

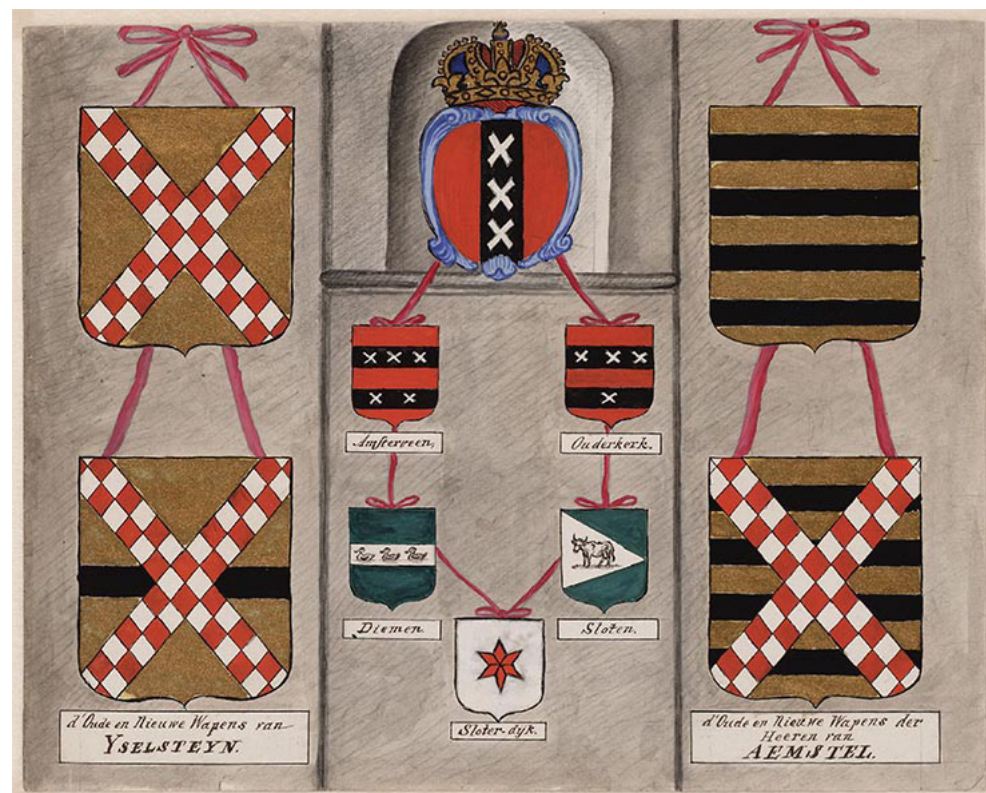


Ambachtsheerlijkheden
en andere bezittingen
buiten Amsterdam

Een ambacht was destijds een landelijk gebied waarover een ambachtsheer het bestuur uitoefende in opdracht van de landsheer. Heerlijkheid staat dan weer voor het recht van een ambachtsheer om dit bestuur uit te voeren. Dit begrip stamt uit de Middeleeuwen, toen er nog nauwelijks sprake was van steden en dat is er ook de oorzaak van dat later dorpen en steden soms in verschillende ambachten thuishoorden. Onder die rechten vielen de lagere rechtspraak, het uitdelen en innen van boetes en het bestraffen van misdaden, maar niet die van zware geseling en doodstraffen. Dat bleef voorbehouden aan de landsheer of diens vertegenwoordiger, bijvoorbeeld een baljuw. Ambachten zijn een typisch fenomeen voor de provincies Zeeland en Holland, heerlijkheden kwamen ook elders voor.

In de loop der eeuwen werd het voor welgestelde privépersonen mogelijk om een ambachtsheerlijkheid te kopen. Landsheren hadden de onhebbelijkheid altijd kort bij kas te zitten en dit soort handeltjes was een manier om daar iets aan te doen. Daartoe moest de dagelijkse praktijk van het ambacht veranderen van een erfelijk recht in een verkoopbaar recht. Vooral keizer Karel V heeft hier grondig werk verricht in de regulering.

Behalve rechten had de ambachtsheer ook plichten. Behalve naar de zin van de landsheer moest het bestuur ook door de meerderheid van de bevolking tevredenstellend verricht worden. Verder werd het voor de genoemde provincies ook van groot belang dat er zorg gedragen werd voor een goed bestuur op het gebied van waterbeheersing en verdediging tegen oprukkend water. Als laatste moest het bestuur ook in lijn zijn met het wel en wee van een groter gebied waar de ambachtsheerlijkheid deel van uitmaakte. Hierbij moet u bedenken dat de later ingestelde (hoog-) heemraadschappen boven



de ambachten stonden en maatregelen konden afdwingen; denk aan het jaarlijkse schouwen. Ook daarin verrichtte keizer Karel V belangrijk werk, bijvoorbeeld door de rechtspositie van de betrokkenen te regelen. Zoals gezegd, de hoogheemraadschappen werden begin 16e eeuw boven alle belangen gesteld.

Deze praktijk werd in 1795 in één keer overboord gezet door de Bataafse Republiek. Niet zomaar, maar omdat dit Middeleeuwse systeem niet meer paste in de moderne tijd met steeds groter wordende steden.

▲ De samenhang tussen de steden en dorpen in Amstelland stamt al uit de 13e eeuw toen de Heren van Amstel hier het bewind voerden



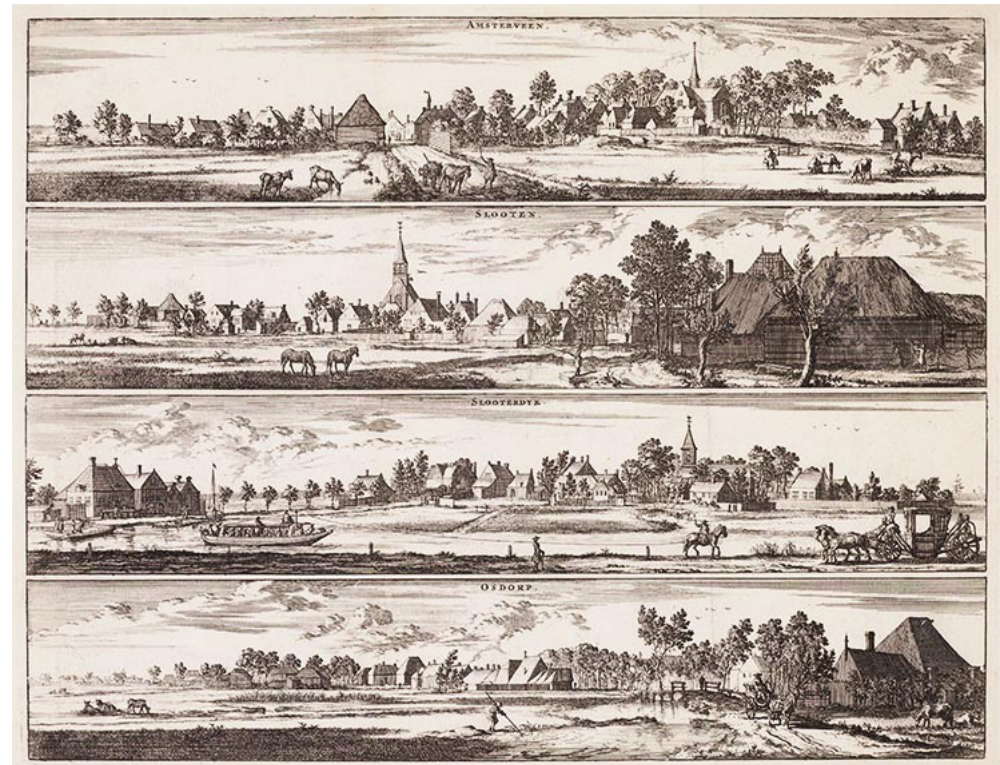
Amsterdam hebben wij ooit het afvoerputje van Amstelland genoemd. Het afvoeren van overtollig water naar zee vond plaats via de Amstel. De stad kreeg steeds meer belang bij invloed op deze afvoer, omdat men daar veel last van ondervond in de zin van wateroverlast of -gebrek. Ook gebrekkig onderhoud aan dijken kon voor problemen zorgen. De mogelijkheid heerlijkheden met heerlijke rechten te

kopen was voor de stad dé manier om die invloed uit te oefenen en dat heeft men zich veel geld laten kosten.

De stadschroniqueur Jan Wagenaar publiceerde in 1767, zeg maar aan de vooravond van de afschaffing van de heerlijkheden, zijn Amsterdam in zijne opkomst, aanwas..., een meesterwerk waar historici vandaag nog uit putten. In Boek II somt hij daar de verworven ambachtsheerlijkheden op die de stad Amsterdam tot dan in eigendom verkregen had. Dat is een lijst geworden die u nog zal verbazen. Over de verkrijging van een der belangrijkste heerlijkheden hebben wij eerder bericht. Het is de stunt van een paar ambtenaren incognito die bij het dubbelen de heerlijkheden Amstelland/Amsterveen, Sloten, Sloterdijk, Osdorp en de Vrije Geer wisten te ontfoetselen

- ▲ Jan Wagenaar, de stadschroniqueur waar we dat overzicht aan danken
- De ambachten die door de verkoop van al de heerlijkheden van Reinoud III van Brederode in 1592 aan Amsterdam, in eigendom kwamen van de stad

aan Reinoudt III van Brederode. We schrijven het jaar 1529. Er worden veel vraagtekens bij dit schelmenstuk geplaatst, maar feit is dat door de bekrachtiging door keizer Karel V van het inderhaast opge maakte contract de overdracht een feit was, wat de nazaten van Brederode ook geprobeerd hebben. De scheiding tussen Ouder-Amstel en Nieuwer-Amstel vond waarschijnlijk of uiterlijk in 1334 plaats en het verlenen van de heerlijkheid Nieuwer-Amstel door hertog Albrecht van Beieren aan Coen van Oosterwijk voor het bedrag van 3100 schilden (=écu=f1,50) in 1399. Hij mocht voortaan de schout en de schepenen benoemen en ontslaan. Bovendien was de relatie met de baljuw van Amstelland goed omschreven, zodanig dat Van



Het grondgebied rond Amsterdam lag hoofdzakelijk in de Binnendijkse Buitenvelderse Polder, behorende tot Nieuwer-Amstel. In de Middeleeuwen al was Amstelland bestuurlijk opgedeeld in Ouder- en Nieuwer-Amstel, respectievelijk oostelijk en westelijk van de Amstel, met één uitzondering: een strook ten zuiden van de stad op de oostoever (Over-Amstelpolder) was ook Nieuwer-Amstel. De reden waarom dit gebied bij Nieuwer-Amstel gevoegd is zal wel duister blijven, of het moet zijn dat de Watergraafsmeer de polder volledig afsloot van het grondgebied van Ouder-Amstel. Voor Amsterdam was dat spijtig want de Van Brederodes van Nieuwer-Amstel (ook wel Amsterveen), werden zich heel fanatiek tegen de expansiedrift van de stad. Amsterdam probeerde diverse keren de ambachtsheerlijkheid Nieuwer-Amstel over te nemen. Het ging zo ver dat Amsterdam banpalen met het gemeentewapen ging plaatsen. Reinout III van Brederode (afbeelding) was vanaf 1507 ambachtsheer en voerde lange processen tegen Amsterdam. Na vele jaren van procederen verkocht Brederode in 1529 opeens wel zijn



ambachtsheerlijkheden Nieuwer-Amstel, Sloten, Sloterdijk en Oostdorp (Osdorp). Het verhaal gaat dat hij ze verdubbeld zou hebben. Hij kreeg er wel veel geld voor; 3000 Carolus guldens en een erfelijke jaarrente van 560 ponden. Zijn zoon en opvolger, Hendrik, liet het er niet bij zitten en probeerde in 1562 via een proces zijn vaders ambachtsheerlijkheden terug te krijgen. Hij stelde dat zijn vader in 1529 bedrogen was, maar verloor het proces. Amsterdam was rijk en machtig en kon veel stukken land buiten de stad kopen. Na de Vierde Uitleg stopte Amsterdam voorlopig met annexeren, maar na de industriële revolutie en de bevolkingsexplosie sloeg het opnieuw toe.

Lees ook: Amstelodamum, Jb36 (1939), p.39-86 en [De Dobbelaar](#).

Oosterwijk mede moest instemmen met de vonnissen door de baljuw. Lang bleef het niet in bezit van Van Oosterwijk want in 1403 verkocht hij het weer terug aan Albrecht. Die schonk het aan zijn nieuwe gemalin Margareta van Kleve. Door vererving ging het over in handen van Henrik van Borselen tot de enige dochter van Wolfert van Borselen met Walraven van Brederode trouwde en de heerlijkheid in die familie inbracht. Amsterdam heeft van dat moment aan problemen bij stadsuitbreidingen. Wanneer een uitbreiding volgt van het Spui tot aan de Regulierspoort verbiedt Reinoud dat de poort 's avonds gesloten wordt. Hij wil op elk moment alle delen van zijn heerlijkheid kunnen betreden. Amsterdam daarentegen beroept zich op het handvest van Albrecht van Beieren waarin de stad een vrijheid van 100 gaarden buiten de muren toegezegd kreeg. Bij elke uitbreiding meende de stad recht te hebben op wederom een stadsvrijheid van 100 gaarden, wat door de familie Van Brederode niet gehonoreerd werd. Amsterdam was het soebatten beu en zinde op de aankoop van de heerlijkheid. Lees in het kader hiernaast hoe dat lukte. Het gebakkelei rond de verkoop aan Amsterdam werd in 1563 nog een keer beoordeeld door de Mechelse regering van Philips II en nogmaals bekrachtigd. Aanvankelijk benoemde de stad, als vertegenwoordiger van een burgemeester, mensen die het gebied kenden, maar vanaf precies 1600 alleen nog burgemeesters in persoon en zo voort tot 1795.

Om de erfelijkheid van de ambachtsheer te waarborgen wist de stad van keizer Karel V gedaan te krijgen dat dit steeds een der burgemeesters was en dat die het aan een volgende burgemeester doorgaf. Dat was tegen een clause die Brederode in het contract had laten opnemen maar ook dat sanctioneerde de keizer. Dat alles kostte wel extra geld. Jaarlijks betaalde de stad voor deze welwillendheid 25



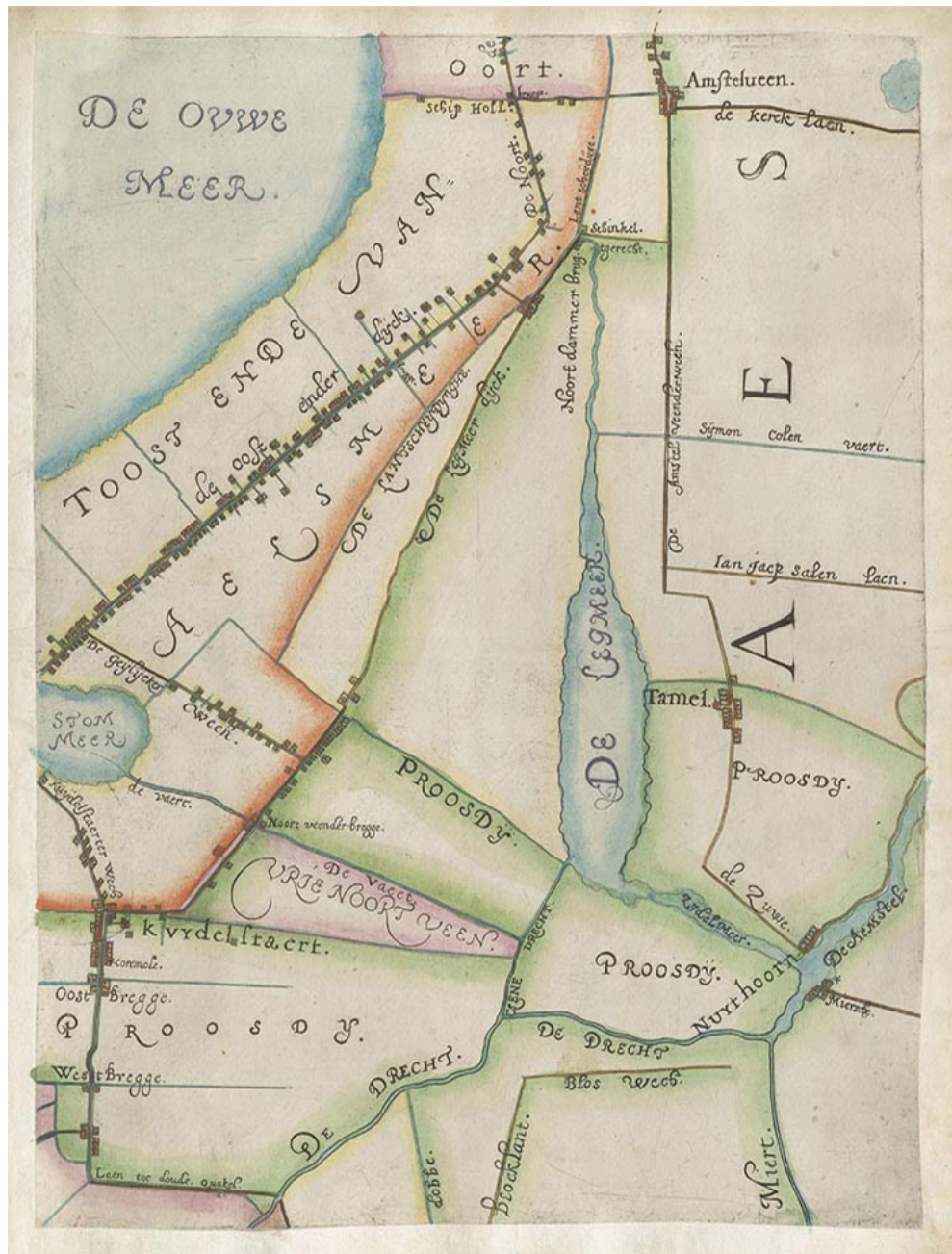
Carolus guldens, maar dat had men er dik voor over.

Wat viel er allemaal onder dit ambacht? Behalve Amstelland met Amsterveen ook de Buitenvelderse polder, de Middelpolder, de Bovenkerkerpolder en – heel belangrijk – de Stads- of Godshuispolder, d.i. benoorden de Overtoomseweg. Verder de Over-Amstelpolder met Oetewaal en de Watergraafsmeer of Diemermeer. Ook Sloten, Sloterdijk, Osdorp en de Vrije Geer maakten deel uit van het bezit van Van Brederode. Dubieuzer, want slecht omschreven, zijn de ambachten Houtrijk, Polanen en Raasdorp. Deze maakten echter reeds deel uit van het bezit van Margareet van Kleve en in de praktijk beschouwde Amsterdam zich ambachtsheer. Dat Raasdorp is

- ▲ *Het dorp Ouderkerk in het ambacht Ouder-Amstel*
- *Het dorp Diemen in het gelijknamige ambacht; hier de Oud-Diemerlaan*

nog tijdens het beheer van Amsterdam weggespoeld. Amsterdam stelde vanaf 1664 voor deze westelijke ambachten een aparte burgemeester aan als ambachtsheer; als eerste in 1664 Henrik Hooft. In 1731 volgde de aankoop van het ambacht Ouder-Amstel met daarin Ouderkerk. Tevens omvatte het de Grote en Kleine Duivendrechtse polder, de Holendrechtse polder, de Bullewijk en de Ronde Hoep. De formule was gelijk; de ambachtsheer was steeds een regerend burgemeester van Amsterdam, de eerste Egidius van Bempden. Tezelfdertijd kocht de stad het ambacht Diemen waartoe ook Over-Diemen, Bovenkerk, Buitenkerk en Outersdorp hoorden. In Rijnland verwierf de stad in 1728 de ambachtsheerlijkheden Kudelstaart, Leimuiden en Vriezeloop nadat er in 1724 al grote stuk-





ken grond gekocht waren. Op dat moment was het veen al bijna volledig verdwenen en waren de plassen in verbinding gekomen met de Haarlemmermeer. Ook hier waren het weer burgemeesters die ambachtsheer werden, de eerste Mr. Joan van de Poll voor Kudelstaart en Mr. Lieven Geelvinck voor Leimuiden en Vriezekoop. Om de waterbeheersing te kunnen regelen van de overlaten in de Bilderdam (deels in Utrecht, deels in Holland) werden vruchteloze besprekingen gevoerd met Gouda. Voor een oplossing moesten de heemraadschappen Amstelland en Rijnland overeenstemming bereiken, wat nogal moeilijk lag. Ook deze aankopen waren dus gericht op waterbeheersing, vooral van de Haarlemmermeer die in de loop van de 18e eeuw een gevaarlijke omvang ging aannemen. Ooit was dat meer veel kleiner maar door afkalving was het meer samengesmolten met het Spieringmeer en het Leidsemeer. Toen deze watervlakte dreigde verbinding te maken met het IJ was de maat vol.

Een belangrijke landtong tegenover de stad was de Volewijk, geen heerlijkheid in dit geval. Al sinds 1393 kreeg Amsterdam de verantwoording voor het beschoeien van deze buitendijkse landtong die essentieel was voor het op diepte houden van de haven der stad. Door de Volewijk werd de eb- en vloedstroming naar het zuiden gedwongen waardoor het IJ door schuring op diepte bleef. Dat werd jaar voor jaar moeilijker. Het zelfde gold voor een soortgelijke maar veel smallere landtong, de Nes tegenover de latere Westelijke Eilanden. Vanaf 1393 leverde Amsterdam de schout voor de Volewijk die vanaf 1618 tevens toezicht hield op de beschoeiing van de Nes. Vanaf 1409 verkreeg de stad de jurisdictie over de Volewijk en benoemde naast de schout ook twee heemraden voor het gebied. Het

◀ *Het ambacht Kudelstaart-Thamel aan de Haarlemmermeer, met de Drecht, één der voedingsbronnen van de Amstel*

zal ook ongeveer het jaar zijn dat de stad een galgenveld inrichtte op de zuidpunt van de Volewijk. In 1631 wilde Amsterdam op de Volewijk een rijweg en een trekvaart aanleggen die op de Waterlandse Zeedijk bij Buiksloot uitkwamen. Daartoe moest vergunning gekregen worden van het heemraadschap en de dijkgraaf van Waterland. Het werd 1661 voor weg en vaart er kwamen.

Wat wel een heerlijkheid was, waren de eilanden Urk en Schokland, dat toen alleen bekend was als Emmeloord naar het gelijknamige dorpje. Beide eilanden werden door afslag regelmatig kleiner en schepen liepen steeds vaker vast op onder het wateroppervlak bevindende oude bouwresten op prijsgegeven delen van het eiland. Amsterdam was verantwoordelijk gemaakt voor de vaarwegen in de Zuiderzee, o.a. de betonning en het op diepte houden van de Val

van Urk, een vaargeul tussen Urk en het Enkhuizerzand. Dit zou moeten verklaren waarom de stad zich opwierp om de heerlijkheid in bezit te krijgen, wat in 1660 lukte. Het Urk was op dat moment een redelijk stabiel eiland maar Schokland had nog maar weinig om 't lijf en dreigde zelfs in twee delen uiteen te vallen. Vooral de westkant kalfde af, zelfs achter de paalwering. Schokland betaalde aan de provincie Overijssel, met name de drossten van Salland en Vollenho-



- ▲ *Blik over het IJ naar Volewijk met de weg en de trekvaart naar Buiksloot op de Waterlandse Zeedijk*
- ◀ *De Volewijk verkaveld met de ingeschreven namen van Amsterdammers*

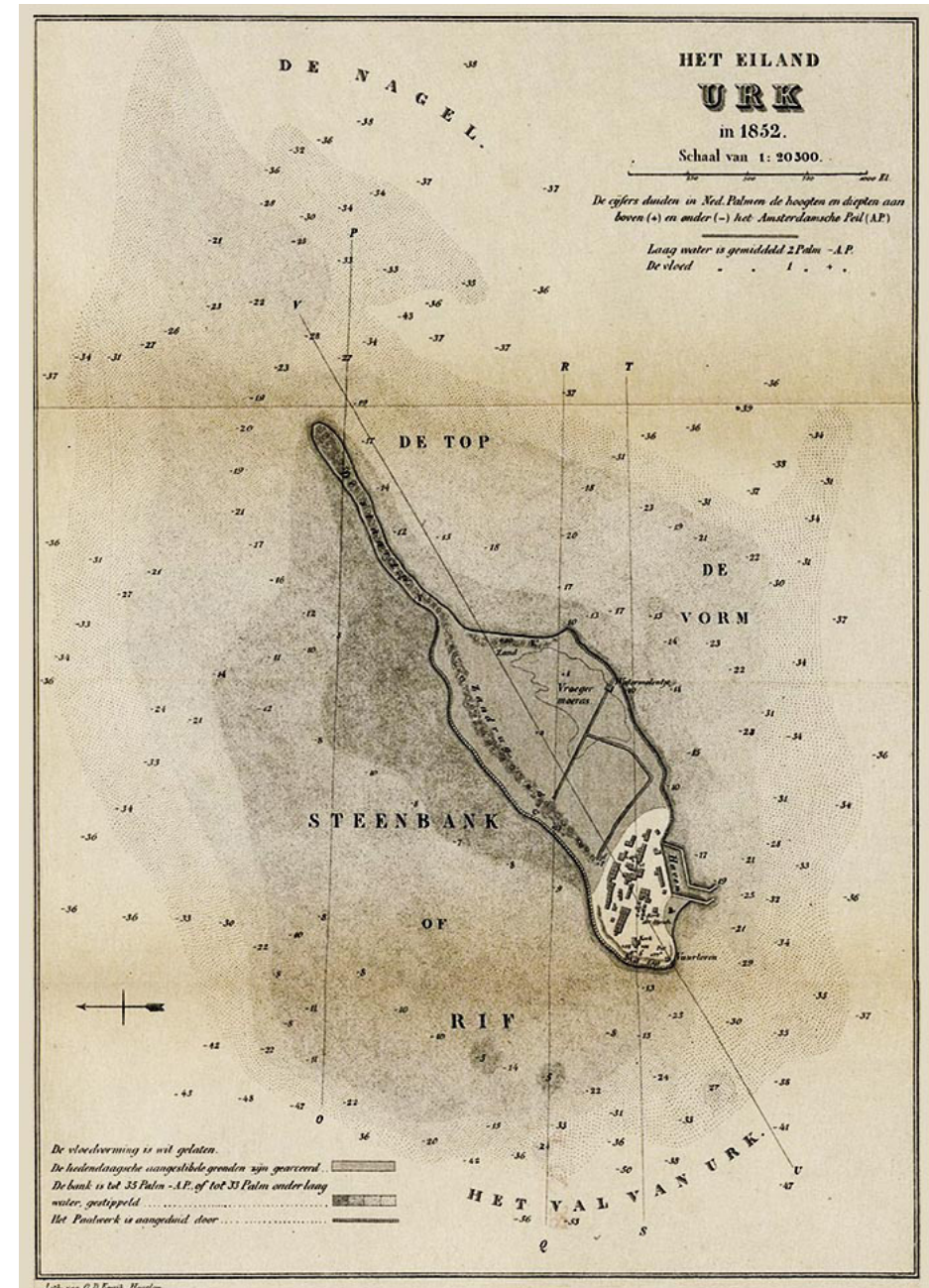


ven zogenaamd proclamatiegeld zonder dat die daarvoor een vinger uitstaken. Dat het in bezit van Amsterdam was, kon niet verhinderen dat Schokland ook daarna nog verder afkalfde. De eerste ambachtsheer voor de stad was in 1660 burgemeester Andries de Graaff.

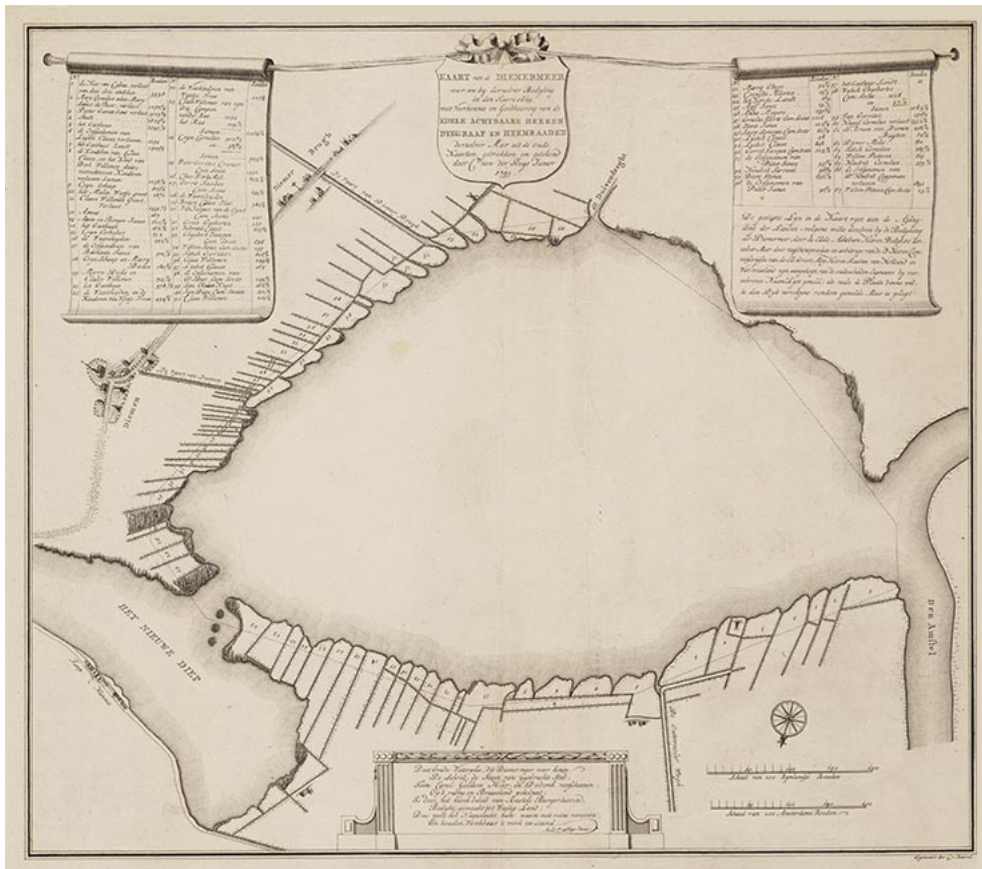
Nu komt Jan Wagenaar bij een aantal bezittingen of waarover het beheer uitgevoerd werd, anders dan heerlijkheden. Dat betrof meren, polders, vaarten, dijken en wegen. De reden waarom de stad deze in bezit gebracht heeft of het beheer aanvaard heeft, zijn verschillend.

De Watergraafsmeer was zo'n geval. De stad verkreeg het bezit van het meer waarschijnlijk met de andere bezittingen van Reinoud van Brederode in 1529. Amsterdam verpachtte de rechten op veerdienst in 1542 en

- ▲ Schokland werd regelmatig kleiner door afslag; hier een stuk prijsgegeven land
- De Val van Urk was zonder betonning een gevaarlijk gebied voor de scheepvaart



visserij in 1543. Dat was echter bijzaak; belangrijker was de omvang van het meer en de grote opening die het met de Amstel verbond. Bij sterke wind uit noord-westelijke richtingen leverde dat voor de scheepvaart op de Amstel gevaar op. Aan de kant van de Zuiderzee vormde het Nieuwe Diep eenzelfde gevaar van doorbraak van de Diemerdijk waardoor de Zuiderzee in verbinding zou komen met de Amstel. Zoals we direct ook bij de Haarlemmermeer zullen zien maakte Amsterdam zich grote zorgen over grote binnenlandse meren die steeds maar groter werden. Droogmakerijen als de Beem-



ster in 1608 en de Watergraafsmeer in 1629 waren dan ook ondernemingen van Amsterdammers met instemming van de stedelijke overheid. De Haarlemmermeer vonden ze een stuk moeilijker met windkracht droog te maken, maar na de uitvinding van de stoommachine werd ook die in 1849 aangepakt. Er liepen twee wegen van de stad naar het meer; de Oetewalerweg vanaf de Muiderpoort en een vanaf de Weesperpoort. De Oetewalerweg stopt abrupt bij het meer maar liep voorheen verder door richting Weesp en Abcoude. Door afkalven is dat deel van die weg verdwenen. In 1624 kregen een aantal burgers octrooi op het bedijken en droogmaken van de

- ▲ Het tolhek naar de Watergraafsmeer aan het eind van de Oetewalerweg
- ◀ Kaart van de Watergraafsmeer en het Nieuwe Diep voor de droogmaking



Watergraafsmeer. Over die beslissing had de stad twee jaar gedaan, waarin allerhande zaken over tolrechten en plichten jegens de Staten van Holland geregeld werden. Er werd een baljuw, tevens dijkgraaf en enkele heemraden aangesteld door de stad namens de Staten. In de drooggemaakte polder werden twee elkaar kruisende wegen aangelegd, de Middelweg en de Kruisweg; nu de Middenweg en de Kruislaan. Waar de Oetewalerweg de Meer binnenkomt, stond een tolhek. Bekend is de ramp van 1651 toen alles tenietgedaan werd door een dijkdoorbraak bij Jaap Hannes waardoor de Meer opnieuw

▲ *Gezicht vanaf de ringdijk van de Watergraafsmeer over de Weespertrekvaart richting Diemerbrug*

onderliep, nu met zeewater. Voor het opnieuw droogmaken moest weer een octrooi verleend worden, maar in 1652 was de Meer weer droog. Door de benarde situatie in het rampjaar 1672, waar het meer juist welkom zou zijn als verdedigingslinie, werden de dijken door-gestoken en liep de Meer andermaal vol. Het duurde tot 1678 voor ze weer droogviel. In de 18e eeuw telde de Meer tientallen lusthoven en buitenplaatsen, waarvan alleen Frankendael is overgebleven. Nog een meer dat onder controle van Amsterdam werd gebracht, is de Bijlmermeer. In 1622 kregen enkele burgers onder leiding van Abel Matthijsz Burch van de stad octrooi op het droogmaken van dit meer dat met omringend land een kleine 500 ha omvatte.

In 1630 volgde iets dergelijks met het Abcoudermeer dat bij de provincie Utrecht thuishoorde. De stad had dit meer in erfpacht verkregen van het kapittel van Sint Pieter. Ook hier werd een verpachting aan een natuurlijk persoon en voor steden werd de uitzondering gemaakt middels een sterfheer, waarvan na overlijden het leen overging op een andere stedeling, meestal lid van de Vroedschap of een Raad. De eerste sterfheer in 1630 was Volkert Overlander, heer van Purmerland en Ipendam, die in 1628 een jaar burgemeester was geweest.

Duidelijker is de reden waarom Amsterdam zich meester maakte van het toezicht op de Diemerdijk en Zeeburg. De Diemerdijk was de voortzetting van de Sint Anthonieszeedijk die bij Zeeburg een scherpe bocht naar het noordoosten maakt. In die dijk was in Muiden een poort waar de bemoeienis van Amsterdam ophield. Die stamde al van de 14e eeuw omdat de bisschop van Utrecht wegens structureel geldgebrek slordig was met het onderhoud van de zeewering langs de Zuiderzee. Sinds 1591 had Amsterdam zich al het stemrecht verschaft in zaken de Diemerdijk betreffende. Een gemeentesecretaris was permanent gemachtigd om zijn (minderheids-)stem

uit te brengen. In 1612 werd dat omgezet in volledige zeggenschap over de dijk. Dat kon niet voorkomen dat in 1651 tijdens de Sint Pietersvloed de dijk op meerdere plaatsen doorbrak. In 1675 brak de dijk nog eens door waarna de stad in 1678 plannen maakte de dijk te verbeteren. In 1702 of kort daarna is de dijk nog eens verhoogd. Tijdens springvloed in 1717 hield de dijk het net; het water kwam tot minder dan 20 cm beneden de kruin. Een groot deel was voorzien van paalbescherming die na 1735 last kreeg van de paalworm. De kosten voor het dijkonderhoud stegen daarna voor 't eerst boven de opbrengsten.



De baljuw van Amstelland werd ook automatisch dijkgraaf van de Diemerdijk. Amsterdam benoemde de zeven heemraden. Dan een misschien verwarrende verhandeling over de Amsterdamse invloed op het hoogheemraadschap Amstelland. Vanouds ontwaterde Amstelland via de Amstel op het IJ uit, wat sinds mensenheugenis wateroverlast in de bebouwde kom van de stad opleverde, nog verergerd door het leggen van een dam in de Amstel en het bouwen van een sluis aan het eind van de Boerenwetering, een separaat afwateringskanaal. Ook het feit dat dit kanaal al vanaf het derde kwart

- ▲ Dat Amsterdam het beheer van de Diemerzeedijk op zich nam, kon niet voorkomen dat die in 1651 bezweek onder de Sint Pietersvloed
- ◀ De Diemerzeedijk t.p.v. het Nieuwe Diep met nog een palendijk



van de 15e eeuw door de stad omsloten werd, leverde veel problemen met de oude rechten van Amstelland op. Extra probleem was de absolute voorrang die aan die rechten werden toegekend. We zien stadsuitbreidingen vaak bij de Heiligewegsvaart en de Boerenwetering stoppen om eerst langdurig te onderhandelen met de betrokken partijen. Neem de Derde en de Vierde Uitleg als voorbeeld. Behalve het hele agrarische areaal van Ouder- en Nieuwer-Amstel waren het ook dorpen die in de bovenloop van de Amstel uitwaterden zoals Mijdrecht, Thamen, Uithoorn, Wilnis, Westveen, Blokland en het gedeeltelijk in 't Sticht (Utrecht) gelegen Kudelstaart. In der 18e eeuw sloegen in totaal 84 molens water uit op de Amstel. In het ach-

terland waren nog veel meer gebieden die in het verleden het recht op uitwatering op de Amstel hadden gekocht, zoals Nieuwveen en Kalslagen. Door vervenen ontstonden daar grote waterplassen met de bijbehorende wateroverlast. De heren van Amstel hadden deze gebieden al vergunning verleend om via de Amstel af te wateren. In Utrecht waren het Reijerskoop, Bijleveld, Achthoven en Mastwyk die via een door hen gegraven Bijleveldse wetering op de Amstel in de buurt van Waverveen mochten uitwateren. Oud zeer was het dat de betrokken dorpen andere dorpen toestonden via deze wetering uit te wateren, natuurlijk tegen betaling aan hen en niet aan Amstelland. Gevolg was regelmatige wateroverlast door deze praktijken en



- ▲ “Bolwerk” Jaap Hannes met ook hier nog een paaldijk
- Deze foto laat zien hoe precair de situatie van de Diemerzeedijk was en nog is

de stad vond dat hier nodig paal en perk aan gesteld moest worden. In vroeger eeuwen had Amsterdam al het onderhoud van de sluizen in de Middeldam naar zich toegetrokken zodat het belang van de stad mocht meetellen bij het openen en sluiten van de sluizen. Wanneer het is gebeurd is nog niet achterhaald maar op zeker moment is de grote sluis in de dam gewijzigd in een schutsluis zodat bij langdurig hoogwater in IJ en Zuiderzee het verkeer toch kon doorgaan. Ongetwijfeld is dit op kosten van Amsterdam geschied. De Amstelboezem die tot zo'n 600 ha groeide, kreeg de Amstellandse Ring rond het gebied aangelegd. Dat begon bij de kleine spuisluis



in de dam in de Amstel, liep via Kalverstraat en Regulierspoort rond de landerijen langs de rivier naar Ouderkerk en van daar via Weesp naar Muiden. Dan verder langs de Diemerzeedijk terug naar Amsterdam waar de ring via de Sint Anthoniesdijk eindigde bij de grote schutsluis in de dam. Het verloop buiten Amsterdam met natuurlijke en kunstmatige waterkeringen is door Wagenaar omstandig beschreven. In 1725 besloot men op de ring palen op te richten om hem te markeren. Deze ring werd elk jaar geschouwd en het is duidelijk dat met de groeiende stad een steeds groter deel daarvan binnen de stad kwam te liggen. Omdat de ring langs de grens aan het hoogheemraadschap Rijnland schampte, had ook die instelling zeggenschap bij het schouwen.

- ▲ Het stroomgebied van de Amstel op een kaart uit 1755
- ◀ De Amstel met het jaagpad erlangs; let op de rolpalen in de bocht



De complete regeling van uitwatering was georganiseerd in een hoogheemraadschap Amstelland met een dijkgraaf die tevens baljuw van Amstelland was. Verder waren er een toenemend aantal heemraden benoemd, beginnende met zes, waarvan Amsterdam – na het verwerven van de ambachtsheerlijkheden van Van Brederode – er een mocht benoemen. Nadat vergaderingen van dit hoogheemraadschap eerst in het Gemeenlandshuis op de Diemer Zeedijk gehouden waren, verplaatsten die zich op den duur naar de burgemeesterskamer in het stadhuis op de Dam. Daarmee is aangegeven dat Amsterdam's zeggenschap over het wel en wee van de Amstelboezem van eeuw tot eeuw toenam.

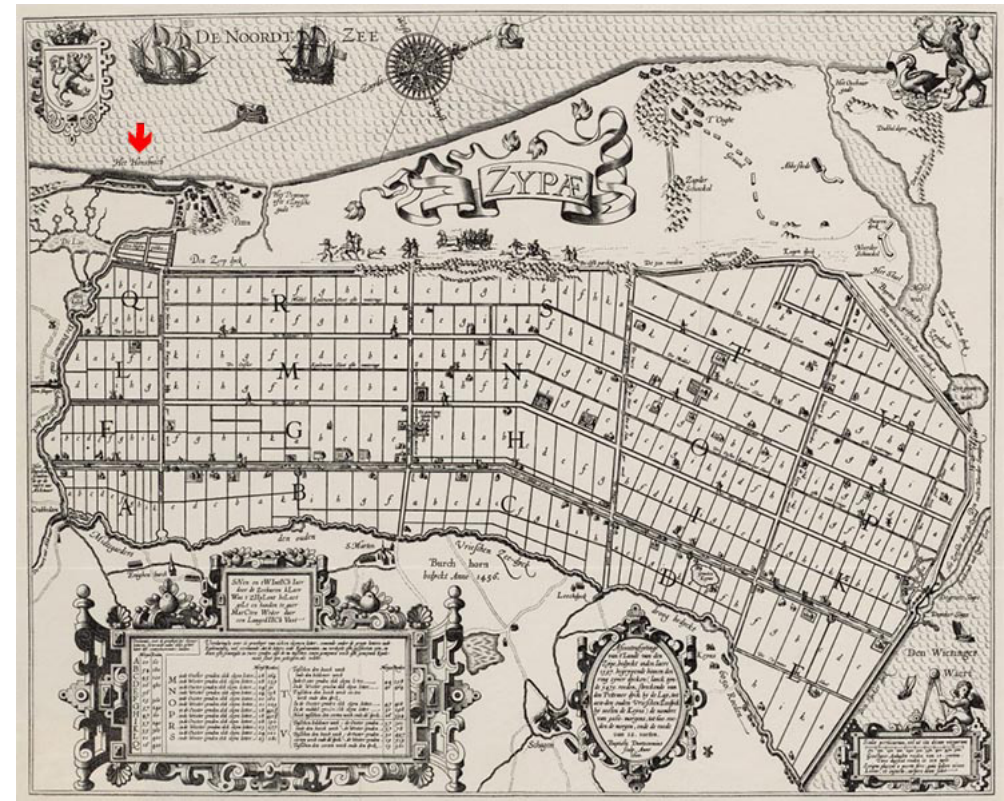
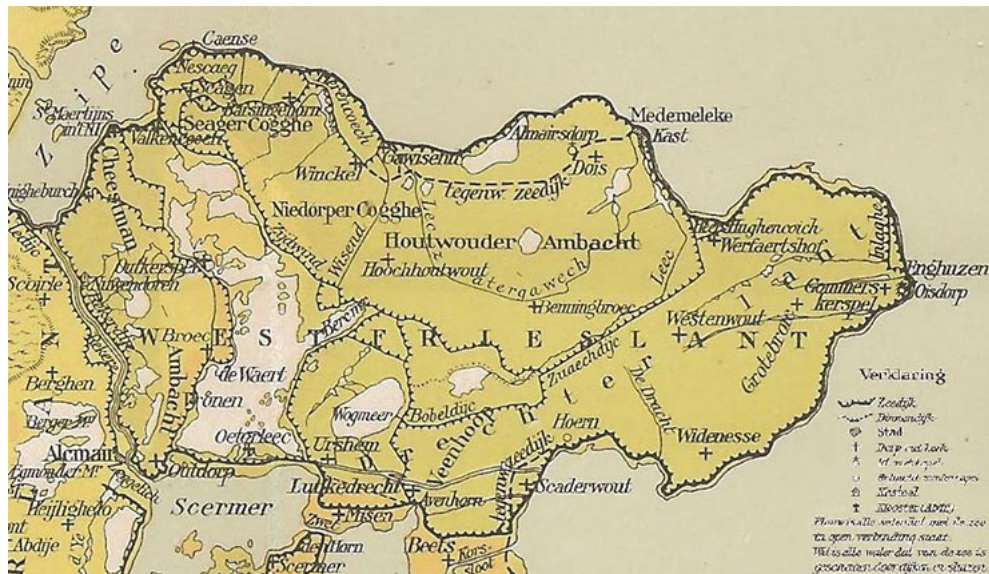
Bij de rest van het verhaal gaat het niet zozeer om materieel bezit maar om toenemende rechten binnen een organisatie die soms ook geld opleverden. Na 1529 was het Amsterdam dat tot aan Ouderkerk de visrechten op de Amstel verpachtte. De oostelijke rivierdijk

- ▲ *Amsterdam verpachtte de visrechten op de Amstel (schilderij Rijksmuseum)*
- *De Weespertrekvaart met de Diemerbrug*

werd in 1631 door Amsterdam verbreed zodat er een brede rij- en wandelweg op aangelegd kon worden, eveneens tot aan Ouderkerk. Door deze goede verbinding met de stad werden de landerijen direct aan de rivier gewilde plekjes voor menige buitenplaats van een rijke Amsterdammer, met de waardevermeerdering die de stad opstreek. Na droogmaking van de Watergraafsmeer werd een deel van de ringvaart ingericht als trekvaart naar Weesp en Muiden ten dienste van de regelmatige diensten op die steden met de nodige tollën onderweg. Minder opzichtig is de handel in vruchtbare rivierklei en baggerslib die in handen van Amsterdam was en niet buiten Holland verkocht mocht worden. Dat was de vergoeding voor de plicht de Amstel uit te diepen voor de scheepvaart. Ook het ijsvrij houden met een speciale ijsbreker was een verplichting die gecompenseerd werd met een heffing per scheepsbeweging.



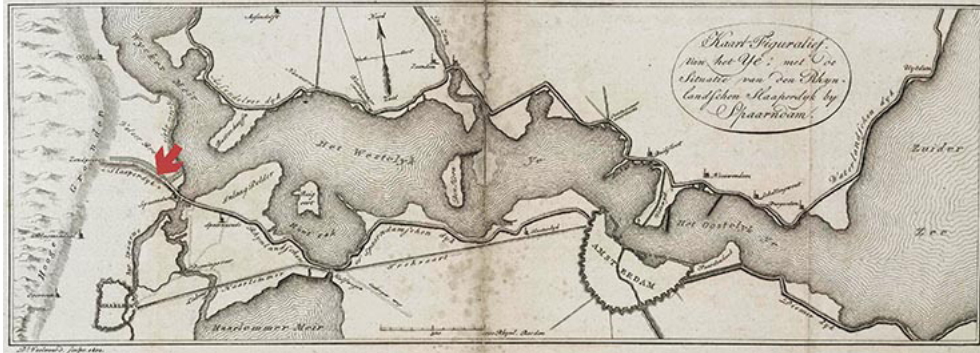
Amsterdam verkreeg ook zeggenschap en verplichtingen in dijk-beheer dat ver van de stad verwijderd was. Het gaat om de West-friesche Omringdijk rond West-Friesland. Reeds vanaf 1493 was Amsterdam met Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik door de Bourgondische regering verantwoordelijk gesteld voor de kosten van onderhoud aan de Omringdijk. Deze steden benoemden per stad een superintendent voor het leven. Het fysieke onderhoud werd verricht door ingezetenen van de diverse dorpen (koggen) binnen de dijk, de betaling door de genoemde steden. Amsterdam richtte zich vooral op het noordoostelijke dijkdeel vanaf Medemblik, maar of dit betekent dat elke stad zijn eigen deel onderhield is niet duidelijk. Een goed onderhoud van de Westfriesche Omringdijk was ook voor Amsterdam van belang omdat bij dijkdoorbraak Holland tot in Kennemerland zou onderlopen en verbinding zou maken met het IJ. Het zou ook de droogmakerijen treffen die bijna allemaal door of met medewerking van Amsterdammers verricht waren. Bijzonder aan



de dijk is nog het traject door de watervlakte waar de Schermer en de (Heer Hugo-) Waard elkaar raakten, de Huygendijk. De kosten voor de dijk liepen uit de hand na 1730 door dezelfde paalworm waar bij de Diemerzeedijk sprake van was.

In de zeeweringen in het Noorderkwartier van Holland praatte en betaalde Amsterdam mee aan het onderhoud van de Hondsbosche Zeewering tussen Petten en Kamperduin, met zijn drie dijken, de Waker-, Slaper- en Dromerdijk. De Wakerdijk bestond aanvankelijk uit drie rijen eikenhouten palen waartussen keien gestort waren.

- ▲ De Hondsbosche Zeewering tussen Petten en Kamperduin in 1600 (pijl)
- ◀ West-Friesland binnen de Westfriesche Omringdijk, hier in 't jaar 1300



Het was waarschijnlijk de eerste Hollandse dijk die een stenen talud kreeg toen de paalworm in 1730 toesloeg. Het onderhoud was de verantwoordelijkheid van 6 steden in Holland: Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Alkmaar en Haarlem. Die benoemden allemaal een heemraad die onder een dijkgraaf resorteerden. Het onderhoud viel onder de verantwoordelijkheid van 24 ingelanden. De helft benoemd door de zes steden en de andere 12 door de inwoners van zes kavels in het Noorderkwartier. Vergaderen deed men drie keer per jaar in het Gemeenlandshuis in Petten. Eén keer daarvan was bestemd voor het rekening en verantwoording afleggen waar Amsterdam een extra gemachtigde naartoe stuurde.

In 1612 werd een begin gemaakt van de aanleg van de Slaperdijk tussen Spaarndam en Santpoort. Dat volgde op diverse dijkdoorbraken in de Velsbroeker polder. De aanleg was voor Amsterdam van groot belang i.v.m. de toen net door Joannes Hudde vastgestelde dijkhoogten rond het IJ. Die Slaperdijk zou zo'n omringende dijk worden en Amsterdam heeft aanvankelijk de aanleg tegengehouden, omdat hij hoger dan de overeengekomen 52 Rijnlandse duimen

- ▲ De Slaperdijk tussen Santpoort en Spaarndam werd door Amsterdam beheerd
- De Heiligewegsvaart met de gelijknamige weg ernaast was al sinds de 14e eeuw een Amsterdamse aangelegenheid, ook de bebouwing erlangs

boven Amsterdams Peil zou uitkomen. Amsterdam kreeg z'n zin met het gevolg dat in de periode tot de aanleg van het Noordzeekanaal hoog water 60 keer over de dijk stroomde. Dat had voor Haarlem en Rijnland nadelige gevolgen, waarmee tevens de macht van Amsterdam in de 17e eeuw aangetoond is.

De bedevaartsgang op Amsterdam maakte in de 14e eeuw de Heiligeweg op Sloten al belangrijk. Die was aangelegd op een scheidsdijk, een zijdewende, tussen twee polders met een eigen peil in de grote Buitenvelderse Binnenpolder. Amsterdam nam het onderhoud van deze Heiligeweg op zich en verbrede de bijbehorende sloot tot een serieuze vaarweg, de Heiligewegsvaart. Dat leverde een oorlogje met Rijnland op, want de vaart mondde uit in de Kostverlorenvaart en elke uitwatering moest voorzien van een overlaat om het peil in de vaart niet in gevaar te brengen. Dat is de geboorte van de overtoom tussen Schinkel en [Kostverlorenvaart](#). Die vete kon niet verhinderen dat de Overtoomsevaart belangrijk werd in het personenvervoer per trekschuit. De passagiers moesten bij de overtoom



wel overstappen. Pas koning Lodewijk Napoleon doorbrak deze vete met de sloop van de overtoom en bouw van de Overtoomse schutsluis in 1809. De kolk was 127 meter lang maar kende een heel vervelende knik in de vaarrichting. Nog steeds niet ideaal dus.

In 1631 werd de Haarlemmertrekvaart gegraven waarna in 1632 een geregelde veerdienst met trekschuiten van start ging. In 1762 werd de naastgelegen wagenweg verhard, ook een primeur. Dit was de eerste verbinding van dien aard in Nederland. In 1639 volgde de trekvaart naar Weesp, in 1640 naar Muiden en in 1641 naar Naarden. Amsterdam legde ook wagenwegen naar die bestemmingen aan. Dat waren serieuze wegen, in breedte variërend van 40 tot 50 voet, d.i. tot 15 meter breed, genoeg voor twee koetsen of wagens



die elkaar passeerden. Er werden in de loop der 17e eeuw ook meerdere trekvaarten met de bijbehorende jaagpaden aangelegd. In 1658 werd een trekschuit-verbinding met Gouda aangelegd. Daar waren jaren van onderhandelen en aanleg voor nodig, vooral voor een comfortabel jaagpad ernaast. Iets dergelijks gebeurde naar het noorden; aansluitend op de trekvaart door de Volewijk naar Buiksloot werden vanaf 1660 trekschuitdiensten ingesteld naar Purmerend, Monnickendam, Edam en Hoorn. In deze verbindingen met plaatsen in het Noorderkwartier namen de steden ook deel aan de kosten

- ▲ Aanlegplaats voor de veren in noordelijke richting aan de dijk bij Buiksloot
- ◀ De Overtoomse vaart (= Heiligewegsvaart) bij de overtoom; hier stapten de passagiers met bestemming richting Leiden over op veerschepen in de Schinkel



van aanleg. Zelfs vulden zij ook de dienstregeling en Amsterdam dicteerde alleen de toestand rond de aanlegplaatsen. Wel werd er streng gelet op de correctheid van de dienstverlening. Zo werd een veerdienst aangezegd een nieuwe schipper te zoeken omdat de huidige een paar maal dronken had gevaren. Hij was daarbij ook nog scheldend uitgevaren tegen passagiers. De stad had belang bij goede secundaire verbinding naast de trekvaart. Allereerst werd constant aan verbetering van de jaagpaden gewerkt. Het constant wisselen van oever was voor de trekpaarden en de bemanning een plaag. Een

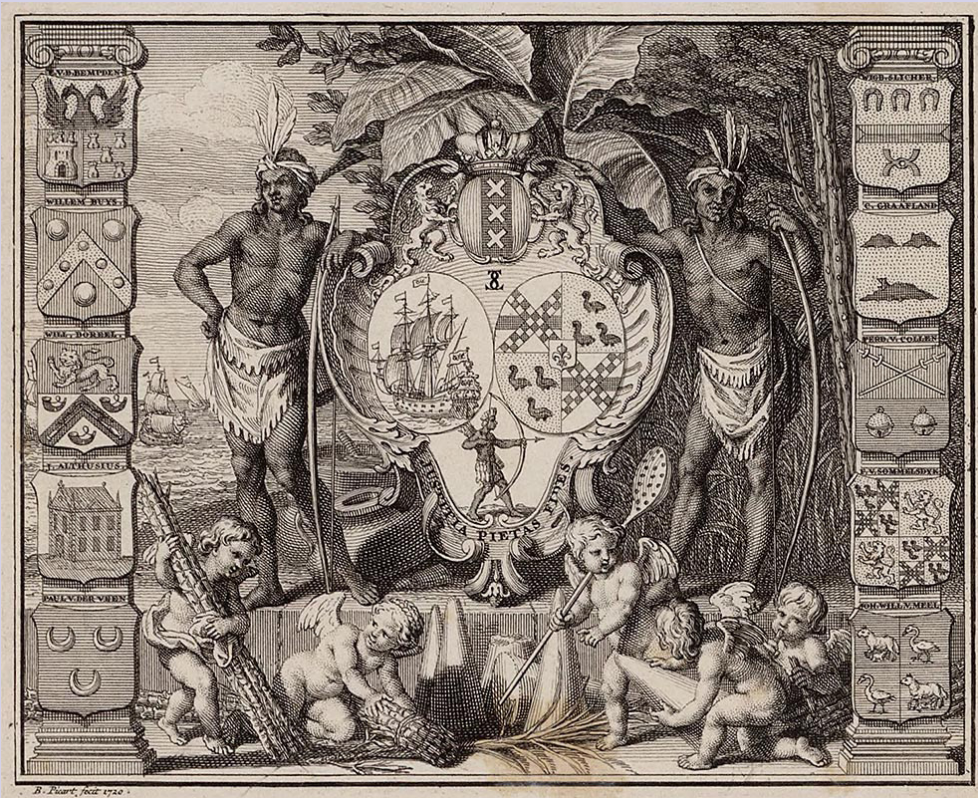
- ▲ Perikelen op het jaagpad bij splitsing van vaarweg of oever
- De idyllische Gein, onderdeel van trekvaarten naar het zuiden

uitdaging was de verbinding met Breukelen in de provincie Utrecht. De route bestond al sinds 1626 maar werd voortdurend verbeterd. Ze volgde de Bullewyck, de Holendrecht en de Angstel. Vandaar was een vaart gegraven die bij Nieuwersluis in de vecht uitkwam. De aanleg van een jaagpad langs deze waterwegen vroeg nogal wat aandacht waarvoor ook met de Staten van Utrecht onderhandeld moest worden. Iets dergelijks moest voor de vaarweg naar Abcoude gebeuren en voor de verlenging van het veer op Weesp dat doorgetrokken werd naar 's Gravenland. Dit alles vroeg om investeringen door Amsterdam, in geld en in middelen. Dit werd nauwelijks door inkomsten uit de tollën gedekt en mag gezien worden in diepte-investering om Amsterdam als knooppunt van verbindingen in de markt te zetten. En dat lukte!



Een zwarte bladzijde

Er was nog een bezit buiten Amsterdam, ver weg..., in Suriname. Wagenaar bericht daar een beetje neutraal over maar in zijn tijd was slavernij zeker nog geen item. De WIC stortte zich al in 1677 op het transport van tot slaaf gemaakte Afrikanen. Die werden op de Goudkust verzameld en van daar per schip overgevoerd naar West-Indië. In totaal hebben 141 schepen zo'n 63.000 slaven getransporteerd. De Zeeuwen hadden Suriname op de kust van Guyana veroverd op de Engelsen en aan de WIC verkocht. Die wilde de kar niet alleen trekken en verkocht een derde deel aan Amsterdam en nog een derde deel aan Cornelis van Aerssen van Sommelsdijck. De laatste be-



taalde in 1683 86.666 gulden voor zijn deel en werd gelijk onbezoldigd gouverneur van Suriname. Amsterdam betaalde waarschijnlijk hetzelfde want x3 vormt dat een rond bedrag. Gedrieën vormden zij de Sociëteit van Suriname die de kolonie bestuurde. Amsterdam bezat daarnaast ook enkele plantages. De inkomsten van de sociëteit bestonden uit belastingen in geld of in natura van alles wat geproduceerd en uitgevoerd werd. De planters op hun plantage betaalden in natura 50 pond suiker per jaar. De slaventransporten stopten nooit; de sterfte onder hen was zó groot dat er voortdurend nieuwe aanvoer nodig was. Terwijl de Engelsen al in 1807 het houden van slaven verboden ging de Republiek daar nog tot 1863 mee door.

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

