

# Dorpse straten in de stad

Geannexeerd maar niet verdwenen

door: Philip Spangenberg - overdruk uit Ons Amsterdam 46<sup>ste</sup> jaargang p.220-224 en 47<sup>ste</sup> jaargang p.254-257

Vergeleken met steden in binnen- en buitenland is Amsterdam duidelijk geordend, binnen elk te onderscheiden deel tenminste. Maar hier en daar zijn toch afwijkingen in het straatbeeld te ontdekken: een rest eeuwenoud voetpad, sporen van bebouwing voordat ophoging plaatsvond, of zo maar een dwars straatje zonder enig buurtverband.

Oude kernen die mogelijk als nevent centra kunnen dienen, vind je niet in het Amsterdam dat begrensd wordt door IJ, Haarlemmerweg en Amsterdam-Rijnkanaal. Pas daarbuiten kwamen dorpen als Diemen, Sloten, Amstelveen en Ouderkerk tot ontwikkeling; kernen die ook nu nog aan de rand van de stad liggen, of zelfs er buiten. Toch zijn in het stuk stad buiten de Singelgracht nog restanten van prestedelijke bebouwing te vinden.

De ruimtelijke structuur en het stadsbeeld van Amsterdam worden gekenmerkt door regelmatigheid. De middeleeuwse stadskern, de 17de-eeuwse grachtengordel, de krans van laat-19de-eeuwse wijken, de 'ring 20-40' en de lobvormige uitbreidingswijken van na de Tweede Wereldoorlog zijn duidelijk van elkaar te onderscheiden. De afzonderlijke gebieden hebben een homogene structuur door de wijze waarop bebou-

*Foto op de omslag:*

*Het stukje Lutmastraat, dat van origine de De Ruijterstraat was, in december 1931. In 1933 werden huizen rechts op de hoek met de Diamantstraat vervangen door nieuwbouw.*

*Foto rechts:*

*Bellamystraat 80, links op deze foto van 2 mei 1969, stond ooit aan het Tuinpad, gemeente Nieuwer-Amstel.*



wing en straten op elkaar zijn afgestemd. Karakteristiek voor Amsterdam, met uitzondering van de naoorlogse lobben, zijn de gesloten, vier à vijf verdiepingen hoge bouwblokken, met scherpe rooilijnen aan de straatzijde.

Hoe anders is het beeld in Europese steden als Londen, Brussel, Wenen en, dichterbij huis, Rotterdam. Aan de buitenkant van de Rotterdamse aaneengesloten bebouwde kom zijn oudere kernen goed te herkennen aan de structuur en soms ook aan het uiterlijk. Deze voormalige dorpskernen fungeren vaak als nevent centra van de stad.

Het Amsterdam tot aan de grenzen van IJ, Haarlemmerweg en Amsterdam-Rijnkanaal kent geen oude kernen. De reden is dat in dit gebied nooit dorpen tot ontwikkeling gekomen

zijn. Op kaarten uit de 17de eeuw is te zien dat de dichtstbijzijnde dorpen - veelal gekenmerkt door een kerk - Sloterdijk, Sloten, Amstelveen, Ouderkerk en Diemen waren. Kernen die nog altijd aan de uiterste rand van of zelfs buiten de huidige bebouwde kom van Amsterdam liggen.

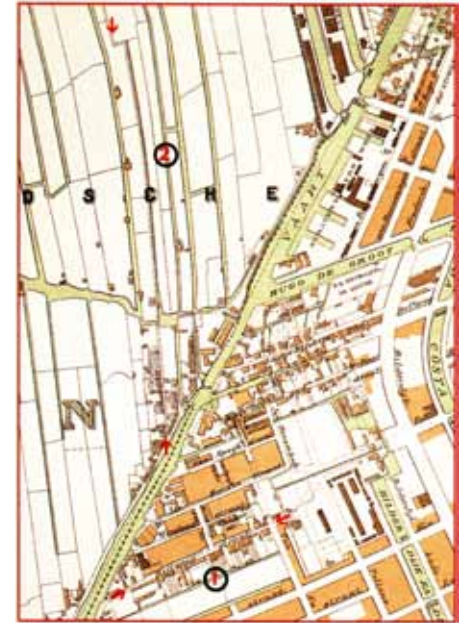
Toch zijn restanten van pre-stedelijke bebouwing te vinden,

*Rechts: Detail van de PW-plattegrond van 1900, met tussen de pijltjes "1" de Bellamystraat en "2" een stuk van het hier naamloze Slatuinenpad*

*Onder: Slatuinenweg, gezien van Admiraal de Ruijterweg naar Kostverlorenvaart, juli 1987. Drie eeuwen geleden was dit het begin van het pad naar de kerk van Sloterdijk*



in het buiten de Singelgracht gelegen deel van de Amsterdam. Het meest in het oog springend zijn in dit verband de gevelwanden van de oude uitvalswegen Overtoom en Middenweg. Hoewel deze straten volstrekt logisch in de structuur van de stad zijn opgenomen, wijken zij qua beeld sterk af van wat in Amsterdam gangbaar is. De bebouwing vertoont een



ongekend grote variatie in schaal, stijl en ouderdom. Minder opvallend, want veelal 'weggewerkt' achter belangrijkere straten, zijn enkele straatjes en buurtjes die hun ontstaan aan de nabijheid van de stad danken, maar zich in een nog overwegend landelijk gebied ontwikkeld hebben. Een paar van deze straten en buurtjes, die hun dorpse karakteristiek behouden hebben, passeren hier de revue.

## **Bellamystraat, een sleuf in de stad**

Een van de merkwaardigste straten van Amsterdam is de Bellamystraat, gelegen in het stedelijk gebied omsloten door De Clercqstraat, Bilderdijkkade, Kinkerstraat en Kostverlorenvaart. Het niveau van het middendeel van de straat ligt meer dan een meter onder het peil van de omgeving. De huizen in dit deel van de straat hebben meestal maar twee bouwlagen, en enkele hebben witgepleisterde gevels. Het on-Amsterdamse karakter van het straatbeeld wordt gecompleteerd door een rij zwaar beplante voortuinen langs de noordzijde van de straat. Karakteristiek zijn voorts de hellingen en trappen naar de uiteinden en naar de dwarsstraten, die het beeld oproepen van een sleuf in de stad.

Het gebied tussen Singelgracht en Kostverlorenvaart, dat deels tot Amsterdam en deels tot Nieuwer-Amstel behoorde, bood al in de 17de eeuw onderdak aan uiteenlopende vormen van bedrijvigheid, zoals lakenramen en bleekvelden. Het werd in oost-westrichting doorsneden door waterlopen. Langs de waterlopen ontstonden paden en op de kavels langs de paden verrees bebouwing. Een van de oudste paden was het Jan Hansepad, waarvan het verloop, enkele huizen en de benaming voortleven in de parallel aan de Bellamystraat gelegen Jan Hanzenstraat.

In het begin van de 19de eeuw ‘verstedelijkte’ het gebied in zuidelijke richting. Langs een waterloop in de gemeente Nieuwer-Amstel werd een nieuw pad aangelegd, het Tuinpad. Van de vrijstaande bebouwing die langs het Tuinpad verrees, restteer nog altijd het huidige pand Bellamystraat 80. In het laat-



ste kwart van de 19de eeuw verdichtte de bebouwing langs het Tuinpad zich tot een aaneengesloten wand. Met de demping van de sloot, in 1887, ontstond de straat zoals wij die kennen. De straat werd Nieuwe Weteringstraat genoemd; hij kwam uit op de Kostverlorenvaart, ook wel Nieuwe Wetering geheten. Amsterdam annexeerde in 1896 delen van omliggende gemeenten en aan de westzijde schoof de stadsgrens op tot de Kostverlorenvaart. De (voortaan Amsterdamse) Nieuwe Weteringstraat werd omgedoopt in Bellamystraat.

Door de annexatie kon de stad, waarvan de bebouwing al tot voorbij de Bilderdijkstraat voortgeschreden was, zich verder naar het westen uitbreiden. De waterlopen werden gedempt en het hele gebied werd ruim een meter opgehoogd -met uitzondering van het aaneengebouwde deel van de Bellamystraat.

*Boven: De Bellamystraat in 1917, ter hoogte van nummer 114, met de voortuinen die nog herinneren aan het Nieuwer-Amstelse Tuinpad*

Omstreeks 1900 werd de Bellamystraat aan de stad geklonken door de bebouwing van de Ten Katestraat en de Kinkerstraat. Twintig jaar later was het gehele gebied tussen de Singelgracht getransformeerd. Sindsdien wordt de Bellamystraat aan alle zijden omgeven door de kenmerkende vier tot vijf verdiepingen hoge bouwblokken.

### **Slatuinenweg, een restje voetpad**

Niet ver van de Bellamystraat, aan de overzijde van de Kostverlorenvaart, in de driehoek begrensd door Admiraal de Ruijterweg, Baarsjesweg en Witte de Withstraat ligt de Slatuinen-

*Onder: G.C. Haverkamp tekende in 1898 het Slatuinenpad, gezien naar de inmiddels gesloopte kerk "De Liefde" aan de Bilderdijkstraat*



weg. De straat is heel smal en aan weerszijden staan huizen van één laag met een kap. Het straatniveau is lager dan de omliggende straten, wat duidelijk blijkt uit de aanwezigheid van trappen en een helling bij de aansluiting op de Admiraal de Ruijterweg. Het verschil met deze weg wordt nog geaccentueerd door een sprong in de rooilijn en een enorme sprong in de bouwhoogte.

De huidige Slatuinenweg is het zuidelijke restant van het voetpad, aangelegd na een besluit daartoe in 1697, tussen de kerk van Sloterdijk en een gehucht nabij de Kostverlorenvaart. Het gehucht lag rond de 17de-eeuwse herberg De Drie Baarsjes. Het pad behoorde tot Sloten waarvan het grondgebied in oostelijke richting zich uitstrekte tot de Kostverlorenvaart. Al vanaf 1700 lagen er moes-of slatuinen langs het pad. De tuinbouw werd uitgebreid na de aanleg van de Tolbrug over de Kostverlorenvaart, ter hoogte van de huidige Wiegbrug. Ook stimuleerde de brug het 'toerisme' vanuit Amsterdam, zodat het Slatuinenpad een belangrijke recreatieve functie kreeg. Langs het pad verrezen steeds meer vrijstaande bouwsels, tot aan het eind van de 19de eeuw het stuk bij de brug aaneengesloten straatwanden had.

De werkelijke verstedelijking van het gebied ten westen van de Kostverlorenvaart begon pas na de aanleg van de elektrische tram naar Haarlem en Zandvoort. Ten behoeve van de tram werd de smalle Tolbrug in 1904 vervangen door een veel breder exemplaar, de Wiegbrug. Vanaf de Wiegbrug werd op een zandlichaam de trambaan aangelegd. Deze voerde enkele honderden meters in westelijke richting en boog daarna naar het noorden af. Vanaf de bocht liep de trambaan evenwijdig

aan het Slatuinenpad naar de Haarlemmerweg bij Sloterdijk. Enkele jaren na de ingebruikname van de zogeheten blauwe tram nam de tramweg maatschappij het initiatief tot exploitatie van de gronden ter weerszijden van de trambaan. Aldus ontstond de stedelijke bebouwing van de Admiraal de Ruijterweg, die tevens het Slatuinenpad doorsneed.

In 1916 stelde Sloten een uitbreidingsplan op voor een omvangrijk gebied ten westen van de Kostverlorenvaart en de Schinkel. Het plan voorzag onder veel meer in de opheffing van beide delen van het Slatuinenpad. Maar nog voordat met de uitvoering kon worden begonnen, werd Sloten in 1921 opgeheven en bij Amsterdam gevoegd. Het Slotense uitbreidingsplan werd flink gewijzigd, maar ook in het nieuwe plan verdween het noordelijk deel van het Slatuinenpad; hier werd in de jaren dertig de Willem de Zwijgerlaan aangelegd. Het zuidelijk deel werd als Slatuinenweg gehandhaafd. Omstreeks 1925 had de Amsterdamse bebouwing de Witte de Withstraat bereikt en lag de Slatuinenweg geheel ingesloten. Omdat het oorspronkelijke straatniveau gehandhaafd is, lopen de zijstraten van de Chasséstraat dood op de westkant van de Slatuinenweg.

### Mauritskade 29-54, klein maar dapper

Verscholen tussen een rij grote, openbare gebouwen aan de Mauritskade, tussen 's-Gravesandestraat en Linnaeusstraat, ligt haaks op de Mauritskade een smal straatje. Aan beide zijden staan uniforme huizen van twee verdiepingen met een kap. Het straatje, dat geen eigen naam heeft, loopt dood op een particulier terrein dat er uitziet als een boerenerf. Mauritskade



29 t/m 54 - elk nummer is verdeeld in h(uis) en b(oven) - is ingericht als een woonerf. Het straatniveau ligt onder dat van de echte Mauritskade, maar boven dat van het “boerenerf”. Opmerkelijk is het feit dat de drie laatste huizen, aan beide zijden, ongeveer een meter boven het straatniveau liggen en met een houten trapje bereikbaar zijn. Misschien heeft ooit het plan bestaan het straatje op andere straten in de Oosterparkbuurt aan

*Boven: Detail van de PW-plattegrond uit 1900 met de genormaliseerde Singelgracht en nieuwe Mauritskade. Boven de 0 van Oosterpark het naamloze straatje met ‘dubbeltjeswoningen’ en links daarvan op de hoek Mauritskade, ‘s-Gravesandestraat het Sint Elisabeth Gesticht.*

te sluiten. Anders dan de Bellamystraat en de Slatuinenweg is het straatje niet geleidelijk ontstaan uit een oud pad. Het werd in 1871 gelijk met de bouw van de (eerste) woningen aangelegd. Verantwoordelijk voor de aanleg was de Vereeniging Bouwmaatschappij tot Verkrijging van Eigen Woningen, opgericht in 1868. De huizen van deze woningbouwvereniging - in de volksmond 'dubbeltjeswoningen' - behoren tot de vroegste



voorbeelden van sociale woningbouw in Amsterdam.

De Bouwmaatschappij verwierf buiten de toen nog niet genormaliseerde Singelgracht een stuk grond, terzijde van de Oosterbegraafplaats. Behalve een enkele boerenbedoening was er van enige bebouwing buiten de Singelgracht nog geen sprake. Het uitbreidingsplan van stadsingenieur E.G. van Niftrik uit 1866, dat voorzag in een betrekkelijk monumentale stadsaanleg op deze plek, was in 1868 verworpen. Het duurde tot 1877 eer er weer een integraal plan voor de stadsuitbreiding buiten de Singelgracht verscheen.

In de periode 1885-1890 kreeg het gebied tussen 's-Gravesandestraat en Linnaeusstraat zijn definitieve vorm. De Singelgracht werd gedeeltelijk rechtgetrokken en aan de buitenzijde van een rijweg, de Mauritskade, voorzien. Het Oosterpark werd aangelegd. Pal ten westen van het straatje van de Bouwmaatschappij verrees het Sint Elisabeth Gesticht. En na de sluiting (in 1894) van de Oosterbegraafplaats werden ten oosten van het straatje een hogere burgerschool en een laboratorium gebouwd. Met het naburige, maar pas in 1926 geopende Koloniaal Instituut (nu het Koninklijk Instituut voor de Tropen) zijn het allemaal grote, vrijstaande gebouwen. Van enige integratie van het straatje in een groter stedelijk geheel is tot op de dag van vandaag absoluut geen sprake.

*Links: Ingeklemd tussen grote gebouwen aan de Singelgracht ligt dit straatje met "dubbeltjeswoningen". Het straatje kreeg nooit een eigen naam, maar moet het doen met die van de Mauritskade, waar het haaks op staat. Foto 10 januari 1985*



### Edelsmeedwerk tussen stad en dorp

Enige verwantschap met Mauritskade 29-54 kan het buurtje gevormd door Lutmastraat, Diamantstraat en Robijnstraat niet ontzegd worden. Het ligt in het stedelijk gebied tussen Tolstraat, Amsteldijk, Jozef Israëlskade en Van Woustraat. De niet (meer) geheel aaneengesloten uniforme bebouwing van de Lutma-, Diamant- en Robijnstraat bestaat afwisselend uit één laag en twee lagen met kap. De bouwstijl doet sterk denken aan die van tuin- en fabrieksdorpen gebouwd rond de eeuwwisseling, zoals het Agnetapark in Delft, al is hier sprake van gesloten gevelwanden. Overigens zijn de straten, zeker in verhouding tot de bouwhoogte, betrekkelijk breed.

De Woning Maatschappij, een op commerciële leest geschoei-

de onderneming die zich de huisvesting van arbeiders ten doel stelde, kocht in 1890 een stuk grond in het noorden van Nieuwer-Amstel. Vergeleken met Amsterdam was de grond er goedkoper en werden de bouwvoorschriften soepeler toegepast, zeker wat betreft de hoogte. Amsterdam had trouwens nauwelijks nog grond beschikbaar. De huidige Sint Willibrordusstraat was de officiële gemeentegrens, maar de stedelijke bebouwing reikte al tot aan de Rustenburgerstraat, die tot Nieuwer-Amstel behoorde. De Woning Maatschappij liet op

*Links: Diamantstraat in 2005*

*Onder: De Lutmastraat, uiterst links, omstreeks 1916. De lage bebouwing midden en rechts zijn stukken van de De Ruijterstraten, die pas in 1921 zijn omgedoopt. Midden achter de slijperij van Asscher aan de Tolstraat en rechts achter het voormalige raadhuis van Nieuwer-Amstel (tot voor kort Gemeentearchief) aan de Amsteldijk.*





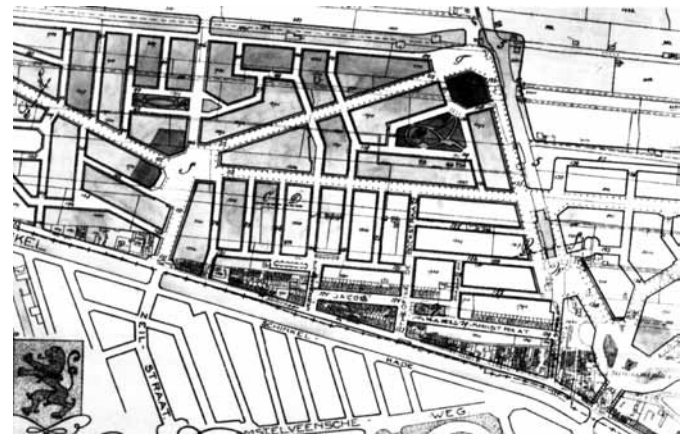
het verworven terrein, niet ver van de Rustenburgerstraat en pal achter de huizen aan de Amsteldijk, drie straten aanleggen en bebouwen: loodrecht op de Amsteldijk de De Ruijterstraat met twee dwarswegen, respectievelijk de Eerste en Tweede De Ruijterdwarsstraat.

Slechts enkele jaren na het gereedkomen van de woningen, in 1896, pleegde Amsterdam zijn eerste grote annexatie en schoof de gemeentegrens ruim een kilometer verder naar het zuiden op. De De Ruijterstraten werden met de stad verbonden door invulling van de strook tussen de Rustenburgerstraat en de Tolstraat, waarin onder meer in 1907 de diamantslijperij van de firma Asscher verrees. In 1915 werd het tracé van het westelijk deel van de Lutmastraat bepaald en in dat zelfde jaar stelde Berlage zijn Plan-Zuid op, waarin de Woning Maatschappij-panden opgenomen worden in grotere bouwblokken. Het plan dat dit deel betrof, werd (licht gewijzigd) omstreeks 1920 uitgevoerd. Aldus ontstond de Edelstenenbuurt, waarin de De Ruijterstraten min of meer geïntegreerd zijn, ruimtelijk én qua naamgeving : sinds 1921 heten de Eerste en Tweede De Ruijterdwarsstraat respectievelijk Diamantstraat en Robijnstraat, terwijl de De Ruijterstraat in naam onderdeel van de Lutmastraat werd . In 1933 werd enkele oorspronkelijke woningen aan de zuidkant van de Lutmastraat bij de hoek met de Diamantstraat vervangen door een vier etages tellend blok, waardoor het dorpse en stadse straatbeeld wat merkwaardig is samengesmeed.

*Rechts: Deel van het Slotense uitbreidingsplan uit 1905 (het noorden is rechts), met achter de huizen op de Sloterkade de Jacob Marisstraat, die bij de kruising met de Theofiele (sic) de Bockstraat verspringt*

## Jacob Marisplein doet Haags aan

Wie de fietsroute vanuit het Vondelpark in de richting van de westelijke tuinsteden volgt, kan na het passeren van de brug over de Schinkel een moment lang denken ergens in Den Haag verzeild te zijn geraakt. Het volgende moment wordt die indruk al teniet gedaan door de confrontatie met een onmiskenbaar Amsterdamse omgeving. Die tijdelijke verwarring wordt opgeroepen door het Jacob Marisplein, dat ingeklemd ligt tussen de chaotische bebouwing van de Sloterkade en de bouwblokken van het Hoofddorppleinkwartier, juist ten zuiden van het Surinameplein. Het Haagse karakter wordt vooral bepaald door een vriendelijk ogend plantsoen omgeven door fraai gedetailleerde herenhuizen, bestaande uit twee lagen met een kap. Enkele van de gevels zijn opgetrok-





ken in art nouveau-stijl. Maar het opmerkelijkste pand is Jacob Marisplein 20, waarvan de gevel een getrouwe kopie is van de Hollandse renaissance.

Deze on-Amsterdamse architectuur zet zich voort in de Jacob Marisstraat die, haaks op de fietsroute, bajonetvormig op het plein aansluit. Iets ten zuiden van de brug die de Overtoom met het Surinameplein verbindt, bevond zich tot 1925 een overhaal, bestaande uit een sluis en een brug. De sluis scheidde de Kostverlorenvaart van de Schinkel en de brug vormde een belangrijke schakel in de verbinding tussen Sloten en Amsterdam. Van oudsher stonden er, op het grondgebied van Sloten, huizen bij de overhaal en langs de Schinkel. Een voorbeeld is het nog aanwezige 17de-eeuwse Aalsmeerder Veerhuis. Bij het begin van de 20ste eeuw had deze bebouwing zich verdicht tot

*Links: Het Jacob Marisplein heeft een on-Amsterdams karakter, behalve de gevel van 20. Dat is volgens de huidige bewoner een opnieuw toegepaste Hollandse renaissancegevel van een bestaand huis. Foto begin oktober 1995.*

een aaneengesloten wand. Aan de Amsterdamse zijde naderde de stedelijke bebouwing in die periode in rap tempo de Kostverlorenvaart en de Schinkel.

De gemeente Sloten besloot in 1905 een nieuwe straat achter de huizen aan de Schinkel aan te leggen, inclusief enkele dwarsstraten. Sloten sloeg er twee vliegen in een klap mee: de smalle kade langs de Schinkel werd ontlast door de nieuwe verkeersweg en met de nieuwe woningen kon de gemeente een graantje meepikken op de overspannen Amsterdamse woningmarkt. Zo ontstonden de Jacob Marisstraat, de Weissenbruchstraat, de Theophile de Bockstraat en, vrijwel tegenover de sluis, de Bosboomstraat (sinds 1922 Andreas Schelfhoutstraat). Het zuidelijke en noordelijke deel van de Jacob Marisstraat liggen trouwens niet in elkaars verlengde omdat er ooit (1909-±1920) een watertoren stond.

Bij de uitgifte van de gronden werd nadrukkelijk bepaald dat de woningen voor de betere klassen bestemd waren. De bouw begon in het zuidelijke stuk van de Jacob Marisstraat. Pas in 1921 was ook het noordelijk deel geheel bebouwd. In 1916 verscheen in de Jacob Marisstraat de paardetram (!), die de kern van Sloten met de brug naar Amsterdam verbond, wat bijdroeg aan de betekenis van de straat als ‘verkeersader’. Het uitbreidingsplan dat Sloten in 1916 opstelde, voorzag echter al in een verlegging van de brug naar noorden en ook werd geanticipeerd op een nieuw stelsel van hoofdstraten. De ge-

meente werd in in 1921 door Amsterdam geannexeerd, maar de uitbreidingsplannen werden grotendeels overgenomen en ook uitgevoerd.

In 1925 werd de nieuwe brug naar het Surinameplein in gebruik genomen en werd de tram, die nog enige jaren als tractortram geëxploiteerd was, opgeheven. De Jacob Marisstraat raakte hierdoor zijn functie voor het doorgaand verkeer kwijt. Met de bebouwing van het Hoofddorppleinkwartier, die in de jaren 1925 en 1934 gereed kwam en die zeer Amsterdams van karakter is, werd de straat vrijwel geheel aan het oog van de voorbijganger onttrokken. Lang was ook het Jacob Marisplein, dat pas na de afbraak van de watertoren een eigen



identiteit kreeg, een onbekende oase in de stad. Dankzij de aanleg van de brug over de Schinkel in het verlengde van het Vondel park is het Jacob Marisplein inmiddels voor fietsende Amsterdammers opengelegd, zónder dat het karakter van het plein geweld is aangedaan.

### **Spyker-fabriek en bedrijfswoningen**

De Trompenburgstraat ligt in het zuidoostelijk deel van het stadsdeel Rivierenbuurt, tussen Vrijheidslaan, Amsteldijk, President Kennedylaan en Rijnstraat. In de uiterst homogeen bebouwde Rivierenbuurt valt het stuk Trompenburgstraat tussen Amsteldijk en Gaaspstraat sterk uit de toon. De zuidkant van de straat is afwisselend bebouwd en het grootste deel, de drie en vier etages tellende panden, is van beduidend oudere datum. De noordzijde wordt gedomineerd door het kantorencomplex Rivierstaete, dat in de volksmond de Aperots heet.

In 1898 verwierf Rijtuigfabriek Gebr. Spijker het terrein van het voormalige buiten van admiraal Cornelis Tromp aan de Amstel. Het vroegere Trompenburg lag v er buiten de toenmalige bebouwde kom, maar behoorde sinds de annexatie van 1896 wel tot het Amsterdamse grondgebied. De Spijkers besloten in 1898 naast rijtuigen ook automobielen (onder de merknaam Spyker) te gaan maken en ze veranderden de bedrijfsnaam in NV Industriële Maatschappij Trompenburg. Aan de Amstel lieten ze een grote fabriek bouwen, die in 1900 werd opgeleverd. Om de arbeiders in de nabijheid van

*Links: De Jacob Marisstraat met de tractortram (ongeveer voor de nummers 91-93) als opvolger van de paardentram uit 1916*

Rechts: Luchtfoto uit 1927 van de Trompenburgstraat, met tramstellen van lijn 4. Op de voorgrond de Amstel met het front van de Spykerlabriek, maar die is dan al twee jaar dicht. Hier staat nu Rivierstaete. In 1933 zou begonnen worden met de aanleg van onder meer de Uiterwaardenstraat. Links achter de Trompenburgstraat-huizen. Rechts boven de knik waarmee Berlage de straat op zijn Plan-Zuid-verkaveling aansloot

Onder: Fragment van de uitbreiding Plan-Zuid, bij de V-vormig geprojecteerde (huidige) Churchill-en Rooseveltlaan, die rechts naar de Amstel toe samenkomen in de Vrijheidslaan. Normaliter trok Berlage zich niets aan van bestaande verkavelingen, maar de Trompenburgstraat haakte hij aan zijn stratenpatroon door een knik pal achter het Spyker-terrein.



de fabriek te kunnen huisvesten, besloten de broers tevens een complex woningen te bouwen. Er werd een straat aangelegd en die werd in december 1899 Trompstraat gedoopt, naar de vroegere buiten-eigenaar Tromp. Aan de noordkant van de straat, met het front naar de Amsteldijk, verrees de fabriek. De zuidzijde werd bestemd voor een complex woningen van drie lagen. Voorbij de woningen liep de straat dood op de omringende weilanden.

Omstreeks 1915 vonden uitbreidingen in westelijke richting plaats. De straat werd verlengd en achter de bestaande fabriek verrees een nieuwe fabriekshal. Naast het woonblok werd een tweede opgetrokken, in drie en vier bouwlagen, in opdracht van Woningbouwvereniging Amsterdam Zuid. Met deze uitbreiding was de straat, zowel wat bewoning als wat bedrijvigheid betreft, belangrijk genoeg geworden om aan te sluiten op

het openbaar vervoersnet. De Gemeentetram achtte het verantwoord tramlijn 4 door te trekken van de De Ruyterstraat (sinds 1925 Lutmastraat geheten) via de spaarzaam bebouwde Amsteldijk naar een nieuw eindpunt in de Trompstraat.

Bij het opstellen van Plan-Zuid, in 1915, zag H.P. Berlage zich genoodzaakt de Trompstraat als bestaand element in zijn uitbreidingsplannen op te nemen. Dit is een zeer opmerkelijk gegeven, zeker als je bedenkt dat Berlage zich in zijn Plan-

Zuid nergens liet leiden door bestaande verkavelingselementen, zelfs niet door de bebouwing langs de Amsteldijk. Een uitzondering vormden de aansluitingen op de rand van de toen bestaande bebouwde kom. Om de Trompstraat op de hoofdrichting van het oostelijk deel van



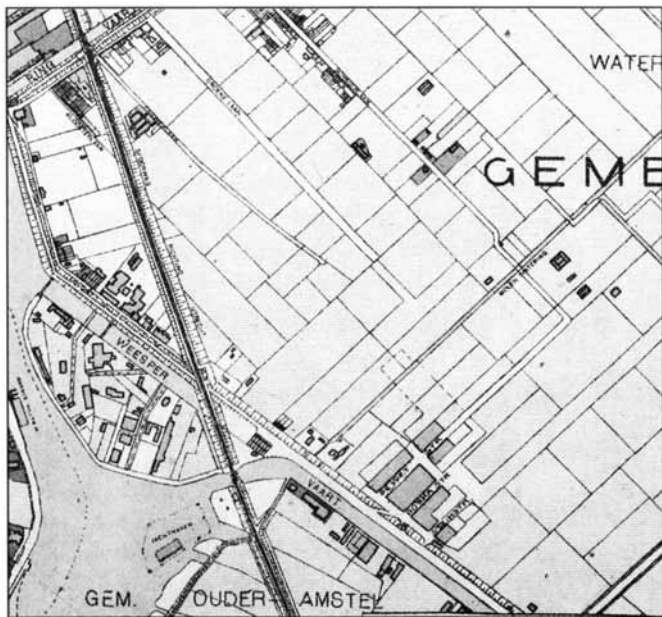
het plan aan te sluiten, kreeg deze aan het einde van de bestaande bebouwing een knik. De hoekverdraaiing die dat aan de noordkant gaf, werd opgelost door het trapeziumvormige grondvlak van de tramremise. In 1925 werd de tramlijn via het verlengde van de straat - inmiddels omgedoopt tot Trompenburgstraat, om verwarring met een nog door de gemeente Sloten benaamde straat in de Admiralenbuurt te voorko-

*Boven: De voormalige Boerenstraten, zoals hier de Celsiusstraat, liggen aan de voet van de Weespertrekvaart, dwars op het allerlaatste stukje Weesperzijde. De Rembrandt Tower in het verschieft doet je beseffen dat je toch echt in de stad bent*

*Links: De Réaumurstraat koestert zich begin oktober 1995 in een nazomerzonnetje.*

men - doorgetrokken tot de zojuist bebouwde Rijnstraat. Daarmee was de verankering van de straat in de bebouwde kom van de stad een feit.

Na 1933 werd, op basis van een gewijzigd uitbreidingsplan, het deel van de Rivierenbuurt ten zuiden van de Trompenburgstraat gerealiseerd, waardoor de straat ook nog eens op een breukvlak kwam te liggen. In de jaren zeventig verrees op het terrein van de automobiefabriek (die al in 1925 was gesloten) het grote kantorencomplex Rivierstaete. Hiermee



werd elke mogelijke associatie van het straatbeeld met ‘dorps’ volstrekt uitgewist.

### Boers uiterlijk van Boeren-straten

In de Watergraafsmeer liggen, niet ver van het Amstelstation, drie parallel lopende straatjes met een rustiek karakter: de Fahrenheit-, de Réaumuren de Celsiusstraat. Het is een kleine oase aan het talud van de Weespertrekvaart. Het in de 17de eeuw drooggelegde meer werd net als andere Hollandse polders rationeel verkaveld: afgestemd op de hoofdassen die Middenweg en Kruislaan gingen heten. Twee eeuwen lang bepaalden boerderijen, buitens en (moes)tuinen het beeld van de Watergraafsmeer, toen nog op ruime afstand van de Amsterdamse stadsgrens gelegen. Als voorbode van de nieuwe tijd werd in 1843 de spoorweg Amsterdam-Utrecht aangelegd, deels over Watergraafsmeers grondgebied. Langs die spoorbaan en dicht bij de Omval ontstond vervolgens een industrieterrein.

De expansie van Amsterdam, gecombineerd met de relatief lage grondprijzen in de Watergraafsmeer, leidden aan het eind van de 19de eeuw ook tot initiatieven voor woningbouw. Zo ontstond nabij de Middenweg een woonbuurt waarvan de Hogeweg deel uitmaakt. Een ander plan, van de Maatschappij tot exploitatie van bouwterrein Buitenzorg, had betrekking op kavels iets ten zuiden van de Omval langs de Weespertrekvaart, toen een van de belangrijkste ‘uitvalswegen’ van Amsterdam. Het plan van Buitenzorg bestond uit drie parallelle straten, lo-

*Deel van een plattegrond uit 1917 met de deels bebouwde De Wetstraat, Bothastraat en Steinstraat. Alleen de De Wetstraat, nu de Fahrenheitstraat, kreeg ongeveer de lengte zoals de Maatschappij tot exploitatie van bouwterrein Buitenzorg die voorzien had. Links de Omval.*

pend van de vaart tot een watergang ter hoogte van het huidige Darwinplantsoen, en vier dwarsstraten. De kruisingen zouden, naar het voorbeeld van de Hogeweg en de Willemsparkweg, pleintjes worden met afgeschuinde bouwblokken.

In 1901 kregen de hoofdstraten hun naam. Net zoals in veel andere Nederlandse steden werden ze genoemd naar mannen die een belangrijke rol vervulden in de Tweede Boerenoorlog (1899-1902) in Zuid-Afrika: De Wetstraat. Bothastraat en Steinstraat. De bebouwing kwam heel geleidelijk tot stand en dat blijkt uit de verschillende aard en bouwstijl: van zeer eenvoudige arbeidershuisjes zonder opsmuk tot wat grotere middenstandwoningen in een stijl die verwant is met die van De Bazel en Berlage.

Toen Amsterdam in 1921 Watergraafsmeer annexeerde, was nog niet de helft van het plan voltooid. En, terzijde, de kruisingen hadden ‘normale’ rechte hoeken gekregen. Om verarring met de Amsterdamse Transvaalbuurt uit te sluiten, werden de straten in 1922 omgedoopt tot Fahrenheitstraat, Réaumurstraat en Celsiusstraat. En de lengte van de drie Buitenzorgstraten werd beperkt door een afsluitend bouwblok (met sporen Amsterdamse School) in wat de Von Guerickestraat ging heten. Alleen de Fahrenheitstraat, die via het voormalige Schagerlaantje een tweede verbinding met de stad had, kreeg zijn geplande lengte.

In het Algemeen Uitbreidingsplan werd de aansluiting met de stad vastgesteld. Maar door de Tweede Wereldoorlog werd de uitvoering daarvan vertraagd tot begin jaren vijftig. Toen verrees aan de stadskant het in Delftse stijl ontworpen tuindorpje bij het Amstelstation. Aan de oostkant, tot aan het tracé van

de Gooiseweg, kwam een uitbreiding in stroken bouw. Anders dan bij de eerder besproken voorbeelden bleef hier een zekere ruimtelijke eenheid bewaard doordat de bouwhoogte in de nieuwere delen veelal ook tweelaags is. Het buurtje, dat nog altijd geen aansluiting heeft op het openbaar vervoersnet, wordt omringd door grootstedelijke gebieden (de Rembrandt Tower en de Bijlmerbajes) en zware infrastructuur. En omdat er langs de Weespertrekvaart alleen nog gefietst mag worden, koestert deze voormalige De Wetbuurt zich in ‘verrukkelijke afzondering’.



## De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling

### Middeleeuws Amsterdam

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

### Amsterdams nijverheid, handel en transport

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- \* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolensloot
- \* Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- \* Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- \* Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tran (NHTM)
- Straattypen en standwerkers

- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Casino, Musis Sacrum en Huize Bob
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel

### Amsterdam havenstad

- Zeehaven in beweging, met de Lastage, Rapenburg, Marken en Uilenburg, het Waalseiland en de Oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- \* Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- \* Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

### Stadsuitleg 1578-1596

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

### Stadsuitleg 1609-1700

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht.
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

### Stadsuitleg 1877-1921

- Annexaties 1877-1921
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt

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

- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- \* Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A Huysler
- \* De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- \* Dorpsse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996

### Amsterdam-Noord

- Volewijkenlanden en Buikslooterham, de ruggegraaf van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- \* Industrie Buikslooterham Wim Huissen
- \* ENTOS Wim Huissen
- \* ELTA Wim Huissen

### Verkeersdoorbraken

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

### Amsterdam en het water

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- 't IJ, van getijderekreef via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De vreemde geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal; Holland op z'n smalst, Amsterdam op z'n smalst
- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?

### Jaarboeken, enzovoort

- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Index quizpagina's vanaf 2014, met kleinere onderwerpen