

A black and white photograph of a man standing on a dirt path next to a wooden building. The man is wearing a cap and a dark jacket, looking towards the right. The building is made of dark wood and has several windows. In the background, there are trees and a multi-story building. A large red title is overlaid on the image.

Stadsuitbreidingen 1877-1921

Topografische bijzonderheden van de Amsterdamse stadsuitbreidingen
en sporen van polderbebouwing in de geannexeerde gebieden

Het ontstaan en de groei van Amsterdam valt samen met de vorming van stadstaten in heel Europa, een beweging die in de twaalfde eeuw inzette in Italië en zich in volgende eeuwen uitbreidde tot Noordwest-Europa. De steden proberen zich met wisselend succes te ontworstelen aan de macht van de landadel. De situatie rond Amsterdam was in zoverre afwijkend dat daar geen oude dorpskern aan ten grondslag lag maar echt uit het niets ontstond.

De uitbreiding van Amsterdam zal nooit zonder slag of stoot gegaan zijn en de problematiek zal niet afwijken van die bij andere steden. De gestage groei in de dertiende t/m de zestiende eeuw en de explosieve groei in de zeventiende en later de negentiende eeuw had steeds te maken met het gunstig stemmen van landsheren, c.q. overheden, meestal door het sturen van geld, legers of oorlogsschepen of het duidelijk maken van het economisch belang van zo'n uitbreiding. Daar kwamen in de zeventiende eeuw de gigantische leningen tegen aantrekkelijke tarieven bij, die Amsterdamse kooplieden wisten te verstrekken. In de moderne tijd geven economische motieven de doorslag. De zojuist overreede overheid had dan de taak de belangen van de omringende gemeenten af te wegen en ze goedschiks of kwaadschiks te laten instemmen met het afstaan van grondgebied aan de stad, dan wel met jurisdictie over een steeds groter wordende strook land om die stad. Dat heeft in alle eeuwen geleid tot bezwaren en processen door omringende landadel tegen de stad tot de hoogste rechtsinstanties. De vroegste bewijzen daarvan zijn processtukken van het geding dat Reinoud van Brederode kort na zijn aantreden in 1507 tegen Amsterdam had aangespannen

Rechts: De Hoogheemraadschappen Rijnland en Amstelland, een blad uit de Atlas Mayor van Joan Blaeu uit 1639



over gederfde heerlijke rechten nadat de stad sinds 1342 een aantal malen uitgebreid was. De onmin ging eigenlijk terug tot de stichting van de stad. In de regel werden dat soort partijen financieel schadeloos gesteld ten laste van de stadskas.

Een heel andere partij, waarmee Amsterdam te maken had bij annexaties, waren de omringende waterschappen, die in de vijftiende en zestiende eeuw georganiseerd werden in (hoog)heemraadschappen, die door fusies vaak grensoverschrijdende bevoegdheden kregen. Zij hadden inzake waterbeheer een finale stem in het kapittel, waar ook landeigenaren niet aan voorbij konden gaan. Dat leidde bij Amsterdamse stadsuitbreidingen soms tot



Boven: De aansluiting van de Boerenwetering op polderniveau met de Mennonietensloot, die op stadsniveau lag. Rechts in beeld de overhaal, links buiten beeld is nog een sluis naar de Singelgracht.

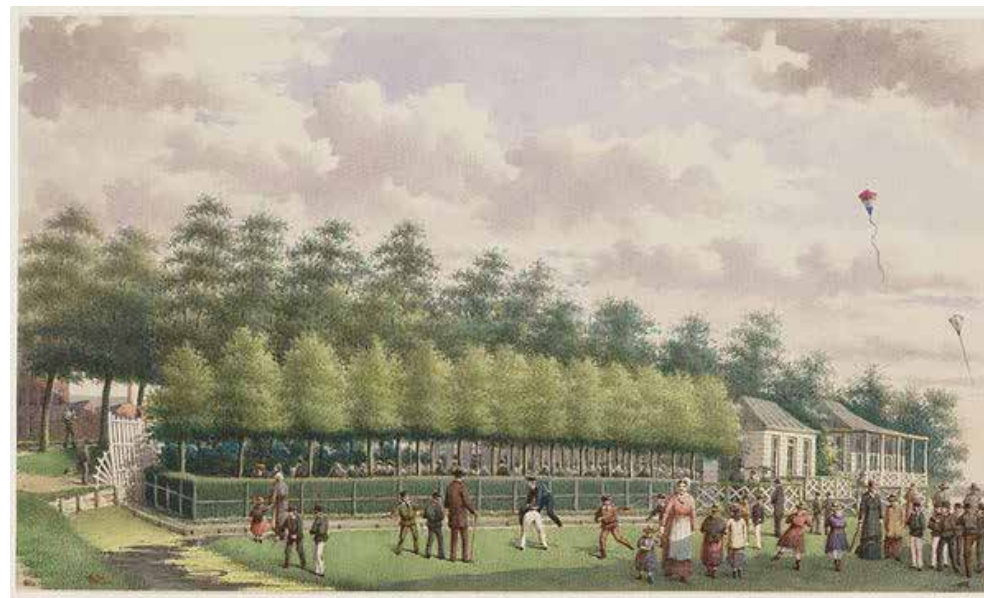
vreemde beslissingen, die pas duidelijk worden als je de waterstaat erin betreft. Zo waren de weteringen, waardoor het achterland zijn wateroverlast loosde, zo onaantastbaar dat zij vaak de grens van de uitbreiding uitmaakten. De Boerenwetering bijvoorbeeld, gegraven ten behoeve van de ontginning van Amstelland, bestond al vóór de vorming van Amsterdam. De zuidelijke stadsgrens (Sint Luciënsteeg) kwam aanvankelijk zelfs niet in de buurt van de monding van die wetering in de Amstel (Spui). Pas na de verkrijging van stadsrechten in 1342 kon de stad tot het Spui door groeien. Ook de volgende uitbreiding (1425) stakte bij de wetering en pas 25 jaar later mocht de sprong tot het huidige Muntplein gemaakt worden. De Tweede Uitleg hield aan de westrand aanvankelijk halt bij de Benninghsloot, even voorbij de Warmoesgracht om een jaar later pas tot de Amstel uitgebreid te worden. De Derde Uitleg (1610) stopte ter hoogte van de Leidsegracht, eveneens vóór de wetering, om pas na dik 50 jaar een vervolg te krijgen in de Vierde Uitleg. Steeds kon verdere uitbreiding pas plaatsvinden na ingrijpende voorzieningen getroffen te hebben die de waterstaatkundige en logistieke functie van de wetering middels sluizencomplexen moesten veilig stellen.

Een andere wetering waar de stad moeilijk overheen kwam was de Kostverlorenwetering. Die werd pas in de vijftiende eeuw gegraven, maar het tracé scheidde vanouds zowel de gemeenten Nieuwer-Amstel en Sloten als de heemraadschappen Rijnland en Amstelland (sinds 1525). De roemruchte overtoom en later de schutsluis lagen tot 1921 buiten de stad maar het onderhoud kwam wel voor rekening van Amsterdam. Het eigenmachting aansluiten van de Overtoomsevaart op de wetering heeft de stad duur moeten bekopen.

Meer onzichtbaar waren de zich herhalende aanpassingen aan het polderpeil in de betreffende uitbreidingen. Dat werd pas ingrijpend als de uitbreiding zich over meerdere polders uitstreckte, wat vanaf de zeventiende

eeuw bijna altijd het geval was. Het heeft tot ver in de 20e eeuw geduurd tot in het laatste stukje Boerenwetering de sluis naar de Singelgracht opgeheven kon worden (1924), nadat er – na de annexatie van 1921 – bij de Haringvlietstraat een overhaal gebouwd was. In 1960 had de Boerenwetering zijn functie van toevoerweg voor verse groente en zuivel verloren en werd door afdamming ter hoogte van het RAI-gebouw deze overtoom overbodig en kon de overhaal afgebroken worden.

Zo'n annexatie betekende niet persé dat alles plat ging en vervangen werd door stedelijke bebouwing. Tot de negentiende eeuw veranderde er ook weinig aan de bestaande inrichting en infrastructuur en volstond men met het volbouwen van open plekken. De Jordaan bijvoorbeeld was bij begin van de Derde Uitleg (1610) al vrij intensief bewoond en lag buiten de oude 100 gaarden-grens. Het compenseren van de te slopen huizen was de stad klaarblijkelijk te duur.



Afwijkend van het patroon van de grachtengordel bleef in de Jordaan de bestaande structuur, die de kavelsloten van de Stads- en Godshuispolder volgde, tot vandaag bewaard. Ook in de zeventiende eeuw blijkt de stad al een deel van de Overamstelpolder – rond de uitvalsweg (Oetewalerweg) vanaf de Muiderpoort – in eigendom gekregen te hebben, maar definitieve annexatie volgde pas in 1896. In 1896 en 1921 werden gebieden van Nieuwer-Amstel en Diemen, heel Sloten, en de Watergraafsmeer binnen de stad getrokken. Die annexaties gingen allerminst van een “leien dakje”. Vooral Nieuwer-Amstel weerde zich heftig. Door de hoge stedelijke belastingen waren veel – ook welgestelde - Amsterdammers de stad ontvlucht en toen die hen weer dreigde in te lijven stelden juist zij alles in het werk om dat te voorkomen. Datzelfde gold ook voor de Watergraafsmeer

Boven: De Roomtuintjes aan het begin van de Oetewalerweg
Links: De overhaal bij de Haringvlietstraat, 1924-1960



en Sloten, waar veel Amsterdammers naar uitgeweken waren door de overspannen woningmarkt. Doordat de infrastructuur van beide laatste veel beter aansloot bij die van de stad hebben die annexaties niet tot problemen geleid maar die van Nieuwer-Amstel des te meer. Die gemeente pleegde openlijke obstructie en saboteerde de plannen van de stad maar ze maar kon. Hieronder zullen een aantal van die pogingen nader toegelicht worden. Aanvankelijk bleef hier en daar de nog bruikbare bebouwing staan met het plan die later te vervangen. Dat leidde tot koddige situaties waarbij opgehoogde stukken bouwgrond nog tientallen jaren grensden aan polderniveau en dat

Boven: Het nieuwe gemeentehuis van Nieuwer-Amstel, als provocatie in 1890-91 direct aan de gemeentegrens met Amsterdam neergezet. In 1896 zijn ze het kwijt.

Rechts: Een landmeter bereidt de ophoging van buitendijks land voor.

soms vandaag nog doen.

Over de annexaties tot de negentiende eeuw hebben we eigenlijk maar weinig documentatie. Het blijft bij een reeks processtukken van leenmannen van omringende gebieden, zoals de Brederodes van Nieuwer-Amstel tegen de stad Amsterdam. In de regel hebben zij die processen verloren omdat de stad zich eerst verzekerde van de welwillendheid van de landsheer. De juridische obstakels bij stadsuitbreidingen maakten dat de stad liever het buitendijkse drasland in het IJ geschikt maakte voor bebouwing, ook al was dat veel kostbaarder. Als men bedenkt wat er in de loop der eeuwen buiten die dijk – en dat is de lijn Haarlemmerdijk en -straat, Nieuwendijk, Dam, Warmoesstraat, Zeedijk, Jodenbreestraat en Zeeburgerdijk – gebouwd is en dat die wijken bij elk springtij wateroverlast kenden zal men inzien dat het bouwen in de omringende polders nog problematischer geweest moet zijn.

Pas na de Franse overheersing en het ontstaan van het koninkrijk





Links: Olifantspad met de eerste huizen van de 1e Boerhaavestraat
Boven: Paltrokmolen De Ooievaar aan de Zaagmolensloot, nu Albert Cuypp-
straat met op de achtergrond de bebouwing van de Gerard Doustraat

N e -
d e r -
l a n d
w o r -
d e n
a n -
n e x a -
t i e s
o p
e e n
m o -
d e r n e
b e -



schaafde manier vanuit Den Haag geregeld via hoor en wederhoor en middels een wet. De Singelgracht was toen al bijna 200 jaar de begrenzing van de bebouwde kom, die pas echt ging knellen toen vanaf 1860 de industrialisering op gang kwam. Een bestaande brug over de Singelgracht hielp flink om de verbinding met de stad eenvoudiger te maken. Lukraak vestigden zich werkplaatsen, fabrieken en burgers vlak buiten de stadsgrens langs uitvalswegen zoals de Oetewalerweg, langs de Overtoomsevaart of naast de meestal spaarzame bebouwing langs kades (Amstelveenseweg) in de verder drassige polders.

In 1821 vond bij Koninklijk Besluit de vaststelling van de gemeentegrens plaats, die niet meer consequent de 100-gaardengrens volgde. De



stadsgrens kwam globaal te liggen langs de huidige Zeeburgerdijk, Vrolikstraat, Sint Willibrordusstraat, Roelof Hartstraat, Alexander Boersstraat, dwars door het Vondelpark naar de Tollensstraat en Kostverlorenvaart. In het noorden kwam het hele gebied tot de Waterlandse Zeedijk binnen de grenzen maar dat bood nog geen plaats voor woningbouw.

Op 30 november 1838 volgde een correctie door de invoering van de kadastrale delimitatie, waarbij delen weer naar Nieuwer-Amstel teruggingen (Meerwijk, deel Schagerlaan).

In 1877 volgde de annexatie van een klein stukje Sloten om de

Boven: De nieuwe HBS van Nieuwer-Amstel van 1894 stond vanaf 1896 aan het Amsterdamse Roelof Hartplein. Nu is het The College Hotel.

Rechts: De 2e De Ruijterdwarsstraat in Nieuwer-Amstel heet sinds de annexatie van 1896 Robijnstraat. Op deze foto van 1958 bebouwing van voor en na de annexatie door elkaar.

Staatsliedenbuurt en nieuwe havenwerken te kunnen aanleggen. De Stadsrietlanden vielen nu binnen de grenzen, er werd een begin met de Dapperbuurt gemaakt, delen van het Museumkwartier, De Pijp en de Kinkerbuurt ontstonden.

In 1896 volgde een annexatie, waarover al sinds 1875 onderhandeld werd. Hierbij werd een klein deel van Sloten tot het huidige Westelijk Marktkanaal ingelijfd terwijl het overgrote deel van de uitbreiding ten koste van Nieuwer-Amstel ging. De zuidelijke grens schoof op tot de Watergraafsmeer en de huidige Kennedylaan/Prinses Irenestraat. Zo ontstond de Rivieren- en Stadionbuurt.

In 1921 vond de grootste stadsuitbreiding plaats. De oppervlakte sprong van 4630ha naar 17121ha en het inwonertal nam toe met 35481 inwoners. Dat ging alweer ten koste van het grondgebied



van Nieuwer-Amstel maar deze keer betrof het de gehele gemeente Sloten, Watergraafsmeer en in noord Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp. Verder enkele kleine grenscorrecties met buurgemeenten Ouder-Amstel, Diemen, Oost- en Westzaan en Zaandam, De zuidgrens kwam op de Kalfjeslaan te liggen, in het westen werd de Ringvaart van de Haarlemmermeer en Zijkanaal F de begrenzing. In het noorden reikte de grens tot Uitdam, Kadoelen, Oostzaan en verder het Noordzeekanaal. Voor de invulling van dit enorme gebied werd Publieke Werken om een plan gevraagd, maar dat werd een fiasco en kwam de stad op een veto uit Den Haag te staan. Via een speciale Dienst Stadsontwikkeling – losvast onderdeel van PW – werden nieuwe plannen gemaakt. Die dienst trok in 1928 de stedenbouwkundige C. van Eesteren aan, die assisteerde bij het grootscheepse Algemeen Uitbreidings Plan, dat uiteindelijk in 1935



algehele goedkeuring kreeg. Tot uitvoering kwamen door crisis en aansluitend WO II alleen kleine delen gereed, zoals het restant van de Indische buurt, Landlust (Zeeheldenbuurt achter W. de Zwijgerlaan). Vooruitlopend op het AUP – en zelfs al op de annexatie – waren al buurten ontstaan als de Tuindorpen Oostzaan (1919-21), Watergraafsmeer (Betondorp) (1923-24) en Nieuwendam (1924-26).



Lees ook: *De wet kent geen steden, Amstelodamum Jb.84*, door Drs. J.P. Janse

[Klik de omslag](#)

Boven: Insulindeweg, hoek Celebesstraat in de annexatie van 1921. Delen van de Indische buurt kwamen al in de annexatie van 1896 gereed.

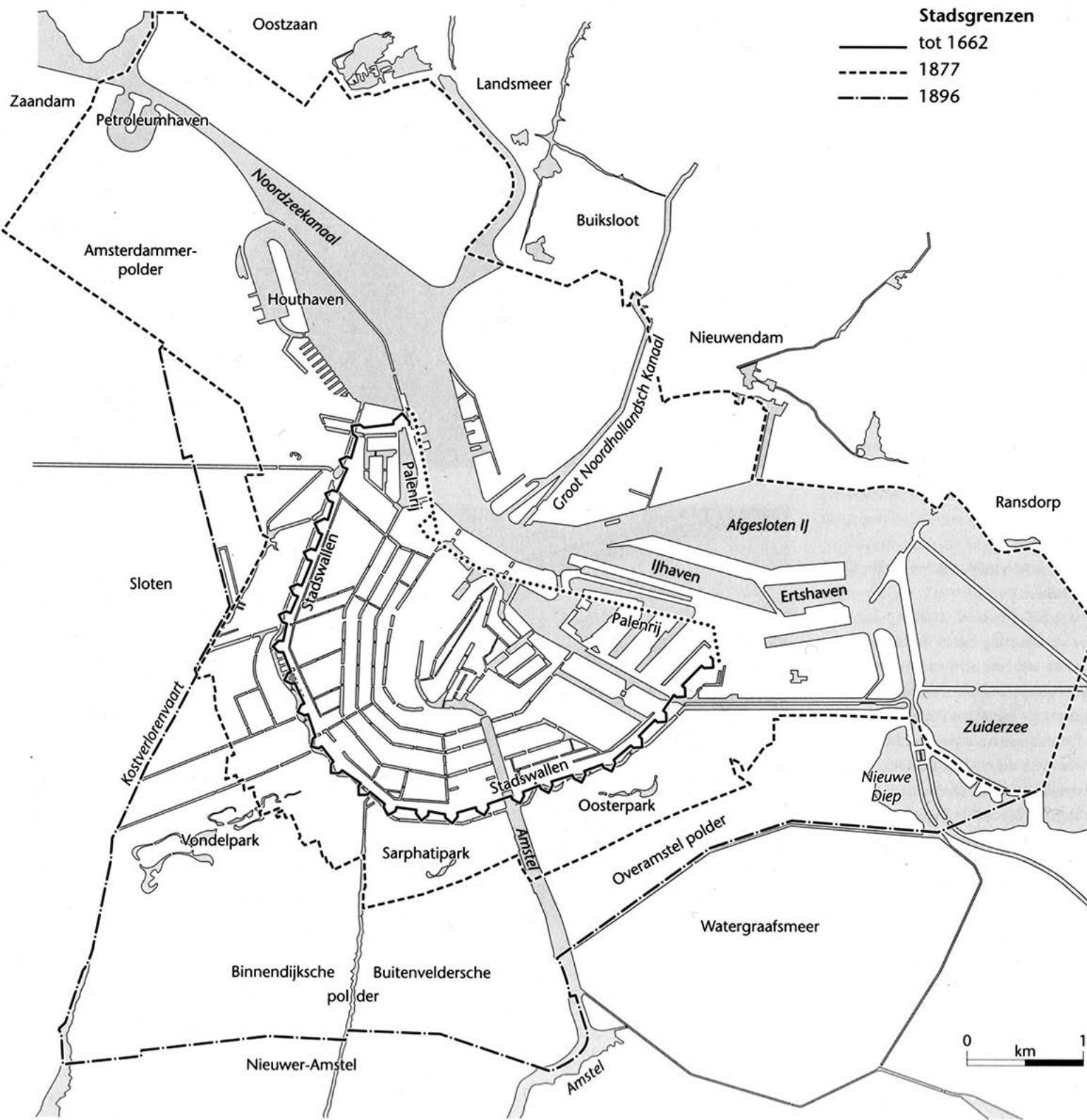
Links: Het Algemeen Uitbreidingsplan van 1934, goedgekeurd in 1935

De negentiende-eeuwse annexaties

In 1866 diende stadsingenieur J.G. van Niftrik zijn plan in voor de aanstaande stadsuitbreiding (zie afbeelding onder). Het plan was zeer ambitieus en hield geen rekening met bestaande structuren en bebouwing. Bovendien was heel veel plaats ingeruimd voor groenvoorzieningen. De gemeenteraad was van mening dat het fraai maar onbetaalbaar was en stemde het plan weg.

In 1873 kwam Jan Kalff als nieuwe directeur van Publieke Werken in dienst en hem werd verzocht een meer realistisch plan uit te werken. Het werd toch nog 1875 voor dat op tafel kwam. Dit plan werd in grote lijnen uiteindelijk ook uitgevoerd (zie afbeelding links).





De negentiende-eeuwse annexaties

In afwijking van eerdere utopische plannen werd bij het in gebruik nemen van de geannexeerde gebieden de bestaande bebouwing opgenomen, vaak de bestaande infrastructuur gehandhaafd en soms zelfs bestemmingsplannen en begonnen werkzaamheden overgenomen van de buurgemeenten. Dat leverde regelmatig problemen op in planmatig ontworpen buurten, afwijkende straten en bebouwing binnen een verder stads uiterlijk. Gebouwen stonden vaak in de weg, maar de stad was niet van zins veel geld te spenderen aan afbraak en schade-loosstelling.

In het hier volgend overzicht van de nieuwe buurten zal regelmatig aandacht besteed worden aan zulke inbreuken op de planmatigheid en de gevolgen voor de structuur van zo'n buurt. Ook zal er aandacht zijn voor de vandaag nog steeds voorkomende restanten van oude bebouwing van vóór de annexatie.

Op de plattegrond links staan de gewijzigde stadsgrenzen van 1877 en 1896 ingetekend. De 1877-grens met Nieuwer-Amstel was al in 1838 overeengekomen.



De annexatie van 1921 en het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935

De gemeenteraad van Amsterdam wenste een goed gefundeerd plan voor de invulling van de gronden die door de annexatie van 1921 binnen de stadsgrenzen waren komen te vallen. Deze wens was ingegeven door de Woningwet van 1901, die een gemeente daartoe verplichtte. Het eerste plan van Publieke Werken in 1926 kwam de stad op vernietigende kritiek te staan van experts en daarmee de rijksoverheid in Den Haag. Om uit de impasse te komen werd een afdeling Stadsontwikkeling binnen PW gevormd waarvoor volwaardige planologen werden aange trokken. De belangrijkste aanwinst was de stedenbouwkundige C. van Eesteren en aan hem is het plan van 1934 te danken, dat het jaar daarop door de gemeenteraad aangenomen werd en – na enkele wijzigingen – in 1939 ook door de Kroon geaccepteerd werd.

Door crisis en Tweede Wereldoorlog duurde het nog tot begin 50-er jaren voor met de uitvoering van het ambitieuze plan begonnen werd. Intussen werden deelplannen wel al uitgevoerd, zelfs al vóór definitieve vaststelling van het plan. Zie ook: *Ons Amsterdam* jg.37 (1985) p.142-146



Tussen IJ en Amstel....



Dapperbuurt

De eerste nieuwe buurt was die buiten de Muiderpoort, tussen Oetewalerweg en Zeeburgerdijk. Daar hadden Amsterdamse ondernemers al eeuwen grondstukken in bezit, bijvoorbeeld de diverse herbergiers die onderdak verschaften aan bezoekers van de stad als de Muiderpoort gesloten was. De stad zelf had ook grond, dijken en wegen in eigendom. Mogelijk was de inpoldering van de Over-Am-

Boven: In 1813 tekende J. van Delden de poldermolen aan het Nieuwe Diep in zijn nog landelijke omgeving.

Rechts: Linnaeusstraat rond 1890, met paardentram. Links het prille Oosterpark en op de achtergrond de Muiderkerk.

stelpolder in 1631 een Amsterdams initiatief. In elk geval gold voor bijna de hele polder Amsterdamse jurisdictie. De in 1662 begonnen Vierde Uitleg slokte al een deel van de polder op met de annexatie van de dorpen Outewaal en Outedorp.

De Molenwetering liep over de hele lengte van de polder met aan het eind de Outewaler poldermolen die uitsloeg op het Nieuwe Diep. In het eerste uitbreidingsplan, in 1865 gepresenteerd door J.G. van



Niftrik, kwam de Dapperbuurt niet voor. De nieuwe directeur van PW, Jan Kalff, diende in 1875 een nieuw plan in waarin de Dapperbuurt wél voorkwam en vooruitlopend op de algehele goedkeuring begon de bouw in 1873, nog op grondgebied van Nieuwer-Amstel. Maatgevend voor het stratenplan werd de Molenwetering, nu 1e Van Swindenstraat en dwars daarop de Oetewalerweg, nu Linnaeusstraat. Noordelijk lag de genormaliseerde Singelgracht met zijn Mauritskade met in het noordwesten nog tot 1881 uitspanning “de Roomtuintjes”. Daarna kwamen de industrieterreinen, schietbanen en abattoir aan de Zeeburgerdijk en Nieuwevaart en ten oosten en zuiden lag de spoorbaan van de Rhijnspoorweg. Voor de buurt zijn volle omvang kon krijgen was eerst de volgende annexatie van 1896



nodig.

De Molenwetering zou eerst tot een gracht met bomenrijen verbreed worden, maar onder druk van de particuliere bouwers werd dat een gewone straat en de rest zover in elkaar geschoven dat er een hele straat extra in paste: de 2e Van Swindenstraat. De wetering werd gedempt en verliep ondergronds in een buis, die met een duiker onder de Linnaeusstraat doorging en aan de andere zijde op de poldermolen aansloot. De bestemming van de buurt was het betere huursegment, maar de miserabele kwaliteit van de bouw en het slechte onderhoud in de crisisjaren '30 en oorlogsjaren erna deden de buurt verkrotten. Alle voortuinen en het verdere groen waren na die periode gesneuveld.

Van de polderbebouwing is niets meer herkenbaar. Herberg de Roomtuintjes (afb. p.4) was in 1881 gesloopt en had plaatsgemaakt voor het laatste stukje Von Zesenstraat en de verbreding van de Mauritskade. De poldermolen bleef als gemaal wel in werking; hij was in 1866 juist op stoom overgeschakeld en in 1916 op elektra. Toen was inmiddels de houten molen vervangen door een stenen gebouw dat vandaag nog in het Flevopark te vinden is (p.17).

Toen de buurt af was (1910) telde hij ongeveer 5.500 woningen met 25.000 bewoners. Dat laatste getal was bij de volkstelling van 1963 afgenomen tot 16.000.

Lees ook: OA12 (1960) p.61-64, OA26 (1974) p.174-183, OA32 (1980) p.271-276 en 339-345, Wikipedia: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Dapperbuurt>

Links: Oosterpark met tot vijvers omgetoverde Molenwetering.



Oosterparkbuurt

Net als de Dapperbuurt maakte de Oosterparkbuurt ooit deel uit van de Over-Amstelpolder en was grondgebied van Nieuwer-Amstel. Ook deze buurt werd in twee fasen gerealiseerd, deels na 1877 en deels na de annexatie van 1896. Op het plan van Van Niftrik én dat van Kalff stond in de buurt een park gepland dat er, ondanks vele wijzigingen, inderdaad kwam. Het ontwerp is van Springer en het park kwam in 1894 gereed. De waterpartijen in het park zijn vergravingen van de Molenwetering, dezelfde die ook al – zij het ondergronds – door de Dapperbuurt liep. Het straatpatroon werd in

Boven: Het Rhijnspoor met in de verte het kopstation op het Rhijnspoorplein, ook bekend als Weesperpoortstation dat in 1939 gesloopt werd

Rechts: De Weesperzijde met geheel rechts de ingang van het Oetgenspad

hoge mate bepaald door de bestaande verkaveling. Van ouds lagen twee belangrijke paden evenwijdig aan de wetering: het Oetgenspad (nu: 1e Oosterparkstraat) en het Oliphantspad (nu: 1e en 2e Boerhaavestraat). Dit alles leverde lange gesloten bouwblokken op, die weinig daglicht tot op de straat toelieten. Buiten de Weesperpoort lag het Weesperpoortstation van de Rhijnspoorweg die het tracé van de latere Wibautstraat volgde. Het warrige stratenpatroon van de huidige Van Musschenbroek- en Andreas Bonnstraat zijn het gevolg van het uitwaaiierende grondstuk van de spoorwegmaatschappij en de goederenlijn over de Singelgracht naar het Entrepotdok. Ook aan het Oetgenspad lagen de gebouwen van Blocker Cacao, die in 1888 volledig afbrandden. Vlakbij aan de Amstel lag een flink industriecomplex van de Koninklijke Nederlandsche Beiersch Bierbrouwerij die daar van 1866 tot 1927 produceerde, waarna het



complex nog tot in de 60-er jaren door andere bedrijven gebruikt werd. Pas in 1981 werden op dit terrein woningen opgeleverd in de nieuw gerooide Oetgensstraat en Oetgensdwarsstraat. Aan de Singelgracht lag sinds 1870 de Beiersch Bierbrouwerij “De Amstel”, nu gesloopt. In 1871, als een der eerste woningbouwactiviteiten in de buurt werd het straatje met de “dubbeltjeswoningen” gebouwd door een particuliere maatschappij. De lage huisjes, aan de straat die geen eigen naam kreeg maar Mauritskade heet, zijn in een totaal andere bouwtrant gebouwd maar toch geen erfenis uit de polderperiode. Het bewijst wel het onvermogen van de stad om vóór de annexatie reeds invloed uit te oefenen op de bouwplannen.

Zuidelijk van de 1e Oosterparkstraat volgde na de annexatie van 1896 de rest van de buurt. In plaats van twee straten met stadsvilla's die Van Niftrik en Kalff daar graag zagen, werden er vijf straten in gepropt; een dieptepunt in negentiende eeuwse stedenbouw.

Het gedeelte dat tussen de Weesperzijde en de Rhijnspoorweg ingeklemd lag is tot ver in de 20e eeuw een verdomhoekje gebleven met vele doodlopende straten, zelfs na opheffen van het spoor. In sommige bronnen wordt dit deel van de buurt apart aangeduid met Weesperzijde e.o.

De zuidgrens van de Oosterparkbuurt is helemaal door het spoor bepaald dat het hulpstation Oosterdok met het Rhijnspoor naar Utrecht en Arnhem verbond. In 1939 werd het Weesperpoortstation gesloopt en het Amstelstation bij de Omval geopend. Daarna kon het baanvak tot de aansluiting verwijderd worden en ontstond de Wibautstraat. In 1898 opende aan de westkant van het park het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis, dat sindsdien steeds werd uitgebreid. In 1926 opende het Koloniaal Instituut (nu: Tropenmuseum) zijn deuren. Voor de bouw ervan moest de Oosterbegraafplaats geruimd



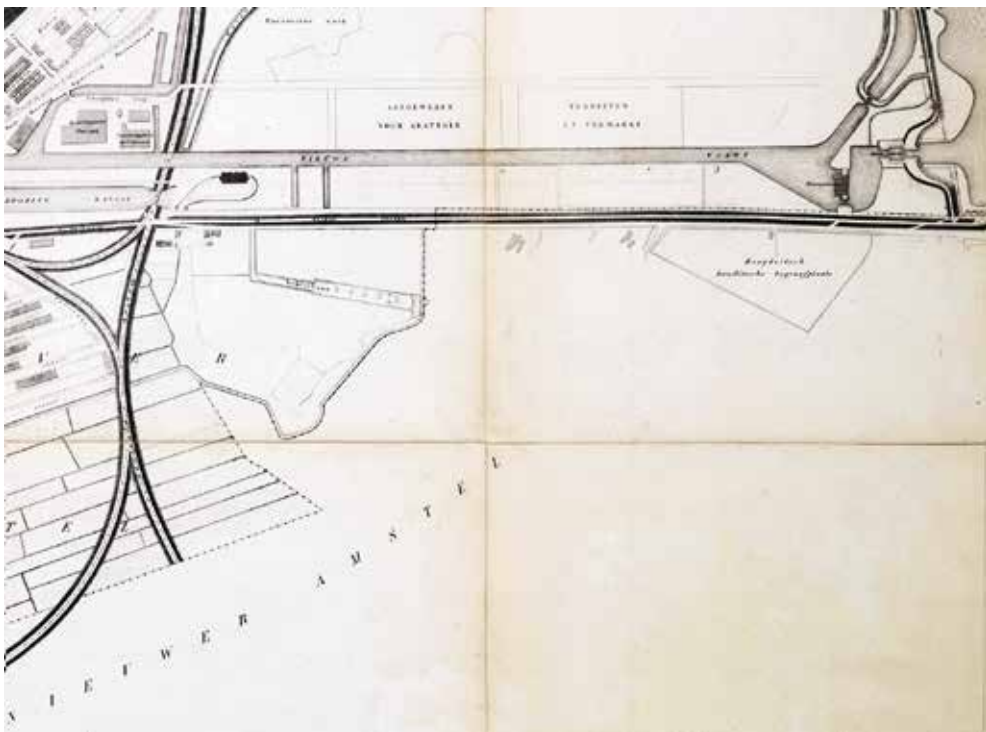
worden. Toen de buurt klaar was (1920) telde hij bijna 8000 woningen met een kleine 40.000 bewoners. Bij de volkstelling van 1963 was dit laatste getal tot 28.000 gedaald.

Lees ook: OA26 (1974) p.233-242, OA33 (1981) p.93-95, OA41 (1981) p.170-173 (Oosterpark), [https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterparkbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Oosterparkbuurt_(Amsterdam))

Boven: Dubbeltjeswoningen aan de Mauritskade, gebouwd in 1871

Indische buurt

Deze buurt ligt in het meest oostelijk deel van de Over-Amstelpolder en werd van de rest van de stad afgesneden door het Oosterspoor naar het Gooi. Het was een betrekkelijk niemandsland, gelegen achter de Zeeburger- en Diemerzeedijk. Net door het spoor van de stad afgesneden lag er herberg 't Vosje, een joodse begraafplaats en – eerder van de Rietlanden verdreven – schietbanen voor de schutterij en het rijksleger. Ook deze buurt is in twee fasen ontstaan, net als de Dapper- en Oosterparkbuurt, maar in dit geval na de annexaties van 1896 en 1921. De bouw kon starten na het besluit van 24 maart 1897. De eerste huizen aan de Celebes- en Madurastraat werden opgeleverd in 1901. Aanvankelijk volgde het straatpatroon de bestaande



verkaveling maar na 1905 werden de straten geroid volgens een stedenbouwkundig plan.

De spoorbaan op straatniveau was een ramp voor de buurt. De overgang was vaker gesloten dan open, door de rangerende treinstellen van de aangrenzende Rietlanden. Loopbruggen over het spoor brachten na de Eerste Wereldoorlog verlichting. Die op bovenstaande foto kwam er pas in 1924.

De bewoners van de nieuwe buurt waren eenvoudige mensen, arbeiders vaak. Een der actieve woningbouwverenigingen die in de

Boven: Spoorwegovergang Javastraat/v.Swindenstraat in 1934. In 1939 kwam de verhoogde spoorbaan met viaducten gereed

Links: De plek voor de indische buurt in 1881. In de Dapperbuurt is de bouw al in volle gang



buurt actief waren was vereniging “De Arbeiderswoning”. Pogingen het betere segment er tussendoor te laten mislukten.

In 1905 besloot de stad alsnog de rest van de buurt eerst met zand op de hogen, wat uiteindelijk het einde (1919) voor de wielerveding aan de Zeeburgerdijk betekende. Door de Eerste Wereldoorlog stond de bouw even op een laag pitje om daarna, en vooral na de annexatie van 1921, daadkrachtig voortgezet te worden. Op dat moment

was de volkswoningbouw onder invloed van de in opkomst zijnde sociaal-democratie in een heel ander vaarwater terecht gekomen en kregen we langzaam de producten van de Amsterdamse School te zien (zie Insulindeweg, p.8).

Van oude bebouwing uit de tijd van Nieuwer-Amstel is geen sprake.

*Boven: Het poldergemaal (Flevopark) dat de Over-Amstelpolder bemaalt
Rechts: De Transvaalkade, waar na de annexatie van 1896 de eerste bebouwing ontstond, los van de planmatige indeling van de buurt*

ke. Herberg 't Vosje werd in 1901 gesloopt en verdween onder de vork Borneostraat en Zeeburgerdijk, net achter de spoorweg. De joods begraafplaats is er nog steeds maar ligt duidelijk op een andere plaats dan op de plattegrond van 1881 (p.16). De buurt groeide aan de oostzijde tot de noord-zuid verlopende Kramatweg, oostelijk daarvan is het Flevopark (en die begraafplaats) gekomen. In dat park bevindt zich nog steeds het poldergemaal, waarvan eerder sprake was.

De buurt telt nu ruim 11.000 woningen met ruim 23.000 bewoners.

*Lees ook: OA12 (1960) p.326-332, OA27 (1975) p.142-146 en p.186-188,
[https://nl.wikipedia.org/wiki/Indische_Buurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Indische_Buurt_(Amsterdam))*



Transvaalbuurt

Deze buurt, ook wel Afrikanerbuurt genoemd, verrees in het meest zuid-westelijke deel van de Over-Amstelpolder, dat door de annexatie van 1896 binnen de stadsgrenzen was komen te liggen. Toch duurde het nog tot 1906 voor de eerste huizen werden opgeleverd. Daarvoor waren aan de Transvaalkade (aan de Ringvaart van de Watergraafsmeer) al enkele honderden – vaak chique – huizen gebouwd die duidelijk afwijken van de verder planmatig gebouwde en met zand opgehoogde wijk met eenvoudige huizen.

Ook deze buurt lag weer ingeklemd tussen natuurlijke obstakels en de spoorbaan naar Utrecht, die ook hier weer tot 1939 op straatniveau passeerde. In het oosten lag de Linnaeusstraat en in het zuiden de



eerder vermelde Ringvaart, tevens stadsgrens tot 1921. Toen in 1939 het Weesperpoortstation gesloopt en de spoorbaan verhoogd werd en viaducten kreeg ontstond de Wibautstraat als uitvalsweg naar het Gooi. Die werd na de Tweede Wereldoorlog dermate druk bereden dat die een even ernstig obstakel voor de buurt vormde als voorheen het spoor en het isolement in stand hield.

Toen de buurt af was (1930) telde hij bijna 4.800 woningen met 19.000 bewoners. Dat laatste getal was bij de volkstelling van 1963 tot 17.000 gedaald. Na saneringen zijn die getallen nu 4.500 en minder dan 10.000.

Lees ook: OA27 (1975) p.49-56 en 85-86, OA39 (1987) p.22-26,
[https://nl.wikipedia.org/wiki/Transvaalbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Transvaalbuurt_(Amsterdam))

Boven: De Retiefstraat. Het torentje is verdwenen.

Links: Het prille begin. In de achtergrond reeds gereedgekomen huizen, op de voorgrond terrein dat nog opgehoogd moet worden



De vier hiervoor bekeken buurten lagen allemaal in de Over-Amstelpolder, grondgebied van Nieuwer-Amstel. Dat was toch een vreemde uitstulping van hun grondgebied. Begin veertiende eeuw was Amsteland bestuurlijk opgedeeld in Ouder- en Nieuwer-Amstel, mogelijk ontstaan uit het splitsen in twee parochies met de rivier de Amstel als scheidslijn. Alle uitbreiding door ontginning echter kwam onder Nieuwer-Amstel, terwijl Ouder-Amstel niet verder groeide. Zo kwam ook het ontgonnen gebied ten noorden van de Watergraafsmeer onder Nieuwer-Amstel. Voor Amsterdam was dat spijtig, want de heren van Nieuwer-Amstel ofwel Amsterveen, de Brederodes, weerden 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 op een 1000-gaardengrens mocht plaatsen. Reinout III van Brederode was vanaf 1507 ambachtsheer en voerde lange processen tegen Amsterdam. Na vele jaren van procederen verkocht Brederode in 1529 opeens zijn ambachtsheerlijkheden Nieuwer-Amstel, Sloten, Sloterdijk en Oostdorp (Osdorp) aan Amsterdam. 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

https://www.beleven.org/sagen/amstelveen/de_banpalen_en_de_dobbelaar.html

Watergraafsmeer

Aan de annexatie in 1921 gaat een lange geschiedenis vooraf, die echter al sinds de drooglegging sterk verweven is met Amsterdam. In 1624 kreeg de Amsterdamse vroedschap octrooi op de droogmaking van het Diemermeer die in 1629 droog viel. De Watergraafsmeer, zoals de droogmaking voortaan heette, werd een toevluchtsoord voor rijke stedelingen, die er ±40 grote buitenhuizen lieten neerzetten. Daar is er nog maar één van over: Frankendael. In 1651 voltrok zich de ramp (St.Pietersvloed) waar elke bewoner van een droogmaking van wakker ligt: een dijkdoorbraak bij Jaap Hannes die de hele Meer weer onder water zette. In 1652 viel de Meer opnieuw droog en ging het leven weer verder.

De verkaveling is eenvoudig en vandaag nog zichtbaar. De belangrijkste weg was de Middenweg van de Oetewalerbrug (met tolhek,



Vorige: Oetewalerbrug over de Ringvaart met tolhek en Rechthuis

Rechts: Schagerlaan in 1892; foto van Jacob Olie

Onder: De Omval in 1817, een eiland door de Weespertrekvaart

zie afbeelding p.19) in het noorden naar Diemerbrug in het zuiden. Dit werd de uitvalsweg naar Diemen, Duivendrecht, Weesp en Muiden. Dwars op deze weg, midden in de polder de Kruislaan en evenwijdig aan beide wegen een aantal parallelle wegen, zoals de Schagerlaan. Beide spoorlijnen, die we in de vier voorgaande buurten tegenkwamen lopen door de Meer, maar beide langs de rand, zodat de overlast beperkt bleef.

Aan de Oetewalerbrug stond en staat nog steeds het Rechthuis. Het huidige is van 1777 maar een voorganger stond er al vanaf 1660. Vele Amsterdamse burgemeesters hadden ook zitting als hoofdingeland van de Meer. Ondanks deze innige band met Amsterdam





werd de Watergraafsmeer bestuurlijk aan Diemen toegevoegd, wat tot het begin van het koninkrijk (1815) geduurd heeft. Toen werd de Meer zelfstandig om 1 januari 1921 door Amsterdam geannexeerd te worden.

Een apart geval was de Omval. Dat is de droogmaking van het Sweynsrak dat door de Weespertrekvaart (1639) tot een eiland was geworden. Ook nu de vaart verlegd is en de Omval “vast zit” isoleert de spoorbaan en het Amstelstation de Omval nog steeds van de stad.

Met Breitner- en Mondriaantoren en de ronde appartementsgebouwen is het industriële karakter helemaal verdwenen.

Kort voor de annexatie gaf de gemeente Watergraafsmeer vergunning voor de bouw van de nieuwe De Wet-buurt met straatnamen uit de Boerenoorlog in Zuid-Afrika. Na de annexatie werden de straten herbenaamd om doublures met die in de Transvaalbuurt te voorkomen. Nu vinden we parallel aan de Weesperzijde o.a. de Von Guericke- en Torricellistraat en dwars daarop de Fahrenheit-, Reaumur- en Celsiusstraat. De naam De Wet-buurt, naar de Afrikaanse vrijheidstrijder Christiaan de Wet bleef. De Watergraafsmeer is nooit volgebouwd, bleef ruim van opzet met veel groen. De Nieuwe Oosterbegraafplaats kreeg hier een plek en er kwamen sportaccommodaties. Frankendaal is tegenwoordig opengesteld en het huis is veranderd in een zalencentrum voor culturele organisaties.

In 1923 startte in het zuiden van de Meer de bouw van Tuindorp

Boven: De Reaumurstraat heette tot 1922 Bothastraat

Rechts: Het vm. buiten Rozendaal aan de Ringdijk, tussen Schulpbrug en Schagerlaan

Watergraafsmeer met experimentele betonbouw, als antwoord op de peperdure baksteenbouw van o.a. de Amsterdamse School. Wij kennen de buurt beter als “Betondorp”.

In het noorden kwam in 1947-48 tuindorp Amstelstation gereed, gelegen in de wurggreep van de Gooiseweg en de spoorbaan en van de De Wet-buurt gescheiden door de Hugo de Vrieslaan. Ook al volgen de buurtjes in hun begrenzing globaal de polderstructuur van vierhoekige blokken met Middenweg en Kruislaan als hoofdasen, het stratenplan en de bebouwing zelf zijn op hun ophogingslaag vrijmoedig ontworpen, met de Brink in Betondorp als uitschieter.

Lees ook: Watergraafsmeer, J.H. Kruizinga. Allert de Lange, Amsterdam, 1948

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Watergraafsmeer>



Tussen Amstel en Boerenwetering...

De Pijp

Sarphati maakte al vóór de annexatie plannen voor het poldergebied tegenover “zijn” Paleis voor Volksvlijt. Die plannen kwamen niet van de grond omdat ze té pretentieus en kostbaar waren. Na zijn voortijdige dood in 1862 pakte Van Niftrik de draad op en presenteerde in 1866 zijn alomvattend plan voor de toekomstige stadsuitleg. Zoals we eerder gezien hebben haalde ook dit plan het niet en van het daarvoor in de plaats gekomen Plan Kalff van 1875 zou de buurt die we vandaag “de Pijp” noemen gebouwd worden. Voorbereidend werd in 1873 al begonnen met de ophoging van de noordwesthoek tot de Zaagmolensloot. Het bestaande land lag gemiddeld 90cm onder AP en werd opgehoogd tot 65cm boven AP. Vóór de annexatie al was het gebied tamelijk dicht bebouwd en sommige paadjes hadden het predikaat “straat” al bereikt. De onteigening van de vele industrie, molens en huizen aan in het gebied werd een



Links:

Tweede Van Campenstraat, waar het stratenpatroon van het eerste plan overgaat in dat, evenwijdig aan de Zaagmolensloot

Rechts:

Amsteldijk in 1813 naar 't zuiden gezien, rechts herberg de Berenbijt en trekschuiten in de Amstel



kostbare zaak en zo zien we bij de Gerard Doustraat het ontworpen stratenplan stoppen. Daarná werd het patroon van de kavelsloten en paden aangehouden en de bestaande bebouwing nog heel lang gehandhaafd. Zodra er nieuwbouw kwam werd er wel eerst opgehoogd. Het Noordelijk Zaagmolenpad werd G.Doustraat, de Zaagmolensloot werd Albert Cuypstraat en het Zuidelijk Zaagmolenpad werd Govert Flinckstraat. In dit eerste deel van de Pijp, aan de stadsgrens, kwam het Sarphatipark. Voor de bouw van de Pijp verdwenen een tweetal grote, goedbezochte uitspanningen: in 1868 Stadlander (met kolfbanen) aan de Boerenwetering en de Berenbijt (1880) aan de Amstel, waar trekschuiten hun aanlegplaats hadden.

Nieuwe Pijp

Door de gemeentelijke indeling lag de stadsgrens langs de huidige St. Willibrordusstraat, schuin overstekend naar de Ceintuurbaan.



Die laatste was al door Nieuwer-Amstel gerooid als doorgaande randweg om de gemeente. Met een brug (Ruyschstraat) over de Amstel kreeg het oostelijke deel van de Nieuwer-Amstel een aansluiting op de chique wijk in het Willemspark. Amsterdam nam deze – deels al uitgevoerde – plannen noodgedwongen in het stratenplan op, toen met de annexatie van 1896 de grens opschoof naar wat nu de Kennedylaan is. Aan de Amstel was een concentra-

tie van ambachtslieden neergestreken in een buurtje dat Meerhuizen heette, naar de daar aan de Amstel gelegen buitenplaats.

Haaks op de rivier liep een aantal kleine paden de polder in, die allemaal in straatvorm zijn blijven bestaan. Bijvoorbeeld het Hoedenmakerspad (v. Ostadestraat), Kuiperspad (Kuipersstraat) en Verwerspad (Tolstraat).

Lees ook: OA25 (1973) p.34-45, 120-123, 142-152 en 178-188 (R. Blijstra)

https://nl.wikipedia.org/wiki/De_Pijp

Boven: Kuipersstraat in 1910; de straat loopt op de voorgrond af naar polderniveau
Rechts: De Lutmastraat in 1913; op de achtergrond Asscher's diamantslijperij en het voormalig gemeentehuis van Nieuwer-Amstel.

Diamantbuurt

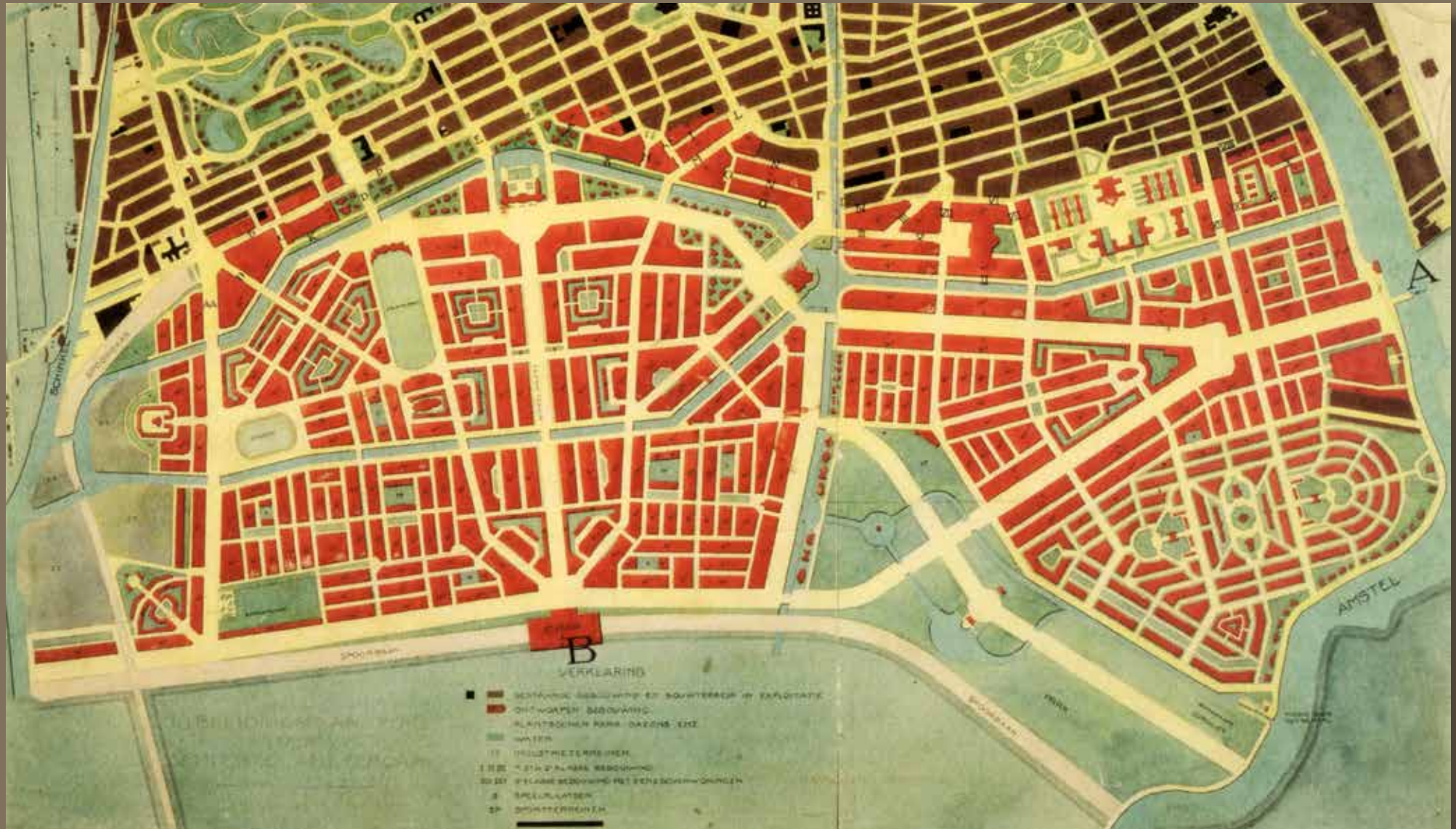
De zuid-oosthoek van de Nieuwe Pijp, voorbij de Lutmastraat, heet Diamantbuurt; dat is de buurt met de edelsteen-namen. Ook dit deel van Nieuwer-Amstel was al bebouwd voor de annexatie. Hier kon je de Wiegelstraat (Lutma- en Saffierstraat), De Ruijterstraat (verlengde Lutmastraat), 1e De Ruijterdwarsstraat (Diamantstraat) en 2e De Ruijterdwarsstraat (Robijnstraat) vinden.

Dit deel van de Nieuwe Pijp maakt eigenlijk onderdeel uit van het Plan Zuid van Berlage (zie p.25), al is dat pas westelijk van de Van Woustraat goed zichtbaar in de befaamde creaties van de Amsterdamse School.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Diamantbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Diamantbuurt_(Amsterdam))



In 1904 presenteerde architect H.P. Berlage – op verzoek – een plan voor de invulling van de in 1896 geannexeerde delen van Nieuwer-Amstel tussen Amstel en Boerenwetering. B&W waren enthousiast maar uitvoerbaar bleek het plan niet. In 1914 probeerde Berlage het opnieuw met het beroemd geworden “Plan Zuid”, dat wel levensvatbaar bleek en ook grotendeels uitgevoerd werd. Opmerkelijkste verschillen: het Academisch Ziekenhuis werd vervangen door de woningbouw van Burg. Tellegen- en P.L.Takstraat en de Rivierenbuurt werd een stuk eenvoudiger met vooral veel minder plantsoenen. Plan Zuid is vooral een schoolvoorbeeld van goede planologie geworden door de architectuur van de Amsterdamse School.



Rivierenbuurt

Het deel van Plan Zuid tot de Boerenwetering heet Rivierenbuurt. Berlage wenste zich niet te storen aan de oude polderstructuur en ging er van uit dat het land opgehoogd zou worden opgeleverd. Eén nederlaagje leed hij! Aan de Amsteldijk, op het grondstuk waar voorheen landgoed Trompenburg van admiraal Cornelis Tromp had gestaan stond sinds 1886 het industriecomplex van Spijker, waar niet alleen auto's werden vervaardigd maar ook vliegtuigen en bijvoorbeeld de “gouden koets”, die van prinsjesdag, ja! Spijker had naast de fabriek een straat gerooid en huizen voor zijn personeel laten bouwen. Deze bebouwing werd in Plan Zuid opgenomen als Tromperburgstraat en de andere zijde van het complex als Kromme Mijdrechtstraat. Beide straten bogen onmiddellijk na het complex af om aan te sluiten op het stratenpatroon van Berlage. Vandaag staat hier kantoreengebouw



Rivierstaete.

Het gros van de buurt ontstond tussen de wereldoorlogen. Omdat hoofdzakelijk woningbouwverenigingen huizen bouwden ontstond verzuiling. Zo ontstond een



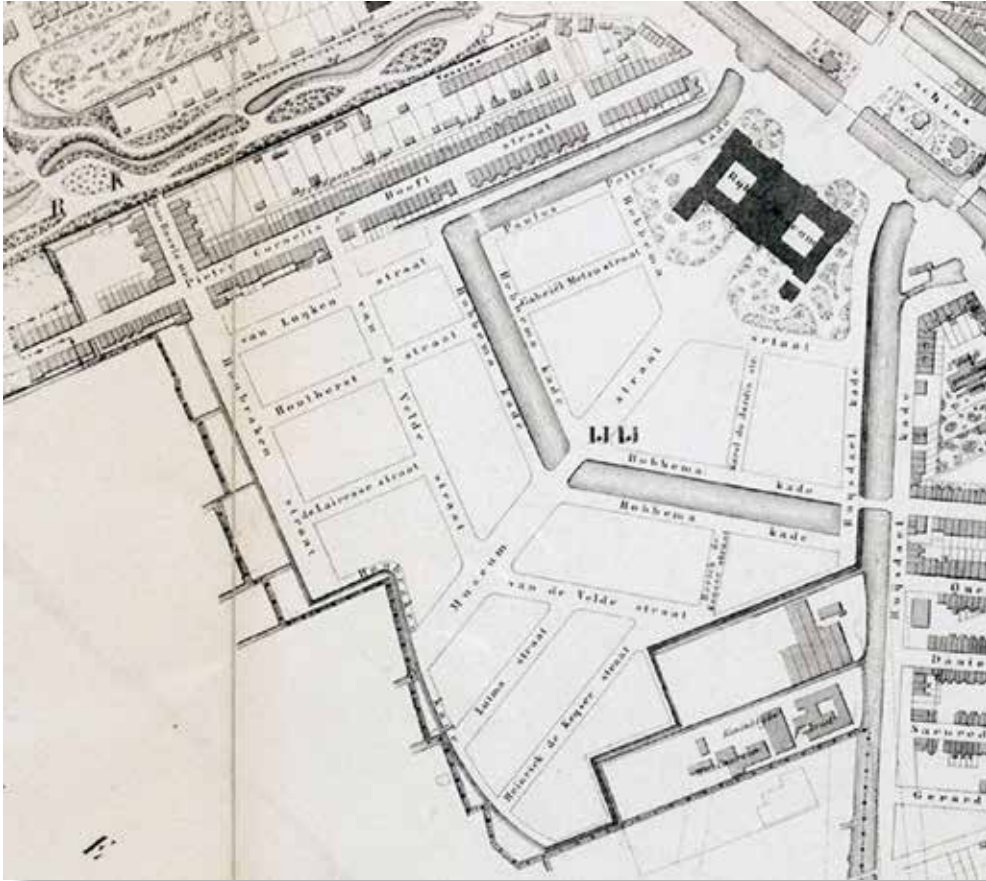
“papendorp” voor de 20% katholieke bewoners voor wie W.V. Het Oosten bouwde en een protestants deel (29%) door Patrimonium gebouwd. Voor de 15% joodse burgers, die het zich konden permitteren de oude verkrotte jodenbuurt te ontvluchten, maakte wethouder De Miranda zich sterk. Zij kregen in de Lekstraat een eigen synagoge.

In 1951 nam de gemeenteraad een plan aan voor de bebouwing van het deel ten zuiden van de Kennedylaan. Dat deel wordt wel eens tot de Rivierenbuurt gerekend maar heeft door het tijdsverschil een totaal ander karakter gekregen. De buurt zelf prefereert de benaming Zuidelijke Wandelweg. Ze ligt ingeklemd tussen de A10 en de Amstel en deelt de plek met begraafplaats Zorgvlied.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Rivierenbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Rivierenbuurt_(Amsterdam))

Boven: De Spijkerfabriek in 1927; links de bedrijfswoningen in de latere Tromperburgstraat.

Rechts: Merwedeplein en Biesboschstraat, gezien vanaf de ‘wolkenkrabber’



Tussen Boerenwetering en Overtoom...

Museumkwartier en Vondelparkbuurt

Westelijk van de Boerenwetering treffen we tussen Singelgracht en Van Baerlestraat de Museumpleinbuurt aan. Dit gebied werd in 1896 geannexeerd. Als onderdeel daarvan wordt de hoek achter

Boven: Ontwerpplattegrond voor de Museumbuurt achter het reeds in aanbouw zijnde Rijksmuseum; voltooid in 1885

Links: De Koninklijke Waskaarsenfabriek aan de Boerenwetering, vlak voor de sloop in 1906

het Roelof Hartplein, ten zuiden van de waskaarsenfabriek ook wel Duivelseiland genoemd. Daar staat de HBS die Nieuwer-Amstel in 1894 vlak voor de annexatie geopend had, nu The College Hotel. Een andere erfenis was de waskaarsenfabriek aan de wetering, juist op de grens vóór de annexatie (zie kaartje p.27). Deze fabriek verspreidde een walgelijke stank, aangevuld door stinkend water van de wetering door lozing van afvalwater. De fabriek bleef voorlopig doorwerken door een onacceptabele vraagprijs voor de grond: f1.000.000,- Het duurde tot 1906 voor de stad het bedrijf wist te kopen en het kon slopen. Tot die tijd kwam de invulling van de ruimte met luxe huizen en villa's niet van de grond, omdat er weinig luxe in de leefomgeving te vinden was. Van het plan zoals het kaartje links weergeeft is dan ook niet veel terecht gekomen; de Museumstraat



kwam er maar de bebouwing links en rechts kwam er nooit. Pas in onze eeuw is de kale vlakte eindelijk ingevuld t.b.v. stadsrecreatie. De oorspronkelijk bedoelde Hobbemakade werd weiliswaar gegraven maar in 1882 al weer gedempt en tot Honthorst- en Jan Luijkenstraat omgedoopt. De naam Hobbemakade werd wel gebruikt voor de westelijke kade langs de Boerenwetering, die eigenlijk aan beide zijden Ruysdaelkade zou heten. Ook een aantal andere straatnamen zijn uiteindelijk aan andere straten geplakt. Het braakliggende terrein achter het Rijksmuseum werd voor lange tijd evenemententerrein en is vandaag niet veel meer.

Duivelseiland

Aan het eind van de voormalige Zaagmolenpaden, t/o de Albert



Cuijpstraat, lag een brug over de Boerenwetering naar de Schagerlaan. Na de annexatie van 1896 werd dit de Ruysdaelstraat. Op de foto rechts (1923) de bestaande bebouwing van de Schagerlaan. De straat is al opgehoogd om aan te sluiten op de vernieuwde brug op de achtergrond. De bebouwing werd een stuk eenvoudiger dan in de rest van de Museumbuurt en de geïsoleerde ligging en slechte bereikbaarheid in de eerste 10 ja-



ren gaf het de bijnaam Duivelseiland. Dat verbeterde na de afbraak van de waskaarsenfabriek (1906, zie boven) toen een extra toegang langs de Boerenwetering (Hobbemakade) aangelegd kon worden. Aan het latere Roelof Hartplein bouwde Nieuwer-Amstel zijn HBS, die in 1894 vlak voor de annexatie geopend werd; nu The College Hotel. Het duurde tot na de Eerste Wereldoorlog voor de buurt afgerond werd; rond 1920 was de bebouwing rond het Roelof Hartplein (Huize Lydia, het Nieuwe Huis) pas klaar, eigenlijk al weer het begin van “Nieuw Zuid”.

Lees ook : [het Museumkwartier en de Koninklijke Fabriek van Waskaarsen](https://nl.wikipedia.org/wiki/Museumkwartier_(Amsterdam))
[https://nl.wikipedia.org/wiki/Museumkwartier_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Museumkwartier_(Amsterdam))

Boven: Duivelseiland: bebouwing van de Schagerlaan, later Ruysdaelstraat geheten; de huizen zullen in 1927 wijken voor verbreding van de straat. Het wegdek is al opgehoogd om aan te sluiten op de vernieuwde brug naar de Albert Cuijpstraat op de achtergrond.

Links: Duivelseiland: Boerenwetering met brug voor de Roelof Hartstraat. Links ingang Pieter Baststraat



Vondelparkbuurt

In het gebied buiten de Singelgracht liepen ter hoogte van het Leidse Bos een aantal paden de polder in die reeds bebouwd waren bij de annexatie. Dat maakte dat de rest van de bebouwing, ondanks ophoging, dezelfde structuur volgde. Te beginnen met de weg naast de Heiligewegsvaart (Overtoom), dan het Leyendorperpad (nu Von-

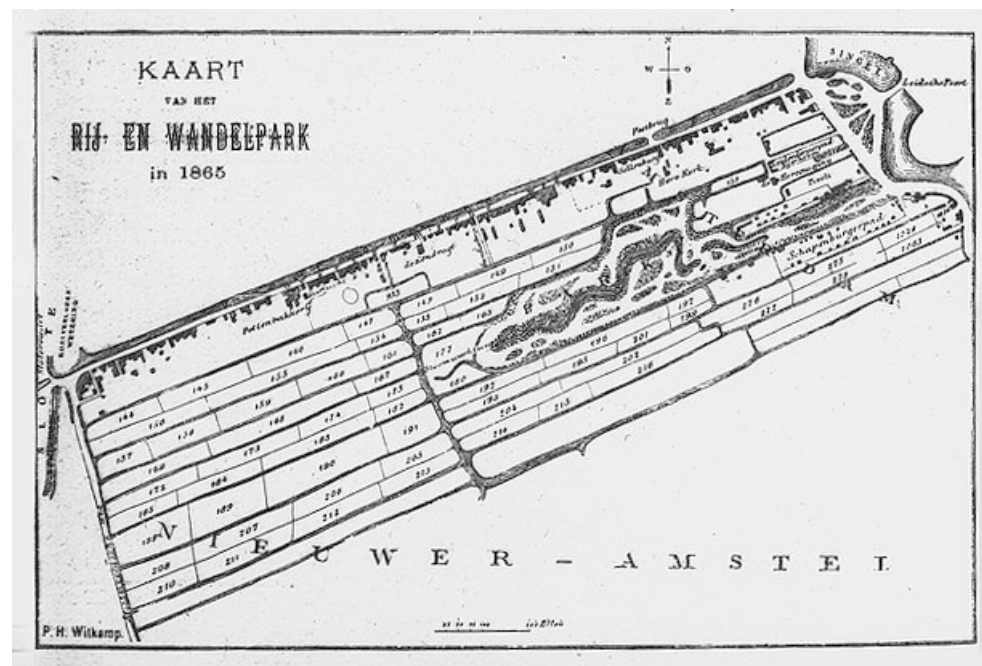
Boven: De Alexander Boersstraat (na de annexatie opgehoogd) was eerder door Nieuwer-Amstel aangelegd als Verbindingsweg om het gemeentehuis aan de Amstel met 't Willemspark te verbinden. Op de achtergrond het splinternieuwe Concertgebouw

Rechts: Hier zal de Van Eeghenlaan komen; rechtsboven zijn de in aanbouw zijnde huizen aan de Alexander Boersstraat

delstraat), Zandpad (ligt er nog) en Schapenburgerpad (ligt er nog). Naamgever voor de buurt is het Rij- en Wandelpark, sinds 1867 Vondel(s)park geheten. Initiatiefnemer was een particulier, C.P. van Eeghen, die in 1864 een “park-commissie” oprichtte. Die wist voldoende kapitaal bijeen te brengen om de eerste 10 ha aan het Leidsebosje te kopen. Vader en zoon Zocher, tuinarchitecten in Haarlem, werden aangezocht een ontwerp te maken en datzelfde jaar werd begonnen met de aanleg. In 1877 werd het park uitgebreid tot de Amstelveenseweg; tot de annexatie van 1896 lag het park dus gedeeltelijk op grondgebied van Nieuwer-Amstel. Ook het ontwerp voor de rest van het park kwam van Zocher (zie afbeelding p.30). De aangekochte grond omsloot twee obstakels die niet bemachtigd konden worden: het Schapenburgerpad en sociëteit “de Hereeni-



ging”. Toen er geen zicht meer was op het bemachtigen van ook die percelen werden ter financiering van de uitbreiding richting Amstelveenseweg de afzijdig liggende stroken verkocht. Op een strook ten zuiden van het Schapenburgerpad, werd een straat geroid (sinds 1876 P.C. Hoofdstraat) en de commissie verkocht zelf de percelen. Een strook rond het Leyendorperpad werd verkocht, waarvoor o.a. de architect van het Rijksmuseum, P.J.H. Cuijpers, een plan voor bebouwing indiende, waardoor in 1867 de Vondelstraat ontstond. Beide straten werden alleen voltooid op het grondgebied van Amsterdam; het investeren in nutsvoorzieningen op Nieuwer-Amstels grondgebied stuitte op onwil van het stadsbestuur. In 1890 kwam de sociëteit met tuin alsnog in veiling, waarop particulieren huizen bouwden aan de latere Roemer Visscherstraat. De concessies voor al deze projecten waren onderhevig aan plannen voor het doortrek-



ken van de rondweg die aan moest sluiten op de Ceintuurbaan/Van Baerlestraat en Bilderdijkstraat. Dat hield in dat een brede strook onbebouwd gelaten moest worden. De parkcommissie zag echter niet veel in een gelijkvloerse kruising en er werd intensief onderhandeld met de Gemeenteraad. Het hielp daarbij dat er altijd wel enkele raadsleden of wethouders in de parkcommissie zitting hadden. In 1913 werd eindelijk besloten een viaduct te bouwen maar van uitvoering kwam het niet door de Eerste Wereldoorlog. In 1931 werd het plan weer uit de kast gehaald, in 1938 volgde een besluit en in 1939 de aanbesteding. Daar kwam toen de Tweede Wereld-

Boven: Eerste opzet Vondelpark in 1865; links Amstelveenseweg, rechts Leidsebosje, boven Overtoom

Links: Stadhouderskade, hoek Hobbemastraat, met het oude Parkzicht; boven Parkzicht is het topje van het Rijksmuseum te zien



oorlog tussen en pas in 1947 kwam het viaduct gereed en kon dit stuk rondweg als 1e Constantijn Huygensstraat afgemaakt worden. Al die jaren moest het verkeer de omweg door P.C. Hooftstraat en Stadhouderskade maken. Door de toenemende intensiteit van het verkeer kreeg deze straat een van de parallelle straten sterk afwijkend karakter.

Het park (op polderniveau!) regelde zelf het waterniveau met een gemaaltje bij de Sophialaan, dat op de Kostverlorenvaart uitsloeg. Dat gemaaltje bediende ook het Willemspark en we vinden het vandaag terug als Amstelveenseweg 115. Langs de Overtoomsevaart

Boven: Roemer Visscherstraat in 1895

Rechts: Schapenburgerpad in 1960, een restant van Nieuwer-Amstel

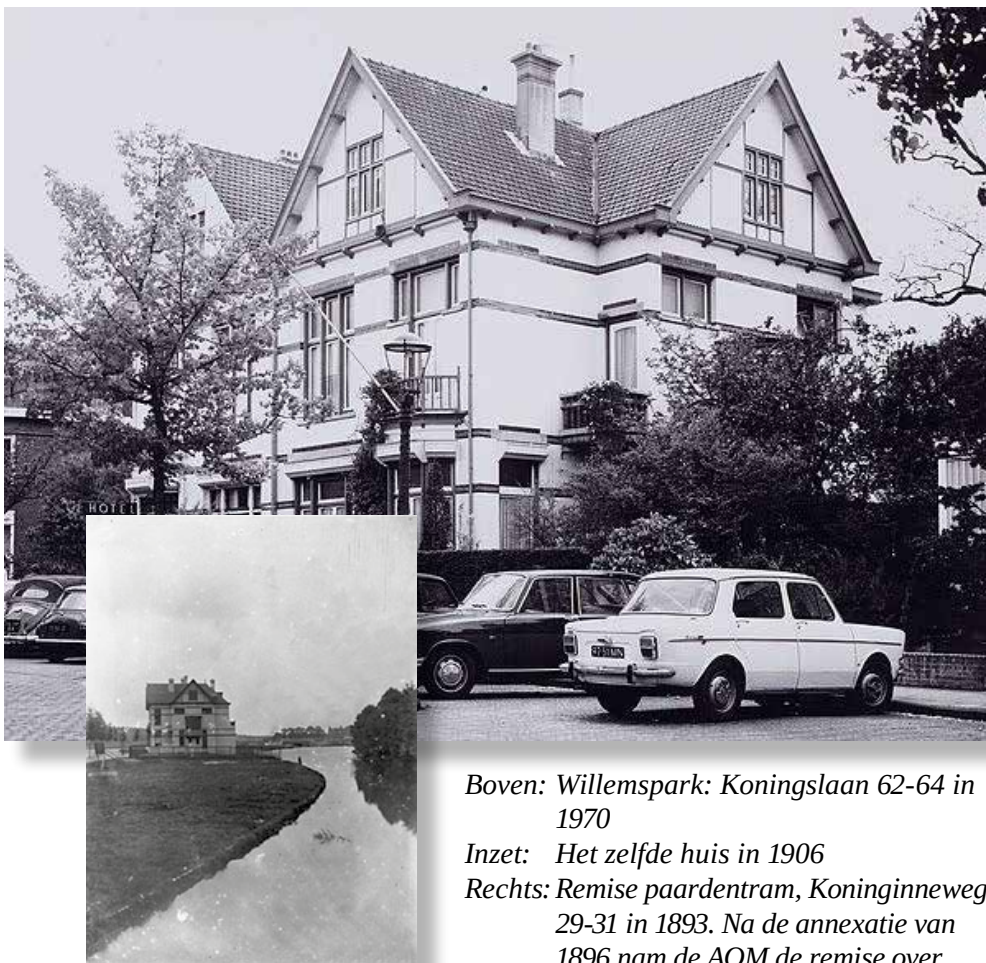
stond al sinds mensenheugenis nagenoeg gesloten bebouwing, eindigend bij de Dubbele buurt (zie hieronder). Nadat Amsterdam in 1864 de Vondelstraat gerooid had liet Nieuwer-Amstel in het verlengde daarvan een soortgelijke straat met idem bebouwing rooien voor het zelfde soort publiek. Die Verlengde Vondelstraat sloot met een haakse bocht (Anna van den Vondelstraat) aan op de Overtoom. Verder waren er wat polderhuisjes aan het Kattenlaantje en het Johannapark (beide nog aanwezig).

Lees ook: OA36 (1984) p.2-6 (Schapenburgerpad)



Willemspark

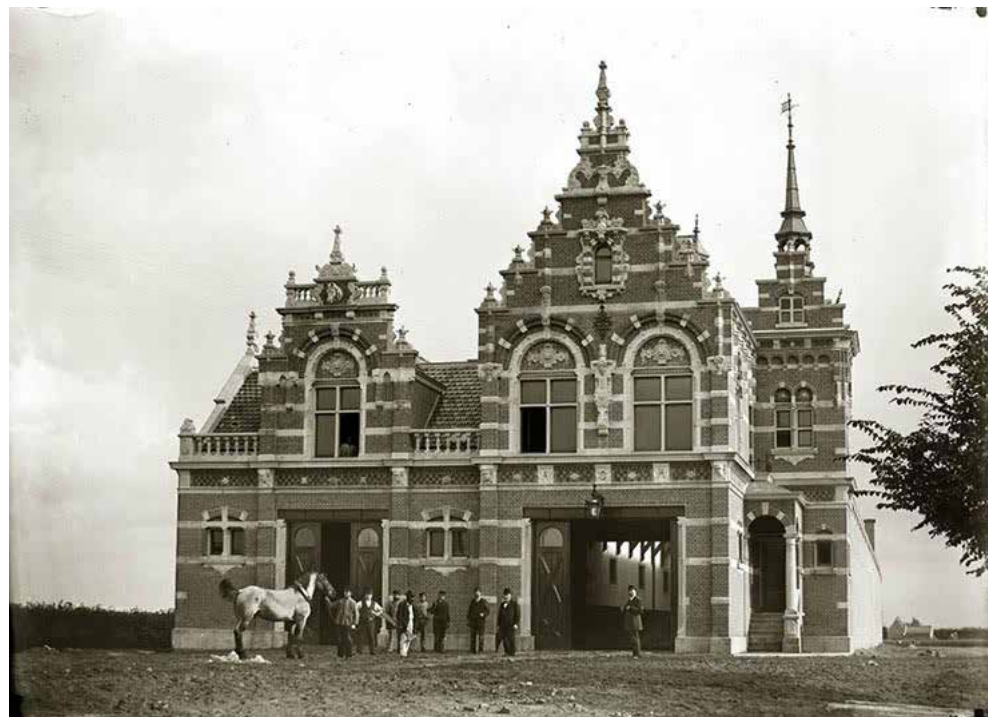
De buurt tussen Vondelpark en Noorder Amstelkanaal lag volledig op grondgebied van Nieuwer-Amstel. Voorlopig wekten alleen de landerijen langs het Vondelpark de interesse van investeerders. Als kleine gemeente was Nieuwer-Amstel nauwelijks in staat het bouwklaar-maken van het gebied te begeleiden, laat staan te financieren. Dit werd geheel aan het particulier initiatief overgelaten. Dat



Boven: Willemspark: Koningslaan 62-64 in 1970

Inzet: Het zelfde huis in 1906

Rechts: Remise paardentram, Koninginneweg 29-31 in 1893. Na de annexatie van 1896 nam de AOM de remise over



had tot gevolg dat de voorzieningen achterbleven in vergelijking met de Amsterdamse bebouwing.

Intussen werd de bebouwing van het Willemspark in hoofdzaak door rijke Amsterdammers gekocht en die hebben als ware pioniers decennialang over modderige, slecht onderhouden en onverlichte wegen naar hun chique huizen moeten ploeteren.

Lees ook: OA17 (1965) p.10-15 (polder&wetering), p.130-136 en p.226-231 (Vondelpark), p.299-303 (Willemspark)

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Willemspark_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Willemspark_(Amsterdam))



Dubbele buurt

Tot 1896 volledig op grondgebied van Nieuwer-Amstel lag een concentratie van bebouwing rond de overgang van Overtoomse- in Amstelveenseweg, die bekend stond als de “Dubbele buurt”. Dat dubbele slaat op de bebouwing aan beide zijden van de weg en aan de Schinkel (zie afbeelding op p.33). Amsterdams aan deze plek was de drukte rond de overtoom, de diverse aanlegplaatsen van trekschuiten en beurtvaarders en de herbergen bij die opstapplaatsen. De kosten van de overtoom en later de sluis kwamen sinds de zestiende eeuw ten laste van Amsterdam. De overtoom en later de

sluis lagen tegenover de Slotense Andreas Schelfhoutstraat. De bebouwing uit de tijd van voor Sloten geannexeerd werd (1921) staat er nog (zie afbeelding p.33) met als hoogtepunt het Aalsmeerder veerhuis aan de Sloterkade.

Lees ook: De Overtoom en de Dubbele Buurt, Ver.Hist.Amstelveen, Historische reeks no.7 (1999); OA1 (1949), p.140-141; OA29 (1973), p.71-72

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Dubbele_Buurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Dubbele_Buurt_(Amsterdam))



Apollobuurt en Stadionwegbuurt

Het vervolg van Plan Zuid vinden we tussen het Noorder en Zuider Amstelkanaal van Boerenwetering tot Amstelveenseweg. Direct aan de Boerenwetering vinden we eerst nog een piepklein wijkje tussen Diepenbrockstraat en Muzenplein, waar tot 1924 ook de overhaal te vinden was. De neiging bestaat om deze wijk tot de rivierenbuurt te rekenen. Aan de kom waar het Amstelkanaal zich splitst in een Noorder- en Zuidertak ligt het Muzenplein met de van veel beeldhouwwerken voorziene brug naar de Apollolaan.



De Apollobuurt wordt gekenmerkt door een ruime en luxueuze opzet. De straten zijn genoemd naar begrippen uit de Griekse Oudheid en naar kunstschilders en componisten. De belangrijkste doorgaande straten zijn de Apolloweg, de Stadionweg en haaks daarop de Beethovenstraat. Het gros van de huizen dateert van



de 20-er en 30-er jaren. Net als in de rest van Plan Zuid trekt de bebouwing in dit deel van de uitbreiding zich niets aan van oude infrastructuur. Niet eerder dan in de Amstelveenseweg ontdekken we de oude Veendijk naar Amstelveen.

De buurt werd ook aangeduid als Nieuw-Zuid en door de vele joodse bewoners ook wel als Joods-Zuid.

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Apollobuurt>

Boven: Overhaal Boerenwetering in 1935. Links op de achtergrond is nog ongestoord uitzicht op de Apollohal

Links: Brug bij Muzenplein met sculptuur van Hildo Krop; op de achtergrond de Rijksverzekeringsbank aan de Apollolaan



Tussen Overtoom en Kostverlorenwetering....

Kinkerbuurt (Van Lennepkwartier, Hugo de Grootbuurt)

De Stads- en Godshuispolder, grondgebied van Nieuwer-Amstel, was de polder die omsloten werd door Overtoom, Kosteverlorenvaart, Haarlemmerdijk en Amstel. Door een reeks annexaties had Amsterdam daarvan al menig stuk opgeslokt, het grootste deel in 1610 voor de Derde uitleg. Door de 100 roeden brede “vrijheid” om de stad was de invloed op dit gebied vanouds groot; we kunnen deze polder als het industrieterrein van Amsterdam zien. Het kaartje uit 1770 op pagina 35 geeft een beeld van wat daar te vinden

Boven: Kwakerspoel in 1770, nu o.a. Potgieterstraat en Kwakersplein

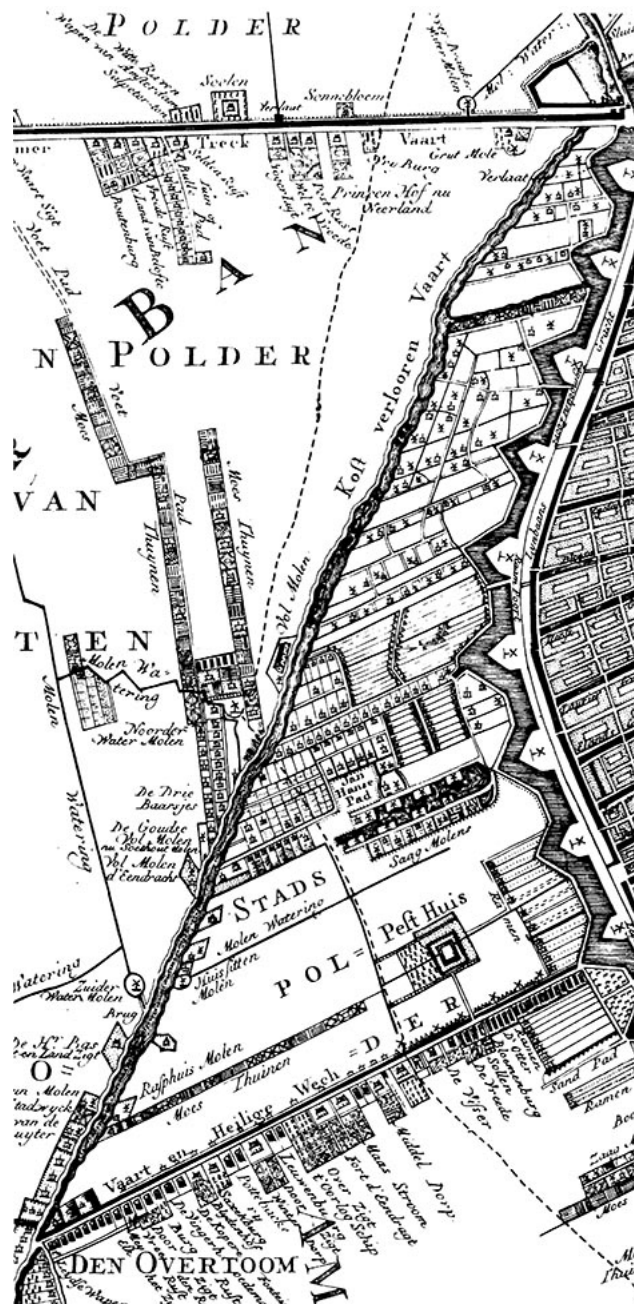
Rechts: Korte Bleekerspad in 1896, nu onder de huizen van de De Clerqstraat verdwenen; op de achtergrond nieuwbouw en industrie op de ontmantelde vestingwal (Marnixstraat)

was, vooral vele tientallen molens. Het Pesthuis of Buitengasthuis had hier bijvoorbeeld een plaats gekregen en er zijn twee concentraties met zaagmolens te vinden; een rond de Kwakerspoel en een buiten de Zaagmolenpoort (t/o Westerstraat). Langs de belangrijke vaarweg, de Kostverlorenvaart, hadden zich industrie en ambachten geconcentreerd en daar omheen woonde ook het bedienend personeel. Was de zuidelijke kade van de Overtoomsevaart nagenoeg volledig bebouwd, de noordelijke was dat veel spaarzamer. Rond het Jan Hanzenpad was een buurtje ontstaan bij de tolbrug over de vaart. Aan de overzijde lag het Slatuinenpad met daaraan de vele moestuinen die Amsterdam mede voorzagen van hun dagelijks verse groenten. Aan de Singelgracht waren vanouds enkele grote buitenverblijven, pleziertuinen, herbergen, kegelbanen, enz.

Dit hele gebied werd in het Plan-Kalff van 1877 onmiddellijk bestemd voor volkswoningbouw. Het kostte de stad nogal moeite om de grond die in particulier bezit was aan te trekken. De huizen aan begin Kinkerstraat en Jacob van Lennepstraat waren als eersten ge-



bouwd, nadat in 1883 het bebouwingsplan al weer was aangepast. Nieuwer-Amstel zette op zijn gebied het stratenpatroon voort en gaf ze zelfs dezelfde namen met “verlengde” ervoor. Ten noorden van de Kinkerstraat kwam een mix van woningen en bedrijven, ten zuiden uitsluitend woningbouw, zij het dat een groot deel van die buurt ingenomen werd door het in 1893 geopende Wilhelminagasthuis, een voortzetting van het Buitengasthuis (Pesthuis). De buurt kwam moeizaam op gang door het gebrek aan verbindingen met de oude stad. Tussen Haarlemmer- en Leidsepoort waren maar twee smalle bruggen voor de Zaagmolen- en Raampoort. In 1890 kwam de eerste brede brug voor de Elandsgracht naar de Kinkerstraat gereed en 1892 die voor de Rozengracht die op de latere De Clerqstraat, de gedempte Bleekerssloot, aansloot. De twee bestaande bruggen werden aanmerkelijk verbreed en later kwam nog de Koekjesbrug bij de Bosboom Toussainstraat erbij. In 1884-5 werd een oude sloot verbreed tot Jacob van Lennepkanaal, een serieuze vaarweg tussen Singelgracht en Kostverlorenvaart. Begin 20e eeuw werd pas het gebied rond de Kwakerspoel bebouwd, d.w.z. deels, want een groot stuk werd gereserveerd voor stadsdiensten, de latere stadsreiniging en remise Tollensstraat.



In 1904 werd de oude Tolbrug over de wetering vervangen door de Wiegbrug, waarmee de De Clerqstraat een volwassen verbinding kreeg met Sloten.

Uitgerekend in deze volkse buurt werd een poging gedaan het grachtenpatroon weer op te pakken door het graven van de Da Costa- en Bilderdijkkade.

De grote rondweg in Plan-Kalff die, zoals we eerder zagen gestrand was op het Vondelpark, moest door de Kinkerbuurt wel voortgezet worden. Vanaf de Overtoom werd dat de Bilderdijkstraat, die na de Hugo de Grootkade Frederik Hendrikstraat gaat heten. Daar strandt hij dan opnieuw in het gelijknamige plantsoen om de doorsteek door de Staatsliedenbuurt nooit te volbrengen.

De Hugo de Grootgracht, evenals de Bloemgracht die in het verlengde ligt, is een vergraving van een oude kavelsloot. De gracht is van de wetering naar de Singelgracht gegraven voor de tuindersvletten die de groentemarkt aan de Marnixstraat moesten bevoorraden.

Lees ook: [Kwakerspoel.pdf](#)
[Zaagmolenbuurt.pdf](#)

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Kwakerspoel>



Bellamybuurt

In het uiterst noordelijke puntje Nieuwer-Amstel lag de Bellamybuurt, de eerder aangestipte buurt rond het Jan Hanzenpad. Dat stukje polder lag met 0,72m onder A.P. op het diepste punt van de Stadspolder en bleef alleen droog dankzij het gemaal aan de vaart, in de buurt van de Kinkerstraat. Wateroverlast door hevige regen loosde onmiddellijk in de richting van dit buurtje dat dan ook regelmatig blank stond; de laatste keer in 1951. De buurt dankt zijn naam aan het tot Nieuwe Weteringstraat uitgegroeide Tuinpad langs de in 1887 gedempte Tuinpadslot en dat na de annexatie Bellamystraat ging heten. Veel ouder en belangrijker was het Jan Hanzenpad, dat

Boven: De Wenslauerstraat, een der oude straatjes in de Bellamybuurt

Rechts: Bellamystraat met bebouwing en voortuintjes uit de tijd van Nieuwer-Amstel

helemaal doorliep tot de Singelgracht. Een poging van de buurt om de Bellamybuurt tot beschermd stadsgezicht te maken is unaniem door de betrokken instanties afgewezen.

Na de annexatie van 1896 nam Amsterdam de Nieuwer-Amstelse bebouwing, plannen en straatnamen noodgedwongen over. Waar mogelijk werd naar de stadse normen opgehoogd maar op veel plekken was dat niet mogelijk. In de loop der tijd heeft de stad bij nieuwbouw en herinrichtingen alsnog opgehoogd wat de nog resterende oude straatjes tot sleuven in de wijk maakte.

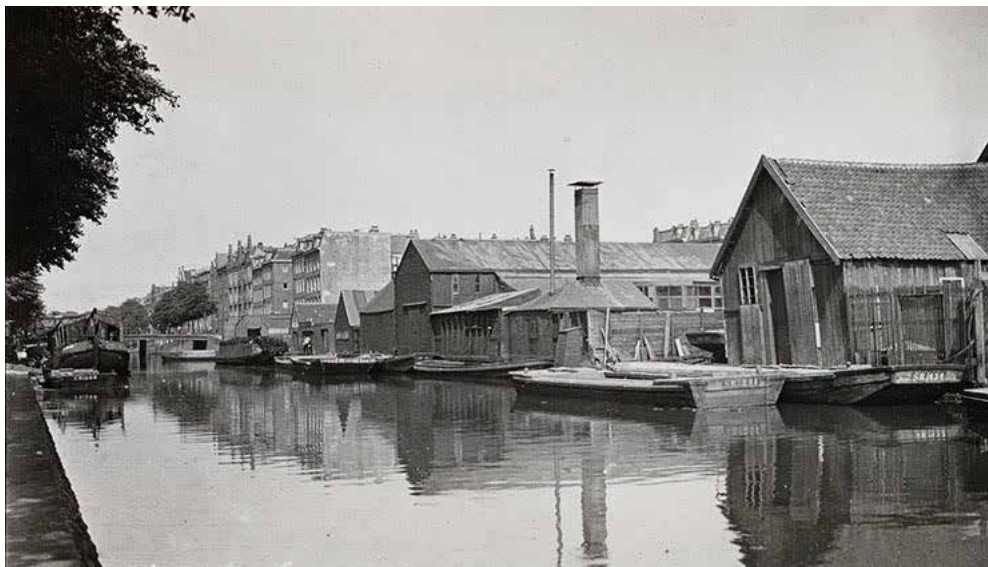
Lees ook: De Amsterdamse Schans en de Buitensingel, J.van Eck, KOG/Van Kampen, Amsterdam, 1948 - OA34 (1982) p.136-139 en 158-163

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Bellamybuurt>



Staatsliedenbuurt

Het noordelijkste deel van de hiervoor bekeken buurt wordt wel eens Frederik Hendrikbuurt genoemd en is zeer verwant met de Staatsliedenbuurt. Beiden zijn dan ook vandaag in Stadsdeel Westerpark verenigd. Dit stukje stad werd in 1877 geannexeerd van de gemeente Sloten. De buurt wordt omgeven door de Kattensloot, Singelgracht en Haarlemmertrekvaart. De Kattensloot is een kavelsloot van de Stadspolder, die door het doodlopen van de Kostverlorenvaart de rol van doorgaande vaarverbinding naar de stadsgracht is gaan vervullen. De oorspronkelijke bebouwing in dit buurtje omvatte tot 1877 niet veel meer dan molens en fabriekjes aan die Kattensloot en dit patroon zette zich voort in de Frederik Hendrikbuurt tot de Hugo de Grootkade. Belangrijk punt in het ontstaan van de buurt was de koop van de Haarlemmerweg van de Staat der Nederlanden in 1887. Het eerste deel dat bebouwd werd was dat tussen Singelgracht en de gemeentegrens sinds 1877, ongeveer samenvallend met de Groen



Rechts:

Molen De Eendracht aan de Vijfhoekweg, de latere De Wittenkade; op de achtergrond steekt de Amsterdamse Kininefabriek uit



Links:

Aan de Kostverlorenvaart bleven heel lang industrie en werven bestaan

van Prinstererstraat. Voor de rest – met als hoofdas de Van Hallstraat – moest eerst nog een deel van Sloten geannexeerd worden, wat in 1896 afgerond werd. De bouw van de buurt spreidde zich van 1881 tot 1910. Het stratenpatroon werd op diverse plaatsen beïnvloed door bestaande industriële bebouwing. Zo was de kade langs beide zijden van de Kostverlorenvaart en Kattensloot op menige plek onderbroken en is dat soms nog steeds.

Tot eind twintigste eeuw was de buurt nog doorspekt met fabrieken en nutsbedrijven; de gebouwen van de Amsterdamse Kininefabriek tussen Van Beuningestraat en De Wittenkade stonden er tot in de 80-er jaren. Achter de Van Hallstraat en er tegenover aan het begin van de Kattensloot waren grote industrieterreinen waar de bedrijven tot aan de vaart stonden. Zowel deze industrie als de woningen in revolutiebouw hebben sinds die 80-er jaren op grote schaal plaatsgemaakt voor nieuwe, ruim opgezette woningbouw.

Lees ook: OA31 (1979) p.82-88

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Staatsliedenbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Staatsliedenbuurt_(Amsterdam))



Zeeheldenbuurt (Landlust) en Bos en Lommerbuurt

De naam Zeeheldenbuurt is verwarrend omdat we in het noordwesten van de stad nog een buurt tegenkomen die als zodanig aangeduid wordt. Het verschil zit 'm in ontdekkingsreizigers dan wel vechtjassen; die laatsten worden in de wijk westelijk van het Marktkanaal vernoemd. Maar de officiële naam Landlust, waarmee een der vele boerderijen aan de Haarlemmerweg vernoemd was, is nooit ingeburgerd. De begrenzing van de buurt ligt langs de Admiraal de Ruijterweg, Admiralengracht en Bos en Lommerweg. Op de

Boven: Voor de wijk Landlust werd een nieuwe techniek van ophogen toegepast, nl. opspuiten. Dat leverde een steviger ondergrond op maar duurde wel veel langer, omdat eerst al het water moest bezinken. Op de achtergrond de bebouwing aan de Admiraal de Ruijterweg met de Boomkerk (1911).

Rechts: Landlust: Bos en Lommerweg, hoek Nieuwpoortstraat

eind negentiende eeuw bebouwde Admiraal de Ruijterweg na is de buurt kort voor de Tweede Wereldoorlog ontstaan, net als de voortzetting ervan rond de Bos en Lommerweg tot aan de grens van de bebouwing bij het begin van die oorlog. Beide buurten worden vaak in een adem genoemd en dan als Bos en Lommer. De Amsterdamse School heeft al afgedaan en het 'Nieuwe Bouwen' is doorgebroken. Deze buurt kan als vingeroefening voor de naoorlogse tuinsteden gezien worden.

Lees ook: https://nl.wikipedia.org/wiki/Bos_en_Lommer

OAjg.47 (1995), p.230-234 (Landlust)



Hoofdweg

Na de annexatie van 1921 verzezen tussen 1923 en 1927 op voormalig grondgebied van Sloten grote blokken nieuwbouw met late voorbeelden van de Amsterdamse School die er, naarmate de crisis vorderde, steeds minder uitbundig en minder kostbaar gebouwd uit ging zien. Ook toen al bestond de Hoofdweg om al deze nieuwbouw te verbinden. Na de annexatie nam Amsterdam de naam over.

De Hoofdweg loopt van het Surinameplein via Mercatorplein tot de Bos en Lommerweg. Zoals alle buurten van na de Eerste Wereldoorlog werd het polderlandschap onder een dikke laag zand bedolven en trok het daarop aangebrachte stratenpatroon zich niets van oude structuren aan. De aangrenzende bebouwing lag ingeklemd tussen Kostverlorenvaart/Admiralengracht en de vele tuinderijen



van Sloten, die van de stad gescheiden werden door een band van kades, zoals Westlandgracht, Postjes-, Ortelius- en James Rosskade. De buurt is volgebouwd met huizen van de tweede generatie Amsterdamse School, d.w.z. de meer pragmatische producten van de navolgers van Michiel de Klerk en de zijnen. Stilistisch steekt het Mercatorplein daar met kop en schouders boven uit. Halverwege dit uitgestrekte gebied kwam de Postjeswetering uit op de Kostverlorenvaart. In die wetering was tot 1955 ter hoogte van de Postjeskade een elektrische overhaal werkzaam voor de vele tuindersvletten die de stad in en uit wilden.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Mercatorplein_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Mercatorplein_(Amsterdam))

Boven: Mercatorplein met een creatie van Berlage (1927)

Links: Hoofdweg; woningen naar ontwerp van Piet Kramer(1925)



Spaarndammerbuurt

Na de Staatslieden- en Bos en Lommerbuurt komen we ten noorden van de Haarlemmerweg en trekvaart aan de Spaarndammerdijk die het achterland beschermde tegen het water van het IJ. Binnen die dijk heette het Overbraker Binnenpolder en buitendijks was al eeuwenlang de Overbraker Buitenpolder, door een zomerkade beschermd. Beide polders zijn intussen opgeheven. Het stuk van de zeventiende eeuwse omwalling, dat ten noorden van de Haarlemmerpoort lag en de westelijke eilanden omsloot, lag in die buitenpolder. De Singelgracht was in 1893 – in het kader van de “Staande Mastroute” van Zeeland (Volkeraksluizen) naar het IJsselmeer – tot Westerkanaal vergraven. Ten noord-westen van de stad strekte zich weilanden uit met een flink aantal “buitenmolens”. In 1876 kocht Amsterdam van

het heemraadschap Rijnland een stuk van de Spaarndammerdijk met aangrenzend land. In dat zelfde jaar presenteerde Kalff zijn bebouwingsplan voor dit stuk polder. In het oostelijk gedeelte had Kalff twee buurten gepland voor het vele personeel dat in de dichtbij gelegen industrieën (houthaven, scheepsbouw en aanverwanten, suikerfabriek, enz.) werkte. In de binnenpolder kwam de Spaarndammerbuurt, daarbuiten de Zeeheldenbuurt; beide delen gescheiden door de Spaarndammerdijk. Dat stuk dijk werd in 1878 strak getrokken en ging Spaarndammerstraat heten. Daardoor kwam de in 1860 geopende Westerbegraafplaats achteraf te liggen aan de Westzaanstraat. In 1924 werd een eerste deel geruimd en in 1956 is het laatste graf geruimd.

Ondanks ophoging van de buurt komen alle zijstraten nog steeds met een helling op de dijk uit. In de buurt kwam uitsluitend volks-



Boven: Kaart uit ±1850 van de beide Overbrakerpolders
Links: Ingang Westerbegraafplaats aan de Spaarndammerdijk

woningbouw van uiteenlopende kwaliteit. Beroemd zijn de creaties (met monumentenstatus) van Michiel de Klerk aan het Spaarndammerplantsoen en de Hembrugstraat. Een oase in de buurt vormt het Zaanhof van architect Walenkamp, gebouwd in 1920. Verder experimenteerde de gemeente Amsterdam met goedkope arbeiderswoningen, de zogenaamde “gemeentewoningen” aan de Spaarndammerdijk. De veelvuldige revolutiebouw daar tussenin is vandaag meestal vervangen door nieuwbouw, waarbij ook een groot deel van het stratenpatroon wijzigde. De westrand van de buurt wordt gevormd door de spoorbaan naar de Zaanstreek, die via de Hembrug over het Noordzeekanaal voerde.

Lees ook: <https://www.theobakker.net/pdf/spaarndammerbuurt.pdf> en: <https://peter-perger.blogspot.com/>



Vliegtuig stort neer op de Spaarndammerbuurt

Op 22 maart 1944 storte een Boeing B-17-G Flying Fortress (Vliegend Fort, Amerikaans) neer op Westzaanstraat 63. Het vliegtuig boorde zich in de bovenverdieping van de R.K. Sint Alfonsusschool (LO). Er waren drie doden en vijftien ernstig gewonden te betreuren. De tienkoppige bemanning was uit het toestel gesprongen en overleefde.



Lees daarover: <http://www.emielros.nl/bommenwerper/index.html>

Zeeheldenbuurt

Van een geheel ander karakter is de wijk tussen de Spaarndammerdijk en het Westerkanaal. Dit gebied was al doorspekt met industrie als overloopgebied van de westelijke eilanden en het Westerdok. Voor dat Westerdok was een nieuwe omringdijk gelegd die aansloot op de Spaarndammerdijk. Daarop werden de Van Diemen- en Tasmanstraat aangelegd. Beide straten vormen de noordelijke begrenzing van de Zeeheldenbuurt, met ten noorden daarvan de Oude Houthaven en een groot complex houtopslag en -handel. Dit laatste complex wordt op dit moment ingericht voor bewoning. De woonhuizen in de buurt scharen zich langs de dijk, op de geslechte vestingwerken en rond de insteekhavens vanuit het Westerkanaal: Van Noordt- en Lemairegracht. Aan de laatste stonden de fabrieken tot

*Boven: Westzaanstraat met het laatste restje van het Nieuwe Westerkerkhof
Links: De Maria Magdalenakerk van P.J.H. Cuypers, gebouwd 1889-'91. Op de achtergrond links de Wester Gasfabriek.*



in het water. Aan de Van Noordtkade stond de Westersuikervabriek, een van de grootste werkgevers in de buurt. De oorspronkelijke bebouwing van deze buurt was geheel gefocust op de bedrijvigheid; nu is alle industrie verdwenen en de buurt omgetoverd tot een interessante woonbuurt.

Sterk verwant aan deze buurt is de ontwikkeling van de bewoning op de westelijke eilanden en daarom worden beide buurten vaak in een adem genoemd. Er ligt echter meer dan 250 jaar tussen het ontstaan van beiden.

Aan de andere kant van het Westerkanaal gaat de Zeeheldenbuurt verder. In 1852 kwam bebouwing aan het Smallepad tot stand (Plan-

ciusstraat). Door het slechten van de omwalling en bolwerken was ten noorden van de Westelijke eilanden een klein gebied in gebruik genomen voor woningbouw. In 1880 begon ten oosten van het Westerkanaal bebouwing door een particuliere voorloper van de latere sociale woningbouwverenigingen: de Vereniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen. Dat was dus voor de afkondiging van de Woningwet van 1901. In 1913 kreeg de vereniging alle overgebleven grond in de buurt ter beschikking. In 1910 werd ten westen van het Westerkanaal eveneens een smalle strook grond in gebruik genomen voor woningbouw, waar tussen Tasmanstraat en de insteekhavens het tweede deel van de Zeeheldenbuurt ontstond.

Lees hierover:

<https://peter-perger.blogspot.com/2013/01/mijn-jeugd-suikervabriek.html>

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeeheldenbuurt_\(Amsterdam\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeeheldenbuurt_(Amsterdam))



*Boven: Wester Suikerraffinaderij in vol bedrijf
Rechts: Zeeheldenbuurt en Westerkeersluis*

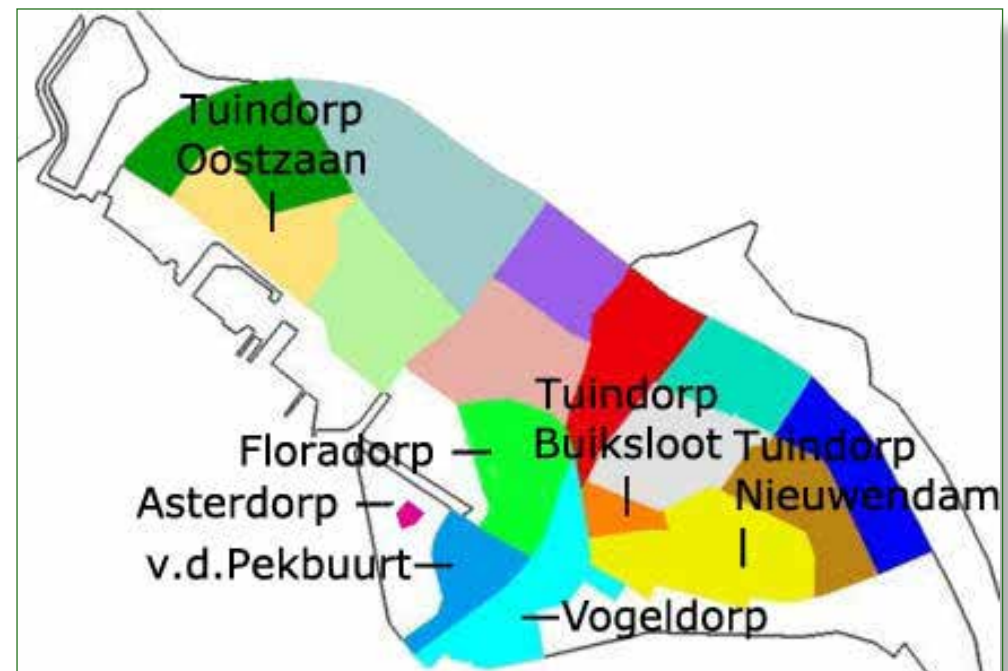
Waterlands verzet tegen annexatie door Amsterdam

De Waterlandse Zeedijk vormde voor de bewoners daarachter eeuwenlang een gekoesterde buffer tegen de Amsterdamse expansiedrift. Begin twintigste eeuw kwam daar echter verandering in. De annexatieplannen van de stad werden in 1905 en 1910 nog gedwarsboomd, ondanks het feit dat Amsterdam – voor de vestiging van industrie – alleen geïnteresseerd was in het buitendijkse land. De drie Waterlandse gemeenten hadden zelf buitendijks al gebouwd en Nieuwendam zag zijn haven in gevaar komen. Drie omstandigheden zorgden voor een omslag. Allereerst zagen de bewoners dat Amsterdam zijn burgers tijdens de crisis en voedselschaarste gedurende het verloop van de Eerste Wereldoorlog beter wist te bevoorraden. Ten tweede raakten vooral veehouders berooid door de grote overstroming van 1916. De gemeenten waren niet in staat hun burgers behoorlijk te beschermen en op te vangen. Ten derde, en dat bracht meteen ook de oplossing uit de impasse, werd in 1917 de kieswet gewijzigd. Het censuskiesrecht werd vervangen door het algemeen mannenkiesrecht. Zodra nieuwe gemeentebesturen gekozen waren, stemden de raadsleden voor verregaande annexatie door Amsterdam.

Deze voorkeur werd door Provinciale Staten overgenomen en ondanks dat Amsterdam opzag tegen het bestuur over een veel groter gebied dan het zelf ambieerde, stemde men in om annexatie zo veel mogelijk te bespoedigen. In 1921 was de gebiedsuitbreiding een feit; de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp kwamen in hun geheel bij Amsterdam.

Lees ook: OA48 (1996) p.251-255 “Als Amsterdam zich over ons ontfermt”

Ten noorden van het IJ....



Al sinds 1393 behoorde de ambachtsheerlijkheid van de Volewijck aan de stad Amsterdam. Dat is te verklaren uit het belang dat dit schiereiland had voor het bevaarbaar houden van de vaargeul in het IJ. Immers, de Volewijck zorgde er – met de IJdoorn (voor Durgerdam) en de Nes (voor Buiksloot) – voor dat de eb- en vloedstroom langs de zuidkust van het IJ gedwongen werd. De Volewijck werd zorgvuldig beschermd door kades en paalrijen. Toen de Nes in het water dreigde te verdwijnen werd ook die gekocht en verbeterd. Door annexaties in de zestiende en zeventiende eeuw was het wateroppervlak van het IJ al Amsterdams gebied geworden.

Begin negentiende eeuw was het onderhoud van de vaargeul dermate problematisch geworden dat de stad de inhammen links en



rechts van de Volewijck wilde inpolderen. Zo werd vanaf 1819 al baggerspecie in de Buiksloterham gestort, waarvoor in 1832 een kade tussen Volewijck en Nes werd gelegd om terugvloeien van de specie te voorkomen. Met inachtneming van de Nieuwendamse scheepvaartbelangen gebeurde hetzelfde in 1879 met de Nieuwendammerham. Begin twintigste eeuw volgde het Zeeburgereiland op dezelfde manier.

De in Amsterdam-Noord gebouwde tuindorpen hinken een beetje op twee gedachten. Tuindorpen waren een Britse vinding om de

Boven: Noodwoningen aan de Grasweg (Obelt)
Rechts: De Van der Pekstraat, richting Mosplein

straatarme fabrieksarbeider tevreden te houden met een simpel en vooral goedkoop huisje, omgeven door groenvoorzieningen en met een eigen tuintje om groente te kweken. Die gedachte vond in verschillende Europese landen een willige voedingsbodem en werd in Nederland vanaf 1908 door Berlage gepropageerd. De tweede grondslag voor de bouw van de Amsterdamse tuindorpen was de uitvoering van de Noodwoningenwet die de woningnood, ontstaan tijdens de Eerste Wereldoorlog, moest helpen te lenigen. We zien dan in de Watergraafsmeer maar vooral in Noord buurten met tijdelijk bedoelde noodwoningen verschijnen die er overigens vandaag bijna allemaal nog staan. Die werden gegroepeerd als een tuindorp om de pil toch iets te vergulden. Goed wonen kon je er toch niet;



het klimaat in Noord was door de vochtige omgeving niet gezond waarbij zelfs nogal wat gevallen van malaria voorkwamen.

Obelt

De eerste bewoners van Noord betrokken in 1917 houten noodwoningen aan de Grasweg in de Buiksloterham. Deze veredelde barakken heetten ook wel de “sinaasappelkistjes van Wibaut”. Obelt bleef maar 12 jaar bewoond en in plaats van af te breken stak men in 1929 eenvoudigweg de brand erin.

<https://www.geschiedenis-van-amsterdam-noord.nl/nooddorp-obelt/>



Vogeldorp

In de Nieuwendammerham, ten noorden van de Meeuwenlaan ontstond vanaf 1917 een uitgebreide wijk met volkswoningbouw. Een apart geval was een wijkje met noodwoningen, juist ten zuiden van die Meeuwenlaan aan de Vogelkade, bedoeld om zo'n 35 jaar te blijven staan maar ze staan er, hoewel flink gerenoveerd, vandaag nog.

<https://www.vogeldorp.nl/index.html>

Boven: Recente foto van het geheel gerenoveerde Disteldorp

Links: Noodwoningen Vogeldorp



Disteldorp

De benaming Disteldorp wordt onofficieel gebruikt voor de wijk ten westen van de Van der Pekstraat en soms zelfs alleen voor het noordelijke deel van die wijk, benoorden de Distelweg. Ondanks de relatief hoge kostprijs per woning ontdekte men aan de lopende band gebreken en in 1932 al volgde de eerste renovatieronde.

<https://www.disteldorp.nl/geschiedenis.html>

Floradorp (Bloemenbuurt)

Ongeveer in dezelfde tijd ontstond aan de latere V.d.Pekstraat het

Boven: Recente foto van het geheel gerenoveerde Disteldorp

Rechts: Recente foto van de Oleanderstraat (Floradorp)

Floradorp, wel met iets solider huizen, bedoeld om bewoners van de eerder genoemde noodwoningen op te vangen en Amsterdammers die hun krotten in de stad moesten verlaten. De bouw begon in 1917 en de eerste woningen werden in 1919 opgeleverd.

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Floradorp>

Van der Pekbuurt

Deze wijk is vanaf 1923 gebouwd. Karakteristiek is de Van der Pekstraat. De straat ziet er uit als een lange statige laan en is vandoors de entree tot Amsterdam-Noord vanaf de Tolhuispont. De buurt kent hoofdzakelijk kleine woningen. Lange tijd was het Mosplein een markante plek, tot de Van Hasseltweg daar dwars door-



heen sneed als uitvalsweg naar de A10. Het Mosplein was niet alleen concentratie van alle voorzieningen, zoals een markt, maar ook de thuisbasis van voetbalvereniging de Volewijckers.

Tuindorp Oostzaan

In 1919 begon in de Noorder-IJpolder – eigendom van Amsterdam, die de polder van de Kanaalmaatschappij had gekocht – de bouw van tuindorp Oostzaan, hoofdzakelijk voor personeel van de scheepsbouw, de NSM, de latere NDSM. Ook deze eerste 1000 woningen waren als tijdelijke noodwoning gedacht met een looptijd van 20 jaar. De eerste bewoners betrokken hun huizen in 1921. In het kader van het AUP van 1935 is het dorp verder uitgebreid in



een kwalitatief veel hoogstaander bouwtrant en in de 1950-er jaren nog eens met een hoger gelegen terrasdorp, het zogenaamde Tut-tifruttdorp. Dat het tuindorp in een polder gebouwd was heeft men bezuurd; in 1960 kwam het onder water te staan door een dijkbreuk in een aangrenzend zijkanaal, wat tot evacuatie van de 15.000 bewoners leidde.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Tuindorp_Oostzaan

Boven: Poortwoning Tuindorp Nieuwendam
Links: Tuindorp Oostzaan, Zonneplein in 1925



Tuindorp Nieuwendam

Van 1924-26 ontstond het tweede tuindorp boven het IJ, tuindorp Nieuwendam. In Tuindorp Nieuwendam staat voornamelijk laagbouw en de huren zijn relatief laag. Tuindorp Nieuwendam is echt een dorp, met als centrum het Purmerplein. Op dit plein zijn vele buurtwinkeltjes gevestigd. Geestelijk vader van dit soort markante bouw in Noord was de architect Boeyinga; zie het kader op pagina 50.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Tuindorp_Nieuwendam

Tuindorp Buiksloot

Een driehoekig terrein tussen de oude dorpen Buiksloot en Nieuwendam wordt opgespoten met zand dat een blauwe kleur had, wat de buurt al snel de bijnaam “Blauwe Zand” bezorgde. Hier begint in 1930 de geschiedenis van Tuindorp Buiksloot. Het gebied wordt bouwrijp gemaakt voor 794 woningen. Op 8 september 1930 wordt de eerste paal geslagen en binnen een jaar, op 3 september 1931, wordt de eerste woning opgeleverd. De laatste woning volgt op 10

Boven: Tuindorp Nieuwendam, het Purmerplein

Rechts: Asterdorp, poortgebouw van de “Woonschool” in 1928

maart 1932, waarmee Tuindorp Buiksloot zich definitief op de kaart van Amsterdam-Noord heeft gezet.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Tuindorp_Buiksloot

Asterdorp

Een bijzonder geval is het Asterdorp, een “woonschool” midden tussen de industrie in de Buiksloterham. Met de bouw ervan werd in 1924 begonnen en de eerste bewoners kwamen 1927. Ook al stond de poort dag en nacht open, alle verkeer naar buiten moest via die ene poort, waar opzichters een oogje in ‘t zeil hielden. In 1940 werd het dorp ontruimd voor evacuée’s na het bombardement op Rotterdam en is het daarna nooit meer voor het oorspronkelijke



doel gebruikt. In 1955 is de hele wijk, met uitzondering van het poortgebouw, gesloopt.

Lees ook: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Woonschool>

en ook: OA43 (1991) p.8-12 “Ze moeten het wonen nog leren”

Met Amsterdam-Noord zijn we de stad rond. Geen enkele twintigste-eeuwse buurt in Amsterdam-Noord toont iets van oude dorpse structuren. Het Amsterdamse stadsbestuur conserveerde de oude Waterlandse kernen en bracht alle nieuwbouw onder in nieuwe kernen, de tuindorpen zoals hiervoor besproken. Dat heeft er voor gezorgd dat de in 1921 door Amsterdam geannexeerde dorpskernen (Nieuwendam, Schellingwoude, Buiksloot, Ransdorp, Zunderdorp,



Berend Tobia Boeyinga (1886-1969) was als hoofdopzichter van het architectenbureau M. de Klerk nauw betrokken bij de bouw van de door deze ontworpen woningblokken aan het Spaarndammerplantsoen. Ir. A. Keppler, directeur van de Gemeentelijke Woningdienst te Amsterdam, accepteerde, vanwege zijn instemming met Boeyinga's kritische kijk op de eerste bebouwing van Tuindorp-Oostzaan, diens voorstel om in 1921 bij hem als architect voor stedenbouwkundige en architectonische vraagstukken in dienst te treden. In die functie verrichtte Boeyinga studies naar de aanleg van tuindorpen en maakte hij daarvoor ontwerpen: in Tuindorp-Oostzaan onder andere het Zonneplein, Tuindorp-Buiksloot, in Tuindorp-Nieuwendam onder andere het Purmerplein en Tuindorp-Watergraafsmeer (Betondorp).



Holysloot) veel beter bewaard zijn gebleven dan zelfstandig gebleven dorpen als Oostzaan of Landsmeer.

Na de Tweede Wereldoorlog zijn in het kader van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 gigantische wijken bijgebouwd, die hier echter buiten beschouwing zijn gebleven. We hebben met het overzicht al gezien dat alle nieuwbouwwijken na 1921 met een flinke laag opgereden zand werden opgehoogd en dat van oude polderstructuren niets meer te vinden is. Na de oorlog kwam het opspuiten van zand in zwang, waarmee het decennialang inklinken van het ophoogzand, met de bijbehorende eeuwige verzakkingen, tot het verleden behoorde. De kans op poldersporen kan men dan helemaal vergeten....

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

