# AMSTERDAM OUD-WEST

Spaarndammerbuurt, Staatsliedenbuurt,
Frederik Hendrikbuurt, Kinkerbuurt,
noordelijke Overtoomstrook

Monumenten Inventarisatie Project Amsterdam
stadsdeelbeschrijving nr.4
oktober 1989

Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Prestedelijke situatie

3. **Spaarndammerbuurt (incl.Houthaven e.o.,strook Haarlemmerweg)**
3.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940
- veranderingen in de infrastructuur, niet-planmatige ontwikkelingen/wijziging prestedelijke situatie na 1850, planmatige ontwikkelingen vwb structuur en bebouwing, bijzonderheden in de plaatselijke bebouwing -
3.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

4. **Staatslieden- en Frederik Hendrikbuurt (incl.Centrale Markt)**
4.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940
4.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

5. **Kinkerbuurt en noordelijke Overtoomstrook**
5.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940
5.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

6. Bijzondere stedebouwkundige en architectonische waarden

literatuuropgave
kaartmateriaal

**AMSTERDAM OUD-WEST**
Spaarndammerbuurt,Staatsliedenbuurt,Frederik Hendrikbuurt, Kinkerbuurt,noordelijke Overtoomstrook

---

## 1. Inleiding

Het inventarisatiegebied maakt deel uit van de 19e eeuwse uitbreiding van Amsterdam ten westen van de Singelgracht. Het is overwegend een woongebied, met uitzondering van het haven- en industriegebied in het noorden, de strook langs de Haarlemmervaart, waar de belangrijkste groenvoorziening van het gebied ligt, en het terrein van de Centrale Markt in het westen. Het gebied wordt in het noorden begrensd door het IJ (Houthavens), in het oosten door het Westerkanaal en de Singelgracht, in het zuiden door de Overtoom, in het westen door de Kostverlorenvaart en het Westelijk Marktkanaal, ten noorden van de Haarlemmerweg voortgezet in een grens die langs de westzijde van de R.K.begraafplaats St.Barbara en het sportpark Transformatorweg loopt.
Binnen het gebied zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden met duidelijk gemarkeerde grenzen in de vorm van de spoorwegtracé's naar Zaandam en Haarlem en verschillende waterwegen (Haarlemmervaart,Kattensloot,Oostelijk Marktkanaal,noordelijk deel Kostverlorenvaart,Hugo de Grootgracht,Jacob van Lennepkanaal). Deze deelgebieden kunnen als afzonderlijke buurten worden gekarakteriseerd met een min of meer eigen locale ontwikkeling. Het zijn de Spaarndammerbuurt, de Staatslieden- en Frederik Hendrikbuurt, de Kinkerbuurt en omgeving.

Het gebied is ontwikkeld op basis van het stedebouwkundig plan van ir.J.Kalff van 1877, dat voorzag in de aanleg van een stratenpatroon binnen de toenmalige gemeentegrenzen. Annexatie in 1896 van grondgebied van de gemeente Nieuwer-Amstel, waarbij de gemeentegrens ten zuiden van de Hugo de Grootgracht werd verlegd tot aan de Kostverlorenvaart, maakte het mogelijk de zuidwest punt van het gebied (de zg.Stads- of Godshuispolder) te bebouwen. Ook ten noorden van de Hugo de Grootgracht werd bij die gelegenheid het Amsterdamse grondgebied verruimd, doordat de gemeente Sloten gronden afstond ten westen van de Kostverlorenvaart.
De bebouwing kwam tot stand in de periode ca.1880-1925, met uitzondering van enkele blokken die begin jaren '30 werden gerealiseerd. Dit geldt ook voor de bebouwing op het terrein van de Centrale Markt, die in 1934 officieel in gebruik werd genomen. Na 1970 kwam in het gebied een stadsvernieuwingsproces op gang dat in een aantal delen (Kinkerbuurt,Staatsliedenbuurt en zuidoostpunt van de Spaarndammerbuurt) voor een ingrijpende wijziging gezorgd heeft van de stedebouwkundige structuur en het architectonische beeld.

Oud-West is als onderdeel van de 19e eeuwse ring gelegen tussen het stadscentrum binnen de Singelgracht en het stadsdeel ten westen van de Centrale Markt en de Kostverlorenvaart (MIP-wijk 7) dat voor het grootste gedeelte in de periode 1920-1940 werd bebouwd. Belangrijke O-W-verbindingen in het gebied, die tevens deel uitmaken van hoofdroutes tussen de binnenstad en de westelijke stadsdelen (waaronder het Westelijk Havengebied), zijn de Tasmanstraat-Spaarndammerdijk, de Haarlemmerweg, de De Clercqstraat en de Overtoom. De Haarlemmerweg is bovendien van oudsher een belangrijke regionale verbinding.

Belangrijke N-Z verkeersaders zijn de Nassaukade, aangelegd op de vergraven bolwerken van de Singelgracht, en de Bilderdijkstraat-Frederik Hendrikstraat. De laatstgenoemde straten werden aangelegd als onderdeel van een "ringbaan" rond de stad van de Amstel tot aan de Kattensloot, waarvan de huidige Ceintuurbaan, Constantijn Huygens- en Van Baerlestraat eveneens deelmaken. Deze route vormt nog steeds de belangrijkste verbinding tussen de verschillende 19e eeuwse wijken onderling. Het oorspronkelijke plan om de ringbaan door te trekken tot de Houthaven werd niet gerealiseerd. Het Frederik Hendrikplein is het noordelijke eindpunt van de ring, tevens knooppunt in de verbindingen in noordelijke richting (Nassaukade, Marnixstraat) en westelijke richting (Van Hallstraat).

2. Prestedelijke situatie

In de huidige ruimtelijke structuur is een groot aantal elementen terug te vinden, dat reeds aanwezig was voordat de verstedelijking van het gebied omstreeks 1875 een aanvang nam.
Ten noorden van de spoorlijn naar Zaandam ligt een restant van de Spaarndammerdijk, een in oorsprong middeleeuwse zeedijk langs het IJ tussen Amsterdam en Haarlem, met ter plaatse binnendijks de Overbraakspolder en buitendijks een gebied dat "Slooten buyten dycks" genoemd werd (sinds de 19e eeuw aangeduid als resp. Overbrakerbinnen- en Overbrakerbuitenpolder).
Nog steeds belangrijke structuurbepalende elementen zijn de Haarlemmerweg en de Haarlemmer(trek)vaart, die in 1631 door Amsterdam en Haarlem voor gezamenlijke rekening werden aangelegd. Het oorspronkelijke jaagpad langs de trekvaart groeide uit tot een verkeersweg, die vòòr de aanleg van een stelsel van nieuwe verkeerswegen rondom Amsterdam in de jaren zestig en zeventig de belangrijkste verbinding tussen beide steden vormde voor het autoverkeer.
Het gebied tussen de Singelgracht en de Kostverlorenvaart of Kostverlorenwetering maakt deel uit van een veengebied dat in de Middeleeuwen werd ontgonnen en zich uitstrekte van de dijken langs de Amstel en het IJ tot aan de Kostverlorenwetering, van oorsprong een natuurlijke veenafwatering. De verkaveling van de 19e eeuwse stadsuitbreiding is voor een belangrijk gedeelte afgeleid van het oorspronkelijke agrarische verkavelingspatroon. Dit bestond uit lange smalle percelen (NO-ZW georiënteerd), een vorm van verkaveling die vrij algemeen werd aangetroffen in de lager gelegen delen van Nederland.
De Kostverlorenwetering werd in de 15e eeuw een belangrijke schakel in het scheepvaartverkeer tussen Leiden en Amsterdam en is nu nog steeds een binnenvaartroute van betekenis.
De aan de zuidrand van het gebied gelegen Overtoom heeft zijn oorsprong in de Heylige Wech, die in het midden van de 14e eeuw werd aangelegd en Amsterdam met Sloten verbond. Deze weg vormde een onderdeel van een bedevaartsroute tussen de "Heilige Stede", gelegen op de plaats van de huidige Nieuwezijds Kapel, en Leiden.
Voor de stadsuitbreiding van 1877 was in het landelijke gebied ten westen van de stad een uitgebreide voorstedelijke bebouwing aanwezig. Op de kaart van Jan Mol van 1770 is te zien dat de noordoostpunt tussen de stadswallen en de Kostverlorenvaart geheel in beslag genomen werd door een stelsel van paden esloten waaraan zeer vele industriemolens stonden. Hiervan is de paltrokmolen "De Otter" aan de Gillis van Ledenberchstraat als enige

overgebleven. Van de toen aanwezige wateren bleef de Kattensloot gehandhaafd.
Eveneens een reminiscentie aan de prestedelijke situatie is het complex "De Liefde" aan de Bilderdijkstraat. De statie "De Liefde", een dorpse parochie buiten de stadswallen, kreeg haar eerste openbare zichtbare kerkgebouw in 1785, in 1883-1885 vervangen door het bestaande gebouw naar ontwerp van P.J.H. Cuypers. In 1845 werd tegenover de kerk een kerkhof in gebruik genomen. Een restant van deze begraafplaats werd in 1912 aan de gemeente Amsterdam verkocht en in 1926 veranderd in het Bilderdijkpark.
Ten zuiden van de Kwakerspoel (ter hoogte van het huidige Kwakersplein), waar zich een concentratie van zaagmolens bevond, lag de Stads- of Godshuispolder. Deze was met uitzondering van het Pesthuis of Buitengasthuis (de locatie van het latere Wilhelmina Gasthuis) nauwelijks bebouwd. Een gedeelte van deze polder viel tot 1896 buiten de grenzen van Amsterdam. In de omgeving van de Bellamystraat zijn nog restanten aanwezig van prestedelijke bebouwing op polderniveau.
Voorbode van de ingrijpende infrastructurele veranderingen, die het gebied zou ondergaan, was de opening van de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem in 1839. Het tracé werd parallel aan de Haarlemmertrekvaart aangelegd. In 1843 werd het Haarlemmer station, een kopstation gelegen buiten de vestingwal nabij de Willemspoort, in gebruik genomen. Het plan om een spoorlijn aan te leggen tussen Den Helder en Amsterdam maakte de discussie los over de bouw van een nieuw centraal station voor personen- en goederenverkeer. In 1869 viel het definitieve besluit om dit station in het open havenfront aan te leggen. Bij de plaatskeuze speelde de aansluiting van de spoorwegen op de haven, die eveneens aan de vooravond stond van belangrijke nieuwe ontwikkelingen, een doorslaggevende rol.
De bereikbaarheid van de Amsterdamse haven voor grotere schepen was al eerder aanzienlijk verbeterd door de aanleg van het Ooster- en Westerdok in 1832-1834.In 1876 werd het Noordzeekanaal geopend. De aanleg zou niet alleen van vitaal belang zijn voor de Amsterdamse haven, maar voor de gehele economische ontwikkeling van de stad. Het graven van het kanaal ging gepaard met inpoldering van grote gedeelten van het IJ (1865-1876) met als gevolg dat de ruimtelijke structuur ter plaatse belangrijk werd gewijzigd.

## 3. **Spaarndammerbuurt (incl.Houthaven e.o.,strook Haarlemmerweg)**

### 3.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940

De opening van de **Houthaven** in 1876 kan als het begin worden beschouwd van het ontstaan van het westelijk havengebied.
De aanleg vond plaats in het kader van de werkzaamheden aan het Noordzeekanaal. De haven bestond in zijn oorspronkelijke vorm uit negen landtongen met los-,laad- en opslagplaatsen, gescheiden door acht haventjes van 20m breed. Hiervoor lag een trapeziumvormige door remmingwerken afgebakende watervlakte,bedoeld voor houtopslag t.b.v. veilingen. In de loop van de jaren '80 kwam een aanzienlijke uitbreiding van de houthaven tot stand door aanleg van de zg.Nieuwe Houthaven (met o.m.een vlothaven en een transitohaven) en de Minervahaven, bestemd als aanlegplaats voor schepen. In de jaren '90 werd de houthaven aangesloten op het spoorwegnet door de aanleg van een spoorweghaven. Tevens werd een verbindingskanaal tussen de houthaven en de Minervahaven

gegraven. Tot 1970 bleef de infrastructuur van het gebied praktisch ongewijzigd.
De eigenlijke **Spaarndammerbuurt** ligt ingesloten tussen de spoorlijn naar Zaandam,het Westerkanaal en de Spaarndammerdijk met in het verlengde daarvan de Tasmanstraat.
Het beginpunt van de ontwikkeling van de buurt kan gelegd worden in 1857, toen de gemeenteraad besloot om tot verkaveling over te gaan van de Overbrakerpolder, zowel binnen- als buitendijks. De ontwikkeling kwam pas daadwerkelijk op gang, nadat men besloten had het Centraal Station in het Open Havenfront aan te leggen Dit had tot gevolg dat de spoorlijnen uit Haarlem en Zaandam moesten worden doorgetrokken. De spoorwegplannen hielden tevens de aanleg in van een kanaal tussen de Singelgracht en het Noordzeekanaal in wording. Dit kanaal,het Westerkanaal, werd in 1874-1875 gegraven. De beoogde verbetering van de vaarroute tussen Overtoomse sluis en IJ en de in aanleg zijnde Houthaven ressorteerde pas effect na de aanleg van een schutsluis in het Westerkanaal en de bouw van een dubbele basculebrug voor de Willemspoort (1877-1878).
De komst van het Westerkanaal maakte een eind aan het eerste Amsterdamse stadspark, het Nieuwe Plantsoen, dat in twee fasen (1844;1857) op de ter plaatse verbrede bolwerken was aangelegd. In het uitbreidingsplan van J.Kalff werd met de nieuwe situatie rekening gehouden. Ter compensatie van het verdwenen groen was tussen de spoorlijn en Haarlemmertrekvaart een nieuw park geprojecteerd (het Westerpark), dat in 1890-1891 werd gerealiseerd.
In het plan Kalff waren de gronden ter weerszijden van het Westerkanaal,ten noorden begrensd door het IJ en ten zuiden door de Haarlemmertrekvaart (aangeduid met "blok I") bestemd voor woningbouw en industrie. Een vestigingsplaats voor industrie waren onder meer terreinen aan de Lemairegracht en de Van Noordtgracht, die in 1877 haaks op het Westerkanaal werden gegraven. Langs de Lemairegracht, bestemd als industriehaven, legde men geen kaden aan, langs de Van Noordtgracht alleen aan de noordzijde. Hier vestigde zich in 1882 de NV Westersuikerraffinaderij, die zich in de loop van de tijd regelmatig uitbreidde. In 1896 werden aan de noordzijde van de Lemairegracht de eerste pakhuizen gebouwd voor opslag van suiker in êntrepot (in 1897 en 1899 vergroot). Eerder was in 1881, tegelijk met de bouw van zeven pakhuizen voor opslag van graan ("de Houtman"),de Houtmankade aangelegd.
Met de bouw van woningen werd na 1880 een begin gemaakt. Al in 1876 had Amsterdam een gedeelte van de Spaarndammerdijk aangekocht. Op de ter plaatse verbrede en verlaagde dijk werd een straatweg, de latere Spaarndammerstraat aangelegd. In de periode tot ca.1900 werd het gebied tussen de Spaarndammerstraat en de huidige Wormerveerstraat door particuliere beleggers (waaronder N.Redeker Bisdom) met arbeiderswoningen bebouwd. Het stratenpatroon volgde overeenkomstig het plan Kalff min of meer de bestaande slotenverkaveling. De bebouwing werd gerealiseerd in gesloten bouwblokken.
In diezelfde periode verscheen op de hoek van de Spaarndammerstraat en de Zaanstraat de kerk van de H.Maria Magdalena (ontwerp: P.J.H.Cuypers, 1889-1891). De kerk markeerde tot haar sloop in 1968 vanuit de stad gezien de toegang tot de buurt.
Op het terrein begrensd door de Spaarndammerstraat en de Lemairegracht lag sinds 1860 de Westerbegraafplaats. Het was evenals de

gelijktijdig aangelegde vm.Oosterbegraafplaats bij de Muiderpoort de eerste algemene begraafplaats buiten de stadswallen. In 1894 werd de Westerbegraafplaats gesloten en in 1907 de omliggende sloten gedempt voor de bouw van woningen aan de Houtmankade en de Spaarndammerstraat. Gedeeltelijke ontruiming volgde echter pas in 1924 voor de aanleg van de Westzaanstraat.
Omstreeks 1915 werden opnieuw veel woningen gebouwd, waarbij vooral woningbouwverenigingen actief waren. De woningbouwvereniging "Het Westen" bebouwde het terrein tussen de Tasmanstraat en de Nova Zemblastraat. De indeling van de woningen en de gevelarchitectuur (ontwerp: H.J.M.Walenkamp 1914) betekenen een breuk met het 19e eeuwse type etagewoningen. Het stratenpatroon is nog, zij het met een ondergeschikte wijziging (waardoor in plaats van drie vier gesloten bouwblokken ontstonden), gebaseerd op het oude plan Kalff.
Voor het noordwestelijk deel van de Spaarndammerbuurt werden de aanvankelijke plannen gewijzigd. In overleg met drie woningbouwverenigingen werd door de gemeentelijke Woningdienst een geheel nieuw stedebouwkundig plan opgesteld. In plaats van een regelmatige raster van gesloten bouwblokken werd gekozen voor de aanleg van drie pleinen, waarvan twee (naar buitenlands voorbeeld) in de vorm van een besloten hof werden gerealiseerd. Zowel de Zaanhof (H.J.M. Walenkamp,Tj.Kuipers,A.Ingwersen 1919, in opdracht van "Patrimonium" en "Het Westen") als de bebouwing rond het Zaandammerplein (K.P.C.de Bazel 1919-1921, in opdracht van de gemeente) bestaan uit een dubbele ring van bebouwing. De binnenring is georiënteerd op het (openbare) plein in het centrum, de buitenste schil van de bebouwing op de omringende straten. Plein en straten staan met elkaar in verbinding door middel van in de bebouwing opgenomen poorten, terwijl het niveauverschil met de hoger gelegen Spaarndammerdijk opgelost wordt door trappen. De ruimte tussen beide "ringen" heeft een privé-karakter doordat ze in beslag genomen wordt door tuinen, bij de Zaanhof in kleine percelen opgedeeld, bij het Zaandammerplein ingericht als gemeenschappelijk kijkgroen, gecombineerd met kleine tuinen per perceel. Het privé-karakter is hier wat minder aanwezig. Dit wordt versterkt door het feit dat een aantal woningen (Polanenhof 1-25) vanuit de gemeenschappelijke tuin wordt ontsloten. Het verschil in karakter tussen beide "hoven" is overigens vrij groot. De Zaanhof is intiem en besloten, doordat de binnenschil bestaat uit een lagere bebouwing van drie bouwlagen,omgeven door hogere bebouwing aan de straatzijde, de poorten geaccentueerd door torens. Rond het Zaandammerplein is de bebouwing van beide "schillen" even hoog, opgetrokken in de strenge, maar fraai gedetailleerde architectuur van De Bazel. In de gevels van beide complexen overheerst het verticalisme. In de Zaanhof ligt het accent op de herhaling van de traveeën. In de architectuur van De Bazel zijn de bouwmassa's weliswaar als grote volumina behandeld, maar ontstaat door de plaatsing van de raam- en deuropeningen, de behandeling van de daklijst een overwegend verticale werking.
Een geheel nieuwe benadering is te vinden in de architectuur van M.de Klerk aan het Spaarndammerplantsoen (1913-1915 voor K.Hille; 1915-1916 voor "Eigen Haard"). De hier gerealiseerde blokken etagewoningen zijn het eerste voorbeeld van de behandeling van de gevels als één geheel met plastische verticale accenten. Nog een stap verder ging De Klerk bij het tweede project ,dat hij voor "Eigen Haard" in de Spaarndammerbuurt realiseerde (1917-1920), door de hoofdmassa's horizontaal te geleden en de hoeken te

stroomlijnen. Een postkantoor en een school zijn als een volledig geïntegreerd onderdeel in het complex opgenomen. Het binnenterrein is via een poortonderdoorgang in de gevelwand aan de Oostzaanstraat gedeeltelijk openbaar toegankelijk, terwijl ook enkele woningen hun ingang aan de binnenzijde van het blok hebben.
In dit deel van de Spaarndammmerbuurt is te zien dat ernaar gestreefd is bijzondere punten in de stedebouwkundige structuur te accentueren door de architectuur en de situering van openbare functies. De gevelwanden aan het Spaarndammerplantsoen benadrukken door hun monumentale behandeling de betekenis van de pleinruimte. Het postkantoor op de hoek functioneert als oriëntatiepunt en verwijst eveneens naar het plein. Het schoolgebouw, opgenomen in het complex van De Bazel, is in de zichtlijn van de Krommeniestraat geplaatst. Een badhuis (1919) ligt op de hoek, die oorspronkelijk gevormd werd door de Zaanstraat,Zaandijkstraat en Polanenstraat. Ook is er meer dan vroeger sprake van een zekere onderlinge afstemming in de aanleg en architectuur van de verschillende blokken. Zo wordt de ingang van de Zaanhof in de Hembrugstraat "beantwoord" door een pleinvormige uitholling in het blok van De Klerk.
De **strook** ten noorden van **de Haarlemmerweg** kwam in gemeentelijk bezit na grondruil met de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. De terreinen werden bestemd voor de aanleg van een park en de bouw van een gasfabriek. De spoorlijn Amsterdam-Haarlem werd in een boog om het gebied heen gelegd. Het Westerpark, aangelegd in engelse landschapsstijl, werd in 1891 voor het publiek geopend. Op het terrein ten westen van het park was in 1885 de Westergasfabriek in bedrijf gesteld (ontwerp: I.Gosschalk). De fabriek werd geëxploiteerd door de Imperial Continental Gaz Association, aan wie in 1834 door de gemeente een concessie voor de produktie van gas was verleend. Het complex omvat naast de bedrijfsruimten t.b.v. de gasproduktie ook dienstwoningen, die langs het park zijn gesitueerd. De wijze van aanleg en de architectuur van het complex is zeer kenmerkend voor de tijd van ontstaan.
Tegenover de Westergasfabriek ligt aan de zuidzijde van de Haarlemmerweg het bedrijfsterrein van een andere belangrijke openbare nutsvoorziening: het pompstation van de gem.waterleidingen (1897). Ook de exploitatie van de waterleiding was aanvankelijk in particuliere handen (sinds 1849), maar werd in de jaren'90 (een periode waarin veel nieuwe gemeentelijke diensttakken tot stand kwamen) ondergebracht in een gemeentelijk bedrijf. Uit deze periode dateren het machinegebouw (met kapconstructie op gietijzeren kolommen) en het zg.windketelgebouwtje.
Het gebied ten noorden van de Haarlemmerweg bleef in de periode tot 1940 voor het overige merendeels polderland. Wel was in 1895 bij de Spaarndammerdijk de R.K.begraafplaats H.Barbara aangelegd (met ontvanggebouw in eng.landhuisstijl van A.C.Bleys). Een pendant vormt de particuliere begraafplaats Vredenhof (1897) met ingang aan de Haarlemmerweg (aanleg: L.Springer, landhuisachtig ontvanggebouw van A.Salm).
Interessante civiel-technische objecten uit de periode 1850-1940 vormen de schutsluis en het gemaal (1890s) direct ten westen van het gasfabriekterrein; het spoorbrugje (1891) over de Haarlemmervaart op de plaats waar een aftakking van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem de Haarlemmerweg kruiste voor een verbinding met het

terrein van de "Maatschappij Electra" (een particulier electriciteitsbedrijf dat in 1900 concessie werd verleend) en de "asch- en vuilnisbelt" (sinds 1930s terrein Centrale Markthallen).Voorts de spoorwegbrug over het Westerkanaal uit de jaren 1920s; het spoorwegviaduct bij de Spaarndammerstraat (1920s) met beeldhouwwerk in stijl van de Amsterdamse School.

3.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

Omstreeks 1975 had de oude **Houthaven** zijn functie verloren. In het gebied werd op uitgebreide schaal water gedempt, waarbij o.m. de spoorweghaven,het verbindingskanaal en de haventjes tussen de landtongen verdwenen. Er werden enkele nieuwe wegen aangelegd, in het beloop waarvan de oude waterstructuur is te herkennen.
In het kader van de ontwikkeling van de IJ-oevers worden thans woningbouwplannen voor het gebied ontwikkeld.
Het karakter van de **Spaarndammerbuurt** als een gemengd woon/werkgebied is in de afgelopen jaren sterk veranderd. Pakhuizen en bedrijfsruimten, in hoofdzaak geconcentreerd in het gebied tussen Westerkanaal en Spaarndammerstraat, maakten plaats voor woningen (o.m.een project van Girod en Groeneveld aan de Nova Zemblastraat 1976/77) of werden zelf tot woningen verbouwd (1984:de Houtman, 1986: Bintjeh,Laboean,Medan oorspr.pakhuizen voor opslag van tabak). De Lemairegracht en Van Noordtgracht werden versmald en op een andere wijze met elkaar in verbinding gebracht, het voormalige industrieterrein van de suikerfabriek en de Technische Unie (1913) met woningen bebouwd (Treffers en Polgar 1982-85).
In het gebied ten westen van de Spaarndammerstraat ligt het accent op de woningverbetering, hoewel ook hier enkele nieuwbouwprojecten zijn uitgevoerd. Door de bouw van het project De Bogt en De Westerbeer (woningen en verzorgingstehuis voor bejaarden, Girod en Groeneveld 1976-80) werd het oorspronkelijke stratenpatroon gewijzigd: de Polanenstraat en Houtrijkstraat zijn ingekort en de Assendelftstraat heeft een andere loop gekregen.
De woningverbetering die op dit moment wordt uitgevoerd (o.m.in de Hembrugstraat) vormt de laatste fase van het stadsvernieuwingsproces dat omstreeks 1975 met de renovatie van de Zaanhof was gestart, in 1977-79 gevolgd door de (in 1972 op de rijksmonumentenlijst geplaatste) blokken van De Klerk en het complex Zaandammerplein.
De Spaarndammerbuurt is door zijn ligging (tussen spoordijk en haven) nog steeds een tamelijk geïsoleerde wijk. De Spaarndammerstraat, de enige winkelstraat in de buurt, vormt via het spoorwegviaduct de belangrijkste directe verbinding met het centrum (Haarlemmerplein). In 1981 werd een tweede tunneltje onder het spoor gemaakt voor een verbinding met het Westerpark.
In de buurt zelf is weinig groen aanwezig. Wel is er een recreatieve voorziening in de vorm van het Bredius sportcentrum (Brediusbad,1955-57 ir.H.Hartsuijker).
Een belangrijke verandering in het **gebied** ten noorden van de **Haarlemmerweg** betreft de wijziging van het spoorwegtracé Amsterdam-Sloterdijk in verband met de aanleg van de ringspoorbaan rond Amsterdam. Hiervan is de verbinding tussen de Schiphollijn en het CS via een nieuw station Sloterdijk (1985) inmiddels gerealiseerd. Gedeelten van de Spaarndammerdijk werden opgeofferd voor de aanleg van een bedrijvencentrum (1960s), terwijl ten NW daarvan in 1971 het sportpark Transformatorweg werd ingericht.
Toekomstplannen voorzien - als onderdeel van een groene zone langs de Haarlemmerweg - in een (fiets)verbinding tussen het Westerpark,het terrein van de Westergasfabriek en het oude

dorp Sloterdijk.
Voor de gebouwen van de Westergasfabriek (waar in 1967 de gasproduktie werd gestaakt) wordt op dit moment een nieuwe bestemming gezocht.

## 4. Staatslieden- en Frederik Hendrikbuurt (incl.Centrale Markt)

### 4.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940

De **Staatsliedenbuurt**,het gebied tussen Haarlemmerweg en Kattensloot, werd in het plan Kalff aangeduid met "blok II". De eerste woonbebouwing ontstond hier ca.1880 in de strook tussen Nassaukade en De Wittenstraat. De stadsuitbreiding vorderde hier echter langzaam. In het gebied was al vrij veel bebouwing (vrnl. werven van houtzaagmolens) aanwezig, die moest worden onteigend. Pas in de loop van de jaren'90 was de gehele strook bebouwd: etagewoningen in eclectische trant, langs de Nassaukade voor de meer gegoede burgerij,in de straten erachter arbeiderswoningen, afgewisseld door enkele scholencomplexen. Overeenkomstig het plan Kalff werd er gebouwd in gesloten bouwblokken. De Kostverlorenvaart werd ter plaatse verbreed. Het blok tussen de Tweede Nassaustraat en de Jacob Catskade werd niet bebouwd, maar in 1890 verhuurd als industrie- en opslagterrein, een situatie die - afgezien van de bouw van de Geref.Nassaukerk (1920s)- tot nu toe ongewijzigd is gebleven.
Overigens bleef bij de normalisering van de Singelgracht, die in 1875-'79 werd uitgevoerd, het vm.bolwerk "Haarlem" min of meer gespaard, met als gevolg dat de aansluiting van de Tweede Nassaustraat op de Nassaukade precies in een bocht kwam liggen.
De weilanden ten westen van de Kostverlorenvaart konden veel sneller worden bebouwd. Het plan Kalff voorzag hier in een strak stratenpatroon: vier straten evenwijdig aan de Kostverlorenvaart, haaks gekruist door drie dwarsstraten. Op verzoek van de eigenaresse van de grond mevrouw A.H.P.E.Sterck-de Voys werd dit patroon in 1883 gewijzigd. Er werden bochten in de straten aan gebracht en er ontstonden twee pleinen (Van Limburg Stirum- en Van Hogendorpplein). Tevens werd echter de bebouwingsdichtheid aanzienlijk vergroot door de diepte van de bouwblokken te verminderen en het aantal straten te vermeerderen. Vanaf 1884 verrezen in het gebied tot aan de toemalige gemeentegrens (ter hoogte van de huidige Groen van Prinstererstraat) arbeiderswoningen, o.m. voor werknemers van de Westergasfabriek.
In 1896 werd het gemeentelijk grondbezit verruimd. Rond de eeuwwisseling raakte de strook tot aan de Van Hallstraat bebouwd. Aan de bebouwing is de invloed te zien van de Amsterdamse bouwverordening (1905): de trappenhuizen zijn aan de voorzijde gelegen en worden door ramen in de voorgevel verlicht. De traditionele 19e eeuwse gevels maken hier plaats voor een meer kleurige architectuur in gele en rode baksteen (strengpersstеen) met opvallende siermetselranden langs raam- en deuropeningen.In de Van Beuningenstraat verrezen de eerste Amsterdamse woningwetwoningen (J.E.van der Pek,1909-12, voor woningbouwver."Rochdale").
Gesubsidieerde verenigingsbouw werd ook aan de overzijde van de Van Hallstraat gerealiseerd rond het Van Beuningenplein (K.P.C. de Bazel,1914-18,voor "De Arbeiderswoning"),in 1918-19 aangevuld met woningen van J.C.van Epen in de Schaepmanstraat(voor de Algemeene Woningbouwvereeniging), en gecombineerd met een scholencomplex en een bad- en washuis op de binnenterreinen van

beide bouwblokken. De overige bebouwing in dit deel van de Staatsliedenbuurt, dat door het brede profiel van de Van Hallstraat weinig relatie heeft met het oudere deel van de wijk, dateert uit de periode ca.1915-30. Ze kwam grotendeels in opdracht van particulieren tot stand. De architectuur varieert van blokken in zg.traditionele stijl tot late Amsterdamse School.
Terreinen aan de Kostverlorenvaart (o.m. van het vm.Westelijk Entrepôt ca.1860) werden bestemd voor industrie en opslag. Aan de Hallstraat kwam de drukinktenfabriek Van Graficolor (ontwerp: B.Merkelbach 1939) te staan.
De hoofdroutes in de wijk, tevens de belangrijkste winkelstraten, werden de Van Hall- en Van Limburg Stirumstraat. Toch bleef het verkeerstechnisch verband met het centrum zwak en de Staatsliedenbuurt als wijk, ook t.o.v. latere westelijke uitbreidingen, geïsoleerd. De aanleg van de **Centrale Markthallen** is hieraan mede debet geweest.
In 1926 besloot de Gemeenteraad tot het oprichten van een overdekt marktcomplex ter vervanging van de markt voor groente, aardappelen en fruit aan de Marnixstraat. Gekozen werd voor een terrein dat gunstig gelegen was m.b.t. aanvoermogelijkheden over land, water en spoor. In de daaropvolgende jaren werden het Oostelijk en Westelijk Marktkanaal gegraven, voorzien van pieren waarop pakhuizen werden gebouwd. Midden op het terrein kwam een grote overdekte markthal annex veilingzalen en sorteerruimten, op de verdiepingen kantoren (ontwerp N.Lansdorp Dienst PW). Aan de noordzijde van de markthal werd een koelhuis gebouwd. Bij de ingang van het terrein kwam het bekende marktcafé-restaurant "Marcanti". In 1934 werd de Centrale Markt officieel in gebruik genomen.
De stedebouwkundige structuur van de **Frederik Hendrikbuurt**, het gebied tussen Kattensloot en Hugo de Grootgracht (in plan Kalff aangeduid met "blok III"), wordt gekenmerkt door een rechtlijnig stratenpatroon en bebouwing in gesloten blokken. Aangezien de straten haaks op de Singelgracht zijn geprojecteerd, is alleen in de Kattensloot en de Hugo de Grootgracht de richting van de oorspronkelijke sloten terug te vinden. Hoofdwegen in het gebied zijn de Frederik Hendrikstraat en de Tweede Hugo de Grootstraat. Hier is ook het merendeel van de winkels geconcentreerd.
In de wijk werden voornamelijk woningen in opdracht van particulieren gebouwd, voor de meer gegoede burgers langs de Nassaukade en in de omgeving van de enige groen in het gebied (het Frederik Hendrik- en het Van Oldenbarneveldtplantsoen), voor het overige etagewoningen van wisselende grootte, kwaliteit en architectuur. Langs de Kostverlorenvaart bleef een restant over van de houtindustrie, die vroeger het gebied had gedomineerd. Hier kwam in 1895 ook de stratenmakerswerf van de gemeente te liggen, in 1898 gevolgd door de schuitenmakerswerf. In 1900 werden de stadstimmerwinkel en smederij eveneens op deze plaats gevestigd.
Als gevolg van langdurige onteigeningsprocedures duurde het ruim veertig jaar (1880-ca.1925) voordat het gehele gebied was bebouwd, terwijl ook in de volgorde waarin de bebouwing tot stand kwam weinig systematiek valt te ontdekken. De aanleg van straten stagneerde soms voor onbepaalde tijd en sommige terreinen bleven lang onbebouwd. Zo werd het Frederik Hendrikplantsoen in 1886 voor publiek geopend, maar bleef de omgeving jarenlang braak liggen. De woningen aan de zuidzijde dateren uit 1910.

De eerste bebouwing kwam tot stand in de Tweede Hugo de Grootstraat (1880) in opdracht van het Protestantsch Weduwen- en Weezenfonds (eenkamerwoningen voor weduwen met jonge kinderen, annex bewaarschool) en aan de Nassaukade (1880-81), nadat de Singelgracht ter plaatse was rechtgetrokken en door aanplemping versmald. In 1882 werd de Van Oldenbarneveldtstraat aangelegd, samen met een gelijknamige gracht, die echter in 1895 alweer werd gedempt en in 1909 met groen beplant. De Van Oldenbarneveldtstraat werd voor het merendeel bebouwd met eenvoudige particuliere etagewoningen, voorzien van rechte lijstgevels en veel lichtgekleurd pleister- en schilderwerk zoals in de 1880s nog veel werd toegepast. Met name in het gebied ten oosten van de Fredrik Hendrikstraat (aangelegd in 1895 evenals het Hugo de Grootplein) vertoont de bebouwing een grote stilistische verscheidenheid en is goed te zien dat in een tijdspanne van ruim dertig jaar (1880-ca.1910) in kleine bouwstromen in verschillende perioden naast elkaar is gebouwd.
Bijzondere woonbebouwing is hier te vinden in de Eerste Hugo de Grootstraat: de Diaconiehof van de Ned.Herv.gemeente (1882), opgetrokken in neo-renaissancestijl. Het terrein aan de noordzijde van het Van Oldenbarneveldtplein werd bestemd voor twee scholencomplexen (1884;1890s), terwijl aan de Fredrik Hendrikstraat een schoolkinderbad in chaletstijl werd gebouwd (1905, Dienst PW, H.Leguyt).
Aan de Hugo de Grootgracht begon men in 1887 met de bouw van de gereformeerde Raamkerk. In 1890 werd vlak ernaast, ook in opdracht van de gereformeerden, een weeshuis opgetrokken.
Het gebied tussen het Frederik Hendrikplantsoen en de Kattensloot werd in de periode ca.1890-1910 voornamelijk bebouwd met arbeiderswoningen van zeer matige kwaliteit.
Ten westen van de Frederik Hendrikstraat verrees een aantal woonblokken van woningbouwverenigingen. Als eerste bouwde hier in 1886-'88 de "Bouwmaatschappij tot verkrijging van Eigen Woningen" twee blokken aan de Van Houweningenstraat en de Van Reigersbergenstraat (ontwerp J.W.Zoutseling, als resultaat van een prijsvraag), in 1897 gevolgd door een derde blok aan de Gillis van Ledenberchstraat (arch.S.P.Herfst). Bij de eerste twee projecten is duidelijk te zien dat het hier verenigingsbouw betreft: de blokken zijn als architectonische eenheden behandeld. Het derde blok onderscheidt zich niet alleen uiterlijk, maar ook inwendig (alleen de ongezonde alkoof ontbreekt) nauwelijks van de zgn.revolutiebouw.
Opmerkelijk is het grote woonblok dat de "Maatschappij voor Volkswoningen" aan de Van Reigersbergenstraat liet bouwen (1894-1903,ontwerp J.van Looy). De indeling van het blok heeft als basiseenheid de gemeenschappelijke trap die per verdieping twee ter weerszijden liggende woningen ontsluit. Het is een principe dat in de 19e eeuw in de Amsterdamse verenigingsbouw van meer verdiepingen eerder werd toegepast. Nieuw was echter een aantal gemeenschappelijke voorzieningen: een vergaderzaal voor 220 personen,een buffet,ruimten voor cursussen voorzien van leestafels en boekenkasten, ondergebracht in het middengedeelte van het blok, aan de buitenzijde geaccentueerd door een erkerachtige uitbouw over twee verdiepingen en bekroond door een trapgevel. Verder werd een vrijstaand badhuis op het binnenterrein gebouwd waar een gemeenschappelijke tuin en een kinderspeelplaats was ingericht. Door zijn formaat en zijn voorzieningen kan het complex een flauwe afspiegeling van de "familistière" worden

genoemd.In 1921 werd de maatschappij door de gemeente overgenomen.
Noordelijk hiervan ligt aan de Zaagmolenstraat een blok dat tot stand kwam in opdracht van "De Arbeiderswoning". De ontwerper was H.P.Berlage (1911-1915). De gevelarchitectuur met de naar voren springende trappehuiserkers vertoont gelijkenis met de woonblokken die Berlage voor "De Arbeiderswoning" in de Indische buurt ontwierp. De "Vereeniging tot verkrijging van eigen woningen" bebouwde tenslotte in 1914-'15 een groot bouwblok tussen de Frederik Hendrikstraat en de Rombout Hogerbeetsstraat.
De resterende bouwterreinen, voornamelijk bij de Kostverlorenvaart gelegen, werden in de 1920s bebouwd. Vermeldenswaard is een blok woningen gelegen aan de Eerste Kostverlorenkade in stijl van de Amsterdamse School en aansluitend een schoolgebouw uit dezelfde periode in de Amaliastraat.

4.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

Na 1960 veranderde de bevolking van beide buurten in een hoog tempo. Vooral gezinnen trokken weg, hetgeen verband hield met de grootte van de woningen: 90% van de woningvoorraad in dit deel van de stad heeft drie kamers of minder. Tegelijkertijd kwamen er veel nieuwe bewoners bij, voor wie de lage huren aantrekkelijk waren. Het aantal buitenlanders in de Staatsliedenbuurt groeide in het begin van de jaren'80 tot meer dan een kwart van de bevolking. De slechte toestand van de woningen, met name in de **Staatsliedenbuurt**, maakte het moeilijk ze toe te wijzen in het kader van de woningdistributie. Begin jaren '80 was een groot deel van de huizen hier in handen van krakers. Ondertussen kwam ook het stadsvernieuwingsproces op gang. In 1979 was voor de noordoostpunt van de Staatsliedenbuurt een stedebouwkundig plan opgesteld. Binnen dit kader zou geleidelijk nieuwbouw worden gerealiseerd. Deze is op dit moment gedeeltelijk uitgevoerd (woonblokken van o.m. H.de Haan aan de Haarlemmerweg,Van Beuningenstraat,Van Der Duynstraat,Van Hogendorpstraat,Van der Hoopstraat) of nog in uitvoering (Johan Melchior Kemperstraat e.o.). Voor de kop van de Fannius Scholtenstraat en de Groen van Prinstererstraat bij de Haarlemmerweg is een stedebouwkundig plan in voorbereiding. Op de plaats van de voormalige Amsterdamse chininefabriek (J.H.Groenewegen 1931) aan de De Wittenkade verrezen 116 bejaardenwoningen (bureau Kat en Peek 1974/77). In de bocht van de Van Beuningenstraat werden woningen gebouwd naar ontwerp van R.Groenveld (1982/83).
In het westelijke deel van de Staatsliedenbuurt renoveerde men in 1976-'77 de woningen van De Bazel rondom het Van Beuningenplein. Op de plaats van de gesloopte Princessekerk (C.B.Posthumus Meijes 1918) kwam een gezondheidscentrum met daarboven woningen in vijf lagen (J.Nust 1982/83). Op dit worden plannen gemaakt voor de herbestemming van het terrein van de gem.waterleidingen.
De hoek van de De Wittenstraat bij de Jacob Catskade werd op een opvallende wijze vernieuwd naar ontwerp van H.Zeinstra (1983/84), terwijl de De Wittenkade bij de Haarlemmerweg een in het oog springende beëindiging kreeg in de vorm van een hoog rose gepleisterd woongebouw (bureau Girod en Groeneveld 1987).
Het onbebouwde voormalige kermisterrein tegenover de **Centrale Markt** aan de Jan Van Galenstraat (tot eind 1950s in gebruik als opslagterrein) werd benut voor nieuwbouw. De zes woningblokken zijn een ontwerp van Sier van Rhijn (1982/83).
De Centrale Markt zelf werd in 1952 uitgebreid met een pak- en sorteerstation en een visafslag. Ook gebouw "Marcanti" werd

gemoderniseerd en vergroot met een toneelzaal en een kegelbanen complex (1956 Dienst PW G.F.Laarhoven en ir.P.W.Roorda).
In de loop van 1970s verloor de Centrale Markt als distributiecentrum aan betekenis. Het aanzicht van het comlex werd aangetast door de sloop van de toren van de grote markthal (begin 1980s). Kortgeleden is eveneens een begin gemaakt met de sloop van een aantal pakhuiscomplexen .
Voor de **Frederik Hendrikbuurt** werd in het kader van de stadsver nieuwing een gedetailleerd conserverend bestemminsplan opgesteld. Nieuwbouw, met het bestaande stratenpatroon als uitgangspunt, is hier geconcentreerd aan de noordzijde van het Frederik Hendrikplantsoen, terwijl op dit moment ook woonblokken in aanbouw zijn in de Van Houweningenstraat en op vm. bestratingsswerf van de gemeente aan de Kostverlorenvaart. Het accent ligt echter op renovatie. Zo werd het blok van de "Maatschappij voor Volkswoningen" (in 1921 door de gemeente overgenomen) in 1983 gerenoveerd. Bij deze gelegenheid werd het badhuis gesloopt. Eveneens gerenoveerd zijn de complexen van "De Arbeiderswoning" (sinds 1917 in gemeentebezit) en de "Bouwmaatschappij tot verkrijging van eigen woningen". Inmiddels is ook de vm.stadstimmerwerf met woningen bebouwd.
Een nieuwbouwproject dat duidelijk dateert uit een periode, waarin men nog weinig oog had voor de waarde van de bestaande stedelijke structuur, is het bejaardenhuis De Poort (A.Ingwersen 1968). Het kwam op de plaats van de gesloopte Raamkerk en het gereformeerde weeshuis en is als een poort over de Van Oldenbarneveldstraat heen gebouwd.

## 5. Kinkerbuurt en noordelijke Overtoomstrook

### 5.1. Ruimtelijk-historische ontwikkeling in de periode 1850-1940

De eigenlijke **Kinkerbuurt** wordt begrensd door de Hugo de Grootgracht, de Singelgracht, het Jacob van Lennepkanaal en de Kostverlorenvaart. Het is een gebied met een zeer gevarieerde bebouwing, verschillen die samenhangen met de situatie voordat de stedelijke bebouwing hier een aanvang nam.
In het uitbreidingsplan Kalff maakt het gebied deel uit van "blok IV", dat de gronden tussen de Hugo de Grootgracht en de Overtoomse vaart omvatte tot aan de toenmalige gemeentegrens (ter hoogte van de huidige Ten Katestraat). Het stratenplan is deels gebaseerd op de zuid-west geörienteerde slotenverkaveling. De noord-zuid verbindingen vertonen in het noorden een lichte kromming parallel aan de bocht van de Singelgracht. De voor het merendeel langgerekte gesloten bouwblokken volgen bij de Nassaukade de golvende lijn van de vergraven bolwerkenzone, die hier in in tegenstelling tot het gedeelte ten noorden van de Hugo de Grootgracht meer geprononceerd aanwezig is.
Ten noorden van de Kinkerstraat was vanouds al vrij veel bebouwing aanwezig: bedrijven, woonhuizen, herbergen en een concentratie van houtzaagmolens aan de Kwakerspoel. Ook lag hier de kerk en het kerkhof van de parochie "De Liefde". Het gebied ten zuiden van de Kinkerstraat, dat deel uitmaakte van de Stads- of Godshuispolder, was hoofdzakelijk weiland met langs de Singelgracht enkele buitens en fabrieken. Middenin lag het Buitengasthuis of Pesthuis, in 1630 gebouwd als dépendance van het Binnengasthuis voor de verpleging van lijders aan epidemische ziekten.
Met de bouw in de polder kon het snelst een begin worden gemaakt. Reeds in 1877-'78 werden op het zg."land Mina" gedeelten aan-

gelegd van de Jacob van Lennepstraat, de Bilderdijkstraat, de Da Costastraat en de Tollensstraat. In 1882 startte men met de bebouwing van de Da Costastraat en de Kinkerstraat, waarvan inmiddels ook een gedeelte was aangelegd. In 1883 werd het uitbreidingsplan in deze buurt gewijzigd op verzoek van de exploitatiemaatschappij van bouwterreinen de NV "Overtoom". In opdracht van deze maatschappij had de architect N. Redeker Bisdom enkele veranderingen ontworpen, waardoor meer bouwblokken konden worden gerealiseerd. In het kader van deze planverdichting ontstonden delen van de Ten Katestraat, de Kanaalstraat, Wilhelminastraat, Nicolaas Beetsstraat en de gehele Borgerstraat. Deze straten lagen overigens allen ook gedeeltelijk of soms zelfs geheel op het grondgebied van de gemeente Nieuwer Amstel. De Kinkerstraat en de Jacob van Lennepstraat werden in westelijke richting doorgetrokken. Ook werd een kanaal gegraven dat niet in het Plan Kalff was voorzien: het Jacob van Lennepkanaal.
Dit had tot gevolg dat de zg.gasthuisgronden (ten noorden en ten westen van het Buitengasthuis gelegen) in tweeën werden gedeeld.
In 1889 onderging het Plan Kalff nogmaals een wijziging, deze keer op verzoek van de Maatschappij "Nassaukade" Opnieuw werden bouwblokken en straten versmald, waardoor de Albertingk Thijmstraat en de Tweede en Derde Helmersstraat ontstonden. De ingetekende plantsoenen liet men maar weg met het argument dat het Vondelpark in de nabijheid lag. De Pestsloot, ooit gegraven om zieken vanuit de stad per schuit naar het Buitengasthuis te vervoeren, werd gedempt ten behoeve van de aanleg van de Bosboom Toussaintstraat.
Ondertussen had de gemeenteraad in 1886 besloten een nieuw Buitengasthuis te bouwen, dat in 1893 onder de naam "Wilhelmina Gasthuis" werd geopend. Het ziekenhuis was opgezet volgens het toen geavanceerde paviljoensysteem (ontwerp Dienst PW, H.Leguyt). Het oude Buitengasthuis bleef staan en bood onderdak aan werklozen en onbehuisden, totdat het in 1937 aan de slopershamer ten offer zou vallen. Op de plaats van het oude gasthuis verscheen een nieuwe dubbele chirurgische kliniek (E.P. Messer).
In het gebied ten noorden van de Kinkerstraat was, met uitzondering van de aanleg van de Potgieterstraat in 1881, lange tijd weinig bouwactiviteit te bespeuren. Met de bouw van de bruggen over de Singelgracht (1890 bij de Kinkerstraat;1892/3 bij de De Clercqstraat;1896 de Koekjesbrug bij de Nieuwe Passeerdersgracht) werd de westelijke uitbreiding beter toegankelijk vanuit de binnenstad. Dit had onder meer tot gevolg dat de vraag naar bouwterreinen in de omgeving van de Kinkerstraat steeg.
De aanleg van de De Clercqstraat in 1892 was onderdeel van een directe verbinding tussen het stadscentrum en de nieuwe wijken in het westen, waarbij de grachtengordel werd doorgebroken voor de aanleg van de Raadhuisstraat en de Rozengracht gedempt (1889-1895). Het werd tevens de eerste verbinding per (paarden)tram, geëxploiteerd door de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij, tussen Dam en Bilderdijkstraat. In 1903 werd de De Clercqstraat doorgetrokken tot aan de Kostverlorenvaart en via een nieuwe brug (de Wiegbrug) in verbinding gebracht met de pas aangelegde Admiraal de Ruyterweg. Langs deze route kwam de eerste (inmiddels geëlectrificeerde) tramlijn tussen Amsterdam en Haarlem, die in 1905 voor het publiek werd geopend.
De bebouwing in de omgeving van de De Clercqstraat voltrok zich globaal genomen in de periode 1895-1915. Het gedeelte van de De

Clercqstraat bij de Tweede Kostverlorenkade kwam echter pas in 1929 tot stand. Tegelijkertijd met het begin van de De Clercq-straat was in 1892 het noordelijke gedeelte van de Bilderdijk-straat aangelegd en de Bilderdijkgracht gegraven. De Da Costa-gracht werd in 1897 in verbinding met de Hugo de Grootgracht gebracht. Dit ging ten koste van de gronden van de begraafplaats "De Liefde". De oude parochiekerk was inmiddels vervangen door een nieuw gebouw naar ontwerp van P.J.H.Cuypers (1883/85). Voor het terrein ten oosten hiervan , waar aanvankelijk een groente-markt was geprojecteerd, werd in 1895 een nieuw stratenplan vastgesteld: twee elkaar kruisende straten met op het snijpunt een rond pleintje (het Da Costaplein).
Reeds in 1886 was het meest westelijke deel van de Kwakerspoel gedempt voor de centrale stallen van de Stadsreinigingsdienst. In 1890 besloot men de gehele poel te dempen, waarna opnieuw gedeelten van de Da Costagracht, Bilderdijkstraat en -gracht konden worden aangelegd en het Kwakersplein worden bebouwd.
In 1901 kocht de gemeente vlak naast de Stadsreiniging grond voor de bouw van een remise voor de gemeentetram. Het complex kreeg ingangen aan de Kinkerstraat en het Bellamyplein.
De nogal chaotische wijze waarop het oostelijke deel van de Kinkerbuurt tot stand kwam wordt weerspiegeld in het zeer gevarieerde bebouwingsbeeld. Ook het feit dat er woningen voor verschillende inkomensgroepen werden gebouwd draagt hiertoe bij. Langs de Nassaukade (de "gouden rand") kwamen duurdere etage-woningen, maar ook langs delen van het Jacob van Lennepkanaal, de Da Costagracht en de Bilderdijkkade. Goedkope etagewoningen werden o.m. in de Jacob van Lennepstraat, de Da Costastraat en de Kinkerstraat gebouwd. De panden zijn soms individueel behandeld (Nassaukade), meestal echter (afhankelijk van de omvang van de bouwstroom) in series van twee of meerdere percelen. De gemid-delde bouwhoogte is zoals gebruikelijk in de Amsterdamse 19e eeuwse wijken vier bouwlagen en een kapverdieping.
De gevelarchitectuur is overwegend eclectisch. Aanvankelijk ligt het accent op rechte lijsten, vlak behandelde bakstenen gevels met witgepleisterde detailleringen (consoles onder daklijsten, aanzet- en sluitstenen boven raam- en deuropeningen etc.). Dit gevelbeeld is met name te vinden in die delen van de buurt die nog in de jaren '80 zijn gebouwd. Wat later wordt een variant toegepast waarin gele en rode siersteen banden overheersen.
Strak geordende en sober gedetailleerde gevels maken geleidelijk aan plaats voor een rijker gedecoreerde bouwwijze, waarbij afwisseling in kleur en materiaal, de toepassing van topgevels, erkers en balkons, en een a-symmetrische rangschikking van onderdelen de levendigheid van het totaalbeeld verhogen. Ook (diepe) portieken, soms met buitentrappen die de woningen op de verdiepingen ontsluiten, worden steeds meer toegepast.
Invloed van de Nieuwe Kunst blijft hoofdzakelijk beperkt tot details als glas-in-lood, tegeltableaux of bewerkte natuurstenen onderdelen. Uit deze periode dateren ook geheel in gele of rode verblendsteen uitgevoerde gevels. Het gebruikelijke smalle rechthoekige venster maakt soms plaats voor brede raamopeningen met grote overspanningen, waarin samengestelde vensters zijn geplaatst. Omstreeks 1910 treedt onder invloed van het rationa-lisme een versobering op zowel in vorm als in kleur en materiaal-gebruik. "Berlagiaanse" details zoals forse natuurstenen blokken bij raam- en deuropeningen en naar voren springende trappenhuis-erkers worden veel toegepast.

In tegenstelling tot de over het algemeen weinig stijlzuivere woonhuisarchitectuur met zijn vele overgangs- en tussenvormen treft men bij gebouwen met een openbare of bijzondere functie vaker architectuur aan die duidelijk op één stroming is geörienteerd. Zo werden in de buurt een aantal openbare lagere scholen gebouwd in neo-renaissancestijl (Da Costastraat;Potgieterstraat 1888). Ook het Da Costahofje voor minvermogenden (1894) werd in deze stijl opgetrokken. Aan de Da Costagracht werd een toneelschool gebouwd met een Jugendstil-gevel. Aan deze gracht en de Bilderdijkstraat kwamen ook enkele interessante bedrijfscomplexen te liggen: het depot van de Zuid-Hollandsche Bierbrouwerij (ca.1905), een proefstation voor keuring van bouwnmaterialen van de fa.Koning en Bienfait naar ontwerp van Berlage (1900/08) en de lettergieterij Bührman Tetterode (J.W.F.Hartkamp 1906; div.malen uitgebreid, het laatst in 1949/50 naar ontwerp van B.Merkelbach i.s.m. Ch.Karsten en P.Elling).
Vermeldenswaard zijn verder de pastorie (1905) en de scholen (o.m. naar ontwerp van A.C.Bleys) die deel uitmaken van het complex "De Liefde", en het Juliana ziekenhuis dat in 1903 in opdracht van de Gereformeerde Vereeniging voor Ziekenverpleging naar ontwerp van Tj.Kuipers werd gerealiseerd.
Ten westen van de Ten Katestraat werd aanvankelijk gebouwd op grond van de gemeente Nieuwer Amstel. Omdat de bouw werd uitgevoerd door dezelfde (particuliere) bouwondernemers als in Amsterdam, sloten de straten van beide gemeenten op elkaar aan (zoals de Borgerstraat, Jacob van Lennepstraat,Jacob van Lennepkade,Kinkerstraat) en is ook in het bebouwingsbeeld van continuïteit sprake (1880s,1890s). Een uitzondering vormt het buurtje in de noord-westpunt bij de Kostverlorenvaart begrensd door de Bellamystraat. De daar reeds aanwezige prestedelijke bebouwing (soms slechts één of twee, maar voor het merendeel drie bouwlagen hoog) bleef gehandhaafd langs bestaande paden en straten met als gevolg dat ook het stratenpeil niet werd opgehoogd. Wel werden na de annexatie van 1896 open plekken ingevuld met stedelijke bebouwing, waardoor ter plaatse soms grote hoogteverschillen in de gevelwanden zijn ontstaan (o.m. in de Bellamystraat gebouw "Olympia" uit de jaren'20 en een schoolgebouw uit ca.1900; woningbouw in Amsterdamse Schoolarchitectuur op de hoek van de Douwes Dekkersstraat en de Jan Hanzestraat etc.). In de directaangrenzende straten is voornamelijk particuliere woningbouw te vinden uit de periode rond 1900. Enkele gedeelten zijn echter waarschijnlijk totstandgekomen in opdracht van woningbouwcorporaties (Agatha Dekenstraat bij de De Clercqstraat: de architectuur vertoont stillistisch verwantschap met de woningen van de Bouwonderneming "Jordaan" in de Goudsbloemstraat; hoek Elisabeth Wolffstraat/Van Alphenstraat). "Rochdale" bouwde een blokje op de hoek van de Bellamystraat en de Justus van Effenstraat (arch.La Croix 1918) en nam samen met de "Algemeene" de bebouwing van de gehele zuidwestpunt tussen Kinkerstraat en Kostverlorenvaart voor haar rekening (blokken van J.E.van der Pek en W.Noorlander 1913-1915). In de architectuur van de blokken is bewust ingespeeld op de stedebouwkundige situatie (poortgebouw in de zichtlijn Jan Pieter Heijestraat). In de plaatselijk verbrede Hasebroekstraat zijn speel- en groenvoorzieningen aangelegd, terwijl op de binnenterreinen van twee blokken scholen zijn gesitueerd die door middel van poorten in de bebouwing toegankelijk zijn.
Ook ten zuiden van de Kinkerstraat werd een blok woningen door

"Rochdale" gebouwd (1913,waarschijnlijk ook naar ontwerp van J.E.van der Pek; Borgerstraat,Tweede Kostverlorenkade, Jacob van Lennepstraat).
In de **noordelijke Overtoomstrook** (tussen Jacob van Lennepkanaal en Overtoom) kunnen globaal de Helmersbuurt (incl. het Wilhelmina Gasthuisterrein) en het gebied ten westen van de Jan Pieter Heijestraat worden onderscheiden. In beide buurten werden overwegend woningen voor particuliere opdrachgevers gebouwd, terwijl winkels - evenals in de Kinkerbuurt - voornamelijk aan de doorgaande wegen kwamen te liggen (Overtoom, Eerste Constantijn Huygensstraat, Jan Pieter Heijestraat).
Het stratenplan van de Helmersbuurt was, zoals eerder genoemd het resultaat van de wijzigingen van het Plan Kalff in 1883 en 1889. In de buurt vormde het Wilhelmina Gasthuisterrein door zijn specifieke functie en daarmee samenhangende aanleg als het ware een enclave. Tegenover de ingang van het gasthuis in de Eerste Helmersstraat kwamen wat ruimere etagewoningen dan elders in de buurt (en zelfs een enkel herenhuis).
De bebouwing is gemiddeld drie à vier bouwlagen + kapverdieping hoog en laat een bonte mengeling zien van eclectische architectuur uit de 1880s en 1890s, zowel de variant met de (vaak rijk gedecoreerde) pleisterornamenten als die met de gekleurde baksteenmotieven (soms een combinatie van beide), terwijl ook de geheel in verblendsteen opgetrokken gevels en een enkele Jugendstilgevel (vm.apotheek hoek Nicolaas Beetsstraat/Wilhelminastraat) niet ontbreken. Incidenteel is ook bebouwing van later datum aanwezig, zoals het gebouw van GGGD uit 1932 en blok etagewoningen uit dezelfde periode in de Eerste Helmersstraat. Een tweetal situaties, die waarschijnlijk terug te voeren zijn op prestedelijke elementen,is te vinden aan de Tweede Constantijn Huygensstraat (via een poort in de straatwand wordt een blokje bebouwing op het binnenterrein ontsloten,nrs.58-62) en aan de Eerste Helmersstraat (genummerd nr.3, vlak achter de tuinen van de huizen aan de Nassaukade). De bebouwing dateert in beide gevallen waarschijnlijk uit 1870s of is wellicht van wat eerdere datum. In de buurt van de laatstgenoemde locatie lag overigens ook het zg. "Sophiapark", een blokje van 26 arbeiderswoningen die op initiatief van de sociaal geëngageerde particulier A.W. De Klerck in 1868 werden gebouwd en die inmiddels zouden zijn afgebroken.
Het stratenpatroon in het gebied ten westen van de Jan Pieter Heijestraat is een voortzetting van de Helmersbuurt, alleen onderbroken door het zeskantige Staringplein, terwijl in de punt waar Kostverlorenvaart en Overtoom samenkomen de straten werden geknikt rondom een driehoekige restruimte, het J.J.Cremerplein. Ook de architectuur sluit aan bij die van de Helmersbuurt, met dien verstande dat in het bebouwingsbeeld een geleidelijke verandering valt waar te nemen die zich globaal van noord-noordwest (1890s) in zuid-westelijke richting (1900-1910) ontwikkelt. De bebouwing rond het J.J.Cremerplein, voornamelijk overgangsarchitectuur van een wat eentonig karakter, dateert uit de periode 1905-1910. Op het plein zelf werd in 1908 een speelplaats (de Westerspeelplaats) ingericht met een overdekte houten speelruimte naar ontwerp van H.P.Berlage.
Architectonisch interessante objecten in deze buurt zijn in de eerste plaats een aantal gebouwen die geen woonfunctie hebben (zoals het Staringhofje uit 1909, de inmiddels afgebroken S.Vincentius à Paolo van 1900 van C.P.W.Dessing, een aantal

schoolgebouwen). Maar ook een enkel particulier woningbouwproject is vermeldenswaard (Van Epen, Eerste Helmersstraat/Brederodestraat; een blok met een expressionistisch getinte gevelarchitectuur in de Pieter Langendijkstraat).
De bebouwing langs de noordzijde van de Overtoom (oorspronkelijk een vaart met langs het water lopende paden) ontwikkelde zich globaal van oost naar west (periode 1880-1910). Maar omdat het hier een reeds eeuwenlang bestaande verbindingsroute betrof, is ook oudere bebouwing aanwezig (vanaf ca.1870), echter niet van die ouderdom als aan de zuidzijde van de Overtoom waar hier en daar nog 18e eeuwse bebouwing kan worden aangetroffen. Wel is ook hier evenals aan de zuidzijde sprake van sterke wisselingen in bouwhoogte (van twee tot vijf bouwlagen) en een bonte mengeling van gevelarchitectuur, geinspireerd op de diverse architectuurstromingen van rond de eeuwwisseling, met uitlopers naar de jaren'30 (Amsterdamse School, een enkel voorbeeld van Delftse School-architectuur).
In 1900 besloot de gemeenteraad de Overtoomse vaart te dempen, waarna de Overtoom zich kon ontwikkelen tot de belangrijke stedelijke verkeersader, die hij tot op de dag van vandaag gebleven is.

5.2. Na-oorlogse ontwikkelingen

De **Kinkerbuurt** kan als de eerste Amsterdamse stadsvernieuwingswijk worden beschouwd. Reeds in de jaren '50 leefden bij de Dienst Publieke Werken gedachten over een grootscheepse saneringsactie. Met name de bebouwing in het zuiden van de Kinkerbuurt was van zeer slechte kwaliteit. Toch zou het tot 1971 duren voordat daadwerkelijk met nieuwbouw werd begonnen. Het eerste blokje woningen kwam tot stand aan de Bellamystraat (1971/74, arch.B.Loerakker en R. Buiter). Onder invloed van de Aktiegroep Kinkerbuurt waren de ideeën over een grootschalige aanpak inmiddels verlaten. Het bestaande stratenpatroon moest zoveel mogelijk worden gevolgd. Deze wens gecombineerd met de eis van de gemeente van een bezonning, die aan moderne maatstaven voldeed, leidde aanvankelijk tot een compromis: de door zijn geringe hoogte (drie woonlagen) weinig stedelijk aandoende bebouwing aan de Jacob van Lennepkade, Jakob van Lennepstraat en de Ten Katestraat (1973/77, arch.B.Loerakker en R.Buiter). Vanaf 1978 mocht weer hoger worden gebouwd. Het feit dat de straten minder licht kregen werd gecompenseerd door de aanleg van pleinen (blokken ter weerszijden van de nieuwe De Schoolmeesterstraat, 1978/82 arch.B.Loerakker).
Na een tijdelijk inzinking kwam het stadsvernieuwingsproces omstreeks 1980 in een stroomversnelling. Er verrezen nieuwe blokken aan de Kinkerstraat (woningen/winkels 1977/82, arch.Rasker;idem 1983/84 arch.Hans Borkent), op de hoek van de Van Lennepkade en de Bilderdijkstraat (1980/82 arch.bur. Zanstra c.s.) en ten westen van de Nicolaas Beetsstraat. Het oude stratenpatroon werd gewijzigd voor de aanleg van twee pleinen en twee nieuwe N-Z geörienteerde straten (Hildebrandstraat en Kneppelhoutstraat). De bebouwing (arch.S. Soeters 1980/83 en 1983/85) weerspiegelt een nieuwe architectuuropvatting: grote bakstenen gevelvlakken uitgevoerd in speklagen in afwisselend witte,rose, rode en gele steen. Het kinderdagverblijf, eveneens van Soeters, heeft de vorm van een classicistisch tempeltje gekregen. In 1989 werd de Vincentiuskerk aan de Jacob van Lennepkade gesloopt om plaats te maken voor een blok premiekoopwoningen. Aan de Bilderdijkkade werden de gebouwen van de

Stadsreiniging vervangen door nieuwbouw (1989/90). Inmiddels is ook het nodige in de Bellamybuurt gesloopt, onder meer de bebouwing aan de Simon Willemstraat.
Evenals in de Frederik Hendrikbuurt werd het corporatiebezit gerenoveerd zoals de woningbouwcomplexen aan de Hasebroekstraat (1982).
Na het vertrek van het Academisch Ziekenhuis naar Amsterdam-ZO onderging het Wilhemina Gasthuisterrein geleidelijk aan een transformatie en kreeg een nieuwe, gemengde woon/werkbestemming. Paviljoen 3, de voormalige apotheek, het ketelhuis en de cardiologische kliniek maakten plaats voor nieuwbouw (urban villa's van ZZOP, arch.H. van de Oever 1988-89; de "toren" van Carel Weeber 1989; nog te bouwen het "hoefijzer" van ZZOP; het Huygens College van Stuurman en partners 1990). Verbouwd tot woningen zijn het poortgebouw uit 1897 van H. Leguyt (arch. M. Duinker en J. Nust 1988) en de westelijke paviljoens uit de periode 1926-1939 (Dienst OW afd.Bouwkunde 1987). In de voormalige chirurgische kliniek werd het Amsterdams Ondernemerscentrum gevestigd (Job Creation 1987). Discussie is er op dit moment nog over de verbouw van paviljoen 1 en 2 (Rataplan: Y.Tamminga en K. Elffers, waarschijnlijk in 1992).

6. Bijzondere stedebouwkundige en architectonische waarden

Het inventarisatiegebied bestaat uit een aantal deelgebieden, die sterk verschillend van karakter zijn. Deze diversiteit vindt zijn oorsprong in de functionele en ruimtelijke inrichting van de gebieden, het feit dat op grond van verschillende stedebouwkundige uitgangspunten is gebouwd en met verschillende architectonische middelen.
Globaal is er een onderscheid te maken tussen het haven- en industriegebied (Houthavens e.o., strook Haarlemmerweg, Centrale Markthallen) en de overige wijken, die overwegend een woonfunctie hebben.
In het gebied van de voormalige **Houthavens** is van de oorspronkelijke inrichting, stedebouwkundige structuur en bebouwing nauwelijks meer iets aanwezig.
De inrichting van de **Haarlemmerweg-strook** is weliswaar op onderdelen gewijzigd, maar de oude structuur is in essentie nog aanwezig, evenals de (industriële) bebouwing uit het einde van de vorige eeuw. Hoewel het een interessant gegeven is dat in het gebied, begrensd door spoor- en waterwegen, een aantal openbare voorzieningen werd geconcentreerd (gasfabriek, waterleidingbedrijf, park, begraafplaatsen), heeft het een te versnipperd karakter om als "gebied met bijzondere stedebouwkundige waarden" te worden aangewezen. De bebouwing daarentegen is in een aantal gevallen qua aanleg en architectuur van een bijzonder gehalte. Dit geldt voor het complex van de Westergasfabriek, waarvan de gebouwen inmiddels op de rijksmonumentenlijst is geplaatst, en de gebouwen van het Waterleidingbedrijf, die op grond van de gemeentelijke monumentenverordening zijn beschermd. Ook de beide begraafplaatsen zijn uit architectuurhistorisch en historisch oogpunt van belang (de ontvanggebouwen, diverse graven, waaronder van de fam.Albertingk Thijm).
De **Centrale Markthallen**, gelegen tussen het Oostelijk en het Westelijk Marktkanaal, zijn qua structuur en aanleg nog intact, de architectonisch interessante beouwing is echter inmiddels gesloopt (pakhuiscomplexen) of in meer of mindere mate aangetast (sloop toren centrale markthal).

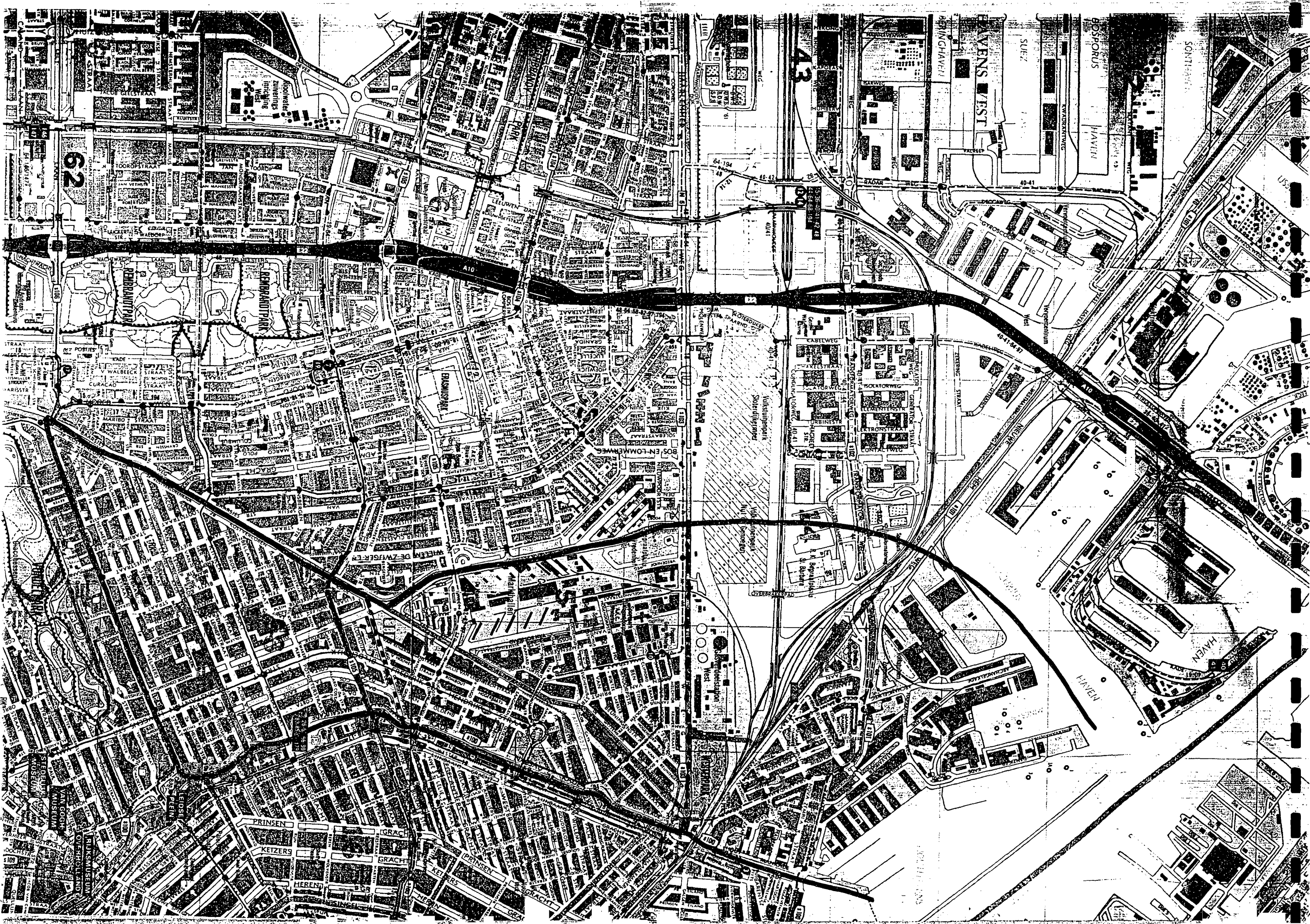
In de aanleg van de woonwijken kan een onderscheid worden gemaakt tussen gebieden, waarvan het patroon van wegen en bebouwing in grote lijnen de oude slotenverkaveling volgt (overeenkomstig de zogenaamde civiel-technische traditie,waarvan het plan Kalff een belangrijke exponent is) en wijken, die aangelegd zijn volgens een verkavelingsmethode, waarbij de structuur van het landschap is genegeerd en gestreefd is naar een doelbewuste samenhang tussen stedebouwkundige aanleg en complexgewijze bebouwing. Dit laatste geldt voor het westelijke deel van de **Spaarndammerbuurt**. Hier bevinden zich enkele hoogtepunten van de vroege woningwetbouw, die internationale bekendheid hebben gekregen zoals de Zaanhof, het Zaandammerplein, en de complexen van "Eigen Haard". De stedebouwkundige aanleg is een wezenlijk onderdeel van de innoverende ideeën die aan de opzet van deze complexen ten grondslag liggen. De architectuur van Michel de Klerk in de Spaarndammerbuurt geldt bovendien als het fraaiste voorbeeld van de meest creatieve fase van de Amsterdamse School. Op grond van hiervan is dit deel van de Spaarndammerbuurt als "gebied met bijzondere stedebouwkundige waarden" aangewezen.
Ook rond het Van Beuningenplein in de **Staatsliedenbuurt** is er sprake van een planmatige samenhang tussen aanleg en bebouwing. De omvang van het gebied binnen het grotere geheel van de Staatsliedenbuurt is echter gering en het plein heeft in stedebouwkundig opzicht weinig relatie met de overige delen van de buurt.
De **Frederik Hendrikbuurt, Kinkerbuurt en Noordelijke Overtoomstrook** zijn aangelegd op grond van een rechthoekig patroon van langerekte straten en haaks daarop geprojecteerde dwarsstraten. In de Frederik Hendrikbuurt was daarbij niet de oorspronkelijke polderverkaveling uitgangspunt. Door de langgerekte eentonige bouwblokken verschilt het ruimtelijk beeld echter weinig van de andere twee wijken, waar dit wel het geval is. Ook de stedebouwkundige structuur van de **Staatsliedenbuurt** tussen Kostverlorenvaart en Van Hallstraat is niet op de oude slotenverkaveling gebaseerd. De bebouwing in gesloten bouwblokken kwam echter op dezelfde wijze tot stand als in (grote delen van) de Frederik Hendrikbuurt, Kinkerbuurt en Noordelijke Overtoomstrook: in kleine bouwstromen op grond van particulier initiatief, waardoor een planmatige samenhang ontbreekt.
In deze wijken zijn geen "gebieden met bijzondere stedebouwkundige waarden" aan te wijzen, hoewel diverse interessante structuurelementen zijn te onderkennen, zoals het gebogen en geknikte stratenbeloop in de Staatsliedenbuurt (Fannius Scholtenstraat e.o.), het brede profiel van de diverse wateren, de (ronde) pleinen, de nog aanwezige (c.q. gereconstrueerde) prestedelijke situatie bij de Bellamystraat, de aanleg van enkele hofjesachtige complexen en van het Wilhemina-Gasthuisterrein.
Ondanks activiteiten van renovatie en stadsvernieuwing zijn in grote delen van Oud-West de hoofdmassa's van de oorspronkelijke bebouwing behouden. Functies en details zijn soms (ingrijpend) gewijzigd, maar het samenhangende beeld van meervoudig samengestelde bouwblokken van vier woonlagen met kap, geaccentueerde topgevels, rijke detaillering in kleur- en metselwerkaccenten is daarbij behouden gebleven. Deze hoge woningblokken dateren voornamelijk uit de periode van circa 1890-1910 (afgewisseld met woningwetbouw van na 1910) en worden soms verlevendigd door balcons (veelal met fraai gemetselde of gebeeldhouwde natuurstenen ondersteuningen en siersmeedwerk. Ook zijn (gave) winkelpui-

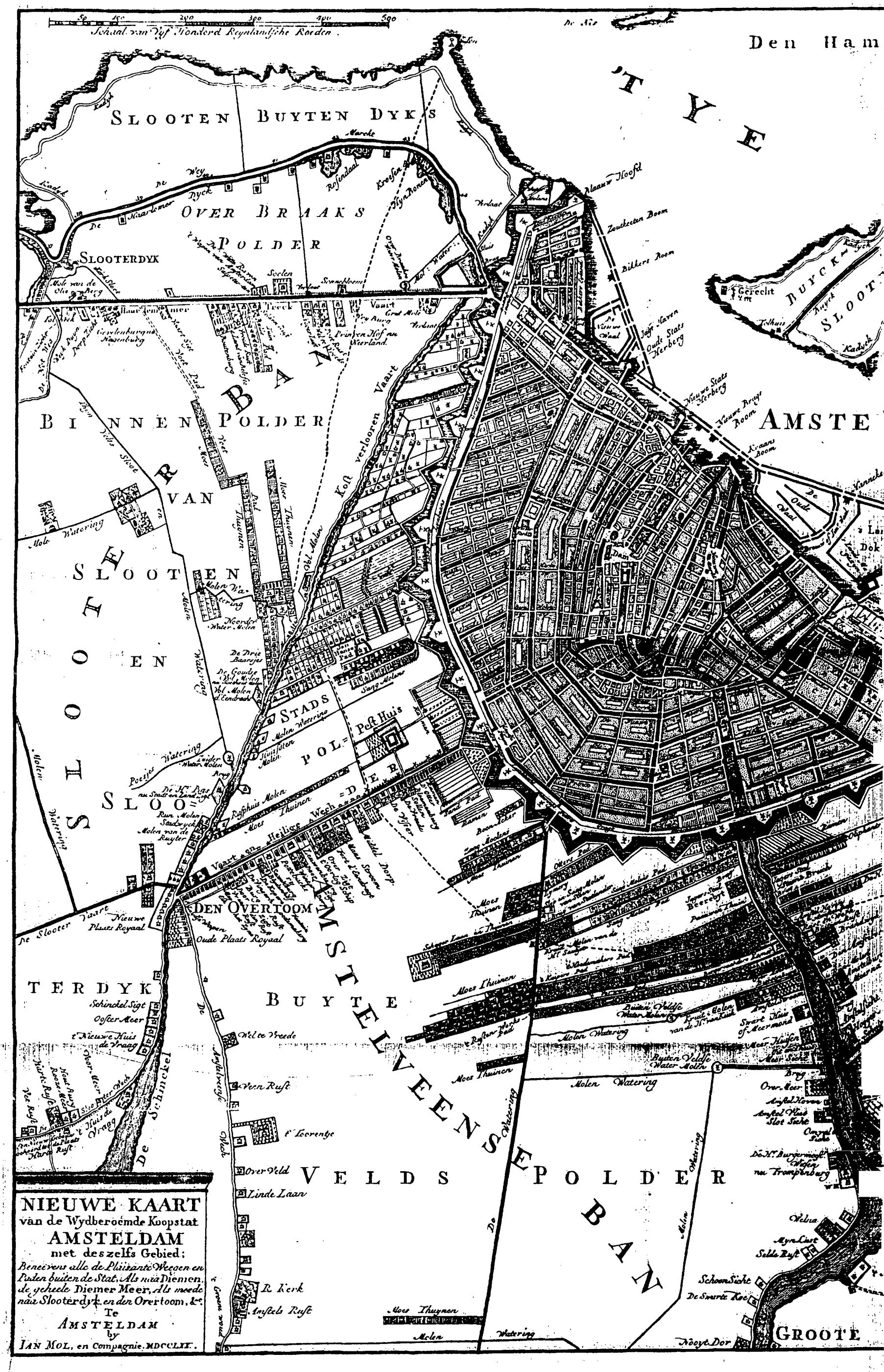
en, erkers en portieken aanwezig.
In het inventarisatiebestand is een representatieve doorsnede opgenomen van bebouwing uit verschillende stijlperioden. Daarbij is naar verhouding meer bebouwing opgenomen met een openbare of bijzondere functie dan voorbeelden van woonhuisarchitectuur.

Geraadpleegde literatuur:

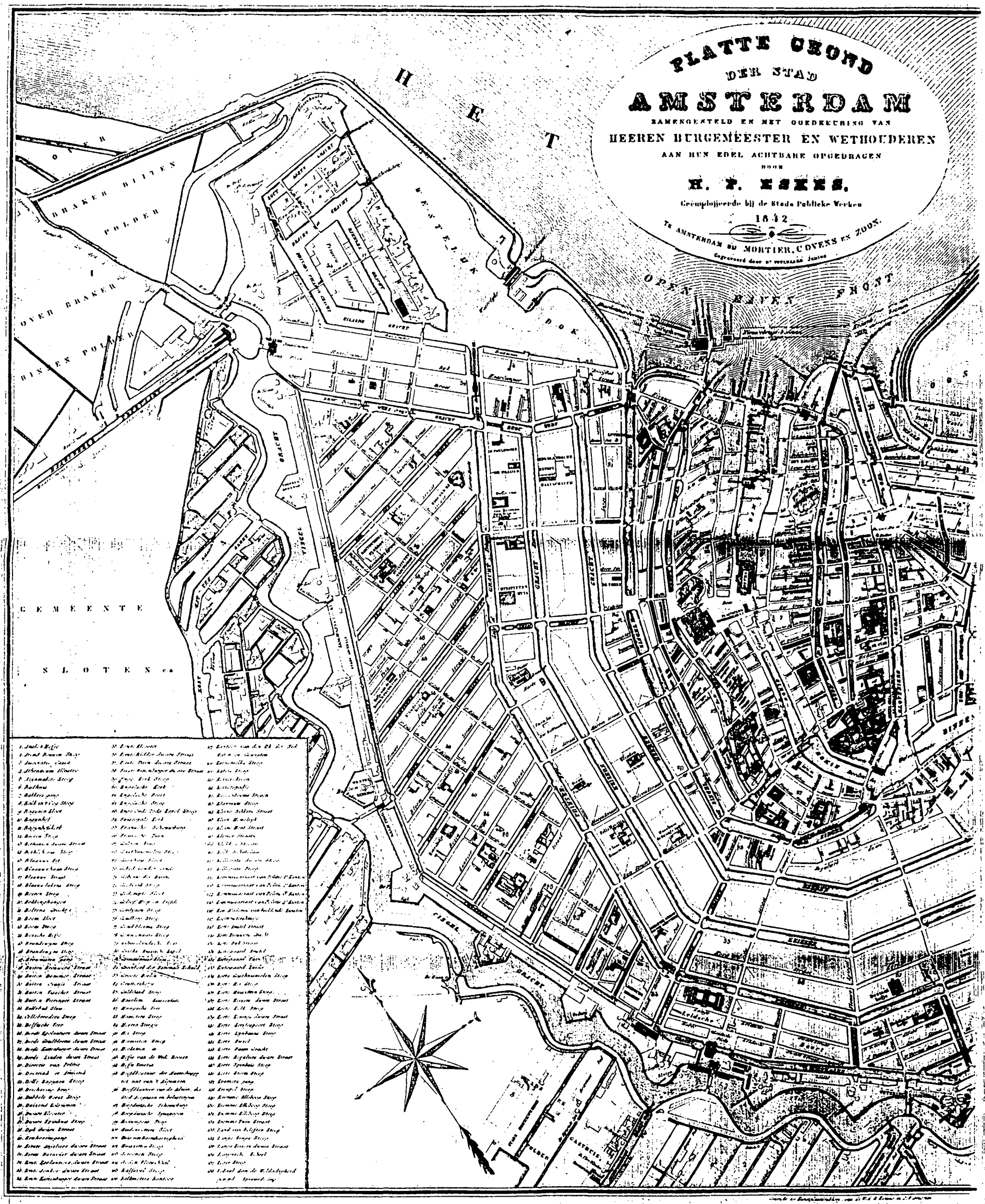
Bock, M. e.a., H.P. Berlage en Amsterdam, gids langs 54 architectuur-projecten, Amsterdam 1987.
Eck, J. van, De Amsterdamse schans en de buitensingel, Amsterdam 1948.
Fanelli, G., Moderne architectuur in Nederland 1900-1940, 's Gravenhage 1978.
Grinberg, D.I., Housing in the Netherlands 1900-1940, Delft 1982.
Haagsma, I, Haan H. de, Stadsvernieuwingsgids van Amsterdam, Amsterdam 1985.
Ottens, E., Ik moet naar een kleinere woning omzien want mijn gezin wordt te groot, Amstyerdam 1975.
Roy van Zuydewijn, H.J.F. De, Amsterdamse Bouwkunst 1815-1940, Amsterdam z.j.
Querido, A., Het Wilhelmina Gasthuis, Lochem 1966.
Schade, C., Woningbouw voor arbeiders in het 19e eeuwse Amsterdam, Amsterdam 1981.
Searing, H.E., Housing in Holland and the Amsterdam School, Yale University 1971.

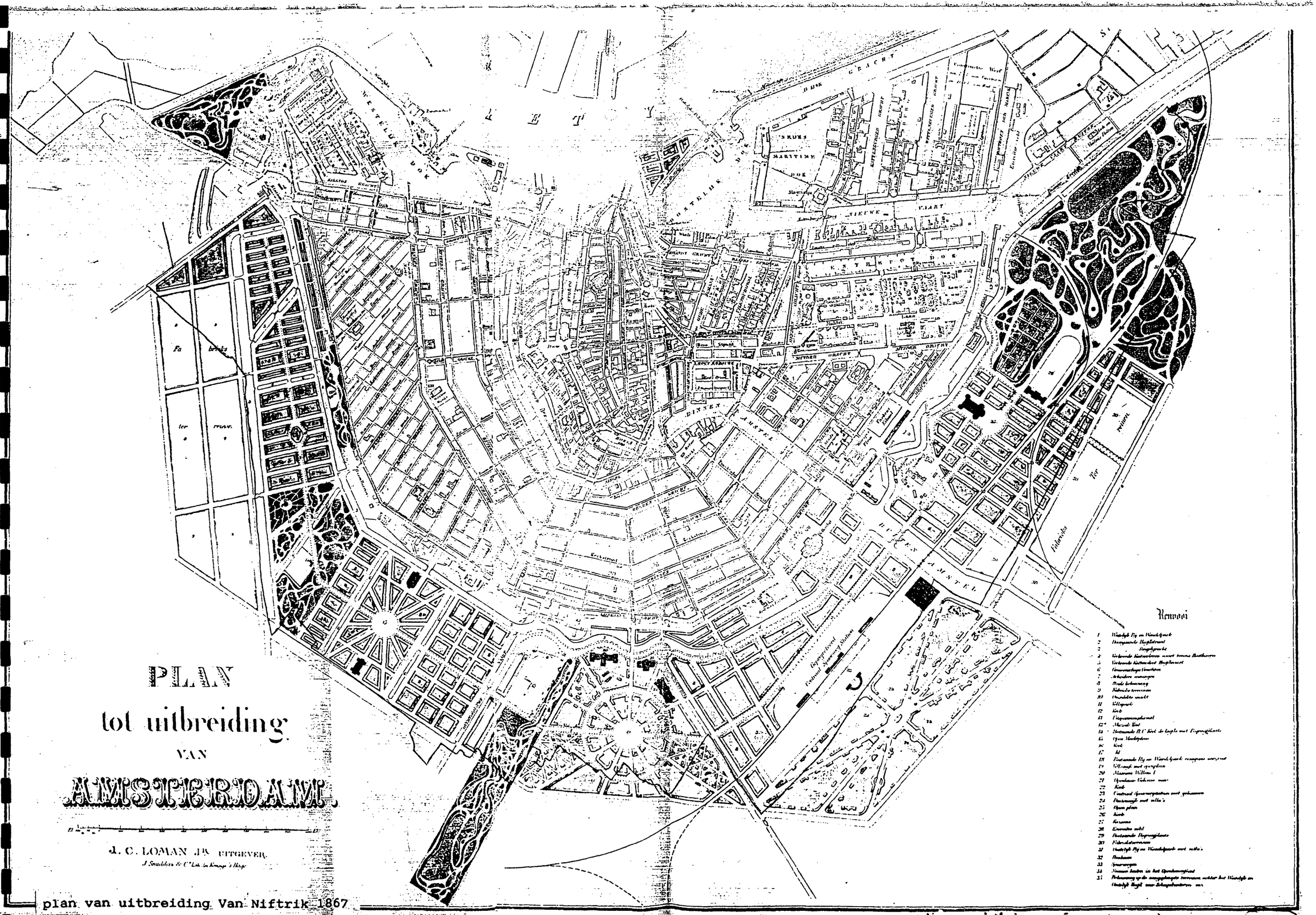
kaartenmateriaal:
plattegronden van Amsterdam
- 1985 met indeling in MIP-wijken
- Jan Mol 1770
- H.F.Eskes 1842
- J.C.Loman met het uitbreidingsplan Van Niftrik 1867
- uitbreidingsplan J.Kalff 1877
- plattegrond 1883
- J.Scheltema 1900
- Dienst PW 1938


REMBRANDTPARK
A10
A2
PRINSEN
GRACHT
KEIZERS
HERENGRACHT
RIJKSMUSEUM
VAN GOGH MUSEUM
STEDELIJK MUSEUM
Amsterdam West
Volkstuinpark Slotervijverpad
Volkstuinpark Nut Ondersteunende Coöperatie
Bos en Lommerweg
Overbraakpad
Kabelweg
Transformatorweg
Isolatorweg
Contactweg
Elektronstraat
Radarweg
Dreefweg
Gyroscoopweg
Verpoortstation
Suezhaven
Bosporushaven
Amsterdamse Haven
Nieuwe Haven
Sloterdijkerpad
Kloterdijkerpad
Spaarndamseweg
Hoofdweg
Nachtwachtlaan
Staalleesters
Tooropstraat
Jacob Gielstraat
Koolwaterzuiveringsinrichting West

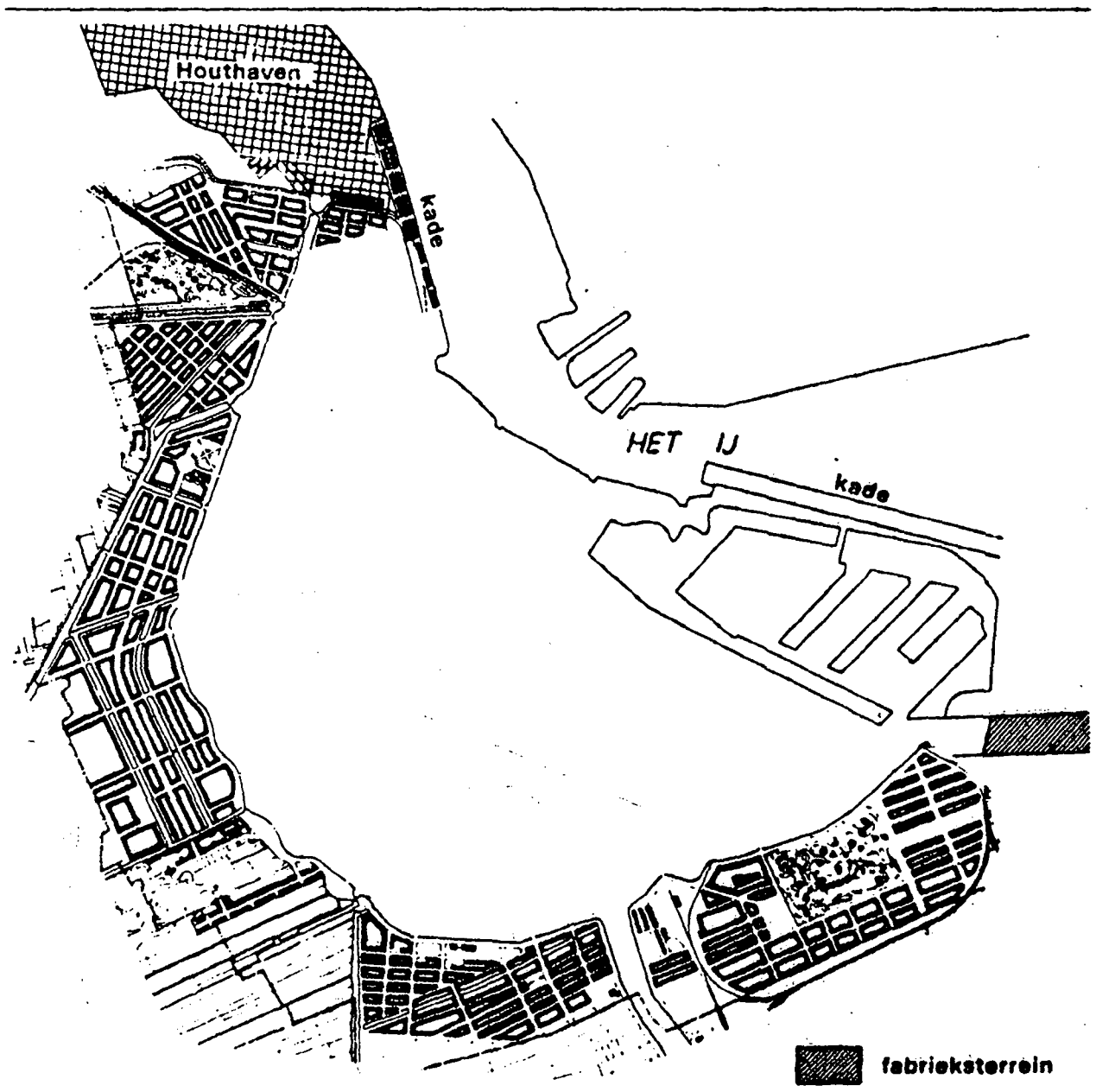



situatie 1770.

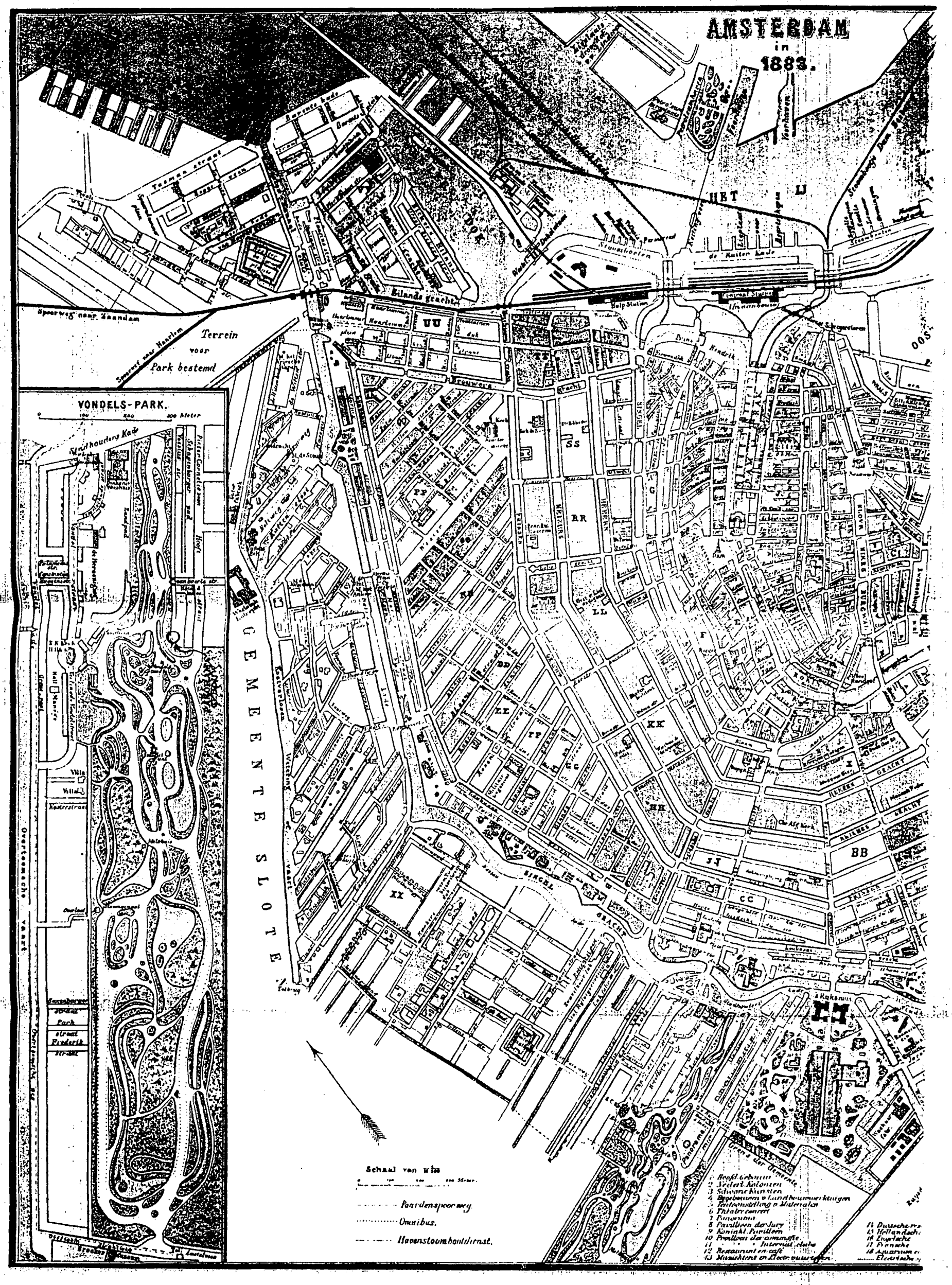

PLATTE GROND
DER STAD
AMSTERDAM
HEEREN BURGEMEESTER EN WETHOUDEREN
H. P. ESSES,
1842
MORTIER, COVENS EN ZOON.
HET
OPEN RIJEN FORT
OVER BRAKER POLDER
BRAKER POLDER
GEMEENTE
SLOTEN
DOK
GRACHT
EIGEN
EIGEN
EIGEN




plan van uitbreiding Van Niftrik 1867




plan van uitbreiding Kalff 1877




situatie 1883

situatie 1900

situatie 1938