

# Op stadspeil in de polder: Wijk F in de Amsterdamse stadsuitbreiding

## Over het ontstaan en de ontwikkeling van een buurtje in de Pijp

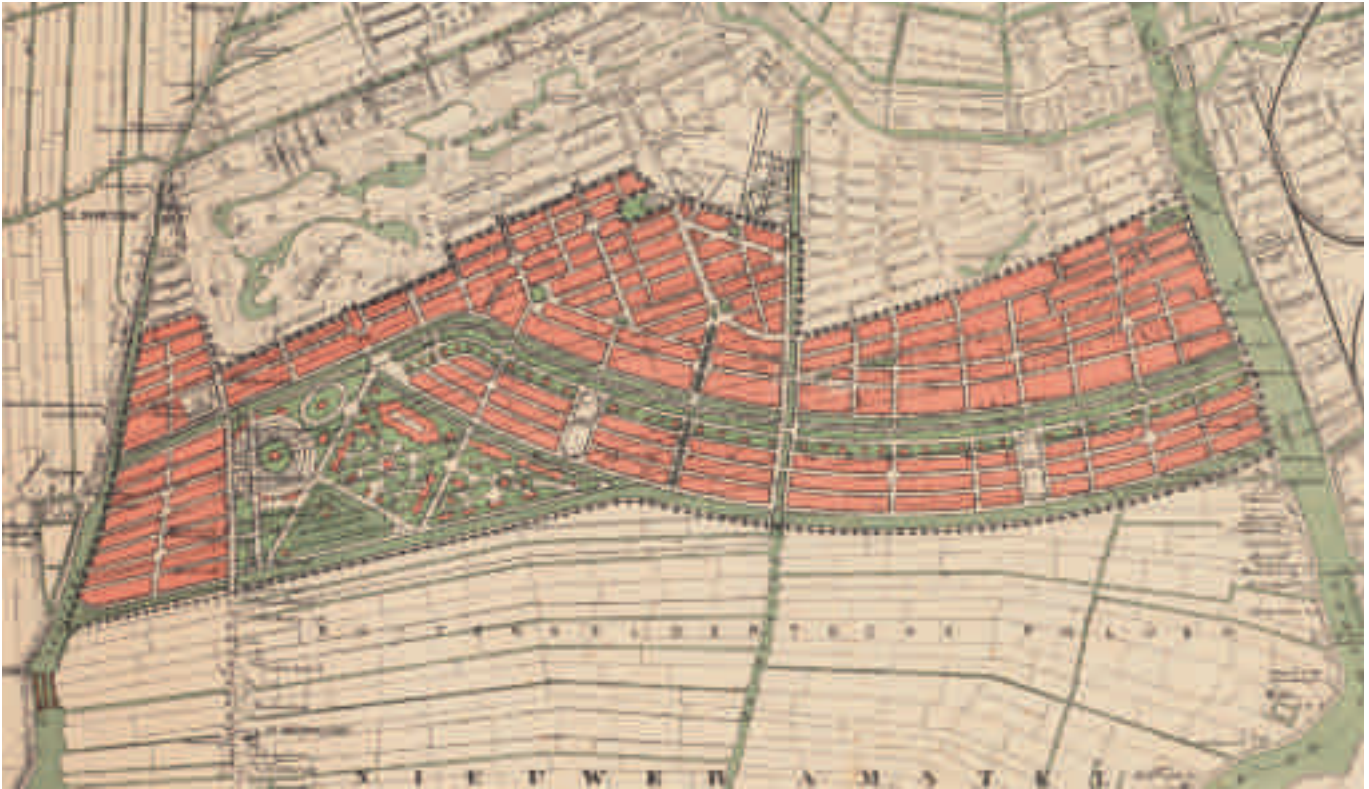
David Mulder

In 1905 stelde de Amsterdamse gemeenteraad een uitbreidingsplan in hoofdlijnen vast voor de Binnendijsche Buitenveldersche Polder ten zuiden van Wijk YY, beter bekend als de Pijp. Ontwerper van dit plan was de architect van de nieuwe Amsterdamse Koopmansbeurs, Hendrik Petrus Berlage (1856-1934) (afb. 1). Berlages uitbreidingsplan, ontworpen in 1900, verving het nooit vastgestelde ingenieursplan van ir. Constant Lodewijk Marius Lambrechtsen van Ritthem (1854-1930), directeur van de Dienst der Publieke Werken van mei 1895 tot en met december 1899 (afb. 2). Binnen sobere esthetische kaders droeg Lambrechtsen oplossingen aan voor een breed scala aan technische problemen die met de praktijk van de negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen verbonden waren. De voornaamste vraagstukken lagen op het gebied van de waterhuishouding, riolering en infra-

structuur. Rondom de bestaande stad lag echter een krans van bebouwing, met daarin enkele oudere bebouwingskernen, die een regelmatige stadsuitbreiding van Amsterdam bemoeilijkte, zo niet onmogelijk maakte. De belangrijkste 'nederzettingen' waren de huidige Bellamybuurt, een buurtschap langs de Amsteldijk en een bebouwingscluster langs de Schagerlaan, de tegenwoordige Ruysdaelstraat. Van deze laatste kern resteren het verloop van de straat en een tweetal rijen huizen, die samen een tastbare herinnering vormen aan het prestedelijke verleden. Hetzelfde geldt voor de Bellamybuurt, waar in de kenmerkende verkaveling en bebouwingstypologie, die nog altijd van de omringende Kinkerbuurt afwijken, de sfeer van een landelijke voorstad te proeven is. Onderwerp van deze bijdrage is de genoemde wijk langs de Amsteldijk, die direct aan Wijk YY op Amsterdams



Afb. 1. H.P. Berlage, Plan van uitbreiding Zuidzijde der Gemeente, 1900 (Stadsarchief Amsterdam)



Afb. 2. C.L.M. Lambrechtsen van Ritthem, *Plan van uitbreiding der Gemeente tussen Amstel en Schinkel, 1898* (Stadsarchief Amsterdam)

grondgebied grensde. Deze ‘polderwijk’ vertoonde oorspronkelijk dezelfde stedenbouwkundige en morfologische kenmerken als de Bellamybuurt maar is sinds 1896 radicaal van aanzien en structuur veranderd. De manier waarop dat gebeurde is typerend voor de pragmatische omgang met het fenomeen stadsuitbreiding aan het eind van de negentiende eeuw. De redenen waarom en de wijze waarop deze omvangrijke wijk zo radicaal kon veranderen zijn het resultaat van een bijzondere samenloop van omstandigheden die in deze bijdrage in kort bestek de revue passeren.

De behandelde wijken zijn in Amsterdam niet uniek maar moeten worden opgevat als negentiende-eeuwse voorbeelden van een probleem waarmee Amsterdam al sinds haar vroegste bestaan te maken had, namelijk ongewenste voorstadbebouwing, die de stad voor grote problemen stelde wanneer het stedelijke grondgebied uitgebreid moest worden.<sup>1</sup> In de Amsterdamse binnenstad zijn de Nieuwmarktbuurt en de Jordaan de twee historische voorgangers van deze wijken, waar het voorstadbebouwing betref, die in de ruimtelijke en sociale structuur van de bestaande stad moesten worden geïncorporeerd. Dit leidde tot alle problemen van dien, maar terwijl in de zeventiende eeuw nauwelijks mogelijkheden bestonden om de problemen op te lossen, kon het stadsbestuur in de vroege twintigste eeuw met meer succes te werk gaan. Terwijl de Jordaan door omvang en structuur duidelijk gedefinieerd is als afzonderlijk gebied binnen het omringende stedelijke weefsel, is Wijk F door ingrepen in de bebouwing en ruimtelijke structuur na 1896 als zodanig alleen voor de ingewijde herkenbaar.

### Annexatie en aanhechting

Op 20 maart 1896 nam de Tweede Kamer een wetsontwerp aan waardoor annexatie van grote delen van Nieuwer-Amstel en kleinere delen van Sloten en Diemen per 1 mei van hetzelfde jaar een feit werd. Door deze annexatie kon Amsterdam ongeveer 1380 hectare aan haar grondgebied toevoegen. De taken die na de annexatie uitgevoerd dienden te worden waren divers en complex en leverden de gemeentelijke Dienst der Publieke Werken, verantwoordelijk voor alle openbare werken in de stad, grote hoeveelheden werk op.<sup>2</sup> Het was van het grootste belang dat de geannexeerde stadsdelen goede aansluitingen zouden verkrijgen op de bestaande stad en dat wegen werden doorgetrokken, straten werden opgehoogd en riolering en drinkwaterleidingen werden aangelegd of aangepast. Ook kon er eindelijk werk gemaakt worden van de voor Amsterdam zo dringende uitbreiding van de stad. Daarbij stuitte de stedelijke overheid op de reeds bestaande voorstadbebouwing aan de andere zijde van de voormalige gemeentegrens. Ook moest zij rekening houden met de concessies voor de aanleg van straten op terreinen langs de gemeentegrens die Nieuwer-Amstel voorafgaand aan de annexatie aan verschillende bouw- en exploitatiemaatschappijen verleend had. In veel gevallen was daarbij geen rekening gehouden met de stedenbouwkundige situatie aan de Amsterdamse zijde van de gemeentegrens. Het bebouwingstype en de richting, breedte en hoogteligging van de straten verschilden van wat in Amsterdam gebruikelijk was. Na de annexatie kreeg de gemeente de gele-

genheid de aansluiting van de stadsdelen aan weerszijden van de voormalige gemeentegrens te verbeteren. Verleende concessie-overeenkomsten werden daarom in veel gevallen gewijzigd.

Het voornaamste bezwaar tegen de door genoemde maatschappijen geprojecteerde wegen en huizenblokken was dat ze de doortrekking van op Amsterdams grondgebied bestaande wegen verhinderden. Vooral doortrekking van de ringweg ('ceintuurweg') en de Van Woustraat had hoge prioriteit. Van de ringweg, die de verschillende negentiende-eeuwse stadswijken met elkaar moest verbinden, waren in 1896 nog slechts enkele gedeelten aangelegd.<sup>3</sup> Een van de langste stukken daarvan was de Ceintuurbaan tussen de Amstel en de Boerenwetering; tussen de Boerenwetering en het Concertgebouw liep het geprojecteerde tracé tot 1896 over het grondgebied van Nieuwer-Amstel. Toen ook deze terreinen bij Amsterdam waren gekomen kon de weg eindelijk worden doorgetrokken. Hetzelfde gold voor de Van Woustraat en de Ferdinand Bolstraat, belangrijke radiaalwegen vanuit het centrum naar de nieuwe wijken in het zuiden. In het

kader van de geprojecteerde stadsuitbreiding aan de zuidkant van de stad kon onder andere de Van Woustraat na 1896 ook doorgetrokken worden.

### De polderwijk ten zuiden van de Ceintuurbaan

Een van de Nieuwer-Amstelse bebouwingkernen die Amsterdam na de annexatie onder haar hoede kreeg was de polderwijk ten zuiden van de Ceintuurbaan. Deze wijk, in de Nieuwer-Amstelse periode aangeduid met de wijkletter F, werd ruwweg ingesloten door de Amstel (oost), de voormalige Wiegelstraat (zuid)<sup>4</sup>, de Verbindingstraat en de Tweede Sweelinckstraat (west) en de Ceintuurbaan (noord) (afb. 3a, 3b). De bebouwing langs de Amstel was het oudst. De Amsteloever maakte deel uit van de belangrijke verbindingsweg naar Utrecht en was van oudsher een geliefde plaats voor zondagse wandelingen. Achter de Amsteloever lag de Binnendijksche Buitenveldertsche polder die zich in westelijke richting uitstrekte tot de Schinkel. De verkave-



Afb. 3a. Wijk YY, een gedeelte van Wijk F langs de Amsteldijk, Manuscriptkaart J.C. Loman jr., circa 1892-1903, oriëntatie: oost beneden (Stadsarchief Amsterdam)



Afb. 3b. Dienst der Publieke Werken, Blad E6 van de Kaart van Amsterdam (uitsnede), met een gedeelte van de voormalige Nieuwer-Amstelse Wijk F langs de Amsteldijk, circa 1941-1954, oriëntatie: oost beneden (Stadsarchief Amsterdam)

ling van deze polder stond haaks op de Amstel. Langs de randen van de uitgestrekte hooi- en graslanden ontstonden paden waar gaandeweg kleinschalige bebouwing verrees en waar verschillende bedrijfstakken zich concentreerden. De namen van de paden hielden tot ver in de negentiende eeuw de herinnering aan de kleine industrieën levend die toen al sinds lange tijd verdwenen waren: Hoedenmakerspad (Hoedenmakersstraat, na 1896: Van Ostadestraat), Kuiperspad (Kuipersstraat), Kruitmakerspad (Saffierstraat) en Verwerspad (Tolstraat). Ondanks deze ontwikkelingen bleef het landelijke karakter van dit gebied nog tot rond 1870 behouden. Vanaf die tijd vond er echter een radicaal transformatieproces plaats. Amsterdam maakte een economische opleving door en breidde uit buiten de Singelgracht. Wijk YY (de Pijp) kwam tot stand en bereikte al snel de zuidelijke grens van de gemeente. In Nieuwer-Amstel ging dit niet onopgemerkt voorbij. Aannemers en bouwspeculanten kochten vanaf de jaren zeventig van de negentiende eeuw landerijen en percelen 'war-

moezersland' op om deze te bebouwen met arbeiderswoningen. Het landelijke, groene karakter van de paden maakte al snel plaats voor straten met aaneengesloten etagebouw.

De bouwpraktijk in Nieuwer-Amstel verschilde op enkele essentiële punten met wat in Amsterdam in deze tijd gebruikelijk was. In Nieuwer-Amstel werden de bouwterreinen tot 1881 niet opgehoogd; men bouwde direct op de vochtige poldergrond.<sup>5</sup> Daarbij was de bebouwing in deze gemeente vooral in de periode 1870-1880 kleinschaliger dan in Amsterdam. Anders dan in Amsterdam trof men hier veel huizen met slechts één bovenverdieping aan, meestal opgetrokken in lange rijen. Zo ook in Wijk F. De meeste van de daar aanwezige huizen waren zeer eenvoudig en ontworpen en gebouwd door plaatselijke aannemers, die veelal slechts enkele panden realiseerden (afb. 4a). Een uitzondering op deze regel vormde het complex van 162 arbeiderswoningen dat in opdracht van de 'Woning Maatschappij' en naar ontwerp van architect A.L. van Gendt verrees langs de huidige

Tol-, Lutma-, Diamant- en Robijnstraten (1889-1891) (afb. 4b). Deze grootschalige projectontwikkeling met fraai ontworpen huizen in een schilderachtige neorenaissance-stijl contrasteerde sterk met de rest van de bebouwing in deze omgeving. De strakke rooilijnen, verzorgde architectuur en relatief ruime opzet staken gunstig af tegen de eerder gerealiseerde bebouwing waarvan de bonte verscheidenheid en hoge dichtheid een gedifferentieerd karakter droegen.

Wijk F bestond overigens niet alleen uit woningen. Op de Amsteldijk betrof het Nieuwer-Amstelse gemeentebestuur in 1892 een prestigieus nieuw raadhuis naar ontwerp van de gemeentelijke bouwopzichter van Nieuwer-Amstel, R. Kuipers. Tussen de woonhuizen stonden ook de nodige bedrijfs- en fabriekspanden, zoals bijvoorbeeld de chromolithografie-inrichting van L. van Leer en Co. (1889, A.L. van Gendt) op een terrein achter de Rustenburgerstraat en een remise met stallen van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (1881, A.L. van Gendt) op de hoek van Amsteldijk en Rustenburgerstraat. Na de annexatie verrees naar ontwerp van de Amsterdamse Dienst der Publieke Werken naast het vroegere Nieuwer-Amstelse raadhuis een lagere school voor zeshonderd kinderen. Veel later werd de stoomdiamantslijperij van de firma I.J. Asscher (1907, G.A. van Arkel) aan de Tolstraat gebouwd, die hoog uittorent boven het eerder genoemde complex arbeiderswoningen van Van Gendt. Raadhuis en diamantslijperij zijn nog altijd belangrijke monumentale blikvangers in dit gedeelte van de Pijp.

### Ontpoldering

Na de annexatie werd voor het noordelijke deel van het voormalige grondgebied van Nieuwer-Amstel een uitbreidingsplan ontworpen. De lage ligging van het gebied vormde daarbij een groot probleem. Het maaiveld in de Binnendijksche Buitenveldertsche polder lag op een hoogte van gemiddeld 1,40 meter beneden Amsterdams Peil. De weghoogte in Wijk F lag aanmerkelijk hoger en varieerde gemiddeld tussen vijf centimeter en zeventig centimeter boven Amsterdams Peil.<sup>6</sup> Om dit gebied goed te kunnen aansluiten op het bestaande gedeelte van Amsterdam, moest dit gebied 'ontpolderd' worden. Hieronder verstond Publieke Werken het gehele pakket aan maatregelen dat nodig was om een gebied te onttrekken aan het polderpeil. Daartoe behoorden onder andere het opheffen van de bestaande polderriolen, het ophogen van de (bouw)terreinen en het amoveren van alle bestaande bebouwing op polderpeil. In overeenstemming met de Amsterdamse bouwverordening dienden de wegen te worden opgehoogd tot zeventig centimeter boven Amsterdams Peil en dienden bouwterreinen te worden opgehoogd tot twintig centimeter boven Amsterdams Peil. Het peil van grachten en water zou omhoog worden gebracht tot vijftig centimeter onder Amsterdams Peil.<sup>7</sup> In de onbebouwde graslanden konden deze maatregelen zonder al te veel problemen plaatsvinden, maar in de verschillende Nieuwer-Amstelse bebouwingskernen, waaronder de hierboven genoemde Wijk F en in Wijk H, de latere Belamybuurt, was de situatie gecompliceerder. Ophoging kon hier, vanwege de bestaande bebouwing, niet zondermeer tot een goed einde gebracht worden. Het zou moeilijk zijn en veel geld kosten



Afb. 4a. Kleinschalige bebouwing aan de Rustenburgerstraat 78-82 uit de periode voor de annexatie van Nieuwer-Amstel door Amsterdam (David Mulder)



Afb. 4b. Arbeiderswoningen voor de 'Woning Maatschappij' ontworpen door architect A.L. van Gendt (1889-1891) in de Lutmastraat (David Mulder)



Afb. 5. Niveaunderschillen in de Kuipersstraat, 1910. Links Nieuwer-Amstelse bebouwing op polderpeil, rechts nieuwe huizen op stadspeil, gebouwd na de annexatie van 1896 (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, Stadsarchief Amsterdam)

om de wijken aan te sluiten op de stad. Handhaving van de bestaande toestand was in de ogen van de gemeente, die de bebouwing op polderpeil verafschuwde, ongewenst. Verbeteringen in 'de helaas op polderpeil gebouwde Stadswijk op het voormalig gebied van Nieuwer-Amstel, zich uitstreckende vanaf den Amsteldijk in westelijke richting langs de Hoedemakers-, Kuipers- en Rustenburgerstraten' waren echter volgens Lambrechtsen van Ritthem 'slechts langs geleidelijken weg bereikbaar'. Vanaf het begin stond vast 'dat aan de polderbebouwing geen uitbreiding mag gegeven worden, dat deze van meet af aan dient te worden beperkt tot het bestaande en alle verdere nieuwe aan- of verbouw behoort te geschieden zoodanig, dat te zijner tijd algeheele ontpoldering van die wijken kan geschieden'.<sup>8</sup>

Er konden ook direct maatregelen worden genomen ter verbetering van de slechte situatie ter plaatse. De ergste misstanden konden vrij eenvoudig worden opgelost 'door bemaling der op polderpeil gelegen straatriolen en het afsnijden der verbindingen van die riolen met de polderslooten'.<sup>9</sup> Het probleem van de op laag peil gelegen bebouwing bleef daarmee echter bestaan, zoals blijkt uit de verzuchting van Lambrechtsen, dat 'algeheele opheffing dezer polderbebouwing met hare plaatselijk zeer ongunstige toestanden [...] toch binnen korten tijd niet bereikbaar [is] zonder onteigening op grote schaal der geheele stads-

wijk'.<sup>10</sup> Onteigeningen waren echter duur en omslachtig en vonden geen draagvlak in de gemeenteraad. Ook Lambrechtsen was hiervan geen voorstander.<sup>11</sup> De gemeente nam daarom een passieve houding aan: als men maar lang genoeg wachtte zouden de particuliere huiseigenaren er wel vanzelf toe overgaan om verbeteringen aan te brengen, maar dit zou een zaak van lange adem zijn. In de praktijk betekende dit, dat de gemeente slechts met artikel 307 van de Amsterdamse politieverordening een doeltreffend middel in handen had om de gewenste verbetering van de polderwijk af te dwingen.<sup>12</sup> Met dit artikel als regulerend wapen, kon de gemeente in geval van sloop en nieuwbouw eisen dat een perceel opgehoogd werd tot het gewenste peil. De nieuwe huizen die op stadspeil werden gebouwd kwamen daardoor gemiddeld ongeveer zeventig centimeter hoger te liggen dan de woningen die onder Nieuwer-Amstels bestuur tot stand waren gekomen. Beschoeiingen, trappen en hellingbanen bepaalden al snel na de annexatie het beeld van de straten in de polderwijken. Het grote voordeel van deze aanpak was dat alle daaruit voortvloeiende kosten voor rekening van de perceel eigenaren kwamen.

Deze perceelsgewijze ophogingen leidden aanvankelijk tot een zeer ongeordend straatbeeld. Historische foto's van bijvoorbeeld de Kuipersstraat en de Van Ostadestraat geven hiervan een goed beeld (afb. 5). Desondanks heeft deze situatie slechts vrij kort bestaan. Door de gestaag voortgaande vernieuwing van het huizenbestand in de wijk verdwenen de grootste hoogteverschillen uit het straatprofiel. De huizen op hoog peil vormden aanvankelijk uitzonderingen in het straatbeeld. Later zou het omgekeerde gaan gelden: de huizen op polderpeil werden in de vernieuwde straten relictten van een voorbijgane tijd.

### De verlenging van de Van Woustraat: radicale verbetering van een polderwijk

Hoog op het wensenlijstje van Publieke Werken stond sinds lange tijd de doortrekking van de Van Woustraat in zuidelijke richting, over het voormalige grondgebied van Nieuwer-Amstel, dwars door Wijk F.<sup>13</sup> Dit omvangrijke project kon echter, vanwege de noodzakelijke voorbereidingen en de omslachtige, tijdrovende onteigeningsprocedures, niet op zeer korte termijn worden verwezenlijkt (afb. 6). Aanleg was om verschillende redenen urgent. Met de verlenging van de Van Woustraat werd in de eerste plaats een noord-zuidroute dicht bij de Amstel gecreëerd en kon de geprojecteerde stadsuitbreiding ten zuiden van de Rustenburgerstraat op een betere wijze met de stad verbonden worden.<sup>14</sup> Voor de beoogde ontpoldering van de wijk was deze ingreep eveneens van groot belang: 'voorts zal de geleidelijke ontpoldering van het geheel krachtig kunnen bevorderd worden door de zeer gewenschte doortrekking op hoog peil van de van Woustraat'.<sup>15</sup>

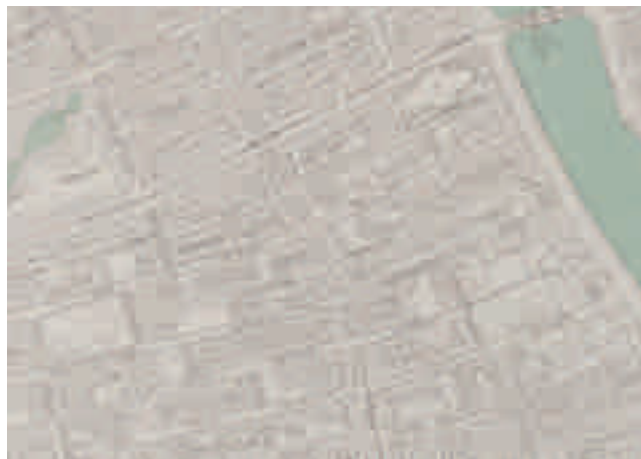
Nadat het college van Burgemeester en Wethouders toestemming had verkregen om een onteigeningswet in te dienen kon de gemeente een begin maken met de verwerving van de voor afbraak bestemde panden. De aangevraagde onteigeningswet was vooral bedoeld als waarborg voor de gemeente en zou bij voorkeur zo weinig mogelijk worden toegepast. De onteigeningswet hoefde slechts in een enkel geval gebruikt te worden.



Afb. 6. Dienst der Publieke Werken, kaart met te onteigenen percelen voor de aanleg van de Van Woustraat, circa 1904 (Stadsarchief Amsterdam)

Desondanks was er sprake van een forse overschrijding van het vastgestelde budget. De onteigeningen kostten de gemeente niet, zoals geraamd, 95.000 gulden, maar het enorme bedrag van 171.000 gulden.<sup>16</sup> Dit was in de eerste plaats veroorzaakt door de hoge waarde die de rechter voor de onteigening had toegekend aan een aantal percelen. Daarnaast had de gemeente ongeveer 540 vierkante meter meer grond onteigend dan oorspronkelijk de bedoeling was.

Om dit tekort te dekken werd bij raadsbesluit van 15 mei 1901 een speciale belasting ingevoerd voor de percelen langs de verlengde Van Woustraat tussen de Sint Willibrordusstraat en de sloot ten zuiden van de Rustenburgerstraat. Hierdoor kon de gemeente de kosten van de verlenging van de Van Woustraat gedeeltelijk afwentelen op de eigenaren van de aangrenzende percelen. De gemeente rechtvaardigde deze speciale belasting door aannemelijk te maken dat 'de eigenaars der aangrenzende terreinen vrij belangrijke voordelen zullen genieten, doordat die



Afb. 7. Dienst der Publieke Werken, Blad E6 van de Kaart van Amsterdam (uitsnede), met ten zuiden van de Ceintuurbaan achtereenvolgens de Sint Willibrordusstraat, Van Ostadestraat, Kuipersstraat en Rustenburgerstraat, diagonaal doorsneden door de Van Woustraat, circa 1941-1954 (Stadsarchief Amsterdam)

gronden, welke als achtererven weinig waarde hadden, thans aan den openbaren weg komen te liggen en voor bebouwing in aanmerking komen'.<sup>17</sup>

Inmiddels was ook de sloop van percelen in het tracé van de weg begonnen. In augustus 1901 berichtte dagblad *Het Nieuws van den Dag* over de voortgang van de werkzaamheden. 'Sedert geruimen tijd is men – gelijk men weet – met een groot aantal mannen bezig de zoo lang gewenschte communicaties tusschen de Ceintuurbaan en de Hoedenmakers-, Kuip- en Rustenburgerstraten tot stand te brengen, door de doortrekking van de Van Woustraat tot aan de Kuiperstraat en later tot aan de Rustenburgerstraat. Tusschen de Van Wou- en Hoedenmakerstraat, die de nieuwe Van Ostadestraat doorsnijdt, is de wegbaan reeds gerioleerd en bestraat, welk werk ook spoedig tusschen laatstgenoemde en Kuiperstraat voltooid zal zijn (afb. 7).'<sup>18</sup>

In welke opzichten leverde de verlenging van de Van Woustraat een bijdrage aan de vurig gewenste verbetering van de polderwijk? Allereerst leidde verlenging van de straat tot sloop van een groot aantal op polderpeil gebouwde panden in het geprojecteerde wegtracé van twintig meter breedte. De nieuwe weg werd op stadspeil gebracht en had direct na de voltooiing het aanzien van een dijk die zich een weg baande dwars door de polderwijk. Om de aanlegkosten zo laag mogelijk te houden onteigende en sloopte de gemeente alleen die panden die binnen de strook van twintig meter breedte ten behoeve van de geplande weg gelegen waren. De Van Woustraat had daardoor aanvankelijk een onooglijk karakter: gebruikers van deze weg keken nog lange tijd uit op de zijgevels en achterterreinen van de lager gelegen belendingen.

Ook indirect leidde de doortrekking van de Van Woustraat tot sanering en verdere 'verbetering' van Wijk F. De bebouwing langs de verlengde straat was een zaak van particulier initiatief. De waardestijging van de percelen langs de Van Woustraat maakte het aantrekkelijk om hier te bouwen. Dit leidde, in het kielzog van omvangrijke sloopactiviteiten van gemeentewege, al

spoedig tot omvangrijke particuliere sloop- en nieuwbouwactiviteiten langs het wegtracé. De nieuwe verkaveling van de percelen langs de Van Woustraat stond haaks op deze straat en werd gedeeltelijk over de bestaande verkaveling in de zijstraten heen geprojecteerd. Om hier een regelmatige bebouwing te realiseren dienden dus eerst de panden in de belendende straten gesloopt te worden die ‘onder’ deze nieuwe verkaveling lagen. Hierdoor zou ongeveer een zelfde aantal panden gesloopt moeten worden als voor het doortrekken van de weg nodig was geweest. Om de op hoog peil aangelegde Van Woustraat te laten aansluiten op de zijstraten van de polderwijk, was daar de aanleg van hellingbanen noodzakelijk. Dit had nadelige gevolgen voor de percelen die aan deze hellingbanen lagen. ‘De aan die straten gelegen huizen, ofschoon van nog jongen bouw, komen tot aan de eerste étage bijna gelijk met de verhoogde straat, zoodat de benedenhuizen niets meer dan diepgelegen sousterrainen zijn geworden.’<sup>19</sup> Dit pakte uiteraard ook nadelig uit voor de economische waarde van deze bebouwing. De grondprijzen stegen echter aanzienlijk, wat in veel gevallen een reden was om over te gaan tot sloop en nieuwbouw. Dit gold niet alleen voor de percelen in de directe nabijheid van de Van Woustraat, maar ook verderop in de zijstraten. Om deze waardestijging te gelde te maken werden de vaak lage panden vervangen door hogere huizen met in de meeste gevallen drie verhuurbare bovenverdiepingen. In alle genoemde gevallen maakte de polderbebouwing plaats voor bebouwing op stadspeil. Gedurende het transformatieproces bood de buurt in aan- en verbouw in vele opzichten een uiterst wanordelijke aanblik.

Met de voortschrijdende vernieuwing van het huizenbestand in de Rustenburgerstraat, de Kuipersstraat en de Van Ostadestraat nam de leefbaarheid in de overgebleven panden zienderogen af. Zodra namelijk een nieuw huis op stadspeil werd gebouwd, werd ook een deel van de weg voor het nieuwe huis op stadspeil gebracht. Naarmate meer percelen werden opgehoogd kwamen



Afb. 8. Onbewoonbaar verklaarde woningen in de Van Ostadestraat, circa 1907. Door de ophoging van de straat door de gemeente zijn de op polderpeil gebouwde woningen ‘in de diepte’ komen te liggen en onbruikbaar geworden (Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, Stadsarchief Amsterdam)



Afb. 9. Van Ostadestraat 298-300 (1892). De lage beganeg grondverdieping van deze huizen is het gevolg van het ophogen van de straat omstreeks 1907 (David Mulder)

de tussenliggende percelen op polderpeil in steeds ongunstiger omstandigheden te verkeren. Deze woningen werden slechter toegankelijk doordat de ingangen van de woningen onder het nieuwe straatniveau kwamen te liggen. Ook de vele bedrijfjes in de buurt ondervonden hiervan de nadelige gevolgen. Regelmatig ontvingen het dagelijks bestuur en de raad dan ook ‘adressen’ waarin geklaagd werd over de slechte bereikbaarheid van woningen en bedrijfsruimten als gevolg van de (gedeeltelijke) ophoging van wegen. Een voorbeeld is de klacht van E. Vendel, eigenaar van vier panden in de Van Ostadestraat, die waren ingericht voor verschillende bedrijven en ten gevolge van de ophoging niet langer bereikbaar waren. ‘Aangezien adressant met de huuropbrengst rente en aflossing van zijne hypotheek moet betalen, kan hij door eene daad der Gemeente aan zijne verplichtingen ten deze niet voldoen en ziet hij zich in zijn brood bedreigd.’<sup>20</sup> Dat de vloeren van de aangrenzende woningen op de beganeg grond onder straatniveau kwamen te liggen had nog een andere vervelende bijkomstigheid: wateroverlast bij de lager gelegen woningen. Zodra voldoende nieuwe panden op hoog peil waren gebouwd ging de gemeente er toe over ook de rest van de straat op te hogen. In dat geval was de resterende oude bebouwing gedoemd te verdwijnen.



## De polderwijken en de Woningwet van 1902

De Woningwet die per 1 augustus 1902 in werking trad maakte het opstellen van bouwverordeningen en uitbreidingsplannen verplicht, maar bevatte tevens een paragraaf die gemeenten een effectief wapen in handen gaf om op te treden tegen slechte woontoestanden, namelijk het onbewoonbaar verklaren van ‘ongezonde’ percelen. In 1906 en 1907, ruim tien jaar na de annexatie van delen van Nieuwer-Amstel, ging de gemeente over tot het op grote schaal onbewoonbaar verklaren van woonhuizen en woningen in Wijk F.<sup>21</sup> De gemeente had al voor de annexatie kritiek geuit op de slechte toestand van de woningen in dat gebied, maar kon daar indertijd niets tegen ondernemen omdat zij geen zeggenschap had over dit gebied. Het dagelijks bestuur had de Gezondheidscommissie opdracht gegeven om de woontoestanden in de wijk te onderzoeken. Dit onderzoek leidde tot het advies drie percelen en zevenentwintig perceelsgedeelten in de Van Ostadestraat en Kuipersstraat, alle begane grondwoningen, onbewoonbaar te verklaren. Uit het onderzoek van de Gezondheidscommissie was gebleken dat vooral de woningen die op de begane grond lagen een groot aantal gebreken vertoonden, die in veel gevallen niet anders ontstaan konden zijn dan door het op stadspel brengen van de straten. Omdat de meeste van deze panden slechts twee woonlagen telden, stonden deze onbewoonbaarverklaringen gelijk aan een veroordeling tot sloop (afb. 8). Panden met twee of drie bovenwoningen bleven vaker wel behouden. Dergelijke panden, die in alle straten van de Wijk F, maar vooral langs de Van Ostadestraat zijn aan te treffen, kan men tegenwoordig eenvoudig herkennen aan de opvallend geringe hoogte van de begane grondverdiepingen. Hierin bevinden zich thans merendeels bedrijfsruimten of opslagruimten (afb. 9).

## Waterhuishouding en riolering in de stadsuitbreiding

Bij de stadsuitbreidingen in deze periode zorgde de problematiek van de waterafvoer en de riolering voor vele hoofdbreken. Men kan zonder overdrijving stellen dat de gekozen oplossingen het karakter van de uitbreidingsplannen in vergaande mate zouden bepalen. De terreinophogingen die in Amsterdam verplicht waren gesteld leidden namelijk tot problemen met de waterafvoer waarvoor nieuw te graven grachten een oplossing konden bieden. In de Amsterdamse politieverordening werd het ophogen van bouwterreinen en het dempen van poldersloten of andere aanwezige waterlopen voorgeschreven. De opgehoogde straten werden eveneens volgens voorschrift voorzien van ‘hoogriolen’ op twintig centimeter boven Amsterdams Peil die loosden op de dichtstbijzijnde oppervlaktewateren. De nieuwe wijken buiten de zeventiende-eeuwse omwalling loosden op de Singelgracht. In de Binnendijksche Buitenveldertsche polder, zuidelijk van de stad gelegen, loosde men het afvalwater op de Boerenwetering, de Amstel en de Schinkel. Het ophogen en rioleren leidde tot twee grote problemen. De genoemde oppervlaktewateren lagen ver van elkaar af en waren onderling niet met elkaar verbonden. Het dempen van alle tussenliggende waterlopen veroorzaakte problemen met de afwatering van de bodem. Daarnaast werden de afvoerbuizen van de riolen die op deze wateren loosden te

lang waardoor de kans op breuken groter werd. Dit risico nam nog verder toe doordat de opgehoogde grond nog niet volledig stabiel was, waardoor als gevolg van nazettingen (inklinken) van de bodem breuken in de buizen konden ontstaan, met bodemverontreiniging tot gevolg.

De aanleg van grachten bleek van cruciaal belang in het uitbreidingsgebied. Lambrechtsen van Ritthem was van mening dat de geprojecteerde nieuwe kanalen tussen Amstel en Schinkel belangrijke schakels zouden vormen in het rioleringsstelsel, want ‘grachten [zijn] hier ter plaatse onontbeerlijk te achten voor het loozen der straatriolen’. De gebrekkige waterhuishouding van de wijk achter de Stadhouderskade kon daarvoor als bewijs gelden. ‘Thans doet het ontbreken van grachten in het Stads-kwartier bezuiden de Stadhouderskade zich ernstig gevoelen door belemmerden afvoer der riolen en te hooge grondwaterstanden.’<sup>22</sup> Plaatselijk kon het grondwater zelfs tot de hoogte van Amsterdams Peil aangetroffen worden.<sup>23</sup> Ook in het kader van de regulering van de grondwaterstand vervulden de grachten dus een belangrijke functie omdat het grondwater daarin afvloeide. Daarom stelde het raadslid Kuipers tijdens de behandeling van het uitbreidingsplan van Lambrechtsen voor om de geprojecteerde noordelijke gracht dicht bij de Stadhouderskade te situeren. Kuipers was er blijkbaar niet van overtuigd dat het door Lambrechtsen ontworpen tracé van deze gracht een einde kon maken aan de geconstateerde problemen in de omgeving van de Stadhouderskade.<sup>24</sup> De aanleg van grachten zou echter gepaard gaan met de ongewenste en onaanvaardbare uitbreiding van de vervuiling naar de nieuwe stadswijken.

Zoals hierboven reeds is opgemerkt speelden de grachten een belangrijke rol in de afvoer van fecaliën, hemelwater en huiswater (ook ‘menagewater’ genoemd). De afvoer daarvan vormde in de negentiende eeuw – net als in de eeuwen daarvoor – nog steeds een groot probleem dat om drastische maatregelen vroeg. In het centrum van Amsterdam werd nog altijd op de grachten geloosd. Deze werden geregeld doorgespoeld maar de positieve effecten daarvan op de waterkwaliteit waren verwaarloosbaar. Dit probleem was zo oud als de stad zelf<sup>25</sup>, maar aan het einde van de negentiende eeuw werd deze problematiek nijpender. De vervuiling van het grachtenwater nam hand over hand toe, met name door de explosief groeiende bevolking en de eveneens snel expanderende industriële sector in de stad. Het was vooral de vervuiling door fecaliën die als een gevaar voor de volksgezondheid werd ervaren.<sup>26</sup> Diverse grachten werden daarom gedempt en van riolering voorzien. De Amsterdamse wijken buiten de Singelgracht – waar vooralsnog geen nieuwe grachten gegraven werden – werden daarom vanaf 1870 aangesloten op het Liernurstelsel. Dit was een rioleringsstelsel<sup>27</sup> met een gesloten buizenstelsel waarbij fecaliën door middel van atmosferische druk en vacuümpompen in grote reservoirs verzameld werden.<sup>28</sup> De vloeibare afvalstoffen en het hemelwater loosde men als vanouds gewoon op de Amstel en de Singelgracht.

In Nieuwer-Amstel was de situatie vergelijkbaar, maar er bestonden ook enkele grote verschillen. Nieuwer-Amstel hanteerde opmerkelijk genoeg net als Amsterdam een tweeledig rioleringsstelsel. Afvalwater en fecaliën werden net als in Amsterdam van elkaar gescheiden, maar het Liernurstelsel werd niet

toegepast. Het 'huis en hemelwater' moest worden afgevoerd via de riolering. Dit kon een polderriool zijn, zoals in de wijken F en H, of een hoofdriool zoals dat in de Willemsparkweg was aangelegd. Een van de bepalingen waaraan men moest voldoen om een bouwvergunning te verkrijgen bevatte de verplichting dat het huis- en hemelwater door middel van afvoerbuizen moest worden 'afgevoerd naar en in het straatriool'.<sup>29</sup> Deze straat- of hoofdriolen loosden veelal op de Amstel, de Schinkel of de Overtoomse Vaart. 'Vaste stoffen' werden op de privaat- of beerkuilen geloosd die achter de huizen aangelegd dienden te worden. Het was ten strengste verboden om 'liquiden der beerkuil [te lozen] in riolen bestemd voor den afvoer van huis en hemelwater, of in slooten of andere wateren'.<sup>30</sup> Vanuit deze privaatkuilen moesten 'ijzeren zuigbuizen worden gelegd met aansluitwerk in de straat, passende voor de gemeentelijke latrinereinigings-machines'.<sup>31</sup> Ook in de laag gelegen polderwijken van Nieuwer-Amstel bestond een tweeledig rioleringsstelsel waarbij de fecaliën en het 'huis en hemelwater' gescheiden werden afgevoerd. Echter, anders dan in het Willemsparkkwartier loosden de straatriolen in deze wijken op de poldersloten die doorgaans op geringe afstand van de bebouwing lagen. Via de poldergemalen werd het vervuilde slootwater vervolgens op de boezemwateren geloosd.

Deze zogenaamde polderriolen hadden grote nadelen. Door de uitbreiding van de bebouwing raakten ze sterk vervuild, wat tot onhoudbare toestanden leidde. Reiniging van de sloten was vaak onbegonnen werk en het was direct na de annexatie al duidelijk dat er iets moest veranderen. 'Een enkel bezoek aan het terrein ter plaatse der uitmondingen van de riolen op de poldersloten is voldoende te doen zien, dat aan dezen toestand in geen geval uitbreiding mag gegeven worden, dat het plicht is te streven naar opheffing van dien hoogst ongewenschten toestand'.<sup>32</sup> Het bestuur van de Binnendijksche Buitenveldersche polder had eerder tegenover Nieuwer-Amstel al bezwaren tegen deze situatie geuit en die gemeente verplicht de polderriolering niet verder uit te breiden. Nu moest de polderwijk dus zo snel mogelijk van een nieuw rioleringsstelsel worden voorzien. In ieder geval dienden de aansluitingen van de riolering in de woningen 'zoodanig [te worden] aangelegd of gewijzigd, dat de afvloeiing daarvan op een hoog riool op een peil van 0,20 M boven AP mogelijk' zou zijn. De afvoerleidingen van de huishoudens 'bestemd voor afvoer van huis- en hemelwater, ook van het water afkomstig van open erven of tuinen tot de perceelen behorende' mochten voorlopig echter blijven lozen op de bestaande polderriolering, totdat ze een aansluiting konden verkrijgen 'op eene van Gemeentewege alsdan gemaakte hoge rioleering'.<sup>33</sup> Pas na 1900 werden verschillende straten in de polderwijk voorzien van een riolering op hoog peil. De Van Woustraat was bij de aanleg in 1901 de eerste straat in de polderwijk met een hoge riolering. In de aangrenzende straten zou het langer duren. Het was de bedoeling dat 'de perceelen in dat straatgedeelte, welke thans nog loozing vinden op het riool op polderpeil, na voltooiing van het riool op hoog peil op laatstgenoemd riool' zouden lozen, 'voor zoover de hoogteligging van die perceelen dit toelaat'. De percelen die nog op polderpeil lagen zouden blijven lozen op het polderriool.<sup>34</sup> Bij verzoeken om verbouwing van percelen wer-

den de aanvragers weliswaar verplicht de beerputten te verwijderen, maar wanneer een perceel op polderpeil lag kon deze alleen op het bestaande polderriool worden aangesloten en niet op de van gemeentewege aangelegde straatriolen op hoog peil.<sup>35</sup> Na aanleg van de riolering op hoog peil bleef dan ook de oude riolering gehandhaafd en hebben dus lange tijd twee stelsels naast elkaar bestaan.

### Epiloog: Wijk F en de uitbreidingsplannen van 1900 en 1915

Toen H.P. Berlage in 1900 in opdracht van directeur Publieke Werken J. van Hasselt zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam-Zuid presenteerde, diende hij - net als Lambrechtsen, Van Hasselt's voorganger - dan ook rekening te houden met de waterstaatkundige toestand van 1900.<sup>36</sup> De twee grachten uit het uitbreidingsplan van Lambrechtsen waren voor de afwatering, de riolering en de scheepvaart onmisbaar en keerden in gewijzigde vorm terug in het nieuwe plan. De noordelijke gracht werd dichtert langs de bestaande bebouwing geleid om de problemen met de drainage en de riolering van het stadsdeel te zuiden van de Stadhouderskade op te lossen.<sup>37</sup> Dit verklaart mede het geknikte verloop van de noordelijke gracht.<sup>38</sup> De middelste gracht, het Amstel-Schinkelkanaal, kreeg een extra aftakking. In het uitbreidingsplan van Lambrechtsen zou het Amstel-Schinkelkanaal, een belangrijk scheepvaartkanaal, dienen als ringvaart die de grens vormde tussen de lager gelegen en opgehoogde delen van de Binnendijksche Buitenveldersche polder. Het kanaal vormde daarmee tevens de grens tussen de stadsbebouwing en de polder. Berlage trok de bebouwing echter verder naar het zuiden door, waardoor een extra aftakking van het kanaal noodzakelijk werd in verband met de afwatering van de bodem en het uitmonden van de straatriolen ter plaatse.<sup>39</sup>

Nog voor de vaststelling van het plan van Berlage in 1905 werd er al wel rekening gehouden met de plannen voor een nieuwe riolering. Door de voorziene aanleg van een riolering met bemaling was het niet langer strikt noodzakelijk om de bouwterreinen op te hogen. Van Hasselt, directeur van Publieke Werken, hield daar echter wel aan vast omdat de ervaring geleerd had dat laaggelegen terreinen ondanks bemaling toch altijd relatief vochtig bleven. Indien op polderpeil gebouwd werd, waren de problemen met de aansluiting van de laaggelegen stadsdelen op de hogere belangrijker. Vooral voor de scheepvaart zouden problemen ontstaan als de grachten, die voor de afwatering van de bodem wel noodzakelijk bleven, evenals de bebouwing, op laag peil zouden blijven liggen. De in dat geval noodzakelijke schutsluizen zouden de scheepvaart ernstig belemmeren. Van Hasselt sprak dan ook opnieuw de voorkeur uit voor ophoging van het gehele uitbreidingsgebied.<sup>40</sup>

Op het ontwerp van Berlages eerste uitbreidingsplan hebben deze ontwikkelingen, naar het zich laat aanzien, nog geen invloed gehad. In zijn tweede uitbreidingsplan (1915-1917) is dat waarschijnlijk wel het geval. De verplaatsing van de grachten in zuidelijke richting kan niet los worden gezien van de ingebruikname van de nieuwe rioleringsgemalen in 1913 waardoor het afvalwater (met grondwater en hemelwater dat gedeeltelijk eveneens in de riolen terecht kwam) probleemloos over grote



Afb. 10. De Wiegelstraat, de zuidelijkste straat van Wijk F, gezien in noordwestelijke richting vanaf de Amsteldijk, circa 1922. Op de voorgrond het zandpakket ten behoeve van de nieuwe bouwblokken uit het Plan Zuid van Berlage (anonieme foto, Stadsarchief Amsterdam)

afstanden verplaatst kon worden. De grachten bleven echter noodzakelijk 'om den grondwaterstand te regelen, voorts om het water van de nooduitlaten der rioleering op te nemen en ten slotte om van de goedkope watervrachten te kunnen profiteren, zoowel bij den bouw van de stad als later ten dienste van Gemeentewerken en de bewoners'. Tenslotte speelden ook esthetische motieven een rol in de beslissing om grachten aan te leggen. Grachten waren niet uitsluitend nuttig, algemeen leefde de overtuiging dat 'de beplante grachten een groot aandeel [hebben] in het typische schoon van een Hollandsche stad'.<sup>41</sup>

Wijk F bleef in alle plannen bestaan en zou slechts geleidelijk – maar nooit volledig – verdwijnen. Van Berlages eerste uitbreidingsplan werd alleen een strook bouwblokken tussen de Pieter Aertszstraat en Tolstraat gerealiseerd, direct ten zuiden van de Rustenburgerstraat. De stadsuitbreiding stakte, mede als gevolg van de materiaalschaarste tijdens de Eerste Wereldoorlog. Na de vaststelling van Berlages tweede uitbreidingsplan in 1917 duurde het nog tot de jaren twintig voordat in Amsterdam-Zuid enige bouwactiviteiten van betekenis plaatsvonden. Tussen 1920 en 1928 zijn vervolgens in hoog tempo de bouwblokken tot aan het Noorder-Amstelkanaal opgetrokken. Daarbij werd het slechtste gedeelte van Wijk F, de Wiegelstraat met de ten zuiden daarvan gelegen huizen, onteigend en gesloopt (afb. 10).<sup>42</sup> Hier verrezen in 1921 en 1925 vijf monumentale woningblokken naar ontwerp van architect J.C. van Epen. Daarmee had zich voorlopig de laatste grote aanslag op het gebouwenbestand van de polderwijk voltrokken. Pas in de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw zou in het kader van de stadsvernieuwing opnieuw een fors deel van de sterk verwaarloosde Nieuwer-Amstelse bebouwing verdwijnen, waarbij overigens wel weer op polderpeil gebouwd werd. Hoewel de resterende bebouwing uit de periode vóór 1896 in architectonisch opzicht overwegend 'indifferent' van karakter is<sup>43</sup>, wordt deze door de bewoners van dit gedeelte van de Pijp zeer hoog gewaardeerd. In de meeste gevallen zijn deze panden door de eigenaren dan ook zorgvuldig opgeknapt. Het voormalige raadhuis aan de Amsteldijk, de straten op polderpeil en het bovengenoemde huizenbestand houden gezamenlijk de herinnering aan de door Amsterdam geannexeerde buurgemeente en een bijzondere fase in de ontwikkeling van Amsterdam levend.

## Noten

- <sup>1</sup> Zie de recente studie van J.E. Abrahamse, *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*, Amsterdam 2010.
- <sup>2</sup> Al sinds de vroegste geschiedenis van de stad waren ten stadhuize de belangrijkste taken voor het stedelijk functioneren ondergebracht bij het Stadsfabriekambt. Dat onderdeel werd, uitgebreid met steeds nieuwe taken in overeenstemming met de eisen van de tijd, in 1873 in een verticale organisatievorm gegoten. Onder verantwoordelijkheid van deze dienst werden de grote uitbreidingsplannen en gemeentelijke bouwplannen uitgevoerd waar Amsterdam naam en faam door kreeg in het interbellum. Beroemd werd de Dienst door de Amsterdamse School en de uitbreidingsplannen, zoals het Plan Berlage en het Algemeen Uitbreidingsplan van Cornelis van Eesteren. Na de grootste ontplooiing van activiteiten en macht in de zestiger jaren van de twintigste eeuw werd de dienst tussen 1980 en 1990 in fasen opgeheven overeenkomstig het decentrale bestuursmodel van stadsdeelraden.
- <sup>3</sup> Deze weg was een belangrijk element in het uitbreidingsplan van Van Niftrik uit 1867 en werd in 1875 door Kalff overgenomen.
- <sup>4</sup> Deze straat bevond zich ongeveer ter hoogte van de huidige Saffierstraat.
- <sup>5</sup> De eerste bewaard gebleven Nieuwer-Amstelse vergunning waarin melding wordt gemaakt van het verplicht ophogen van het bouwterrein dateert uit 1881: 'dat de hoogte der huisvloer minstens 0.60 M boven AP moet liggen'. Stadsarchief Amsterdam (SAA), 5403, Archief van de gemeente Nieuwer-Amstel: BWT-dossiers, inv.nr. 17, dossier 112, bouwvergunning perceel Transvaalkade, 7 september 1881. Overigens varieerde de bouwhoogte; soms moest de bovenkant van de vloer 40 centimer boven Amsterdams Peil liggen, ook is +76 centimer in een vergunning aangetroffen.
- <sup>6</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling Publieke Werken (PW), inv.nr. 4383, no. 4904 PW, rapport directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blooker, 1, 6 juli 1896. Langs de Amsteldijk lag het maaiveld op het hoogste peil, in westelijke richting daalde het peil gestaag.
- <sup>7</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4478, no. 1265 PW, uittreksel uit een rapport van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blooker, 1, 20 februari 1897.
- <sup>8</sup> Bedoeld werden, behalve Wijk F, ook alle andere geannexeerde, op polderpeil gelegen wijken. SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4383, no. 4904 PW, rapport directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blooker, 2-3, 6 juli 1896.
- <sup>9</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4478, no. 1265 PW, uittreksel uit een rapport van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blooker, 3, 20 februari 1897. Het betreffende stuk is als bijlage ook terug te vinden in: SAA, 5079, Archief Gemeenteraad, inv.nr. 240, notulen van de besloten raadsvergadering van 9 november 1898.
- <sup>10</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4450, no. 9259 PW, brief directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blooker, 10 december 1896.
- <sup>11</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4416, no. 7204 PW, nota van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem

- behorende bij het schrijven van 6 juli 1896 aan Wethouder PW Blocker, 2, 22 september 1896.
- <sup>12</sup> In 1892 werd een nieuwe politieverordening vastgesteld door de raad: artikel 512 werd vervangen door artikel 307. *Gemeenteblad* 1892, afd. 3, volgnummer 7, 29-30.
- <sup>13</sup> De straat zou worden doorgetrokken tot de nieuwe zuidelijke gemeentegrens. In het uitbreidingsplan van Lambrechtsen van Ritthem was dat het geprojecteerde Amstel-Schinkelkanaal.
- <sup>14</sup> *Gemeenteblad* 1897, afd. 1, 528-529.
- <sup>15</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4478, no. 1265 PW, uittreksel uit een rapport van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blocker, 3, 20 februari 1897.
- <sup>16</sup> *Gemeenteblad* 1901, afd. 1, Voordracht van Burgemeester en Wethouders, 151, 4 maart 1901.
- <sup>17</sup> *Gemeenteblad* 1901, afd. 2, 364-378. De Gemeente werd gesteund door recente rijkswetgeving. Een wijziging van de Gemeentewet in 1897 stelde gemeenten namelijk in staat om een gedeelte van de kosten van openbare werken op de eigenaren van aangrenzende percelen te verhalen.
- <sup>18</sup> 'Nieuwe verbindingen', *Het Nieuws van den Dag: kleine Courant*, no. 9685, 9 augustus 1901, 8. De auteur van het krantenartikel maakt enkele vergissingen: Hoedenmakerstraat en Van Ostadestraat zijn één en dezelfde straat; het gedeelte van de straat dat gerioleerd en bestraat was begon bij de Sint Willibrordusstraat, de eerste straat na de vroegere gemeentegrens en dus niet bij de Van Woustraat.
- <sup>19</sup> *Het Nieuws van den Dag: kleine Courant*, no. 9685, 9 augustus 1901, 8.
- <sup>20</sup> *Gemeenteblad* 1901, afd. 2, 746. Zie voor de verdere behandeling van het raadsadres van E. Vendel: *Gemeenteblad* 1901, afd. 1, 1648-1649 en afd. 2, 620, 629, 745-752.
- <sup>21</sup> *Gemeenteblad* 1906, afd. 1, 1867; *Gemeenteblad* 1907, afd. 1, 452.
- <sup>22</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4478, no. 1265, uittreksel uit een rapport van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blocker, 1, 20 februari 1897.
- <sup>23</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4511, no. 3252 PW, rapport directeur PW Lambrechtsen van Ritthem, 4, 21 april 1897.
- <sup>24</sup> SAA, 5079, Archief Gemeenteraad, inv.nr. 282, notulen van de besloten raadsvergadering van 8 maart 1900, 452.
- <sup>25</sup> Abrahamse 2010 (noot 1), o.a. 75-77.
- <sup>26</sup> I. Jager, *Hoofdstad in gebreke. Manoeuvreren met publieke werken in Amsterdam 1851-1901*, Rotterdam 2002, 429.
- <sup>27</sup> A. van der Woud, *Koninkrijk vol sloppen. Achterbuurten en vuil in de negentiende eeuw*, Amsterdam 2010, 339. Van der Woud noemt het Liernustelsel correcter een 'pneumatisch beerputstelsel'.
- <sup>28</sup> Na de annexatie werd de vraag actueel of de geannexeerde wijken op het in de Amsterdamse uitbreidingswijken gangbare Liernustelsel aangesloten dienden te worden. Na de nodige discussie besloot de gemeenteraad in 1902 het Liernustelsel in de wijken buiten de Singelgracht niet verder uit te breiden en het zogenaamde 'tijdelijke stelsel' in de wijken die nog niet op het Liernur-buizenet waren aangesloten op te heffen. Een in 1904 opgerichte studiec commissie, belast met het onderzoek naar het probleem van de afvoer van het Amsterdamse afvalwater, adviseerde in 1906 tot aanleg van een gemengd rioleringsstelsel voor de gebieden buiten de Singelgracht. De gemeenteraad besloot in 1907 conform dit advies tot aanleg van een gemengd rioleringsstelsel met waterspoeling buiten de Singelgracht. Ondertussen was gebleken dat het Liernustelsel om economische en praktische redenen niet meer te handhaven was. In 1912 viel het besluit tot opheffing van het Liernustelsel, dat in de daaropvolgende jaren geruisloos ontmanteld werd. Het Liernustelsel is uitgebreid besproken in o.a.: Van der Woud 2010 (noot 27); Jager 2002 (noot 26) en: E. Werkman, *Juffer hep je een emmertje poep. Een eeuw Amsterdams rioolwater*, Amsterdam 1982.
- <sup>29</sup> Zie bijvoorbeeld: SAA, 5403, Archief van de gemeente Nieuwer-Amstel: BWT-dossiers, inv.nr. 19, dossier 113b, bouwvergunning Van Ostadestraat C 2145-2146, 4 oktober 1882.
- <sup>30</sup> SAA, 5403, Archief van de gemeente Nieuwer-Amstel: BWT-dossiers, inv.nr. 26, dossier 2, bouwvergunning Willemsparkweg 115-117, 12 juni 1889.
- <sup>31</sup> SAA, 5403, Archief van de gemeente Nieuwer-Amstel: BWT-dossiers, inv.nr. 29, dossier 74, bouwvergunning Willemsparkweg Kad. Sectie S, nummer 1791, 2 augustus 1892. Wat er vervolgens met de verzamelde fecaliën werd gedaan is vooralsnog onduidelijk.
- <sup>32</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4383, no. 4904 PW, rapport directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blocker, 2, 6 juli 1896.
- <sup>33</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4383, no. 4904 PW, rapport directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blocker, 5, 6 juli 1896.
- <sup>34</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 5879, no. 884 PW, brief directeur PW Van Hasselt aan Wethouder PW Serrurier, 1, 3 februari 1904.
- <sup>35</sup> In het Archief van de Dienst Bouw- en Woningtoezicht zijn daarvan vele aanvragen en vergunningen te vinden. Voor dit artikel zijn deze met name in het bestand gesloopte percelen op het SAA geraadpleegd (toegangsnummer 10151).
- <sup>36</sup> SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, 1901, inv. 5173, no. 56 PW, rapport directeur PW Van Hasselt 'Uitbreidingsplan aan de Zuidzijde der Stad', 4 oktober 1900.
- <sup>37</sup> Dit werd door het raadslid Kuipers, die tevens zitting had in de Commissie van bijstand in het beheer der Publieke Werken, in de geheime raadsvergadering van 8 maart 1900 voorgesteld. SAA, 5079, Archief Gemeenteraad, inv.nr. 282, 451.
- <sup>38</sup> Berlage voerde vooral esthetische motieven aan voor het geknikte verloop van het door hem ontworpen grachtenstelsel. *Gemeenteblad* 1904, afd. 1, bijlage A: Architectonische toelichting tot het plan van uitbreiding der stad Amsterdam tusschen Amstel en Schinkel, 1720-1721, 8 oktober 1904.
- <sup>39</sup> Zie de oorspronkelijke toelichting van Lambrechtsen van Ritthem. SAA, 5180, Archief van de Secretarie: Afdeling PW, inv.nr. 4478, no. 1265 PW, uittreksel uit een rapport van directeur PW Lambrechtsen van Ritthem aan Wethouder PW Blocker, 2, 20 februari 1897.
- <sup>40</sup> *Gemeenteblad* 1903, afd. 1, bijlage B: Technische omschrijving van het uitbreidingsplan, 1728, 30 juni 1903.
- <sup>41</sup> A.W. Bos, 'Uitbreidingen van Amsterdam', *De Ingenieur* 31 (1916) 50, 966.
- <sup>42</sup> Ook de fraaie, ten zuiden van de Wiegelstraat gelegen achttiende-eeuwse hofstede 'Amstelstroom' moest voor de stadsuitbreiding wijken.
- <sup>43</sup> E. Mattie en M. de Moor, *Beeldkwaliteitplan de Pijp*, Amsterdam 1997, 52-53.