

# DE WET KENT GEEN STEDEN



**NEGENTIENDE-EEUWSE STADSGROEI VAN AMSTERDAM EN  
ANNEXATIE VAN HET NOORDELIJK DEEL VAN NIEUWER-AMSTEL**

OVERDRUK VAN EEN ARTIKEL IN AMSTELODAMUM ,JAARBOEK 84 (1992) door: Drs. J. P. JANSE

Amsterdam ondervindt in de tweede helft van de negentiende eeuw nogal wat hinder van de nabije ligging van haar gemeentegrenzen. In die jaren reikt het grondgebied van de randgemeenten Sloten, Nieuwer-Amstel (sinds 1964 Amstelveen genaamd) en Diemen tot vlakbij de bestaande stad<sup>1</sup>. Amsterdam begint in 1875 weliswaar onderhandelingen met Nieuwer-Amstel om een deel te annexeren, maar slaagt er pas na twintig jaar in haar gemeentegrenzen op te schuiven. In de tussentijd is er dan al een aanzienlijke hoeveelheid bebouwing verrezen in het aan Amsterdam grenzende noordelijke deel van Nieuwer-Amstel. De ruimtelijke ontwikkeling van dit deel komt dus tot stand onder Nieuwer-Amstels bewind en daarmee speelt Nieuwer-Amstel een belangrijke rol in de geschiedenis van Amsterdams negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen. De politieke discussie rond de annexatiepogingen van Amsterdam geeft daarnaast een aardig beeld van de toenmalige visie op de stad, op de stadsgroei en op de belangen van de bewoners van het te annexeren gebied.

## VOORGESCHIEDENIS

In de jaren zestig van de vorige eeuw bevindt Amsterdam zich in een opgaande conjunctuur. De bevolking groeit en men is druk bezig de laatste openliggende terreinen binnen de zeventiende-eeuwse Singelgracht zoals de Plantage en de voormalige vestingwerken, te voorzien van stedelijke bebouwing. Als in 1865 ook de stedelijke accijnzen worden afgeschaft verliest de stadswal zijn functie als

<sup>1</sup> *Tussen de zuidelijke Y-oever en de Bleekerssloot grenst Amsterdam aan Sloten, van de Bleekerssloot tot vlakbij de Zeeburgerdijk aan Nieuwer-Amstel en tussen de Zeeburgerdijk en de zuidelijke Y-oever aan Diemen.*

tolgrens. Het Amsterdamse deel van de polders buiten de Singelgracht wordt nu een stuk aantrekkelijker als vestigingsgebied. Het probleem is echter dat naast de reeds bestaande bebouwing in dit buitengebied, de hoeveelheid voor nieuwbouw beschikbare terreinen aanzienlijk, maar ook eindig is. Slechts 500 meter voorbij de Singelgracht ligt de gemeentegrens en hier houdt Amsterdam op. Deze beperking van het buitengebied en het verschijnsel dat de gemeentegrens en de stadsgrens niet met elkaar samenvallen, is het resultaat van een eeuwenoude ontwikkeling. Tijdens het formele ontstaan van de stad Amsterdam – de verlening van het tolprivilege door Floris V in 1275 – ligt de nederzetting bij de Dam namelijk binnen het Middeleeuwse ambacht Nieuwer-Amstel. Nieuwer-Amstel is dus ouder dan Amsterdam en alle latere vergrotingen gaan ten koste van het territorium van Nieuwer-Amstel. Sinds het begin van de veertiende eeuw beschikt Amsterdam ook over een buiten de stadsgrenzen gelegen gebied waarbinnen de stedelijke wetten nog van kracht zijn. In 1387 krijgt Amsterdam toestemming om de grens van deze ‘vrijheid’ op honderd gaarden (ongeveer 375 meter) voorbij de stadswallen te stellen. Van deze eenmalige toestemming zal Amsterdam echter steeds weer gebruik maken en zo schuift de limiet van honderd gaarden met elke stadsvergroting een stukje op. Bovendien mag Amsterdam in 1489 ook nog eens haar juridische ban- en vangrecht met duizend gaarden (3760 meter) uitbreiden<sup>2</sup>. Na 1680 stopt de groei van Amsterdam en blijft de honderd gaarden limiet twee eeuwen lang op dezelfde plaats liggen. Doordat in 1795 de randgemeenten weer een eigen bestuur krijgen verandert

<sup>2</sup> *W.F.H. Oldewelt, ‘Het jonge Amsterdam’, in: A.E. d’Ailly (red.), Zeven Eeuwen Amsterdam, 1942-1950, deel 1, pp. 8,12 en 14; J.W. Groesbeek, Amstelveen; acht eeuwen geschiedenis, Amsterdam, 1966, pp. 39 en 49.*

de politieke situatie en de laatste honderd gaarden limiet wordt in 1821 bij Koninklijk Besluit nauwkeurig vastgelegd. Zo komt de negentiende-eeuwse gemeentegrens tot stand en aangezien de vroegere limiet de contouren van de stadsmuren verderop herhaalde, heeft de gemeentegrens zo de halve cirkelvorm van de zeventiende eeuwse stad meegekregen.

Het Amsterdamse gemeentebestuur zal in de jaren na 1865 de om de stad heen liggende gemeentegrens steeds meer als een knellende band ervaren. Sinds de invoering van Thorbeckes gemeentewet in 1851 staat Amsterdam in de bestuurlijke hiërarchie op gelijke voet met de randgemeenten Sloten, Nieuwer-Amstel en Diemen. Amsterdam heeft dan ook geen enkele invloed op de ruimtelijke inrichting van de aangrenzende gemeenten. Die beperking is ook duidelijk terug te vinden in het Plan tot Uitbreiding van Amsterdam dat stadsingenieur J.G. van Niftrik in 1866 ontwerpt. Dit plan heeft zijn concentrische vorm voor een groot deel te danken aan het feit dat Van Niftrik rekening heeft moeten houden met de ligging van de gemeentegrens.

Van Niftrik heeft bij het vervaardigen van zijn plan de toenmalige stadsrandbebouwing in de polders buiten de Singelgracht zoals molens, fabriekjes, herbergen en buitenplaatsen genegeerd. Een van de weinige bestaande elementen die Van Niftrik wèl opneemt is het één jaar eerder, in 1865, geopende Rij- en Wandelpark, het latere Vondelpark. Bij het intekenen van dit nieuwe park waarvan al meer dan de helft op Nieuwer-Amstels grondgebied ligt, zal de stadsingenieur zich waarschijnlijk gerealiseerd hebben dat de grens een lastig maar geen absoluut obstakel vormt. Het overschrijden van de gemeentegrens is immers mogelijk zolang het maar niet gaat om woningbouw en daarmee vertrek van ingezetenen. Daar-

aan kleven de onoverkomelijke bezwaren van straataanleg in een andere gemeente, het beheer en toezicht dat dan onder een andere gemeente valt, en het verlies van gemeentelijke belastinginkomsten. Van Niftrik situeert de westelijke en oostelijke fabrieksterreinen dan ook voorbij de gemeentegrens. Daarentegen laat hij zo min mogelijk woningbouw op Nieuwer-Amstels gebied vallen; slechts het geplande villapark ten zuiden van het geprojecteerde station, een klein deel van de villawijk tussen Overtoom en Boerenwetering plus enkele villa's uit het oostelijke park.

Stadsingenieur Van Niftrik gaat er voor het welslagen van zijn plan van uit dat de gemeente het voortouw zal nemen door alle terreinen in het plangebied aan te kopen op te hogen en te voorzien van nieuwe wegbanen met plaveisel. Dit actieve, lees: dure beleid gaat het gemeentebestuur echter te ver. Men vindt de benodigde ingrepen te rigoureuus en ziet liever dat de gemeente het particulier initiatief in goede banen leidt. Bij de behandeling in april 1868 wordt het plan dan ook verworpen<sup>3</sup>.

## NIEUWE STRATEN NADEREN DE GEMEENTEGRENS

Zoals hierboven reeds gezegd ligt van het nieuwe Rij- en Wandelpark zoals door Van Niftrik in 1866 in zijn plan ingetekend, al meer dan de helft op Nieuwer-Amstels grondgebied. Tot dan toe zijn de bouwactiviteiten in het grensgebied kleinschalig geweest en is het niet voorgekomen dat één enkel bouwinitiatief de gemeentegrens heeft overschreden. Bij het Rij- en Wandelpark is er echter sprake van een veel omvangrijker initiatief dat toevalligerwijs wordt door-

<sup>3</sup> A. van der Valk, *Amsterdam in aanleg; planvorming en dagelijks handelen 1850.1900*, Amsterdam, 1989, pp. 248 en 249.

sneden door de gemeentegrens. Met de aanleg van het Rij- en Wandelpark begint een nieuwe fase in de ruimtelijke relatie tussen het Amsterdamse gebied buiten de Singelgracht en het noordelijke deel van Nieuwer-Amstel.

Het initiatief tot de aanleg van het Rij- en Wandelpark neemt vaste vorm aan als op 12 januari 1864 een circulaire wordt verspreid waarin de Amsterdamse burgerij wordt geattendeerd op plannen voor een nieuw te stichten park. Een Park-Commissie bestaande uit een groot aantal vooraanstaande Amsterdammers, waaronder initiatiefnemer C.P. van Eeghen, heeft plannen ontwikkeld om gronden aan te kopen voor een park en vraagt om financiële steun. Dit particuliere initiatief dient om Amsterdam weer een gebied te verschaffen waar haar bewoners naar hartelust kunnen genieten van het natuurschoon. De publieke wandelgebieden in de stad zoals de Plantage en de aan het begin van de negentiende eeuw aangelegde parken op de stadswallen worden dan immers langzaam volgebouwd. Buiten de Singelgracht is de omgeving weliswaar nog landelijk met tussen de stadsrandbebouwing vele weilanden en moestuinen, maar van fraaie wandelgebieden is geen sprake. De voorkeur gaat uit naar een locatie bij het Leidse Bos, niet te ver van het chiquere deel van Amsterdam, het zuidelijke deel van de grachtengordel, en enigszins aansluitend op de reeds bestaande rit of wandeling langs de Overtoom en de Amstelveenseweg.

Met het binnengekomen geld - 82.000 gulden - koopt de Vereeniging tot Aanleg van een Rij- en Wandelpark de gronden aan en in mei 1864 wordt het contract met de tuinarchitecten J.D. Zocher jr. en zijn zoon L.P. Zocher ondertekend. Het tien hectare grote park wordt een jaar later, op 15 juni 1865, officieel geopend. Het zal slechts korte tijd zo blijven want vanaf het begin heeft de Park-

Commissie haar zinnen gezet op een veel groter park dat zich van de Buiten Singelweg (Stadhouderskade) zal uitstrekken tot aan de Amstelveenseweg. Al in januari 1866 wordt er aan de noordwestkant zes hectare bijgetrokken. Het park heeft nu de omvang bereikt zoals het is ingetekend in Van Niftriks plan. Weer een jaar later, in 1867, wordt het Vondelstandbeeld in het park geplaatst en doopt men het Rij- en Wandelpark om in Vondelspark<sup>4</sup>.

In 1868 onderneemt men opnieuw een poging om fondsen te werven teneinde het park nu in één keer door te kunnen trekken tot de Amstelveenseweg. Helaas komt er slechts 50.000 gulden binnen. Men besluit van dit geld een strook grond te kopen ten zuidoosten van het dan bestaande park, lopende van de Buiten Singelweg tot de westgrens van het park. In plaats van een verlenging betekent het een aanzienlijke verbreding van het park. De Vereeniging heeft echter niet de gronden gelegen tussen het reeds bestaande park en het Schapenburgerpad (het terrein van de latere Vossiusstraat) in handen kunnen krijgen. Waarschijnlijk is dit de reden dat de Vereeniging in 1871 voor het deel van de pas gekochte strook grond ernaast dat niet zo mooi aansluit op de rest van haar bezit, concessie aanvraagt om een straat aan te mogen leggen; de latere P.C. Hoofdstraat. Met het verkopen van de bouwterreinen kan dan geld bijeen worden gebracht voor de parkuitbreiding tot aan de Amstelveenseweg<sup>5</sup>.

De Vereeniging is niet de eerste die zich met nieuwbouw in de nabijheid van het park bezighoudt. Reeds in 1866 dienen de architecten P.J.H. Cuypers en N. Redeker Bisdom plannen in om langs

<sup>4</sup> J. Feith, *Ons gouden Vondelpark, Amsterdam, 1914*, pp. 15 t/m 24.

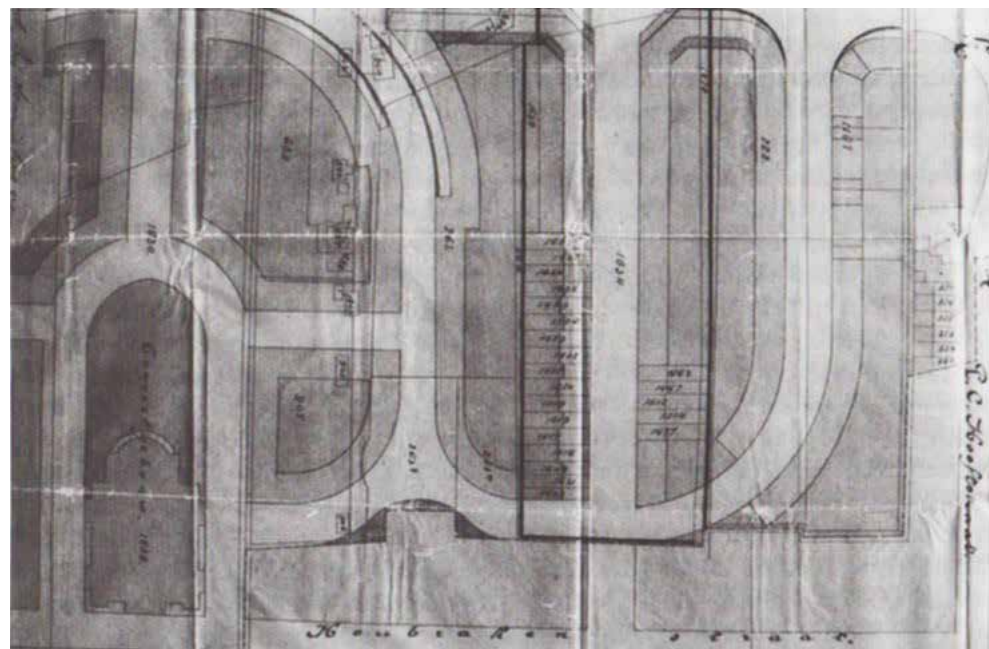
<sup>5</sup> Feith, pp. 28 t/m 31; J. van Veelen, *Romantiek in de tuinkunst, Ongepubliceerde doctoraalscriptie Landbouwhogeschool Wageningen, 1978*, pp. 113 en 117.

het Leyerdorperpad, gelegen tussen de Overtoom en het Zandpad, woonhuizen en villa's te bouwen. Het succes van de nieuwe straat, in september 1867 Vondelstraat gedoopt, bewijst dat het snelgroeiende jonge park niet alleen geliefd is als wandelgebied maar dat het tevens een aantrekkelijke woonomgeving geworden is voor de bovenlaag van de Amsterdamse burgerij<sup>6</sup>.

De Vereeniging tot Aanleg van een Rij- en Wandelpark dient haar verzoek tot het aanleggen van de toekomstige P.C. Hooftstraat in juni 1871 in. Het Amsterdamse gemeentebestuur wordt gevraagd, in ruil voor het afstaan van de grond voor de straat, de ophoging, riolering, bestrating en verlichting voor haar rekening te nemen. Een lastig punt voor de gemeente Amsterdam is echter dat van de ontworpen straat de laatste 40 meter aan de oostzijde, in Nieuwer-Amstel komt te liggen. Bij de behandeling in de raad op 6 december 1871 zeggen B. en W. dan ook toe, de mogelijkheid van een grenswijziging te zullen onderzoeken. Dit deel van de straat wil Amsterdam aanvankelijk ook niet aanleggen. De gemeente voelt er niets voor om over te gaan tot kostbare investeringen in een andere gemeente. Het is niet haar eigendom en de te verwachten baten zullen in de gemeentekas van Nieuwer-Amstel vloeien.

In april 1872 besluit Amsterdam om dit Nieuwer-Amstelse deel toch maar aan te leggen. Waarschijnlijk ook omdat de gemeentegrens de geprojecteerde weg middendoor snijdt over die lengte van 40 meter en het technisch haast onmogelijk is om hier alleen de Amsterdamse helft aan te leggen. Het betekent dat de laatste zes huizen aan de zuidzijde van de P.C. Hooftstraat (vanaf het huidige nr. 175) op Nieuwer-Amstels grondgebied worden gebouwd (zie afb.1).

<sup>6</sup> G.S. Hoogewoud e.a., *P.J. Cuypers en Amsterdam; gebouwen en ontwerpen 1860-1898*, 's-Gravenhage, 1985, pp. 99 en 100.



*Afb.1. De situatie aan de Nieuwer-Amstelse zijde van de gemeentegrens (met stippellijn aangegeven) tussen concertgebouw en P.C.Hooftstraat in 1887. Rechts zijn aan het einde van de P.C.Hooftstraat de zes Nieuwer-Amstelse huizen te zien. In het midden de eerste huizen aan het begin van de Willemsparkweg en links het dan bijna voltooide concertgebouw. De rest van het stratenplan zal nog een flink aantal wijzigingen ondergaan. Oud-archief Amstelveen.*

Het Amsterdamse gemeentebestuur is beducht voor het eventueel doortrekken van de straat op Nieuwer-Amstels grondgebied. Men vreest de komst van: huizen van hout, ofwel huizen met strodakken; huizen met benedenwoonvertrekken onder den weg gelegen, of huizen met lage vertrekken, huizen zonder privaten en privaatuikelen en wat dies meer zij<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> A. van der Valk, *Planning zonder plan; besluitvorming terzake van stadsuitbreiding in Amsterdam tussen 1867 en 1876, Derde interimrapport deel II onder-*

Voor een deel is deze vrees gegrond want in het Nieuwer-Amstelse deel van de polder komt dit soort bebouwing voor net als in het Amsterdamse deel overigens maar voor een deel ook ongegrond. De hoge prijs die de Vereeniging voor de grond zal vragen sluit de komst van dit soort bebouwing immers uit.

Als de Vereeniging de straat echt wil doortrekken dan kan de gemeente daar weinig tegen doen. De Vereeniging is echter nauw verstrengeld met het gemeentebestuur van Amsterdam. Zo is burgemeester Messchert van Vollenhoven aanvankelijk ook ere-voorzitter van de Vereeniging geweest met de wethouder van Publieke Werken als bestuurslid en dat zou kunnen betekenen dat de Vereeniging niet iets onderneemt dat tegen de wens van het gemeentebestuur ingaat. Bovendien is nu alleen een slecht aansluitende strook grond als bouwterrein uitgegeven en gaat een verlenging van de P.C. Hoofdstraat weer ten koste van het bredere deel van het park. Mogelijk zijn dit de redenen dat de straat hier, bij de huidige park-ingang, ophoudt.

In het jaar van de P.C. Hoofdstraat-concessie, 1871, vragen ook Cuypers en medegrondeigenaar J.J.W. van den Biesen toestemming om de Vondelstraat met ongeveer 100 meter te mogen verlengen, voorbij de in aanbouw zijnde Vondelkerk en tot aan de gemeentegrens met Nieuwer-Amstel. Eerst wordt het verzoek afgewezen omdat niet duidelijk is of met alle betrokken grondeigenaren al overeenstemming is bereikt. Bij een nieuwe poging in 1873 lukt het wel. N.J. den Tex, de secretaris van de Vondelpark-vereniging, en anderen hebben het adres nu mede-ondertekend. De gemeente stelt wel als voorwaarde dat er aan de kant van het park maximaal zes villa's gebouwd mogen worden geen aaneengesloten bebouwing. De

*zoeksproject 'Planvorming en uitvoering', Amsterdam, 1984, pp. 51 t/m 55.*

gemeente is verder enthousiast omdat de vestiging van nog meer welgestelde lieden in deze straat een verdere groei van belastinginkomsten betekent<sup>8</sup>.

Binnen zes jaar is dit deel bebouwd. De straat eindigt nu abrupt; ze sluit niet aan op het Vondelpark maar gaat gewoon over in de weilandjes en tuinen die tussen de Overtoom en het park liggen. Datgene waar Amsterdam bang voor is het verliezen van welgestelde inwoners en het mogelijk ontstaan van een minder fraaie bebouwing net voorbij haar gemeentegrens is nu niet meer tegen te houden. Na het afwijzen van een verzoek in 1878, verleent de gemeente Nieuwer-Amstel in 1881 aan de heren Seyffardt en Pleiter concessie voor een verdere verlenging en de aanleg van een dwarsstraat (Anna van den Vondelstraat) die het einde van de Vondelstraat verbindt met de Overtoom<sup>9</sup>. Het Nieuwer-Amstelse deel van de Vondelstraat wordt in de jaren tachtig in dezelfde trant bebouwd als het oudere Amsterdamse deel van de straat, met aan de noordzijde dezelfde aaneen geplaatste herenhuizen en aan de zuidzijde nog enkele villa's. De straat krijgt de naam Verlengde Vondelstraat en zal tot 1896, het jaar van de annexatie, een aparte huisnummering houden.

#### PROBLEMEN AAN WEERSZIJDEN VAN DE GEMEENTEGRENS

Ten tijde van de Verlengde Vondelstraat-concessie (1881) houdt de gemeente Nieuwer-Amstel zich, ondanks het feit dat de bouwactiviteiten in het noordelijk deel toenemen, nauwelijks bezig met grond- of bouwspeculatie. Ten eerste bezit de gemeente Nieuwer-Amstel

<sup>8</sup> Hoogewoud e.a., pp. en 101 102.

<sup>9</sup> Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1362, p.6, 2 april 1881, 3.

zeer weinig grond, en aangezien in de liberalistische negentiende eeuw de grondeigenaar vaak het laatste woord heeft, kan Nieuwer-Amstel de ruimtelijke ontwikkelingen slechts ten dele beïnvloeden. Ten tweede is de gemeente Nieuwer-Amstel niet ingesteld op het uitvoeren van de infrastructurele werken die de bouw van nieuwe huizen met zich meebrengt. Het kleine gemeentelijke apparaat heeft noch de financiële middelen noch voldoende arbeidskrachten om tot de aanleg van dit soort voorzieningen over te gaan. Men moet leningen afsluiten en werk uitbesteden aan aannemers.

Toch is het de gemeente die deze openbare werken zal moeten verrichten. In tegenstelling tot de bestaande onderhoudswerkzaamheden aan dijken en wegen die grotendeels door de polderbesturen worden verricht, valt de aanleg van nieuwe straten geheel onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. In de praktijk komt het er echter op neer dat wanneer een bouwer in Nieuwer-Amstel vraagt of de gemeente het eigendom en beheer van een nieuwe straat wil overnemen, de gemeente dit alleen accepteert als de straat opgehoogd en voorzien van bestrating wordt opgeleverd of als het hiervoor benodigde bedrag in de gemeentekas wordt gestort. Ook in Amsterdam is dit gebruikelijk. De eerdere concessies voor de Vondelstraat en de P.C. Hoofdstraat vormen een uitzondering omdat men hier, vanwege de verwachte extra belastinginkomsten, de bouwers niet heeft willen weggagen.

Inmiddels is het tot het Amsterdamse gemeentebestuur doorgedrongen dat er toch een uitbreidingsplan moet komen voor het Amsterdamse gebied buiten de Singelgracht, al is het maar om de binnenkomende bouwaanvragen behoorlijk te kunnen toetsen. Stadsingenieur Van Niftrik, de maker van het in 1868 verworpen plan, heeft inmiddels een aantal, meer pragmatische, deelplannen

ontworpen. De nieuwe directeur van de gereorganiseerde dienst Publieke Werken, ingenieur Jan Kalff, geeft Van Niftrik in februari 1875 opdracht deze plannen om te smeden tot één algemeen plan van uitbreiding. Afgezien van enkele details neemt Kalff het ontwerp dat in oktober gereedkomt over, maar schrapt uit Van Niftriks toelichting de passages over de noodzaak van onteigening, bouwverboden en een strenge bouwverordening. Het plan wordt in 1877 door de gemeenteraad goedgekeurd, onder voorwaarde dat er van kan worden afgeweken<sup>10</sup>. Het zal, niet helemaal terecht, de geschiedenis ingaan als het plan-Kalff. Het gemeentebestuur verwacht veel van het particulier initiatief. De gediensigheid tegenover de grondeigenaren en bouwers is duidelijk terug te vinden in het uiterlijk van het plan.

Voor het gebied tussen de P.C. Hoofdstraat en de Boerenwetering wordt nog steeds bepaald dat er een luxe kwartier moet komen maar de invulling van dit terrein laat men voorlopig open. Voor alle andere delen is nu een veel soberder stratenplan ontworpen. Met uitzondering van het deel tussen de geprojecteerde Hugo de Grootkade en de Overtoom, hebben de ruime vierkante bouwblokken uit het afgewezen plan-Van Niftrik plaats moeten maken voor een verkaveling die rekening houdt met de eigendomsgrenzen van de terreinen en die ook meer straten bevat om zo relatief meer huizen te kunnen bouwen en de opbrengst te vergroten. De bekende lange smalle bouwblokken met ondiepe binnenterreinen zijn het resultaat.

Het gemak waarmee Van Niftrik in 1866 sommige delen van zijn ontworpen stadsuitbreiding buiten de gemeentegrens heeft laten vallen, heeft inmiddels plaats moeten maken voor de precisie

<sup>10</sup>Van der Valk 1989, pp.286, 293 en 302 t/m 306.

waarmee men een lastig probleem benadert; in tegenstelling tot het plan-Van Niftrik overschrijdt het plan-Kalff nergens de gemeentegrens.

In het plan-Kalff heeft men het stratennet op twee manieren de gemeentegrens laten raken. De eerste manier is het tegen de grens aanschuiven van de bouwblokken. Dit is het geval bij Blok 2 en 8 van het plan, beter bekend onder hun latere namen Staatslieden- en Oosterparkbuurt. Het probleem is echter dat er dan een situatie kan ontstaan waarbij de bebouwing aan de ene kant van de straat nog wel onder Amsterdam valt maar die aan de andere kant niet meer. Dit geeft grote moeilijkheden wat betreft straataanleg, rio-lering, waterleiding en politietoezicht. De tweede manier is waarschijnlijk van later datum want zij voorkomt deze problemen met betrekking tot het beheer. Het stratennet is nu zodanig ontworpen dat de bouwblokken worden doorsneden door de gemeentegrens; de bebouwing aan weerszijden van de straat valt zo altijd onder één gemeente. Deze oplossing biedt de mogelijkheid gewoon door te gaan met bouwen tot op de grens met de naburige gemeente. Mocht er direct voorbij de grens ook gebouwd gaan worden, dan kan de bebouwing naadloos aansluiten. Het bouwblok ligt als het ware in twee gemeenten.

Het grootste praktische probleem bij de nieuwe stadsuitleg is het feit dat alle bouwgrond op polderniveau ligt. Van Niftrik, met zijn waterstaatkundige achtergrond voorziet in 1866 al enorme problemen wanneer men het bouwen op polderpeil niet tegengaat. Het grootste bezwaar is dat de nieuwe huizen net als de bestaande bebouwing, zullen gaan lozen op de poldersloten en dit zal binnen de kortste keren tot hygiënisch onaanvaardbare toestanden leiden. Ophoging van de wegbanen tot 0,50m boven Amsterdams Peil

biedt daarentegen de mogelijkheid de riolering zo hoog aan te leggen, dat het ontstane gunstige verval zorgt voor een probleemloze afwatering in de op stadspeil gelegen Singelgracht of een andere hoofdvaart.

Worden er tot 1873 weliswaar nog enkele bouwvergunningen afgegeven waarbij straatophoging niet is bedongen, de meerderheid van het Amsterdamse gemeentebestuur ziet dan inmiddels in dat in de toekomst alle nieuwe straten moeten worden opgehoogd. Van Niftrik wil echter ook de bouwterreinen zelf opgehoogd zien om het ontstaan van ongezonde souterrainwoningen en drassige tuinen te voorkomen. Het zijn echter niet de hygiënische aspecten die bij de gemeente de doorslag geven. In 1872 stopt de verkoop van gemeentegronden in het noordwestelijk deel van de Pijp omdat de bouwterreinen die meer dan anderhalve meter lager liggen dan de nieuw aangelegde wegen, grotendeels onder water staan. De met zand opgehoogde wegbanen hebben de poldersloten afgedamd en de zachte polderbodem doen inklinken waardoor het regenwater niet kan weglopen. Dit en de moeilijkheid om de ongewenste souterrainwoningen anderszins te verbieden, doet de gemeenteraad besluiten om in juni 1873 een wijziging in de bouwverordening goed te keuren. Voortaan moeten alle bouwterreinen in de polders op hetzelfde niveau worden gebracht als in de stad. Ideaal gesproken kan dan in de toekomst ook het grondwaterpeil worden verhoogd tot stadspeil<sup>11</sup>.

Heeft de ontpoldering in de Pijp verder weinig problemen gegeven, anders is het gesteld in de nabijheid van het Vondelpark. De vele sloten in dit deel van de Binnendijkse Buitenveldertse polder hebben niet alleen een waterstaatkundige functie, maar zijn ook

<sup>11</sup> Van der Valk 1984, pp. 68 t/m 72.



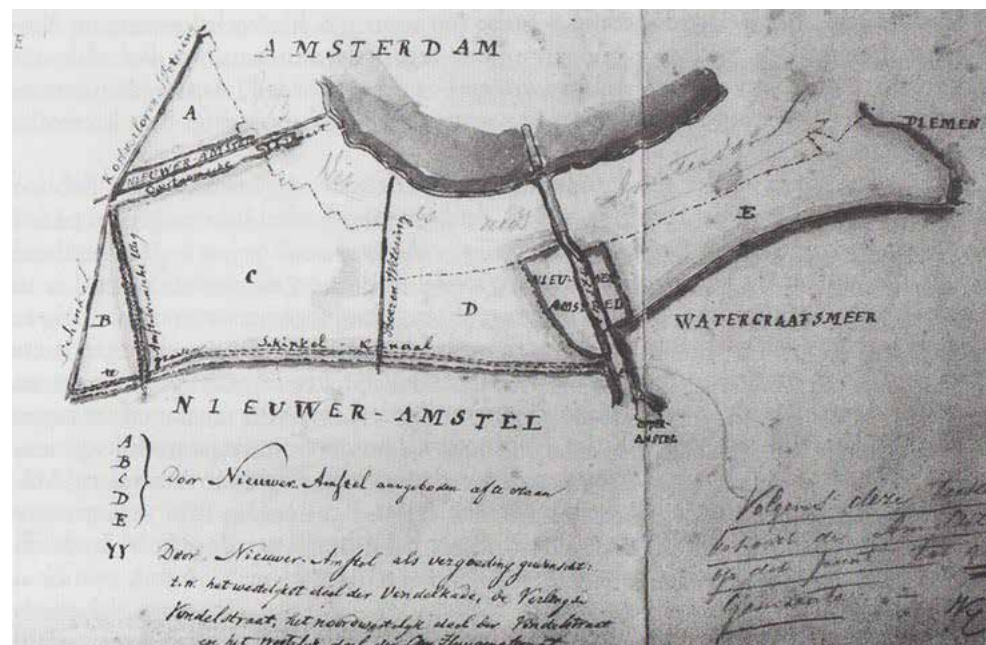
primaire vervoerswegen voor de tuinders, veehouders en molenaars. Bovendien zal demping of afdamming van sloten ook problemen geven met betrekking tot de reeds bestaande polderwoningen die op de sloten lozen. Het polderbestuur geeft daarom niet altijd even snel toestemming en dit vertraagt de ontpoldering. De nieuwe woningen aan de Amsterdamse kant van de grens zijn hier allemaal voorzien van een goede riolering maar dat geldt niet voor alle nieuwe huizen aan de Nieuwer-Amstelse kant. De bestaande sloten beginnen voor steeds meer overlast te zorgen in het langzaam verstedelijkende gebied. Sloten vervuilen en er wordt geklaagd over stank. Gevallen van cholera worden in verband met de sloten gebracht. Voor Amsterdam is dit de directe aanleiding die ze nodig heeft om haar annexatiepoging kracht bij te zetten en door te voeren.

## EERSTE ANNEXATIEPOGING

Reeds tijdens de behandeling van de P.C. Hoofdstraat-concessie in 1873 doen B. en W. van Amsterdam aan de gemeenteraad de toezegging de mogelijkheid van een grenswijziging met Nieuwer-Amstel te onderzoeken. Onderhandelingen met Nieuwer-Amstel worden gestart maar in 1875 opgeschort als Nieuwer-Amstel koeltjes terugschrijft: *Er is geen behoefte aan een verandering der gemeentegrenzen*<sup>12</sup>. Pas op 13 februari 1877 is er weer een onderhoud en nu doen beide partijen concrete voorstellen.

Amsterdam heeft in verband met een goede waterversing een kanaal ontworpen tussen de Schinkel en de Amstel, ongeveer daar waar nu de Stadionweg en de Jozef Israëlskade lopen, en stelt voor

<sup>12</sup> Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1298, p.26, 1875.



Afb.2. Kaartje, behorend bij een tegenvoorstel van Nieuwer-Amstel, gedaan tijdens annexatie-besprekingen in 1877. Oud-archief Amstelveen; collectie Scharp.

het hele gebied ten noorden hiervan, ongeveer 750ha., in te lijven. Nieuwer-Amstel komt met een tegenvoorstel; ze gaat akkoord mits zij binnen dit gebied de zeggenschap houdt over de strook tussen Overtoom en Vondelpark, over de Amstelveenseweg en de twee Amsteloevers, beiden met een breedte van 100 à 200 meter (zie afb.2). Ter compensatie wil Nieuwer-Amstel bovendien een stukje Amsterdam hebben, te weten de rechthoek omsloten door de grens, de Overtoom, de Eerste Constantijn Huygensstraat en de Vondelstraat<sup>13</sup>. Nieuwer-Amstel heeft dus geprobeerd om van haar vijf buurten in het stadsrandgebied de twee aanzienlijkste te behouden

<sup>13</sup> Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1298, p. 91, 1877, 2.

en één hiervan ook nog uit te breiden.

Dit onorthodoxe voorstel van Nieuwer-Amstel wordt in november 1877 door de Amsterdamse gemeenteraad afgewezen. Het Amsterdamse voorstel wordt echter niet goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. G.S. staan niet positief tegenover deze machtsuitbreiding van Amsterdam. Een grotere stad betekent immers meer politieke invloed ten opzichte van de rest van de provincie. G.S. maken wel een ontwerp voor een bescheidener grensregeling maar dit komt pas gereed in september 1880. In hun voorstel loopt de nieuwe grens rechtstreeks van de Schinkel naar de Boerenwetering, ongeveer ter hoogte van het huidige Noorder Amstelkanaal, en sluit ten oosten van de Boerenwetering weer aan op de oude gemeentegrens. In plaats van het Amsterdamse voorstel waarbij 5600 van de 14600 inwoners van Nieuwer-Amstel zullen overgaan, worden er nu ongeveer 3000 inwoners overgeheveld.

Het voorstel van Gedeputeerde Staten krijgt de status van wetsontwerp en hiermee komt het ook in de publiciteit. De reacties zijn fel. De bewoners van het gebied voelen zich Nieuwer-Amstelaar en hebben geen enkele behoefte aan inlijving bij Amsterdam. Ook is het aan het einde van de negentiende eeuw nog zo dat een deel van de belastingen direkt naar de gemeente gaat. De hoogte van dit bedrag verschilt per gemeente. Over hetzelfde bezit betaalt iemand in de stad Amsterdam beduidend meer belasting dan in de plattelandsgemeente Nieuwer-Amstel. Daarnaast ligt de censusdrempel, het belastingbedrag waarboven men pas kiesrecht geniet, in Amsterdam hoger. Een zwaarwegend argument tegen de annexatie is dan ook dat ingezetenen van Nieuwer-Amstel gedwongen zouden worden, Amsterdammer te worden, méér belasting te betalen en in sommige gevallen ook nog, hun kiesrecht te verliezen.

Amsterdam voert verder als argumenten aan dat de stad zeggenschap moet hebben over de waterwegen in het betreffende deel, dat Nieuwer-Amstel haar wegen en paden niet goed verzorgt en dat de gemeente Nieuwer-Amstel zoals ze nu is geen eenheid vormt. Ze bestaat uit een landelijk en een stedelijk deel en dit stedelijke deel is in feite een stukje Amsterdam. Nieuwer-Amstel brengt hier tegenin dat voor het beheer over de waterwegen geen annexatie nodig is, dat de gemeente over veel wegen niets te zeggen heeft omdat ze die wegen niet bezit en dat het noordelijk deel net zo Nieuwer-Amstels is als het zuidelijke. Nieuwer-Amstel maakt tevens bezwaar tegen de termen landelijk en stedelijk die Amsterdam hanteert omdat wettelijk gezien, begrippen als stad of dorp niet bestaan. Voor de wet zijn Nieuwer-Amstel en Amsterdam gemeenten, met als enige onderscheid dat Amsterdam een veel grotere bebouwde kom heeft dan Nieuwer-Amstel. Over het gebruik van de termen landelijk en stedelijk merken enkele raadsleden van Nieuwer-Amstel in 1884 ook op: *dit is minder correct, de Wet kent geen steden*<sup>14</sup>.

De voorstanders van een grenswijziging verwijzen naar de groei van Amsterdam in het verleden; het is nu gewoon tijd voor een nieuwe stadsuitbreiding. Het grootse Amsterdam - men veronderstelt in die tijd ook nog dat het kasteel der Van Aemstels aan de Nieuwendijk heeft gestaan in plaats van in Ouderkerk - mag immers niet gehinderd worden in haar ontwikkeling. In die trant houdt de historicus P.H. Witkamp op 4 maart 1882 in het Algemeen Handelsblad een warm pleidooi voor een nieuwe uitleg van de stad. Betreffende de oorspronkelijke relatie tussen Amsterdam en Nieuwer-Amstel is hij dan ook geneigd de stad de meeste rechten toe te kennen. Witkamp schrijft: *Uit oorkonden blijkt, dat toen Amsterdam*  
*14 Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1364, 24 oktober 1884, 14.*

*dam reeds eene afzonderlijke gemeente of gerecht was, t.w. in 1275, Ouder- en Nieuwer-Amstel, of nog niet, of hoogstens slechts sedert weinige maanden gescheiden waren. Nevens andere gerechten maakten zij deel uit van de heerlijkheid Aemstel of Amstel.*

Witkamp doet het hier voorkomen alsof in 1275 Amsterdam geen deel uitmaakt van de heerlijkheid Aemstel of Amstel. In 1275 is Ouderkerk het centrum van Amstelland en de nederzetting bij de dam valt dan onder de parochie, het waterschap en waarschijnlijk ook de rechtsgemeenschap Nieuwer-Amstel.

De vasthoudendheid van Amsterdam doet minister Six van Binnenlandse Zaken in januari 1882 besluiten om toch een wetsontwerp in te dienen. Opmerkelijk is dat hij niet het voorstel van Gedeputeerde Staten volgt, maar het meer drastische voorstel van het Amsterdamse gemeentebestuur. Nieuwer-Amstel protesteert hier terecht tegen omdat bij de formele voorbereiding steeds gebruik is gemaakt van het voorstel van G.S. Deze onjuiste procedure, het weinige enthousiasme voor een groot Amsterdam en het feit dat bevolking en gemeentebestuur van Nieuwer-Amstel zulke luide protesten laten horen, maken de kans dat de wet aangenomen wordt klein.

Inmiddels is er dan een nieuwe minister van Binnenlandse Zaken aangetreden. Deze minister, Pijnacker Hordijk, inspecteert op 18 maart 1882 de situatie ter plekke en besluit op 4 april het wetsontwerp in te trekken<sup>15</sup>.

## BOUWBELEID VAN NIEUWER-AMSTEL NA 1882

Wakker geschud door de poging van Amsterdam om het aan de  
*15 Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 5104, Kamerverslagen 17 juni 1895.*

stad grenzende noordelijke deel van Nieuwer-Amstel in te lijven, realiseert Nieuwer-Amstel zich dat ze zich actiever moet gaan bezighouden met de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Enkele van de argumenten die Amsterdam heeft gebruikt betreffen het tekortschieten van Nieuwer-Amstel daar waar het op de verzorging en het beheer aankomt. Het gemeentebestuur van Nieuwer-Amstel beseft dat de situatie verbeterd moet worden, dat er een strenger bouwtoezicht moet komen en meer voorzieningen voor het groeiende aantal inwoners van het noordelijke deel.

De bouwverordening waar alle binnenkomende plannen aan worden getoetst is in november 1881 al zodanig gewijzigd dat er niet meer op polderpeil mag worden gebouwd. Veel bouwvergunningen bevatten de clausule dat de uitvoering van de werken en de keuze van de bouwmaterialen in overleg met de gemeente-opzichter moet gebeuren<sup>16</sup>.

Nieuwer-Amstel is nu ook sneller geneigd het eigendom van nieuwe straten te aanvaarden om er zeker van te zijn dat ze goed worden onderhouden. Bovendien beseft het gemeentebestuur dat eigendom ook nodig is in verband met het verkrijgen van betere verbindingen tussen de verschillende wijken in het noordelijke deel. Nu moeten de bewoners van deze wijken nog vaak over Amsterdams grondgebied om andere delen van het noorden van Nieuwer-Amstel te bereiken. Het gemeentebestuur streeft naar het maken van een oost-west verbinding, die loopt vanaf het buurtje bij de Bleekerssloot, min of meer de gemeentegrens volgend, helemaal tot aan het gemeentehuis aan de Amsteldijk. Tijdens de uiteindelijke raadszitting over de aanleg van deze weg, pas in 1887, wordt door de bur-

*16 Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1945, 13 maart 1883, toelichting bij bouwvergunning woonhuizen Anna van den Vondelstraat.*

gemeester van Nieuwer-Amstel opgemerkt: *Bovendien (..) moet er eene onderlinge verbinding zijn van de deelen der gemeente. Het niet hebben van deze verbinding is altijd geweest een wapen van hen, die grensregeling voorstonden*<sup>17</sup>.

Nog steeds geldt echter dat een nieuwe straat alleen geaccepteerd wordt als zij voorzien is van riolering, bestrating en trottoirs. Het hieraan streng vasthouden van het gemeentebestuur leidt in sommige gevallen tot lange onderhandelingen. Zo gaat er twee jaar overheen voordat de Frederikstraat, tussen de Overtoom en het Vondelpark, kan worden overgedragen. Het gemeentebestuur laat zich wat dat betreft niet vermurwen. Over het dempen van een sloot tussen het Vondelpark en percelen achter de Overtoom schrijft men nuchter dat de kosten maar ten laste van hen moeten komen wier eigendommen, bij het verkrijgen van meer toegangen tot het Vondelpark, aanmerkelijk in waarde zullen stijgen<sup>18</sup>.

In het begin van de jaren tachtig neemt de woningbouw in het noordelijke deel van Nieuwer-Amstel een grote vlucht. Aansluitend op de initiatieven aan de Amsterdamse kant van de grens starten particuliere bouwers en exploitatiemaatschappijen een groot aantal projecten. Tussen het buurtje bij de Bleekerssloot en de Overtoom ontwikkelt de N.V. Overtoom een groot deel van de latere Kinkerbuurt. Tussen de Overtoom en het Vondelpark ontstaan een aantal korte dwarsstraten en de Willemsparkweg die de verbinding vormt tussen de Houbrakenstraat (de latere Van Baerlestraat) en de nieuw te stichten villawijk Willemspark, raakt bebouwd. De uit de zeventiende eeuw stammende Schagerlaan (sinds 1879 Ruysdaelstraat) krijgt een meer stedelijke bebouwing, net als de onder

<sup>17</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1404, tweede helft, p.46, 24 maart 1887.

<sup>18</sup>Idem, p.43.

Nieuwer-Amstel vallende Amstel-oevers met hun zijstraten. In de Over-Amstelpolder ontstaat tussen de oost-west lopende spoorbaan van de Rijnspoorweg en de Amsterdamse Oosterparkbuurt de Noordstraat (later Vrolijkstraat) en langs de ringvaart verrijzen de eerste bouwblokken.

## TWEEDE ANNEXATIEPOGING

In september 1884 ontvangt het gemeentebestuur van Nieuwer-Amstel bericht van Gedeputeerde Staten dat ze zich opnieuw met de mogelijkheid van een grenswijziging zullen gaan bezighouden. G.S. vragen voor een goede bestudering recente gegevens en de in 1882 benoemde burgemeester van Nieuwer-Amstel jonkheer C. van Citters van Zevenbergen stelt een rapport op. Tot schrik van de rest van het Nieuwer-Amstelse gemeentebestuur komt Van Citters tot de conclusie dat het noordelijk deel van Nieuwer-Amstel beter losgemaakt kan worden van het zuidelijke. Aangezien de kosten van alle uit te voeren werken in het noordelijk deel zeer hoog zullen zijn en deze in de gemeentebelasting moeten worden doorberekend, vindt Van Citters het onredelijk dat alle inwoners van Nieuwer-Amstel hieraan meebetalen. Hij stelt voor het noordelijke deel bij Amsterdam te voegen<sup>19</sup>.

De gemeenteraad stelt daarop een 'Commissie tot onderzoek van het Overzicht van den Burgemeester' samen. Deze commissie weerlegt het grootste deel van de beweringen van Van Citters. Ze wijst erop dat veel van de uitgaven voor openbare werken op de speculatiebouwers kunnen worden verhaald, zoals tot nu toe ook is gebeurd. Ook heeft Van Citters zich niet gerealiseerd dat het aan-

<sup>19</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1364, 26 september 1884.

tal inwoners van het noordelijk deel sterk stijgt en de uitgaven dus door een steeds groter aantal belastingbetalers opgebracht kunnen worden<sup>20</sup>.

Na deze kleine rel trekt Van Citters zich uit deze zaak terug. Het Nieuwer-Amstelse gemeentebestuur schrijft daarop aan G.S. dat men tegen iedere grenswijziging is. G.S. proberen nog wel het wetsontwerp van minister Six uit 1882 naar voren te schuiven maar de zittende minister van Binnenlandse Zaken Heemskerk is geen voorstander van annexatie. In juli 1886 krijgt Nieuwer-Amstel te horen dat minister Heemskerk na nauwgezette overweging en uitvoerig onderzoek tot het besluit is gekomen, dat er niet voldoende grond is om dit wetsontwerp aan de Tweede Kamer voor te leggen<sup>21</sup>.

Nieuwer-Amstel heeft dan al een nieuwe burgemeester. Van Citters is begin 1885 afgetreden en in oktober van dat jaar opgevolgd door Alexander Boers. Bij zijn installatie verklaart Boers gelijk al tegen rensverandering te zijn en vóór het ongewijzigd voortbestaan van de gemeente<sup>22</sup>.

Ook al strandt de tweede annexatiepoging, de kwestie blijft actueel. In december 1886 richten twee afgevaardigden uit Amsterdam, De Beaufort en Rutgers van Rozenburg, zich in de Tweede Kamer tot minister Heemskerk. De Beaufort begrijpt dat men eerbied heeft voor de historische grenzen van gemeenten maar vindt dat men hiermee moet kunnen breken aangezien de tijden nu eenmaal veranderd zijn. Sinds 1860 zijn er al voor meer dan vijftien gemeenten grenswijzigingen doorgevoerd en de twee kamerleden zien niet

in waarom Amsterdam een uitzondering moet vormen. Volgens Rutgers van Rozenburg is in de Republiek van de zeventiende en achttiende eeuw de vrees voor een te machtig Amsterdam terecht geweest, maar deze vrees is nu, in het negentiende-eeuwse staatsbestel, ongegrond. De nationale hechtheid is sindsdien veel groter geworden en het is ondenkbaar dat Amsterdam nu op eigen houtje zou kunnen optreden.

Anders dan tijdens de eerste annexatiepoging ligt de nadruk nu niet op de vraag of Nieuwer-Amstel het gebied wel behoorlijk beheert, maar op de vraag hoe de inwoners van het noordelijke, aan de stad grenzende deel, beschouwd moeten worden. De wet beschouwt Nieuwer-Amstel nog steeds als een gemeente met een kleine bebouwde kom. Er hoeft bijvoorbeeld pas een dienstdoende schutterij te zijn wanneer een tot die gemeente behorende agglomeratie meer dan 2500 inwoners heeft, altijd volgens de laatste volkstelling. Tijdens de laatste volkstelling van 1879 heeft men als kom der gemeente nog steeds het dorp Amstelveen met zijn 1000 inwoners genomen terwijl het noordelijke deel dan al veel meer maar niet tot een duidelijke kern behorende inwoners telt. Ook de belastingen zijn daardoor beduidend lager. Bovendien heeft men in Nieuwer-Amstel bij het betalen van 32 gulden Rijksbelasting al kiesrecht, tegen pas bij 112 gulden in Amsterdam. De Beaufort en Rutgers vinden dat dit niet kan; de inwoners van het 'stedelijke' noorden van Nieuwer-Amstel dienen onder Amsterdam te vallen. Minister Heemskerk brengt daar tegen in dat dan ook een groot deel van de Vechtdorpen, het Gooi en de omstreken van Haarlem in aanmerking komen voor samenvoeging met Amsterdam. In deze gemeenten wonen immers veel voormalige ingezetenen van Amsterdam die voor hun werk nog dagelijks naar Amsterdam komen.

<sup>20</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1364, 24 oktober 1884, 14.

<sup>21</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1404, eerste deel, p.81, 5 juli 1886.

<sup>22</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1365, 12 oktober 1885, 3 en 4.

Hierop beweert Rutgers dat de bewoners van deze gemeenten per spoor komen terwijl de inwoners van het noordelijke stuk Nieuwer-Amstel nèt over de grens wonen. Deze Nieuwer-Amstelaren maken daarom deel uit van de bevolking van Amsterdam en moeten uit één hand worden geregeerd. Rutgers wijst op de groei van Amsterdam sinds de wallen en bastions in militair opzicht overbodig zijn geworden en de tolgrenzen door de wet van 1865 zijn komen te vervallen. De grens is nu niet langer waar te nemen en een papieren grens geworden; de vroeger ingekuipte bevolking begint zich er overheen te zetten. Het gevolg is dat de werkelijke grens zich niet langer richt naar de papieren grens. De papieren grens behoort daarom in overeenstemming gebracht te worden met de huidige, werkelijke grens van de stad.

Minister Heemskerk houdt vol dat in tegenstelling tot andere annexaties, het niet gaat om een landelijk stuk met nauwelijks inwoners. De inmiddels 16.000 inwoners uit het te annexeren deel staan allesbehalve te popelen om bij Amsterdam gevoegd te worden. Het feit dat deze inwoners zelf niet willen heeft bij de minister de doorslag gegeven. Rutgers zegt dat hij dit niet begrijpt. Vijftien jaar geleden woonden er in heel Nieuwer-Amstel slechts 6.000 mensen tegen 22.000 nu. Er is dus een aanwas van 16.000 en deze aanwas kan nooit van Nieuwer-Amstel alleen zijn. Het kan alleen de aanwas zijn van het 360.000 inwoners tellende Amsterdam en dit onderstreept nog eens de noodzaak dat het gebied bij Amsterdam moet worden gevoegd. Hiermee wordt de discussie beëindigd<sup>23</sup>.

#### NIEUWE VOORZIENINGEN; DERDE ANNEXATIEPOGING

<sup>23</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 5103, Kamerverslagen 9 december 1886.



*Afb.3. De watertoren van de Nieuwer-Amstelse bronwaterleiding aan de Amsteldijk. Behalve deze toren heeft Nieuwer-Amstel ook een pompstation gebouwd in Hilversum. Totale kosten: 774.000 gulden. De toren is in 1928 gesloopt.*

Eind jaren tachtig, begin jaren negentig houdt het Nieuwer-Amstelse gemeentebestuur zich intensief bezig met het tot stand brengen van nieuwe voorzieningen voor het sterk gegroeide aantal inwoners van het noordelijke deel van Nieuwer-Amstel. Tussen 1886 en 1888 wordt een eigen drinkwaterleiding aangelegd (zie afb. 3) en tussen 1887 en 1892 worden de verschillende delen van de verbindingsweg voltooid. De politie wordt gereorganiseerd, er komt een beroepsbrandweer met kazerne (1892) schuin tegenover het

Concertgebouw, het nieuwe Raadhuis aan de Amsteldijk wordt in april 1892 in gebruik genomen<sup>24</sup> en in 1894 wordt aan de Roelof Hartstraat een H.B.S. geopend.

Ook de stichting van deze H.B.S. verloopt niet zonder slag of stoot. In juli 1885 vraagt Nieuwer-Amstel nog om vrijstelling van het hebben van een H.B.S. Het gemeentebestuur verklaart dat er onder de inwoners van Nieuwer-Amstel te weinig belangstelling blijkt te zijn en dat de bevolking ook te verspreid woont<sup>25</sup>. Pas zeven jaar later, tijdens de raadsvergadering van 6 mei 1892 wordt er serieus gediscussieerd over stichting van een H.B.S. De voorstanders merken op dat het noordelijke deel van Nieuwer-Amstel nu ongeveer 22.000 inwoners telt en daarmee veel groter is dan geheel Zutphen met 13.974 inwoners of Tiel met 9.456 inwoners. Beide gemeenten hebben al lang een H.B.S.

B. en W. zijn ook wel voor de oprichting maar zien tegen de kosten op. Oprichting nu betekent volgens de tegenstanders de financiële ondergang van de gemeente. Er wordt opgemerkt dat wanneer het gemeentebestuur teveel geld uitgeeft, de belastingen sterk zullen moeten stijgen en als dat gebeurt kan Nieuwer-Amstel straks wat belastingen betreft wel worden samengevoegd met Amsterdam<sup>26</sup>. Uit deze opmerking blijkt overigens duidelijk de vrees dat het noordelijk deel van Nieuwer-Amstel te veel op Amsterdam zal gaan lijken. En hoe minder het noordelijk deel verschilt van Amsterdam, des te méér reden is er om tot annexatie over te gaan. Uiteindelijk besluit men toch een H.B.S. op te richten. Na enig aarzelen kiest men voor een terrein aan de nieuwe verbindingsweg,

<sup>24</sup>Zie ook het artikel van G.S. Hoogewoud in *Jaarboek Amstelodamum* 1978.

<sup>25</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1365, 28 juli 1885, 5.

<sup>26</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1409, p.225, 6 mei 1892.



*Afb.4. De Nieuwer-Amstelse H.B.S. aan de Roelof Hartstraat, kort na 1894. Rechts in het verschiep de Nieuwer-Amstelse verbindingsweg die naar de brug over de Boerenwetering ter hoogte van de Rustenburgerstraat leidt.*

aan het deel dat korte tijd later Roelof Hartstraat genoemd wordt. Het gebouw is ontworpen door de gemeenteopzichter van Nieuwer-Amstel, W.J. de Groot (zie afb. 4).

Voor Amsterdam wordt de situatie steeds nijpender. Niet alleen is haar gebied buiten de Singelgracht nu grotendeels volgebouwd, steeds meer van haar inwoners vestigen zich in de Nieuwer-Amstelse wijken net voorbij de gemeentegrens. De toestand begint een lichte mate van absurditeit te vertonen. In 1888 is heel Nieuwer-Amstel met ruim 24.000 inwoners al bijna net zo groot als Schiedam, Zwolle, 's-Hertogenbosch en Delft<sup>27</sup>.

<sup>27</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 1428, bijlagen raadsvergadering 13 november 1888.

Gedeputeerde Staten schrijven op 13 april 1893 aan Nieuwer-Amstel dat ze de annexatiekwesitie weer ter hand nemen. Hun ontwerp dat in februari 1894 gereed komt is een stuk ingrijpender dan het wetsvoorstel uit 1882. De nieuwe grenslijn loopt nu regelrecht van de Schinkel naar de Amstel, net boven de huidige ringweg en de Kennedylaan. Dit keer staan zowel Amsterdam als G.S., als de minister van Binnenlandse Zaken, Van Houten, op één lijn. Op 17 juni 1895 wordt het wetsontwerp ingediend.

Tijdens de Algemene Beschouwingen in oktober 1895 merkt de Commissie van Rapporteurs op, dat dit voorstel de autonomie van gemeenten aantast. In dit geval annexeert de hoofdstad het grootste en belangrijkste deel van een welvarende gemeente. De Commissie wijst er op dat het wetsontwerp slechts een tijdelijke oplossing inhoudt. Aan de nieuwe grens zal zich binnen de kortste keren hetzelfde probleem voordoen. Lieden die de hogere belasting niet kunnen of willen betalen zullen net voorbij deze grens neerstrijken. Men voorspelt dat dit in het bijzonder zal gelden voor de gemeente Watergraafsmeer. Aan die kant van de Amstel is de strook die Amsterdam erbij krijgt immers zeer smal<sup>28</sup>.

In de memorie van antwoord van 23 januari 1896 zet minister Van Houten zijn standpunt nog eens uiteen. Hij vindt het argument dat bij de nieuwe, verder gelegen grens hetzelfde probleem zich weer zal voordoen, niet steekhoudend. Naarmate de afstand tussen centrum en omtrek toeneemt, wordt de ontwijking van het Amsterdamse gebied minder aantrekkelijk. Hij is het ook niet eens met de bewering dat Nieuwer-Amstel zich nu ontwikkeld heeft tot een stad en dit niet meer teruggedraaid kan worden. Hierover zegt

---

<sup>28</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 5104, Algemene Beschouwingen 17 oktober 1895

*hij: In den eigenlijken zin zal Nieuwer-Amstel zelfs nooit eene stad worden. Aan de beide oevers eener rivier of aan de beide zijden eener ander natuurlijke of vanouds bestaande scheiding, kunnen zich twee zelfstandige steden ontwikkelen; aan weerszijden van den halven cirkel waarmede Nieuwer-Amstels grondgebied Amsterdam omringt zal men altijd FEITELIJK slechts AMSTERDAM vinden<sup>29</sup>.*

Op 20 maart 1896 wordt de wet aangenomen met 66 stemmen vóór en 23 tegen. Dat betekent dat op 1 mei 1896 1145 ha. en 25.136 personen - waaronder 1.890 kiezers - zullen overgaan van Nieuwer-Amstel naar Amsterdam. Met Sloten en Diemen zijn tegelijkertijd twee kleine grensregelingen doorgevoerd waartegen geen van de beide gemeenten overigens bezwaar heeft. Sloten verliest 88 ha. en 352 inwoners, Diemen 106 ha. en 170 inwoners<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 5104, Memorie van Antwoord 23 januari 1896

<sup>30</sup>Oud-archief Amstelveen, inv. nr. 5104, Kamerverslagen 17 juni 1895; cijfers uit 1893.



## *De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling*

### **Middeleeuws Amsterdam**

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- \* Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

### **Amsterdams nijverheid, handel en transport**

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- \* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- \* Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- \* Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- \* Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

○ = elders in de lijst ook al genoemd \* = ondersteunend artikel van andere auteur

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

### **Amsterdam havenstad**

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- \* Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- \* Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- \* Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

### **Stadsuitleg 1578-1596**

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

### **Stadsuitleg 1609-1700**

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

### **Stadsuitleg 1877-1921**

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- \* Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- \* De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- \* Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

### **Amsterdam-Noord**

- Volewijkenlanden en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

### **Verkeersdoorbraken**

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

### **Amsterdam en het water**

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

### **Diversen**

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- \* Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

### **Jaarboeken, enzovoort**

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem (komt herfst 2023)