

MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJEKT AMSTERDAM

STADSBESCHRIJVING AMSTERDAM

Martin Pruijs

INHOUDSOPGAVE

blz.

	Inhoudsopgave	1
1.1	Inleiding	2
1.2	MIP-deelgebieden	2
1.3	Relatie met de MIP-regio Noord-Holland	2
1.4	Annexaties en begrenzing	3
2.0	<u>Geografische kenmerken</u>	3
2.1	Bodem	3
2.2	Afwatering	4
2.3	Grondgebruik en verkaveling van het gemeentelijk grondgebied in de prestedelijke situatie	5
3.0	<u>Stadsontwikkeling tot 1850</u>	6
3.1	Stichting en Middeleeuwse groei	6
3.2	17de eeuwse stadsuitbreidingen	6
3.3	Relatieve stilstand in de 18de begin 19de eeuw	7
4.0	<u>Infrastructuur en functionele ontwikkelingen 1850-1940</u>	8
4.1	Voornaamste ontwikkelingen in de infrastructuur	8
4.1.1	Wegen	8
4.1.2	Spoorwegen	9
4.1.3	Waterwegen, kanalen en havens	10
4.2	Nijverheid, industrie en nutsvoorzieningen	12
4.3	Dienstensector, inclusief bestuur	14
4.4	Bevolkingsontwikkeling 1850-1940	19
5.0	<u>Stedebouwkundige ontwikkelingen in het stadsgebied</u>	20
5.1	Invloed van de wet- en regelgeving op stadsontwikkeling, volkshuisvesting en wijkvoorzieningen	20
5.2	Stadsontwikkeling 1850-1940 in hoofdlijnen	22
5.2.1	Ontwikkelingen in de binnenstad	22
5.2.2	Stadsuitbreidingen buiten de vroegere stadswallen	24
5.2.3	Groenvoorzieningen	30
5.3	Naoorlogse ontwikkelingen	31
6.0	<u>Ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stadsbebouwing</u>	32
6.1	Ontwikkelingen in het buitengebied van de gemeente: landelijk noord, landelijk west	32
7.0	<u>Verantwoording</u>	34
7.1	Geraadpleegde literatuur en bronnen	34
7.2	Overzicht van kaartillustraties	36

Bijlage

Criteria 'bijzondere gebieden' en overzicht en
waardestelling 'bijzondere gebieden' in de gemeente
Amsterdam

Overzicht van kaartillustraties

Amsterdam binnen de Singelgracht

1. Cornelis Anthonisz, Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1544.
2. Nederlandse Steden in de 16de eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, blad Amsterdam, 1916-1923 (facsimile-herdruk van ca. 1560).
3. Pieter Bast. Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1597.
4. J. Blaeu, Tonneel der Steden en de Vereenighde Nederlanden met hare beschrijvingen, 1649, blad Amsterdam.
5. Jacob Bosch, Kaart van de stadsuitleg van 1663, 1681.
6. Kopie van het kadastrale minuutplan gemeente Amsterdam, 1820 (Uit: R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen. Zutphen, 1984, 186-187).
7. Braakensiek, Amsterdam in 1883.

Amsterdam buiten de Singelgracht

8. Mol, P., Nieuwe kaart van de wijdberoemde koopstat Amsteldam met deszelfs gebied; beneevens alle de plaisante weegen en paden buiten de stat, als naa Diemen, de geheele Diemer Meer, als meede naa Slooterdijk en den Overtoom, 1770.
9. Provincieatlas van Noord-Holland, 1869. Gemeente Amsterdam 1866.
10. Uitbreidingsplan van Van Niftrik, gegraveerd bij J. Smulders & Co te Den-Haag, uitgegeven door J.C. Loman jr. te Amsterdam, 1867.
11. Kaarten van de dienst Publieke Werken. Situatiekaarten met de toestand van 1882, 1892.
12. Amsterdam 1905. Uitgegeven door Seyffard's Boekhandel te Amsterdam.
13. Amsterdam 1928. Vervaardigd bij de dienst Publieke Werken.
14. Provincieatlas van Noord-Holland, Emmen 1988.

Bijlage

Bron: studierapport dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, oktober 1989

Ruimtelijke karakteristieken van Amsterdam

- | | | | |
|-----|---------|---|------------------------|
| I | Lijnen | a | de wateren |
| | | b | de dijken |
| | | c | de wegen en sporen |
| II | Vlakken | d | de stedelijke vlakken |
| | | e | de landelijke vlakken |
| III | Punten | f | de plassen, de pleinen |
| | | g | parken, parkstroken |

MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJECT AMSTERDAM

STADSBESCHRIJVING

1.1 Inleiding

De hiervoor liggende tekst is geschreven ten behoeve van het Monumenten Inventarisatie Projekt Amsterdam. De stadsbeschrijving van Amsterdam is een algemene inleiding op de MIP-deelgebieds-beschrijvingen, waarvan er in Amsterdam 16 zijn. Ieder deelgebied is geïnventariseerd en voorzien van een stadsdeelbeschrijving. Deze tekst is geschreven terwille van een goed begrip van de ruimtelijk-historische ontwikkeling van de stad in haar geheel, met name in de periode 1850-1940. Inzicht wordt verkregen in de structuur, stadsbeeld, inrichting van de openbare ruimte, zowel in de reeds bestaande kern, als in de tijdens de periode 1850-1940 ontstane uitbreidingen.

1.2 MIP-deelgebieden

Het inventarisatiegebied Amsterdam is opgedeeld in 16 deelgebieden. Hierbij is rekening gehouden met de historische grenzen, die grotendeels samenvallen met de stadsdeelraad gebieden. De landelijke gebieden en de havens zijn als afzonderlijk deelgebied ondergebracht.

De deelgebieden zijn:

1. Centrum;
2. Zuid en oost voor 1914
3. Oud-zuid;
4. Oud-west;
5. Oud-noord;
6. 20-40 gordel west;
7. Plan Berlage;
8. 20-40 gordel noord;
9. Watergraafsmeer;
10. Westelijke tuinsteden;
11. Buitenveldert;
12. Noord na 1914;
13. Bijlmermeer;
14. Landelijk west;
15. Landelijk noord;
16. Havens west.

1.3 Relatie met de MIP-regio Noord-Holland

Amsterdam wordt omringd door de gemeenten Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Amstelveen, Duivendrecht, Diemen, Broek in Waterland en Landsmeer. De omliggende gemeenten zijn overloop-gebieden, die aan de zuidzijde Amstelveen - en aan de oostzijde - Duivendrecht en Diemen - al geheel aan de stad zijn vastgegroeid. Deze gemeenten zullen in het kader van het MIP-Noord-Holland worden geïnventariseerd.

1.4 Annexaties en begrenzing

Het grondgebied van de huidige gemeente Amsterdam heeft zich geformeerd door een aantal annexaties gedurende de negentiende en twintigste eeuw. In 1896 werd de gemeente Nieuwer-Amstel geannexeerd, gevolgd in 1921 door de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam, Ransdorp, Sloten en Watergraafsmeer. De Bijlmermeer, in 1964 geannexeerd, ligt als een enclave los van het gemeentelijk grondgebied. Deze gehele of gedeeltelijke annexaties van vrijwel alle randgemeenten - in 1921 werd het grondgebied vergroot van 4.600 tot 17.500 ha. - hing samen met de behoefte aan ruimte voor de stadsuitbreidingen.

Het inventarisatiegebied van het MIP-Amsterdam omvat het centrum, waaromheen in schillen de 19de eeuwse gordel en de ring '20-'40 is gegroeid. Als lobben zijn aan de concentrische structuur de woongebieden vastgegroeid, die zijn gerealiseerd in het kader van het Algemeen Uitbreidings Plan, met uitzondering van de Bijlmer: in het westen de tuinsteden en in het zuiden Buitenveldert. In 1989 werd de gemeentegrens aan de Bijlmerzijde teruggelegd tot strak om de stedelijke bebouwing, ter bescherming van de Geinoevers. In Amsterdam zuid en west zijn geen grootstedelijke uitbreidingen meer mogelijk. Binnen de gemeentegrenzen vallen verder de landelijke gebieden in het westen en het noorden, waar zich enkele dorpen bevinden. In het westen liggen Osdorp en Sloten en in het noorden Schellingwoude, Durgerdam, Ransdorp, Zunderdorp en Holysloot.

-gemeentegrens.

De huidige gemeentegrens van Amsterdam loopt vanaf de noordwesthoek door het Noordzeekanaal, buigt noordwaarts af langs de industriehaven (zijkanaal H), loopt door de polder Oostzaan in oostwaartse richting onder Landsmeer door, langs verschillende poldersloten door landelijk Noord, onderlangs Broek in Waterland, door de Uitdammer Die naar het IJsselmeer. Vanaf het IJsselmeer gaat de grens in zuidelijke richting, langs het IJmeer richting de Diemerdammersluis, door het Amsterdam-Rijnkanaal, langs de Watergraafsmeer, de gemeentegrens met Diemen/Duivendrecht. De zuidgrens wordt gevormd door de Kalfjeslaan, onderlangs de Nieuwe Meer, door de ringvaart van de Haarlemmermeer, langs Zwanenburg en Halfweg, langs het industriegebied, grenzend aan de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Hier sluit de cirkel zich weer in het Noordzeekanaal.

2. Geografische kenmerken

2.1 Bodem

Amsterdam is gebouwd op een veengebied. De bovengrond bestaat uit metersdikke slappe veenlagen. Daaronder komen klei, dunne zandlagen en samengeperste oudere veenlagen voor. Op een diepte van 11 à 12 meter ligt een maritieme zandlaag van 3 tot 3 1/2 meter dikte. Daaronder herhalen zich de klei en de samengeperste oudere veenlagen. Op een gemiddelde diepte van 18 à 19 meter ligt een tweede maritieme zandlaag van grotere dikte.

2.2 Afwatering

In de waterhuishouding van Amsterdam speelt de stadsboezem een belangrijke rol. De geschiedenis van de 'stadsboezem' vond zijn oorsprong in de zorg voor de binnen en tegen de stad gelegen spuimiddelen naar het aan getij onderhevige IJ. De hoogte van de gemiddelde vloedstand werd in de 17de eeuw bepaald en kreeg de naam Amsterdams peil, later N.A.P. In het begin van de 16de eeuw nam Amsterdam het beheer over de waterhuishouding in eigen hand. Tot 1673 functioneerde een gecompliceerd boezemsysteem, waarbij vier verschillende waterniveaus werden aangehouden. Het grote aantal binnensluizen hinderde het scheepsverkeer en de waterstanden waren moeilijk onder controle te houden. De aanleg van de Amstelsluizen (1670-74) loste dit probleem op. In de 18de eeuw was de waterhuishouding in de grachten nog steeds onderhevig aan eb en vloed. Men was afhankelijk van de weersomstandigheden voor het doorspoelsysteem; bij zuiderwind stond het waterpeil te laag en werkte het verversingssysteem niet. De afsluiting van het IJ in 1872 betekende het einde van de getijdewerking voor de stad en daarmee van de verversingsmogelijkheid door natuurlijke inlaat. De Stadsboezem, Amstellandsboezem en het noorden van Rijnland konden daardoor als regel niet meer vrij uitwateren en moesten met spoed enige stoomboezemgemalen krijgen. Ook het IJ zelf, dat weliswaar een hoofdspuigelegenheid in IJmuiden had gekregen, moest bij Schellingwoude van een boezemgemaal worden voorzien. In 1878-80 werd het stoomschepradgemaal te Zeeburg gebouwd (in 1912 geëlectriceerd, in 1943 buiten gebruik gesteld) dat alleen voor uitmalen bestemd was. Inlaten via de Zeeburgerschutsluis, het Lozingskanaal (1892) en het Merwedekanaal (1893) zorgden voor een doorspoeling van de grachten.

Amstelland en Rijnland.

De oorsprong van Amstelland als waterafvoerend gebied gaat terug tot de vroege Middeleeuwen. De ontginningen van de binnenlanden van Amstelland heeft mogelijk grotendeels voor de 15de eeuw plaatsgevonden. Niet lang daarna werden de eerste meren dooggelegd: Watergraafsmeer (1624-1629) en de Bijlmermeer (1622-1626). Het waterbeheer in Rijnland vond zijn oorsprong in het bezwaar van het uit Utrecht afkomstige Rijnwater. De eerste polders in Rijnland ontstonden eind 15de eeuw, het uitvenen begon in de 19de eeuw. De stoomgemalen zijn in de 19de eeuw hun opmars in de uitveningen begonnen; de Schinkelpolder (1818-1858), de Rietwijkerpolder (1879-1906), de Middelpolder (1843-1891), de Akerpolder (1875-1896) en de Osdorperbovenpolder (1896-1920). De droogleggingen van de meren vonden halverwege de 19de eeuw plaats: Haarlemmermeer (1840-1852), Lutkemeer (1864) en de Buiksloterham (1851). Belangrijk voor de afwatering van het gebied ten noorden van Amsterdam (Noorderkwartier en IJmeer) was de aanleg van het Noordhollandskanaal in 1821.

2.3 Grondgebruik en verkaveling van het gemeentelijk grondgebied in de prestedelijke situatie.

In vijfhonderd jaar ontwikkelde een ontoegankelijk, drassig veengebied zich tot een van de meest verstedelijkte gebieden van Europa. Omstreeks het jaar 1000 strekte zich achter de duinenrij aan de Noordzee een wild veengebied uit, doorsneden door rivieren en kleine waterlopen. In de elfde eeuw trokken de eerste kolonisten het veengebied binnen. In circa 1150 kregen de boeren te kampen met wateroverlast door de stijging van de zeespiegel en het inklinken van het veen. De Zuiderzee groeide uit tot een binnenzee met het IJ als een enorme zeearm.

Op de kaart van J. J. Blaeu (afb. 4) is de prestedelijke situatie buiten de bebouwde kom duidelijk weergegeven. De richting van de verkavelingsstructuur van het gehele Amsterdamse gebied was noordoost-zuidwest, vrijwel haaks op de Amstel. De percelen zijn zeer lang en smal.

De terreinen buiten de Singelgracht waren hoofdzakelijk bestemd voor tuinbouw (moestuinen) en kleinschalige bedrijfjes. De bebouwing lag aan de hoofdvaarten en (onverharde) wegen, zoals bijvoorbeeld de Kostverlorenvaart en de Overtoom(sche vaart).

De inpolderingen rond de stad waren in het begin van de 17de eeuw vrijwel alle voltooid.

- de Stadspolder

De westelijk gelegen Stadspolder werd in 1636 in gebruik genomen. In de polder stond het 'Pesthuis', gesitueerd op de terreinen van het latere (en momenteel alweer voor andere bestemming ingerichte) Wilhelminagasthuis. Omstreeks 1885 werd het Jacob van Lennepkanaal dwars door de polder aangelegd. De aansluitende binnenpolder van Sloten en Sloterdijk was al in 1598 drooggelegd. Het gebied kreeg een tuinbouwbestemming.

- de Buitenveldertse polder, Over-Amstelse polder.

Ten zuiden van de huidige Overtoom ligt de Buitenveldertse polder, voor het grootste gedeelte drooggelegd in circa 1610.

Oostelijk zet de verkaveling zich voort in de Over-Amstelse polder. De Outewaler of Overamstelse polder is ontstaan toen, wegens de drooglegging van de Diemermeer, de waterstanden in Amstelland minder goed beheersbaar werden en dientengevolge de aanliggende veengebieden bedijkt en bemalen moesten worden. Langs de Amstel, de scheiding tussen de twee polders, stonden de buitenhuizen van de gegoede burgerij en boerderijen.

- de Watergraafsmeer.

De Watergraafsmeer kreeg een verkaveling, die afwijkt van de hiervoor genoemde polders rond de Singelgracht. De polderwegen en sloten werden volgens een geometrisch patroon aangelegd. De langwerpige, vrijwel gelijkvormige percelen lagen evenwijdig aan de Middenweg of de haaks hierop staande Kruisweg. De Watergraafsmeer, drooggelegd in 1629 werd geheel benut voor agrarische doeleinden. De gegoede stand liet enkele 'buitens' bouwen langs de Middenweg. Het landelijke karakter van het gebied buiten de Singelgracht bleef tot aan het derde kwart van de negentiende eeuw gehandhaafd. De eerste stadsuitbreidingen vonden plaats ten zuiden van de grachtengordel.

3. Stadsontwikkeling tot 1850

3.1 Stichting en Middeleeuwse groei

Amsterdam is ontstaan in de 13e eeuw aan de monding van de Amstel in de destijds Stichtse heerlijkheid Amstel. De plaats kreeg vermoedelijk in 1306 stadsrechten van Gwijde van Henegouwen, bisschop van Utrecht, die door zijn broer graaf Jan II met Amstelland was beleend.

Ter weerszijden van de Amstelmonding en de zuidelijke IJ-oever lagen dijken, waarvan resteren: de Spaarndammerstraat, de Haarlemmerdijk, de Haarlemmerstraat, Nieuwendijk, Warmoesstraat, Zeedijk, St. Antoniesbreestraat, Jodenbreestraat, Muiderstraat, Hoogte Kadijk en Zeeburgerdijk. In 1275 verleende Floris V in een tolbrief Amsterdamse binnenvaartschippers tolvrijheid voor alle Hollandse wateren.

De stad kwam in de loop van de 14de en met name gedurende de 15de eeuw tot grote bloei als doorvoerhaven, ondanks de slechte bereikbaarheid van de haven. De scheepvaartroute liep over de Zuiderzee. Pampus, direkt gelegen in de IJmonding vormde een eerste obstakel, de gehele monding van het IJ was ondiep.

De laat-Middeleeuwse structuur van Amsterdam is voor het grootste gedeelte bewaard gebleven. Ter weerszijden van de Amstelmonding groeide de kern ter hoogte van de Dam in een 'oude' en een 'nieuwe' zijde. De huizen bouwde men aan weerszijden van de dijken.

Verschillende omwallingen en omgrachtingen vonden plaats ten behoeve van de stadsverdediging. In de omwalling zijn verschillende fasen te onderscheiden. In circa 1300 de Oude- en Nieuwezijds Voorburgwal; in circa 1380 de Oude- en Nieuwezijds Achterburgwal (huidige Spuistraat) en in circa 1420 de ring Geldersekade, Kloveniersburgwal en het Singel. In de tweede helft van de 15de eeuw werd de stad ommuurd. De havens werden in het IJ afgepaald. Aan de oostzijde ontwikkelde zich buiten de muren een voorstad met scheepswerven en laad- en losplaatsen, de zogenaamde Lastage. De snelle economische bloei zette door na de val van Antwerpen in 1585.

3.2 17de eeuwse stadsuitbreidingen

De 17de eeuw bracht een ongekennde bloei. Nieuwe handelsgebieden werden ontsloten en de Oost- en Westindische Compagnie werden opgericht. De effekten- en de goederenbeurs floreerden en verschillende takken van nijverheid kwamen op. Aangelokt door de snelle economische ontwikkeling en vanwege de burgerlijke vrijheden vestigden zich grote aantallen immigranten; de bevolking groeide van omstreeks 50.000 inwoners in 1600 tot circa 220.000 in 1675.

In 1579 werd begonnen met de verdedigingswerken voor de stad naar een ontwerp van Adriaen Anthonisz. Zowel aan de oostzijde als de westzijde van de stad projekteerde hij bolwerken buiten de stadsmuren. Tussen 1585 en 1595 kwamen onder andere de Lastage, het oude scheepsbouwgied, binnen de stadsmuren (aarde wallen) waarna het een woonfunctie kreeg. De scheepsbouw werd verplaatst naar de kunstmatig aangelegde eilanden in het oostelijk havengebied.

Aan het Singel ontstond een nieuwe woonbuurt voor de welgestelde burgerij.

De tweede uitleg volgde in 1613-15. Het westelijk deel van de grachtengordel kreeg vorm en aan de halfcirkel werden toegevoegd de Herengracht, de Keizersgracht en de Prinsengracht. Deze uitleg vond plaats over de prestedelijk verkaveling heen, waardoor deze erg kostbaar was.

De tweede uitleg omvatte verder het gebied van de Jordaan, de Haarlemmerbuurt en de westelijke eilanden. Deze woonwerkbuurten werden aangelegd op de bestaande prestedelijke verkavelingsstructuur.

De derde grote uitleg vond plaats in 1663-65 naar een ontwerp van C. Danckerts de Rij: de zuid- en zuidoostzijde van de grachtengordel kreeg zijn beslag, evenals de oostelijke eilanden en het Waalseiland (1644). Hieraan kan worden toegevoegd de Wetering- en de Looiersbuurt, ter hoogte van het Noortse Bos, waar de bouw een aanvang nam vanaf circa 1670.

Stagnatie in de bevolkingsgroei in de laatste decennia van de 17de eeuw deed het stadsbestuur in 1682 besluiten de oostelijke percelen te bestemmen tot 'Plantage' en deze te verhuren aan particulieren voor de aanleg van tuinen en uitspanningen; permanente bouw werd niet toegestaan.

3.3 Relatieve stilstand in de 18de en begin 19de eeuw

De 18de eeuw bracht weliswaar een relatieve achteruitgang van de goederenhandel ten opzichte van de omringende landen, maar Amsterdam bleef de geldmarkt van Europa. De goede naam van de Wisselbank, de overvloed aan kapitaal, de lage rente en een munthervorming in 1694 droegen daartoe bij. Pas tegen het einde van de eeuw zette werkelijk verval in. De nijverheid en de visserij en als gevolg hiervan de scheepsbouw, gingen sterk achteruit en de werkloosheid nam sterk toe. De Franse overheersing betekende een doodklap voor de economie, vanwege de handelsbeperkingen.

Als gevolg van de trek van het platteland naar de stad nam het inwonertal sterk toe, terwijl er binnen de stadsmuren nauwelijks ruimte beschikbaar was. Het aantal inwoners nam toe van 201.750 in 1810 tot 255.450 in 1870. Rond 1850 overheerste in de industrie het kleinbedrijf, de lonen waren laag.

4. Infrastructuur en functionele ontwikkelingen 1850-1940

4.1 Voornaamste ontwikkelingen in de infrastructuur.

4.1.1 Wegen, openbaar vervoer

De belangrijkste verbindingen naar de stad liepen in 1850 nog voornamelijk over polderdijken, kaden en landwegen. In het westen van de stad vormde de Haarlemmerdijk de verbinding met Sloterdijk. Een direkte verbinding met Sloterdijk en Haarlem was de Haarlemmerweg, die het trace volgde van de Haarlemmertrekvaart (1631). Een tweede verbindingsweg in westelijke richting liep langs de 'Vaart en Heilige Weg', de huidige Overtoom, die in zuidelijke richting afsplitste in de Amstelveenseweg. De wegen langs de Amstel vormden de belangrijkste verbinding naar het zuiden (Ouderkerk). Voor de oostelijke verbinding moest men dwars door de Watergraafmeer, over de Middenweg.

Het noorden van Amsterdam lag geheel geïsoleerd. De Waterlandse Zeedijk en de noordelijke route over de Volewijckslanden en de trekvaart naar Purmerend waren de belangrijke verbindingswegen met het noorden.

De periode 1850-1940 had in het bijzonder op verkeersgebied een grote omwenteling gebracht.

Binnen de Singelgracht lag de nadruk op het bereikbaar maken van de binnenstad, het moderniseren van wagenpleinen, de herprofilering van het wegennet en het verwijderen van barrières, na de afschaffing van stedelijke accijnzen in 1864. Als gevolg van de overgang van scheepsvervoer naar vervoer per as, werden er meer vaste en bredere bruggen gebouwd. Buiten de Singelgracht werd er binnen de afzonderlijke uitbreidingsplannen aansluiting gezocht op de bestaande radiaalwegen. (zie 5.2: stadsontwikkeling)

Op het gebied van openbaar werden in de periode 1900-1930 enorme investeringen gepleegd. Het jaar waarin de eeuwwisseling plaatsvond werd de Amsterdamse Omnibus Maatschappij opgeheven: 242 tramwagens en 758 paarden was de gemeente rijker geworden. De gemeentetram reed in hetzelfde jaar. In 1913 reden er al 18 lijnen, het aantal passagiers overschreed de 100 miljoen. Na enkele experimenten voor 1920 met autobussen kwam er na uitbreiding van de gemeentegrenzen in hetzelfde jaar een autobussennet, dat in 1930 een vooroorlogs hoogtepunt bereikte van elf lijnen.

-Schiphol

Bij de wegen - infrastructuur - hoort ook de luchthaven, welke in de Haarlemmermeer gesitueerd is. De KLM startte haar activiteiten in 1919 op het vliegveldje van het militaire vliegveld fort Schiphol. In 1926 kon worden aangevangen met de exploitatie van het burgergedeelte van Schiphol. De gemeente had hierin een belangrijke stem, mede gezien de economische belangen voor Amsterdam.

4.1.2 Spoorwegen

Ten opzichte van de groot-steedse ontwikkelingen in het buitenland was Nederland met de aanleg van een spoorwegennet aan de late kant. De eerste treinen reden in 1839, de verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Het eerste hulpstation stond aan de noordzijde van de Haarlemmertrekvaart ter hoogte van de huidige Fannius Scholtenstraat bij de herberg d'Eenhonderd Roe.

In 1847 werd de spoorlijn Amsterdam/Haarlem doorgetrokken naar Rotterdam. In Amsterdam werd al in 1843 een nieuw station gebouwd, het ronde Willemspoortstation, dat stond op het terrein van het huidige Westerpark en 35 jaar dienst deed.

Een grote uitbreiding van het spoorwegennet stond dringend op het verlanglijstje van de gemeente. De verbinding met het zuiden van Nederland kwam in 1843 tot stand. Deze zogenaamde 'Rijnspoorlijn', de verbinding met Utrecht en Arnhem kon worden aangelegd dankzij de persoonlijke interventie van Willem I en Engels kapitaal. Het station van de Rijnspoorweg bevond zich tegenover de Weesperpoort. De Rijnspoorlijn werd in 1879-80 doorgetrokken naar het zogenaamde 'Droogbakstation' aan het IJ (gesloopt in 1889). Verder liep er vanaf het station Weesperpoort (1839) een goederenlijntje langs de Mauritskade naar de haven.

In 1874 kwam de spoorlijn Winterswijk - Apeldoorn-Hilversum - Amsterdam gereed. Het noodhulpstation voor deze lijn, het Oosterdokstation, brandde in 1879 af waarna het werd verplaatst naar het 'Droogbakstation'.

In de jaren '60 van de vorige eeuw werd de mogelijkheid onderzocht een verbinding tot stand te brengen tussen de Noordhollandse lijn Alkmaar/Zaandam/Amsterdam en Haarlem/Utrecht. De oplossing resulteerde in de omstreden bouw van het Centraalstation in het open havenfront. Dit plan werd al in 1864 door Thorbecke gepresenteerd. Na een langdurige discussie tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam en de betrokkenheid van de Amsterdamse bevolking trad in 1869 de wet in werking die de onteigening mogelijk maakte ten behoeve van de spoorwegwerken. In 1870 vingen de werkzaamheden aan. Tien jaar duurden de werkzaamheden aan het boogviaduct in de Eilandsgracht achter de Haarlemmer Houttuinen en de aanleg van het dijklichaam. P.J.H. Cuypers had het definitieve ontwerp van het Centraalstation in 1881 gereed, waarna het gehele projekt in 1889 was voltooid. Vanaf die tijd is het spoorwegennet voortdurend aangepast en uitgebreid. Uit 1890 dateren de sporen richting de Hout- en Petroleumhaven; in 1895 werd de halte Muiderpoort geopend; het spoor over het Noordzeekanaal bij Velsen kwam in 1905 tot stand; de Hembrug werd in 1907 vervangen; het Haarlemmermeerstation opende in 1915 haar poorten, de verbinding met Aalsmeer, Uithoorn en Nieuwersluis. Tussen 1934 en 1941 werden de spoorbanen in oost opgehoogd, waartoe 24 onderdoorgangen werden gebouwd.

In 1939 opende de minister van Waterstaat twee nieuwe stations, het Muiderpoortstation en het Amstelstation. Het Muiderpoortstation ter vervanging van een kleiner station ter hoogte van de Insulindeweg, het Amstelstation als nieuwe lokatie buiten de toenmalige bebouwde kom.

In de periode 1929-39 kreeg de Ringspoordijk gestalte voor het goederenverkeer tussen Havens-West en Havens-Oost. De sporen op de dijklichamen zijn indertijd niet aangelegd, waarna de dijklichamen vele decennia braak lagen. Het westelijk deel werd in het recente verleden (1984) opgenomen in het traject van de Schiphollijn (station Vlughtlaan, Lelylaan), terwijl het oostelijke traject een aansluiting kreeg op de lijnen Zaandam en Haarlem. Ter hoogte van de kruising van de spoorlijnen Haarlem-Schiphol - Zaandam is het nieuwe station Sloterdijk aangelegd (1986). In het zuiden ligt het station Zuid op de ringdijk (1978), ongeveer op de plaats waar Berlage zijn 'Zuiderstation' had geprojecteerd, namelijk in het verlengde van de Minervalaan.

4.1.3 Waterwegen, kanalen en havens

Goede waterwegen zijn eeuwenlang de economische dragers geweest voor de stad.

Gedurende de inzinking in de tweede helft van de 18de eeuw verzandde de haven en waren de Walen (de Oude en Nieuwe) onbereikbaar geworden. Op vele plaatsen stond slechts drie à vier voet water. In 1829 besloot het stadsbestuur de totale dichtslibbing tegen te gaan door de aanleg van twee havenkommen ter weerszijden van het open havenfront.

Het projekt behelsde de aanleg van twee dijken ter voorbereiding van de twee dokken: de Ooster- en Westerdoksdijken, die tien jaar later werden aangelegd. Hiervoor tekende de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, ir. J. Blanken Jansz. (1755-1838). Sinds de 17de eeuw was dit de eerste wijziging die de haven onderging.

Hoge investeringen werden gepleegd in nieuwe projekten, zoals het 80 kilometer lange Noord-Hollandse kanaal, dat in 1824 werd aangelegd. Een succes is deze verbinding met de Noordzee nooit geworden. Het kanaal was al na 25 jaar verouderd omdat het te ondiep en te smal was en het lange traject teveel obstakels herbergde.

Amsterdam probeerde het nog eenmaal om uit het slop van de voorgaande periode te geraken. Het Noordzeekanaal kwam in 1876 tot stand en bleef vanaf de opening een groot succes.

De vaart naar het Duitse achterland kwam in 1892 echt op gang na de opening van het Merwedekanaal, de voorloper van het Amsterdam-Rijnkanaal. De aanleg van laatst genoemd kanaal betekende een aanzienlijke verkorting van de verbinding met het Duitse achterland. Het kanaal werd in 1931 aanbesteed en pas opengesteld in 1951, na het vertragende effect van de oorlog

Bestaande verbindingen waren in zuidelijke richting de Amstel en de parallellen zoals de Wetering en de Kostverlorenvaart/Schinkel.

De Haarlemmertrekvaart (1631) vormde de westelijke verbinding, de Weespertrekvaart (1630) de oostelijke.

- de havens

Omstreeks 1900 beschikte de stad over een goed geoutilleerde haven, waar tweederde van de gehele Nederlandse koopvaardijvloot was ondergebracht.

De havenactiviteiten waren van meet af aan gericht op de stukgoederen. De grondslag hiervoor werd gelegd door de betrekkingen met de koloniën. Massagoederen konden worden afgehandeld in de Petroleumhaven, de Houthaven en in de overslaginrichtingen voor kolen, granen en zaden.

- Het oostelijk havengebied

De oostelijke scheepvaartroute (Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal) betekende een krachtige ontwikkeling van het oostelijk havengebied.

Belangrijke uitbreidingen waren noodzakelijk geworden, nadat de sporen naar het Centraalstatin de beide sluizen van het Ooster- en Westerdok afsloten voor de grote scheepvaart. Kunstmatige eilanden in het IJ werden aangelegd voor opslag en industrie. De Handelskade werd als eerste aangelegd, waarvan in 1879 de eerste 400 meter in gebruik werd genomen en in 1850 geheel voltooid.

De Oostelijke Handelskade en het IJ-eiland waren omstreeks 1900 volledig in gebruik. De kade werd in 1885 voorzien van een hydraulische krachtcentrale. Op de kade staat het vroegere 'landverhuizershotel' van de Koninklijke Hollandse Lloyd, gebouwd in 1917-20 gebouwd door E. Breman, waarnaast een aantal beambtenwoningen, een ontwerp van de architect J.H. Leliman.

In 1877 naderde de Spoorweghaven in de Stadsrijetlanden haar voltooiing. Het oostelijk havengebied werd uitgebreid met de Petroleumhaven (1888), de Minervahaven en de Oude en Nieuwe Houthaven (1876-1893).

De havenuitbreidingen waren vooralsnog niet planmatig en na vele klachten werd in 1896 daadwerkelijk besloten hier verandering in aan te brengen.

De gemeente ontwikkelde in het Oostelijke havengebied de Ertskade (1896), Entrepothaven en Entrepotdok (1900) Javakade, Sumatrakade, Levantkade, Surinamekade, Panamakade met spoorweghaven, Zeeburgerkade (1913) en Borneokade (1916-27). Het oostelijk havencomplex was hiermee voltooid.

- het westelijk havengebied

De westelijke handelsroute kreeg een impuls door de aanleg van het Noordzeekanaal (1876). De ontwikkeling van het westelijke havengebied kwam na WO I op gang: de Coenhaven in de periode 1925-33 en de Vlothaven - als uitbreiding van de Houthaven - in 1931. Aan de Houthaven staan nog altijd de pakhuizen en op het Stenen Hoofd de graansilo van Korthals-Altes, die herinneren aan de bedrijvigheid aldaar. De grote expansie van het westelijk havengebied kwam pas echt op gang na 1940. De opening van de Noordersluis in 1930 toonde al een visie op een rooskleurige toekomst: de sluis kom kreeg een lengte van vierhonderd meter, een breedte van vijftig meter en een diepte van vijftien meter, in die tijd de grootste sluis ter wereld.

De grote Westhaven, ook wel de Fordhaven genoemd kreeg een lokatie ten westen van de voormalige Hembrug.

Resteert het belangrijke industrie- en havengebied aan de overkant van het IJ met de indertijd gerenommeerde scheepswerven. De aanleg van de infrastructuur door Rijk en gemeente zoals het Noordzeekanaal, de infrastructuur van het industriegebied en de nabijheid van werknemers, maakte dit gebied aantrekkelijk voor met name de scheepsbouw. Onderdak vonden er o.a. de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (gesloopt), de Nederlandse Dok Mij, de Nederlandse Scheepsbouw Mij (later de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij, de NDSM) en de Bataafse Petroleum Mij.

4.2 Nijverheid, industrie en nutsvoorzieningen

Verskillende bedrijfstakken kregen na 1850 te maken met een economische terugval, die zich aan het einde van de eeuw min of meer herstelde. Met de uitbreiding van de havenwerken tussen 1850 en 1940 nam ook de vraag naar grotere opslag-mogelijkheden toe. Loodsen, vemen, koelpakhuizen, graansilo's en traditionele pakhuizen, voorzien van overslag-machines (kranen, liften en elevators) vormden een nieuw beeld in de haven, vanwege de grootschalige invulling. Het Nieuwe Entrepôt met een gezamenlijke lengte van ongeveer 300 meter werd gerealiseerd in de periode 1898-1900. In de scheepsbouw was eveneens sprake van schaalvergroting, waarbij de bouwloodsen aan het water 'groeiden' gelijk aan de afmetingen van de schepen. Aan het einde van de eeuw werd vanuit de failliete boedel van de Koninklijke Fabriek van Van Vlissingen en Dudok van Heel (sinds 1820), het nieuwe "Werkspoor" opgericht, die zich ging toeleggen op het vervaardigen van dieselmotoren en opdrachten kreeg van de spoorwegen. De werkplaatsen op het emplacement Oostenburg werden overgenomen.

De Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij verhuisde in 1919 van Oostenburg naar de overzijde van het IJ en kreeg vele opdrachten. Vanaf 1906 volgden vele industrietakken naar de nieuwe industrieterreinen in Amsterdam Noord, de ingepolderde en opgehoogde terreinen van de Buiksloterham en de Nieuwendammerham.

De Amsterdamse nijverheid kreeg na de eeuwwisseling ook nieuwe impulsen; de gehele Nederlandse economie profiteerde van een opleving van de wereldhandel. Belangrijke inkomsten kwamen uit de handel met Indie: tabak, koffie, thee, cacao en rubber (zie Handelsmaatschappijen, blz. 15). De Amsterdamse diamantindustrie leefde in de periode 1870-1875 op, de zogenaamde 'Kaapse tijd'. In 1897 leverde de diamantindustrie aan circa 9000 Amsterdammers werk.

Nutsvoorzieningen

Kenmerkend voor het vierde kwart van de negentiende eeuw zijn de overnemingen van particuliere instellingen met een algemeen nut door de overheid. De instellingen zijn dan niet-concurrerend meer, zoals de watervoorziening (1896), het gasbedrijf (1896) en de tram (1898).

- waterleiding en riolering

In 1854 moest de bevolking van Amsterdam op primitieve wijze van drinkwater worden voorzien met behulp van waterboten en de opvang van regenwater. Deze particuliere waterschippers waren verenigd in de 'Verschwater-Societeit'. In 1844 beschikten zij over 23 schuiten, die jaarlijks te zamen ongeveer 2500 tochten naar de Vecht maakten. Het drinkwater werd overgepompt in zogenaamde "leggers".

In 1851 werd de Duinwater-Mij opgericht, de eerste stap in de richting van een Amsterdams drinkwaternet. Het gehele systeem werd door Engelsen ontworpen, aangelegd en gefinancierd. Een transportbuis van 23 km lengte zorgde voor de aanvoer van het gefilterde duinwater, afkomstig uit Vogelenzang. In 1854 begon de eigenlijke exploitatie van de Duinwaterleiding. In 1879 volgde de exploitatie van de zogenaamde Vechtwaterleiding, hoofdzakelijk bedoeld voor industriële doeleinden en publieke diensten, zoals brandweer en stadsreiniging. De levering van drinkwater liet echter te wensen over en de gehele watervoorziening kwam in 1896 in handen van de gemeente. Aan de waterleiding werd een bronwaterleiding toegevoegd, welke laatste kon worden aangelegd in de gemeente Nieuwer-Amstel. De watertoren kreeg een plaats ter hoogte van de voormalige tramremise. Later volgde een oostelijke toevoer van drinkwater vanuit de Loosdrechtse plassen.

Tot 1870 vond de afvoer van faecalien plaats in beerputten, haalde de Boldoot-kar in de stad 'tonnen' op en werd er geloosd op de grachten.

De eerste proeven voor de aanleg van een ondergronds rioleeringsstelsel speelde zich af in 1870. Het pneumatische stelsel van de uitvinder Charles T. Liernur werd beproefd in de Looierssloot, thans Fokke Simonszstraat. De eerste aanleg van het definitieve rioolstelsel vond plaats in 1879 in het Vondelkwartier.

Het project werd uitgevoerd door de dienst Publieke Werken. Na 1900 werd overgegaan op een gecombineerd rioolstelsel, waarbij huishoudelijk afvalwater en hemelwater eveneens door het riool werden afgevoerd. In 1913 werd het hoofdrioleringsgemaal op de Zeeburgerdijk in bedrijf gesteld. De stad telde verder verschillende reinigingsinrichtingen, waar het huishoudelijke afvalwater werd gereinigd.

Thans vindt de verwerking van het afval plaats op het IJ-eiland, de rioolwaterzuiveringsinrichting Oost.

- gasvoorziening, elektriciteit.

De straatverlichting was tot 1897 een taak van particuliere maatschappijen. De Amsterdamsche Pijpgaz Compagnie werd opgericht (1825), waarin de Imperial Continental Gas Association grote belangen verwierf. De fabriek stond op het bolwerk 'Nieuwkerk', tegenover de Elandsstraat (1835). Uitbreiding bleek noodzakelijk en een tweede vestiging werd geëxploiteerd door de 'Hollandsche Gasfabriek'. De fabriek was gesitueerd aan de Weteringschans tegenover de Den Texstraat. De 'Imperial' breidde verder uit met twee fabrieken aan de Haarlemmerweg (Westergasfabriek, I. Gosschalk) en de Linnaeusstraat (oostergasfabriek, I. Gosschalk. 1883-'85), waarbij later nog een derde werd toegevoegd aan de Omval

(Zuidergasfabriek). De gemeente besloot in 1897 de exploitatie zelf ter hand te nemen, de gemeentelijke gasfabrieken werden opgericht en in 1898 werd het besluit genomen tot algehele invoering van het gasgloeilicht voor de openbare verlichting.

Voor de verlichting had de gemeente concessies verleend aan de maatschappij N.V. Electra'. In 1903 werd de Gemeentelijke Electriciteitswerken opgericht. De elektrische centrale staat op de Hoogte Kadijk (1904-05).

- telefoon

De eerste telefooncentrale bevond zich in de 'Groote Club' op de Dam. De centrale van de particuliere 'Bell Telefoon Maatschappij' ging van start in 1880, met een concessie voor 15 jaar. De eerste gemeentelijke centrale verrees in 1896 aan de Spuistraat 168. (gesloopt) De tweede centrale trad in werking in Amsterdam-Zuid aan de Teniersstraat, in 1921 gevolgd door een derde centrale aan het Singel. In snel tempo volgden de uitbreidingen in de verschillende stadsdelen elkaar op. In Noord aan de Wingerdweg, in Oost aan de Middenweg en in West aan de Almondestraat. In 1932 was het net geheel ondergronds. De eerste openbare telefooncel werd op het Valeriusplein geplaatst in 1931. Uit 1933 dateren de bekende telefooncellen van Ir. J.A. Brinkman & L.C. van der Vlucht.

4.3 Dienstensector, inclusief bestuur

De commerciële dienstensector is in de periode 1850-1940 eveneens sterk toegenomen door de versterking van de handels- en industriële activiteiten als gevolg van de gunstige economische ontwikkelingen. Vooral in de Amsterdamse binnenstad is dit zeer manifest geworden en beslissend geweest voor het voortgaande proces van cityvorming. In de commerciële dienstverlening, waarvan winkels, kantoren, banken, hotels deelt uitmaken vond schaalvergroting plaats. De grootschalige invullingen en het verbreden van wegen door middel van dempingen of afbraak gaven een ontwikkeling aan naar het grootstedelijk leven. De groei van de handel in de laat-negentiende eeuw werd veroorzaakt door de opbloei van de koloniale handel (gestimuleerd door de geleidelijke afschaffing van het Cultuurstelsel) en de invoering van nieuwe financieringssystemen zoals hypotheek en crediet mobilier.

Het verzekeringwezen volgde deze ontwikkelingen op de voet en ging tot steeds grotere differentiatie en risico's over. De lokaties waren representatief en goed bereikbaar.

De banken, verzekerings- en handelsmaatschappijen en grote kantoren vestigden zich hoofdzakelijk aan het Damrak, het Rokin, later doorgetrokken tot de Vijzelstraat en het centrale deel van de grachtengordel. De allure van de omgeving rond het paleis op de Dam, de nabijheid van het hoofdstadskantoor, de Beurs, alsmede de goede infrastructuur - tram en trein - maakten de lokatie aantrekkelijk.

Buiten de Singelgracht waren incidenteel kantoorgebouwen in gebruik. Na 1940 vestigden zich in de duurdere wijken kantoren in luxueuze woonhuizen en villa's buiten de Singelgracht, zoals rond het Museumplein en in de Concertgebouwbuurt/Vondelparkbuurt.

-kantoren

De huisvesting van kantoren betekende een vestiging in een bestaand (patriciers)huis of vroeg, indien de groeimogelijkheden onvoldoende waren om geheel nieuwe kantoorgebouwen.

Op bepaalde lokaties, zoals aan het Damrak en het Rokin gaf de gemeente, alleen wanneer het hotel- of kantorenbouw betrof toestemming hoger te bouwen dan in de bouwverordening was toegestaan. (Victoriahotel, 'de Utrecht'). Een vroeg voorbeeld van vrijstaande hoogbouw is gelegen in Amsterdam-Zuid. Het is de sociale verzekeringsbank, gebouwd in 1937-39 naar een ontwerp van D. Roosenburg. Het gebouw is gesitueerd op de hoek van de Stadionweg en Apollolaan, in de as van de Gerrit van de Veenstraat en het Amstelkanaal.

Vanwege de dure constructiewijze van hoogbouw werd er meer in de breedte gebouwd, hetgeen eveneens een schaalvergroterende werking had. De schaalvergroting op de as op Rokin, Damrak en Vijzelstraat kreeg na de oorlog een vervolg in de Weesperstraat/ Wibautstraat.

-de geldhandel

- de beurs, de effectenbeurs en de nederlandse bank.

De valutamarkt en de beursactiviteiten van Amsterdam gaan terug tot de 17de eeuw. Het eerste officiële beursgebouw stond al op het Damrak, bekend als de beurs van Hendrick de Keyser (1611). De opvolger, de Beurs van J.D. Zocher (1841-45) was gelegen op de plaats van de huidige Bijenkorf en in 1903 vervangen door de beurs van Berlage. Naast Berlage's Beurs startte de Effectenbeurs (1911-14, Jos.Th. Cuypers) haar activiteiten.

De Nederlands bank hield vanaf 1869 tot aan de verhuizing naar het Frederiksplein, kantoor op de Oude Turfmarkt. De imposante Classicistische facade, een ontwerp van W.A. Froger, is uitgevoerd in natuursteen. (thans Allard Pierson Museum).

-de (handels)banken en verzekeringsmaatschappijen.

De jaren zestig van de vorige eeuw zijn te beschouwen als de geboortetijd van het moderne bankwezen, die na de eeuwwisseling tot grote bloei kwam. De banken kregen een belangrijke stem in het zakenleven omdat zij de rol overnamen van kapitaalverstrekking, dat tot dusverre steeds werd gedaan door het plaatsen van aandelen en obligaties. Na WO I vond er een concentratie van het bankwezen plaats. De particuliere banken verdwenen vrijwel geheel en de grote banken werden omgezet in naamloze vennootschappen.

In de periode 1850-1900 zijn onder andere opgericht de Kas-Vereeniging (1865), de Banque de Paris et des Pays-Bas (1872). Na 1900 verrees de Eerste Hollandsche Levensverzekering Bank naar een ontwerp van G. van Arkel en H.H. Baanders, op de hoek van de Keizersgracht en Leliegracht, door zijn hoogte een opmerkelijk stedenbouwkundig accent. De Nederlandsch Indische Handelsbank aan het Singel (1910-12), naar een ontwerp van J.P.F. Van Rossum en W.J. Vuyk, (en vergroot in 1927 door A.D.N. van Gendt) staat op de hoek van het Singel en de Raadhuisstraat.

In 1932 liet de Amsterdamsche Bank een nieuw kantoor bouwen tussen Herengracht, Utrechtsestraat, Rembrandtplein en Amstelstraat naar een ontwerp van H.P. Berlage en B.J. en B.W. Ouendag.

Voor de verzekeringsmaatschappij 'De Utrecht' bouwden J.F. Staal en A.J. Kropholler in 1902-'05 een monumentaal magazijn en een kantoor, Damrak 26-30. Hier vlakbij stond het gebouw van 'de Algemeene', een belangrijk ontwerp van H.P. Berlage uit 1894, dat in 1963 door brand verwoest werd. Ook buiten de grachtengordel, namelijk in de representatieve Museumpleinbuurt vond een bankinstelling een lokatie, namelijk de voormalige Rijkspostspaarbank aan de Van Baerlestraat, in 1899-1901 gebouwd naar een ontwerp van D.E.C. Knuttel.

-de handelsmaatschappijen

De betekenis van Indië en de hiermee samengaande bloeitijd op het economische vlak was in de periode 1890-1930 sterk toegenomen, als gevolg van een wereldwijde hausse tot WO I. Voor Nederland betekende de oorlog economisch gezien een kort intermezzo. De aanvoer van produkten uit Nederlands Indië bleef constant. De handelsmaatschappijen beleefden gouden tijden. Na de eeuwwisseling leefde de tabak- en de koffiehandel vanuit Indonesië op, evenals de rubberhandel en de cacao.

De 'Nederlandsche Handelsmaatschappij', opgericht in 1863, betrok in 1925 het door de Bazel ontworpen imposante kantoorgebouw aan de Vijzelstraat. In de hoofdstad waren meerdere handelsmaatschappijen actief, zoals de gerenommeerde Deli-maatschappij, opgericht in 1869. In 1895 telde Nederland (v.n. te Amsterdam) 64, in Indie 127 cultuurmaatschappijen.

-winkels en warenhuizen

In de periode 1880 en 1920 verrees in het centrum van Amsterdam een groot aantal winkelpanden, geconcentreerd langs enkele belangrijke verkeersaders. In betrekkelijke korte tijd ontstond er een situatie, die sindsdien niet wezenlijk is veranderd. Ook in deze categorie gebouwen vond schaalvergroting plaats en vonden ingrijpende wijzigingen van gevelpuien en interieurs veelvuldig plaats.

Belangrijke centrum-lokaties waren Damrak, Rokin, Nieuwendijk, Kalverstraat, Heiligeweg, Leidsestraat, Reguliersbreestraat, Utrechtsestraat, de Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat.

De warenhuizen zijn een typisch exponent van deze vroeg-twintigste eeuwse ontwikkeling, vormgegeven in een rijke traditionele stijl. De Bijenkorf aan het Damrak (J.A. van Straaten, 1911-14), en de kledingmagazijnen 'Maison de Bonneterie' (A. Jacot en W. Oldewelt, 1908) en 'Hirsch' (A. Jacot, 1911) genoten een reputatie tot ver voorbij de gemeentegrenzen.

Buiten de Singelgracht waren de winkellocaties op eenzelfde wijze gepland, met een concentratie langs hoofdstraten en pleinen.

Voor de toelevering van goederen aan bedrijven en winkels zorgden vanaf 1938 de Centrale Markthallen, gesitueerd in Amsterdam Oud-West.

Bestuur

De liberalen verloren tegen het einde van de negentiende eeuw terrein. De verzuiling zette verregaand door in Nederland. Met name de katholieken en de sociaal-democraten kregen een belangrijke stem binnen de Amsterdamse gemeenteraad. De emancipatie van de katholieken, die zich in de 19de eeuw geleidelijk aan voltrok, uitte zich niet alleen in de bouw van vele kerken, ook op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs (de schoolstrijd) en de gezondheidszorg drukten zij een stempel op het maatschappelijk leven. De sociaal-democratische beweging groeide eveneens sterk.

De invloed van overheid en gemeente op de dienstverlening kreeg een sterke impuls aan het einde van de negentiende eeuw. Deze toenemende invloed weerspiegelde zich in de uitbreiding van een groot aantal dienstgebouwen.

De politiek van gemeentelijke interventie vroeg om professionalisering. Tegelijkertijd ontwikkelde de gemeente een apparaat op het gebied van planning, stadsuitbreiding, verkeer, gezondheidszorg, en economie.

Een aantal gemeentelijke diensten met een centrale functie werden in het centrum ondergebracht. Het stadhuis werd in 1808 verplaatst van Paleis op de Dam naar de O.Z. Voorburgwal in verband met de installatie van Lodewijk Napoleon. Het Prinsenhof bleek al spoedig te klein en verspreid over de stad werden verschillende afdelingen ondergebracht, zoals het bureau voor bevolking, het kantongerecht, de gevangenis en het koloniaal etablissement, politie- en brandweer, stadsreiniging en de gemeentegiro.

De verschillende onderafdelingen, zoals de politie- en brandweer, telefoon en postkantoren verspreidden zich ook over de verschillende nieuwe woonwijken.

- Onderwijs

Uit 1857 dateert de Wet op het Lager Onderwijs, gevolgd door de Wet op het Middelbaar Onderwijs (1863). Deze wet hield in dat de overheid strenger regulerend optrad in het onderwijs. Amsterdam vervulde landelijk gezien een centrumfunctie en was vanouds een belangrijke universiteitsstad. De stad fungeerde als vestigingsplaats van vele beroepsopleidingen.

De gemeente kreeg eind negentiende eeuw en met name in de twintigste eeuw een belangrijke rol toebedeeld in de oprichting van scholen. De gemeentescholen werden meestal ontworpen door Publieke Werken. Het aantal particuliere en confessionele scholen nam sterk toe, verspreid over de nieuwe woonwijken.

Het universitair onderwijs kreeg een plaats in de 'Oude Manhuispoort', evenals in het nabijgelegen oostelijk gelegen centrum, de Plantage, de vestigingsplaats van onder meer het als een wetenschappelijke instelling gestichte Artis. Als gevolg van de verzuiling werd in 1880 de Vrije Universiteit opgericht, die haar domicilie koos aan de Keizersgracht, op de hoek van de Spiegelstraat. In de jaren '20 verhuisde de universiteit naar de Lairesestraat en in de jaren '60 naar de Boelelaan.

Kenmerkend voor de scholenbouw in de periode 1910-1930 was de Amsterdamse Schoolstijl, die vanuit de tekenkamers van Publieke Werken tot in alle uithoeken van Amsterdam te vinden is.

- Gezondheidszorg

In de periode 1850-1940 vond er een ontwikkeling plaats naar een zelfstandige ziekenzorg en een professionalisering met specialistische klinieken. Gedurende de gehele negentiende eeuw was de gezondheidszorg vrijwel uitsluitend in particuliere handen. Bijvoorbeeld het Prinsengrachtziekenhuis (1857) en de R.K. Ziekenverpleging aan de Keizersgracht 129-131 uit 1880. Deze waren naar verhouding klein van omvang en voor de midden- en gegoede klasse.

In 1867 werd het in het centrum gelegen Binnengasthuis aangewezen tot universitair ziekenhuis, dat al dienst deed als ziekenverblijf na de Alteratie. Het tweede centrum van belang was het Wilhelminagasthuis, gebouwd op het terrein van het voormalige Pesthuis.

In de loop van de 20ste eeuw breidde de invloed van de gemeente zich op het gebied van de gezondheidszorg sterk uit, onder andere door oprichting van de in 1901 gestartte GGD. In de nieuwe stadswijken verrezen nog enkele ziekenhuizen, bijvoorbeeld in Amsterdam-Zuid de Boerhaavekliniek. Thans zijn gesloten de Lutherse Diaconesse en het Centraal Israelitisch Ziekenhuis, evenals in Oost het Burgerziekenhuis (Linnaeusstraat 89, 1889-91). Oost kreeg kort daarna een tweede ziekenhuis en wel het nog altijd functionerende Onze Lieve Vrouwe Gasthuis, opgericht in 1898, gesitueerd tegen het Oosterpark.

Na 1980 brak de periode van fusering aan, waarbij nagenoeg alle kleine ziekenhuizen het veld moesten ruimen voor enkele grote centra, waaronder het Academisch Medisch Centrum in de Bijlmer.

- Kerkelijk leven

Tengevolge van de rooms-katholieke emancipatie die zich in de loop van de negentiende eeuw geleidelijk aan voltrok en van de diverse afscheidings- en herenigingsbewegingen bij de protestanten, verrezen er zowel binnen als buiten de grachtengordel vele nieuwe kerkgebouwen. Het grootste aantal wordt echter ingenomen door de katholieke kerkgebouwen.

De belangrijkste negentiende eeuwse katholieke kerkenbouwer was P.J.H. Cuypers, waarvan de meeste kerken zijn geïnspireerd op de gotiek. Op Amsterdams grondgebied staan de 'Posthoorn' (1860-1888), de Vondelkerk (1870-80), de 'Liefde' (1883-85, wordt gesloopt) en de R.K. St.-Dominicus (1884-86). Enkele bekende katholieke kerken zijn voorts de R.K. St.-Nicolaaskerk van A.C. Bleijs (1885-87), R.K. O.L. Vrouw van de H. Rozenkrans, Jos. Th. Cuypers en J. Stuyt, (1905) en eveneens naar een ontwerp van J. Stuyt de R.K. St.-Agnes (1919-32).

Enkele bekende niet-katholieke kerken uit de periode 1850-1940 zijn de Gereformeerde kerk op de Keizersgracht 566, een ontwerp van de architecten G.B. en A. Salm, iets verderop de Nieuwe Waalse kerk uit 1854-56 van architect A.N. Godefroy en de 'Parkkerk' van de Hervormde Gemeente nabij het Vondelpark.

Amsterdam is enkele kloostercomplexen rijk, waarvan het St.-Rosaklooster, naar een ontwerp van Kropholler (1921-26), is gesitueerd langs het Noord-Hollands kanaal.

De synagogegebouw voltrok zich in de periode 1850-1940 voornamelijk in Amsterdam-Zuid aan het Jacob Obrechtplein (1928), een synagoge in de Lekstraat (1937) en in de Gerard Doustraat de 'Tesjoengat' Israel uit 1892.

- Sport

Verantwoordelijk voor de sport- en speelterreinen was de dienst Publieke Werken (1850). De sportbeoefening vond veelal plaats in de buitenlucht.

In de 20ste eeuw nam de belangstelling voor recreatie sterk toe. De Gezondheidscommissie had hierin een belangrijke stem. Zij adviseerde de gemeente gronden beschikbaar te stellen voor permanente sportterreinen. De verplaatsing van sportterreinen kwam veelvuldig voor, vanwege de stadsuitbreidingen.

Bekende sportfaciliteiten zijn die van de Olympische spelen, die o.a. zijn gesitueerd in het plan Berlage. Onderdelen hiervan zijn gesitueerd in het Amsterdamse bos, zoals de roeibaan, in de nabijheid ervan het Olympisch stadion (J. Wils, 1926-28), de velden op het Olympiaplein en het De Mirandabad. Van later datum dateert de Apollohal, een tennishal, gebouwd in 1934 naar een ontwerp van architect Boeken.

4.4 Bevolkingsontwikkeling 1850-1940

Amsterdam telde in 1875 288.457 inwoners, in 1900 gestegen tot 515.727 inwoners. Deze vooruitgang is in de 20ste eeuw voortgegaan, echter niet in zo'n snelle vaart. In 1914 telde de stad 609.082 inwoners. De eerste wereldoorlog en de daarop volgende maatschappelijke inzinking had geen gevolgen voor de aanwas van de bevolking. In 1922 was deze opgelopen tot 696.470 zielen, in de loop van 1923 werd de 700.000 gehaald. De geboorte van de 750.000 inwoner vond plaats in 1929. In 1931 was blijkens het gemeenteverslag de bevolking gestegen tot 766.263 inwoners.

Deze toeneming was onder meer het gevolg van de verbeterde hygiënische en medische omstandigheden.

Het aantal huwelijken nam in de periode 1850-1940 sterk toe, evenals het aantal echtscheidingen.

De nataliteit en de mortaliteit van de bevolking bewoog zich echter in neerwaartse lijn, het sterftecijfer daalde, de gemiddelde leeftijd steeg. De trek naar de grote stad vanuit het platteland zorgde eveneens voor een toestroom van nieuwe inwoners.

5. Stedebouwkundige ontwikkelingen in het stadsgebied

5.1 Invloed van wet- en regelgeving op stadsontwikkeling, volkshuisvesting en wijkvoorzieningen.

-inleiding

Aan het eind van de negentiende eeuw gingen leden van de gemeenteraad vraagtekens plaatsen bij de actuele gang van zaken bij de stadsuitbreiding. De invoering van het erfpachtsysteem bij de uitgifte van gronden, de annexatie van het noordelijke deel van de gemeente Nieuwer-Amstel en de aankondiging van de Woningwet heeft de gedachtenvorming over deze zaken tussen 1896 en 1900 in een stroomversnelling gebracht. Rond Amsterdam-Zuid zijn de nieuwe denkbeelden over de rol van de gemeente, over de aanpak van planning en over de vorm en werking van plannen uitgekristalliseerd. Een eerste wet, die het mogelijk maakte buiten de wallen te bouwen was de Vestingwet uit 1874. In deze wet was aangegeven dat permanente bebouwing buiten de vestingwallen was toegestaan. De Hollandse waterlinie zorgde voortaan voor bescherming. Een jaar later werd de Hinderwet ingevoerd, waardoor de gemeente invloed kreeg op de vestigingsplaats van industrieën met vervuilende en met stank gepaard gaande activiteiten.

-erfpachtstelsel

In 1894 besloot de 'Maatschappij tot Nut van het Algemeen' een onderzoek in te stellen naar het volkswoningvraagstuk en haar specifieke problemen. Het ontwerpen van nieuwe woningtypen was een belangrijke opgave. Samengevat kwam in het rapport naar voren dat werd gepleit voor een actieve betrokkenheid van de overheid. Een middel was gevonden om langs privaatrechtelijke weg ordenend op te treden. In 1896 werd het zogenaamde erfpachtstelsel geïntroduceerd.

-Woningwet

Een tweede belangrijke wet was de Woningwet die in 1902 in werking trad, de eerste poging van de overheid om een einde te maken aan de ongebreidelde 'revolutiebouw'. Deze controle betekende voor Amsterdam de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een nieuwe visie nieuwe uitbreidingsplannen buiten de 'schil'. Een dringende vraag was welke rol de gemeente in de toekomst zou kunnen spelen in het proces van de stadsuitbreiding. Een gepast antwoord hierop was de wettelijke verplichting om een uitbreidingsplan op te stellen en regels op te leggen voor het bouwen, de zogenaamde Bouwverordening, die overigens per gemeente konden verschillen. De Woningwet gaf onder andere de mogelijkheid tot het beschikbaar stellen van rijkssubsidies aan gemeenten ten behoeve van woningverbetering en krotopruiming. Tevens maakte de wet het mogelijk woningbouwverenigingen op te richten. De invloed strekte zich later ook uit tot het uiterlijk van de bebouwing. Hiervoor werd de schoonheidscommissie ingesteld.

Bouw- en woningtoezicht

Daarnaast lag in de bouwverordening besloten de controle op de technische kwaliteit. Een belangrijke taak, die werd vervuld door de Bouw- en Woning toezicht, opgericht in 1901. Directeur van deze dienst was tot 1915 Ir. J.W.C. Tellegen, die als eerste taak kreeg het concipieren van een Bouwverordening. Dit als verplicht onderdeel van de Woningwet.

-schoonheidscommissie

Bij de uitgifte in erfpacht of de verkoop van grond werd een bepaling opgenomen, dat de op de desbetreffende terreinen te stichten bebouwingen aan door hen te stellen normen moesten voldoen. Hiermee werd invloed uitgeoefend op de kwaliteit van de bebouwing en resulteerde in 1915 tot het instellen van schoonheidscommissies. In 1922 werd de Bouwverordening aangevuld met de bepaling dat bouwen in de zin van de verordening niet zou mogen geschieden, indien naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders het stadsschoon zou worden geschaad. In 1927 werd de zogenaamde Welstandsbepalingen wettelijk vastgelegd. Deze bepalingen hadden specifiek betrekking op het uiterlijk van de gebouwen

-onteigeningswet

Belangrijk onderdeel was de zekerheid die de gemeenten kregen over de juridische basis van het uitbreidingsplan en het bouwverbod. Mogelijkheden werden geschapen tot onteigening van particulier grondbezit op grote schaal voor bijvoorbeeld het wegnen. Regels dienaangaande werden vastgelegd in de onteigeningswet.

-de Gemeentelijke Woningdienst

Vanuit de traditie van Van Niftrik ontwikkelde de gemeente een systeem waarbij invloed werd gekregen op het gebied van planning, de verplichte bouwverordening, grootschalige onteigening van grond en regerings-voorschotten voor sociale woningbouw. Het ontwikkelen van een programma van eisen vond zijn uitwerking in het ontwerp zelf, verkeersplanning en planning-procedures.

Een belangrijke stap in de versterking van de overheidsbevoegdheid met de woningkwaliteit en de woningproductie was de oprichting van de Gemeentelijke Woningdienst in 1915, thans Dienst Bouwen en Wonen.

De directeur van deze dienst was ir. A. Keppler, die een belangrijke stem had in de ontwikkeling van de tuindorpen in Amsterdam-Noord. De gemeente ging zelf als bouwer optreden.

Aan het einde van de negentiende eeuw domineerde in Amsterdam de 'technocratische' visie van stadsuitbreiding. In het begin van deze eeuw werden ook esthetische en functionele benaderingswijzen toegepast, met name door toedoen van H.P. Berlage. Het aantal regels nam in de twintigste eeuw dusdanig toe dat stadsuitbreiding zich ontwikkelde tot een over-gereguleerd systeem met een nauwelijks toegestane flexibiliteit.

Het accent lag geheel op het wonen in de wijken, waarbij integraal wijkvoorzieningen werden opgenomen, zoals winkels, scholen, badhuizen, verenigings- en bibliotheekgebouwen. Zorgvuldig uitgewerkt waren deze plannen bijvoorbeeld bij de tuindorpen, die enigszins geïsoleerd aan de overzijde van het IJ lagen.

-stadsuitbreidingsplannen, het AUP.

De sterke groei in de voorafgaande periode noopte de gemeente echter tot nadenken over de infrastructuur en de toekomstige groei van de stad. Zo lagen de tuindorpen bijvoorbeeld geïsoleerd en de noodzakelijke verbindingen kwamen voor rekening van de gemeente. De problematiek rond de infrastructuur en de onderlinge afstemming van de deelgebieden in samenhang met de toekomstige uitbreidingen, leidde tot de ontwikkeling van een structuurplan. Een eerste poging, het schemaplan Groot-Amsterdam, aangeboden in 1926 aan de gemeente Amsterdam beantwoordde niet aan de verwachtingen. In 1930 had de Tuindorpen-commissie kenbaar gemaakt, dat geheel losse tuindorpen in Amsterdam niet wenselijk waren. Het debat resulteerde na een belangrijke inbreng van F.M. Wibaut in de oprichting van de afdeling Stadsontwikkeling (1928), als onderdeel van de afdeling Publieke Werken. Hoofd werd ir. L.S.P. Scheffer. Stadsontwikkeling ontwierp het A(lgemeen) U(itbreidings) P(lan), een voorafgaand onderzoek naar de functies wonen, werken, verkeer en recreatie. Een bevolkingsstudie was onderdeel van het plan, waarin zowel de toekomstige bevolkingsgrootte als de bevolkingsopbouw werd aangegeven. Het waren Van C. van Eesteren als eerste Nederlandse stedenbouwkundige en Van Lohuizen als deskundige op het gebied van het bevolkingsonderzoek, die hun ideeën integreerden in het plan. Aan het programma van eisen werd toegevoegd een verkeerstelling, het benodigde aantal woningen, havenuitbreiding, industrie-terreinen, recreatieterreinen, openbare gebouwen, verkeerswegen te land en te water, spoorwegen, luchtvaart, tuinbouw, begraafplaatsen enz. Na vier jaar correctiewerk werd het plan door de Kroon goedgekeurd.

De uitbreidingen vonden vanaf de invoering van het plan niet meer plaats op toevallig beschikbare terreinen, zoals in de twintiger jaren het geval was. Eventuele moeilijkheden ten aanzien van verbindingen en verzorging werden tot een minimum gereduceerd.

5.2 Stadsontwikkeling 1850-1940 in hoofdlijnen.

5.2.1 Ontwikkelingen in de binnenstad

-de vestingstrook

Het grootste deel van de wallen en bolwerken waren voor 1850 al geslecht, tegen 1865 was het laatste deel ontmanteld en geëgaliseerd. De zone werd ingericht ten behoeve van industrie, woningbouw en stedelijke voorzieningen en openbare functies. De stadspoorten werden gesloopt.

De vestingstrook ter hoogte van het Leidseplein werd bijvoorbeeld ingericht voor openbare functies zoals de Stadsschouwburg, het Huis van Bewaring en aan de Weteringschans een kerk en enkele scholen. Tussen de Amstel en de Nieuwe Vaart werd de vroegere vestingstrook voor een aanzienlijk deel bestemd voor gebouwen van de Rijksoverheid. De vestingstrook langs de Jordaan ten zuiden van de Bloemgracht was rond 1850 al vrijwel geheel uitgegeven aan bedrijven.

-het plan Sarphati (1862)

Een belangrijk moment in de geschiedenis van de Amsterdamse uitbreidingsplannen vond plaats in 1862. De gemeenteraad keurde de plannen van de enthousiaste arts-projectontwikkelaar dr. Samuel Sarphati (1813-1866) goed voor het gebied rond de vroegere Utrechtsepoort. De onderhandelingen karakteriseert A. van der Valk als 'de lijdensweg van een plannemaker'. Achtereenvolgens kwamen in een aantal deelvakken als eerste het Paleis van Volksvlucht tot stand in 1864, gevolgd door het Amstelhotel (1867). Het gehele gebied werd opnieuw ingericht en voor de plannen moest o.a. de veemarkt verhuizen naar de Cruquiusweg en de militaire functies naar de zuidzijde van de (latere) Sarphatistraat. De Sarphatistraat werd aangelegd met een verbinding over de Amstel, de Hogesluisbrug.

-volkswoningbouw

Amsterdam kon vanwege de geringe welvaart in de 18de eeuw en de eerste helft van de 19de eeuw volstaan met het uitbreidingsplan van Danckerts uit 1665. De bevolking sdruk was in de 19de eeuw zo sterk toegenomen dat ongeveer 10 % van de stadsbevolking in sloppen en kelderwoningen verbleef. In 1858 waren er nog 4917 kelderwoningen met 22.654 bewoners.

Particuliere initiatieven vormden een inleiding en ontwikkeling naar een sociale woningbouw. Rond 1850 kwamen de eerste projecten van de grond in de Jordaan, waarvan de 'Bouwmaatschappij Concordia', voortgekomen uit een particuliere stichting van C.P. Van Eeghen en mr. H.S. van Lennep, belangrijke woningbouwprojecten ontwikkelde. De namen van de verschillende verenigingen illustreren het maatschappelijk doel, zoals de 'Vereeniging ten behoeve der Arbeidersklasse' (1852), de 'Amsterdamsche Vereeniging tot het bouwen van Arbeiderswoningen' (1875), en de 'Bouwmaatschappij tot verkrijging van Eigen Woningen' (1868).

Gebouwd werd o.a. aan de Marnixstraat en de Goudsbloemgracht (later Willemstraat geheten). Buiten de Jordaan verrees gemeentelijke woningbouw op de oostelijke en westelijke eilanden en op de voormalige vestingstrook in de laatste decennia van de 19de eeuw, bijvoorbeeld in de Czaar Peterstraat en omstreken en de Barentzstraat.

-Plantage

De tuinen in de Plantage werden vanaf 1860 vrijgegeven voor bebouwing. Als gevolg van de gestegen grondprijs werden er nauwelijks volkswoningen, maar voornamelijk aanzienlijke huizen gebouwd. De buurt behield het oorspronkelijke groene karakter door de aanwezigheid van de dierentuin Artis.

-cityvorming

Het transformatieproces in de binnenstad manifesteerde zich in de vorm van enkele wijzigingen in de historische structuur, voornamelijk gericht op de ontplooiing van de stad in samenhang met de ontwikkelingen op het gebied van de handel en het sociaal-economische vlak. Dit cityvormingsproces voltrok zich hoofdzakelijk aan de 'Nieuwe Zijde'.

De voornaamste ingrepen waren de dempingen, uitgevoerd in de periode 1860-1902. Noodzakelijk vanwege de infrastructuurele overwegingen - de toename van het wegverkeer - of ingegeven door het afnemen van het scheepvaartverkeer. De onderhoudskosten van kaden en bruggen waren hoog. Ook gezondheidsmotieven speelden een rol in de overweging en zo werden bijvoorbeeld sterk vervuilde grachten en sloten in de Jordaan en de Jodenbuurt gedempt, zoals de Goudsbloemgracht (1854-Willemstraat), de Anjeliërsgracht (1861-Westerstraat) en de Nieuwezijds Achterburgwal (1867-Spuistraat). Een belangrijke stedenbouwkundige ingreep was de transformatie van de Rozengracht/Warmoesgracht in 1894. De Nieuwezijdsvoorburgwal was al een verkeersweg in 1884. Het Muntplein werd in 1865-74 vergroot.

Langs de Vijzelgracht, gedempt in 1933 en het Rokin, gedempt in 1933-37 verrezen grootschalige invullingen. Hoekoplossingen in de vorm van stedenbouwkundige accenten kwamen in deze periode veelvuldig voor. Binnen de Singelgracht waren grootschalige ontwikkelingen alleen nog mogelijk op de vestingbolwerken en in de Plantage.

5.2.2 Stadsuitbreidingen buiten de vroegere stadswallen

Het uitbreidingsplan van J.C. van Niftrik

De stadsuitbreidingen verliepen in de eerste helft van de 19de eeuw zonder veel voorafgaande stedenbouwkundige planning. In 1867 diende de stadsingenieur Van Niftrik een plan in bij het gemeentebestuur, dat het gehele gebied tussen de oude wallen en de toenmalige stadsgrens besloeg. Het was het eerste plan na 1662, waarin een conceptie werd gegeven van de toekomstige ontwikkeling van het gehele grondgebied van Amsterdam. Van Niftrik's plan was geïnspireerd op de plannen van Haussman voor Parijs: doorgaande boulevards, onderbroken door ruime pleinen; de woonwijken en industriewijken waren van elkaar gescheiden door parken. Het plan van Van Niftrik was te duur en niet realistisch om uit te voeren op de drassige Amsterdamse bodem. Het strandde op enorme ontwikkelingskosten, in de eerste plaats veroorzaakt door de onteigeningsprocedures en de verkavelingsvormen. Toch zijn enkele onderdelen in gewijzigde vorm overgenomen. Hiervan getuigt bijvoorbeeld de grote ceintuurweg buiten de wallen en verschillende parken, soms gerealiseerd op iets andere lokaties. Het zijn de Westerpark (i.p.v. het voorgestelde terrein van het Blauwhoofdplantsoen), Sarphatipark en Oosterpark. (i.p.v. een kazerne- en exercitieterrein).

Een apart onderdeel vormde het luxe kwartier ter hoogte van het Museumplein. In de periode tussen Van Niftrik en een nieuw uitbreidingsplan werden enkele bolwerken vergraven aan de westzijde van de stad en buiten de Rozen- en Lauriersgracht werd gebouwd, evenals langs de Overtoom en de P.C. Hooftstraat (in 1873). Een klein gedeelte van de Pijp kwam tot stand, maar verder bleven grote uitbreidingen uit.

- J. Kalff, het algemeen uitbreidingsplan voor Amsterdam (1876).

Een nieuw ingediend plan uit 1876 werd opgesteld door Jan Kalff, directeur van Publieke Werken. Uitgangspunt was onder meer het ontwerp van stadsingenieur Van Niftrik uit 1875. Besloten werd de bestaande verkavelingsstructuur te handhaven, waardoor meer rekening kon worden gehouden met de bestaande eigendomsverhoudingen. Het totale plan viel binnen de gemeentegrenzen.

Als een 'schil' lagen de nieuwe woonwijken om de oude vestingwallen heen geprojecteerd. In het westelijk deel-oud-west - liggen de Spaarndammerbuurt, de Staatsliedenbuurt, de Kinkerbuurt en de Overtoomstrook. Aan de zuidkant liggen de Vondelbuurt en het Museumplein, de Pijp en de Weesperzijde. Aan de oostkant de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt. (zie hieronder)

-beschrijving van het inrichtingsprincipe

Het plan van Kalff had betrekking op vrijwel de gehele zone tussen de Lijnbaansgracht en de gemeentegrenzen ten zuiden van het IJ, met uitzondering van een terrein tussen de P.C. Hooftstraat en de Boerenwetering (Museumplein). Het verbindende element in de dertien vakken of deelplannen zijn een drietal concentrisch verlopende verkeerswegen. In het plan van 1874 was al de doortrekking van de radiale wegen en wateren buiten de Singelgracht voorzien (Spaarndammerdijk, Haarlemmerweg, De Clercqstraat, Kinkerstraat, Overtoomse Vaart, Ferdinand Bolstraat, Van Woustraat, Weesperzijde).

Toen de stadswal nog een defensieve functie had, kon worden volstaan met een, vanuit de stad gezien radiale, puntsgewijze ontsluiting van het wallengebied. In de 19de eeuw vereiste het intensieve gebruik van het wallengebied, dat er een nieuwe tangentielle infrastructuur ontworpen werd. Deze weg, die de oude ontsluitingspunten met elkaar verbindt, is de huidige binnenring - Planciusstraat - Marnixstraat - Weteringschans - Sarphatistraat. Overigens knikt de straat op andere plaatsen dan de grachten.

In het plan Kalff was er rekening gehouden met een planmatige aanleg van een 'ceintuurbaan' - geïnspireerd op het plan van Van Niftrik - een tweede ringweg buiten de Singelgracht met aansluitpunten op de uitvalswegen. De gemeentegrens vormde aanvankelijk een groot obstakel voor de aanleg van de ringweg, de wijken eindigden op een willekeurige manier. De 'ceintuurbaan' bestaat uit een aaneenschakeling van wegen, achtereenvolgens de Frederik Hendrikstraat - Bilderdijkstraat - Eerste Constantijn Huygensstraat - Van Baerlestraat - Roelof Hartstraat en Ceintuurbaan.

De 'schil' werd niet geheel gesloten. Aan de zuidzijde van de stad, projecteerde Van Niftrik ter hoogte van het Rijksmuseum een open ruimte, die een bestemming kreeg als manifestatieterrein en villawijk, het Museumplein. Deze lokatie sloot aan op de gemeente Nieuwer-Amstel, waar ter plaatse al structuur was gegeven aan de ontwikkeling van een luxe wijk rond het Vondelpark. Zo werd de Vondelstraat reeds in 1868 getraceerd, dateert de bebouwing van de Tesselschadestraat uit 1878 en werd in 1891 de Roemer Viisscherstraat gerooid. De toegangspoort tot het duurdere Zuid en de ontwikkeling van het plein zelf kwamen op naam van de architect P.J.H. Cuypers, die hiervoor een prijsvraag gewonnen had (1876). Cuypers ontwierp tevens een bebouwingplan voor het Museumplein, dat in 1877 werd goedgekeurd.

Een tweede onderbreking in de 'schil' ontstond langs de Amsteloevers. Aan de nieuwe zijde ontstond een ruimte, waar rekening werd gehouden met de bestaande fabrieken en arbeiderswoningen langs de paden.

-korte stedenbouwkundige beschrijving van de wijken in het plan van J. Kalff.

-algemeen

Ten aanzien van de vorm van de bouwblokken is rekening gehouden met reeds goedgekeurde bouwconcessies, waarin de straten veelal waren getraceerd op de grenzen van de oude langwerpige kavels in de veengebieden. Op dit basispatroon is de invulling van de vakken gebaseerd.

-Amsterdam Oud-West

Amsterdam Oud-West kwam tot stand in de periode 1880-1925. Onderdeel van de Spaarndammerbuurt zijn de Houthaven uit 1876, die in de jaren '90 werd aangesloten op het spoorwegnet. Hiermee samen hing de aanleg van het Westerkanaal, de verbinding tussen de Singelgracht en het Noordzeekanaal in wording. Het gebied tussen het IJ en de Haarlemmertrekvaart (blok I) was bestemd voor volkswoningbouw en industrie. Aan de andere zijde van de Haarlemmertrekvaart verrees de Staatsliedenbuurt, bestemd voor volkswoningbouw en gemengde bouw. De Kinkerbuurt kreeg meer allure, speciaal de woningen langs het water.

-Amsterdam Museumkwartier, Oud-Zuid

Het gebied tussen de Overtoomse vaart en de P.C. Hooftstraat werd aangewezen als luxe kwartier - villabebouwing en strokenbouw evenwijdig aan het Vondelpark, terwijl het gebied tussen de P.C. Hooftstraat en de Boerenwetering tegenwoordig het Museumplein en omgeving onaangeroerd bleef, vanwege de hier te vestigen villabouw. De aangrenzende Pijp, gescheiden door de Boerenwetering, was een ouder plan van de stadsingenieur en reeds gedeeltelijk ingevuld en gedeeltelijk vastgelegd in de vorm van concessies en rooilijnbesluiten. Het stratenpatroon in de Pijp wordt bepaald door het verloop van de Zaagmolensloot en de evenwijdig daaraan lopende paden. De Weesperzijde is dan al voor een groot deel bebouwd.

-Amsterdam Oost

In het oostelijke gedeelte van het plan van Kalff ligt de noordelijke Pijp, de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt.

De noordelijke Pijp is gedeeltelijk tot stand gekomen in het plan van Van Niftrik (schildersbuurt + Sarphatipark), en het plan van Kalff (ten zuiden van de Albert Cuypstraat).

In de Oosterparkbuurt en de Dapperbuurt, evenals in de Noordelijke Pijp is de prestedelijke structuur duidelijk traceerbaar in het stratenverloop.

-de Indische buurt en de Transvaalbuurt.

Deze twee wijken vallen buiten de uitbreidingsplannen van Kalff, maar sluiten hierop aan.

De Indische buurt is in twee fasen tot stand gekomen met respectievelijk de plannen van Groenenwegen (1897) en ir. A.W. Bos (1918). Ten dele zijn de prestatelijke poldersloten te traceren, met name in het eerste plan. De onderliggende stedenbouwkundige structuur van de tweede uitbreiding (1918) heeft al een meer Berlagiaans karakter. Een goede aansluiting vond plaats op de Dapperbuurt.

De langgerekte Transvaalbuurt, ingesloten tussen de spoorlijn en de ringvaart valt op door het gevarieerde stedenbouwkundige plan, bestaande uit twee deelplannen. De ontwikkeling van de strook volgde op die van de Dapperbuurt en de Oosterparkbuurt. Het plan is gevarieerder van opbouw met als middelpunt het Transvaalplein, in 1912 door H.P. Berlage ontworpen.

(Voor een meer gedetailleerde analyse van de stedenbouwkundige ontwikkelingen in de betreffende deelgebieden, zie de afzonderlijke wijkbeschrijvingen).

- de activiteiten na de Woningwet: de woningplannen van de gemeente Amsterdam.

Tot WO I was de invloed van de particuliere bouwers nog zeer groot. Pas in 1909 kwamen de eerste volkswoningen tot stand in de Van Beuningenstraat, ontworpen door J.E. van der Pek. Van der Pek ontwierp in 1911-12 de eerste woningen met een gemeenschappelijke binnentuin in de Atjehstraat.

Tijdens en na WO I moest de overheid ingrijpen, door het tekort aan bouwmaterialen en de stijgende prijzen. De overheid kwam met de eerste woningbouwplannen.

Via de politieke kanalen van de SDAP, met inschakeling van F. Wibaut, de eerste wethouder voor volkshuisvesting, presenteerde deze in 1914 een 3500-woningenplan. De gemeente ging nu zelf als bouwer optreden en hiervoor werd de Gemeentelijke Woningdienst opgericht. A. Keppler, de grote inspirator van de tuindorpidеalen in Amsterdam kwam aan het hoofd van deze dienst te staan. In Noord werden gerealiseerd de Van der Pekbuurt, de noodwoningen in Disteldorp en Vogeldorp en het tuindorp Oostzaan.

Met behulp van krachtige steunmaatregelen van de overheid kwam de sociale woningbouw pas echt op gang vanaf 1920. In vijf jaar tijd werden door de woningbouwverenigingen meer dan 12000 en door de gemeente ruim 6000 woningen gebouwd. Het 6000 woningenplan vond plaats in West tussen Postjeswetering en Jan van Galenstraat, de Amstellanen en de Olympiabuurт in Zuid.

Ook de partikuliere sector kreeg een injectie vanaf 1923, als gevolg van de rijkswooningspolitiek. In 1926 haalden zij een produktie van 6300 woningen.

Ondanks moeilijke omstandigheden werden in de periode 1926-1940 een kleine 7000 krotten opgeruimd. In 1925 trad enige ruimte op in de woningmarkt en kreeg de huisvesting voor bijzondere groepen voor het eerst de aandacht. Dit resulteerde in een huisvestingsprojekt voor 'a-sociale gezinnen', die werden ondergebracht in de woongemeenschappen Asterdorp en Zeeburgerdorp.

In 1926 volgde gemeente met een nieuw woningenplan, het zogenaamde 1500-woningenplan, dat in 1929 nogmaals gevolgd werd door een 1550 woningenplan. In deze plannen kwamen grote delen van de tuindorpen in Noord tot stand. (zie Amsterdam-Noord)

- plan Zuid van Berlage

In 1896 werd het noordelijke gedeelte van de gemeente Nieuwer-Amstel geannexeerd. De planvorming voor Amsterdam-Zuid vond plaats tussen 1896 en 1905. Rond Amsterdam-Zuid zijn de nieuwe denkbeelden over de rol van de gemeente, over de aanpak van planning en over de vorm en werking van plannen gevormd. Een eerste plan, dat van de directeur van Publieke Werken, Ir. L.C.M. Lambrechtsen van Ritthem werd door de gemeenteraad integraal afgekeurd. In 1900 werd de opdracht verleend aan de architect H.P. Berlage en ingenieur J. van Hasselt, de directeur van Openbare Werken. De samenwerking stuitte op de hoge exploitatiekosten van het plan, zoals Van Hasselt had voorzien, terwijl Berlage het ontwerp meer van de esthetische kant benaderde. Binnen de gemeenteraad ontstond een langdurige discussie over deze problematiek. Desalniettemin werd het plan in 1905 door B&W goedgekeurd. Dit eerste plan van Berlage voor Amsterdam-Zuid heeft tot 1917 als leidraad voor het bouwen in dit gebied gegolden.

-aanleg

H.P. Berlage kreeg in 1914 de opdracht van de directeur van Publieke Werken A.W. Bos een nieuw plan voor de zuidelijke stadsuitbreidingen te ontwikkelen. De gemeente wilde hiermee alvast anticiperen op de bouw van de ringspoorbaan rond de stad en het geplande Zuiderstation, het scharnierpunt van het plan. Overigens kwam dit station Zuid te vervallen en werd pas in de zeventiger jaren gebouwd, in het verlengde van de Minervalaan langs de Schiphollijn.

Uiteindelijk werd het plan in 1917 door de gemeenteraad goedgekeurd. Het kreeg gestalte volgens een nieuw systeem van gemeentelijke grondexploitatie. Ondanks de monumentale en grote opzet - slechts 40 % van de grond werd bebouwd (normaal 65 %) - werd het plan toch in het kader van de Woningwet aangenomen.

De stedenbouwkundige uitbreiding van het plan Berlage was gebaseerd op een esthetische ordening van straten en pleinen, waarbij duidelijk een voorkeur werd uitgesproken voor een symmetrie, zichtlijnen en middelpunten, gevelsymmetrie en monumentale profielen.

Twee verkeerspleinen zijn ideologisch opgevijseld door de symmetriewerking, de wegen in combinatie met opvallende architectuur (Vrijheidslaant-Victorieplein en Minervalaanplein ter hoogte van Apollolaan). Binnen de vastgestelde grenzen zijn de hoofdstraten bepaald en de zijstraten afgegeleid, waarvan de aansluitingen, kruisingen, pleinen en beëindigingen nader uitgewerkt werden. Er werd rekening gehouden met de aansluiting op de 19de eeuwse stadsdelen. In het totale uitbreidingsplan was sprake van een hiërarchie van planelementen. De stedenbouwkundige aanleg werd voornamelijk over de prestedelijke situatie geprojecteerd.

(Voor een nauwkeurige stedenbouwkundige ontwikkeling en een architectuur-historische beschouwing, zie de afzonderlijke MIP-wijkbeschrijving).

- Noord

In Amsterdam-Noord ontwikkelden de Gemeentelijke Woningdienst en de woningbouwverenigingen de verschillende tuindorpen, onder supervisie van de directeur van de Woningdienst, A. Keppler. In een korte tijd kwamen kleine zelfstandige woonwijken tot stand, voor het merendeel tuindorpen. Achtereenvolgens liggen in de Buiksloterham de Van der Pekbuurt en aansluitend hierop het noodwoningendorp Disteldorp. Noordelijk van het Johan van Hasseltkanaal de Latherusbuurt en Floradorp. In de Nieuwendammerham kwam door aaneenschakeling van deelplannen de Vogelbuurt tot stand en geïsoleerd gelegen langs het Johan van Hasseltkanaal het noodwoningendorp, genaamd Vogeldorp.

Na de annexatie van 1921 realiseerde de gemeente achter de Waterlandse Zeedijk de tuindorpen Nieuwendam en Buiksloot. Geheel los van de stedelijke bebouwing is in de jaren '20 het westwaarts gelegen tuindorp Oostzaan uitgevoerd.

(Zie voor de stedenbouwkundige- en architectuur-historische ontwikkeling de afzonderlijk wijkbeschrijvingen van Amsterdam-Noord).

- Watergraafsmeer

De Watergraafsmeer was in 1629 drooggelegd met als boezemwater de Ringvaart. In de polder is de stedenbouwkundige structuur gebaseerd op de prestedelijke verkaveling.

De polderverkaveling bestaat uit verschillende 'blokken', aangegeven door een aantal wegen, waarvan de Middenweg en de haaks hieropstaande H. de Vrieslaan en de Kruislaan de belangrijkste zijn. Structuurbepalend zijn dan ook de blokvormige groengebieden, zoals de Nieuwe Oosterbegraafplaats (1894), de sportterreinen van Ajax en de stadskwekerij Franckendaal, van oorsprong een 17de eeuwse landgoed.

Er zijn vanaf circa 1905 verschillende stedenbouwkundige plannen voor de Watergraafsmeer ontwikkeld. Het tuindorp Watergraafsmeer (ofwel Betondorp) maakte oorspronkelijk deel uit van een uitbreidingsplan uit 1907 van de architecten P. Vorkink en J. Th. Wormser. De annexatie van 1921 door de gemeente Amsterdam doorkruisde de verschillende plannen van de gemeente Watergraafsmeer.

'Betondorp' resteert als enige plan van het oorspronkelijke tuindorp Watergraafsmeer, dat uiteindelijk is uitgevoerd als een variant hierop, namelijk een projekt van ongeveer 1800 woningen, waarvan de helft in traditionele baksteenbouw en de andere helft uitgevoerd in 10 verschillende betonsystemen. Het tuindorp kreeg hierdoor de naam 'Betondorp'. In het centrum ligt de rechthoekige Brink, vanwaar vijf straten straalsgewijs in de verschillende richtingen voeren. D. Greiner kreeg de opdracht deze Brink te omringen met buurtvoorzieningen als winkels, karrenbergplaatsen, een verenigingsgebouw en een bibliotheek.

De bakstenenwoningen met schuine daken werden in 1918 gebouwd door J. Gratama en G. Versteeg.

De deelgebieden in de Watergraafsmeerpolder hebben ieder een eigen karakter. De belangrijkste onderdelen uit de periode 1850-1940 zijn 'Betondorp', (1924-28), de bebouwing langs de Middenweg, de Ringdijk en de Wetbuurt (1880-1900), noordelijk Watergraafsmeer (o.a. Linnaeushof, circa 1930) en omliggende blokken.

In de jaren dertig stagneerde het gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid, omdat de woningwetvoorschotten van regeringswijze vrijwel tot een nulpunt daalden.

5.2.3 Groenvoorzieningen

Groenvoorzieningen kwam al vanaf 1850 voor het grootste deel voor rekening van de Dienst Publieke Werken. Voor deze periode werd er weinig aandacht aan geschonken daar het IJ en de Amstel, alsmede de wandelwegen buiten de vestingwerken binnen loopafstand lagen. De Plantage, in 1682 aangelegd, was vanaf de aanleg 40 hectare groot. De gegoede burgerij vond haar ontspanning in de buitenplaatsen langs de Vecht of in het Kennemerland, later ook in de Watergraafsmeer, de Beemster en aan de Amstel. De behoefte aan parken groeide in het laatste kwart van de negentiende eeuw als gevolg van de verstedelijking. Indrukwekkend is de realisatie van het Vondelpark dat tot stand is gekomen als een particulier ininitiatief onder leiding van C.P. van Eeghen. Het eerste gedeelte was aangelegd in 1864 en grensde op verschillende plaatsen aan de bebouwing van de gemeente Nieuwer-Amstel. In het plan van Kalff, waar minder groen in de stadsuitbreidingen was toegedacht dan in het plan van Van Niftrik, volgden in de YY-buurt (de Pijp) het Sarphatipark (1885), in west het Westerpark en in oost het Oosterpark (1888-1894). Omstreeks 1900 lagen er naast de genoemde parken nog enkele parken en plantsoenen: Frederiksplein, Eerste-en Tweede Weteringplantsoen, Prins Hendrikplantsoen, Frederik Hendrikplantsoen (1866) en Wertheimpark. Na 1900 volgden in Noord het Volewijkspark en het Y-bos ('Vliegenbos').

Voor sportterreinen en volkstuinen had de gemeente geen duidelijk beleid uitgestippeld en meestal verhuisden de sportclubs en de volkstuinen naar een nieuwe lokatie, wanneer staduitbreidingen dat nodig maakten.

De behoefte aan een ruim opgezet recreatiegebied groeide in de jaren dertig en in het kader van het vooruitstrevende AUP besloot de gemeenteraad in 1928 voor de aanleg van het Amsterdamse Bos, gelegen in de gemeente Amstelveen.

Begraafplaatsen vormen een apart hoofdstuk. De bekendste begraafplaats is Zorgvlied, gelegen aan de Amstel, aangelegd in 1869-92 door de 19de eeuwse tuinspecialisten J.D. en L.P. Zocher. In Oost ligt de voormalige Joods Israelitische begraafplaats aan de westzijde van het Flevopark en in de Watergraafsmeer de Nieuwe Oosterbegraafplaats. De oude Ooster- en Westerbegraafplaats zijn inmiddels opgeruimd.

5.3 Naoorlogse ontwikkelingen

Na de tweede wereldoorlog kwam de woningbouw aanvankelijk aarzelend op gang. De voornaamste ontwikkelingen vonden plaats in het kader van het Algemeen Uitbreidings Plan. De bedoeling was de nieuw te ontwikkelen woonwijken te doen aansluiten op de bestaande stad. In het eerste plan werden vastgelegd de ontwikkeling van de westelijke tuinsteden, het plan Zuider-Amstelkanaal en de gedeeltelijke bebouwing van de Watergraafsmeer.

Na de annexatie van de Bijlmermeerpolder in 1964, de gemeente Weesperkarspel en delen van Ouder-Amstel realiseerde de gemeente een 90% hoogbouwwijk, waarvan de generale repetitie in Noord, de Molenwijk met 100% hoogbouw voorafging.

Industriegebieden waren geprojecteerd in het westelijk havengebied en rondom de Zuider-gasfabriek.

De radiaalverbinding Weesper-Wibautstraat werd verbreed en eenzelfde doorbraak stond op het programma voor de Jodenbreestraat. De verkeersdoorbraken in de binnenstad, de grootschalige nieuwbouw en de sanering van wijken als Kattenburg en Wittenburg kenmerken de jaren zestig.

In de jaren zeventig keerde mede onder invloed van initiatieven van buurtbewoners het tij, met als afsluiting de aanleg van de metro. De metrorellen betekende een keerpunt in het Amsterdamse beleid, waarbij stadsvernieuwing een krachtige impuls kreeg. De kleinschalige aanpak kreeg gestalte, in de vorm van renovatie en restauratie en het gatenvullen in de Jordaan en op de Oostelijke eilanden. Ook in de buitenwijken rezen de protesten tegen de hoogbouw-experimenten in de Bijlmer en Amsterdam-Noord. Als vervolg hierop is in de sociale sector laagbouw en middel-hoogbouw standaard.

6. Ruimtelijke ontwikkelingen buiten de stadsbebouwing

6.1 Ontwikkelingen in het buitengebied van de gemeente

-landelijk noord

Tot het buitengebied van de gemeente Amsterdam behoren de landelijke gebieden in Noord en West.

Landelijk Noord maakt onderdeel uit van het gebied Waterland. De aangrenzende gemeenten zijn Broek in Waterland, Landsmeer en Oostzaan. De gemeentegrens van Amsterdam loopt in het westelijk deel vlak langs de stedelijke bebouwing van Noord, in het oostelijk deel beslaat zij een aanzienlijk deel van de oppervlakte van Waterland tot aan de Uitdammer Die. Binnen de huidige gemeentegrens van Amsterdam liggen de dorpen Schellingwoude, Durgerdam, Ransdorp, Holysloot en Zunderdorp.

Het landelijke karakter van het buitengebied is uitzonderlijk goed bewaard gebleven. De geïsoleerde ligging van de dorpen in de negentiende eeuw hebben een stedelijke ontwikkeling in Noord onmogelijk gemaakt. In de twintigste eeuw veranderde het landschap aan de overzijde van het IJ aanzienlijk, met een concentratie van bebouwing en industrie in de nabijheid van het IJ.

Vanwege het unieke karakter van Waterland zijn enkele beschermende maatregelen van kracht, zoals het beschermd dorpsgezicht voor Ransdorp en Durgerdam. Verder valt het gehele gebied in het 'Nationaal landschap Waterland', hetgeen inhoudt dat groot-stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk zijn. Het beleid in het concept-ontwerp-streekplan Waterland is gericht op het handhaven van het karakter van Waterland als een gebied met een natuurlijke en een landschappelijke betekenis.

De structuur van de dorpen bestaat uit een lintbebouwing langs de Waterlandse zeedijk (Buiksloot, Nieuwendam, Schellingwoude en Durgerdam) of landinwaarts een lintbebouwing langs poldersloten of polderwegen (Ransdorp, Holysloot, Zunderdorp). Deze structuur consolideerde zich in de 13e/ 14e eeuw, ten tijde van de opkomst van de steden en de grootschalige akkerbouw. Aan het einde van de 16de en in de 17de eeuw verdween de langgerekte vorm van de nederzettingen Ransdorpen en Zunderdorp, om plaats te maken voor meer geconcentreerde kernen. In de 17de eeuw ontstond het huidige beeld, op enkele relicten na.

De architectuur uit de periode 1850-1940 is in de bestaande structuur opgenomen (voor 1850) en is van ondergeschikt belang in het totaalbeeld.

(Voor een stedenbouwkundige- en een architectuur-historische beschrijving per kern, zie de wijkbeschrijving Landelijk-Noord).

-landelijk west

Landelijk west omvat het gebied ten westen van de westelijke tuinsteden. In de Osdorperpolders liggen de Osdorperweg en Osdorp, in de Sloterpolder de Sloterweg en het dorp Sloten. De grenzen van het landelijke gebied worden aan de westzijde gevormd door de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder (de scheiding tussen de gemeenten Amsterdam en de Haarlemmermeer), aan de noordzijde door Halfweg, aan de oostzijde door het water parallel aan de Osdorperweg, langs de stedelijke bebouwing van Osdorp en Slotermeer, aan de zuidelijke rand door de Nieuwe Meer en het gebied "de Schinkel". Een groot gedeelte van de agrarische gronden in West had voor de oorlog in het kader van het A(lgemeen) U(itbreidings) P(lan) uit 1934 al een bestemming gekregen voor stedelijke ontwikkelingen - de tuinsteden - sportterreinen en volkstuincomplexen. Deze tuinsteden kregen gestalte in de jaren vijftig. In het kader van de verdichtingsbouw van de gemeente Amsterdam volgde in 1986 nieuwe ingrepen in het landelijke gebied ten koste van de Middelveldsche Akerpolder en het Sloterpoldergebied. De gemeentegrenzen in het zuidwestelijke gebied zijn thans bijna bereikt.

Enkele belangrijke structuurbepalende elementen in het landelijke gebied zijn verdwenen, zoals de verbindingswegen met Amsterdam, de Sloter(straat)weg en het oorspronkelijke trace van de Slotervaart. De verbinding tussen Sloten en Osdorp loopt over een oud trace, de Osdorperweg (de Sloterslimweg, in 1866 de 'Slimmenweg' geheten).

De poldersloten en de Ringdijk zijn bepalend geweest voor de verkavelingsstructuur van het gebied.

Opvallend zijn het groot aantal droogleggingen uit de periode 1850-1940: het Haarlemmermeer (1853), het Lutke-meer en het Ookmeer (1874). Van het Nieuwe Meer zijn grote delen aangeplempt. Daarentegen is de reeds in 1642 drooggemaakte Slotermeerpolder in het kader van het AUP weer gedeeltelijk onder water gezet om de vooral voor recreatie bestemde, Sloterplas te realiseren.

De bebouwing van het landelijke gebied vond hoofdzakelijk plaats in de dorpen Sloten en Osdorp. Langs de verbindingswegen en polderwegen stond/staat de agrarische bebouwing. In het verleden vond er lintbebouwing plaats met een concentratie van bebouwing bij het dorp Sloten. In beide dorpen hebben geen grootschalige ontwikkelingen plaatsgevonden. De gemeente Amsterdam ontwikkelde enkele jaren geleden nieuwe plannen voor het tot dan toe sterk verwaarloosde dorp Sloten. In Osdorp is het oorspronkelijke landelijk dorpskarakter verloren gegaan door nieuwbouw op grotere schaal, veelal ten koste van de oorspronkelijke bebouwing, vanaf de jaren '60

7. Verantwoording

7.1 Geraadpleegde literatuur en bronnen

D'AILLY, A.E., 'Plantsoenen en parken', Zeven eeuwen Amsterdam, deel V, Amsterdam 1942-1950, blz. 291-308.

D'AILEY, A.E., 'De wijzigingen in Amsterdams plattegrond in de achttiende en negentiende eeuw', Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, Amsterdam 1942-1950, blz. 293-305.

ALGEMEEN Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar, Amsterdam 1985.

AMSTERDAM, Stedebouwkundige ontwikkeling, Amsterdam, dienst P.W. 1975.

AMSTERDAM HET NIEUWE BOUWEN, Amsterdam 1920-1960, Delft University Press, Amsterdam 1983.

AMSTERDAM binnen de Singelgracht, 'Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van Amsterdam binnen de Singelgracht als beschermd stadsgezicht, Kooiman, M., Hollestelle, J.W.J., Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1988.

BOER, M.G. de, 'Handel en Bedrijf in de tweede Helft der negentiende Eeuw', Zeven eeuwen Amsterdam, deel IV, blz. 275-293.

BRUGMANS, H., Geschiedenis van Amsterdam, Opgaand getij, deel VIII, Amsterdam 1933.

DILLEN, J.G. van, 'Een Eeuw economische en sociale Ontwikkeling (1848-1948)', Zeven eeuwen Amsterdam, 1942-1950, blz. 157-191.

DON, P., Noord-Holland, Zeist, 1987.

ECK, J. van, 'Amsterdamsche schans en de buitensingel', Amsterdam 1948.

EMEIS, M.G., Amsterdam buiten de grachten, Amsterdam 1983.

FANELLI, G., Moderne architectuur in Nederland 1900-1940, Den Haag 1978.

HATTUMA, E., SUSELBEEK, R., 'Een eeuw telefonie in Amsterdam', ONS AMSTERDAM, 33(1981), blz. 162-167.

HEIJDRA, T., De Pijp, monument van een wijk, Amsterdam 1989.

HOEVE, C. van der, LOUWE, J., Amsterdam als stedelijk bouwwerk, een morfologische analyse, Nijmegen 1985.

HEEMSKERCK VAN BEEST, J.E., 'Honderd jaar Publieke Werken', Ons Amsterdam, 2(1950), blz. 9-79.

KOUWENAAR, D., 'Water, vuur en licht, Waterleidingen, Brandweer, Verlichting', Zeven eeuwen Amsterdam, 1942-1950, blz. 247-259.

KUIPERS, M.C., Amsterdam binnen de Singelgracht (1850-1940), Zeist 1987.

KUIPERS, M., Bouwen in beton, 's-Gravenhage, 1988.

LANSINK, L., Stationsplein, Amsterdam 1982.

POLDERBOEK van Amsterdam, deel I, II, III, IV, Amsterdam 1981.

ROEGHOLT, R., Amsterdam in de 20ste eeuw, deel I (1919-1945), Utrecht 1976.

SCHADE, C., Woningbouw voor arbeiders in het 19de-eeuwse Amsterdam, Amsterdam 1981.

VALK, A. van der, Amsterdam in aanleg, PDI, Amsterdam 1989.

WERKMAN, E., Amsterdam beeld van een haven 1870-1940, Middelburg 1974.

- 8.2 Overzicht van kaartillustraties
 HEINEMEIJER, W.F., WAGENAAR, M.F., Amsterdam in kaarten,
 Ede 1987.
 Kaarten van de dienst Publieke Werken.

Amsterdam binnen de Singelgracht

1. Cornelis Anthonisz, Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1544.
2. Nederlandse Steden in de 16de eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, blad Amsterdam, 1916-1923 (facsimile-herdruk van ca. 1560).
3. Pieter Bast. Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1597.
4. J. Blaeu, Tonnel der Steden en de Vereenighde Nederlanden met hare beschrijvingen, 1649, blad Amsterdam.
5. Jacob Bosch, Kaart van de stadsuitleg van 1663, 1681.
6. Kopie van het kadastrale minuutplan gemeente Amsterdam, 1820 (Uit: R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen. Zutphen, 1984, 186-187).
7. Braakensiek, Amsterdam in 1883.

Amsterdam buiten de Singelgracht

8. Mol, P., Nieuwe kaart van de wijdberoemde koopstat Amsteldam met deszelfs gebied; beneevens alle de plaisante weegen en paden buiten de stat, als naa Diemen, de geheele Diemer Meer, als meede naa Slooterdijk en den Overtoom, 1770.
9. Provincieatlas van Noord-Holland, 1869. Gemeente Amsterdam 1866.
10. Uitbreidingsplan van Van Niftrik, gegraveerd bij J. Smulders & Co te Den-Haag, uitgegeven door J.C. Loman jr. te Amsterdam, 1867.
11. Kaarten van de dienst Publieke Werken. Situatiekaarten met de toestand van 1882, 1892.
12. Amsterdam 1905. Uitgegeven door Seyffard's Boekhandel te Amsterdam.
13. Amsterdam 1928. Vervaardigd bij de dienst Publieke Werken.
14. Provincieatlas van Noord-Holland, Emmen 1988.

Bijlage

Bron: studierapport dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, oktober 1989

Ruimtelijke karakteristieken van Amsterdam

I	Lijnen	a	de wateren
		b	de dijken
		c	de wegen en sporen
II	Vlakken	d	de stedelijke vlakken
		e	de landelijke vlakken
III	Punten	f	de plassen, de pleinen
		g	parken, parkstroken

Overzicht van kaartillustraties

Amsterdam binnen de Singelgracht

1. Cornelis Anthonisz, Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1544.
2. Nederlandse Steden in de 16de eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, blad Amsterdam, 1916-1923 (facsimile-herdruk van ca. 1560).
3. Pieter Bast. Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1597.
4. J. Blaeu, Tonnel der Steden en de Vereenighde Nederlanden met hare beschrijvingen, 1649, blad Amsterdam.
5. Jacob Bosch, Kaart van de stadsuitleg van 1663, 1681.
6. Kopie van het kadastrale minuutplan gemeente Amsterdam, 1820 (Uit: R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen. Zutphen, 1984, 186-187).
7. Braakensiek, Amsterdam in 1883.

Amsterdam buiten de Singelgracht

8. Mol, P., Nieuwe kaart van de wijsberoemde koopstat Amsteldam met deszelfs gebied; beneevens alle de plaisante weegen en paden buiten de stat, als naa Diemen, de geheele Diemer Meer, als meede naa Slooterdijk en den Overtoom, 1770.
9. Provincieatlas van Noord-Holland, 1869. Gemeente Amsterdam 1866.
10. Uitbreidingsplan van Van Niftrik, gegraveerd bij J. Smulders & Co te Den-Haag, uitgegeven door J.C. Loman jr. te Amsterdam, 1867.
11. Kaarten van de dienst Publieke Werken. Situatiekaarten met de toestand van 1892, 1892.
12. Amsterdam 1905. Uitgegeven door Seyffard's Boekhandel te Amsterdam.
13. Amsterdam 1928. Vervaardigd bij de dienst Publieke Werken.
14. Provincieatlas van Noord-Holland, Emmen 1988.

Bijlage

Bron: studierapport dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, oktober 1989

Ruimtelijke karakteristieken van Amsterdam

- | | | | |
|-----|---------|---|------------------------|
| I | Lijnen | a | de wateren |
| | | b | de dijken |
| | | c | de wegen en sporen |
| II | Vlakken | d | de stedelijke vlakken |
| | | e | de landelijke vlakken |
| III | Punten | f | de plassen, de pleinen |
| | | g | parken, parkstroken |

MONUMENTEN INVENTARISATIE PROJEKT-BIJZONDERE GEBIEDEN

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden

- I Intrinsieke stedenbouwkundige kwaliteit, zoals:
 - 1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;
 - 2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;
 - 3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;
 - 4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).

- II Bijzondere historische betekenis, zoals:
 - 1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met, en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;
 - 2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedenbouwkundig denken;
 - 3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).

- III Situationele waarden
 - 1. belang van het ensemble wegens de bijzondere samenhang van historisch-ruimtelijke, structurele, esthetische en/of functionele kwaliteiten van bebouwde en onbebouwde ruimten in relatie tot hun stedelijke of landschappelijke omgeving;
 - 2. belang van het ensemble wegens de hoogwaardige kwaliteit van de aanwezige bebouwing (monumenten) en hun groepering in relatie met groenvoorziening, wegen, wateren en/of terreinge-steldheid.

- IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).

- V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).

I 1 2 3 4 II 1 2 3 III 1 2 IV V

Noord

1. Td Oostzaan	+	*	+	+	+		+		+	+	+
2. Floradorp		*	+	#	+		+		+	+	+
3. Td Nieuwend.	+	+	+	+	+				+	+	+
4. Vogelbuurt			+	#	+				+	#	
5. Vogeldorp		+		+	+					*	*

Oost

6. Oosterpark			+						+		
7. Transvaalb.	+		+						+		
8. Linnaeush. eo	+	+	+							+	
9. N. Oosterb.pl.				+					+		
10 Betondorp	*	*	+	*	+		+		+	+	+

Zuid

11 Rivierenbuurt	*	*	*	+	+	*	*		*	*	*
12 Nieuw Zuid	*	*	*	+	+	*	*		*	*	*
13 Oud Zuid	+		*		+				*	*	+
14 Museumplein	*	*	*	+	*		+		*	*	+
15 Sarph.park			+						+	+	+
16 Bp. Zorgvl.		+							*		+

West

17 Admiralenb.	+	+	*			#			+	#	
18 Landlust	+	*	+	+		*	*		+	+	+
19 Spaarnd.b.	#		*		+				+	+	*

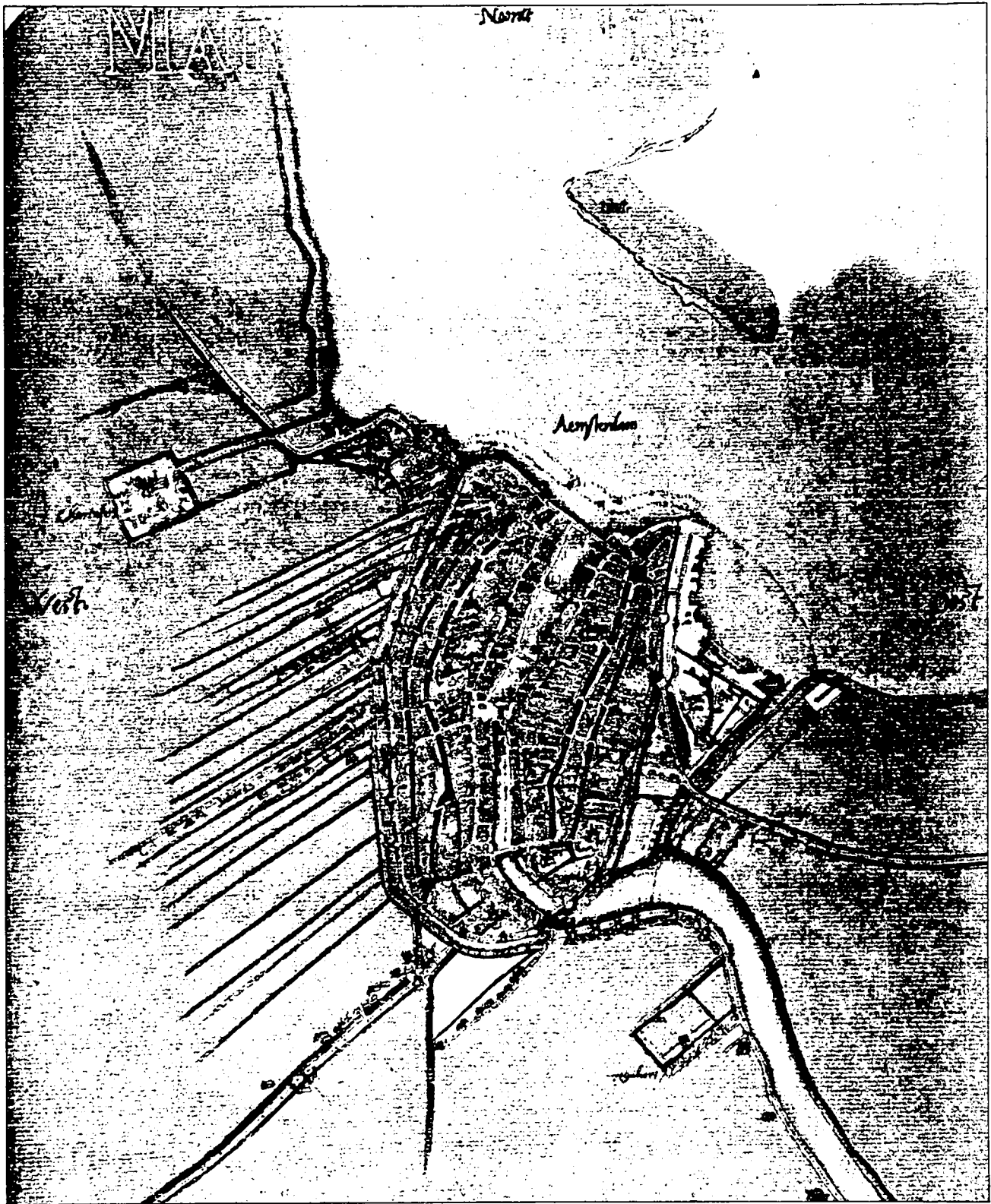
Centrum

20 Singelgr.			+	+					+	+	
21 Amsteloevers			+		+				+	+	

Fotobijlage



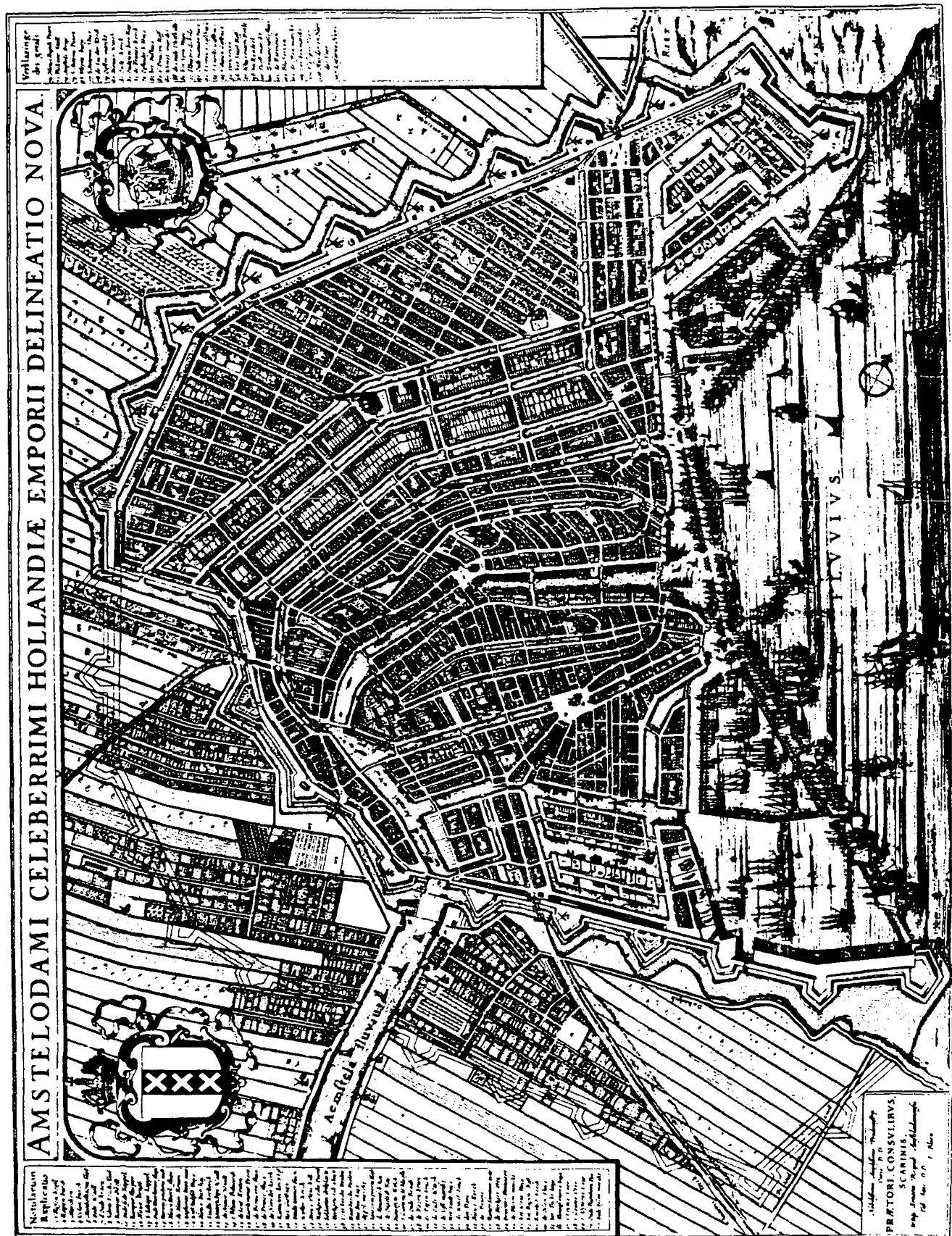
Afb. 1. Cornelis Anthonisz, Vogelvluchtplattegrond van Amsterdam, 1544.



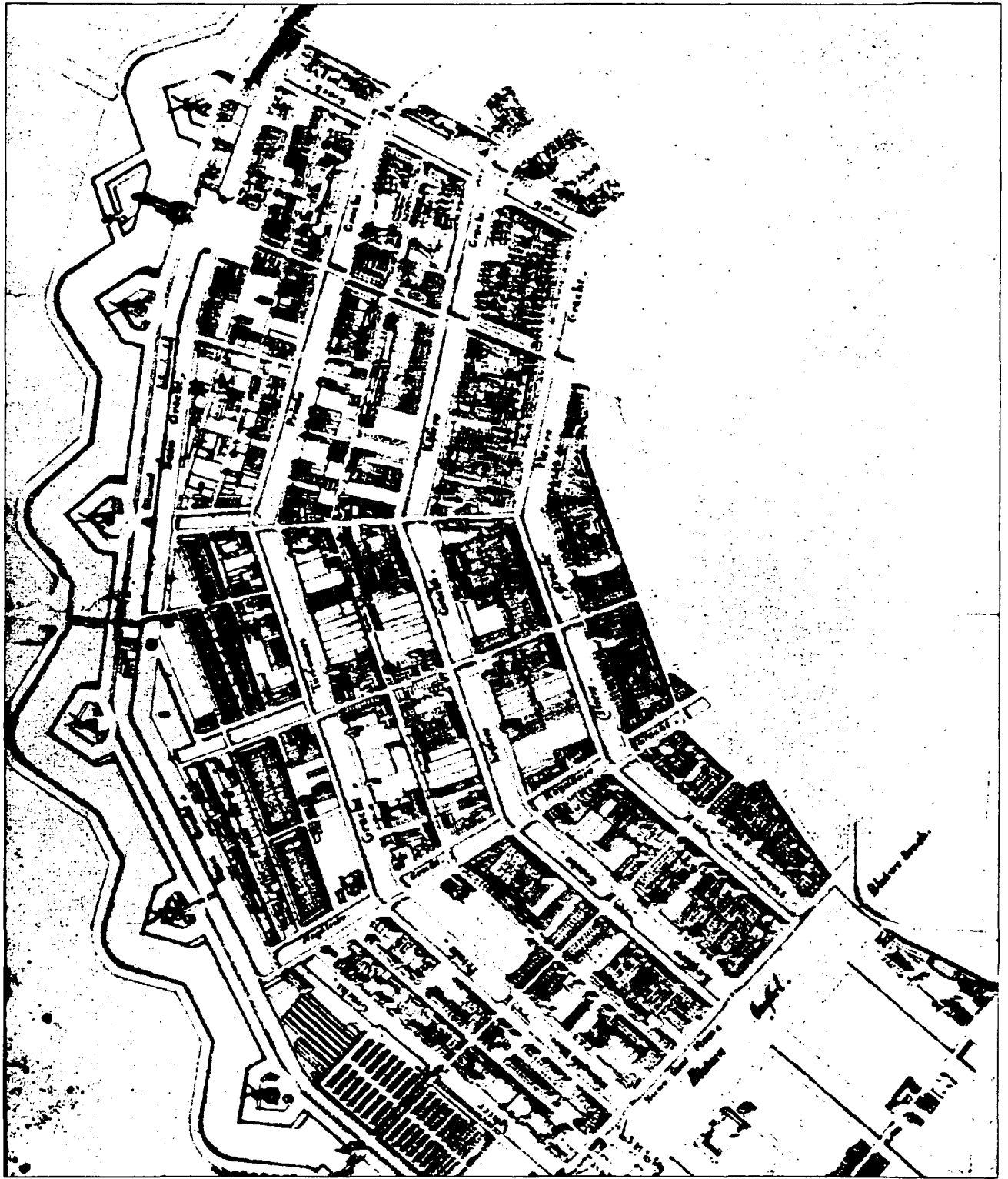
Afb. 2. Nederlandse Steden in de 16e eeuw; plattegronden van Jacob van Deventer, blad Amsterdam, 1916-1923 (facsimile-herdruk van ca. 1560).



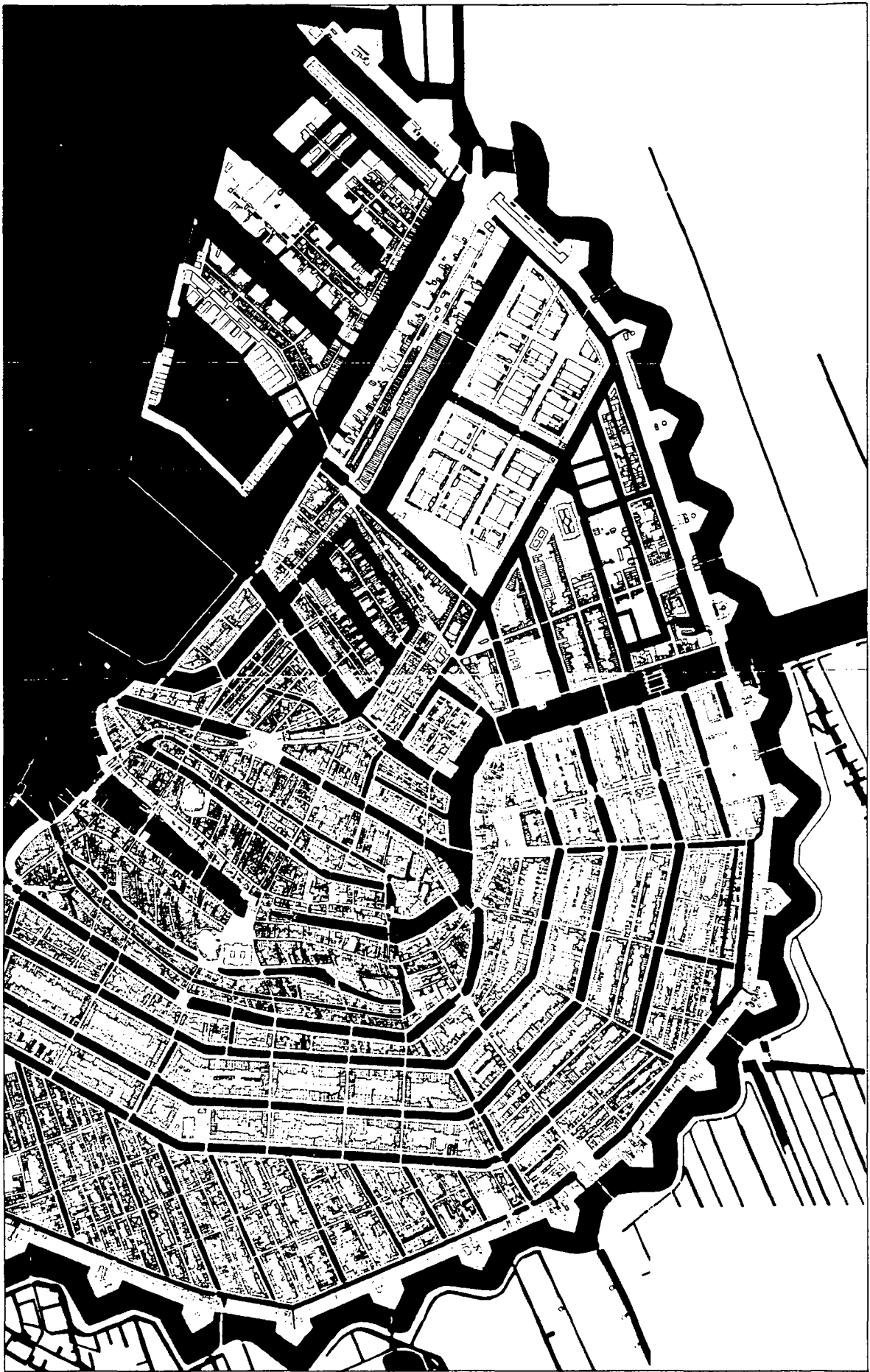
Afb. 3. Pieter Bast, Vogelvluichtplattegrond van Amsterdam, 1597.



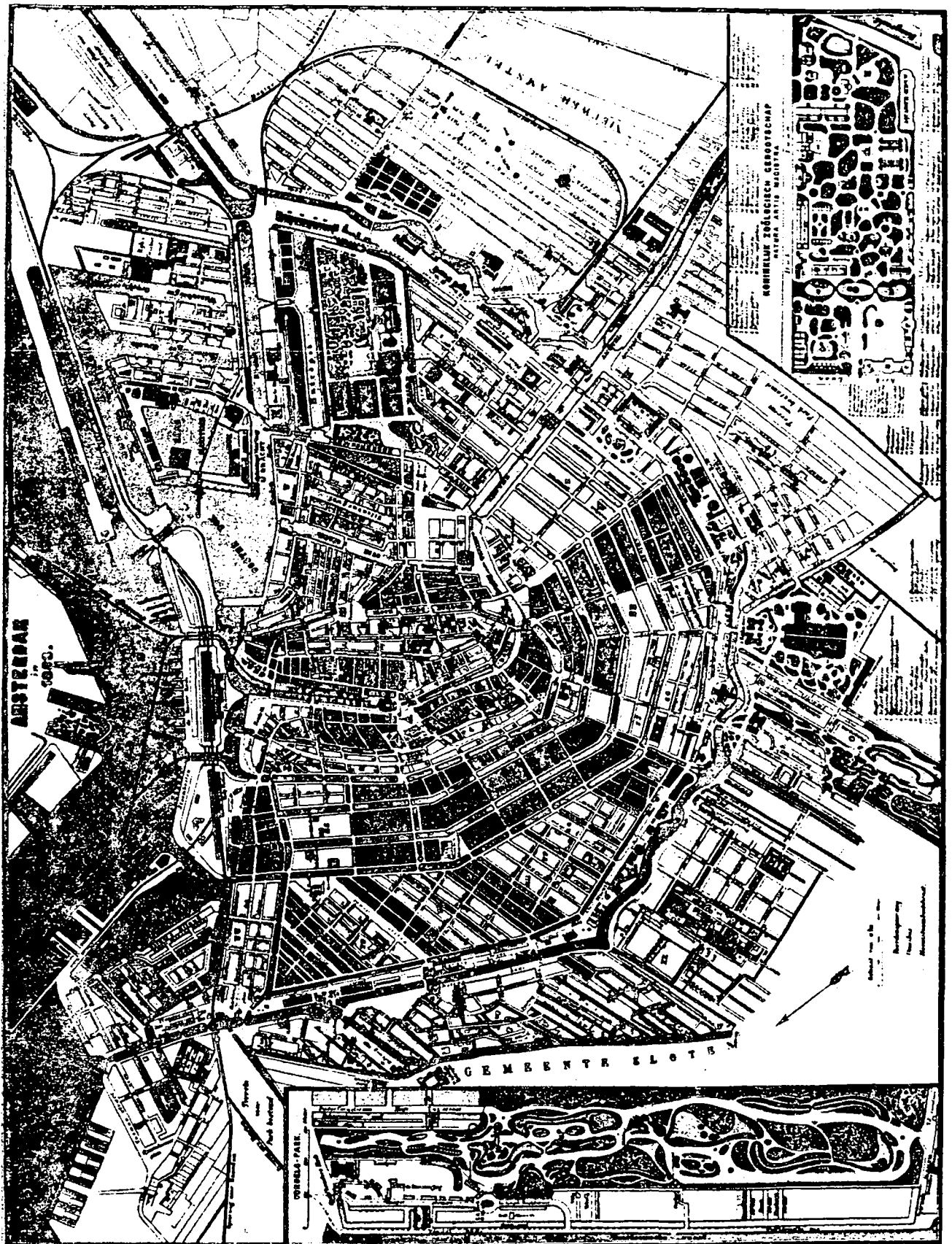
Afb. 4. J. Blaeu, Tooneel der Steden en de Vereenighde Nederlanden met hare beschrijvingen, 1649, blad Amsterdam.



Afb. 5. Jacob Bosch, Kaart van de stadsuitleg van 1663, 1681.



Afb. 6. Kopie van het kadastrale minuutplan gemeente Amsterdam, 1820 (Uit: R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen. Zutphen, 1984, 186, 187).



Afb. 7. A. Braakensiek, Amsterdam in 1883.

Leve van Huga Sardinar te Lerewarden

PLAN
tot uitbreiding
VAN
AMSTERDAM.

J. C. LOMAN JR. UITGEVER

J. Smallegange & C. Lohr de Koning & Hoog

Amstel

1. Nieuwste Nij in Vondelplant
2. Nieuwste Nijplant
3. Nieuwste Nijplant
4. Nieuwste Nijplant
5. Nieuwste Nijplant
6. Nieuwste Nijplant
7. Nieuwste Nijplant
8. Nieuwste Nijplant
9. Nieuwste Nijplant
10. Nieuwste Nijplant
11. Nieuwste Nijplant
12. Nieuwste Nijplant
13. Nieuwste Nijplant
14. Nieuwste Nijplant
15. Nieuwste Nijplant
16. Nieuwste Nijplant
17. Nieuwste Nijplant
18. Nieuwste Nijplant
19. Nieuwste Nijplant
20. Nieuwste Nijplant
21. Nieuwste Nijplant
22. Nieuwste Nijplant
23. Nieuwste Nijplant
24. Nieuwste Nijplant
25. Nieuwste Nijplant
26. Nieuwste Nijplant
27. Nieuwste Nijplant
28. Nieuwste Nijplant
29. Nieuwste Nijplant
30. Nieuwste Nijplant
31. Nieuwste Nijplant
32. Nieuwste Nijplant
33. Nieuwste Nijplant
34. Nieuwste Nijplant
35. Nieuwste Nijplant
36. Nieuwste Nijplant
37. Nieuwste Nijplant
38. Nieuwste Nijplant
39. Nieuwste Nijplant
40. Nieuwste Nijplant
41. Nieuwste Nijplant
42. Nieuwste Nijplant
43. Nieuwste Nijplant
44. Nieuwste Nijplant
45. Nieuwste Nijplant
46. Nieuwste Nijplant
47. Nieuwste Nijplant
48. Nieuwste Nijplant
49. Nieuwste Nijplant
50. Nieuwste Nijplant
51. Nieuwste Nijplant
52. Nieuwste Nijplant
53. Nieuwste Nijplant
54. Nieuwste Nijplant
55. Nieuwste Nijplant
56. Nieuwste Nijplant
57. Nieuwste Nijplant
58. Nieuwste Nijplant
59. Nieuwste Nijplant
60. Nieuwste Nijplant
61. Nieuwste Nijplant
62. Nieuwste Nijplant
63. Nieuwste Nijplant
64. Nieuwste Nijplant
65. Nieuwste Nijplant
66. Nieuwste Nijplant
67. Nieuwste Nijplant
68. Nieuwste Nijplant
69. Nieuwste Nijplant
70. Nieuwste Nijplant
71. Nieuwste Nijplant
72. Nieuwste Nijplant
73. Nieuwste Nijplant
74. Nieuwste Nijplant
75. Nieuwste Nijplant
76. Nieuwste Nijplant
77. Nieuwste Nijplant
78. Nieuwste Nijplant
79. Nieuwste Nijplant
80. Nieuwste Nijplant
81. Nieuwste Nijplant
82. Nieuwste Nijplant
83. Nieuwste Nijplant
84. Nieuwste Nijplant
85. Nieuwste Nijplant
86. Nieuwste Nijplant
87. Nieuwste Nijplant
88. Nieuwste Nijplant
89. Nieuwste Nijplant
90. Nieuwste Nijplant
91. Nieuwste Nijplant
92. Nieuwste Nijplant
93. Nieuwste Nijplant
94. Nieuwste Nijplant
95. Nieuwste Nijplant
96. Nieuwste Nijplant
97. Nieuwste Nijplant
98. Nieuwste Nijplant
99. Nieuwste Nijplant
100. Nieuwste Nijplant

AMSTERDAM II.
(Verkondigd in 1892)
 Schaal van 25'000.

Topographische Kaarten
 KAARTENAF.
 Groep: T.I. N. 1340
 Volgnummer: 1700



AMSTERDAM 1905.

Schaal 1 : 13750.

— Spoorweg — Elektrische Tram - - - - - Paardentram + + + + + Electr. tram naar Haarlem.

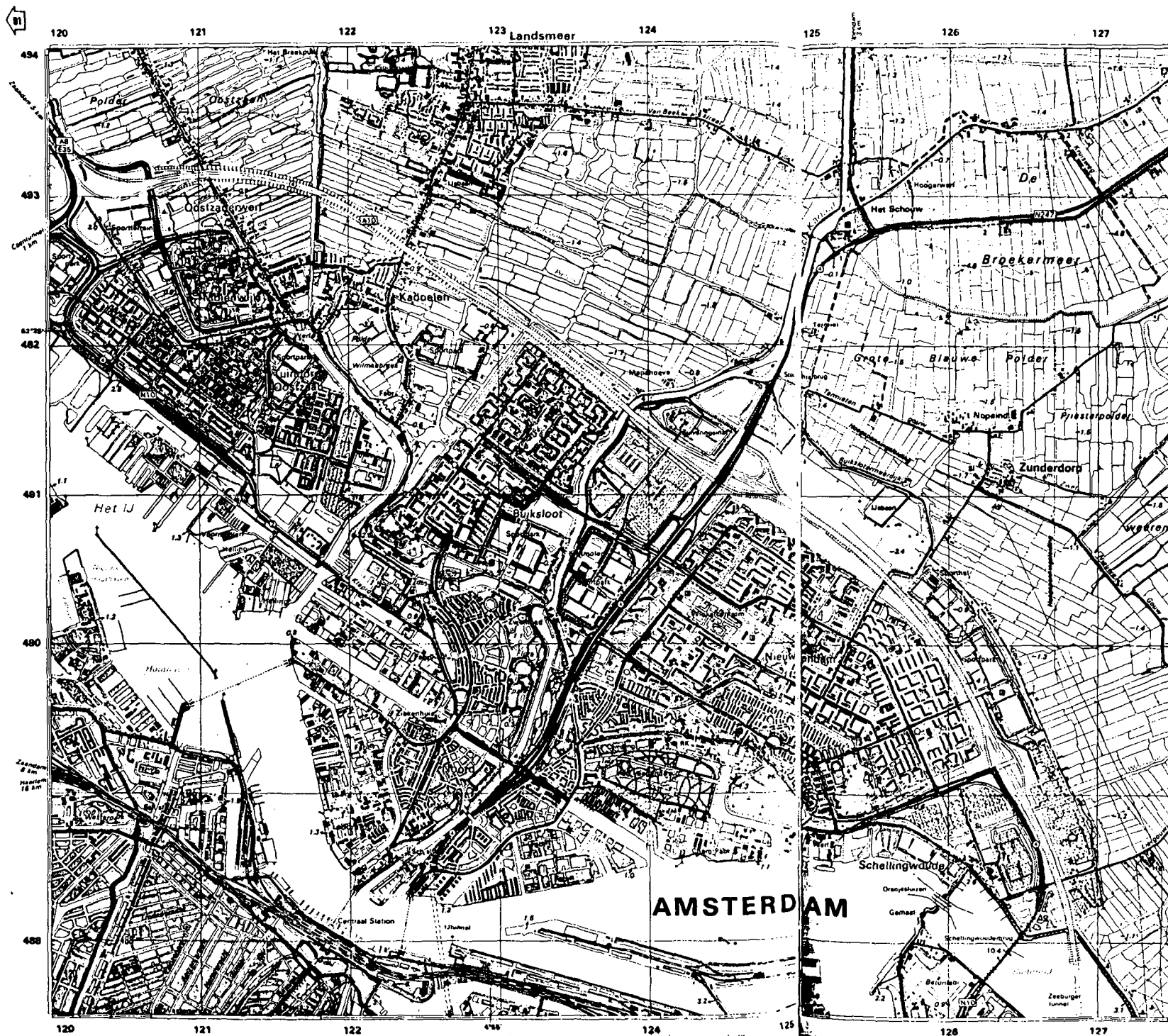
Schau! 1 à 13750.

— Spoorweg. — Elektrische Tram. — — — — Paardentram. ♦ ♦ ♦ ♦ Electr. tram naar Haarlem.

Amsterdam, SEWPA's Bockhandel

[illegible]

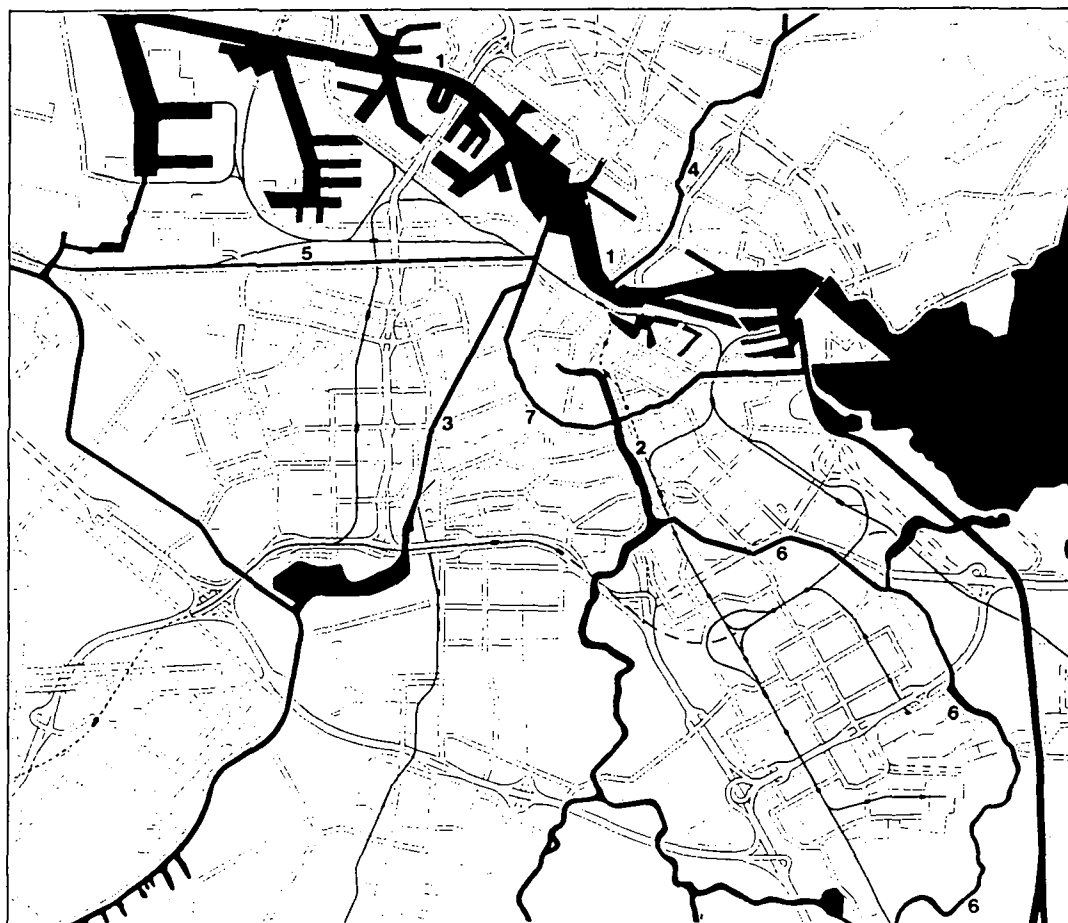




Lijnen

GROTE LIJN

lineair element met een consistent beeld, die de stad geleed en voor de stad beeldbepalend is. Langs de lijn hebben ontwikkelingen plaatsgevonden die min of meer los daarvan staan

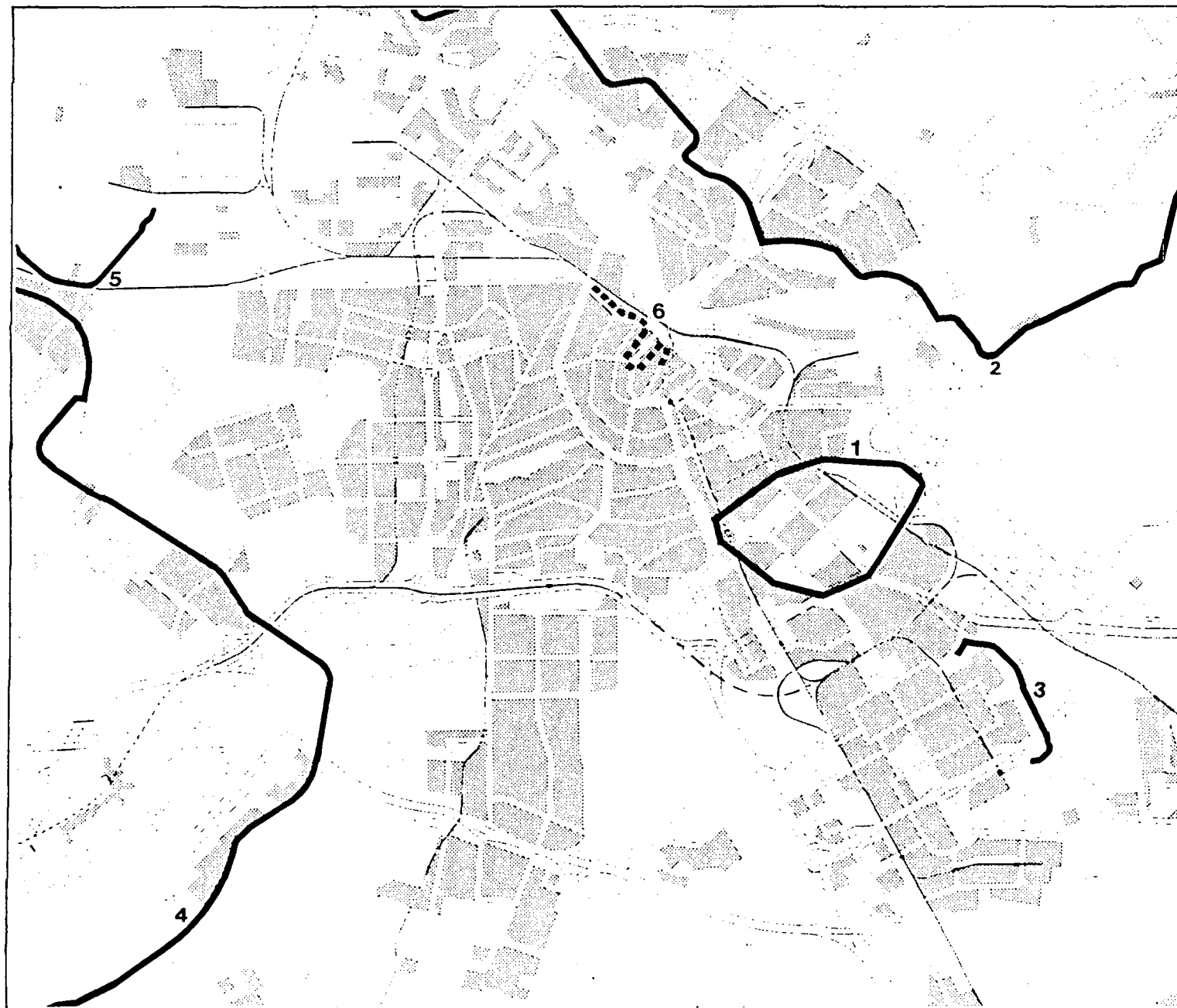


DE WATEREN

- 1 HET IJ
- 2 DE AMSTEL
- 3 DE KOSTVERLORENVAART
- 4 HET N.H.-KANAAL
- 5 DE HAARLEMMERVAART
- 6 DE WEESPERTREKVAART
GAASP EN GEIN
- 7 DE SINGELGRACHT



water



DE DIJKEN

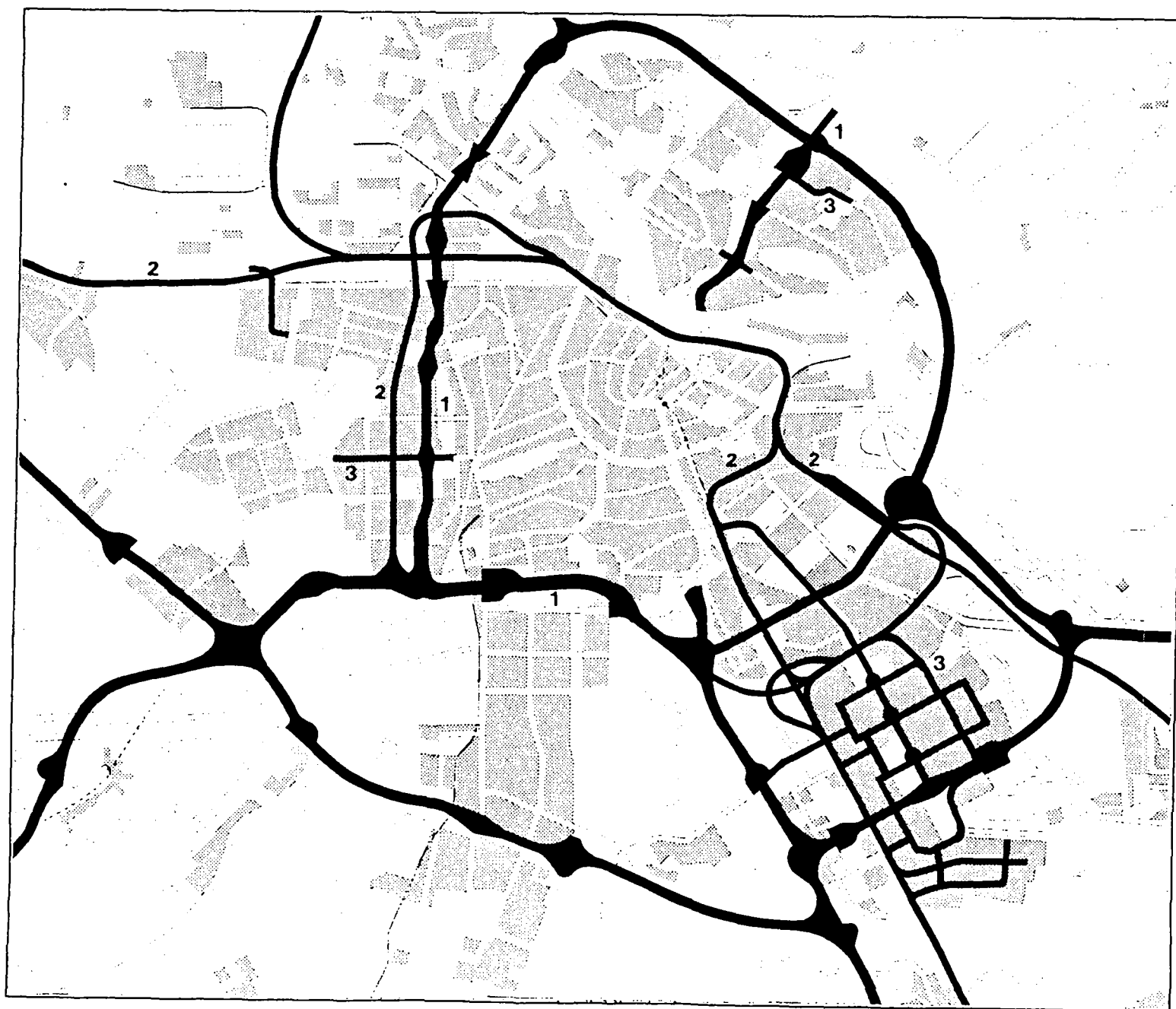
- 1 DE WATERGRAAFSMEER - RINGDIJK
- 2 DE WATERLANDSE ZEEDIJK
- 3 DE BIJLMERMEER - DIJK
- 4 DE HAARLEMMERMEER - RINGDIJK
- 5 DE SPAARNDAMMERDIJK
- 6 DE ZUIDELIJKE IJ-DIJK



dijken



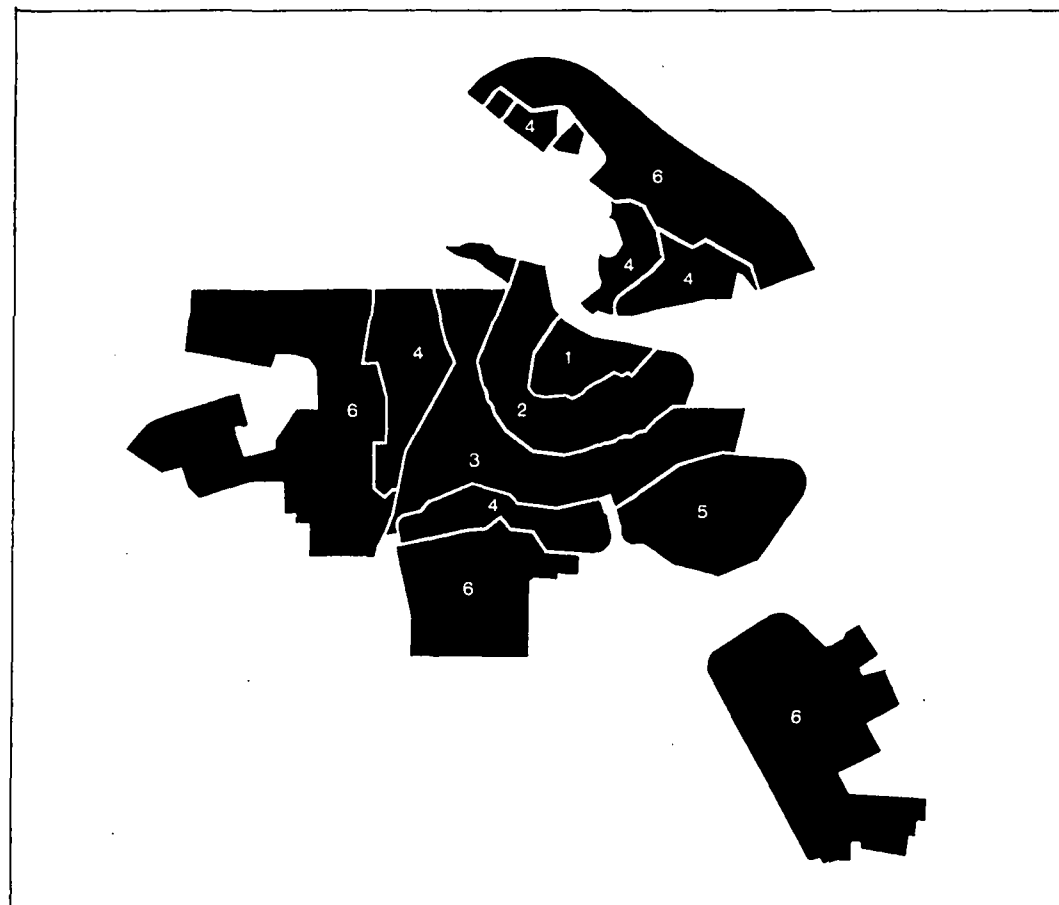
voormalige dijken



Vlakken

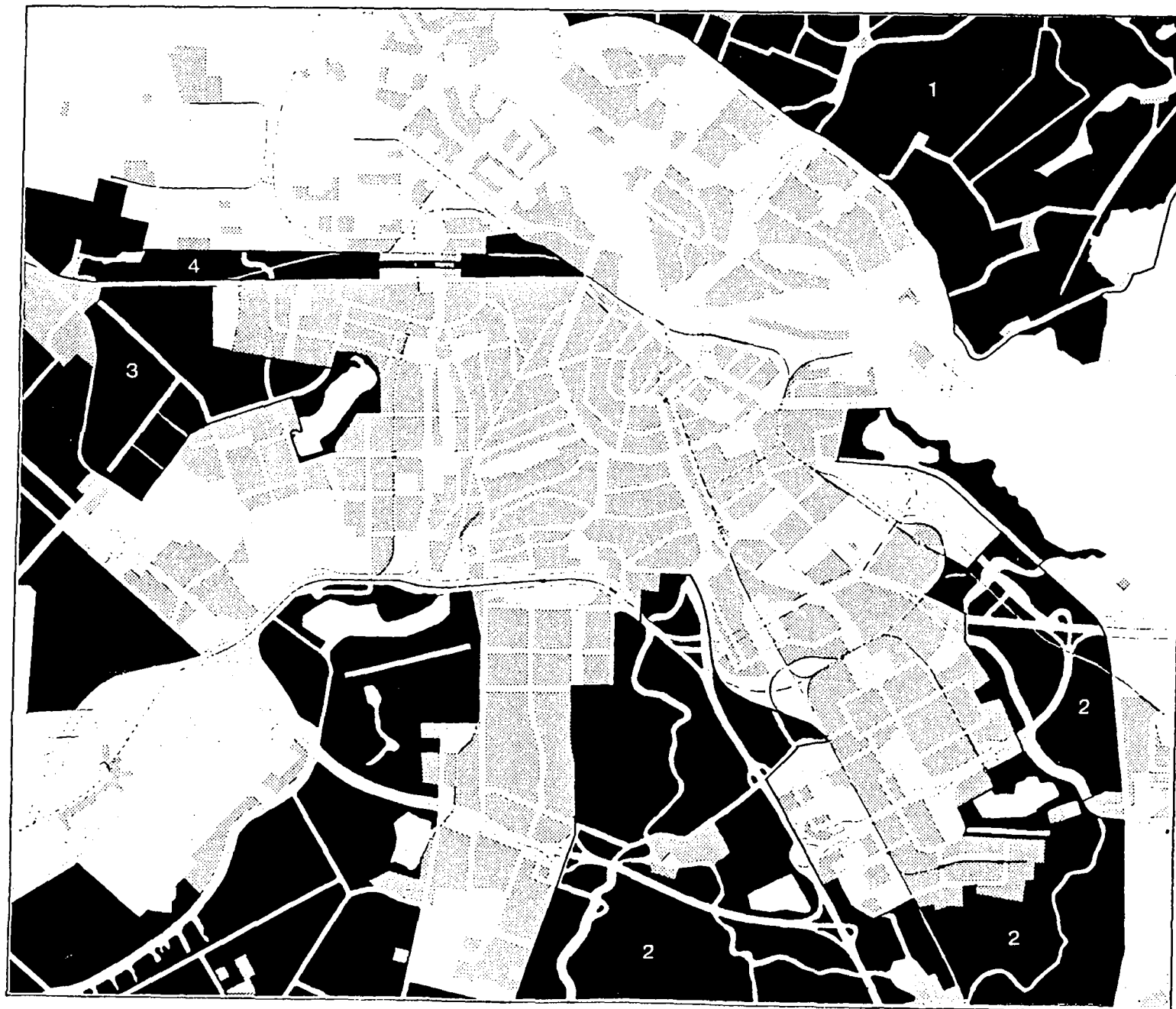
VLAK

gebied dat vanuit een bepaald stedenbouwkundig concept is ontwikkeld en als eenheid wordt ervaren. Over het algemeen zal een vlak overeenkomen met een uitbreiding uit één periode.
Het beeld van een vlak is sterk beïnvloed door prominente hoogte verschillen.



DE STEDELIJKE VLAKKEN

- 1 BINNENSTAD tot ca 1800
- 2 17de EEUWSE STAD tot ca 1850
- 3 19de EEUWSE GORDEL
- 4 RING 1920-1940
- 5 WATERGRAAFSMEER
- 6 STAD 1940 - 1990



DE LANDELIJKE VLAKKEN

- 1 HET WATERLAND
- 2 AMSTELLAND, GEIN EN GAASP
- 3 LANDELIJK WEST
- 4 BRETTEZONE

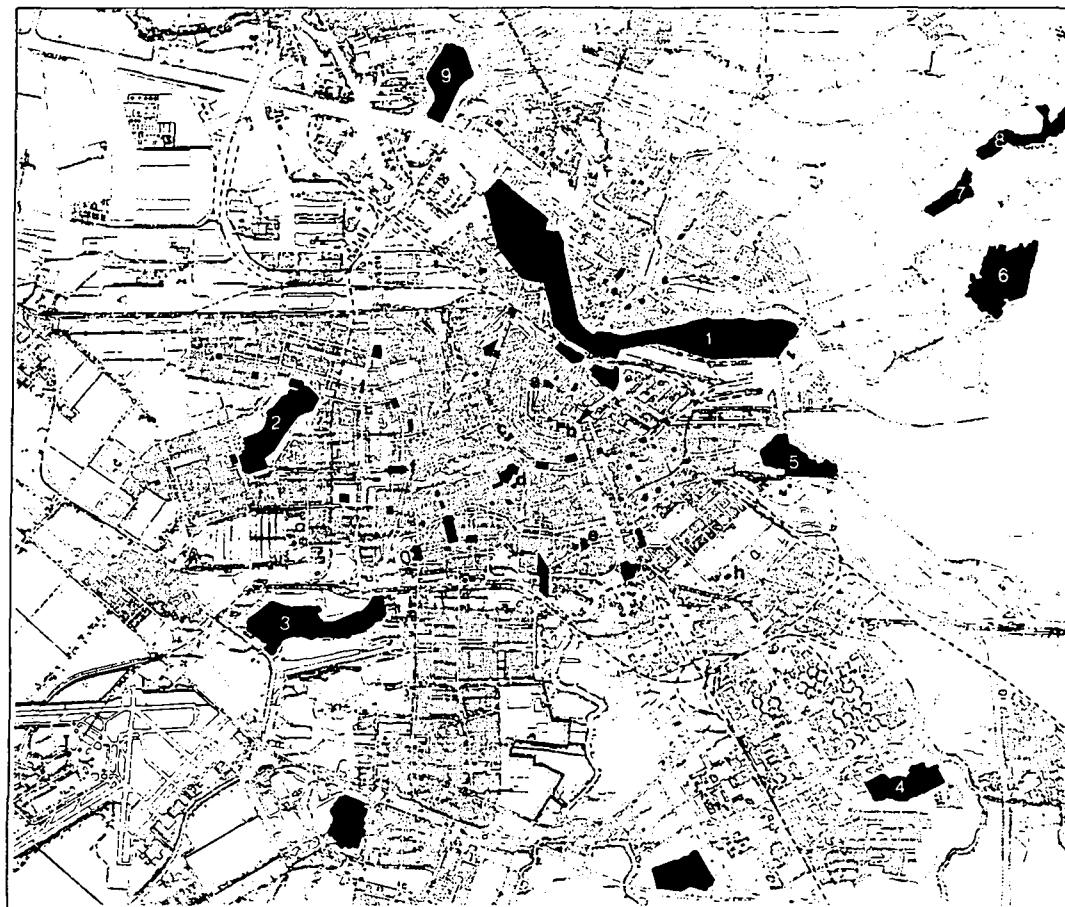


groen en landschap
met beeldkaders

Punten

PUNT

ruimte van stedelijk belang die de karakteristiek van het vlak of de lijn waarvan het deel uitmaakt benadrukt. In principe vertonen deze ruimtes geen onderlinge samenhang.
Punten verschillen sterk van elkaar, waardoor het niet mogelijk of wenselijk is algemene ontwerp richtlijnen af te leiden.



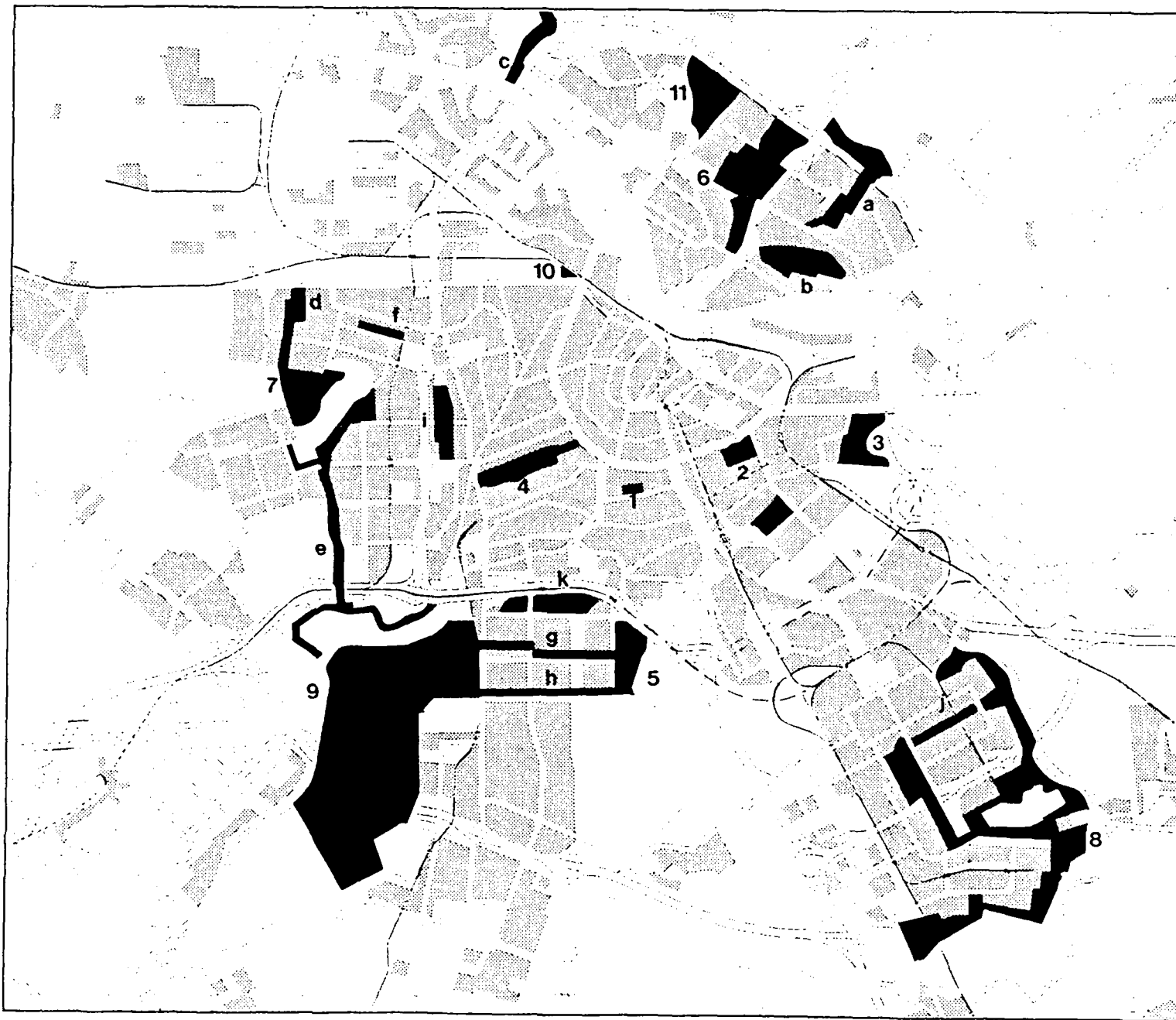
DE PLASSEN

- 1 HET IJ
- 2 SLOTERPLAS
- 3 NIEUWE MEER
- 4 GAASPERPLAS
- 5 NIEUWE DIEP
- 6 KINSELMEER
- 7 RANSDORPER DIE
- 8 HOLYSLATER DIE
- 9 NOORDER IJMEER

DE PLEINEN

- a DAM
- b REMBRANDTSPLEIN
- c LEIDSEPLEIN
- d MUSEUMPLEIN
- e VICTORIEPLEIN
- f SURINAMEPLEIN
- g MERCATORPLEIN
- h BRINK

het groen dat diep in het stedelijk gebied doordringt in de vorm van parken, parkstroken, overig groen en open landschap



PARKEN

- 1 SARPHATIPARK
- 2 OOSTERPARK
- 3 FLEVOPARK
- 4 VONDELPARK
- 5 AMSTELPARK
- 6 FLORAPARK
- 7 SLOTERPARK
- 8 GAASPERPARK
- 9 AMSTERDAMSE BOS
- 10 WESTERPARK
- 11 WILMKEBREEK / NIEUWE GOUW

PARKSTROKEN

- a BAANAKKERSPAD
- b VLIENGBOS
- c NOORD - IJPODER
- d EENDRACHTSPARK
- e C. PLANTIJNPAD
- f GERBRANDYPARK
- g G. v. AEMSTELPARK
- h 't KLEINE LOOPVELD
- i REMBRANDTPARK
- j BIJLMERMEER / GAASPERDAM
- k SPORTPARK / BUITENVELDERT