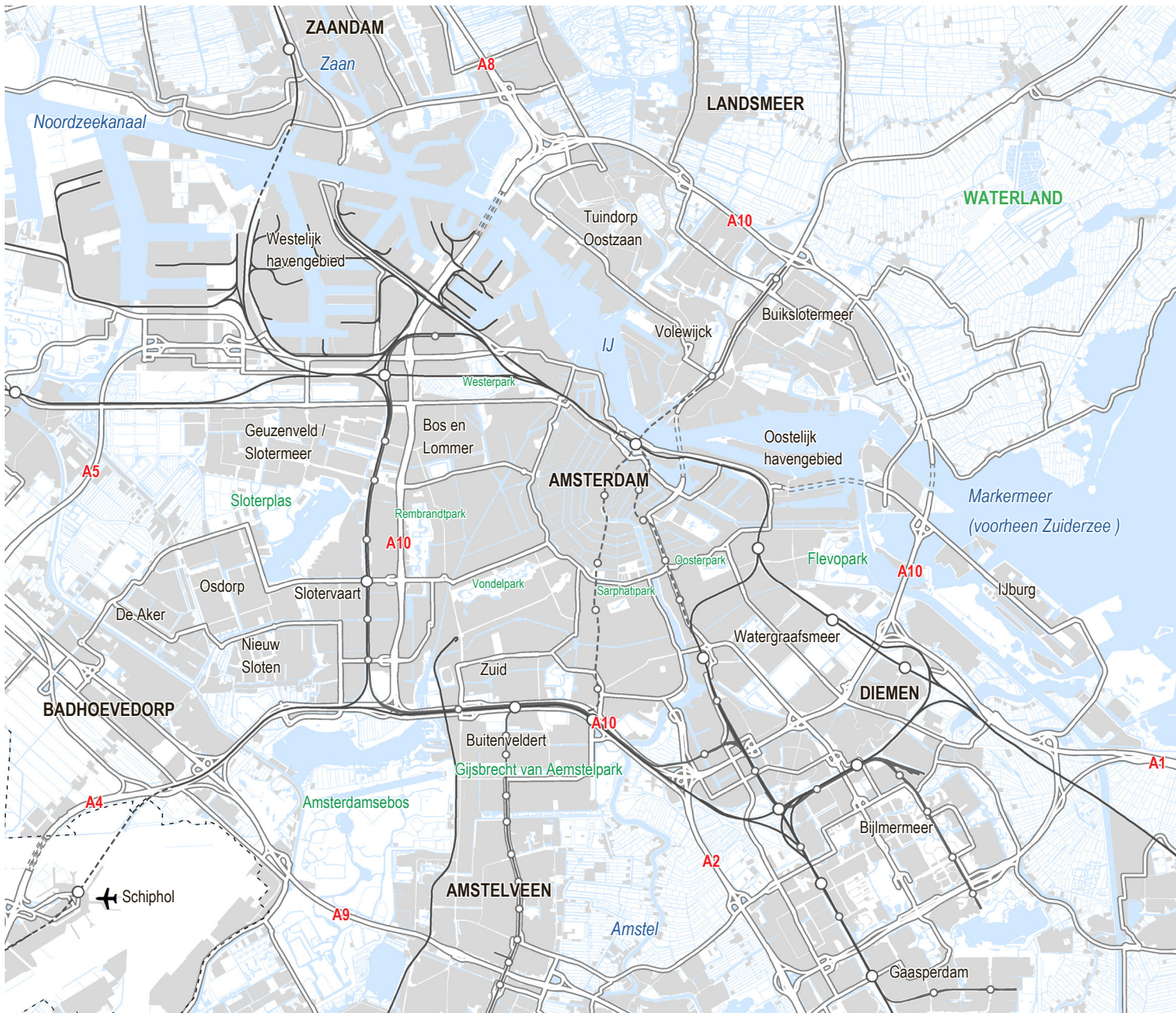


Uitbreiding en centrumvorming van Amsterdam in twee kaartreeksen

Esther Gramsbergen, Otto Diesfeldt, Iskandar Pané

The expansion and city centre formation of Amsterdam, in two map series

Esther Gramsbergen, Otto Diesfeldt, Iskandar Pané



001

Topografische kaart van Amsterdam met de belangrijkste plaatsnaamaanduidingen en wegnummers.

001

Topographical map of Amsterdam with main place names and road numbers.

Prelude

Rond 1850 ligt Amsterdam aan breed water, op een landtong omsloten door het IJ in het noorden, de Zuiderzee in het oosten en de Haarlemmermeer in het zuidwesten. De Singelgracht, aangelegd in de 17de eeuw, vormt nog de duidelijke overgang tussen stad en platteland. Hoewel de vestingwerken inmiddels geen militaire functie meer vervullen, wordt de toegang tot de stad van de landzijde nog wel gereguleerd door de stadspoorten in verband met de heffing van gemeentelijke accijnzen. Ook aan de waterzijde worden de westelijke en oostelijke haveneilanden beschermd door dokken en is de Amstel ter hoogte van het Damrak afsluitbaar. Naast de binnen de stadsgrens gelegen haven- en werkgebieden, aangeduid in grijs, valt ten westen van de stad tussen Singelgracht en Kostverloren Vaart een groot aaneengesloten werkgebied op, dat bestaat uit talrijke industriemolens.

In de voorafgaande decennia zijn op initiatief van het Rijk enkele grote infrastructurele werken gerealiseerd die de positie van Amsterdam als handelsstad moeten versterken. Met de aanleg van het Rijksentrepotdok (1827) aan de rand van het oostelijk havengebied krijgt Amsterdam een belasting-vrije overslagplaats. De noord-zuid route over water wordt verbeterd door de aanleg van het Noord-Holland kanaal (1824) en het beter bevaarbaar maken van de Amstel (1825). Met de aanleg van de spoorwegen is er een eind gekomen aan de eeuwenlange dominantie van het vervoer over water. De eerste spoorlijn, tussen Amsterdam en Haarlem, opent in 1839, de spoorlijn Amsterdam-Utrecht in 1843. Beide lijnen eindigen net buiten de Singelgracht in kopstations.

De belangrijkste publieke instellingen zijn voornamelijk gelokaliseerd in het middeleeuwse deel van de stad. Aan de Dam is recentelijk een nieuw beursgebouw opgeleverd, de Beurs van Zocher. Het stadhuis op de Dam is in 1808 door koning Lodewijk Napoleon tot paleis gemaakt en dat heeft de verhuizing van de wisselbank, de rechtbank en het stadsbestuur in gang gezet. Het stadsbestuur wordt ondergebracht in het Prinsenhof, in het voormalige kloosterkwartier. Vandaar uit verhuist het Amsterdams gerechtshof in 1836 naar het Paleis voor Justitie aan de Prinsengracht.

De belangrijkste sociale instellingen, zoals het Burgerweeshuis en het Binnengasthuis, zijn al sinds de 17de eeuw op voormalige kloosterterreinen gevestigd, gelokaliseerd in het zuiden van het middeleeuwse stadsdeel.

Aan de oostzijde van de stad ligt binnen de Singelgracht het enige grote groengebied, de Plantage. Hier bevinden zich de botanische tuin (1683) en de dierentuin (1835) tussen verhuurbare tuinen, houtopslag, theetuinen en zomertheaters. Permanente bebouwing is er officieel nog niet toegestaan. Op de voormalige bolwerken zijn her en der grote instellingen verzezen, zoals de Oranje-Nassau Kazerne en de cellulaire gevangenis.

Prelude

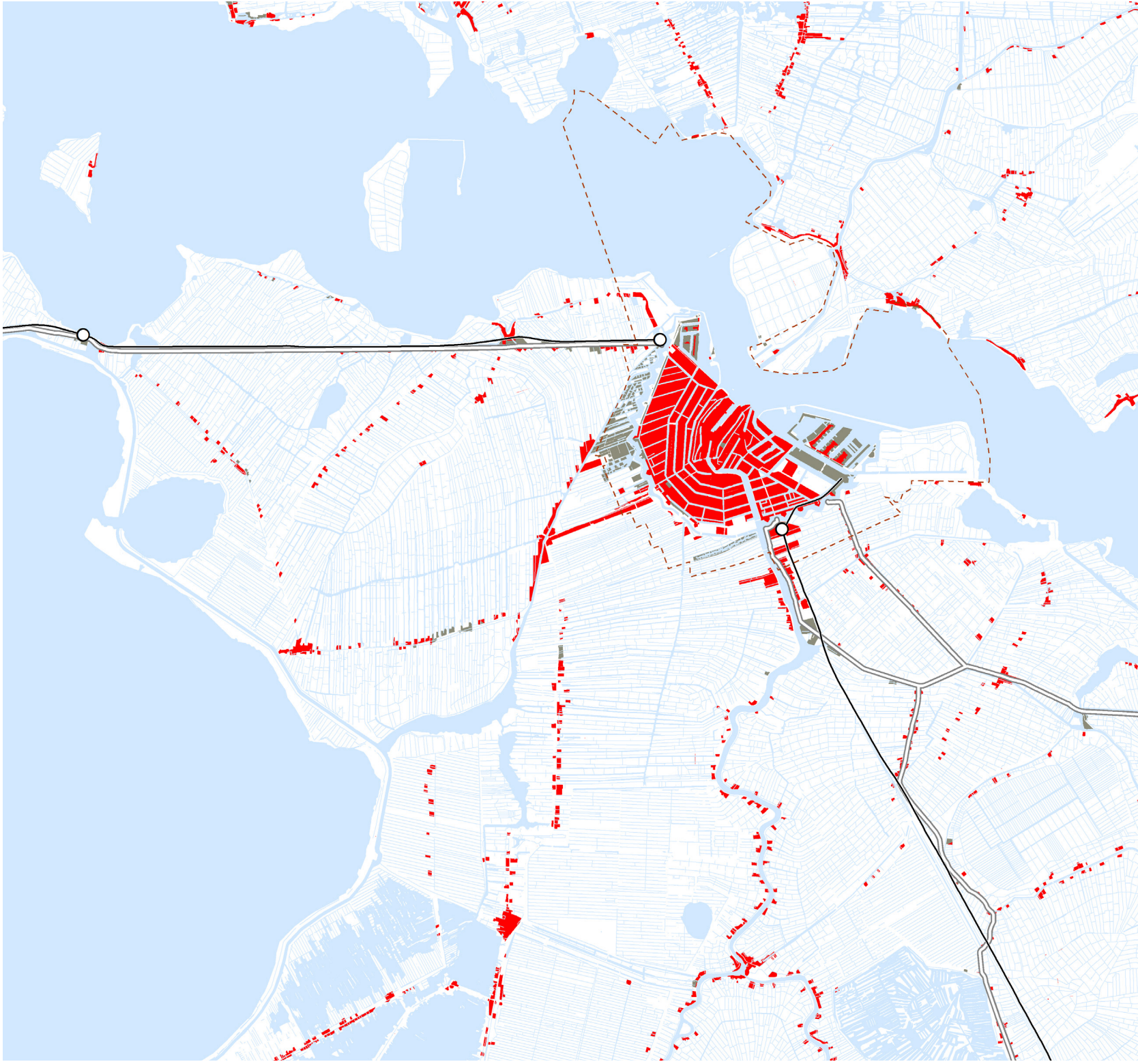
Around 1850, Amsterdam was surrounded by water, on a tongue of land between the River IJ to the north, the Zuiderzee (then still an inlet of the North Sea) to the east and the Haarlemmermeer lake to the south-west. The Singelgracht canal, dug in the seventeenth century, still marked the boundary between the city and the countryside. Although the fortifications no longer served any military purpose, landward access to the city was still controlled via the city gates, so that municipal excise taxes could be levied. The western and eastern port islands were also protected by docks, and the River Amstel could be sealed off near the Damrak canal. Besides the port and work areas located inside the city boundaries (marked in grey) there was a large unbroken work area to the west of the city between the Singelgracht and Kostverloren Vaart canals, with large numbers of industrial mills.

In the previous decades major infrastructural works were commissioned by the government in order to strengthen Amsterdam's position as a trading centre. The construction of the Rijksentrepotdok ('National Warehouse Dock') on the edge of the eastern port area in 1827 gave the city a tax-free transshipment centre. The north-south water route was enhanced by the construction of the North Holland Canal in 1824 and improvements to the navigability of the River Amstel in 1825. The advent of the railways ended the centuries-long domination of water transport. The first line, between Amsterdam and Haarlem, opened in 1839, to be followed in 1843 by the Amsterdam-Utrecht line. Both lines ended at terminus stations just outside the Singelgracht canal.

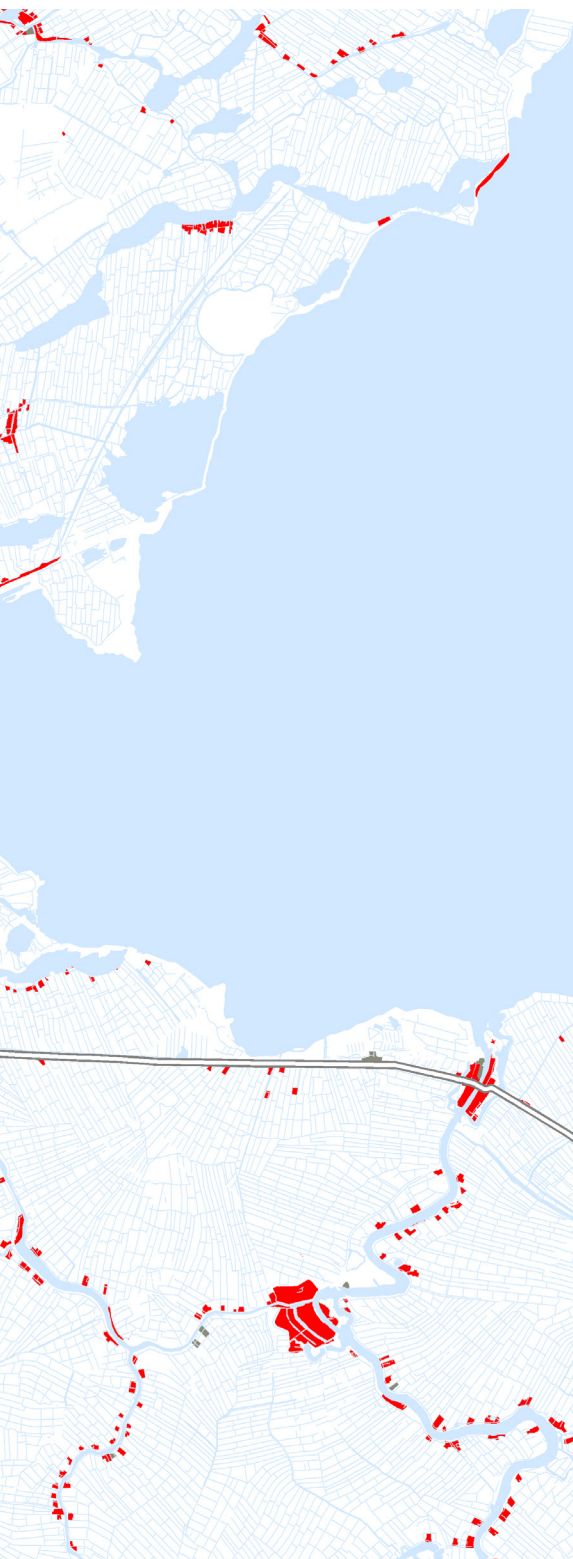
The main public institutions were mostly located in the mediaeval part of the city. A new exchange building, the Zocher Exchange, had recently been built. In 1808 the city hall on the Dam square was turned into a palace by King Louis Bonaparte, and the exchange bank, the courthouse and the city council had to move to new premises. The city council was housed in Prinsenhof, in the former monastery and convent district, and in 1836 the Amsterdam courthouse moved from there to the Palace of Justice on the Prinsengracht canal.

The main social welfare institutions, such as the Burgerweeshuis orphanage and the Binnengasthuis hospital, had been built back in the seventeenth century on the former sites of monasteries and convents in the south of the mediaeval part of the city.

The only large green area, the Plantage, was located on the eastern side of the city, inside the Singelgracht. This contained the botanical gardens (created in 1683) and the zoo (1835), in between allotment gardens, timber yards, tea gardens and open-air theatres. Permanent construction was not yet officially allowed there. Large institutions such as the Orange-Nassau barracks and the prison with cells were built here and there on the former sites of bastions.

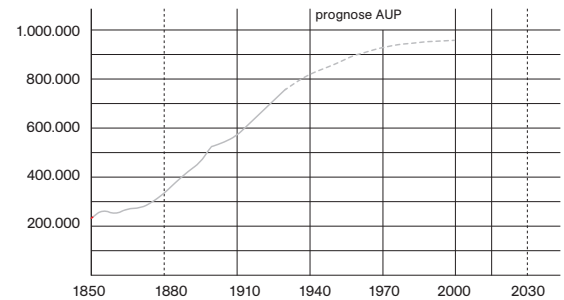


1850



- Bebouwd gebied
Built-up area
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- Spoorwegstation
Railway station

Bevolking / Population Amsterdam



Amsterdam	1850
Bewoners / Residents	224.035
Woningen / Dwellings	50.986
Bewoners per woning / Residents per dwelling	4,39
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	792
Bewoners / Residents per ha	283



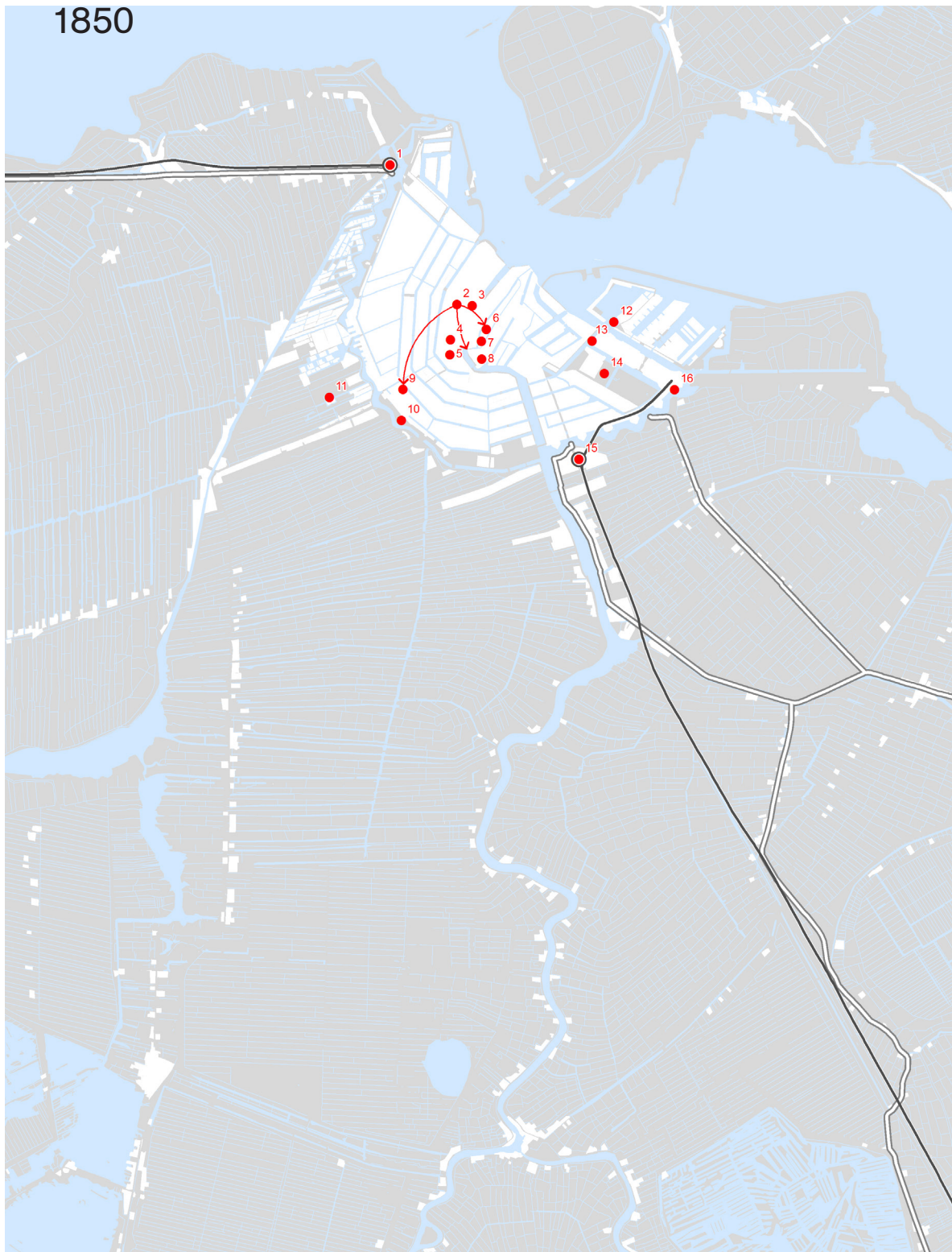
002

Het Weesperpoortstation vanuit het noordwesten in 1930. Tussen 1843 en 1939 was het begin- en eindpunt van de spoorweg Amsterdam-Utrecht, een kopstation net buiten de stad. Het werd vernoemd naar de nabijgelegen Weesperpoort (1658-1857). Foto: Aviodrome, Lelystad

002

Weesperpoort railway station from the northwest in 1930. From 1843 to 1939 the Amsterdam-Utrecht railway line began and ended at this terminus station, located just outside the city and named after the nearby Weesperpoort gate (1658-1857). Photograph by Aviodrome, Lelystad

1850



1

Station Willemspoort

Kopstation van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, gereedgekomen in 1843. Het ontwerp is van de hand van architect Cornelis Outshoorn. Het station deed dienst tot 1878 en werd daarna afgebroken.

Station Willemspoort

A terminus station on the Amsterdam-Haarlem line, completed in 1843 and designed by the architect Cornelis Outshoorn. The station remained in service until it was demolished in 1878.



2

Paleis op de Dam

Het Paleis op de Dam werd oorspronkelijk als stadhuis gebouwd tussen 1648 en 1665, naar ontwerp van architect Jacob van Campen. In 1808 werd het als paleis in gebruik genomen door koning Lodewijk Napoleon en sinds 1815 doet het dienst als koninklijk paleis van het Nederlandse Koningshuis.

Paleis op de Dam

The Dam palace was originally built as a city hall between 1648 and 1665, to a design by the architect Jacob van Campen. In 1808 it was turned into a palace by King Louis Bonaparte, and since 1815 it has served as a Dutch royal palace.



3

Beurs van Zocher

De Beurs van Zocher werd tussen 1841 en 1845 aan de noordzijde van de Dam gebouwd, ter vervanging van de Beurs van Hendrick de Keyser. Het ontwerp is van de hand van architect Jan David Zocher. Het gebouw werd in 1903 gesloopt.

Zocher Exchange

The Zocher Exchange was built on the north side of the Dam between 1841 and 1845, to replace Hendrick de Keyser's exchange building. Designed by the architect Jan David Zocher, it was demolished in 1903.



4

Burgerweeshuis

Het voormalige Sint-Lucienklooster werd enkele jaren na de Alteratie in gebruik genomen door het Burgerweeshuis. Vele verbouwingen volgden, waaronder in 1634 de aanleg van een binnenplaats in classicistische stijl. Het ontwerp daarvan wordt toegeschreven aan Jacob van Campen. Tot 1960 deed het complex dienst als weeshuis. Momenteel is hier het Amsterdam Museum gevestigd.

Burgerweeshuis orphanage

Some years after the Dutch Calvinist reformation, the former Catholic St Lucian's monastery was converted into the Burgerweeshuis orphanage. There were numerous reconstructions, including the creation of a Classical inner courtyard (ascribed to Jacob van Campen) in 1634. The complex continued to be used as an orphanage until 1960. It is now home to the Amsterdam Museum.



5

Maagdenhuis

Als katholiek meisjesweeshuis werd het gebouwd tussen 1783 en 1787 naar ontwerp van stadsbouwmeester Abraham van der Hart. Vanaf 1961 is het in gebruik als administratief en bestuurlijk centrum van de Universiteit van Amsterdam.

Maagdenhuis

This orphanage for Catholic girls (the name means 'Virgins' House') was built between 1783 and 1787 to a design by the municipal architect Abraham van der Hart. Since 1961 it has been used by the University of Amsterdam as an administrative centre.



6

Prinsenhof

Dit voormalig kloostercomplex uit het begin van de 15de eeuw veranderde na de Alteratie van Amsterdam (1578) in een logement voor hoge gasten (vandaar de naam). Het huidige gebouw dateert grotendeels uit 1661, destijds de zetel van de Admiraliteit. In 1808 nam het stadsbestuur er zijn intrek, nadat het stadhuis op de Dam (nr. 2) tot paleis bestemd was. In 1926 uitgebreid met een nieuwe vleugel in Amsterdamse schoolstijl, ontworpen door gemeentearchitect Allard Hulshof, diende het tot 1988 als stadhuis. Momenteel is het omgebouwd tot luxehotel.

Prinsenhof

After the Calvinist reformation of the city in 1585, this former monastery complex from the early fifteenth century was converted into lodgings for prominent guests (whence its name, which mean 'Princes' Court'). The current building largely dates back to 1661, and is now home to the Admiralty. In 1808 the city council moved there after the city hall on the Dam (see No. 2) had been turned into a royal palace. In 1926 a new wing in the Amsterdam School style, designed by the

chief city architect Allard Hulshof, was added on. After serving as the city hall until 1988, it is now a luxury hotel.



7

Athenaeum Illustre

De middeleeuwse Agnietenkapel werd in 1631 in gebruik genomen door het Athenaeum Illustre, een Latijnse school voor voorbereidend wetenschappelijk onderwijs die in 1815 werd erkend als instelling voor hoger onderwijs. In 1877 volgt het 'ius promovendi', waarmee Amsterdam een officiële universiteit kreeg. Op dit moment is de kapel een van de representatieve ruimten van de Universiteit van Amsterdam.

Athenaeum Illustre

In 1631 the mediaeval St Agnes's chapel was taken over by the Athenaeum Illustre, a Latin college of higher education that was recognised as a higher educational establishment in 1815. In 1877 it was assigned the right to grant doctorates, giving Amsterdam its own official university. The chapel is now one of the university's most prominent buildings.



8

Binnengasthuis

Het stedelijk gasthuis was vanaf 1582 gehuisvest op de terreinen en in de gebouwen van twee middeleeuwse kloosters. De huidige gebouwen dateren uit de periode 1868-1890, toen het complex stap voor stap werd vernieuwd. Het merendeel ervan wordt op dit moment gebruikt door de Universiteit van Amsterdam.

Binnengasthuis hospital

From 1582 onwards the municipal hospital was housed in the grounds and buildings of two mediaeval convents. The current buildings date back to 1868-1890, when the complex was renovated in stages. Most of them are now used by the University of Amsterdam.



9

Paleis van Justitie

Het gerechtshof Amsterdam, vanaf 1808 gehuisvest in het Prinsenhof (nr. 6), verhuisde in 1836 naar het voormalige Aalmoezeniersweeshuis. Dat werd hiervoor tussen 1825-1829 ingrijpend verbouwd onder leiding van stadsarchitect Jan de Greef. Het pand is sinds 2013 in particuliere handen.

Palace of Justice

In 1836 the Amsterdam courthouse, housed since 1808 in Prinsenhof (No. 6), moved to the former Aalmoezeniersweeshuis orphanage, which was extensively converted for the purpose in 1825-1829 under the supervision of the chief city architect Jan de Greef. The building has been privately owned since 2013.



10

Cellulaire gevangenis

De eerste cellulaire gevangenis in Amsterdam werd rond 1850, naar ontwerp van Isaäk Warnsinck en Johan Godart van Gendt, gebouwd op het voormalige bolwerk Schinkel. Tot 1979 als gevangenis in gebruik, kreeg deze daarna een culturele bestemming.

Prison with cells

Amsterdam's first prison with cells was built around 1850, to a design by Isaäk Warnsinck and Johan Godart van Gendt, on the former site of the Schinkel bastion. It continued to serve as a prison until 1979, when it was given a new cultural use.



11

Buitengasthuis

Het Buitengasthuis, in 1635 als Pesthuis gebouwd, was een buitenpost van het Binnengasthuis (nr. 8). Het werd in 1732 door brand verwoest en kort daarop in vergelijkbare trant herbouwd. Het gebouw werd in de loop van de twintigste eeuw afgebroken.

Buitengasthuis hospital

First built as a plague hospital in 1635, the Buitengasthuis was a branch of the Binnengasthuis hospital (No. 8). It was destroyed by fire in 1732, and rebuilt in a similar style shortly afterwards. The building was demolished in the course of the twentieth century.



12

's Lands Zeemagazijn

Het pakhuis uit 1655 werd gebouwd op een kunstmatig eiland in het IJ. Het ontwerp is van de hand van stadsbouwmeester Daniël Stalpaert. Sinds 1973 is het in gebruik als Scheepsvaartmuseum.

National Shipping Warehouse

The warehouse was built on an artificial island in the River IJ in 1655, to a design by the chief city architect Daniël Stalpaert. Since 1973 it has been home to the Shipping Museum.



13

Rijkstrentpotdok

De in 1827 geïnstalleerde ommuurde enclave bestaat uit oude en nieuwe pakhuisen ten behoeve van de transitohandel en was als bewaakt douaneterrein en belastingvrije zone in dienst tot 1894. In de jaren tachtig van de 20ste eeuw werd het herbestemd tot woningen en bedrijfsruimten.

National Warehouse Dock

Created in 1827, this walled enclave consisted of old and new warehouses for goods in transit, and operated as a guarded customs area and tax-free zone until 1894. In the 1980s it was reassigned for use as housing and office space.



14

Het Groot Museum van Artis

In opdracht van het genootschap Artis Natura Magistra werd in 1838 een kleine dierentuin aangelegd in de Plantage. In de tuin kwam tussen 1852 en 1855 het eerste Artisgebouw tot stand, het zogenaamde Groot Museum, ontworpen door architect Johannes van Maurik. De dierentuin groeide uit tot het huidige Artis, het Groot Museum wordt momenteel in oude luister hersteld.

Groot Museum of Artis Zoo

In 1838 a small zoo, commissioned by the Artis Natura Magistra ('Nature the Mistress of Art') society, was built in the Plantage. Between 1852 and 1855 the first Artis building, known as the Groot ('Great') Museum and designed by the architect Johannes van Maurik, was erected there. The zoo developed into today's Amsterdam Royal Zoo, and the museum is currently being restored to its former glory.



15

Weesperpoortstation

Kopstation van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht uit 1843. Het stationsgebouw werd ontworpen door ingenieur Leopold van der Kun. Het was in gebruik tot 1939 en werd vervolgens afgebroken.

Weesperpoort railway station

A terminus station on the Amsterdam-Utrecht railway line, built in 1843. The station building was designed by the engineer Leopold van der Kun. It remained in use until 1939, when the station was demolished.



16

Oranje-Nassau Kazerne

De kazerne werd in opdracht van Napoleon in 1814 gebouwd op voormalige bolwerken, naar ontwerp van stadsarchitect Abraham van der Hart. In 1990 werd het verbouwd: bedrijfsruimten op de begane grond en woningen erboven.

Oranje-Nassau barracks

Built in 1814 on the former sites of bastions, the barracks were commissioned by Napoleon and designed by the chief city architect Abraham van der Hart. In 1990 it was converted, with office space on the ground floor and housing above it.

1850–1910

Nieuw stedelijk elan

Tussen 1850 en 1910 komen omvangrijke civieltechnische projecten tot stand die tot doel hebben de veiligheid en de bereikbaarheid van de stad te verbeteren en zo de economische en ruimtelijke groei ervan mogelijk maken. Met de inpoldering van de Haarlemmermeer en grote delen van het IJ wordt het gevaar op overstromingen gereduceerd. Gelijktijdig wordt met de aanleg van het Noordzeekanaal de bereikbaarheid van de haven vanaf de Noordzee sterk verbeterd. Verdere waterwerken rondom het IJ, zoals de constructie van kunstmatige haveneilanden en inpolderingen in Amsterdam-Noord, vergroten het stedelijk oppervlak aanzienlijk. Ook aan de landzijde neemt het grondgebied van de stad toe door het verplaatsen van de gemeentegrens in zuidelijke richting.

Er wordt een essentiële stap gezet in de opbouw van een spoorwegnetwerk. Met de aanleg van het Centraal Station op een kunstmatig eiland in het IJ wordt het mogelijk de bestaande spoorlijnen naar Haarlem en naar Utrecht en de nieuwe lijnen naar Hilversum en Zaandam onderling te verbinden en tevens de nieuwe haveneilanden goed per spoor te ontsluiten. Het nieuwe stationsgebouw, gesitueerd op het punt waar het Damrak uitmondt in het IJ, biedt de treinreizigers een directe toegang tot het historische hart van de stad, dat hiermee een belangrijke impuls krijgt. De vernieuwing van het centrum krijgt vorm met de bouw van de Beurs van Berlage in het deels gedempte Damrak, het Hoofdstation achter het Paleis op de Dam, De Nederlandsche Bank aan de rand van het Binnengasthuisterrein en talrijke winkelpanden.

In de laatste decennia van de 19de eeuw komen voor het eerst sinds de 17de eeuw weer grootschalige stadijuitbreidingsplannen op de agenda. Gereguleerd door het uitbreidingsplan van Jan Kalff uit 1877 wordt een ring van nieuwe wijken aangelegd aan de buitenzijde van de Singelgracht. Het is opvallend dat in deze gebieden ook op grote schaal monumentale gebouwen verrijzen. Het gaat dan zowel om prestigieuze culturele instellingen, zoals het Rijksmuseum, het Stedelijk Museum en het Concertgebouw, als om sociale voorzieningen, zoals het Wilhelmina Gasthuis en het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis. De voormalige bolwerken, nu ingekapseld door de uitbreidende stad, raken in deze periode bijna volledig bebouwd. Ook hier komt het grootstedelijk elan tot uitdrukking en dan met name in de bouw van het Paleis voor Volksvlijt en het chique Amstelhotel.

Met de groei van de stad neemt het belang van stadsparken toe. De Plantage behoudt ook na de opheffing van het bouwverbod in 1852 gedeeltematig haar recreatieve, groene en wetenschappelijke karakter. Belangrijke rol hierin speelt Artis. Het genootschap breidt stukje bij beetje haar grondgebied uit en geeft opdracht voor de bouw van ledenlokalen, een wetenschappelijke bibliotheek en een aquariumgebouw. De in 1877 opgerichte Universiteit van Amsterdam lift mee op de initiatieven van Artis en brengt haar natuurwetenschappelijke faculteiten in en nabij de Plantage onder. Buiten de Singelgracht wordt nog voordat de woningbouw daar goed en wel op gang komt, het eerste grote stadspark, het Vondelpark, aangelegd (1865). Later volgen het Sarphatipark in De Pijp (1885), het Westerpark (1890) nabij de Haarlemmerpoort en het Oosterpark in de Oosterparkbuurt (1891).

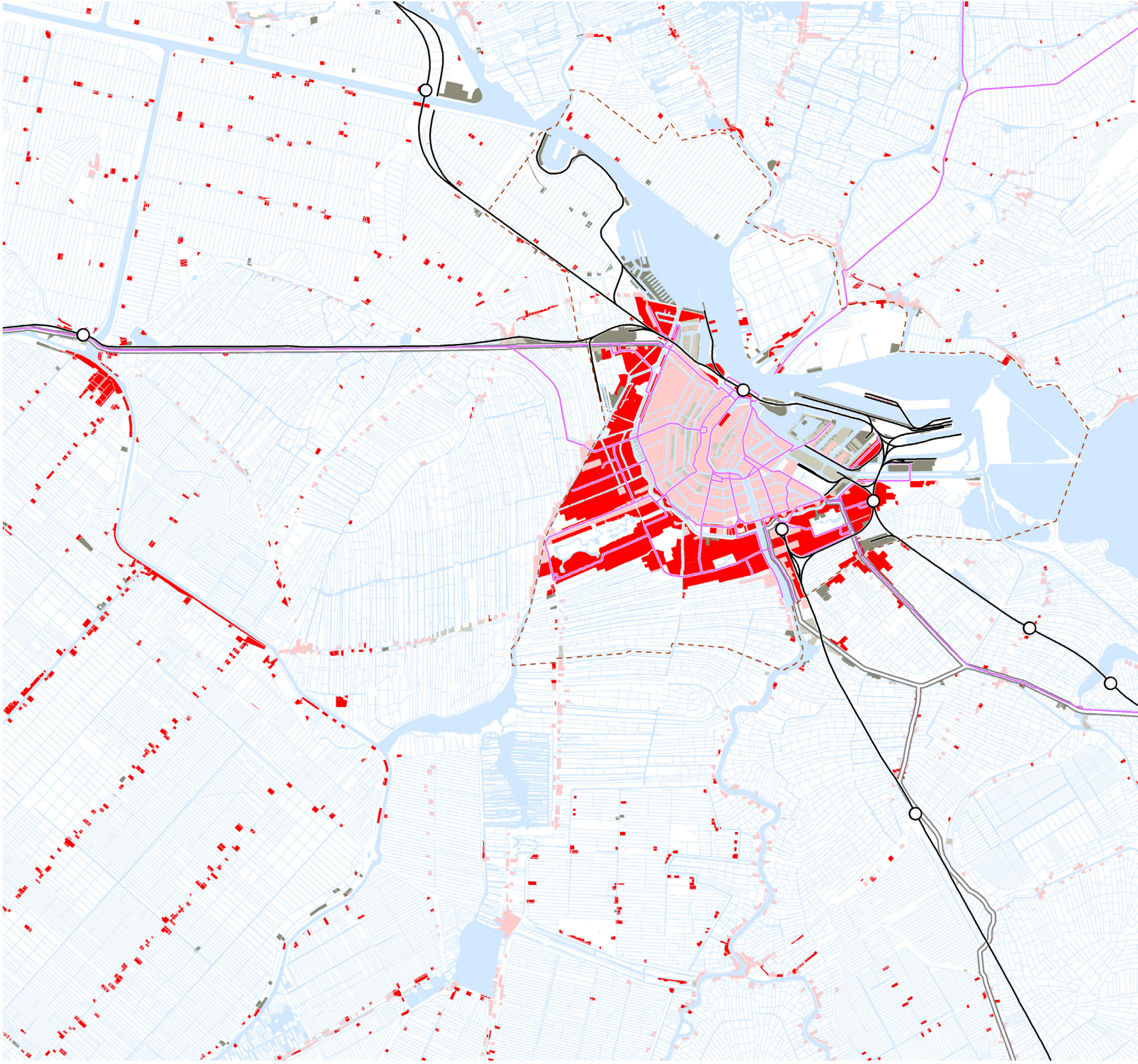
New urban allure

Between 1850 and 1910, major civil-engineering projects made the city safer and more accessible, and so enabled it to grow both economically and spatially. Drainage of the Haarlemmermeer lake and large parts of the River IJ reduced the threat of flooding. At the same time, construction of the North Sea Canal made the port of Amsterdam more accessible from the North Sea. Other hydraulic works round the IJ such as the creation of artificial harbour islands and drainage of land in North Amsterdam, together with extension of the city boundaries to the south, substantially increased the surface area of the city.

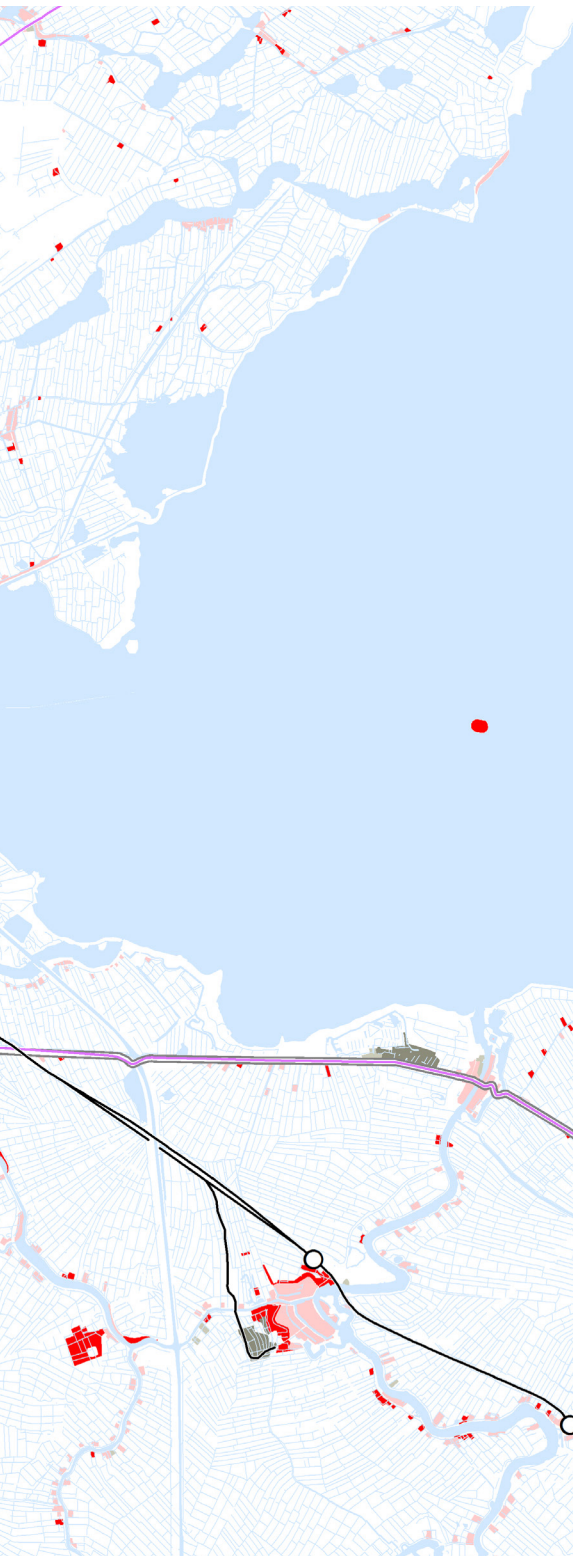
An essential step was taken in the creation of a railway network. The construction of Amsterdam's main station on an artificial island in the River IJ allowed the existing lines to Haarlem and Utrecht to be linked to the new ones to Hilversum and Zaandam, while providing rail access to the new harbour islands. The new station building, located at the point where the Damrak canal flowed into the IJ, gave train passengers direct access to the historic city centre, and thus helped boost its development. The city centre was further modernized by the construction of the Berlage Exchange on the partly filled-in Damrak, the main post office behind the Dam palace, De Nederlandsche Bank ('The Netherlands Bank') on the edge of the Binnengasthuis hospital site, and numerous shops.

The closing decades of the nineteenth century saw major urban expansion plans for the first time since the seventeenth century. Under Jan Kalff's 1877 expansion plan, a ring of new districts was built outside the Singelgracht canal. Strikingly, a large number of monumental buildings were erected in these districts – not only prestigious cultural institutions such as the Rijksmuseum, the Stedelijk Museum and the Concertgebouw concert hall, but also social-welfare institutions such as the Wilhelmina Gasthuis and Onze Lieve Vrouwe Gasthuis hospitals. The former bastions, now encapsulated by the steadily expanding city, became almost completely built up during this period. The new urban allure was reflected in, among other things, the construction of the Palace of Popular Arts and Crafts and the elegant Amstel Hotel.

With the growth of the city, urban parks became more important. Even after the ban on building was lifted in 1852, the Plantage retained its recreational, green and scientific character. A key role in this was played by the Artis Natura Magistra society, which steadily expanded its territory and commissioned the construction of members' clubhouses, a scientific library and an aquarium building. Founded in 1877, the University of Amsterdam took advantage of Artis's initiatives to establish its scientific faculties in and near the Plantage. The first major city park, the Vondelpark, was created outside the Singelgracht in 1865, before housing construction got well under way there. This was followed by the Sarphati park in the De Pijp district in 1885, the Westerpark near the Haarlemmerpoort in 1890 and the Oosterpark in the eponymous district in 1891.



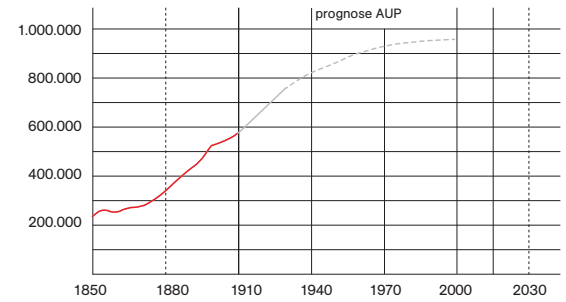
1910



- Bebouwd gebied, nieuw
Built-up area, new
- Bebouwd gebied, bestaand
Built-up area, existent
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Werkgebied, bestaand
Work area, existent
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- o

 Spoorwegstation
Railway station
- Tram
Tram

Bevolking / Population Amsterdam



Amsterdam	1850	1910
Bewoners / Residents	224.035	597.689
Woningen / Dwellings	50.986	143.067
Bewoners per woning / Residents per dwelling	4,39	4,18
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	792	2.000
Bewoners / Residents per ha	283	299



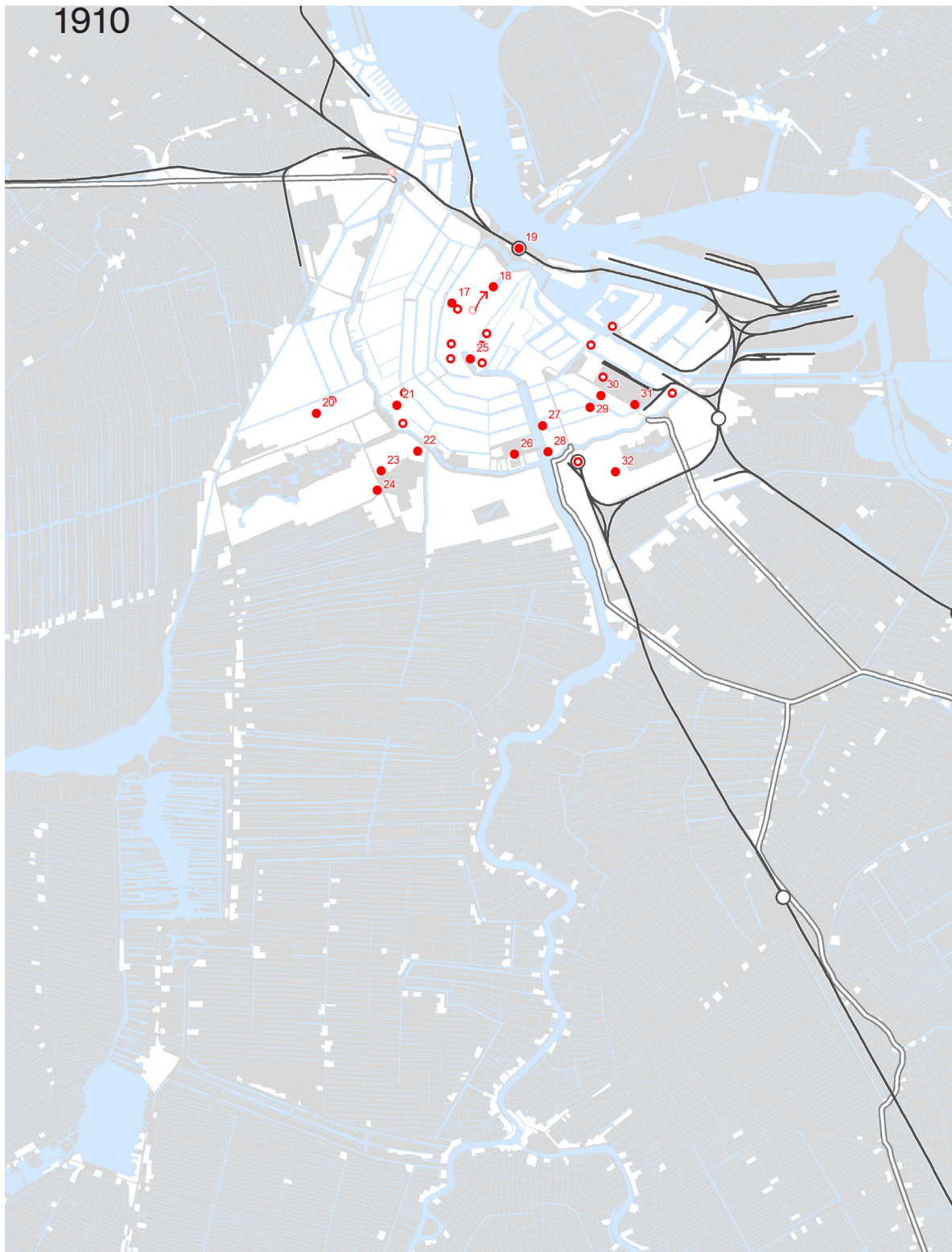
003

Het Centraal Station Amsterdam vanuit het zuiden, ca. 1930. Het station werd tussen 1881 en 1889 gebouwd op een speciaal daarvoor aangelegd eiland in het IJ en vormde de verbindende schakel in een netwerk van oude en nieuwe spoorlijnen. Foto uit Stadsarchief Amsterdam.

003

Amsterdam's Central Station from the south, c. 1930. Built between 1881 and 1889 on a specially created island in the River IJ, the station was the main link in a network of old and new railway lines. Photograph from Amsterdam City Archives.

1910



17

Hoofdstpostkantoor

Rijksbouwmeester Cornelis Hendrik Peters ontwierp het in 1899 opgeleverde Amsterdamse hoofdstpostkantoor. In 1988 verkocht de PTT het pand aan een vastgoedhandelaar. Na een ingrijpende verbouwing wordt het sinds 1992 als winkelcentrum geëxploiteerd.

Main post office

Designed by the then Chief Architect of the Netherlands, Cornelis Hendrik Peters, Amsterdam's main post office was completed in 1899. In 1988 the building was sold to a property developer, and since 1992, following extensive reconstruction, it has been a shopping centre.



18

Koopmansbeurs

Voor het in 1903 gereedgekomen beursgebouw, ontworpen door architect Hendrik Petrus Berlage, werd een deel van het Damrak gedempt. Het gebouw verving de Beurs van Zocher (nr. 3). Tot 1998 als koopmansbeurs in gebruik is het op dit moment een locatie voor congressen, concerten en tentoonstellingen.

Mercantile Exchange

Part of the Damrak canal was filled in to create room for a new exchange building, designed by the architect Hendrik Petrus Berlage and completed in 1903. This replaced the Zocher exchange (No. 3). Used as a mercantile exchange until 1998, it is now a conference, concert and exhibition centre.



19

Centraal Station

Tussen 1881 en 1889 werd het treinstation Amsterdam Centraal gebouwd op een kunstmatig eiland in het IJ, tegenover het Damrak. Pierre Cuypers tekende in samenwerking met Adolf Leonard van Gendt en civiel ingenieur L.J. Eijmer voor het ontwerp. Inmiddels is het station vele malen uitgebreid en verbouwd.

Central Station

Between 1881 and 1889 Amsterdam's main station was built on an artificial island in the River IJ, opposite the Damrak canal, to a design by Pierre Cuypers, in partnership with Adolf Leonard van Gendt and the civil engineer L. J. Eijmer. The station has since been expanded and rebuilt many times.



20

Wilhelmina Gasthuis

Groot algemeen ziekenhuis gesitueerd in de directe nabijheid van het sterk verouderde Buitengasthuis (nr. 11). Het was bij oplevering in 1893 het eerste ziekenhuis in Amsterdam met het zogenaamde paviljoensysteem: de verschillende ziekenafdelingen werden ondergebracht in aparte, vrijstaande gebouwen. Het oudste deel van het complex werd ontworpen door Hendrik Leguyt, architect bij de Dienst Publieke Werken. Als ziekenhuis in gebruik tot 1983, daarna herbested tot woningen.

Wilhelmina Gasthuis hospital

A large general hospital in the immediate vicinity of the obsolete Buitengasthuis (No. 11). When completed in 1893 it was the first hospital in Amsterdam based on the 'pavilion' system, with the various departments housed in separate buildings. The oldest part of the complex was designed by Hendrik Leguyt, an architect employed by the Department of Public Works. It continued to serve as a hospital until 1983, and was then converted into housing.



21

Stadsschouwburg

Theatergebouw dat in 1894 gebouwd werd op de plek waar tussen 1774-1890 al een theater stond, een houten gebouw dat in 1890 afbrandde. Het ontwerp wordt toegeschreven aan architect Jan Springer met medewerking van Jacobus Bernardus Springer en Adolf Leonard van Gendt. Het gebouw onderging in de loop van de 20ste eeuw verschillende verbouwingen en uitbreidingen.

Municipal Theatre

A theatre building that was erected in 1894 on the former site of a theatre that had been there since 1774 (the wooden structure burned down in 1890). The design was ascribed to the architect Jan Springer, in partnership with Jacobus Bernardus Springer and Adolf Leonard van Gendt. In the course of the twentieth century the building was rebuilt and expanded several times.



22

Rijksmuseum

Het nationale kunst- en geschiedenismuseum, naar ontwerp van architect Pierre Cuypers, werd in 1885 voltooid. Tussen 2003 en 2013 is het ingrijpend gerenoveerd onder leiding van het Spaanse architectenduo Cruz y Ortis.

Rijksmuseum

Designed by the architect Pierre Cuypers, the Netherlands' national museum of art and history was completed in 1885. In 2003-2013 it was extensively renovated under the supervision of the Spanish architecture firm Cruz y Ortis.



23

Stedelijk museum

In 1895 werd het museumgebouw, ontworpen door stadsarchitect Adriaan Willem Weissman, geopend. Tussen 2004 en 2012 is het gerenoveerd en uitgebreid met een nieuwe vleugel ontworpen door Benthem Crowell Architecten.

Stedelijk museum

Opened in 1895, this museum building was designed by the chief city architect Adriaan Willem Weissman. In 2004-2012 it was renovated, with a new wing designed by the architecture firm Benthem Crowell Architecten.



24

Concertgebouw

Het Concertgebouw werd tussen 1883 en 1888 net buiten de stad gebouwd. Het ontwerp is van de hand van Adolf Leonard van Gendt. In de jaren tachtig van de 20ste eeuw werd het gebouw voorzien van een nieuwe zijvleugel ontworpen door architect Pi de Bruijn.

Concertgebouw concert hall

In 1883-1888 the Concertgebouw was built just outside the city, to a design by Adolf Leonard van Gendt. In the 1980s a new side wing designed by the architect Pi de Bruijn was added on.



25

De Nederlandsche Bank

Voor de in 1814 opgerichte Nederlandsche Bank werd in de periode 1865-1869 een nieuw onderkomen gebouwd aan de Oude Turfmarkt, op enkele erven die voorheen in het bezit waren van het Binnengasthuis. De architect, Willem Anthonie Froger, ontwikkelde het gebouw op bestaande funderingen. De huidige gebruiker, het Allard Pierson Museum, betrok het pand in 1976.

The Netherlands Bank

In the period 1865-1869 new premises were built for the Netherlands Bank (first established in 1814) in Oude Turfmarkt, on sites previously occupied by the Binnengasthuis hospital. The architect, Willem Anthonie Froger, developed the building on existing foundations. The present user, the Allard Pierson Museum, moved there in 1976.



26

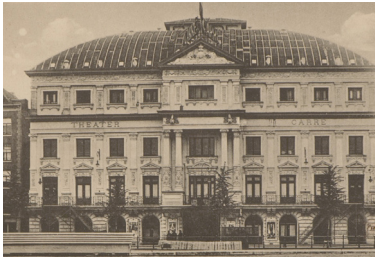
Paleis voor Volksvlijt

Niet als het Amstel Hotel (nr. 28) was het Paleis voor Volksvlijt een project van initiatiefnemer Samuel Sarphati en architect Cornelis Outshoorn. Het grote glazen tentoonstellingsgebouw werd in 1864 gebouwd tussen de voormalige bolwerken Westerblokhuis en Ouwkerk. Aan de voorzijde ervan werd het Frederiksplein aangelegd en aan de achterzijde strekte zich een tuin uit, die later omzoomd werd met winkelgalerijen. In 1929 brandde het kolossale gebouw af.

Palace of Popular Arts and Crafts

Like the Amstel Hotel (No. 28), the Palace of Popular Arts and Crafts was initiated by Samuel Sarphati and the architect Cornelis Outshoorn. The large glass exhibition hall was built in 1864 between the former sites of the Westerblokhuis and Ouwkerk bastions. The Frederiksplein square was created in front of it, and to the rear was a garden that was later surrounded by galleries of

shops. The vast structure burned down in 1929.



27

Circus Carré

Het 'Steenen Circus' aan de Amstel werd gebouwd op initiatief van circusdirecteur Oscar Carré, als onderkomen voor de wintermaanden. Het werd ontworpen door Jan Paul Frederik van Rossem en W. J. Vuyk en opende haar deuren in 1887. Onder de naam Koninklijk Theater Carré biedt het op dit moment ruimte aan vele vormen van theater.

Carré Circus

The 'Stone Circus' on the banks of the River Amstel was initiated by Oscar Carré as winter quarters for his circus. Designed by Jan Paul Frederik van Rossem and W. J. Vuyk, it opened in 1887. Now known as the Royal Carré Theatre, it is currently a venue for all kinds of theatre performances.



28

Amstel Hotel

In 1863 nam de ondernemende arts en stadsontwikkelaar Samuel Sarphati het initiatief tot de bouw van een luxueus hotel aan de Amstel bij het voormalige bolwerk Oosterblokhuis. Het gebouw werd ontworpen door architect Cornelis Outshoorn en is sinds 1867 in gebruik.

Amstel Hotel

In 1863 the enterprising physician and developer Samuel Sarphati decided to build a luxury hotel on the River Amstel near the former site of the Oosterblokhuis bastion. Designed by the architect Cornelis Outshoorn, it has been in use since 1867.



29

Scheikundig laboratorium

In opdracht van de Gemeente Universiteit (GU, de huidige UVA) werd in 1891-1892 een Scheikundig laboratorium gebouwd op de hoek van de Nieuwe Prinsengracht en de Roetersstraat. Het gebouw werd ontworpen door Willem Springer, architect bij de Dienst Publieke Werken. Het brandde in 1987 af.

Chemistry laboratory

In 1891-1892 a chemistry laboratory was built for the City University (now the University of Amsterdam) at the corner of Nieuwe Prinsengracht and Roetersstraat. The building was designed by Willem Springer, an architect employed by the Department of Public Works. It burned down in 1987.



30

Panoramagebouw

In de Plantage werd in 1880 een panoramagebouw, ontworpen door Isaac Gosschalk, opgeleverd. De publieksattractie verloor haar populariteit door de opkomst van de film en in 1935 werd het gebouw gesloopt.

Panorama building

In 1880 a panorama building designed by Isaac Gosschalk was built in the Plantage. The advent of cinema made this public attraction less popular, and it was demolished in 1935.



31

Aquariumgebouw

Tentoonstellings-, onderzoeks- en onderwijsgebouw dat in opdracht van Artis en de gemeente Amsterdam in 1880 tot stand kwam. Het door Gerlof Bartholomeus Salm en zijn zoon Abraham Salm ontworpen gebouw werd mede gebruikt door de in 1877 opgerichte Gemeente Universiteit.

Aquarium building

Commissioned by Artis and the Amsterdam city council, this exhibition, research and educational building was completed in 1880. It was designed by Gerlof Bartholomeus Salm and his son Abraham Salm, and was partly used by the City University, established in 1877.



32

Onze Lieve Vrouwe Gasthuis

Het rooms-katholiek ziekenhuis werd tussen 1895 en 1898 gebouwd naar ontwerp van Adrianus Bleijs. Het bestond uit een serie paviljoens gerangschikt rondom een kapel en klooster. Nog steeds is hier het ziekenhuis OLVG, locatie Oost gevestigd, maar alle oorspronkelijke gebouwen zijn inmiddels vervangen.

Onze Lieve Vrouwe Gasthuis ('Our Lady's Hospital')

Built in 1895-1898 to a design by Adrianus Bleijs, this Catholic hospital consisted of a series of pavilions round a chapel and a convent. The eastern section of the hospital is still located here, but all the original buildings have since been replaced.

1910–1940

Groot Amsterdam

Aan het begin van de twintigste eeuw neemt Amsterdam het initiatief de polders ten noorden van het IJ die binnen de gemeentegrenzen liggen, Buikslooterham en Nieuwdammerham, te ontwikkelen. In de decennia die volgen ontstaan hier havens en industriebebouwing langs het IJ, met daarachter verschillende tuindorpen. Het is een apart stadsdeel dat slechts met een pontje verbonden is met de binnenstad.

Ook aan de landzijde wordt gewerkt aan een nieuwe zone woonbebouwing rond de bestaande stad. Volgens verschillende deelplannen komen de Indische buurt, Transvaal, Plan Zuid en Plan West tot stand. Belangrijke voorwaarde voor Plan West is de annexatie van de gemeente Sloten in 1921. Met het oog op toekomstige stadsuitbreidingen worden in datzelfde jaar ook andere omliggende gemeenten geannexeerd.

De uitdijende stad en de opkomst van het gemotoriseerde verkeer leiden tot infrastructurele aanpassingen. In het oog springt de nieuwe Rijksweg 4, van Amsterdam naar Den Haag (opening eerste deel in 1938) en het project Spoorwerken Oost (1932-1934). Aan de oostkant van de stad wordt het spoor verhoogd op een dijklichaam aangelegd om van de gelijkvloerse spoorwegovergangen af te komen. De verbinding tussen het centrum en de nieuwe wijken ten oosten van de spoorlijn wordt zo aanzienlijk verbeterd. Met de bouw van twee nieuwe spoorstations langs deze lijn, Amstel en Muiderpoort, komt het oude Weesperpoortstation te vervallen. Aan de zuidkant van de stad opent het Haarlemmermeerstation, het eindpunt van een lokaal spoorlijntje naar Aalsmeer, dat tot aan de jaren vijftig in gebruik zal blijven. Van geheel andere orde is de opening van Schiphol, de eerste luchthaven van Nederland, in 1920. Hoewel in deze periode nog heel bescheiden in omvang zal deze zich in de loop van de twintigste eeuw als een olievlek uitbreiden in de Haarlemmermeerpolder.

Op initiatief van de in 1928 opgerichte afdeling Stadsontwikkeling wordt een plan gemaakt voor de aanleg van het Amsterdamse Bos. Het zogenaamde Boschplan, ontworpen door stedenbouwkundigen Cornelis van Eesteren en Jacoba Mulder, vormt een onderdeel van het in 1935 vastgestelde Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) en is gepland in het waterrijke gebied ten oosten van Schiphol, in de gemeente Amstelveen. Vooruitlopend op de uitvoering van het AUP wordt in 1934 met de aanleg van het recreatiegebied begonnen. Het is een van de bekende werkverschaffingsprojecten uit de crisisjaren. Aan de oostkant van de stad werd in 1928 begonnen met de aanleg van het veel bescheidener Flevopark.

Kenmerkend voor deze periode is de opkomst van nieuwe typen stedelijke instellingen: sport- en tentoonstellingsgebouwen en groothandelsmarkthallen. Deze worden gesitueerd in de nieuwe stadsdelen of aan de rand van de stad, waar nog veel ruimte voorhanden is. Binnen de Singelgracht verrijzen verschillende forse handelsgebouwen, zoals dat van de Nederlandsche Handel-Maatschappij ('De Bazel'), en doen de eerste grote warenhuizen, zoals De Bijenkorf, hun intrede. Opvallend is dat de statige zeventiende- en achttiende-eeuwse panden in de grachtengordel gaandeweg steeds meer worden gebruikt als kantoren, zodat hier een centraal gelegen werkgebied ontstaat in de directe nabijheid van de belangrijkste financiële instellingen.

Greater Amsterdam

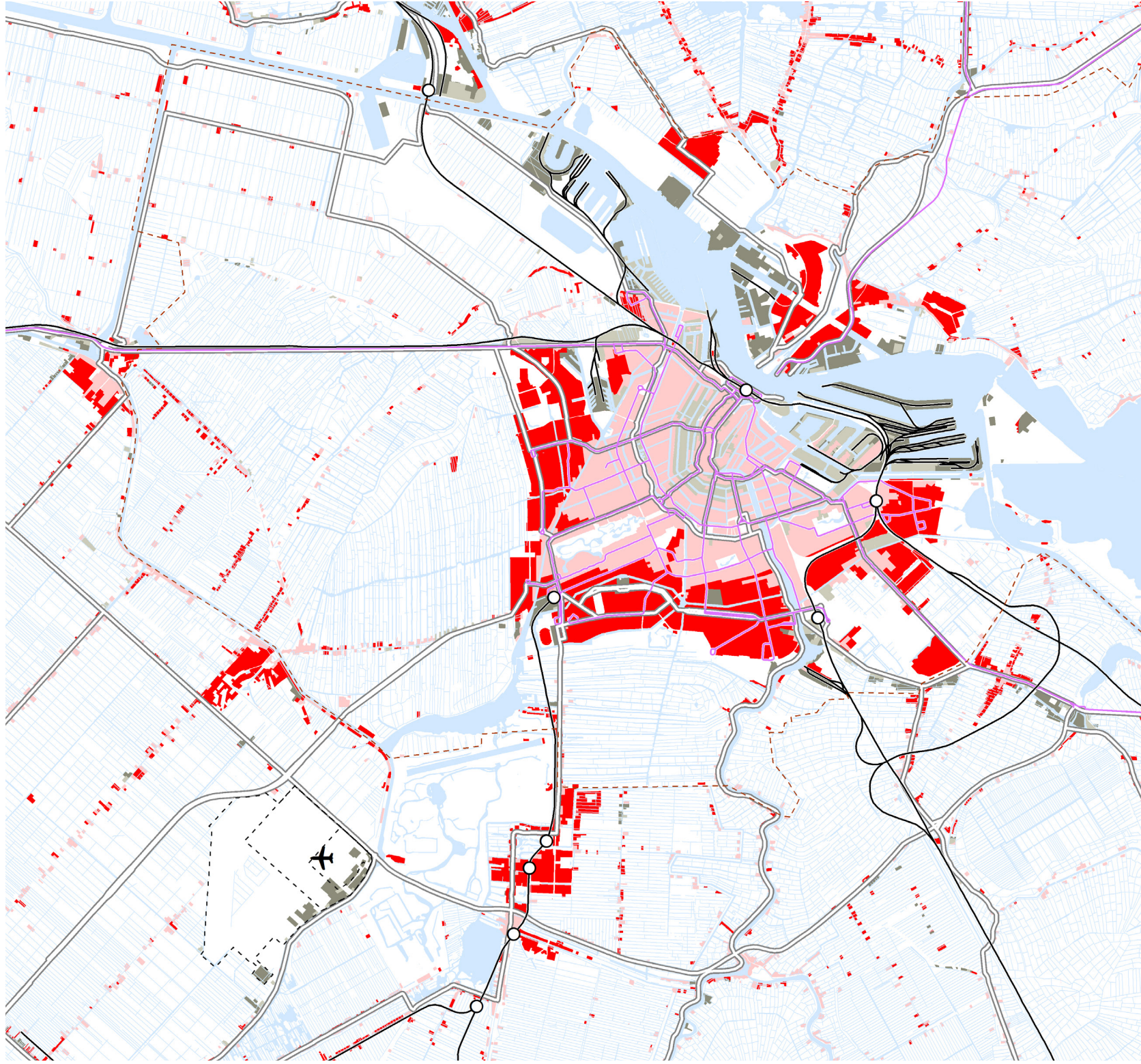
In the early twentieth century Amsterdam decided to develop the polders north of the River IJ that were located within the city boundaries: Buikslooterham and Nieuwdammerham. In the decades that followed, harbours and industrial buildings were created along the river, with a number of garden towns to the rear. This was a separate part of the city that was only connected to the city centre by a ferry.

A new housing area was also being developed on the landward side round the existing city. The *Indische buurt* ('East Indies neighbourhood', where streets were named for the then Dutch East Indies colony, now Indonesia), Transvaal (where streets were named for a Dutch-speaking province of the then British colony of South Africa), the 'South Plan' and the 'West Plan' were now created. A key part of the 'West Plan' was the annexation of the adjoining town of Sloten in 1921. Other nearby towns were annexed in the same year with a view to future expansion of the city.

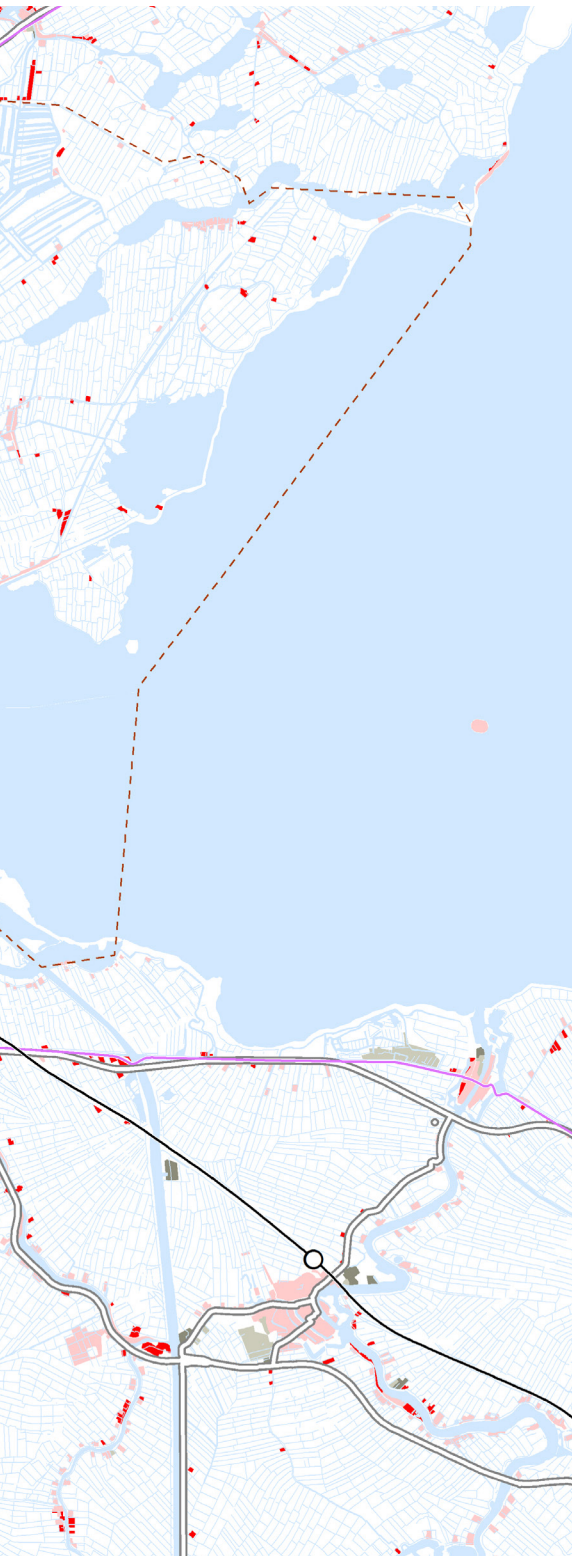
The expanding city and the advent of motor traffic led to changes in infrastructure. Striking developments were the new 'national road 4' from Amsterdam to The Hague (the first section of which was opened in 1938) and the 'eastern rail' project (1932-1934). To the east of the city the railway line was built on a raised dyke, in order to avoid level crossings. This greatly improved links between the city centre and the new districts to the east of the railway line. The construction of two new stations along this line, Amstel and Muiderpoort, made the old Weesperpoort station superfluous. A new Haarlemmermeer station, the terminus of a local line to Aalsmeer which would remain in service until the 1950s, was opened to the south of the city. A far more significant development was the opening of the Netherlands' first airport, called Schiphol, in 1920. At first very modest in size, in the course of the twentieth century it swiftly expanded across the Haarlemmermeer polder.

On the initiative of the Department of Urban Development, established in 1928, a plan was developed to create the Amsterdamse Bos woodlands. Drawn up by the urban planners Cornelis van Eesteren and Jacoba Mulder, the plan was part of the 1935 General Expansion Plan (Algemeen Uitbreidingsplan, AUP) and was scheduled for a watery area to the east of Schiphol, in the town of Amstelveen. In anticipation of the AUP, work on the creation of this recreational area commenced in 1934 – one of the famous 'job creation' projects from the depression years. Work on the far more modest Flevo park to the east of the city began in 1928.

Typical of the period was the emergence of new kinds of urban institutions: sports- and exhibition centres and whole sale market halls. These were located in new sections of the city or on the fringes of the city, where space was still readily available. Large commercial buildings such as the Nederlandse Handel-Maatschappij, and the first large department stores such as De Bijenkorf, sprang up inside the Singelgracht canal. Strikingly, the stately seventeenth- and eighteenth-century buildings in the city's ring of concentric canals were increasingly being turned into offices – thus creating a central business district (CBD) close to the main financial institutions.

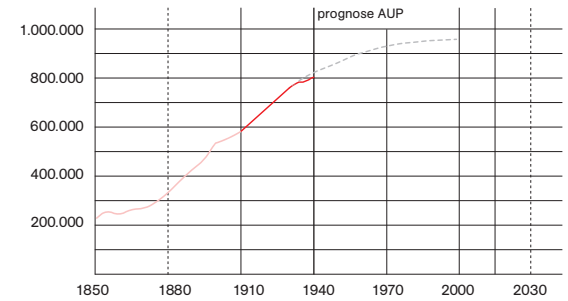


1940



- Bebouwd gebied, nieuw
Built-up area, new
- Bebouwd gebied, bestaand
Built-up area, existent
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Werkgebied, bestaand
Work area, existent
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- Spoorwegstation
Railway station
- Tram
- Luchthaven Schiphol
Schiphol Airport

Bevolking / Population Amsterdam

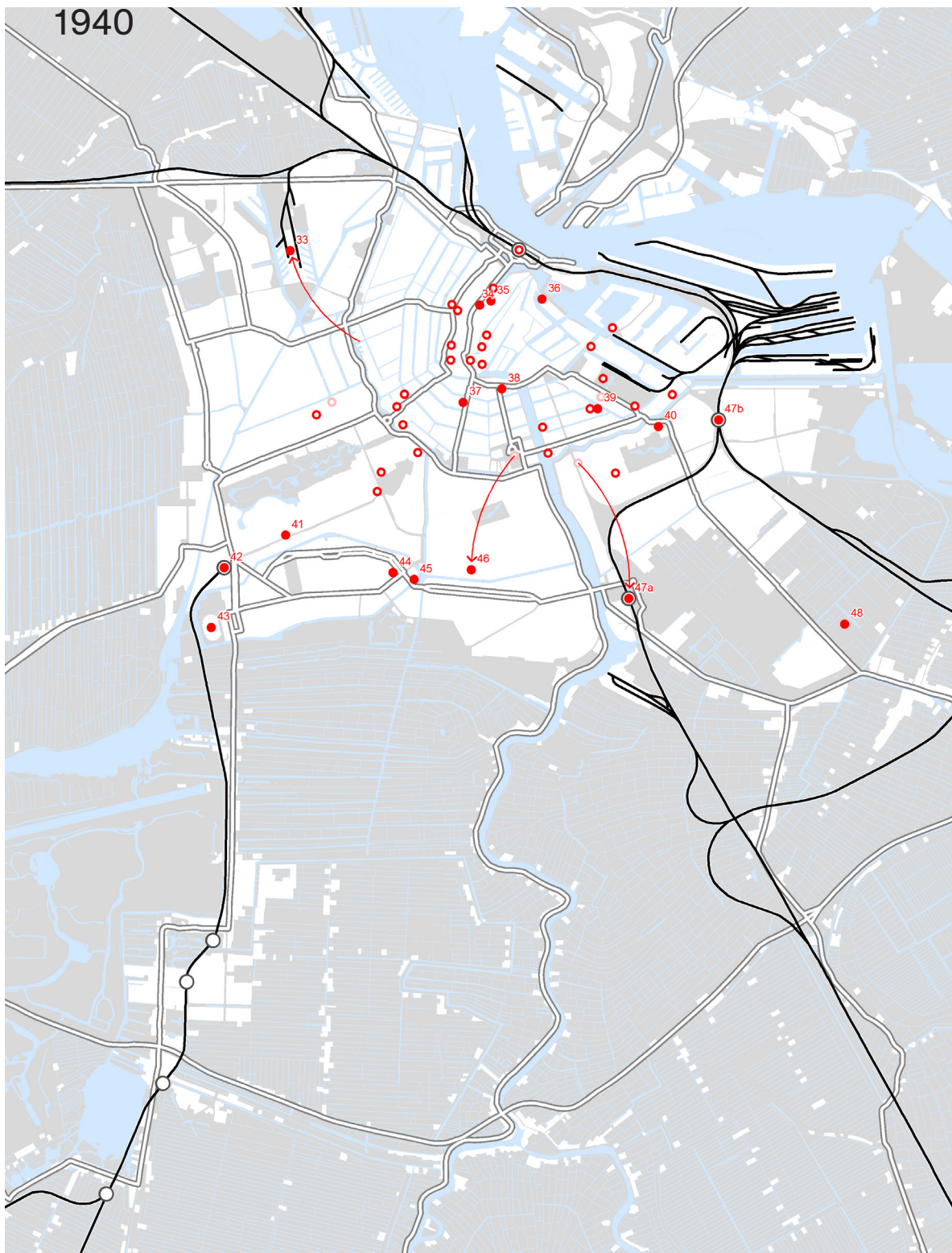


Amsterdam	1910	1940
Bewoners / Residents	597.689	803.073
Woningen / Dwellings	143.067	234.082
Bewoners per woning / Residents per dwelling	4,18	3,43
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	2.000	5.739
Bewoners / Residents per ha	299	140



004
Aanleg van de spoor­split­ting ter hoogte van het Muiderpoortstation in 1937. Bij het enorme infra­struc­tu­reel project Spoorwer­ken Oost tussen 1932 en 1942 werden delen van de spoor­lijnen naar Utrecht en Hilversum verhoogd aan­ge­legd om de verbin­ding tus­sen de bestaande en nieuwe wijken te ver­be­te­ren. (Foto uit Stadsarchief Amsterdam)

004
Construction of the junction at Muiderpoort station in 1937. In the major infra­struc­tu­reel project between 1932 and 1942, Spoorwer­ken Oost ('eastern rail works'), parts of the railway lines to Utrecht and Hilversum were raised to improve links between existing and new districts of the city. (Photograph from Amsterdam City Archives)



33

Centrale Markthal

In 1934 werd op het nieuw aangelegde groothandelsmarktterrein de Centrale Markthal geopend, ontworpen door architect Nico Lansdorp. Een deel van het terrein en de opstallen heeft onder de naam Food Centre Amsterdam nog zijn oorspronkelijke functie, een ander deel wordt momenteel herontwikkeld voor wonen. De markthal zal worden herbestemd.

Central Indoor Market

In 1934 the Central Indoor Market was opened on the newly created wholesale market site. The building was designed by architect Nico Lansdorp. Part of the site and the structures still serve the same purpose, under the name Food Centre Amsterdam, but another part is currently being redeveloped. The indoor market will be given a new function



34

Warenhuis De Bijenkorf

Op de plaats waar voorheen de Beurs van Zocher had gestaan (nr. 3), verrees in 1914 in opdracht van De Bijenkorf het eerste warenhuis van Nederland. Het ontwerp is van de hand van Jacobus van Straaten jr., die vanwege onenigheid met de opdrachtgever in de loop van het bouwproces werd vervangen door B.A. Lubbers.

De Bijenkorf department store

In 1914 the Netherlands' first department store, De Bijenkorf ('The Beehive'), was built on the former site of the Zocher Exchange (No. 3). It was designed by Jacobus van Straaten Jr., who was replaced during the construction process by B. A. Lubbers after a disagreement with the client.



35

Effectenbeurs

Tussen 1912 en 1914 werd voor de effectenbeurs, die tot dan toe ondergebracht was in de Koopmansbeurs (nr. 18), een apart gebouw opgericht aan het Beursplein, naar een ontwerp van Joseph Cuypers.

Stock exchange

Between 1912 and 1914 a separate building for the stock exchange, which had previously been housed in the Mercantile Exchange (No. 18), was erected in Beursplein ('Exchange Square'). It was designed by Joseph Cuypers.



36

Scheepsvaarthuis

Dit gemeenschappelijk kantoorgebouw voor enkele scheepvaartmaatschappijen werd in 1916 opgeleverd. Het ontwerp is van het architectenbureau Gebrs. Van Gendt A.L. zn in samenwerking met architect Johan Melchior van de Mey. Sinds 2017 is het gebouw in gebruik als luxueus hotel.

Scheepsvaarthuis ('Shipping House')

This office building, which was shared by several shipping companies, was completed in 1916. It was designed by the architecture firm Gebrs. Van Gendt A. L. zn in partnership with the architect Johan Melchior van de Mey. Since 2017 the building has been a luxury hotel.



37

Kantoorgebouw Nederlandsche Handel-Maatschappij

Dit eerste grootschalige kantoorgebouw in Amsterdam kwam tussen 1919-1926 tot stand in opdracht van de NHM. Het ontwerp was van Karel de Bazel in samenwerking met onder anderen Adolf Daniel van Gendt (betonskelet). Sinds 2007 is het gebouw het onderkomen van het Stadsarchief Amsterdam.

Nederlandsche Handel-Maatschappij ('Dutch Trading Company') building

Amsterdam's first large office building was built for the NHM in 1919-1926. It was designed by Karel de Bazel in partnership with architects including Adolf Daniel van Gendt (who was responsible for the concrete skeleton). Since 2007 the building has housed the Amsterdam City Archives.



38

Hoofdkantoor Amsterdamsche Bank

De Amsterdamsche Bank (opgegaan in de AMRO Bank, later in ABN AMRO) liet tussen 1929 en 1932 een hoofdkantoor bouwen aan het Rembrandtplein, naar ontwerp van het architectenbureau van Bert Johan Ouëndag. Het functioneerde tot ca. 1999. Momenteel zijn in het pand horeca en bedrijven gevestigd.

Amsterdam Bank headquarters

Between 1929 and 1932 the Amsterdam Bank (later part of the AMRO Bank and eventually the ABN AMRO Bank) had a new headquarters built in Rembrandtplein, to a design by the architecture firm Bert Johan Ouëndag. It continued in service until around 1999, and is currently used by bars, restaurants and other businesses.



39

Geologisch Instituut en Laboratorium voor Organische Scheikunde

Naast het Scheikundig laboratorium (nr. 29), werd in 1934 in opdracht van de Gemeente Universiteit een nieuw Laboratorium voor organische scheikunde en het Geologisch Instituut gebouwd. Het ontwerp van het gebouwenensemble is van Allard Hulshoff, destijds hoofd van de afdeling Gebouwen bij de Dienst Publieke Werken.

Geological Institute and Organic Chemistry Laboratory

In addition to the chemistry laboratory (No. 29), the City University had a new Organic Chemistry Laboratory and the Geological Institute built in 1934. The set of buildings was designed by the then head of the building section at the Department of Public Works, Allard Hulshoff.



40

Koloniaal Instituut

Op het terrein van de voormalige Oosterbegraafplaats opende in 1929 het Koloniaal Instituut haar deuren. Het gebouw kwam tot stand op initiatief van de in 1910 opgerichte Vereniging Koloniaal Instituut en bevat een museum en onderzoeksfaciliteiten. Het werd ontworpen door architectenbureau Van Nieuwerkerken. Na de Indonesische onafhankelijkheid ging het in 1950 verder onder de naam Koninklijk Instituut voor de Tropen (KIT).

Colonial Museum

In 1929 the Colonial Museum was opened on the former site of the Oosterbegraafplaats ('Eastern Cemetery'). Initiated by the Colonial Museum Association, which had been set up in 1910, it contained a museum and research facilities. It was designed by the architecture firm Van Nieuwerkerken. In 1950, after the former Dutch East Indies colony had gained independence as Indonesia, it was renamed the Royal Tropical Institute.



41

Natuur- en Scheikundig Laboratorium

Tussen 1910 en 1933 ontstond aan De Lairessestraat een cluster van gebouwen voor de in 1880 opgerichte Vrije Universiteit (VU): de Valeriuskliniek (1910), een Physiologisch laboratorium (1917) en een Natuur- en Scheikundig laboratorium (1933). De architect van het laatste gebouw was Berend Boeyinga. Na langdurige leegstand werd het in 1998 opgeknapt en herbested.

Physics and Chemistry Laboratory

Between 1910 and 1933 a cluster of buildings was erected in De Lairessestraat for the Free University (which had been founded in 1880): the Valerius clinic (1910), a physiological laboratory (1917) and a physics and chemistry laboratory (1933). The latter was designed by the architect Berend Boeyinga. In 1998, after years of disuse, it was renovated and assigned a new purpose.



42

Haarlemmermeerstation (tot 1933 Station Willemspark)

Kopstation van de lijn Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam Willemspark, die van 1915 tot 1950 werd gebruikt voor reizigersverkeer. Het stationsgebouw werd ontworpen door architect H. van Emmerik op basis van een voorontwerp van K.P.C. de Bazel. Nu in gebruik als locatie voor evenementen.

Haarlemmermeer (till 1933 Willemspark) railway station

A terminus station on the Aalsmeer-Amstelveen-Amsterdam Willemspark line, which was used for passenger traffic from 1915 to 1950. The station building was designed by the architect H. van Emmerik on the basis of a preliminary design by Karel de Bazel. It is now used as a venue for events.



43

Olympisch Stadion

Sportstadion ontworpen door architect Jan Wils voor de Olympische Spelen in 1928. Het raakte in de jaren tachtig in verval en sloop dreigde. Eind jaren negentig keerde het tij en werd het gerestaureerd. Sinds 2000 is het monumentale complex opnieuw in gebruik voor sportevenementen.

Olympic Stadium

A sport stadium designed for the 1928 Olympic Games architect Jan Wils. In the 1980s it became dilapidated and seemed likely to be demolished; but by the late 1990s ideas had changed, and it was restored instead. Since 2000 the monumental complex has again been used for sports events.



44

Rijksverzekeringsbank

Het kantoorgebouw uit 1939 werd voor de Rijksverzekeringsbank ontworpen door Dirk Roosenburg. Het instituut, inmiddels omgedoopt tot Sociale Verzekeringsbank, verhuisde in 1991 naar een nieuw gebouw in Amstelveen. Sinds 1993 wordt het gebouw onder de naam Apollo House gebruikt door een groot advocatenkantoor.

National Insurance Bank

The 1939 office building was designed by Dirk Roosenburg for the National Insurance Bank. In 1991 the institution, by then renamed the Social Insurance Bank, moved to new premises in the neighbouring town of Amstelveen. Since 1993 the building has been used by a large legal firm under the name Apollo House.



45

Apollohal

De tennis- en tentoonstellingshal met directeurswoning en café-restaurant werd gebouwd in 1933-1934 naar ontwerp van architect Albert Boeken in samenwerking met W. Zweedijk.

Apollo hall

This tennis and exhibition hall with a flat for the director and a bar and restaurant was built in 1933-1934 to a design by the architect Albert Boeken in partnership with W. Zweedijk.



46

RAI Verenigingsgebouw

Vanaf 1895 exposeerde 'De Rijwiel-Industrie' (RI) in het Paleis voor Volksvlijt. In 1922 gaf de inmiddels tot Rijwiel en Automobiel Industrie (RAI) uitgegroeide vereniging de opdracht tot de bouw van een eigen tentoonstellingshal. Het semi-permanente gebouw deed bijna veertig jaar dienst, werd toen sporthal en gesloopt in 1975.

RAI association building

From 1895 onwards the Dutch bicycle industry held exhibitions at the Palace of Popular Arts and Crafts. In 1922, what was by then the Bicycle and Automobile Industry Association (Dutch acronym RAI) commissioned an exhibition hall of its own. The semi-permanent building remained in service for nearly forty years, then it became a sports hall, and in 1975 it was demolished.



47a + 47b

Amstelstation en Muiderpoortstation

In het kader van het project Spoorwerken Oost werden tussen 1932 en 1942 de spoorlijnen aan de oostkant van de stad verhoogd en van twee nieuwe stations voorzien: het Amstelstation en het Muiderpoortstation, waar de lijn uit Hilversum erbij komt. Beide werden ontworpen door Hermanus Schelling van de Nederlandse Spoorwegen in samenwerking met gemeente-architect Johannes Leupen. De nieuwe stations openden in 1939. Het Weesperpoortstation (nr. 15) kwam hiermee te vervallen.

Amstel and Muiderpoort railway stations

Between 1932 and 1942, as part of the Spoorwerken Oost ('eastern rail works') project, the railway lines to the east of the city were raised and two new stations were built: Amstel and Muiderpoort, served by the line from Hilversum. Both were designed by Hermanus Schelling of the Dutch Railways, in partnership with city architect Johannes Leupen. The new stations opened in 1939, making Weesperpoort station (No. 15) superfluous.



48

Voetbalstadion De Meer

Het voetbalstadion van AFC Ajax in de Watergraafsmeer werd ontworpen door architect Daan Roodenburgh. Het opende in 1934 en deed dienst tot 1996; daarna is het afgebroken.

Ajax football stadium 'De Meer'

Designed by the architect Daan Roodenburgh, the Ajax football stadium in the Watergraafsmeer district opened in 1934 and continued in service until 1996. The old one was then demolished.

1940–1970

Het AUP in uitvoering

Het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1935 en de aanpassingen daarop in 1958 (Structuurplan Noord) en 1965 (Structuurplan Amsterdam-Zuid en Amsterdam-Zuidoost) vormden de stedenbouwkundige kaders waarbinnen Amsterdam na de Tweede Wereldoorlog uitbreidde. Ten behoeve van de plannen voor Noord en Zuidoost worden in 1966 omliggende gemeenten geannexeerd: een deel van de gemeente Weesperkarspel in het zuidoosten ten behoeve van de aanleg van de Bijlmer en delen van de gemeenten Landsmeer en Oostzaan in Noord. Er tekent zich nu een duidelijke breuklijn af tussen de compacte stadsplattegrond uit de vooroorlogse periode en de open bouwwijze van de naoorlogse tuinvijken, die uitwaaien en onderling gescheiden worden door groene wiggen.

In de zone tussen de bestaande stad en de nieuwe wijken wordt een reeks parken aangelegd, zoals het Beatrixpark in Zuid (1938) en het Rembrandtpark in West (ca. 1970).

Het is in deze periode dat de verbindingen over de weg met Noord-Holland en Amsterdam-Noord door middel van een brug bij Schellingwoude (1957), de Coentunnel (1966) en de IJ-tunnel (1968) sterk worden verbeterd. Eind jaren zestig komen delen van de huidige A10 en A9 gereed en tekenen zich de contouren af van de toekomstige binnenringweg (A10) en buitenringweg (A9). Het tracé van de binnenring, aangelegd op een dijklichaam, markeert grofweg de grens tussen de vooroorlogse en de naoorlogse wijken.

Zoals voorgesteld in het AUP wordt vanaf de jaren vijftig het Westelijk Havengebied sterk uitgebreid. Ten zuiden van de stad, waar sinds 1909 de Zuidergasfabriek gelegen is op een landtong tussen Amstel en Weesperkarspel, komt een kleiner werkgebied, De Omval, tot ontwikkeling. Deze beide industriële gebieden worden aangesloten op het spoor netwerk. Toch is de ontsluiting van de westelijke havens nog problematisch, omdat al het goederenvervoer richting het zuiden via het Centraal Station moet lopen. Al aan het begin van de 20ste eeuw waren er plannen om voor de ontsluiting van het westelijk deel van de haven een ringspoor rond de stad aan te leggen en vanaf 1921, na de gemeentelijke herindeling, wordt een begin gemaakt met de bouw van een dijklichaam. De ringspoorlijn wordt vervolgens keurig in het AUP geïntegreerd, maar het duurt nog tot 1978 tot er daadwerkelijk treinen over een deel van het tracé zullen rijden (van Schiphol naar Station Amsterdam-Zuid) en pas in 1986 kwam de zijtak naar Station Sloterdijk tot stand.

Veel stedelijke diensten die verspreid over de stad gehuisvest waren, worden in deze periode gecentraliseerd. Hiervoor worden nieuwe gebouwen opgericht, zoals het Wibauthuis aan de Wibautstraat en het Gemeentelijk Administratie Kantoor (GAK) in wat nu de Ringzone genoemd wordt. Ook voor enkele nieuwe ziekenhuizen en de nieuwbouw van de Vrije Universiteit werd voor een locatie in de Ringzone gekozen vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de uitbreidingen. Aan weerszijden van het Centraal Station markeren het nieuwe Havengebouw en het Districtspostkantoor al van verre het logistieke belang van deze plek. Dat hoogbouw in de binnenstad geen taboe is, maar onderdeel van de gewenste cityvorming, blijkt ook uit de nieuwe gebouwen voor De Nederlandsche Bank en de bètafaculteiten van de Universiteit van Amsterdam op het Roeterseiland.

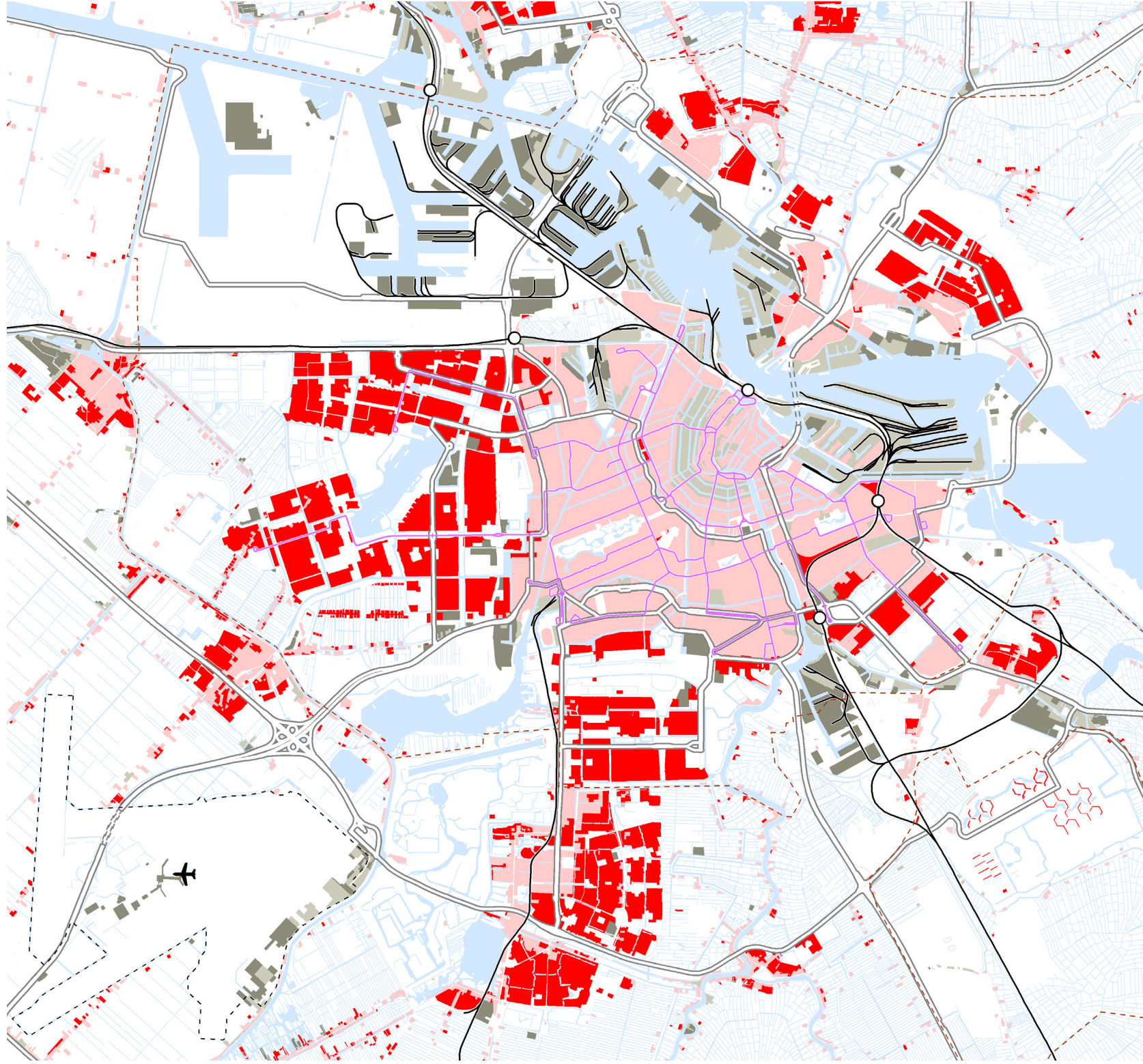
The AUP is implemented

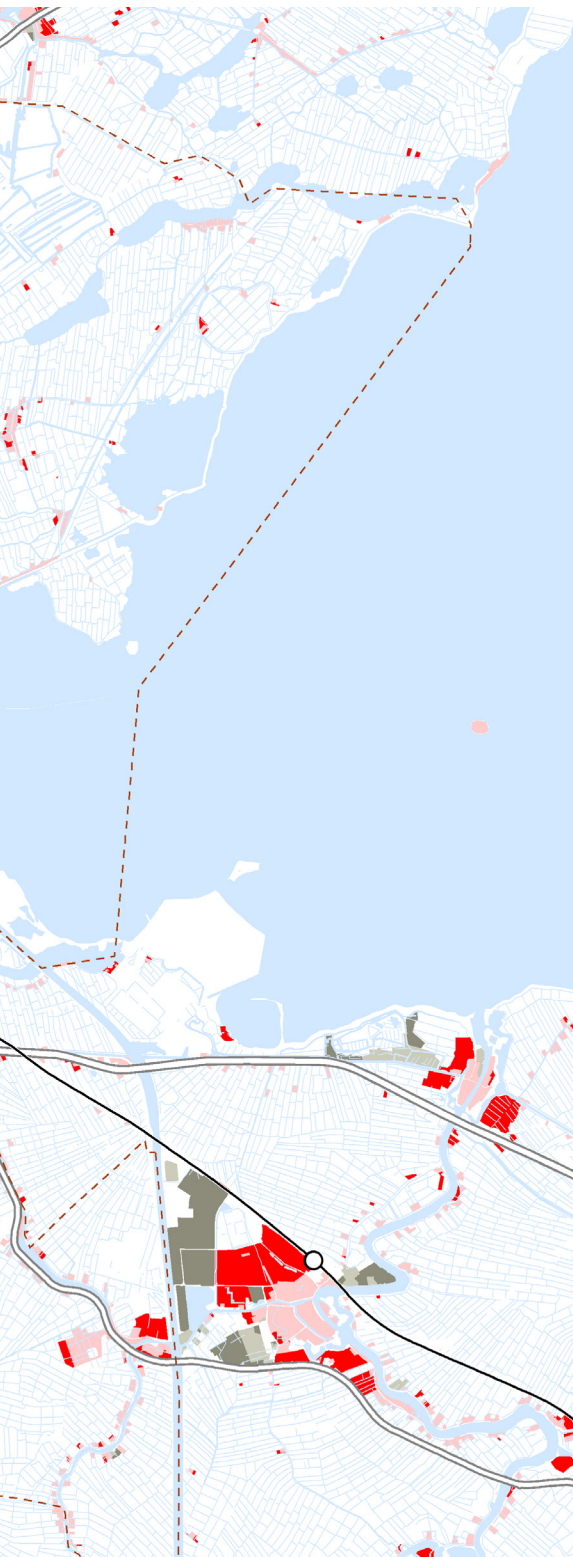
The 1935 General Expansion Plan (Algemeen Uitbreidingsplan, AUP) and the adjustments made to it in 1958 (the North Amsterdam Structural Plan) and 1965 (the South Amsterdam and South-East Amsterdam Structural Plan) were the urban planning foundations for Amsterdam's expansion after the Second World War. In 1966 adjoining communities were again annexed in connection with the plans for North and South-East Amsterdam: part of Weesperkarspel to the south-east to allow construction of the Bijlmermeer estate, and parts of Landsmeer and Oostzaan to the north. There was now a clear contrast between the compact pre-war map of the city and the open structure of the post-war garden districts, which fanned out and were separated from each other by wedges of green space. A series of parks were created in the area between the existing city and the new districts, such as the Beatrix park in South Amsterdam (in 1938) and the Rembrandt park in West Amsterdam (around 1970).

During this period, road links with Amsterdam North and the province of North Holland were greatly improved by the construction of a bridge at Schellingwoude (in 1957), the Coen tunnel (in 1966) and the IJ tunnel (in 1968). In the late 1960s sections of today's A10 and A9 motorways were completed, outlining the future inner (A10) and outer (A9) ring roads. The route of the inner ring road, built along a dyke, roughly marked the boundary between the pre-war and post-war districts.

As proposed in the AUP, the western port area was greatly expanded from the 1950s onwards. A smaller work area called De Omval was developed to the south of the city, where the southern gasworks had been located on a tongue of land between the River Amstel and the Weesperkarspel canal since 1909. Both industrial areas were connected to the railway network. Yet access to the western harbours was still a problem, for all southbound goods traffic had to pass through Amsterdam's main station. At the start of the twentieth century there were already plans to improve access to the western section of the port by building a circular railway line round the city; and in 1921, after municipal boundaries were redrawn, construction of the first dyke commenced. The circular railway was then neatly incorporated into the AUP; but it was only in 1978 that trains actually began using part of the route (from Schiphol airport to South Amsterdam station), and the branch line to Sloterdijk station was not completed until 1986.

Many urban services that had been scattered across the city were centralized during this period. New buildings were erected for this purpose, such as the Wibaut House in Wibautstraat and the Municipal Social Security Office (GAK) in what is now known as the Ring Zone. The zone was also chosen as a site for several new hospitals and the new Free University buildings, because it was so conveniently located for the expansion areas. The new port authority and district post office buildings on either side of the main station marked the logistic importance of the area from a distance. That high-rise in the city centre was not considered taboo, but part of the desired city centre formation, was also evident from the new buildings for the Netherlands Bank and the University of Amsterdam's science faculties on the Roeterseiland site.

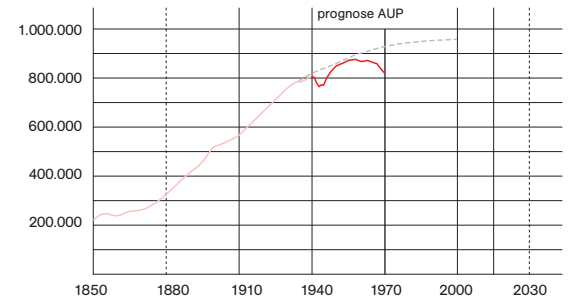




1970

- Bebouwd gebied, nieuw
Built-up area, new
- Bebouwd gebied, bestaand
Built-up area, existent
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Werkgebied, bestaand
Work area, existent
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- Spoorwegstation
Railway station
- Tram
Tram
- Luchthaven Schiphol
Schiphol Airport

Bevolking / Population Amsterdam



Amsterdam	1940	1970
Bewoners / Residents	803.073	831.463
Woningen / Dwellings	234.082	290.747
Bewoners per woning / Residents per dwelling	3,43	2,86
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	5.739	11.597
Bewoners / Residents per ha	140	72

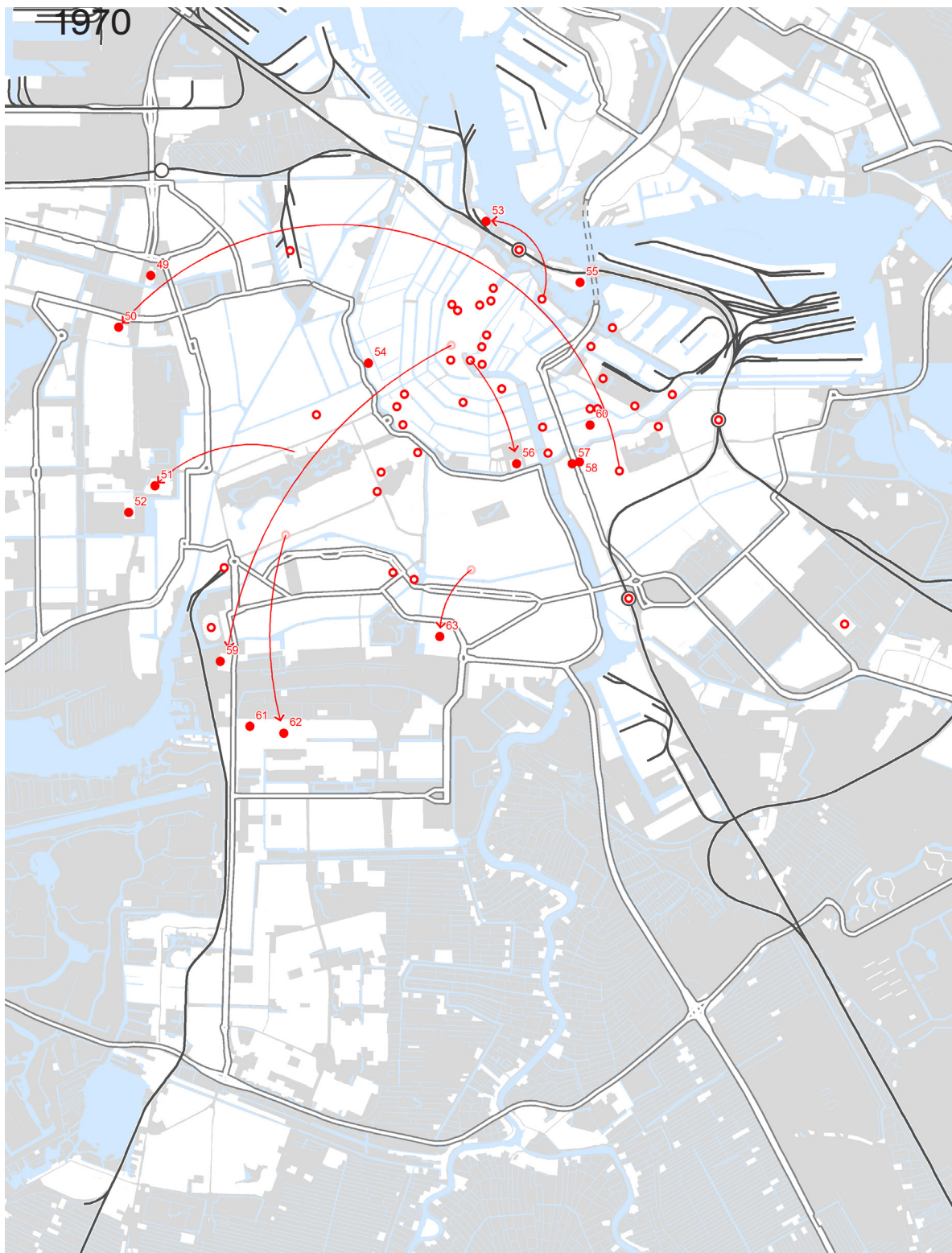


005

De Ringweg A10 West in 1968, gezien in zuidelijke richting ter plekke van het kruispunt met de Bos en Lommerweg. Links daarvan staat het GAK-gebouw dat in 1960 werd opgeleverd. Het zuidelijke deel van de ringweg was nog in aanleg. Foto: Aerophoto Schiphol.

005

The A10 western ring road in 1968, seen in a southward direction at the intersection with Bos en Lommerweg. To the left of it is the GAK building that was completed in 1960. The southern section of the ring road was still under construction. Photograph by Aerophoto Schiphol.



49

Gemeenschappelijk Administratiekantoor (GAK-gebouw)

Voor de gemeentelijke dienst die verantwoordelijk was voor het uitvoeren van de Werkloosheidwet en de Sociale-Verzekeringswet en verspreid was over verschillende gebouwen in de stad, werd tussen 1957 en 1960 een nieuw kantoor gebouwd langs de geprojecteerde A10, nabij het Bos en Lommerplein. Het ontwerp is van Ben Merkelbach in samenwerking met Piet Elling en Alexander Bodon. In 2005 is het gebouw gerenoveerd en geschikt gemaakt voor (studenten)huisvesting.

Municipal Social Security Office (GAK) building

Between 1957 and 1960 new offices were built for the municipal department that was responsible for implementing the Unemployment Act and the Social Insurance Act around the city. It was designed by Ben Merkelbach in partnership with Piet Elling and Alexander Bodon. In 2005 the building was renovated and made suitable for student flats and other housing.



50

Sint Lucas Ziekenhuis

Het Sint Lucas Ziekenhuis, een dependance van het in Oost gelegen Onze Lieve Vrouwe Gasthuis (nr. 32), werd in 1966 geopend. Het was opgezet als de katholieke ziekenhuisvoorziening voor de westelijke tuinsteden. Het gebouw werd ontworpen door E.J.P. Peutz. Na ingrijpende verbouwingen is het nog steeds als ziekenhuis in gebruik, na een fusie in 1996 met het protestantse Andreas Ziekenhuis (nr. 51).

St Luke's hospital

This hospital, a branch of the Onze Lieve Vrouwe Gasthuis in East Amsterdam (No.

32), was opened in 1966 as the Catholic hospital facility for the western garden cities. It was designed by E. J. P. Peutz. After extensive rebuilding and a merger with the Protestant St Andrew's hospital (No. 51) in 1996, it is still in use as a hospital.



51

Andreas Ziekenhuis

In 1970 opende aan de rand van het Rembrandtpark, ten oosten van Ringweg West (A10) het protestantse Andreas Ziekenhuis haar deuren. De nieuwbouw verving een ouder Diaconessenhuis aan de Overtoom. Het ontwerp werd gemaakt door Marius Duintjer in samenwerking met Dingenis Jacob Isth. In 1996 fuseerde het ziekenhuis met het Sint Lucas (nr. 50). In 2005 werd het gebouw gesloopt.

St Andrew's hospital

This Protestant hospital opened in 1970 on the edge of the Rembrandt park, to the east of the A10 western ring road. The new structure, which replaced the older Diaconessenhuis hospital in Overtoom, was designed by Marius Duintjer in partnership with Dingenis Jacob Isth. In 1996 the hospital merged with the Catholic St Luke's hospital (No. 50). In 2005 the building was demolished.



52

Confectiecentrum

Centraal verkoopgebouw voor de kledingindustrie uit 1968 oftewel het *World Fashion Centre*. Het ensemble, ontworpen door het bureau van Huig Maaskant, bestaat uit een plint van twee bouwlagen met daarop twee torens, van verschillende bouwhoogte. Een losstaande derde toren kwam in 1978 gereed. In 2005 werd een grote beurshal, het WFC Beursplaza, aan het complex toegevoegd.

World Fashion Centre

This central sales building for the Dutch

clothing industry dates from 1968. Designed by Huig Maaskant's architecture firm, the complex consists of a two-storey plinth surmounted by two towers blocks of differing heights. A separate third tower block was completed in 1978. In 2005 a large venue for trade fairs, the WFC Beursplaza ('WFC Fairs Plaza'), was added.



53

Havengebouw

In 1965 opende aan de westkant van het Centraal Station het nieuwe Havengebouw, naar een ontwerp van Willem Dudok en Rob Magnée, voor het Havenbedrijf Amsterdam en verschillende scheepvaartondernemingen. Het was gedacht ter vervanging van het Scheepvaarthuis (nr. 36) aan de oostzijde en geeft het groeiende belang van het Westelijk Havengebied aan. De trotse hoogbouw past in de destijds geplande cityvorming.

Port authority building

In 1965 the new port authority building opened to the west of the main station. It was designed by Willem Dudok and Rob Magnée for the Amsterdam Port Authority and various shipping companies, as a replacement for the Scheepvaarthuis (No. 36) to the east of the station, illustrating the growing importance of the western port area. The impressive high-rise structure was in keeping with the then planned city centre formation.



54

Hoofdbureau van Politie

Met het vertrek van de groentemarkt naar de Centrale Markthallen in 1934 (nr. 33) en na de sloop van enkele woningen ontstond er aan de Marnixstraat ter hoogte van de Elandsgracht een bouwterrein voor een nieuw hoofdkantoor van Politie. Het gebouw werd ontworpen door Cornelis van Wilk en Eduard Messer van de Dienst Publieke Werken. Het hoofdbureau, strategisch gelegen

ten opzichte van de geplande Westelijke Tuinsteden, opende haar deuren in 1941.

Main police station

The departure of the vegetable market to the Central Indoor Market in 1934 and the demolition of several dwellings created a site for a new main police station in Marnixstraat, near the Elandsgracht canal. The building was designed by Cornelis van Wilk and Eduard Messer of the Department of Public Works. The headquarters, strategically located for the planned western garden cities, opened in 1941.



55

Districtspostkantoor

In opdracht van de PTT werd tussen 1960 en 1968 ten oosten van het Centraal Station, aan de Oosterdokkade, een geavanceerd postsorteercentrum gebouwd, naar ontwerp van het architectenbureau Merkelbach en Elling. Het ensemble bestond uit drie gebouwen: een los- en laadperron, een laagbouw voor de briefpost en een hoogbouw voor de pakketpost en de administratie. In 2010 werd het geheel gesloopt.

District post office

Between 1960 and an advanced mail-sorting centre was built for the Dutch postal service in Oosterdokkade to the east of the main station, to a design by the architecture firm Merkelbach en Elling. The complex comprised three buildings: a loading and unloading area, a low-rise structure for letters, and a high-rise one for packages and the offices. All three were demolished in 2010.



56

De Nederlandsche Bank

In 1968 verhuisde De Nederlandsche Bank van de Oude Turfmarkt (nr. 25) naar een nieuw gebouw op het Frederiksplein. Deze plek vormde oorspronkelijk de tuin van het Paleis voor Volksvlijt met de winkelgalerijen (nr. 26). Het ontwerp van de bank is van Marius Duintjer en bestaat uit een carré-vormige laagbouw waaruit een schijfvormige hoogbouw prijst. In 1991 werd daar een bijna even hoge ronde toren aan toegevoegd, ontworpen door Jelle Abma.

Netherlands Bank

In 1968 the Netherlands Bank moved from Oude Turfmarkt (No. 25) to new premises in Frederiksplein. The site was originally the garden of the Palace of Popular Arts and Crafts with its galleries of shops (No. 26). The building, designed by Marius Duintjer, consisted of a square low-rise structure surmounted by a disc-shaped high-rise one. An almost equally tall round tower block, designed by Jelle Abma, was added in 1991.



57

Rijksbelastingkantoor

Op de plek waar tot 1939 het Weesperpoortstation (nr. 15) stond, werd in 1958 het nieuwe Rijksbelastingkantoor geopend. In opdracht van het ministerie van Financiën ontwierp Rijksbouwmeester Gijsbert Friedhoff een monumentaal kantoorgebouw van tien bouwlagen met publieke functies op de begane grond en eerste verdieping. Sinds 1997 is het gebouw in gebruik bij de Hogeschool van Amsterdam, een onderdeel van haar Amstelcampus.

National Tax Office

In 1958 the new National Tax Office opened on the site where Weesperpoort railway station (No. 15) had stood until 1939. The then Chief Architect of the Netherlands, Gijsbert Friedhoff, designed a monumental,

ten-storey office building for the Ministry of Finance, with public functions on the ground floor and first floor. Since 1997 the building has been used by the Amsterdam University of Applied Sciences as part of its Amstel campus.



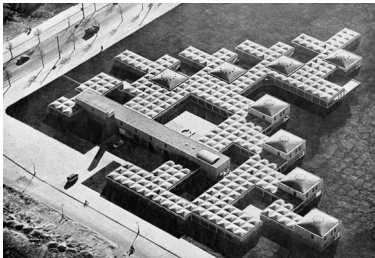
58

Wibauthuis

In opdracht van de gemeente werd tussen 1961 en 1968 een nieuw onderkomen gebouwd voor de Dienst Publieke Werken. Het gebouw bestond uit twee ten opzichte van elkaar verschoven hoogbouwschijven met daarachter twee lagere gebouwdelen. Het werd ontworpen door Norbert Gawronski, architect bij Publieke Werken, en vormde samen met het ertegenover liggende Rijksbelastingkantoor (nr. 57) een monumentale stadsentree vanaf de Wibautstraat. Het gebouw werd in 2007 gesloopt.

Wibaut House

Between 1961 and 1968 the city council commissioned new premises for its Department of Public Works. The building consisted of two offset high-rise discs, with two lower structures to the rear. Designed by Norbert Gawronski, an architect at the Department of Public Works, it created, together with the National Tax Office (No. 57) just across the road, a monumental entrance to the city from Wibautstraat. The building was demolished in 2007.



59

Burgerweeshuis

Ter vervanging van het oude Burgerweeshuis in de binnenstad (nr. 4) werd tussen 1958 en 1960 in het zuiden van de stad, langs de uitvalsweg naar Amstelveen, een nieuw burgerweeshuis gebouwd. Het laagbouwen-semble dat bestaat uit acht onderling verbonden paviljoens gegroepeerd rond patio's en een binnentuin werd ontworpen architect Aldo van Eyck. Tot 1991 functioneerde het

als weeshuis; in de decennia daarna volgden verschillende gebruikers. In 2015 werd het zorgvuldig gerenoveerd en getransformeerd tot kantoor.

Burgerweeshuis orphanage

Between 1958 and 1960 a new orphanage was built in the south of the city, along the main road to Amstelveen, replacing the old Burgerweeshuis orphanage in the city centre (No. 4). Designed by the architect Aldo van Eyck, the low-rise complex consisted of eight connected pavilions grouped round patios and an interior garden. It continued to serve as an orphanage until 1991, and in the decades that followed it had several other users. In 2015 it was carefully renovated and converted into offices.



60

Mathematentoren

In de jaren zestig breidt de Universiteit van Amsterdam sterk uit en zijn er nieuwe faciliteiten voor de bètawetenschappen nodig. Op het Roeterseiland, dicht bij bestaande laboratoria en instituten van de universiteit (nr. 29 en nr. 39), is het gemeentelijke terrein van de tramremise beschikbaar. Architect bij de Dienst Publieke Werken, Norbert Gawronski, kiest in zijn ontwerp voor hoogbouw om de universiteit voor de binnenstad te behouden. De Mathematentoren, bestemd voor wis-, natuur- en sterrenkunde wordt opgeleverd in 1968. Enkele jaren later volgt het Chemiegebouw, een bruggebouw van meer dan tien verdiepingen hoog over de Nieuwe Achtergracht. Inmiddels zijn de gebouwen herbestemd voor resp. Rechtsgeleerdheid en Gedragwetenschappen.

Mathematics tower

In the 1960s the University of Amsterdam greatly expanded, and new science facilities were required. The former site of the city tram garage on Roeterseiland, close to existing university laboratories and institutions (No. 29 and No. 39), became available. Norbert Gawronski, an architect at the Department of Public Works, opted for high-rise in his design so that the whole university could remain in the city centre. The Mathematentoren, intended for mathematics and physics, was completed in 1968, followed some years later by the chemistry building, a more than ten-storey structure bridging the Nieuwe Achtergracht canal. The buildings are now intended for the study of law and behavioural sciences respectively.



61

Academisch Ziekenhuis Vrije Universiteit

In 1953 kocht de Vrije Universiteit een stuk grond in South Amsterdam voor de bouw van een eigen opleidingsziekenhuis. Het werd ontworpen door de architecten Arend Rothuizen en Johan Groenewegen en in 1966 officieel geopend. Het Academisch Ziekenhuis was het eerste gebouw van wat later de VU-campus zou worden.

Free University teaching hospital

In 1953 the Free University purchased a plot of land in South Amsterdam in order to build its own teaching hospital. Designed by the architects Arend Rothuizen and Johan Groenewegen, it was officially opened in 1966. The hospital was the first building on what would later become the Free University campus.



62

Hoofdgebouw Vrije Universiteit

Het nieuwe hoofdgebouw van de VU-campus werd ontworpen door Christiaan Nielsen en gebouwd tussen 1966 en 1974. Vanaf de oprichting van de Vrije Universiteit in 1880 tot aan de verhuizing naar een eigen campus in Buitenveldert in 1966, lagen de universitaire faciliteiten van de VU verspreid over de stad. Op een enkele uitzondering na (nr. 41) maakte de universiteit daarbij gebruik van bestaande panden.

Main Free University building

The new main building on the Free University campus was designed by Christiaan Nielsen and built between 1966 and 1974. From 1880 (when the university was founded) to 1966 (when it moved to a new campus of its own in the south-western suburb of Buitenveldert) its facilities had been scattered across the city, with one exception (No. 41), in existing buildings.



63

Congres- en evenementencomplex RAI

In 1961 opende de RAI een nieuw beursshalencomplex in het zuiden van de stad, op een terrein ten noorden van het geplande tracé van de ringspoorbaan. Het gebouw, ontworpen door Alexander Bodon, verving het iets noordelijker, aan de Ferdinand Bolstraat, gelegen RAI Verenigingsgebouw uit 1922 (nr. 46). In de loop der tijd is het complex stap voor stap uitgebreid met extra hallen en congresfaciliteiten.

RAI conference and events complex

In 1961 the RAI (Dutch bicycle and automobile industry association) opened a new trade-fair complex in the south of the city, on a site north of the planned route of the circular railway. Designed by Alexander Bodon, the structure replaced the 1922 RAI association building (No. 46) located in Ferdinand Bolstraat slightly further north. Over the years, new halls and conference facilities have gradually been added to the complex.

1970–2000

Binnenstad op slot, Ringzone krijgt vorm

In deze periode neemt opnieuw het bebouwde oppervlak van Amsterdam flink toe. Deze keer zijn hier geen nieuwe annexaties van omliggende gemeenten voor nodig. Meest in het oog springend is de totstandkoming van de Bijlmer. Daarnaast valt op dat ook in Noord en in de Westelijke Tuinsteden volop wordt gebouwd.

Van een andere orde is de vernieuwing van de bestaande woonvoorraad die eveneens in deze periode ter hand wordt genomen. De vele gerealiseerde kleine stadvernieuwingsprojecten tekenen zich in de kaart niet af. Wel zichtbaar zijn de bouwactiviteiten in de grotere stadsvernieuwingsgebieden, zoals de zeventiende-eeuwse Westelijke en Oostelijke Haveneilanden in de jaren zeventig en tachtig en de transformatie van het voormalige Oostelijke Havengebied vanaf de jaren negentig. Het vrijkomen van het Oostelijk Havengebied voor woningbouw hangt nauw samen met de forse uitbreiding van het Westelijk Havengebied, die in het AUP was voorzien.

Grote weg- en spoorinfrastructuurprojecten, zoals de ringweg A10 en het ringspoor, die in aanzet al aanwezig waren, worden in deze periode afgebouwd en in gebruik genomen. Belangrijk zijn de opening van het eerste deel van de Schiphollijn en Station Amsterdam-Zuid in 1978. De westelijke tak van het ringspoor, die een spoorverbinding tussen Schiphol en het Centraal Station tot stand brengt, volgt in 1986. De uitwaaierende stad heeft daarnaast behoefte aan een beter intern openbaar-vervoersysteem. In 1968 wordt het initiatief genomen tot de aanleg van een metronetwerk. Vanaf 1977 rijden de eerste metro's door Amsterdam op het traject van Weesperplein tot Holendrecht/Gaasperplas. Drie jaar later wordt deze verbinding doorgetrokken naar het Centraal Station. Door de binnenstad worden de lijnen ondergronds aangelegd, buiten het centrum op viaducten en dijklichamen. Een tweede metrolijn, die het Westelijk Havengebied met Diemen verbindt en gebruikmaakt van hetzelfde dijklichaam als het ringspoor, wordt in 1997 in gebruik genomen.

De kaalslag aan de oostkant van de binnenstad die nodig is om de infrastructurele plannen ten uitvoer te brengen, is een belangrijke *game changer*. De aanleg van de metro in de Nieuwmarktbuurt mobiliseert protesten tegen de afbraak van de historische binnenstad. Hierdoor komt de bestemming van de binnenstad voor nieuwbouw van grote instellingen en publieke voorzieningen op losse schroeven te staan. Deze publieke en semi-publieke instellingen wijken uit naar de periferie, naar locaties die door snelwegen, het ringspoor en de metro goed ontsloten zijn. Voorbeelden zijn het Academisch Medisch Centrum in Amsterdam-Zuidoost en het World Trade Centre, de Rechtbank Amsterdam en het hoofdkantoor van ABN AMRO rond Station Amsterdam Zuid, het gebied dat zal uitgroeien tot Zuidas. Het IJ-oeverproject uit 1991, waarin OMA, het architectenbureau van Rem Koolhaas, de zuidelijke IJ-oever naar voren schuift als de alternatieve locatie voor dit soort centrumfuncties, wordt niet omarmd. Wel zal het in de volgende periode invloed hebben op nieuwbouw voor verschillende culturele instellingen. Het Nemo Science Museum, in 1997 gebouwd boven op de zuidingang van de IJ-tunnel, is hiervan de voorbode.

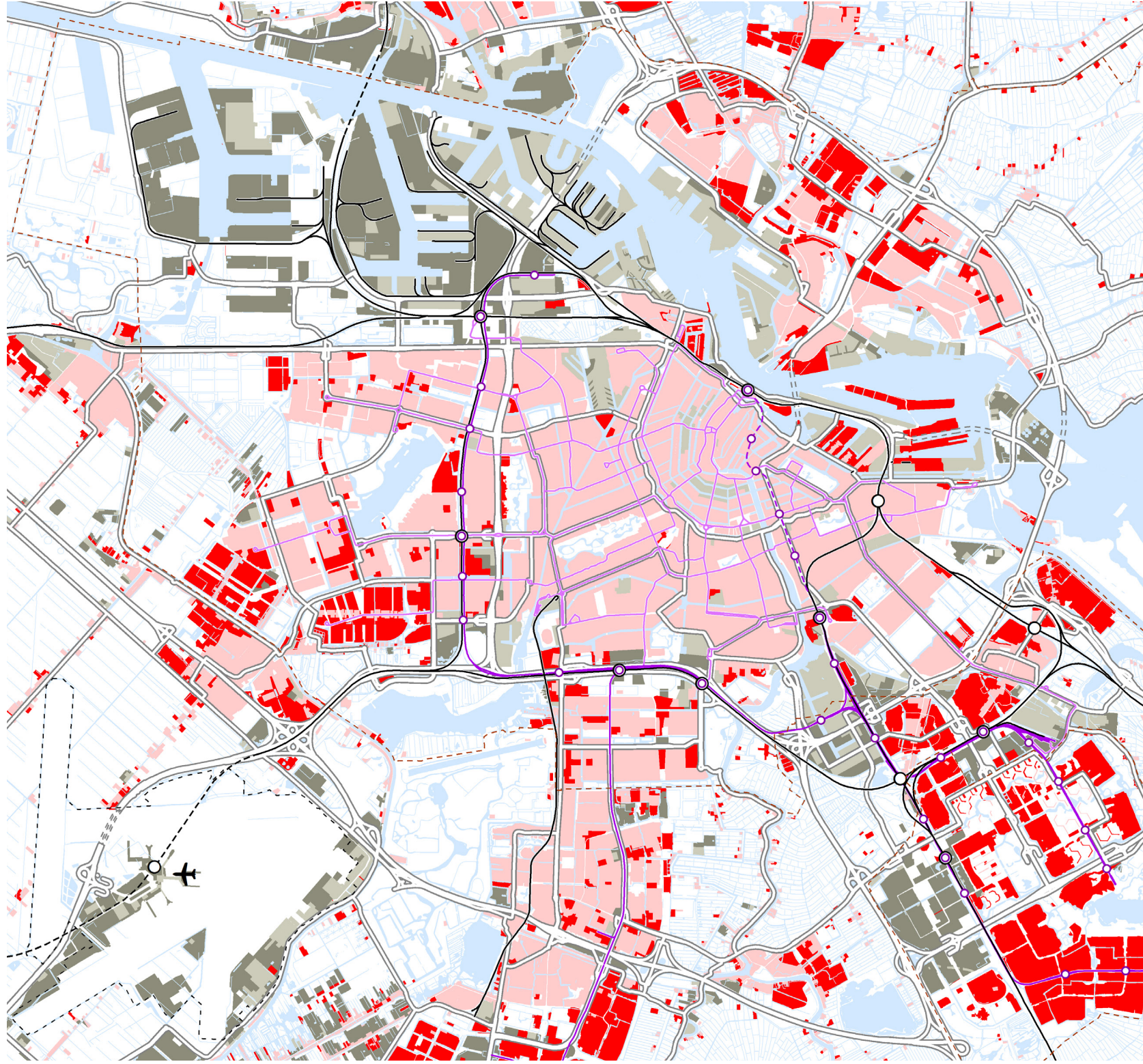
The city centre is left untouched, and the Ring Zone takes shape

During this period Amsterdam's built-up area again expanded greatly; but this time no further annexations of neighbouring towns were required. The most striking development was the construction of the Bijlmermeer estate. There was also a good deal of new building in North Amsterdam and the Western Garden Cities.

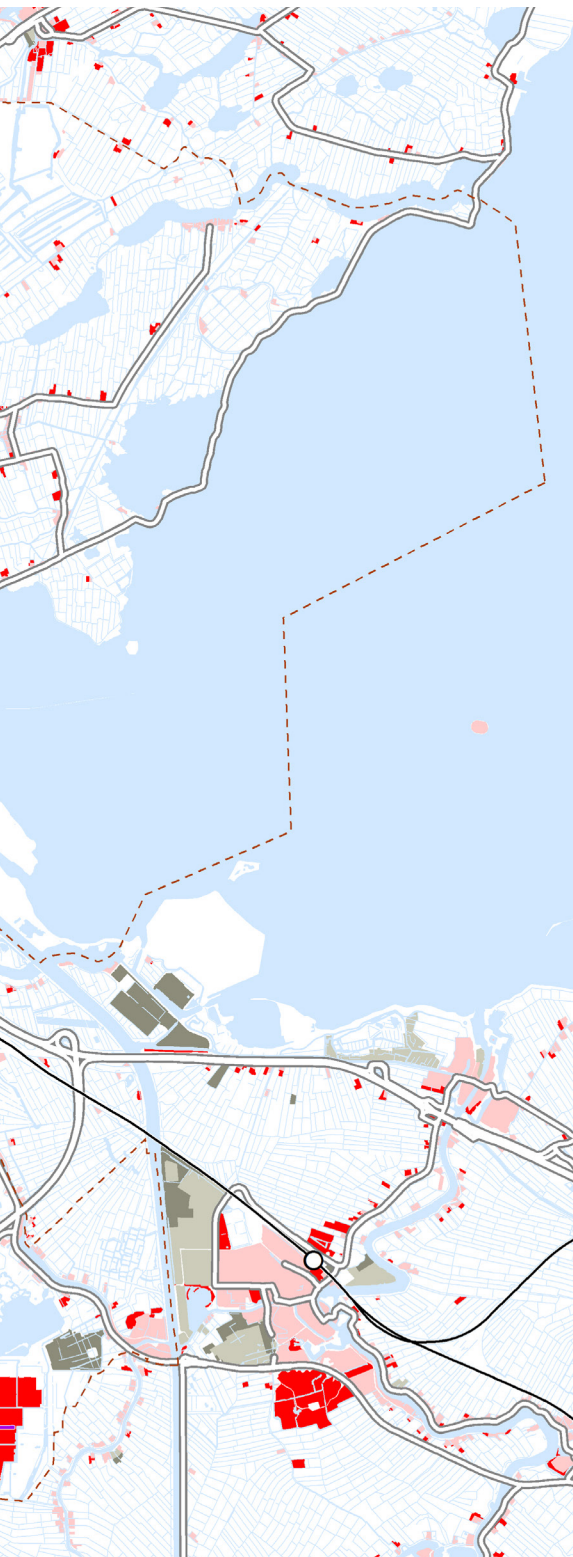
The modernization of the existing housing stock, which was also undertaken during this period, is another matter. The many small urban-renewal projects cannot be seen on the map. What *can* be seen are the building activities in the larger urban-renewal areas, such as the seventeenth-century western and eastern harbour islands in the 1970s and 1980s, and the transformation of the former eastern port area from the 1990s onwards. The availability of the eastern port area for housing was closely connected with the substantial expansion of the western port area, which was planned in the *AUP*.

Major road and rail infrastructural projects such as the A10 ring road and the circular railway (which were already potentially in place) were completed and came into service during this period. A key development was the opening of the first section of the Schiphol airport line and South Amsterdam station in 1978. The western branch of the circular railway line, which created a rail link between the airport and the main station, followed in 1986. The expanding city also needed a better internal public-transport system. In 1968 it was decided to build a metro system. From 1977 onwards the city's first metros operated on the route from Weesperplein to Holendrecht/Gaasperplas; three years later the link was extended up to the main station. In the city centre the lines were built underground; outside the centre they were on viaducts and dykes. A second metro line that linked the western port area to the town of Diemen in the south-east, and was built on the same dyke as the circular railway, came into service in 1997.

A game-changer was the wave of demolition on the eastern side of the city centre due to the infrastructural plans. Construction of the metro in the Nieuwmarkt district led to mass protests at the damage to Amsterdam's historic centre, threatening its planned development as a site for new public institutional buildings and facilities. Such public and semi-public institutions now moved out to peripheral locations with good motorway, rail and metro links; examples included the AMC teaching hospital in South-East Amsterdam and the World Trade Centre, the Amsterdam courthouse and the ABN AMRO bank headquarters round South-Amsterdam railway station, an area that would evolve into the 'South Axis' development. The 1991 project in which Rem Koolhaas's architecture firm presented the south bank of the River IJ as an alternative location for such city-centre functions was not welcomed, although in the coming period it did influence the development of new buildings for various cultural establishments – an early example being the Nemo Science Museum, built above the southern entrance to the IJ tunnel in 1997.

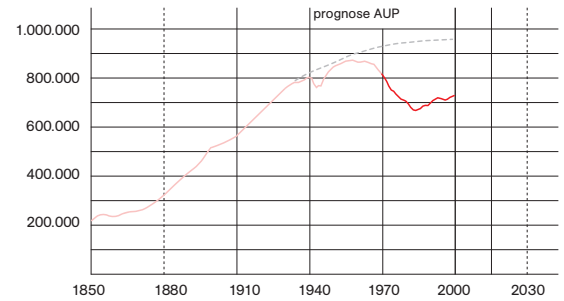


2000



- Bebouwd gebied, nieuw
Built-up area, new
- Bebouwd gebied, bestaand
Built-up area, existent
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Werkgebied, bestaand
Work area, existent
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- Spoorwegstation
Railway station
- Metro
Metro
- Metrostation
Metro station
- Tram
Tram
- Luchthaven Schiphol
Schiphol Airport

Bevolking / Population Amsterdam



Amsterdam	1970	2000
Bewoners / Residents	831.463	731.288
Woningen / Dwellings	290.747	379.797
Bewoners per woning / Residents per dwelling	2,86	1,93
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	11.597	14.122
Bewoners / Residents per ha	72	52

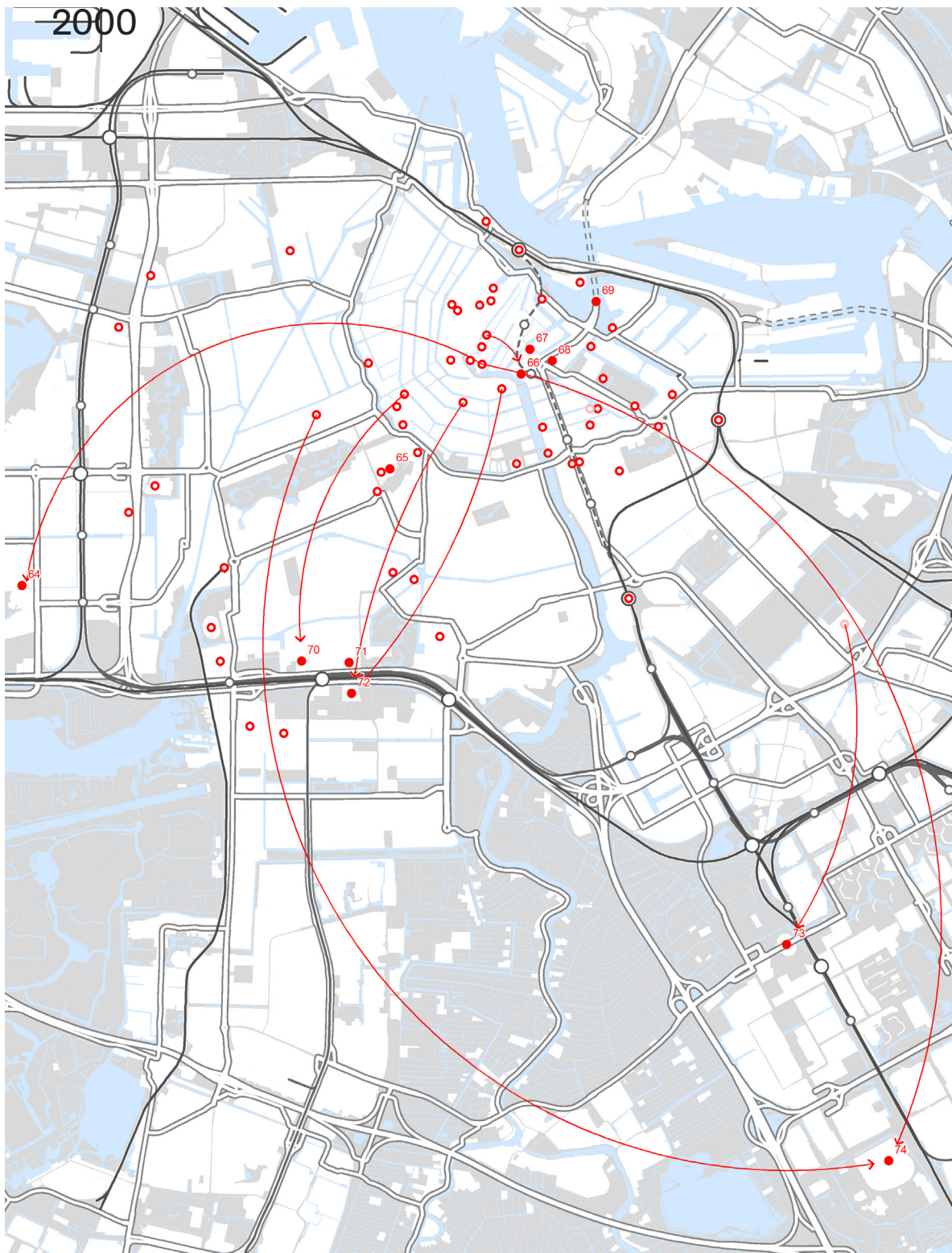


006

De verhoogde metrolijn door de Bijlmermeer ter hoogte van metrostation Kraaiennest in 1975. In de wijk met de karakteristieke honingraatflats werd het gemotoriseerde verkeer en ook de metro opgetild boven het maaiveld. Op de voorgrond de A9 in constructie. Foto: Aviodrome, Lelystad.

006

The raised metro line through the Bijlmermeer estate at Kraaiennest station in 1975. In the district with its characteristic 'beehive' flats, motor traffic and the metro were raised above ground level. In the foreground is the A9 motorway, still under construction. Photograph by Aviodrome, Lelystad.



64

Slotervaartziekenhuis

In opdracht van de gemeente Amsterdam werd tussen 1971 en 1975 een nieuw algemeen ziekenhuis gebouwd in Nieuw-West. Het ziekenhuis werd ontworpen door Bastiaan Odink, architect bij de Dienst Publieke Werken. Er kwamen patiënten van de oudere algemene ziekenhuizen in de stad. In 1997 werd het ziekenhuis geprivatiseerd. Uiteindelijk verloor het de concurrentie met nabijgelegen ziekenhuizen en ging in 2018 failliet.

Slotervaart hospital

Between 1971 and 1975 the city council commissioned a new general hospital in the New West district of the city, designed by an architect at the Department of Public Works, Bastiaan Odink. It was attended by patients from the older general hospitals in the city. In 1997 it was privatized; it eventually failed to compete with other nearby hospitals, and in 2018 it went bankrupt.



65

Van Gogh Museum

In 1973 opende het Van Gogh Museum aan het Museumplein haar deuren. Het werd gebouwd in opdracht van de Rijksgebouwendienst, die tien jaar eerder de architect Gerrit Rietveld de opdracht had gegeven. Na het overlijden van Rietveld in 1964 werkten zijn beide compagnons Joan van Dillen en Johan van Tricht het ontwerp verder uit. In 1999 werd een nieuwe vleugel toegevoegd ontworpen door de Japanse architect Kisho Kurokawa.

Van Gogh Museum

The Van Gogh Museum in Museumplein ('Museum Square') opened in 1973. It was commissioned by the Central Government Building Agency, which had awarded the contract to the architect Gerrit Rietveld ten years earlier; after he died in 1964, his design was further elaborated by his associ-

ates Joan van Dillen and Johan van Tricht. In 1999 a new wing designed by the Japanese architect Kisho Kurokawa was added.



66

Stadhuis en Muziektheater

Het stadsbestuur verhuisde in 1988 van het Prinsenhof (nr. 6) naar een nieuw onderkomen in de zogenoemde Stopera (afgeleid van Stop de Opera) op het Waterlooplein. Aan de totstandkoming van dit gebouwencomplex waarin stadhuis en muziektheater voor de Nationale Opera gecombineerd werden, ging een lang en ingewikkeld proces vooraf, waarin de locaties en de ontwerpen voor de nieuwbouw voor beide functies voortdurend ter discussie stonden. Het gebouw is ontworpen door de architecten Wilhelm Holzbauer, Bernard Bijvoet, Gerard Holt en Cees Dam.

City hall and opera house

In 1988 the city council moved from Prinsenhof (No. 6) to new premises in the 'Stopera' (from the protest slogan 'Stop the opera') in Waterlooplein. The creation of this complex, which combined the city hall and the National Opera's concert hall, was preceded by a long and complicated process in which the locations and designs for the new buildings for both functions were constantly debated. The building was designed by the architects Wilhelm Holzbauer, Bernard Bijvoet, Gerard Holt and Cees Dam.



67

Maupoleum (Burg. Tellegenhuis)

Het in opdracht van het Philips Pensioenfonds ontwikkeld kantoorgebouw met winkelgalerij aan de Jodenbreestraat uit 1971 was ontworpen door architectenbureau Zanstra, Gmelig Meyling, de Clercq Zubli. Lange tijd was het in gebruik bij de Universiteit van Amsterdam, maar werd in 1994 om esthetische redenen gesloopt.

Maupoleum

Commissioned by the Philips pension fund, this 1971 office building with a shopping gallery in Jodenbreestraat was developed by the architecture firm Zanstra, Gmelig Meyling, de Clercq Zubli. For many years it was used by the University of Amsterdam, but in 1994 it was demolished on aesthetic grounds.



68

Nederlandse Filmacademie

In 1999 verhuisde de Nederlandse Filmacademie, onderdeel van de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten, van de Overtoom naar een nieuw gebouw gelegen tussen het Mr. Visserplein en het Markenplein. Het ontwerp is van de hand van Koen van Velzen.

Netherlands Film Academy

In 1999 the Netherlands Film Academy, part of the Amsterdam University of the Arts, moved from Overtoom to new premises between Mr. Visserplein and Markenplein. The building was designed by Koen van Velzen.



69

Nemo Science Museum

Dit wetenschaps- en techniekmuseum werd in 1997 in het Oosterdok boven op de ingang van de IJtunnel (1968) gebouwd. De Italiaanse architect Renzo Piano ontwierp de nieuwbouw van het museum, dat voorheen aan de Rozengracht en in de Tolstraat gevestigd was. Na het Havenkantoor (nr. 53) en het Districtspostkantoor (nr. 55) uit de jaren zestig, is het een van de eerste publieke gebouwen die zich oriënteren naar het IJ.

Nemo Science Museum

In 1997 this science and technology museum was built in the Oosterdok above the entrance to the 1968 IJ tunnel. The Ital-

ian architect Renzo Piano designed the new building for the museum, which had previously been housed in the Rozengracht street and in Tolstraat. After the port authority building (No. 53) and the district post office (No. 55), built in the 1960s, it was one of the first public buildings in the city to be oriented towards the River IJ.



70

Rechtbank Amsterdam

In 1990 verhuisde de Rechtbank Amsterdam van het Paleis van Justitie (nr. 9) naar een door architect Ben Loerakker ontworpen nieuw gebouw aan de Parnassusweg, dicht bij het in 1978 geopende Station Amsterdam Zuid. Met het oog op nieuwbouw op dezelfde locatie is het gebouw in 2017 gesloopt. De nieuwe Rechtbank, ontworpen door KAAAN Architecten, zal naar verwachting in 2020 worden geopend.

Amsterdam courthouse

In 1990 the Amsterdam courthouse moved from the Palace of Justice (No. 9) to new premises in Parnassusweg, near South Amsterdam railway station, which had been opened in 1978 and was designed by the architect Ben Loerakker. In 2017 it was demolished to make room for a new courthouse on the same site, designed by KAAAN Architecten. It is due to open in 2020.



71

World Trade Centre

Op een steenworp afstand van Station Amsterdam Zuid opende in 1985 het World Trade Centre haar deuren. Het bedrijfsverzamelgebouw, bestaande uit verschillende kantoorstorens, vormde de opmaat voor de ontwikkeling van de Zuidas, het nieuwe commerciële centrum van Amsterdam dat in de jaren negentig tot ontwikkeling kwam. Tussen 1998 en 2004 werd het ingrijpend gerevoerd en uitgebreid. Momenteel huisvest

het ongeveer 300 nationale en internationale bedrijven en staan nieuwe uitbreidingsplannen op stapel.

World Trade Centre

In 1985 the World Trade Centre opened, a stone's throw from South Amsterdam railway station. The office complex, consisting of several tower blocks, launched the development of Amsterdam's new commercial centre the 'South Axis' in the 1990s. Between 1998 and 2004 it was extensively renovated and expanded. It is now home to some 300 Dutch and international firms, and there are plans for further expansion.



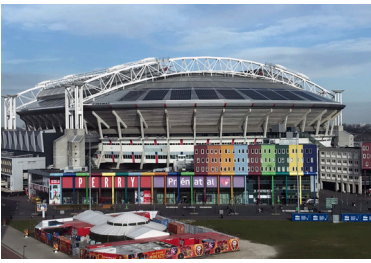
72

Hoofdkantoor ABN AMRO

De ontwikkeling van de Zuidas als kantoorlocatie krijgt in 1999 een impuls wanneer ABN AMRO haar hoofdkantoor opent aan de Gustav Mahlerlaan bij Station Amsterdam Zuid. Tot die tijd was de organisatie verspreid over de stad gehuisvest, o.a. aan het Rembrandtplein (nr. 38). Het gebouwenensemble is een ontwerp van het Amerikaanse architectenbureau Pei, Cobb, Freed en bestaat uit een aantal bouwdelen in middelhooftbouw en twee torens van 70 en 105 meter hoogte.

ABN AMRO bank headquarters

In 1999 the development of the 'South Axis' as an office location was boosted when the ABN AMRO bank opened its headquarters in Gustav Mahlerlaan near South Amsterdam railway station. The bank had previously been housed in various parts of the city, including Rembrandtplein (No. 38). Designed by the American architecture firm Pei, Cobb, Freed, the complex consisted of several mid-rise structures and two tower blocks measuring 70 and 105 metres in height.



73

Amsterdam ArenA

Tussen 1993 en 1996 werd in Amsterdam Zuid-Oost over de Burgemeester Stramanweg een groot multifunctioneel stadion gebouwd, ontworpen door architect Rob Schuurman in samenwerking met Sjoerd Soeters. Het is de thuisbasis voor voetbalclub Ajax en vervangt het oude stadion De Meer (nr. 48). Het stadion is in 2018 herdoopt in Johan Cruyff ArenA.

Amsterdam ArenA

Between 1993 and 1996 a large multifunctional stadium, designed by the architect Rob Schuurman in partnership with Sjoerd Soeters, was built along Burgemeester Stramanweg in South-East Amsterdam. It was the home base for the Ajax football club, replacing the former stadium in Watergraafsmeer (No. 48). In 2018 it was renamed the Johan Cruyff ArenA, after the world-famous Dutch footballer who had played for Ajax.



74

Academisch Medisch Centrum

In 1983 werd het Academisch Medisch Centrum (AMC) in de Bijlmermeer in gebruik genomen. Het verving het Binnengasthuis (nr. 8) en het Wilhelminagasthuis (nr. 20), beide verbonden met de Universiteit van Amsterdam. In het kolossale gebouwencomplex werd ook de medische faculteit van de UvA ondergebracht. Met uitzondering van het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis in Oost waren hiermee alle grote ziekenhuizen uit de vooroorlogse stad verdwenen. Het complex werd ontworpen door Dick van Mourik in samenwerking met architectenbureau Duintjer Ista Kramer Van Willigen.

AMC teaching hospital

The AMC teaching hospital in Bijlmermeer came into service in 1983, replacing the Binnengasthuis (No. 8) and Wilhelmina-

gasthuis (No. 20) hospitals. Both were associated with the University of Amsterdam and the colossal complex also included its medical faculty. Except for the Catholic Onze Lieve Vrouwe Gasthuis in East Amsterdam, all of the city's major pre-war hospitals had now been abolished. The complex was designed by Dick van Mourik in partnership with the architecture firm Duintjer Ista Kramer Van Willigen.

2000–2030

Een nieuw stadsbeeld

De kaart laat goed zien dat in de afgelopen twintig jaar de schaal van de nieuwbouwprojecten drastisch is afgenomen. Tegenover de bouw van hele stadsdelen in de voorgaande periode staan nu vele kleinschalige bouwprojecten, verspreid over de stad. Een uitzondering hierop vormt IJ-burg, de nieuwe woonwijk ten oosten van de stad, gelegen in het IJ op een serie kunstmatige eilanden. Tot de bouw hiervan werd in 1996 door het gemeentebestuur besloten en zes jaar later werden de eerste woningen betrokken. Ook het al bestaande Zeeburgereiland, een belangrijk infrastructureel knooppunt dat er rond 2000 nog verlaten bij lag, voegt zich in de reeks en vormt als het ware de toegangspoort tot het nieuwe oostelijke stadsdeel.

De gearceerde vlakken in de kaart geven aan waar volgens de huidige plannen in de komende jaren nieuwe bouwprojecten op stapel staan. Er tekent zich een patroon af waarin de Ringzone en de IJ-oeveren een hoofdrol spelen. Daarbij zijn nadrukkelijk ook de havengebieden langs de noordelijke oeveren van het IJ en de oudste delen van het Westelijk Havengebied betrokken. In de westelijke en oostelijke Ringzone betreft het eveneens verouderde werkgebieden, die door de veranderende ideeën over het combineren van woon-werkgebieden en de zeer goede bereikbaarheid de ideale locaties lijken voor het ontwikkelen van stedelijke milieus in hoge dichtheid.

Een belangrijk infrastructureel project in deze periode is de ontsluiting van IJ-burg: de aanleg van de Piet Heintunnel in het Oostelijk Havengebied (1997), de autobridgen tussen het Zeeburgereiland en de verschillende delen van IJ-burg (rond 2000) en tot slot de aansluiting op de A1 en A9 bij het Knooppunt Diemen (2004). Grootschalige infrastructurele projecten die niet zichtbaar zijn op de kaart omdat het aanpassingen van bestaande stations betreft, zijn de maatregelen om de capaciteit van het openbaar vervoer te verhogen. Het Centraal Station, waar de ene verbouwing naadloos overgaat in de volgende, is daarvoor exemplarisch. In de komende jaren staan ook voor de stations Zuid, Amstel en Sloterdijk grote aanpassingen gepland. Tot slot werd na bijna twee decennia van bouwactiviteiten in de zomer van 2018 de Noord/Zuidlijn geopend, de metrolijn die Noord voor het eerst adequaat verbindt met de rest van Amsterdam tot aan Station Zuid.

Met een reeks nieuwe publieke gebouwen, zoals het Paleis van Justitie, het Muziekgebouw aan het IJ en het Filmmuseum Eye, presenteert het centrum van Amsterdam zich steeds nadrukkelijker aan het IJ. Deze instellingen verlieten hiervoor de historische binnenstad en de negentiende-eeuwse stadsdelen. Ook de bètafaculteiten van de UvA hebben onlangs het binnenstedelijk gebied verruild voor een locatie in Watergraafsmeer. De gunstige ligging van de Ringzone tussen de vooroorlogse en de naoorlogse stad biedt Amsterdam de unieke mogelijkheid uit te groeien tot een polycentrische stad. Recente ontwikkelingen zoals de vernieuwing van de campus van de Vrije Universiteit, die daarbij langzaam opschuift richting Zuidas, en een nieuw megahotel dat verrijst bij de RAI, getuigen hiervan.

De verschillende perioden overziend valt op dat ondanks de verplaatsing van instellingen de meeste gebouwen als monumenten gehandhaafd en hergebruikt worden. Voor veel grote naoorlogse gebouwen in modernistische stijl geldt dat echter niet: zij zijn inmiddels gesloopt of onherkenbaar verminkt.

A new image of the city

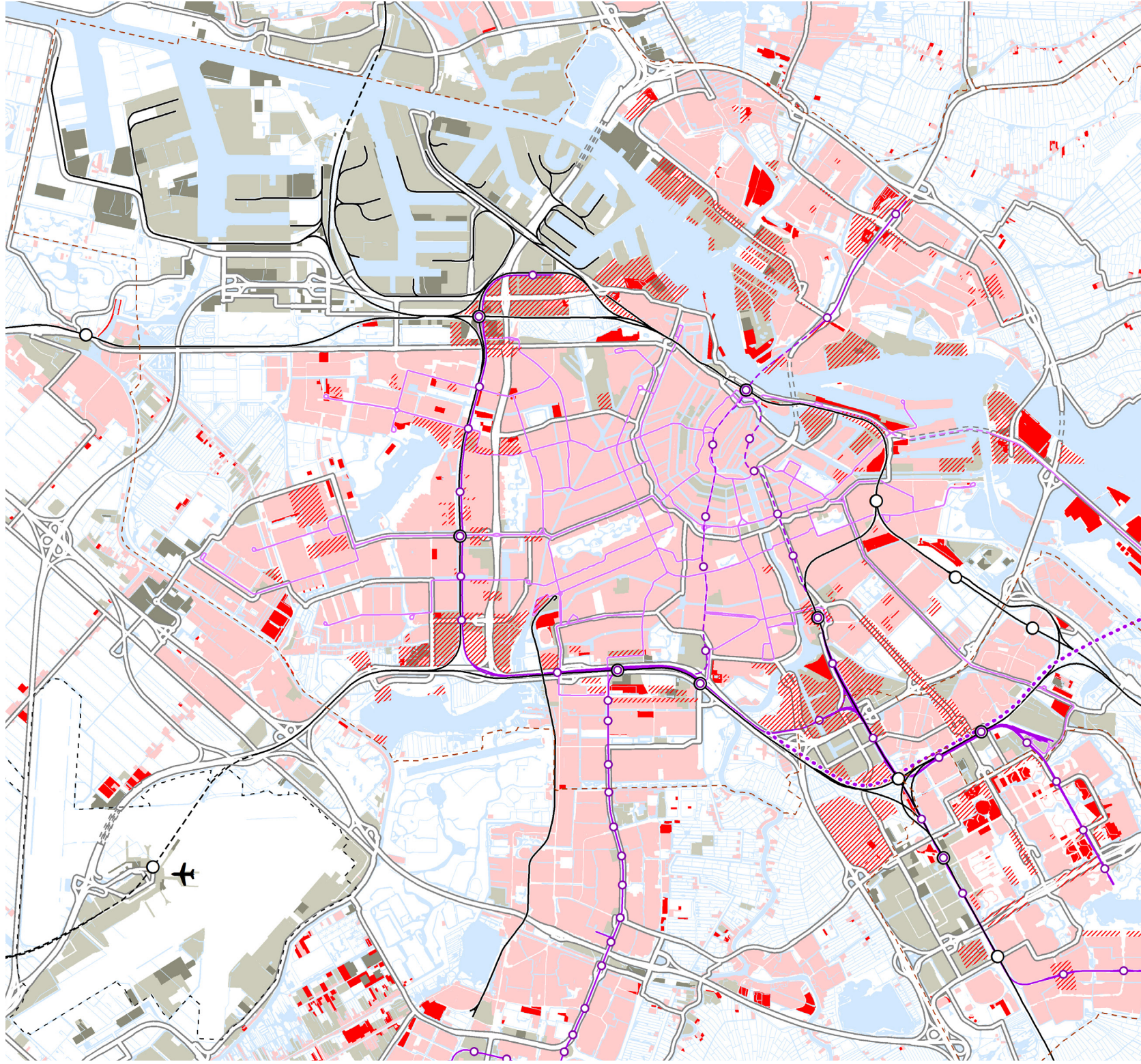
As the map shows, in the previous twenty years the scale of new building projects drastically decreased. In contrast to the former construction of complete districts, there were now numerous small-scale projects scattered across the city. An exception was IJburg, the new housing district to the east of the city, built on a series of artificial islands in the River IJ. The city council decided to build this in 1996, and the first dwellings were occupied six years later. The existing Zeeburgereiland, a key infrastructural hub that in 2000 was still relatively undeveloped, is now a gateway to the new eastern section of the city.

The hatched areas of the map show where new building projects are planned for the years to come. We can see a pattern in which the Ring Zone and the banks of the River IJ will play a major role, especially the port areas along the northern banks of the IJ and the oldest parts of the western port area. The western and eastern Ring Zone also include obsolete work areas which, owing to changing ideas about the combination of housing and employment areas and their excellent access, would seem to be ideal locations for the development of high-density urban environments.

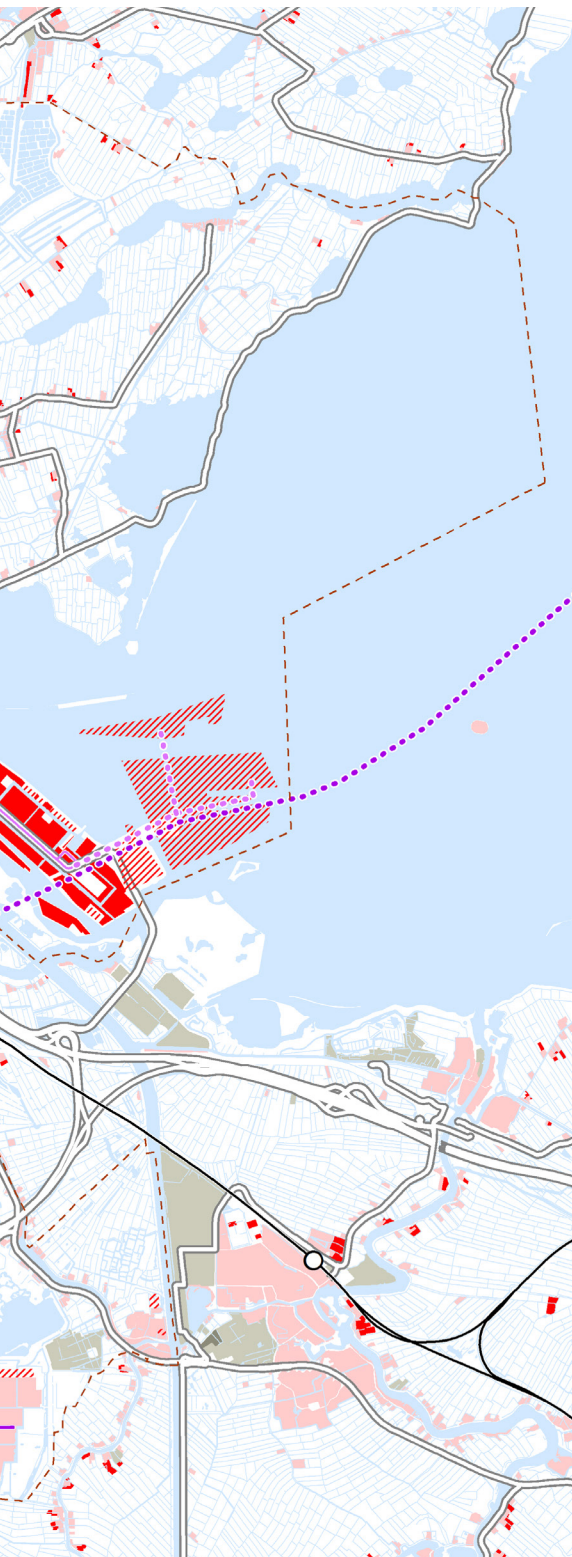
A key infrastructural project during this period was access to IJburg: the construction of the Piet Hein tunnel in the eastern port area (in 1997), the road bridges between the Zeeburgereiland and the various parts of IJburg (around 2000), and finally the links to the A1 and A9 motorways at the Diemen intersection (in 2004). Major infrastructural projects that cannot be seen on the map (because they involve changes to existing railway stations) are the measures to improve the capacity of public transport. A classic example is Amsterdam's main station, with its seamless succession of reconstructions. Major changes are also planned in the coming years for the South Amsterdam, Amstel and Sloterdijk stations. Finally, after almost two decades of construction work, the North-South metro line – which for the first time created proper links between North Amsterdam and the rest of the city right down to South Amsterdam station – was opened in summer 2018.

With a series of new public buildings such as the Palace of Justice, the *Muziekgebouw aan het IJ* concert hall and the Eye film museum, the centre of Amsterdam was increasingly focused on the River IJ. These institutions had left the historic city centre and the nineteenth-century districts. The University of Amsterdam's science faculties recently abandoned the city centre for a site in Watergraafsmeer. The convenient location of the Ring Zone between pre-war and post-war districts has given Amsterdam a unique opportunity to grow into a polycentric city. Recent developments such as the modernization of the Free University campus, which is gradually shifting towards the South Axis, and a new mega-hotel near the RAI complex are evidence of this.

When we consider the various periods, it is striking that, despite the changes in institutions, most buildings have been maintained and reused – but this cannot be said of most of the large post-war Modernist buildings, which have been demolished or damaged beyond recognition.

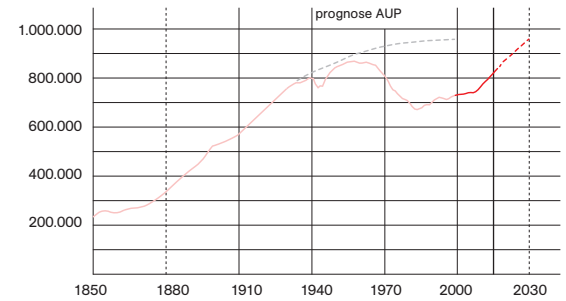


2030



- Bebouwd gebied, nieuw
Built-up area, new
- Bebouwd gebied conform Koers 2025
Built-up area as per Koers 2025
- Bebouwd gebied, bestaand
Built-up area, existent
- Werkgebied, nieuw
Work area, new
- Werkgebied, bestaand
Work area, existent
- Water
Water
- Gemeentegrens
Municipal boundary
- Weg
Road
- Spoorweg
Railway
- Spoorwegstation
Railway station
- Metrostation
Metro station
- Metro
Metro
- Metro Wensbeeld OV Netwerk 2030
Metro Wensbeeld OV Netwerk 2030
- Tram
Tram
- Tram Wensbeeld OV Netwerk 2030
Tram Wensbeeld OV Netwerk 2030
- ✈ Luchthaven Schiphol
Schiphol Airport

Bevolking / Population Amsterdam

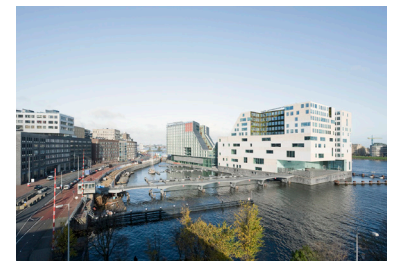
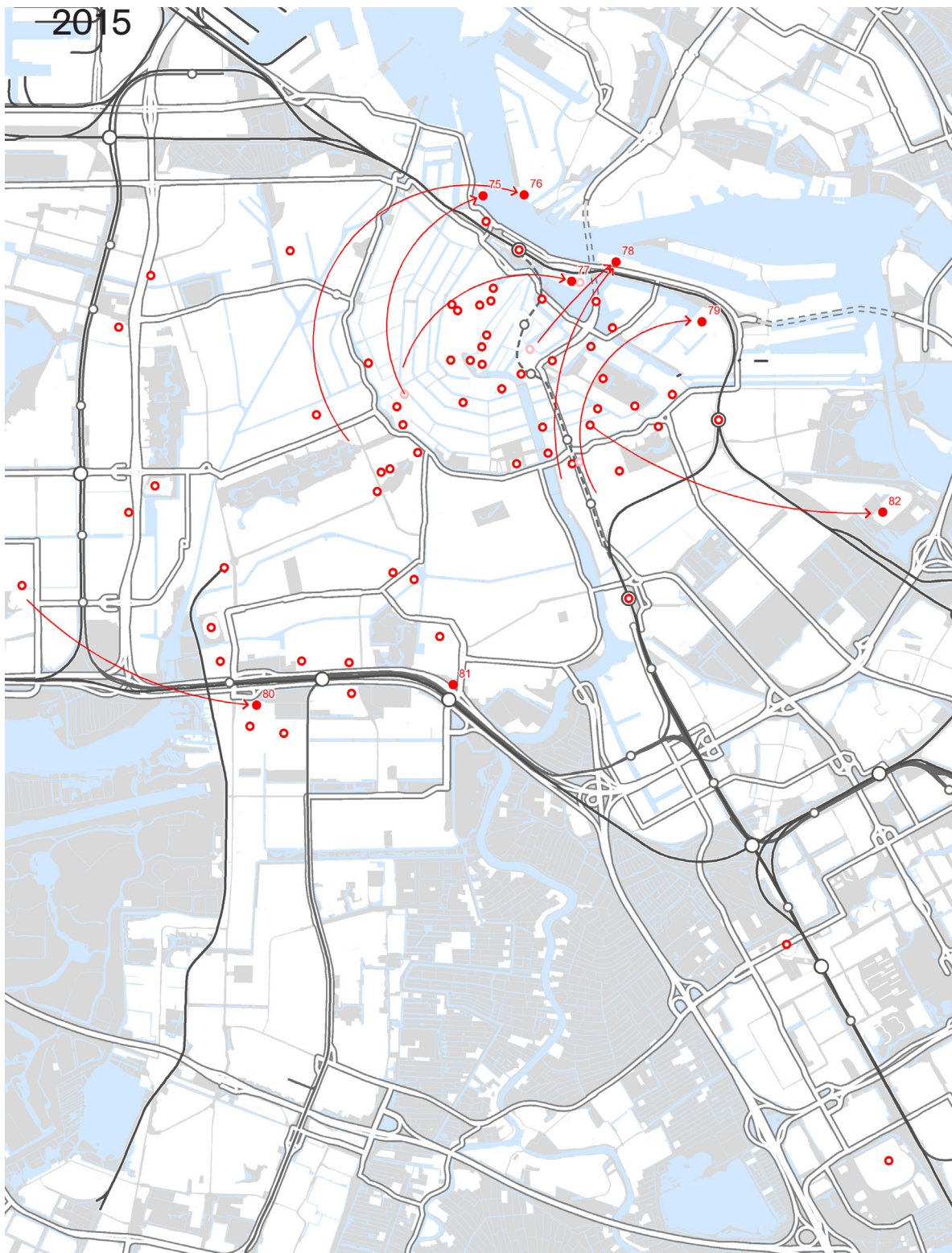


Amsterdam	2000	2030
Bewoners / Residents	731.288	956.000
Woningen / Dwellings	379.797	485.279
Bewoners per woning / Residents per dwelling	1,93	1,97
Totaal bebouwd gebied / Total built-up area in ha	14.122	15.041
Bewoners / Residents per ha	52	64



007
De Zuidas gezien vanuit het zuiden in 2018. De hoogbouw en clave langs de A10 Zuid staat model voor de inrichting van de overige ontwikkellocaties langs de ringweg. Foto: Aerophoto-Schiphol

007
The 'South Axis' seen from the south in 2018. The high-rise enclave along the A10 southern section is a model for the development of the other locations along the ring road. Photograph by Aerophoto-Schiphol



75

Paleis van Justitie

Toen in 1990 het merendeel van de gerechtelijke instanties van het Paleis van Justitie (nr. 9) naar de nieuwbouw aan de Parnassusweg (nr. 70) verhuisde, bleef, na protesten van rechters en bijval in de media, alleen het Gerechtshof Amsterdam in het oude gebouw gevestigd. In 2013 verhuisde het naar een door Felix Claus ontworpen nieuw Paleis voor Justitie op een centrale locatie aan het IJ, het IJ-dock.

Palace of Justice

When most of the judicial institutions in the Palace of Justice (No. 9) moved to new premises in Parnassusweg (No. 70), only the Amsterdam courthouse remained in the former building, after protests by judges, with support from the media. In 2013 the new Palace of Justice, designed by Felix Claus, moved to a central site on the River IJ.



76

Eye Filmmuseum

Als eerste grote culturele instelling in Noord opende het Eye Filmmuseum in 2012 de deuren van een spectaculair gebouw aan de oevers van het IJ, ontworpen door de Oostenrijkse architecten Roman Delugan en Elke Delugan-Meissl. Een voorloper van het Eye was vanaf 1975 gevestigd in het Vondelparkpaviljoen (1880).

Eye film museum

In 2012 the first major cultural establishment in North Amsterdam, the Eye film museum, opened its spectacular building on the banks of the River IJ, designed by the Austrian architects Roman Delugan and Elke Delugan-Meissl. A predecessor of Eye had been established since 1975 in the Vondelpark pavilion (built in 1880).



77

Openbare Bibliotheek Amsterdam, Oosterdok

Dichtbij het Centraal Station, op het voormalige rangeerterrein Oosterdokseiland, werd in 2007 de nieuwe centrale vestiging van de Openbare Bibliotheek Amsterdam gebouwd (OBA), een ontwerp van de hand van architect Jo Coenen. Tot aan 2007 was deze instelling gevestigd aan de Keizersgracht en de Prinsengracht.

Amsterdam Public Library

In 2007 the new central branch of the Amsterdam Public Library, designed by the architect Jo Coenen, was built on the former site of the Oosterdokseiland railway shunting yard. Until 2007 it had been located in premises on the Keizersgracht and Prinsengracht canals.



78

Muziekgebouw aan 't IJ

In opdracht van de Gemeente Amsterdam werd op de kop van de Oostelijke Handelskade een muziekcentrum gebouwd waarin De IJsbreker en Jazzpodium het Bimhuis een nieuw onderdak kregen. Het gebouw, ontworpen door het Deense architectenbureau 3xN Architects, werd geopend in 2005.

IJ music centre

The city council commissioned a music centre at the head of the Oostelijke Handelskade, with new premises for De IJsbreker and Jazzpodium het Bimhuis. Designed by the Danish architecture firm 3xN Architects, the building was opened in 2005.



79

INIT-gebouw

Het grote bedrijfsverzamelgebouw (Initiatief of In it) uit 2005, gelegen op het Oostenburgereiland, is ontworpen door Groosman Partners. Enkele gemeentelijke diensten (reinigingsdienst) en de Persgroep Nederland, een grote dagbladuitgever, huren ruimten in het gebouw. De Perscombinatie, later opgegaan in de Persgroep en uitgever van o.a. het *Parool*, de *Volkskrant* en *Trouw*, was voorheen gevestigd in de Parooldriehoek aan de Wibautstraat.

INIT building

This large joint business building, dating from 2005 and located on the Oostenburgereiland, was designed by Groosman Partners. A number of city departments (such as street cleaning) and Persgroep Nederland, a major newspaper publisher, rent premises in the building. The Perscombinatie, later part of the Persgroep and the publisher of such newspapers as *Het Parool*, *De Volkskrant* and *Trouw*, was previously housed in the 'Parooldriehoek' in Wibautstraat.



80

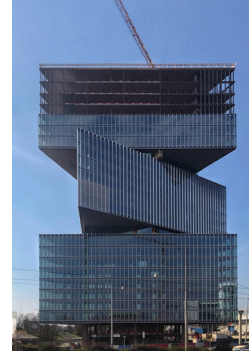
Academisch Centrum Tandheelkunde Amsterdam (ACTA)

ACTA is de gezamenlijke faculteit Tandheelkunde van de Universiteit van Amsterdam en de Vrije Universiteit. De faculteit werd in 1984 opgericht en ondergebracht in een bestaand gebouw aan de Louwesweg in stadsdeel Slotervaart. Vanaf 2010 is ACTA gehuisvest in een door Benthem Crowell Architecten ontworpen gebouw aan de Gustav Mahlerlaan, naast het VU medisch centrum (nr. 61).

Amsterdam Dental Teaching Hospital (ACTA)

ACTA is the joint dental faculty for the University of Amsterdam and the Free Univer-

sity. The faculty was set up in 1984 and located in an existing building in Louwesweg in the Slotervaart district. Since 2010 ACTA has been housed in a building in Gustav Mahlerlaan, designed by Benthem Crowell Architecten next to the Free University medical centre (No. 61).



81

Amsterdam RAI Hotel

In opdracht van de NH Hotel Group wordt langs de A10 bij de RAI (nr. 63) een groot nieuw hotel gerealiseerd in een hoogbouw van 25 verdiepingen, ontworpen door OMA.

Amsterdam RAI Hotel

A large new hotel was commissioned by the NH Hotel Group along the A10 near the RAI (No. 63) in a 25-storey high-rise building designed by OMA.



82

Faculteit der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica

In de jaren negentig besloot de UvA in de Watergraafsmeer een nieuw universiteitscluster voor de exacte wetenschappen te bouwen. Deze faculteiten waren tot dan toe ondergebracht op het Roeterseiland in de binnenstad (nr. 60). Mede dankzij de aanwezigheid van de universiteit aldaar heeft dit stadsdeel zich inmiddels ontwikkeld tot het Amsterdam Science Park, een gebied waar kennisintensieve bedrijven, onderzoeksinstellingen en hoger onderwijs samenkomen. In 2010 werd het Faculteitsgebouw der Natuurwetenschappen, Wiskunde en Informatica opgeleverd, ontworpen door Rudy Uytenhaak Architectenbureau (coördinerend architect), Meyer en van Schooten Architecten en Architectuurstudio HH.

Faculty of natural sciences, mathematics and computer science

In the 1990s the University of Amsterdam decided to build a new university for exact sciences in the Watergraafsmeer district. These faculties had previously been housed on Roeterseiland in the city centre (No. 60). Partly through the presence of the university there this part of the city has since developed into the Amsterdam Science Park, where knowledge-intensive companies, research institutions and higher-educational establishments make contact. In 2010 the faculty building for science, mathematics and computer science was designed and completed by Rudy Uytenhaak Architectenbureau (the coordinating architect), Meyer and Van Schooten Architecten and Architectuurstudio HH.

VerantwoordingGeraadpleegde kaarten

- Kaart 1850: Minuutplannen 1811-1832, Topografische militaire kaarten uit 1849 en 1850.
- Kaart 1910: Bonnekaarten 1904-1914, Historische netkaarten Amsterdamse tram.
- Kaart 1940: Topografische kaarten 1938, Historische netkaarten Amsterdamse tram.
- Kaart 1970: Topografische kaarten 1967, Historische netkaarten Amsterdamse tram.
- Kaart 2000: Topografische kaarten 2000, CBS Bestand Bodemgebruik 2006; TOP10 2011
- Kaart 2030: Topografische kaarten 2015, Gemeente Amsterdam, *Structuurvisie Amsterdam 2040*, februari 2011. Gemeente Amsterdam, *Ontwikkelvisie Koers 2025*, april 2016.

Toelichting tekenmethode

- Otto Diesfeldt, Esther Gramsbergen, Iskandar Pané, 'Campus-atlas Delft en Eindhoven. Aantekeningen bij de kaarten', in: *OverHolland 18/19*, 2017, pp. 59-67.

Toelichting kaarten

- Guus Borger e.a., 'Twaalf eeuwen ruimtelijke transformatie in het westen van Nederland in zes kaartbeelden: landschap, bewoning en infrastructuur in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 en 2000', in: *OverHolland 10/11*, 2011, pp. 65-96.
- Esther Gramsbergen, *Kwartiermakers in Amsterdam. Stedelijke instellingen als aanjagers van de ruimtelijke ontwikkelingen 1580-1880*. Nijmegen (Vantilt) 2014.
- Henk Engel, 'In de marge van het AUP', zie pp. 61-92.
- Manuela Triggianese, Roberto Cavallo, 'Het station van de toekomst', in dit nummer, pp. 41-59.

Grafieken

- De ontwikkeling van de Amsterdamse bevolking van 1850 tot 2030 is gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Toelichting gebouwen

- De gegevens zijn ontleend aan websites van Architectuur Centrum Amsterdam, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (Rijksmonumentenregister), Het Nieuwe Instituut, Stadsarchief Amsterdam (beeldbank), Geheugen van de VU.
- Verder zijn geraadpleegd: Ids Haagsma, Hilde de Haan, Anna de Haas, H.J. Schoo, *Amsterdamse gebouwen 1800-1980*. Utrecht/Antwerpen (Uitgeverij Het Spectrum) 1981, en Hilde de Haan, Ids Haagsma, *Al de gebouwen van de Universiteit van Amsterdam*. Haarlem (Architext) 2000.

Herkomst afbeeldingen gebouwen

- Stadsarchief Amsterdam, m.u.v. nr. 33 (serc.nl), nr. 39 (Het Nieuwe Instituut), nr. 59 (overgenomen uit: *Forum* 1960/1961, nr. 6/7), nr. 70 (Aronsohn Raadgevende Ingenieurs), nr. 75 (Mecanoo Architecten) nr. 73, 78, 79, 80, 81, 82 (Iskandar Pané).

SourcesMaps consulted

- 1850 map: 1811-1832 *Minuutplannen* maps; 1849 and 1850 topographical military maps.
- 1910 map: 1904-1914 *Bonnekaarten* maps; historical maps of Amsterdam tram network.
- 1940 map: 1938 topographical maps; historical maps of Amsterdam tram network.
- 1970 map: 1967 topographical maps; historical maps of Amsterdam tram network.
- 2000 map: 2000 topographical maps; Statistics Netherlands, *Bestand bodemgebruik*, 2006; TOP10 2011
- 2030 map: 2015 topographical maps; Gemeente Amsterdam, *Structuurvisie Amsterdam 2040*, February 2011; Gemeente Amsterdam, *Koers 2025: ruimte voor de stad*, April 2016.

Information on the drawing method

- Otto Diesfeldt, Esther Gramsbergen, Iskandar Pané, 'Campus Atlas Delft and Eindhoven: notes on the maps', in *OverHolland 18/19*, 2017, pp. 59-67.

Explanatory notes on maps

- Guus Borger *et al.*, 'Twelve centuries of spatial transformation in the western Netherlands, in six maps: landscape, habitation and infrastructure in 800, 1200, 1500, 1700, 1900 and 2000', in *OverHolland 10/11* (summer 2011), pp. 65-96.
- Esther Gramsbergen, *Kwartiermakers in Amsterdam: stedelijke instellingen als aanjagers van de ruimtelijke ontwikkelingen 1580-1880*, Nijmegen, Vantilt, 2014.
- Henk Engel, 'In the margin of the AUP', in this issue, pp. 61-92.
- Manuela Triggianese, Roberto Cavallo, 'The station of the future', in this issue, pp. 41-59.

Charts

- The development of Amsterdam's population from 1850 till 2013 is based on data from Statistics Netherlands – CBS.

Explanatory notes on buildings

- The data come from the Amsterdam Architectural Centre, the Cultural Heritage Agency of the Netherlands (register of national monuments), Het Nieuwe Instituut, Amsterdam City Archives (image bank) and the Free University's 'Memory' website.
- Also consulted: Ids Haagsma, Hilde de Haan, Anna de Haas, H. J. Schoo, *Amsterdamse gebouwen 1800-1980*, Utrecht and Antwerp, Uitgeverij Het Spectrum, 1981, and Hilde de Haan, Ids Haagsma, *Al de gebouwen van de Universiteit van Amsterdam*, Haarlem, Architext, 2000.

Sources of illustrations of buildings

- Amsterdam City Archives, except No. 33 (serc.nl), No. 39 (Het Nieuwe Instituut), No. 59 (from *Forum* 1960/1961, Nos. 6/7), No. 70 (Aronsohn Raadgevende Ingenieurs), No. 75 (Mecanoo Architecten), Nos. 73, 78, 79, 80, 81, 82 (Iskandar Pané).



008

Scenario voor de verdichting van de Ringzone met hoogbouw. Impressie: Louis van Amerongen. Uit: *Plan Amsterdam* 01/2018, p. 10.

008

Scenario fort the Ringzone's densification with high rise constructions. Impression Louis van Amerongen. From *Plan Amsterdam* 01/2018, p. 10.