; Kuyper, J., Gemeente-atlas van Nederland naar officiële bronnen bewerkt (vierde deel, Noord-Holland), Leeuwarden 1869/Zaltbommel 1971 (reprint).

4. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1913; Wieberdink, G.L. samenst., Historische Atlas Noord-Holland, chromotopografische Kaart des Rijks, 1:25.000, kaartnummers 366 (Amstelveen: 1873, 1892/1903 en 1905), 367 (Ouderkerk: 1873, 1888/1911 en 1913), 385 (Aalsmeer: 1874, 1899/1903 en 1911) en 386 (Abcoude: 1872/1873, 1887/1903 en 1910).

5. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1943 Amerikaanse staf-kaarten: A.M.S. M831, US Army Washington DC 130057 (1943), samen-gesteld uit sheet 359 (Hoofddorp; fotografische reproduktie), sheet 360 (Ouderkerk), sheet 366 (Zevenhoven) en 367 (Vinkeveen).

6. De gemeente Amstelveen in 1988 topografische kaart 1:25.000; nummers 25D (Amstelveen, 1988), 25G (Amsterdam, 1988), 31B (Uithoorn, 1988) en 31E (Vinkeveen, 1988).

7a. Indeling in MIP-deelgebieden; ingetekend op een kopie van kaart nr. 6.

7b. Bebouwde kom van Amstelveen en Bovenkerk in ca.1940 bron onbekend (gemeente-archief Amstelveen).

7c. Typologie uitbreidingen Amstelveen 1850-1940, ingetekend op een kopie van kaart nr. 7b

8. Indeling in landschapstypen, getekend op basis van kaart nr. 6.

9. Bodemkaart van de gemeente Amstelveen, getekend naar kaart in: stichting voor bodemkartering, de bodem van Noord-Holland, Wageningen 1974.

10a. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca.1850, getekend op basis van kaart nr. 6.

10b. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca.1940, getekend op basis van kaart nr. 6.

10c. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen, ca.1990, getekend op basis van kaart nr. 6.

11a. Belangrijkste waterwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1850, getekend op basis van kaart nr. 6.

11b. Belangrijkste waterwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1940.

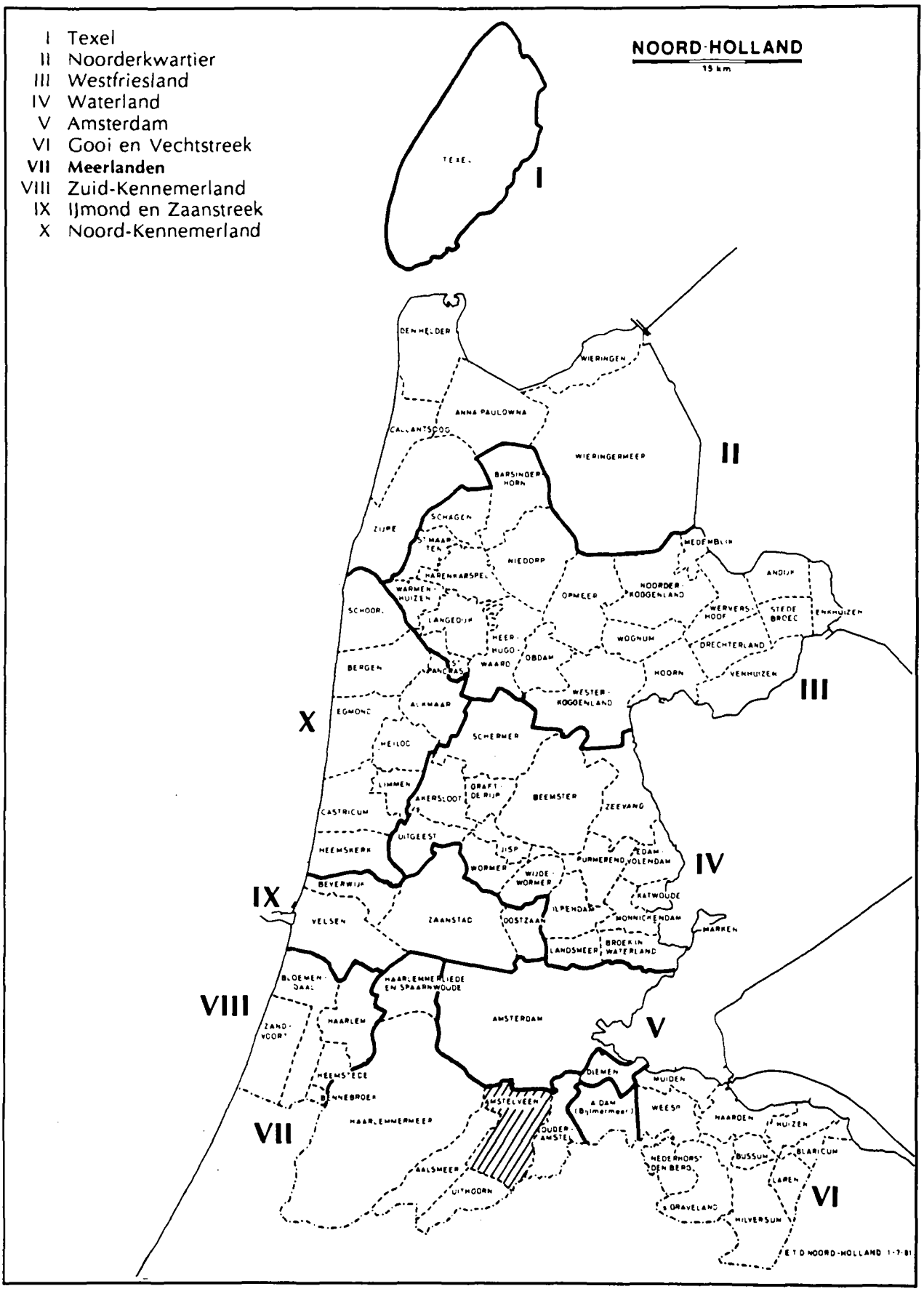
12. Spoorwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca.1925, getekend op basis van kaart nr. 6.

13a. Belangrijkste dijken en kaden in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca.1860, getekend op basis van kaart nr. 6.

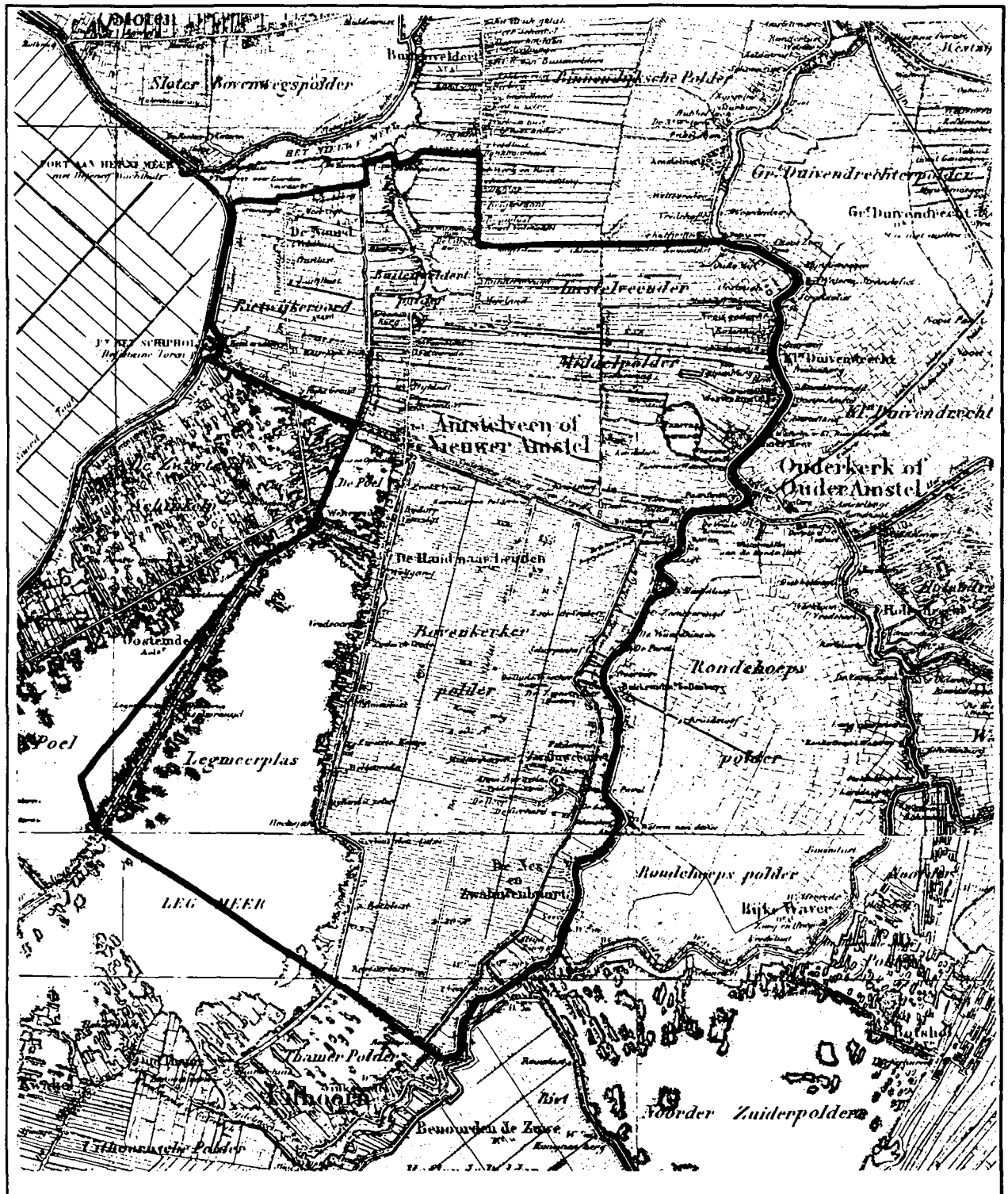
13b. Belangrijkste dijken en kaden in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca.1940, getekend op basis van kaart nr. 6.

14. Kaart van de bebouwde kom van Amstelveen (met inbegrip van Bovenkerk), Falkplan-Suurland, Falkplan Amsterdam (48e druk).

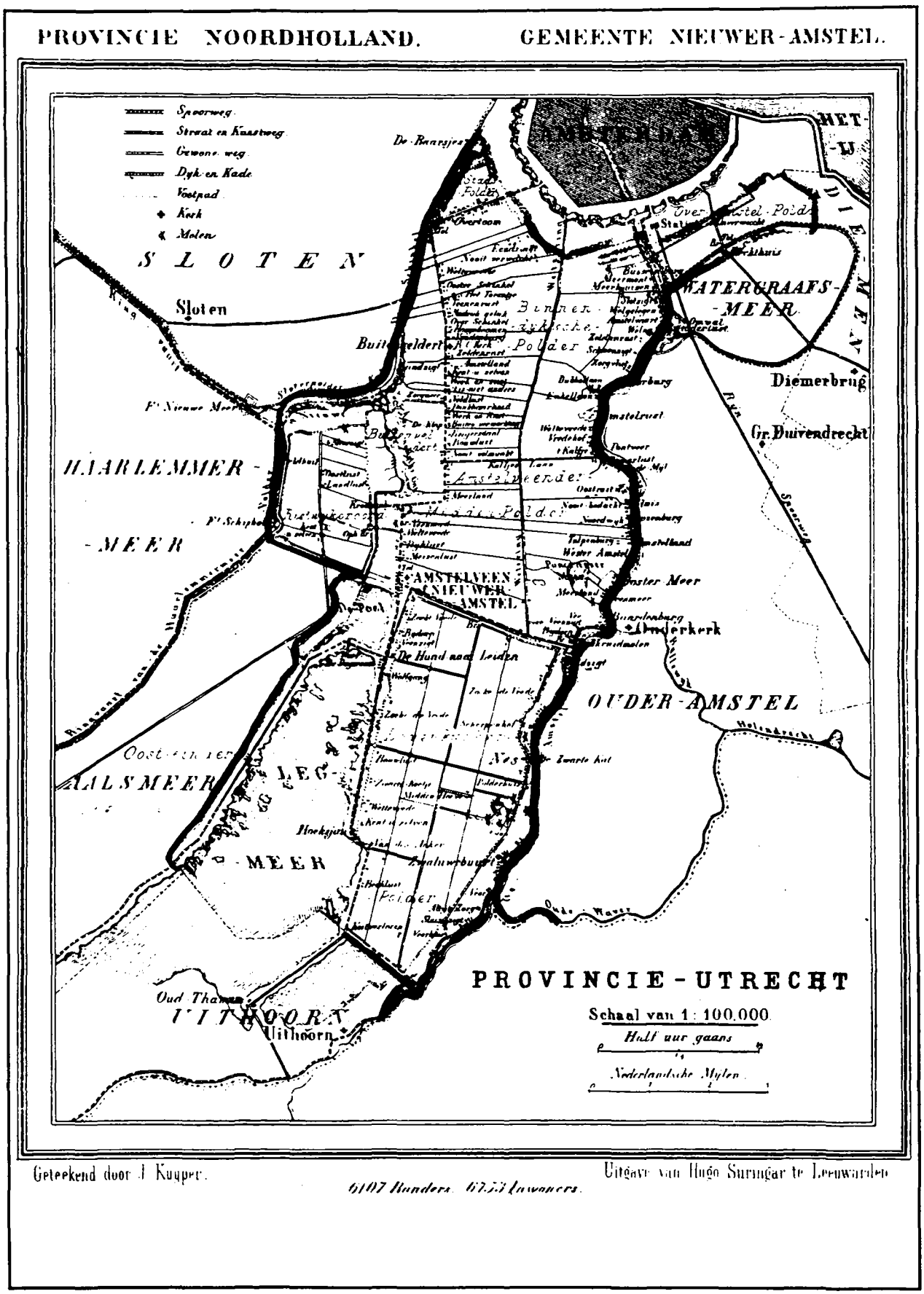
1. MIP-inventarisatiegebieden Noord-Holland



2. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1854

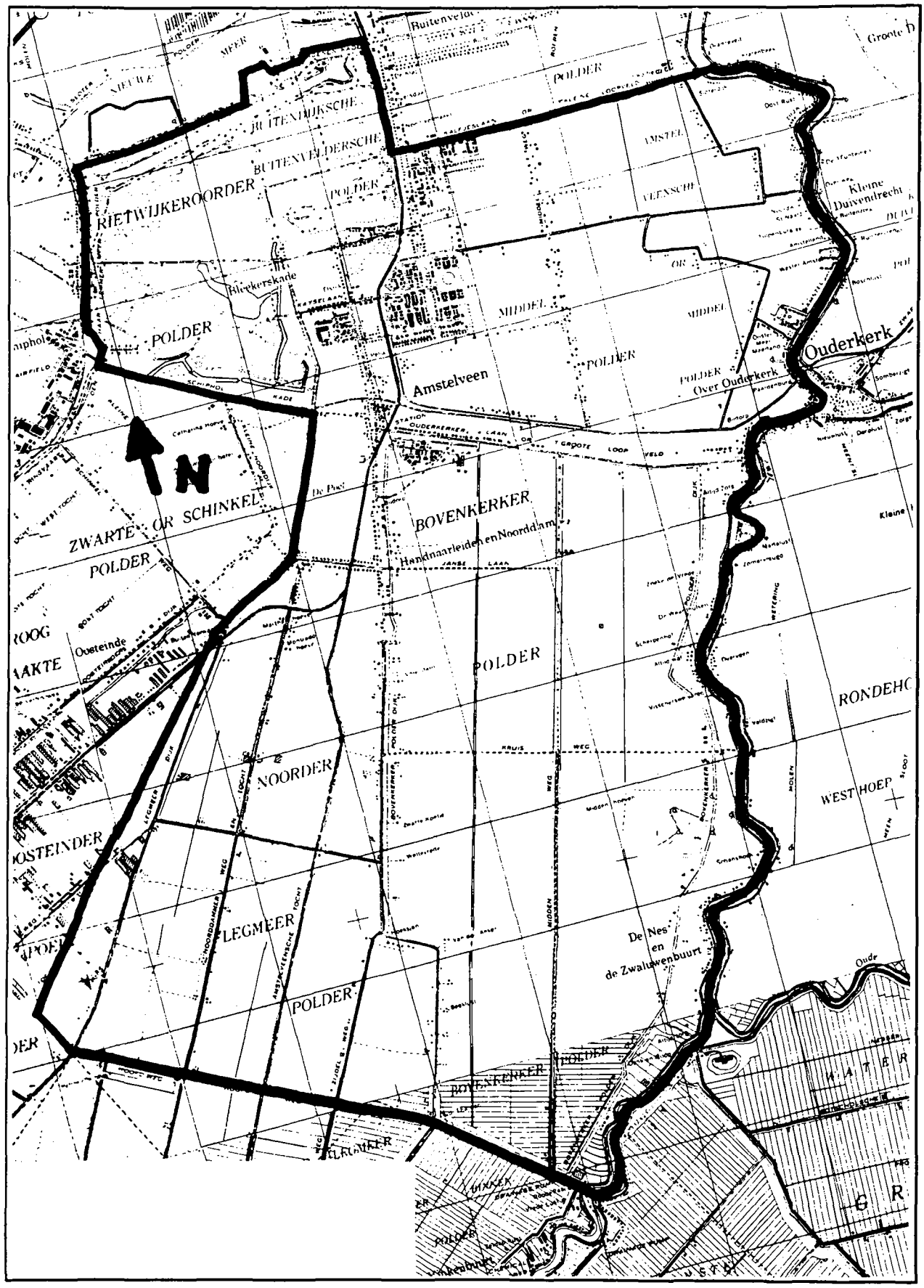


3. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1870

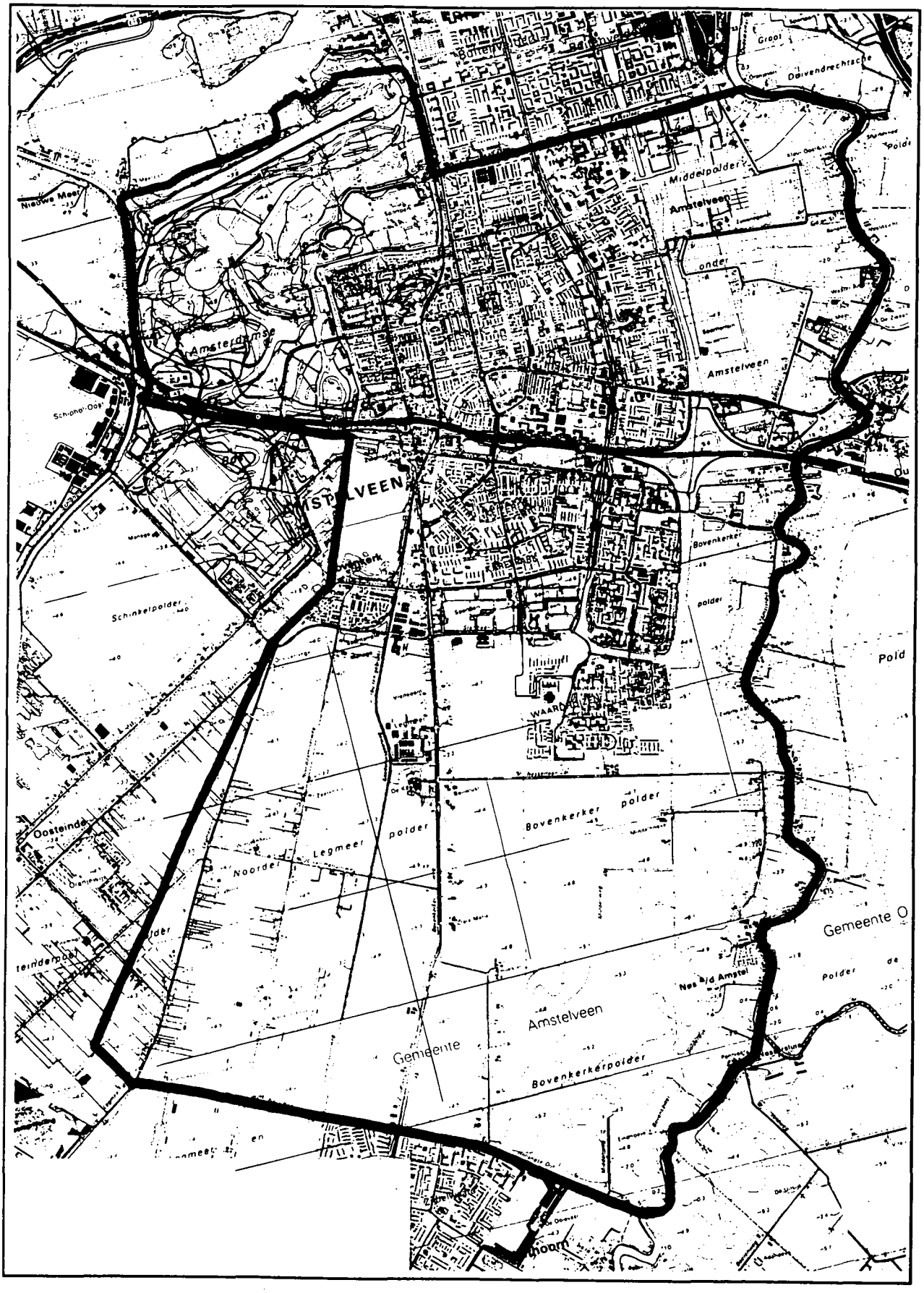


4. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1913

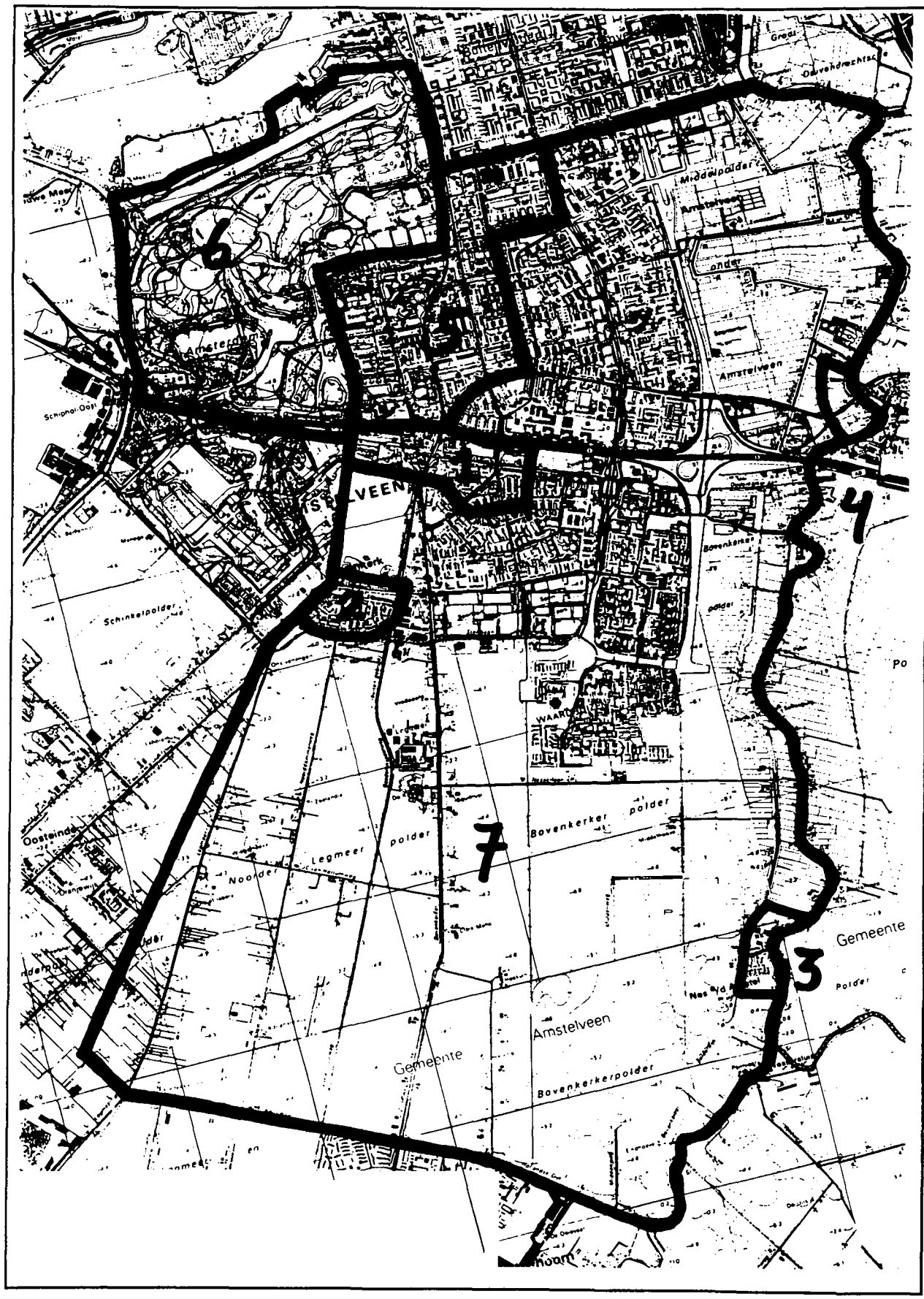
5. De gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1943



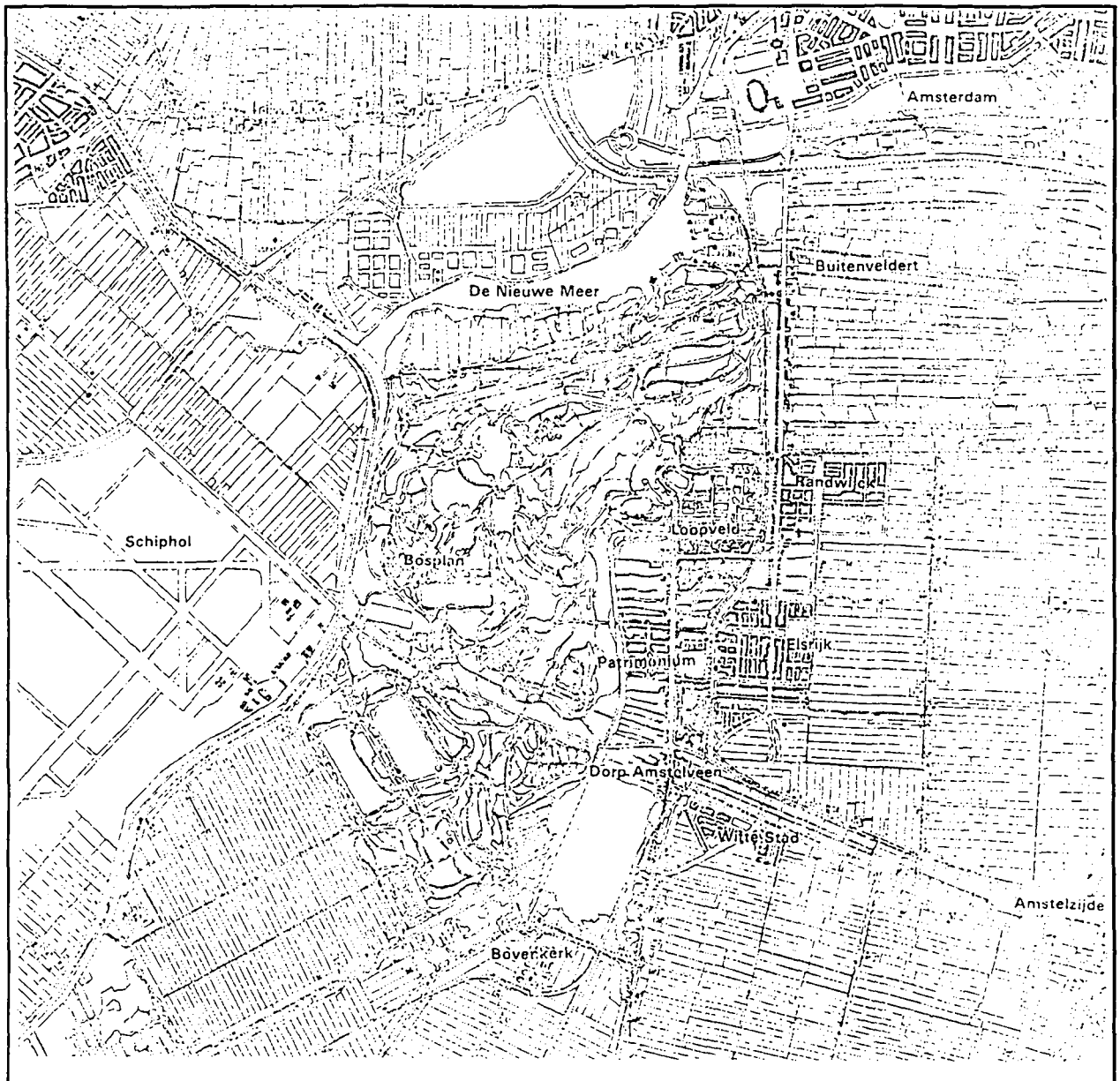
6. De gemeente Amstelveen in 1988



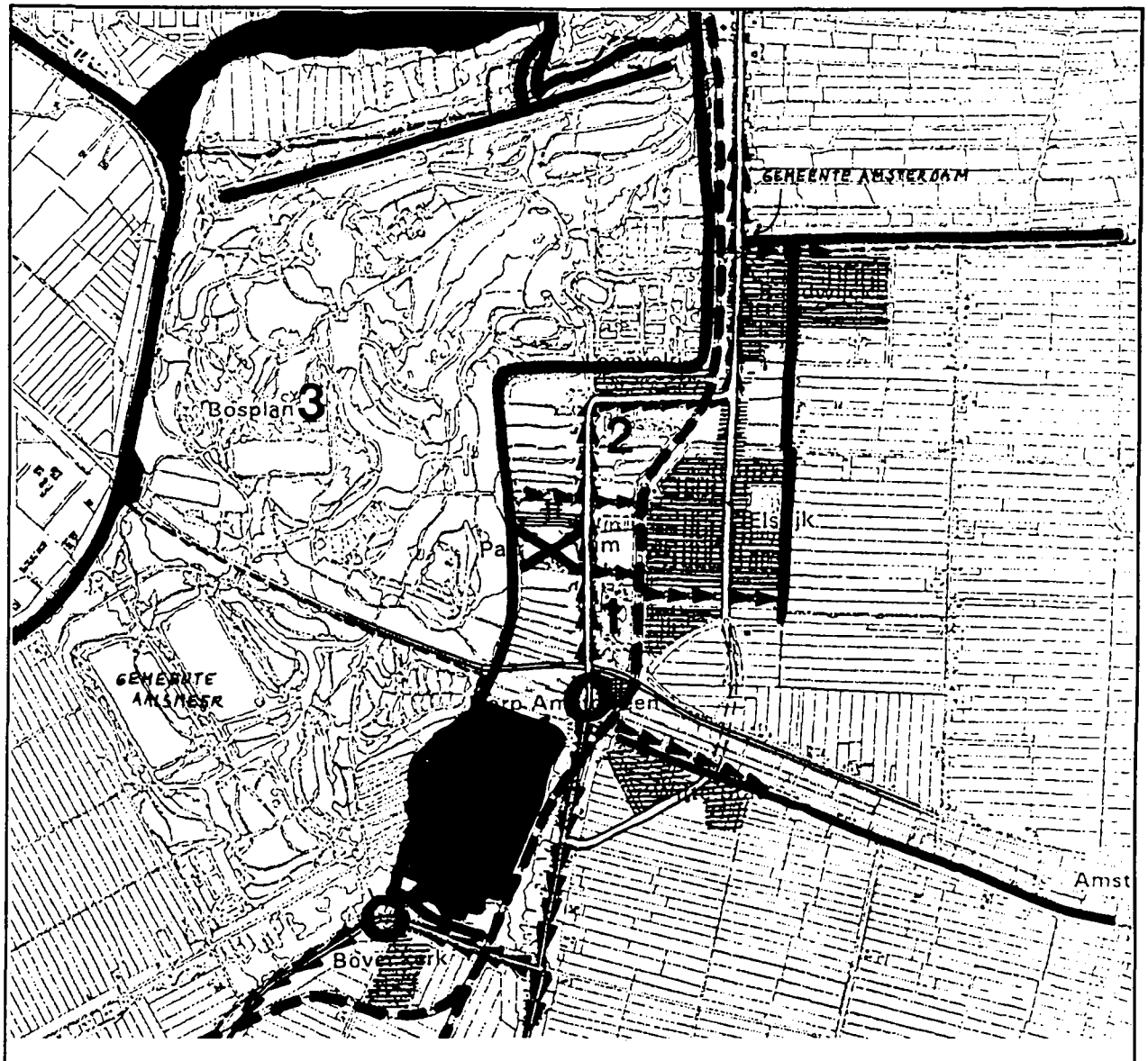
7a. Indeling in MIP-deelgebieden



7b. Bebouwde kom van Amstelveen en Bovenkerk in ca. 1940



7c. Typologie uitbreidingen Amstelveen 1850-1940



bestaande kernen

hoofdwegen

spoorwegen

belangrijkste (structurerende) waterlopen en waterpartijen

en lineaire structuren

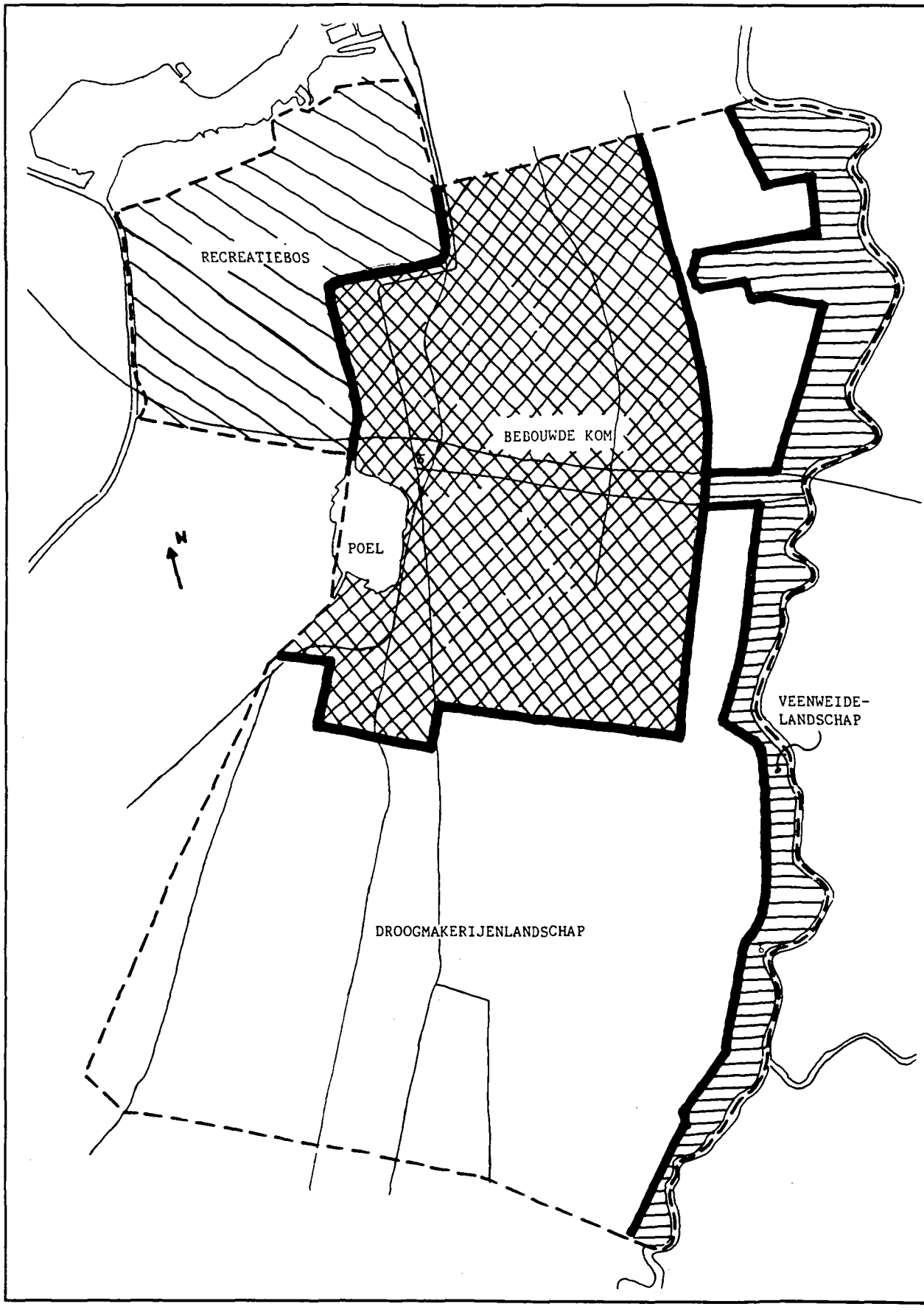
stedelijk ingericht gebied, algemeen

niet-stedelijk ingericht gebied, tuinwijkachtige ontwikkelingen

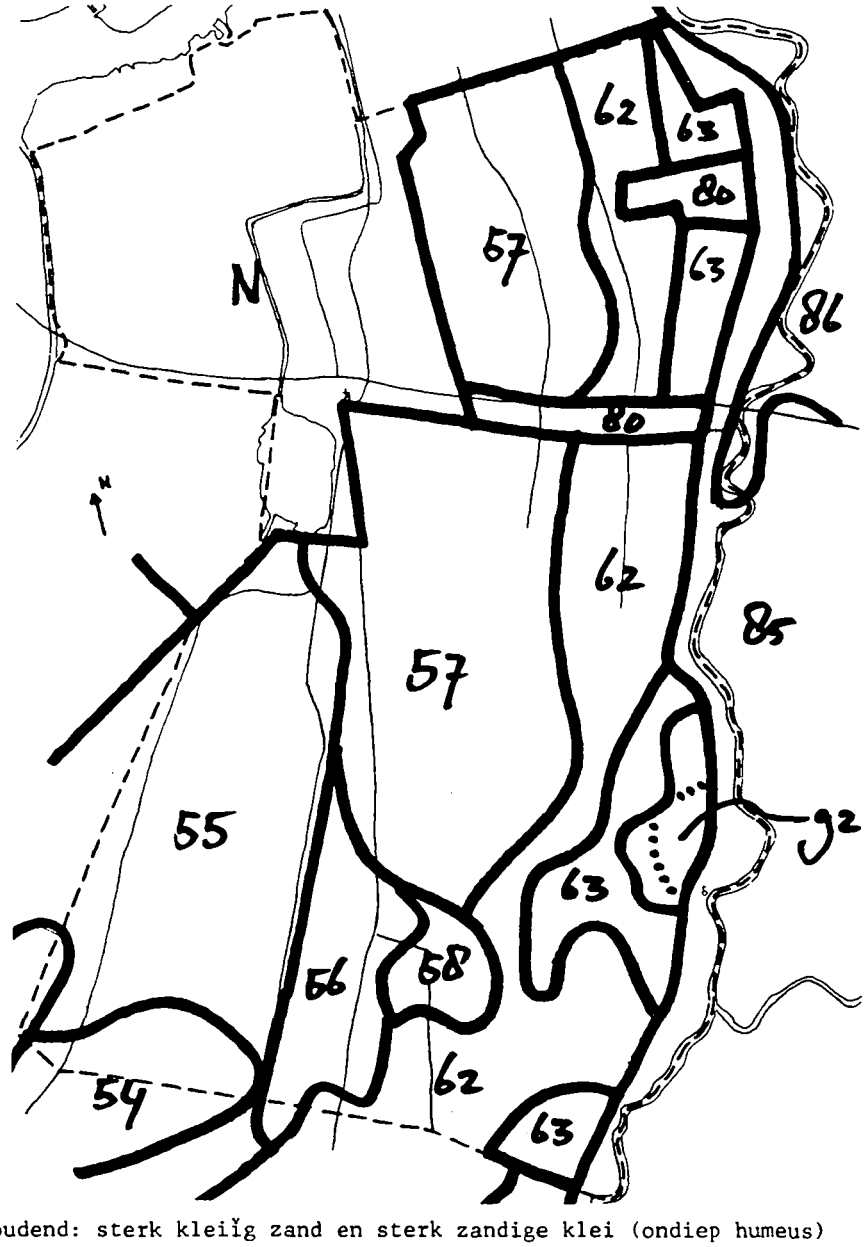
gesloopt (Patrimoniumbuurt, 1991/1992)

1 Broersepark
2 park "De Braak"
3 Het Amsterdamse Bos (grotendeels in aanleg)

8. Indeling in landschapstypen



9. Bodemkaart van de gemeente Amstelveen

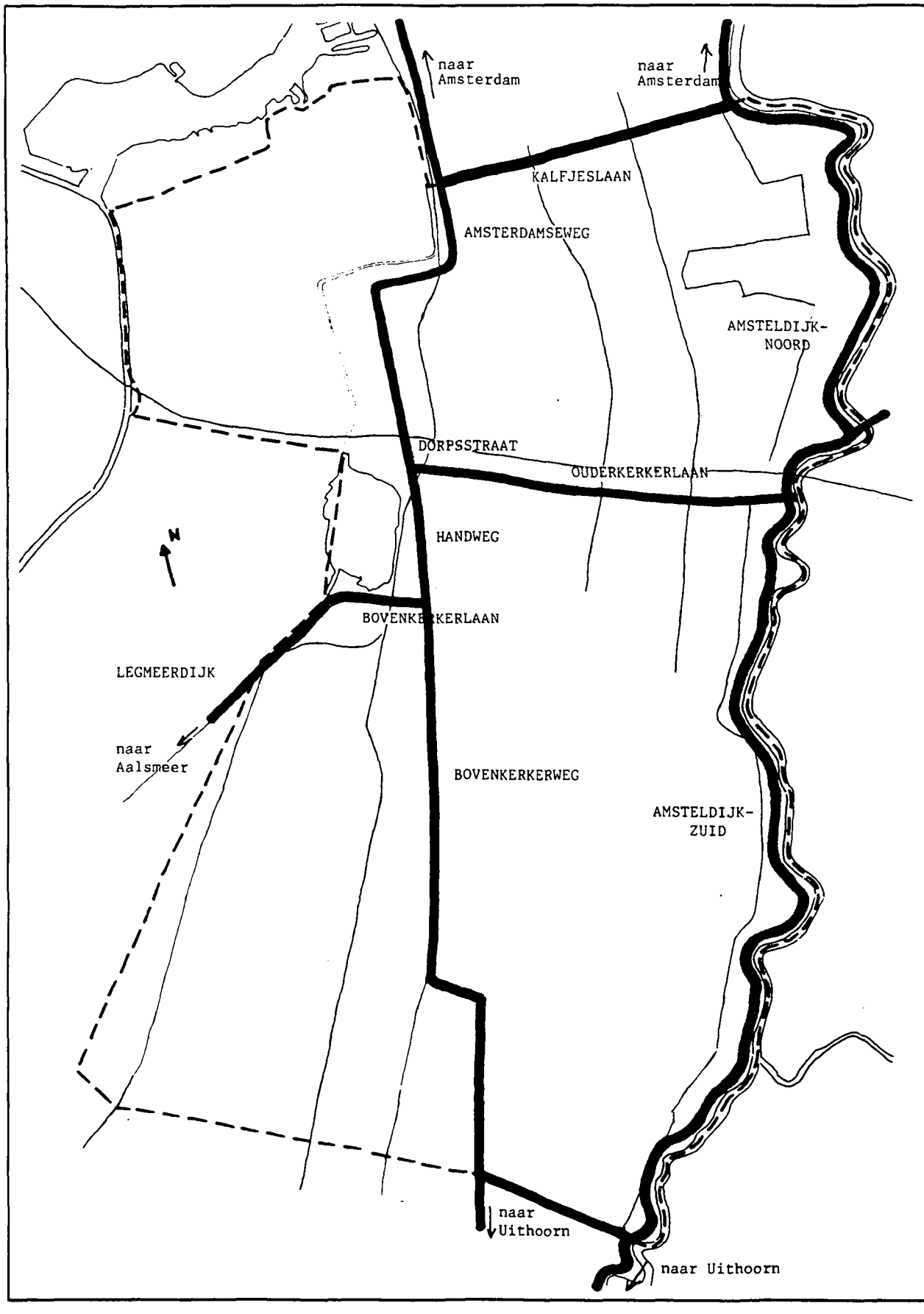


oude zeekleigronden:
54: kalkrijk en kalkhoudend: sterk kleiïg zand en sterk zandige klei (ondiep humeus)
55: kalkrijk en kalkhoudend: matig zandige en lichte klei (ondiep humeus)
56: kalkrijk en kalkhoudend: zware klei (ondiep humeus)
57: ondiep kalkarm: klei, aflopend met min of meer slappe ondergrond
58: ondiep kalkarm: zandige en lichte klei, aflopend (complex: ondiep en diep zeer humeus tot venig)
62: kalkarm, soms beneden de 50 cm kalkhoudend: klei, aflopend of homogeen met min of meer slappe ondergrond (complex: ondiep en diep zeer humeus en venig)
63: kalkarm, soms beneden de 50 cm kalkhoudend: klei, aflopend of homogeen met slappe ondergrond

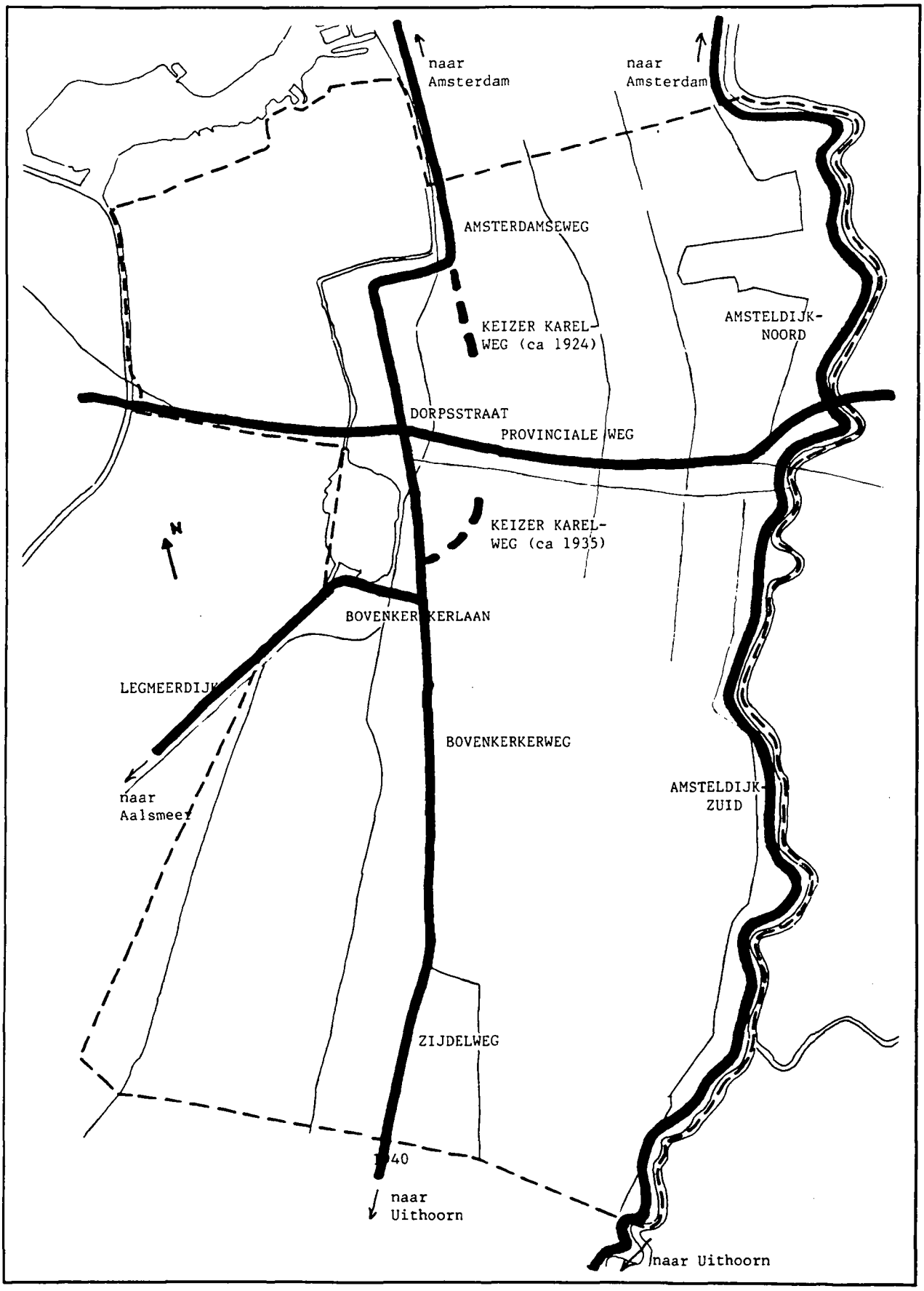
veengronden:
80: kleiarm, kleiïg en zandig kleiïg veen op veenmosveen of zeggeveen
85: humeuze tot venige klei op humusarme zware klei op veen (veen binnen 40 cm)
92: veenontginningsgronden (drooggemaakte meren, plassen en trekgaten): veen soms venige klei (organische stof van de bovengrond met minder gunstige en ongunstige eigenschappen)

overige
N: terreinen voor burgerlijk gebruik (bebouwde kommen, parken, vliegvelden enz)

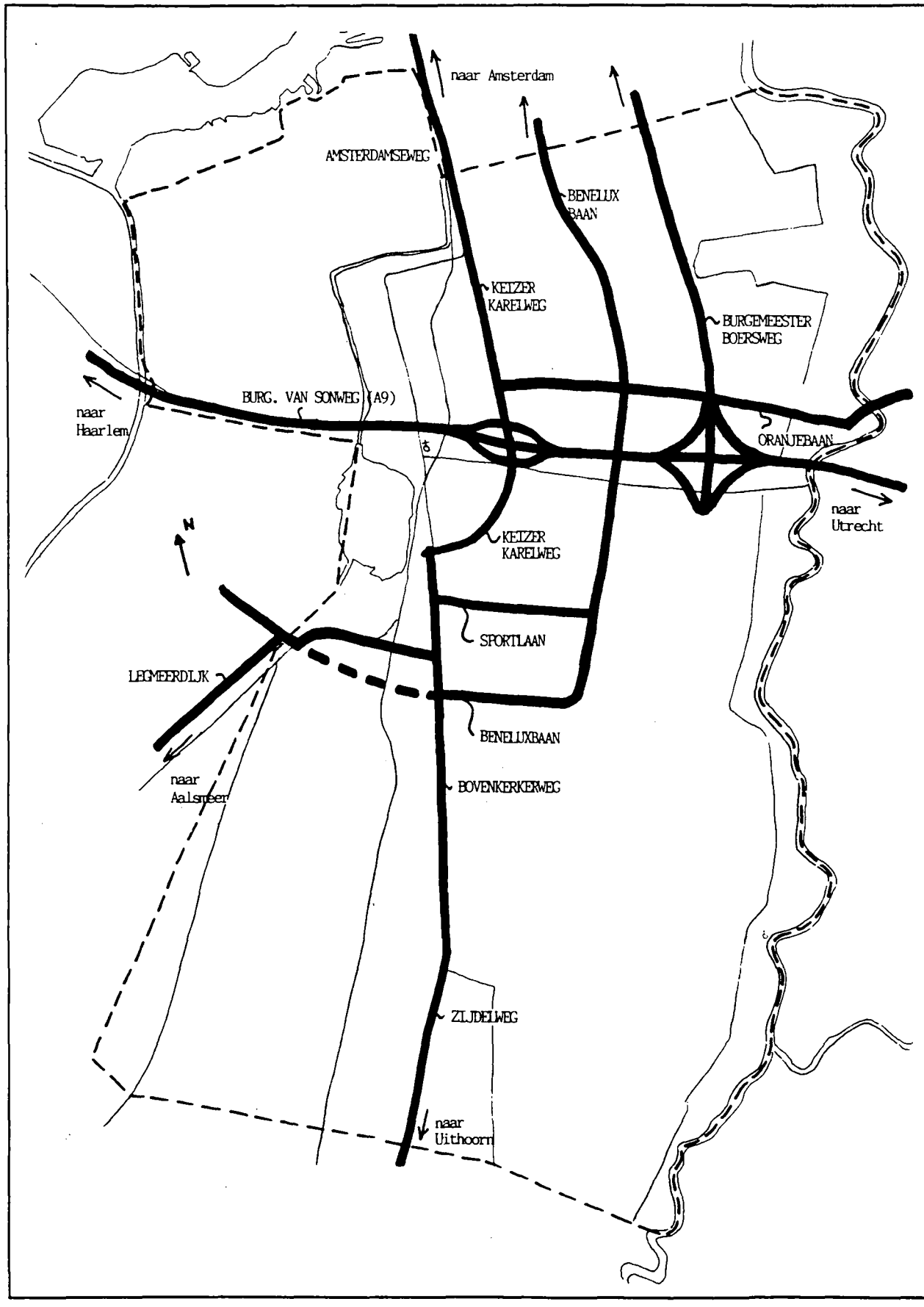
10a. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca. 1850



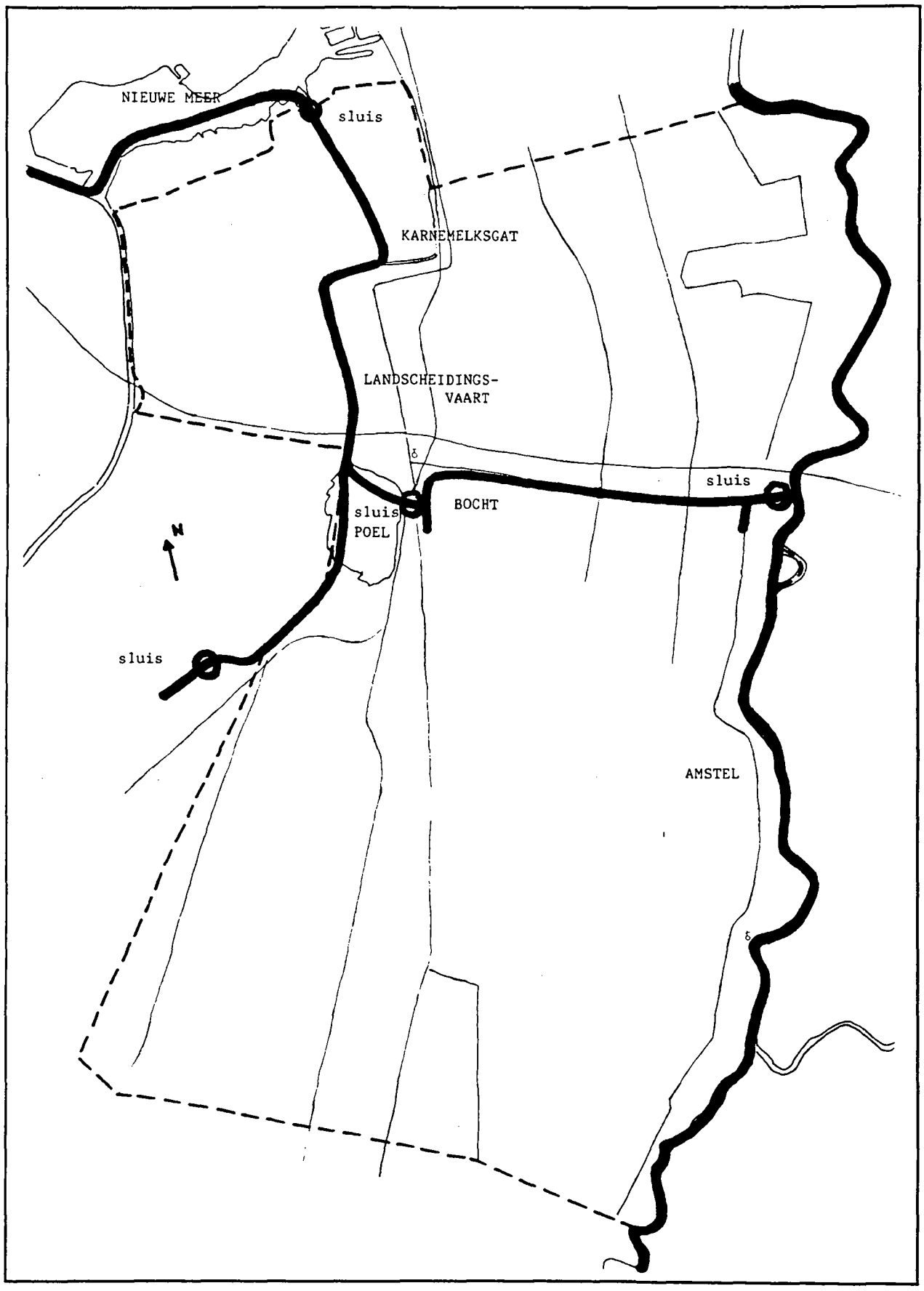
10b. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca. 1940



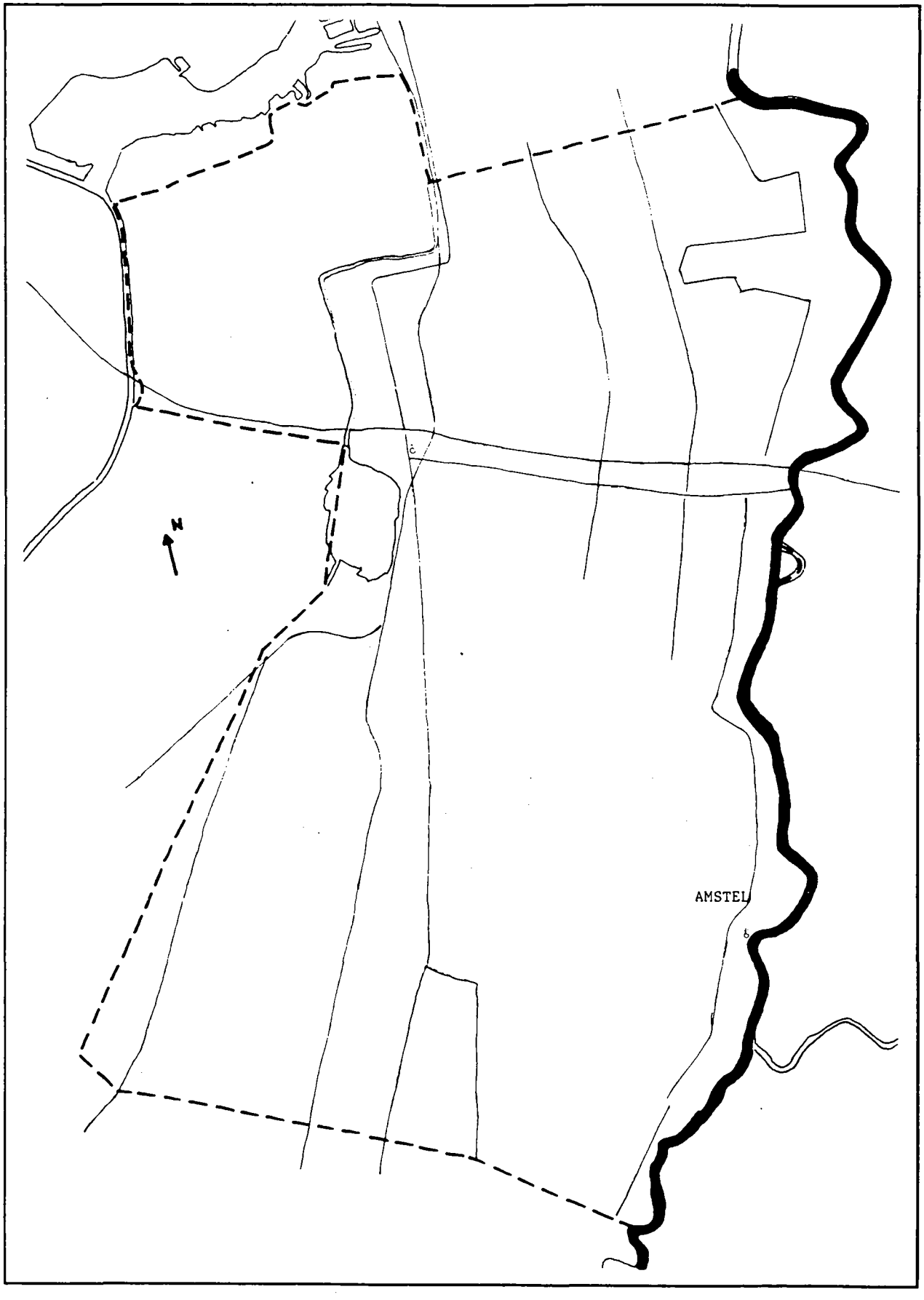
10c. Belangrijkste landwegen in de gemeente Amstelveen, ca. 1990



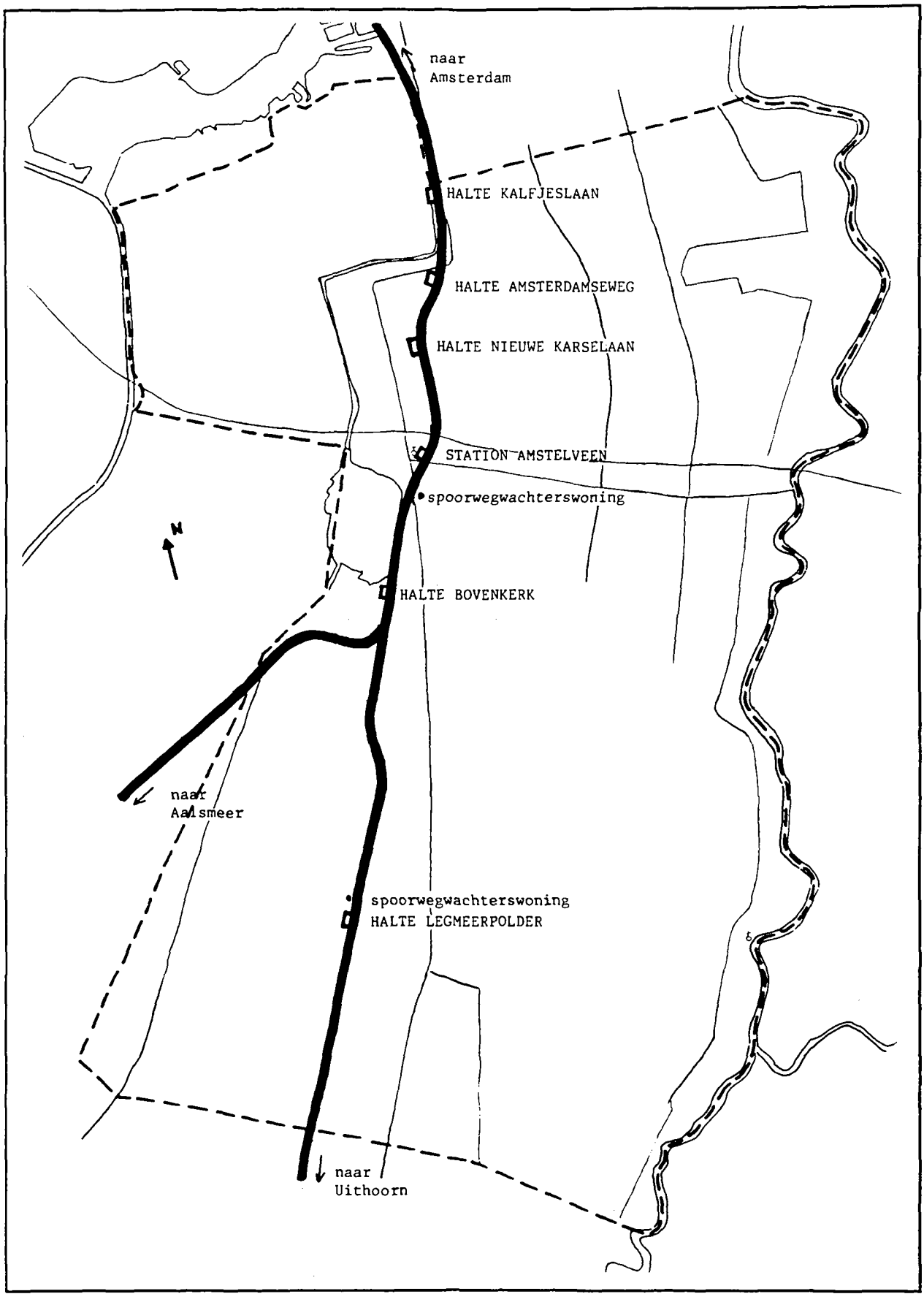
11a. Belangrijkste waterwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1850



11b. Belangrijkste waterwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1940

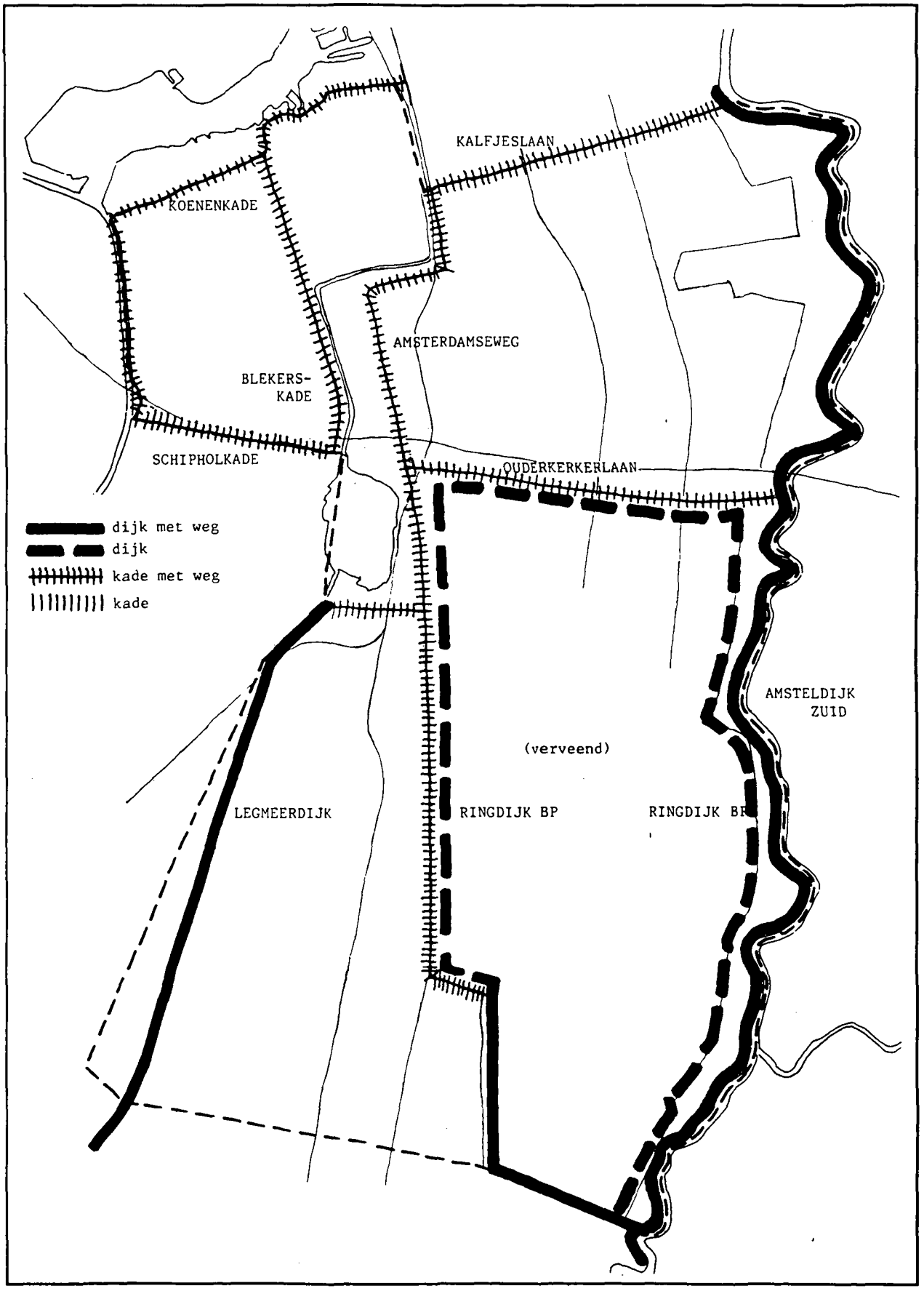


12. Spoorwegen in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel) in ca. 1925

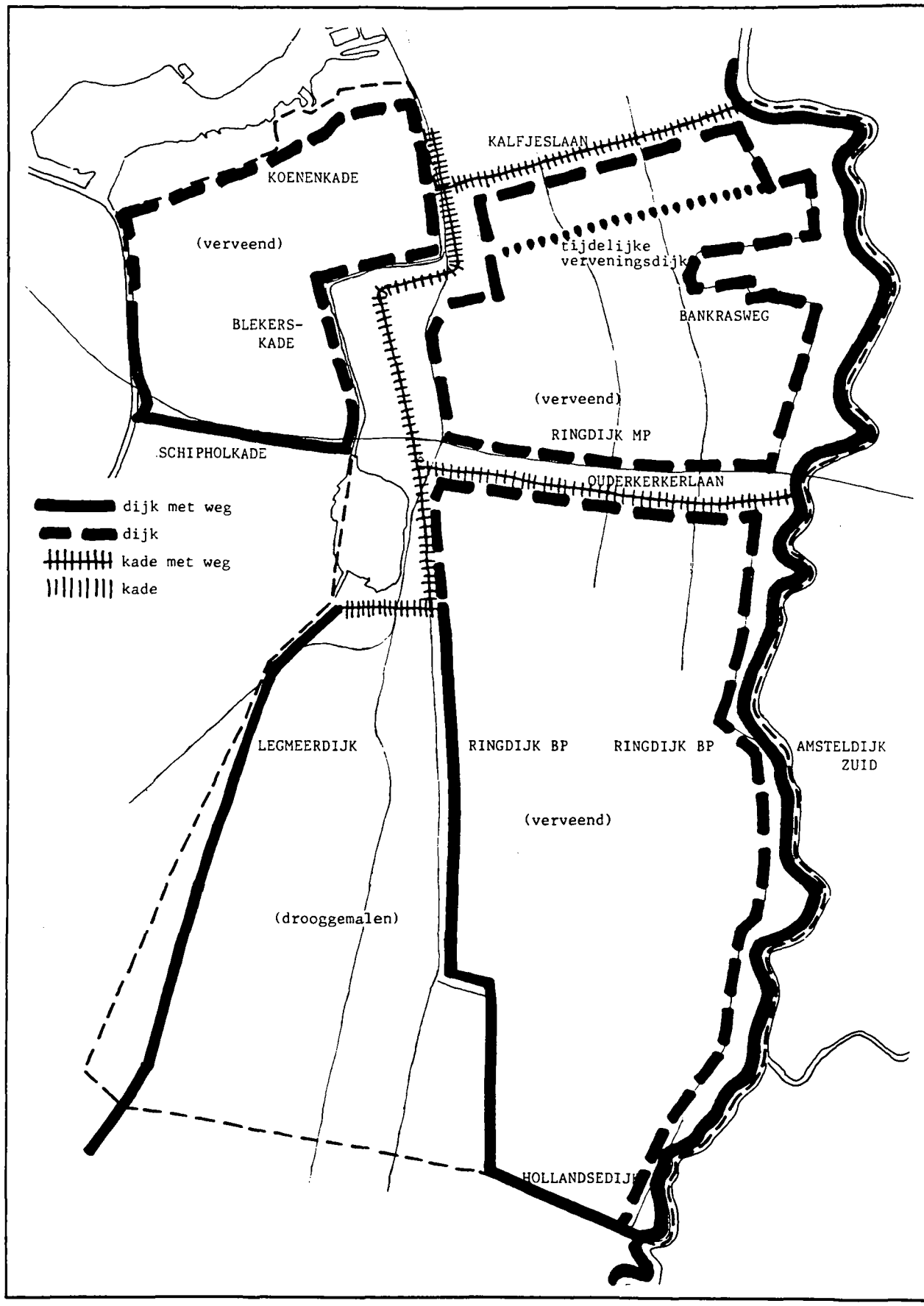


1860

13a. Belangrijkste dijken en kaden in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca. ~~1940~~



13b. Belangrijkste dijken en kaden in de gemeente Amstelveen (Nieuwer-Amstel), ca. 1940



14. Kaart van de bebouwde kom van Amstelveen, ca 1988

Register

Obj.	Adres	Huidige functie	Acc.nr.
Amstelveen\Amstelveen			
001	Badlaan 10	Villa	0007799
002	Dorpsstraat 10	Woning met praktijk	0007800
003	Dorpsstraat 34	Kantoor makelaardij	0007801
004	Dorpsstraat 36	Kerk	0007802
005	Dorpsstraat 38	Onbekend	0007803
006	Dorpsstraat 64	Cafe	0007804
007	Dorpsstraat 104 (achter)	Transformatorgebouw	0007805
008	Dorpsstraat 106	Kantoor	0007806
009	Elegast	Brug	0007807
010	Handweg 2	Woning	0007808
011	Laan van Nieuwer Amstel 4	Kantoor	0007809
012A	Middeldorpstraat 17-25	Woonhuizen	0007810
012B	Middeldorpstraat 22-36	Woonhuizen	0007811
013	Ouderkerkerlaan 1; 3	Buurthuis	0007812
014	Ouderkerkerlaan 10	Woonhuis	0007813
015	Ouderkerkerlaan 14; 15	Verzamelfuncties	0007814
012C	Roemerdorpstraat 11	Woning	0007815
016	Stationsstraat 17	Woningen	0007816
017	Stationsstraat 24; 26	Woning	0007817
018	Stationsstraat 28; 28B; 30	Winkel; Woning; Halte	0007818
019	Veenendaalplein	Plantsoen	0007819
Amstelveen\Bovenkerk			
020	Legmeerdijk 2; 4	Winkel; Kantoor	0007820
021	Noorddammerlaan 36	Woonhuis	0007821
022	Noorddammerlaan 124	Kerk	0007822
023	Noorddammerlaan 124BIJ	Begraafplaats	0007823
024	Noorddammerlaan 124	Pastorie; Kantoor	0007824
Amstelveen\Nes a/d Amstel			
025	Amsteldijk-zuid 138	Woningen; Kantoor	0007825
026	Amsteldijk-zuid 141	Woning	0007826
027	Amsteldijk-zuid 144	Kerk	0007827
028	Amsteldijk-zuid 145	Pastorie	0007828
029	Amsteldijk-zuid 146	Woonhuis	0007829
030	Amsteldijk-zuid 149	Woonhuis	0007830
031	Amsteldijk-zuid 150	Woning	0007831
Amstelveen\Ouderkerk a/d Amstel			
032	Amsteldijk-noord 1B; 1C	Kantoor (?)	0007832
033	Amsteldijk-noord 2-16	Woonhuizen	0007833
034	Amstelzijde 20	Woonhuis	0007834
035	Amstelzijde 28	Woonhuis	0007835
036	Amstelzijde 42	Woonhuis	0007836
037	Amstelzijde 79	Woonhuis	0007837
038	Amstelzijde 89	Woning	0007838
039	Oostermeerweg 83	Woonhuis	0007839
040	Oostermeerweg 85	Kantoor	0007840
Amstelveen\Amsterdamseweg e.o.			
041	Graaf Aelbrechtlaan 140	Kerk	0007841
042	Amsterdamseweg	Wandelpark	0007842
043	Amsterdamseweg 20; 22	Kerk en pastorie	0007843
044	Amsterdamseweg 24	Werkplaats en kantoor	0007844

045	Amsterdamseweg 60-66	Dubbelwoningen (2)	0007845
046	Amsterdamseweg 80	Kantoor	0007846
047	Amsterdamseweg 104 B	Restaurant; Woonhuis	0007847
048	Amsterdamseweg 121-135	Woningen	0007848
049	Amsterdamseweg 273	Kantoor	0007849
050	Amsterdamseweg 283	Kantoor	0007850
051	Amsterdamseweg 285	Kweekschool	0007851
052	Amsterdamseweg 311	Kerk	0007852
053	Amsterdamseweg 380	Woning	0007853
054	Amsterdamseweg 419-421A	Bankgebouw	0007854
055	Amsterdamseweg 441	Bibliotheek (?)	0007855
056	Amsterdamseweg 485	Winkel met woning	0007856
057	Amsterdamseweg 511	Expositie centrum	0007857
058	Catharina van Clevepark	School	0007858
059	Heemraadschapsln 18-51	Woningen	0007859
060	Molenweg ong.	Transformatorhuisje	0007860
061	Molenweg 10	Kerk met woning	0007861
062	Nassaupark	Bloembak	0007862
063	Nieuwe Kalfjeslaan 9	Woning	0007863
064	Oude Karselaan 110	Woonhuis	0007864
065	Parklaan 5	Woonhuis	0007865
066	Rendorplaan	Woning	0007866
067	Rentmeesterlaan 56	Woonhuis	0007867
068	Dr. Schaepmanlaan 7	School	0007868
069	Mr. Sixlaan 31	Kosterswoning	0007869
070	Wolf. v Borsselenwg 92A, B	Woningen	0007870
071	Wolf. v Borsselenwg 116	Kerk	0007871
Amstelveen\Amsterdamse Bos			
072A	Amsterdamse Bos	Recreatiebos	0007872
072B	Amsterdamse Bos	Schutsluis; Ophaalbrug	0007873
072C	Amsterdamse Bos	Roeibaan; Botenhuis	0007874
073	Amsterdamse Bos	Gemaal; traforuimte	0007875
074	Koenenkade ong.	Schutsluis en hefbrug	0007876
075	Koenenkade 25	Sluiswachterswoning	0007877
Amstelveen\Buitengebied			
076	Amsteldijk-noord 28	Leegstaand	0007878
077	Amsteldijk-noord 39	Woonhuis	0007879
078	Amsteldijk-noord 40	Boerderij	0007880
079	Amsteldijk-noord 56	Boerderij	0007881
080	Amsteldijk-noord 63	Boerderij	0007882
081	Amsteldijk-noord 67	Transportbedrijf	0007883
082	Amsteldijk-noord 74	Woonhuis	0007884
083	Amsteldijk-noord 77	Woonhuis	0007885
084	Amsteldijk-noord 80-83	Woningen (4)	0007886
085	Amsteldijk-noord 127; 128	Boerderij	0007887
086	Amsteldijk-noord 167	Villa	0007888
087	Amsteldijk-noord 168	Villa	0007889
088	Amsteldijk-zuid	onbekend	0007890
089	Amsteldijk-zuid 23-40	Arbeiderswoningen	0007891
090A	Amsteldijk-zuid 53	Nitrocellulosefabriek	0007892
090B	Amsteldijk-zuid 53	Kantoor; Opslag; Lab.	0007893
090C	Amsteldijk-zuid 53	Fabrieksgeb.; Trafo	0007894
090D	Amsteldijk-zuid 53	Leegstaand	0007895
090E	Amsteldijk-zuid 59-62	Woningen	0007896
091	Amsteldijk-zuid 67	Bedrijfspand; Woning	0007897
092	Amsteldijk-zuid 70-73	Woningen (4)	0007898
093	Amsteldijk-zuid 81	Boerderij	0007899
094	Amsteldijk-zuid 83	Woonhuis	0007900

095	Amsteldijk-zuid 91	Boerderij	0007901
096	Amsteldijk-zuid 122	Boerderij	0007902
097	Amsteldijk-zuid 181	Woonhuis	0007903
098	Amsteldijk-zuid 183	Boerderij	0007904
099	Amsteldijk-zuid 194	Boerderij	0007905
100	Amstelslag	Transformatorhuisje	0007906
101	Bankrasweg 1	Kinderspeelboerderij	0007907
102	Bankrasweg 2	Boerderij	0007908
103	Bankrasweg 4; 5	Dubbel woonhuis	0007909
104	Bankrasweg 6; 6A	Woonhuis	0007910
105	Bankrasweg 15; 16	Woonhuis	0007911
106	Bankrasweg 19	Boerderij	0007912
107	Bankrasweg 30	?	0007913
108	Bovenkerkerkweg 17	Woonhuis; Winkel	0007914
109	Bovenkerkerweg 65	Boerderij	0007915
110	Bovenkerkerweg 86	Boerderij	0007916
111	Bovenkerkerweg 90	Woonhuis met opslag	0007917
112	Bovenkerkerweg 106	Boerderij	0007918
113	Bovenkerkerweg 112	Boerderij	0007919
114	Bovenkerkerweg 128	Garagebedrijf	0007920
115	Bovenkerkerweg 132	Boerderij	0007921
116	Bovenkerkerweg 134 BIJ	Sluis	0007922
117	Handweg 31	Woning	0007923
118	Handweg 107	Bedrijfsgebouw	0007924
119	Handweg 109	Creatief atelier	0007925
120	Handweg 117	Kerk	0007926
121	Handweg 119	Kantoor	0007927
122	Jac. van Hattumweg 4; 6	Dubbelwoning	0007928
123	Hollandse Dijk	Uitstroomgoot	0007929
124	Hollandse Dijk	Sluis	0007930
125	Kostverlorenweg 8; 9; 10	Leegstaand	0007931
126	Kostverlorenweg 14	Boerderij	0007932
127	Kostverlorenweg 16; 16A	Boerderij; dierenasyl	0007933
090F	Kruitpad 1 t/m 19	Woningen	0007934
090G	Kruitpad 2, 4; 6,	Dubbelwoningen (2)	0007935
128	Legmeerdijk 118	Woning	0007936
129	Legmeerdijk 138	Boerderij	0007937
130	Legmeerdijk 207	Geen	0007938
131	Machineweg MP 16 BIJ	Brug	0007939
132	Machineweg Middelpolder	Stuw	0007940
133	Machineweg Middelpolder	Sluis	0007941
134	Noorddammerweg 76	Boerderij	0007942
135	Noorddammerweg 99	Boerderij	0007943
136	Noorddammerweg 104	Boerderij	0007944
137	Ouderkerkerlaan 91	Boerderij	0007945
138	Ouderkerkerlaan	Transformatorhuisje	0007946
139	Ringdijk BP 1	Boerderij	0007947
140	Ringdijk BP 2	Boerderij	0007948
141	Ringdijk BP 3	Boerderij	0007949
142	Ringdijk BP 6; 7	Boerderij	0007950
143	Ringdijk BP 8	Boerderij	0007951
144	Ringdijk BP 10	Woonhuis; Kantoor	0007952
145	Ringdijk BP 11	Boerderij	0007953
146	Ringdijk BP 12	Boerderij	0007954
147	Ringdijk BP 14	Manege	0007955
148	Ringdijk BP 15	Woonhuis	0007956
149	Ringdijk BP 20	Boerderij	0007957
150	Ringdijk BP 21	Boerderij	0007958
151	Ringdijk BP 22	Boerderij	0007959
152	Ringdijk BP 26	Boerderij	0007960
153	Ringdijk BP 27	Boerderij	0007961

154	Ir. Romplaan	Brug	0007962
155	Zijdelweg 17	Winkel met opslag	0007963

Colofon

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Dreef 3, 2012 HR Haarlem
telefoon 023 - 14 31 43

Samenstelling
ir. J.A. van der Hoeve
Afdeling Cultuur en Educatie,
Cluster Monumentenzorg
Dienst Welzijn, Economie en Bestuur

Vormgeving, zetwerk en drukwerk
Bureau Grafische Produktie
Centrale Bestuursdienst

Oplage
200 exemplaren

Haarlem, mei 1993

Amstelveen