

## Beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord



Datum in procedure: 09-10-2012

Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord gemeente Amsterdam (Noord-Holland) ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Datum aanwijzing: 03-03-2014

- DEEL 1: Waterlandse Zeedijk, dijkdorpen en 19e-eeuwse ontwikkelingsgebieden
- DEEL 2: 20-40 gordel, tuindorpen en parken

Errata:



## **Amsterdam, Amsterdam-Noord**

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieu zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 400 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van Amsterdam-Noord in de gemeente Amsterdam als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

## TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van  
het beschermd stadsgezicht **Amsterdam-Noord**  
Stadsdeel Amsterdam-Noord,  
gemeente Amsterdam (Noord-Holland)

**DEEL 1:** Waterlandse Zeedijk, dijkdorpen en  
19<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingsgebieden

## Inleiding

Amsterdam-Noord is ontstaan in een van oorsprong middeleeuws veengebied ten noorden van het IJ. Om de ontginning van het veen mogelijk te maken, werden dijken opgeworpen. Hieruit ontwikkelde zich uiteindelijk de lange en bochtige Waterlandse Zeedijk, die de bevolking tegen het omringende water moest beschermen. Langs de dijk ontwikkelden zich verschillende dijkdorpen, zoals Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing van Oostzanerdijk.

Ten zuiden van de dijk lag de later apart bedijkte landtong Volewijk. Halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw werden twee buitendijkse gebieden aan weerszijde van deze landtong, de Nieuwendammer- en Buiksloterham, eveneens ingedijkt. De Volewijk werd sinds de 17<sup>e</sup> eeuw doorsneden door de Buiksloter Trekvaart, die in 1824 werd verbreed als onderdeel van het Noordhollands Kanaal. Dit kanaal was geschikt voor zeeschepen en kwam via de Willemssluisen uit in het IJ. Toen in 1876 het Noordzeekanaal werd geopend, verloor het Noord-hollands Kanaal zijn functie als zeeverbinding.

De nieuw gewonnen gebieden aan het IJ waren eigendom van de gemeente Amsterdam en ontwikkelden zich vooral als industriezone. In 1921 annexeerde Amsterdam een groot deel van het gebied ten noorden van het IJ, inclusief de dijkdorpen aan de Waterlandse Zeedijk. Tussen 1910 en 1940 werden in dit gebied een reeks kwalitatief hoogwaardige arbeiderswijken gebouwd volgens het tuindorpconcept en voorzien van parken. Hoewel de diverse tuindorpen op zichzelf staan, vormen zij met elkaar een omvangrijk 'sociaal-democratisch' uitbreidingsgebied.

De zorgvuldig uitgewerkte tuindorpen, ingebed in hun historische omgeving, vormen een voor Nederland uniek complex.

Het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling, die dit gebied in de periode 1850-1940 doormaakte. Ten eerste de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk. Daarnaast het 19<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingsgebied, met name de Volewijk en delen van de Nieuwendammer- en Buiksloterhampolder, met het Noordhollands Kanaal als belangrijkste as. Ten slotte de reeks tuindorpen, die in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw binnen deze structuur tot stand kwam.

Hoewel de historisch landschappelijke dragers, dijk- en tuindorpen tegenwoordig omringd worden door tal van uitbreidingswijken, zijn ze nog altijd duidelijk herkenbaar.

Vanwege de omvang van het beschermde gebied, dat als één samenhangend beschermd gezicht wordt gepresenteerd, valt de beschrijving ervan in twee delen uiteen. Deel 1 omvat de structuren die voor 1900 zijn gevormd: de Waterlandse Zeedijk en de dijkdorpen, alsmede de 19<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingsgebieden. In deel 2 komt de reeks tuindorpen aan de orde, ook wel de '20-40 gordel' van Noord genoemd.

## Ontstaan en ontwikkeling

### *Ontstaan van de Waterlandse Zeedijk*

Amsterdam-Noord is ontstaan op veengronden, die vanaf de 7<sup>e</sup> eeuw werden ontgonnen. Dat gebeurde volgens het vrije Friese systeem, door vrije dorpsgemeenschappen of bannen. Men wierp daartoe een veendijkje op (Gouwdijk) en een achtersloot voor de afwatering (Gouwsloot). De ontginning had tot gevolg dat het veen sterk inklonk: rond 1250 was het al 3 meter gezakt. De almaar toenemende dreiging van de binnen- en buitenmeren, die bij stormachtig weer grote stukken veengebied opslokten, leidde tot de aanleg van steeds meer dijken. Langs de Zuiderzee en het IJ werden ze extra verhoogd en uiteindelijk vormde dit geheel van dammen en dijken de Waterlandse Zeedijk<sup>1</sup>. Rond 1300 was deze dijk gereed. In de eeuwen daarop verschoof deze dijk verder noordwaarts als gevolg van verschillende dijkdoorbraken, waarna binnendijks een nieuwe dijk werd aangelegd. Ten zuiden van de dijk lag nog de Volewijk, een natuurlijk gevormde landtong, die later apart omdijkt werd, maar als gevolg van dijkdoorbraken steeds smaller werd.

### *Bewoning*

Toen akkerbouw door het dalen van de bodem steeds moeilijker werd, begon men zich meer toe te leggen op de handel en visserij en vestigde men zich steeds meer aan de dijk, waar zich lintbebouwing ontwikkelde en dijkdorpen ontstonden. De dijk vormde tevens de belangrijkste verkeersverbinding over land, maar het meeste verkeer en vervoer ging toch over het water: enerzijds via het fijnmazige waternetwerk in het binnendijkse gebied (Waterland) en anderzijds via het IJ en de Zuiderzee.

De 16<sup>e</sup> eeuw was een bloeiperiode voor de Waterlandse zeevaart (zuivel, haring en graanhandel). Zozeer dat ze door Amsterdam als een bedreiging werd gezien. De Spaanse Overheersing (1572-1578)

maakte een einde aan deze bloei, die wel de Waterlandse Gouden Eeuw wordt genoemd. In de 17<sup>e</sup> eeuw profiteerden de Waterlanders echter van de nabijheid van Amsterdam, door de grote vraag naar arbeidskrachten (scheepvaart) en voedsel (zuivel, Zaanse kaas). De economie richtte zich steeds meer op de veeteelt. In 1600 werd dwars door de Volewijk, van het Tolhuis aan het IJ naar Buiksloot de Buikslotertrekvaart gegraven, die in 1663 werd verlengd richting IJpendam en Purmerend. Daarnaast ging men in de 17<sup>e</sup> eeuw over tot het droogmaken van verschillende binnenmeren, waaronder het Buikslotermeer (1623-1628).

### *19<sup>e</sup> eeuw: nieuwe scheepvaartkanalen en landaanwinning*

Onder Koning Willem I kwam in 1824 het Noord-Hollandsch Kanaal tot stand. Het kanaal liep deels via het tracé van de Buikslotertrekvaart. De opzet van het kanaal was een snellere en veiligere verbinding voor zeeschepen tussen Den Helder en Amsterdam. Het kanaal met de dubbele Willemsluizen aan het IJ werd wereldwijd als een waterbouwkundig hoogstandje beschouwd. De zeescheepvaart ontwikkelde zich echter in zo'n hoog tempo dat kanaal en sluisen al snel te klein werden. In 1870 begon men met de aanleg van het Noordzeekanaal naar IJmuiden. De afdamming van het IJ maakte deel uit van dit project. Tussen IJ en Zuiderzee werd een nieuwe dijk aangelegd met een nieuw sluisencomplex (Oranjesluizen). Hierdoor verloor de Waterlandse Zeedijk ten dele haar waterkerende functie.

Een andere belangrijke ontwikkeling in de 19<sup>e</sup> eeuw was de inpoldering van de Buiksloter- en Nieuwendammerham (vanaf 1848), die beide als baggerstortplaats in gebruik waren. Met deze twee inplempingen veranderde het aanzien van het noordelijke IJ-front aanzienlijk en verloor de Volewijk haar karakter als landtong. In 1907 besloot Amsterdam het nieuw verworven land van de beide hammen als industriegebied te bestemmen en al in 1909 volgde de eerste

<sup>1</sup> De Waterlandse Zeedijk is een Provinciaal Beschermd Monument.

woningbouw in het Spreeuwenpark, bestemd voor de in de industrie werkzame arbeiders.

De directeuren van de industrieën vestigden zich in aparte, nabijgelegen villa's, zoals aan de Meeuwenlaan. In de Buiksloter- en Nieuwendammerham vestigden zich aan het eind van de 19<sup>e</sup> en in de 20<sup>e</sup> eeuw bedrijven, die zowel voor Noord als voor heel Amsterdam een grote economische betekenis zouden krijgen, zoals de Amsterdamse Droogdok Maatschappij, Fokker, Shell, De Vries Lentsch, Stork, DRACA en Akzo Nobel.

#### *Oeververbinding over het IJ*

Vanaf de 19<sup>e</sup> eeuw is een groot scala aan vaste oeververbindingen over het IJ ontworpen, maar tot een uitvoering kwam het nooit. Het belangrijkste bezwaar was dat een vaste brugverbinding het scheepvaartverkeer te veel zou hinderen. Aan tunneltechnieken was men nog niet toe. Om de verbinding tussen de oostelijke en westelijke delen van het IJ intact te houden, bedacht men plannen voor een kanaal dat haaks op het Noord-Hollandsch Kanaal, dwars door Noord liep, zoals een 'verbindingskanaal om de Noord'. Alleen de plannen voor het Van Hasseltkanaal zijn gedeeltelijk uitgevoerd, maar het westelijke en oostelijke deel zijn nooit met elkaar verbonden.<sup>2</sup> Pas in 1958 kwam de Schellingwouderbrug gereed, ten oosten van de Amsterdamse havens. In de jaren zestig werden bovendien de Coentunnel (west) en de meer centrale IJ-tunnel gebouwd. De eeuwenoude veerverbinding tussen het Centraal Station en de Volewijk bleef in stand voor voetgangers en (brom)fietsers.

#### *Ontwikkelingen in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw, annexatie door Amsterdam*

In de 20<sup>e</sup> eeuw groeide de behoefte aan nieuwe woongebieden voor Amsterdam. Veel van de gemeenten waren in principe fel tegen de uitbreidingsplannen. In 1916 overstroonden echter grote delen van Waterland als gevolg van dijkdoorbraken (het onderhoud van de

Zeedijk was sinds de aanleg van de Oranjesluizen ernstig verwaarloosd) en dit bracht de ontwikkelingen rond de annexatie in een stroomversnelling. De schade was enorm, de schadeloosstellingen zeer gering en de bevolking verarmde in hoog tempo. De Eerste Wereldoorlog bracht nog meer werkeloosheid en erg slechte voedselvoorzieningen met zich mee. Dit zette zich na de oorlog voort en alsof dat niet genoeg was, brak in 1918 ook nog de Spaanse Griep uit. Bij de stemming over de grenscorrecties, zagen velen de voordelen van de stad in: zieken- en armenzorg, politie-, brandweer- en onderwijsdiensten en een verbetering van de infrastructuur. De annexatie van de Waterlandse gemeenten was in 1921 een feit. Amsterdam richtte het grondgebruik in Noord op twee aspecten: industrie en woningbouw. In Noord resulteerde dit in de realisering van een unieke reeks tuindorpen. Voor een nadere beschrijving van deze tuindorpen wordt verwezen naar deel 2.

#### *Algemeen Uitbreidingsplan en naoorlogse ontwikkelingen*

De in 1928 opgerichte nieuwe afdeling Stadsontwikkeling ontwierp onder leiding van Van Eesteren het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), dat in 1934 werd goedgekeurd door de gemeenteraad. Dit was een uiterst functioneel ontwerp, dat voorzag in uitgestrekte nieuwe woonwijken aan de zuid- en westzijde van de stad. In het Algemeen Uitbreidingsplan waren de uitgangspunten ten aanzien van Noord duidelijk. De belangen van de haven en scheepvaart hadden voorrang gekregen boven de bouw van nieuwe tuindorpen. Meer bewoners in Noord betekende bovendien meer pontverkeer op het druk bevaren smalle stuk IJ tussen het Centraal Station en Sixhaven, en daarom had men besloten om Noord vooral niet te laten groeien. Om de zeeschepen meer ruimte te bieden, werd tevens een kanaal geprojecteerd voor binnenvaartschepen, dat aansluitend op het Amsterdam-Rijnkanaal met een boog om Noord heen naar het Noordzeekanaal voerde. Tot slot werden de dijk- en tuindorpen en Waterland gezien als een belangrijk recreatiegebied voor de stad, dat in ongerepte staat behouden moest blijven.

---

<sup>2</sup> Inmiddels is de oostelijke tak weer gedempt.

Door de aanhoudende woningnood zag men zich na de oorlog echter genoodzaakt om de plannen voor Noord te wijzigen. Het Structuurplan van 1958 laat een heel ander beeld zien. Door de bouw van de IJ-tunnel en de Schellingwouderbrug waren de verbindingen met Noord verbeterd. Daarom werd het mogelijk geacht om meer woningen ten noorden van het IJ te bouwen zonder hinder voor de scheepvaart. Het geprojecteerde Boogkanaal werd in noordelijke richting opgeschoven, zodat er ruimte ontstond voor nieuwe woonwijken. Het kanaal zou nooit gegraven worden, omdat het Oostelijk Havengebied ten slotte de steeds groter wordende zeeschepen niet meer kon herbergen. De reserveringen voor het kanaal kwamen toen goed van pas voor de autoringweg A10. Binnen de ring intensiverde men de bebouwing met de aanleg van diverse woonwijken.

Deel 1 vervolgt nu met de beschrijving van het deel van het beschermd gezicht van voor 1900:

- de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk;
- het Volewijkse land plus delen van de Buiksloter- en Nieuwendammerham en de historische waterwegverbindingen.

## Huidig ruimtelijk karakter

### *Waterlandse Zeedijk*

De Waterlandse Zeedijk valt alleen binnen het beschermde gezicht voor zover gelegen binnen de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing aan de Oostzanerdijk. Het dijktracé tussen Oostzanerdijk en Buiksloot is grotendeels onbebouwd gebleven. Met name ter hoogte van Kadoelen, ten noorden van de Landsmeerderdijk, heeft de dijk nog een oorspronkelijk, landschappelijk karakter. Dit dijktracé kent een beperkte bebouwing in het dijktaalud en bij het gemaal aan de Kadoelerbreek. Dit dijkgedeelte is vanwege de bijzondere ligging en de verbindende relatie met de tuindorpen, expliciet meegenomen binnen de begrenzing van het beschermde gezicht. Het tracé van de dijk is in de loop van de tijd op enkele plaatsen onderbroken door 20<sup>e</sup>-eeuwse ruimtelijke ingrepen. De Waterlandse Zeedijk is in zijn geheel door de Provincie Noord-Holland op de provinciale monumentenlijst geplaatst.

### *Schellingwoude*

#### *Ontwikkeling*

De landstrook ten zuiden van Schellingwoude en Nieuwendam is in de loop van de 19<sup>e</sup> eeuw ontstaan als slibdepot. Ook bij de aanleg van het Noordzeekanaal (1863-1876) werd dit depot benut. Aan de oostzijde wordt de landstrook afgesloten door de Noorder IJdijk, die de verbinding vormt met de Oranjesluizen, die het IJ aan de oostelijke kant afsluiten. Aan de voet van de Noorder IJdijk ligt een buurtje met dienstwoningen.



Tot het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw leefden de Schellingwouders van veeteelt en visserij. Dat laatste nam echter af toen het parlement in juni 1918 de Zuiderzeewet (ter inpoldering van de Zuiderzee) aannam. Mede hierom maakten de Schellingwouders, die veel schade hadden ondervonden van de overstroming in 1916, weinig bezwaar tegen de annexatie van de gemeente Amsterdam in 1921. De Oranjesluizen brachten wel een economische impuls, maar de groei van het dorp vond vooral na de jaren twintig plaats, toen de lintbebouwing vanaf de kern bij de kerk richting Nieuwendam groeide.

Met de aanleg van de eerste vaste oeververbinding over het IJ (Schellingwouderbrug, 1957) kwam het dorp relatief dicht bij de stad te liggen. Daarmee verviel wel de eeuwenoude veerverbinding, die het dijkdorp direct met het centrum van Amsterdam verbond. Deze ontwikkelingen hebben in Schellingwoude echter niet geleid tot de bouw van nieuwe woonwijken direct tegen het dorp (zoals bij Buiksloot, Nieuwendam en Oostzaan het geval is). Hierdoor is het typische dijkdorpkarakter van Schellingwoude goed behouden gebleven. Het weidse uitzicht naar Waterland ging wel verloren met de aanleg van de Ringweg A10. Niettemin is Schellingwoude binnen de Ringweg het enige dijkdorp waar - ten oosten van de Oranjesluizen - nog een directe relatie met het open IJ bestaat.

#### *Stedenbouwkundige structuur*

De Schellingwouderdijk maakt deel uit van de Waterlandse Zeedijk en betreft hier een gekromde dijk, die globaal van zuidoost naar noordwest loopt. Aan de westzijde sluit de Schellingwouderdijk aan op de Nieuwendammerdijk en aan de oostzijde op de Durgerdammerdijk. Ten zuiden van het dijkdorp ligt het IJ waarin ongeveer halverwege het dorp de Oranjesluizen gesitueerd zijn. Ten westen van de sluisen is een strook van oorsprong buitendijks slibland, dat tegenwoordig deels in gebruik is als sportpark en weiland.

Ten noorden van de Oranjesluizen bevindt zich op een soort schiereiland een 19<sup>e</sup>-eeuws cluster met dienstwoningen. Meer naar de dijk toe liggen op een veel lager niveau enkele karakteristieke villa's.

Ten oosten van de Oranjesluizen ligt Schellingwoude nog direct aan het open IJ (het Buiten-IJ). Hier is een aantal steigers met woonschepen. Haaks op de dijk leiden twee verbindingen naar het benedendijkse land: de Liergouw en de Wijkergouw. Kenmerkend voor Schellingwoude is dat de bebouwing zich grotendeels beperkt tot een lintbebouwing aan de noordzijde van de dijk, langs een licht verspringende rooilijn. Een kleine bebouwingskern is gelegen in het benedendijkse land rond de Wijkergouw en Paterslaan (net ten oosten van het sluiscomplex). In dit benedendijkse gebied is de oude veenontginningsstructuur met verscheidene ontwateringssloten nog herkenbaar. Het benedendijkse land wordt begrensd door de verhoogd aangelegde Ringweg A10 en de Zuiderzeeweg S114 (de aansluiting op de Schellingwouderbrug). Dit achterland is voor een deel nog in gebruik als weiland en voor een deel in gebruik door volkstuincomplexen. Hierdoor is het kleinschalige en groene karakter van het achterland bewaard gebleven, hoewel het weidse uitzicht over Waterland verloren is gegaan. Van de oorspronkelijke verbindingswegen en -sloten resteren de Liergouw, Wijkergouw, Paterslaan en Weersloot.

#### *Bebouwing*

De bebouwing van Schellingwoude wordt gekenmerkt door overwegend vrijstaande dijkwoningen (en enkele kleine blokjes zoals twee-onder-een-kapwoningen), geheel in steen opgetrokken of met alleen een stenen voorgevel voor een houten woning. De nokrichting van de zadeldaken is afwisselend haaks of evenwijdig aan de dijk. De panden staan dicht bij elkaar, maar met enige tussenliggende ruimte, die doorzicht biedt op het achterliggende, benedendijkse land, wat de belevingswaarde van de dijk medebepaalt.

Typerend voor de dijkwoningen is dat de voorgevel op de dijk staat en de achtergevel in het lager gelegen binnendijkse land. Het pand verdiept zich daardoor aan de voet van het dijklichaam met één verdieping. Tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw waren dijkwoningen in Noord, op een stenen voet na, van hout. Stenen woningen waren niet mogelijk, omdat de noodzakelijke paalfundering de dijk zou ondermijnen. De verstening van Schellingwoude werd mogelijk na de afdamming van het IJ en duidt ook op de bloei die het dorp doorgemaakt heeft sinds de aanleg van de Oranjesluizen. De diversiteit en het individuele karakter van de panden zijn, ondanks de overeenkomstige kenmerken, beeldbepalend en dragen bij aan het levendige en dorpsachtige karakter.

#### *Profiel en openbare ruimte*

De dijkwoningen verspringen enigszins ten opzichte van de rooilijn. Soms is er een ondiep voortuintje, maar meestal grenst de voorgevel direct aan de smalle stoep. Het karakter van de dijk verschilt ten oosten en ten westen van de Noorder IJdijk. Ten oosten ervan is het authentieke dijkdorpkarakter nog het beste intact. Hier staan vrijwel geen bomen, wat niet toegestaan is omdat de wortels de dijk ondermijnen. Het tamelijk steile dijktafblad gaat direct over in het IJ, waardoor er een directe relatie met het water is. De steigers met woonschepen en zeiljachten versterken het watergebonden karakter. Ten westen van de Noorder IJdijk staan wel diverse bomen op zuidkant van de dijk. Het sportcomplex in het 'buitendijkse' land verstoort de open relatie met het IJ enigszins.

Het karakter van het benedendijkse gebied, rond de Liergouw, Paterslaan en Wijkergouw, wordt bepaald door enkele agrarische gebouwen en wat rijtjes begin 20<sup>e</sup>-eeuwse twee-onder-een-kapwoningen. Tussen de Schellingwouderdijk en Paterslaan staat de oudste bebouwing, met de kerk en een muziektent. De verschillende bebouwingsvormen verlenen extra waarde aan het gebied, omdat het een indicatie is van de ontwikkelingsgeschiedenis. De voortuingrens

van de woningen aan de Wijkergouw bestaat uit een oude ontginningsloot, zodat hier karakteristieke, individuele houten bruggetjes aanwezig zijn.

Het gebied heeft een landelijk en groen karakter met enkele solitaire bomen, dat verder wordt gekenmerkt door een vrij zicht op de weilandenstrook met op sommige plekken knotwilgen. Op enkele plaatsen wordt de openheid onderbroken door opslag en bebouwing. De volkstuinten en de lage bebouwing langs de Liergouw vormen door hun groene en kleinschalige karakter een goede afgrenzing van de verhoogde Ringweg A10.

#### **Nieuwendam**

##### *Ontwikkeling*

Het dijkdorp Nieuwendam heeft altijd een nauwe band gehad met de scheepvaart. De Nieuwendammerham vormde een beschutte baai ten oosten van de Volewijk en was een gunstige aanlegplaats voor schepen. Bovendien waren de liggelden lager dan in de stad. In de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw kende Nieuwendam veel aan de scheepvaart gerelateerde bedrijven zoals werven, timmerwerkplaatsen, tuigerijen, zeilmakerijen et cetera. Daarnaast fungeerde de haven als overslagplaats van turf en granen uit de overzeese handel. Na de Spaanse overheersing stond de Nieuwendammer economie vooral in dienst van de Amsterdamse scheepvaart en handel.

In de 19<sup>e</sup> eeuw echter, lag het accent vooral op agrarische bedrijvigheid: melkvee, schapen, varkens en vooral pluimvee. Op de dijk rond de Buikslotermeerpolder stonden verschillende molens en er was enige middenstand in het dorp. Vanaf de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw vestigden zich weer nieuwe scheepswerven en wat ambachtelijke toeleveringsbedrijven, zoals smederijen. Rond de eeuwwisseling kwam enige industrie op gang. De ingepolderde gronden van de Nieuwendammerham waren echter Amsterdams

bezit, zodat het gebied ten zuiden van de Waterlandse Zeedijk werd bestemd voor Amsterdamse industrie. Langs de Meeuwenlaan verrees vanaf 1910 de eerste volkswoningbouw.

Na de annexatie van 1921 bleef de economie van Nieuwendam gericht op de scheepswerven. Het dorp aan de dijk groeide snel uit met woningen voor arbeiders van de bedrijven in de Nieuwendammerham.

Na 1970 stortte de Nederlandse scheepsbouwsector volledig in, wat voor Amsterdam-Noord grote gevolgen had. In plaats daarvan ontwikkelde zich echter de pleziervaart, die in Nieuwendam nu een belangrijke rol speelt. De kleine middenstand verdween na 1960 geleidelijk, de panden op de dijk kregen een woonfunctie. In de buitendijkse gebieden zijn nog altijd allerlei bedrijfstjes gevestigd. De molens rond de Buikslotermeerpolder zijn echter allemaal verdwenen.

#### *Stedenbouwkundige structuur*

De structuur van Nieuwendam wordt grotendeels bepaald door het van oost naar west, licht slingerende dijklichaam. Voor transport waren de lokale waterwegverbindingen echter van groter belang. Een van de belangrijkste, de achtersloot, is nu grotendeels gedempt. Centraal in het dorp ligt de sluis, die de Grote Haven en de Kleine Die aan weerszijden van de dijk met elkaar verbindt. In het binnendijkse land, rond de Dieën (twee binnenwateren die waarschijnlijk door dijkdoorbraken zijn ontstaan) zijn nog restanten van ontginnings-slootjes aanwezig. De Dieën staan in verbinding met de 16<sup>e</sup>-eeuwse Ringvaart rond de drooggelegde Buikslotermeer. Het achterland werd hier ontsloten door middel van een vijftal historische paden: het Meerpad, Nieuwendammer Molenpad, Nieuwendammer Sluispad, Havenpad en (Brede) Kerkepad. In het meer oostelijk gelegen gedeelte is er een viertal verbindingswegen met tuindorp Nieuwendam.

Aan de zuidzijde van het dijktaalud ligt het laaggelegen buitendijkse gebied met de Grote Haven, de Pereboomsloot en de Kleine Haven. Na

de demping van de Nieuwendammerham werd aan de zuidkant van de Grote Haven zijkanaal K aangelegd als verbinding tussen het IJ en Nieuwendam. De Nieuwendammerkade leidt naar dit buitendijkse land en buigt zich om het Vliegenbos heen. Ten oosten van de Grote Haven ligt een van oorsprong buitendijks gebied, dat grotendeels bestaat uit het weidse Rietland.

De oudste bebouwing van de Nieuwendammerdijk bevindt zich rond de sluis, globaal gezien tussen de Grote en Kleine Haven en de beide Dieën. Deze vroegste bebouwing dateert uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Aan weerszijden van deze kern groeide het dorp in de 19<sup>e</sup> eeuw uit. Tot de aanleg van de Oranjesluizen (1876) werd alleen gebouwd op de noordelijke, veilige zijde van de dijk en in het binnendijkse land rond de dorpskern. Daarna durfde men ook tegen de zuidelijke kant van de dijk en in het buitendijkse land woonhuizen te bouwen. Het oostelijke, oorspronkelijk buitendijkse land is echter altijd onbebouwd gebleven, het werd in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw ingepolderd en wordt doorgaans aangeduid als het Rietland. Nabij de dijk heeft het land zijn natuurlijke en weidse karakter behouden.

In de eerste decennia van de 20<sup>e</sup> eeuw kende Nieuwendam een sterke groei en verrezen aan de oost- en westzijde van de dijk veel geschakelde arbeiderswoningen. De eerste uitbreidingen vonden plaats in het westelijke deel, zo dicht mogelijk bij de stad, en dateren uit de periode 1880-1915. In de jaren twintig en dertig verdichtte de woningbouw zich aan beide zijden van de dijk volledig.

Na de annexatie van 1921 kwam achter de dijk het tuindorp Nieuwendam gereed, en in de jaren dertig breidde het dorp zich aan de oostzijde nog eens uit met een serie aaneengeschakelde woningen. Aan de oostzijde, vanaf het Rietland, is de zuidkant onbebouwd gebleven.

Langs de achterpaden in het binnendijkse gebied staan nog diverse oude panden met een kerkelijke, woon- of (voormalige) agrarische of andere bedrijfsfunctie, die historisch gerelateerd zijn aan de dijkbebouwing.

#### *Bebouwing*

Het aanzien van de Nieuwendammerdijk wordt, vooral rond de kern, bepaald door de oude dijkhuizen. Deze dijkhuizen hebben in Amsterdam-Noord een specifiek karakter. Vanwege de kwetsbaarheid van het dijklichaam bouwde men houten woningen op een stenen voeting, maar zonder paalfundering. De panden staan haaks op het dijklichaam en dicht bij elkaar geplaatst. De voorgevel staat op de dijk en achtergevel in het lager gelegen binnendijkse land. Het pand verdiept zich daardoor achter het dijklichaam met één verdieping.

Tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw werden panden, op de voeting na, gebouwd in hout. Deze houten huizen en pakhuizen hebben een karakteristieke beplanking en kleurstelling en vaak een licht overkragende kapverdieping. De handelsrijkdom, die zich overwegend in de kern nabij de sluisen concentreerde, laat zich aflezen aan typische elementen als klokgevels, in- en uitzwenkende voorschotten en 'goedjaarseinden' (achteraanbouwen die men na een goed jaar toevoegde als vorm van geldbelegging).

Tussen de woon- annex pakhuizen staan diverse grotere bedrijfsgebouwen en vier kerken. Deze zijn zeer bepalend voor het silhouet van het voormalige dorp. De kerken staan deels op de dijk of liggen aan de paden, die naar het benedendijkse deel leiden. Bedrijven vestigden zich van oudsher op het binnendijkse land, maar vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw bouwden scheepswerven ook ten zuiden van de dijk rond de haven en zijkanaal K.

De 20<sup>e</sup>-eeuwse woningbouw is opgetrokken uit baksteen en betreft vooral rijtjeswoningen, die bestaan uit één of twee verdiepingen in

contemporaine, stedelijke bouwstijl. Op enkele plekken is later nieuwbouw gerealiseerd, qua aard en schaal passend bij de bestaande bebouwing. De grote diversiteit en het sterk individuele karakter van de panden is, ondanks de vele overeenkomstige kenmerken, zeer beeldbepalend en draagt bij aan het levendige en dorpsachtige karakter. Verder zijn de doorzichtjes tussen de verschillende dijkhuizen medebepalend voor de belevingswaarde van de dijk.

#### *Profiel en openbare ruimte*

Het beeld van de Nieuwendammerdijk varieert sterk, omdat de rooilijnen verspringen en er afwisseling bestaat tussen bebouwing en open ruimte. Het dijkprofiel heeft soms een besloten karakter met bebouwing vlak aan de rijweg, dan weer een meer open karakter met soms voortuintjes, of een geheel onbebouwd dijktaalud gericht naar het water of onder aan de dijk gelegen bebouwing.

De bebouwing van de dijk heeft in het algemeen een tamelijk divers en rustiek, besloten karakter dat afgewisseld wordt door de open uitzichten bij de Grote Haven en het weidse karakter aan het Rietland. Van oorsprong waren bomen niet toegestaan, omdat de wortels de dijk zouden kunnen ondermijnen. Sinds de 19<sup>e</sup> eeuw werden echter wel bomen aangeplant en tegenwoordig staan deze op sommige delen van de dijk, al dan niet aan beide zijden. De havens met de zeilboten en de nog aanwezige werven herinneren aan de ontstaansgeschiedenis en het watergebonden karakter van Nieuwendam.

Het Meer-, Nieuwendammer Haven-, Sluis-, Kerke- en Molenpad worden gekenmerkt door het van oorsprong kleinschalige agrarisch ambachtelijke gebruik. Deze paden verschillen duidelijk van elkaar en hebben elk hun eigen charme, afhankelijk van de aard en dichtheid van de bebouwing en het profiel. Typerend bij de paden is verder het herkenbare dijktaalud. Over het algemeen zijn de paden smal, circa 2 meter. Alleen het Meerpad, een gedempte zijslot, is met 6 tot 8 meter vrij breed. In de laaggelegen landen aan de achterpaden zijn de huizen

meer versteend dan aan de dijk. Het Kerkepad heeft als enige achterpad een versteend karakter.

Zeer waardevol zijn (de visuele relaties met) de Dieën. Niet alleen voor het dijkgebied zelf, maar ook voor het aan de overzijde van de Dieën gelegen tuindorp Nieuwendam. Opvallend is ook dat de bebouwing rondom de Dieën vrijwel overal op enige afstand van de lage oeverrand staat, zodat het idyllische karakter van de Dieën en hun directe omgeving nog altijd bepaald wordt door de rust en ruimte van het water en de aanwezige vegetatie, waaronder treurwilgen en oeverplanten.

De verbindingswegen met het tuindorp Nieuwendam zijn in maat en schaal meer gerelateerd aan het tuindorp dan aan het voormalige dijkdorp. Wel is hier het karakteristieke dijktaalud goed herkenbaar. Wat architectonische uitwerking en schaal van bebouwing betreft, sluiten het tuin- en dijkdorp goed op elkaar aan.

### **Buiksloot**

#### *Ontwikkeling*

Sinds de 13<sup>e</sup> eeuw maakt Buiksloot deel uit van de Waterlandse Zeedijk. Ook de Buiksloters voorzagen in hun levensonderhoud door middel van scheepvaart, handel en agrarische bedrijvigheid. De betekenis van Buiksloot nam in de 17<sup>e</sup> eeuw toe, toen de eerste trekvaart van het Tolhuis bij het IJ naar Buiksloot werd gegraven. In 1623 viel de Buikslotermeer droog en in 1663 verlengde men de trekvaart, via de ringvaart om het Buikslotermeer, naar Ilpendam en Purmerend.<sup>3</sup>

Buiksloot was een belangrijke overstapplaats tussen beide trajecten. In de dijk bevond zich een keersluis (vermoedelijk iets ten oosten van de huidige), die de dijk fysiek in twee delen scheidde: het Oosteinde en

Westeinde. Dankzij de trekvaart en veerverbindingen had Buiksloot de meest directe en geregelde verbinding met Amsterdam, wat het dorp geen windeieren legde. In 1824 werd voor de aanleg van het Noord-Hollandsch Kanaal het bestaande trekvaartracé met de ringvaart gevolgd en verbeterd. Voor Buiksloot betekende dit kanaal een sterke impuls voor handel en landbouw. De zeeschepen konden worden voorzien van zaken als touw, eten en zeilen. Bovendien geschiedde de voedselvoorziening van Amsterdam vanuit het achterland - onder meer uit de drooggelegde Buikslotermeer - voor een groot deel via Buiksloot. Het dorp groeide verder uit en de bebouwing verdichtte zich rond de sluis en ringdijk. Meer oostwaarts groeide de bebouwing van de Buikslotermeerdijk verder aan.

Met de demping van de Buiksloterham verloor Buiksloot de directe ligging aan het water van het toen nog zeer brede IJ. Als gevolg van het intensief gebruikte kanaal nam de invloed vanuit de stad toe, een ontwikkeling die rond 1900 werd versterkt met de komst van een stoomtramverbinding vanaf het IJ-veer via Buiksloot en dwars door de Buikslotermeerpolder naar Noord-Holland. Het drukke verkeer maakte kostbare voorzieningen noodzakelijk, waardoor de Buikslotenaren voorstander waren om binnen de stadsgrenzen van Amsterdam te komen.

Na de annexatie in 1921 veranderde er in het voormalige Buiksloot zelf weinig, maar in de omgeving des te meer. Het tuindorp Floradorp verrees op enige afstand van Buiksloot, overigens zonder directe stedenbouwkundige relaties. In de polders verschenen aan weerszijden van het kanaal het Volewijks- en het Florapark. De bestaande situatie van het kanaal met een groene omzoming bleef daarmee weliswaar ongewijzigd, de weidsheid en het onontgonnen karakter van de buitendijkse zijde gingen verloren. Bij Oosteinde kwam de nieuwe tramverbinding door Noord te lopen, die een kleine bebouwingsconcentratie tot gevolg had.

<sup>3</sup>Zie ook de 19<sup>e</sup>-eeuwse *Waterverbindingen in de Volewijk* van deze toelichting.

De uitbreidingen van de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw waren wel ingrijpend. Zo werd de Kamperfoelieweg doorgetrokken door het westelijke deel van de dijk. Aan de noord- en noordoostelijke zijde verscheen een uitbreidingswijk, en werd met de inrichting van de Buikslotermeerpolder tot Banne Buiksloot de bestaande bebouwing aan de Buikslotermeerdijk gesloopt, waarmee een belangrijk deel van de oude (agrarische) kern van het dorp verdween. Ten slotte vormen de IJ-tunnel en Nieuwe Leeuwarderweg (1968) een zeer abrupte onderbreking van zowel het landschap, als van de Waterlandse Zeedijk en het dijkdorp. Het dorp is nu in twee delen gescheiden, waarbij het noordwestelijke deel zich het beste als het voormalige dijkdorp Buiksloot laat herkennen, maar het zuidoostelijke deel nu meer bij het oude Nieuwendam lijkt te horen. Niet uitgevoerde wegenplannen uit de jaren vijftig hebben verder nog tot de sloop geleid van de bebouwing aan de zuidelijke zijde van de dijk en aan weerszijden van de sluis.

#### *Stedenbouwkundige structuur*

De structuur van het voormalige dijkdorp Buiksloot wordt bepaald door het licht slingerende dijklichaam van de Waterlandse Zeedijk. Ongeveer halverwege worden dijk en dorp doorsneden door het Noordhollands Kanaal en het sluislichaam. In het oostelijke deel wordt de dijk nogmaals onderbroken door het IJ-tunneltracé. De 'rest' van de Buiksloterdijk, dat aan de oostelijke kant daarvan gelegen is, wordt aangeduid als Leeuwarderweg. Ten noorden van de sluis begint een verbindingsweg naar het noorden langs de westzijde van het kanaal. Langs de oostzijde van het kanaal loopt de Buikslotermeerdijk, niet te verwarren met de Buiksloterdijk.

De Buiksloterdijk was als onderdeel van de zeedijk eeuwenlang een belangrijke verbindingroute. Met de aanleg van de IJ-tunnel en de bouw van de verschillende 20<sup>e</sup>-eeuwse woonwijken verloor de dijk deze functie. Vanaf de dijk zorgen diverse paden en wegen voor de

verbindingen met het benedendijkse land, onder andere het Kerkepad, dat naar de op een terp gebouwde Nederlands-hervormde kerk leidt.

Bijzonder is dat Buiksloot twee kernen had: één ter hoogte van de Nederlands-hervormde kerk, de andere bij het Oosteinde, rondom het sluiscomplex. Het land rondom de terp waarop de kerk is gebouwd, is recentelijk gewijzigd in een waterpartij. Hierdoor lijkt de terp meer op een eiland. De dijk is tegenwoordig nog alleen aan de oorspronkelijk veilige noord- en noordoostzijde bebouwd en heeft een typische lintstructuur. Alle overige en tevens buitendijkse bebouwing langs het Noordhollands Kanaal, rond de sluis en langs de Ringdijk, is gesloopt.

#### *Bebouwing*

Net als de Nieuwendammerdijk bestaat ook Buiksloot overwegend uit typische dijkhuizen. De gehele noordelijke gevelwand bestaat daardoor uit dicht bij elkaar geplaatste, maar vrijstaande woningen van één bouwlaag met een zolderverdieping onder een zadeldak waarvan de nokrichting haaks op of evenwijdig aan de dijk is. Tussen de woningen door zijn in veel gevallen karakteristieke doorkijkjes mogelijk naar het benedendijkse gebied: privé-tuinen die al dan niet onder aan de dijk door een schutting zijn afgesloten. Een groot deel van de huizen is uit hout opgetrokken, meestal donkergroen, donker-, lichtblauw, in oker- of wittinten geschilderd, op een stenen voeting. Dat is met name het geval op de plek waar de kernen zich bevonden: rond de sluis in het kanaal en ter hoogte van de Nederlands-hervormde kerk. Een bijzonder rijtje vormen de zogenaamde kapiteinswoningen aan het Westeinde, nabij de sluis. Daar woonden in de 18<sup>e</sup> eeuw de rijkere, 'gepensioneerde' zeelieden waaraan het dorp de bijnaam 'het Kapiteinshemeltje' dankt.

Andere panden zijn geheel in steen opgetrokken of later gedeeltelijk versteend. Op het Oosteinde bevonden zich nabij de sluis ook meer formele, representatieve panden, zoals het gemeentehuis en een school. Verder zijn er verspreid over de dijk ook 19<sup>e</sup>- en 20<sup>e</sup>-eeuwse

panden te vinden, die in enkele gevallen een nokrichting evenwijdig aan de dijk hebben. In hoogte, maat en schaal verschillen ze allemaal weinig van elkaar. Hierdoor heeft de gevelwand, ondanks de veelheid aan architectonische verschijningsvormen, toch een duidelijke samenhang.

De dijkhuizen waren tot in de 20<sup>e</sup> eeuw behalve als woonhuis ook veelal in gebruik als bedrijf. In Buiksloot was rond 1900 een veelheid aan nijverheid gevestigd. Tegenwoordig heeft de dijk alleen nog een woonfunctie. De strook benedendijks land bestaat uit privé-tuinen. Alleen in het Oosteinde is nog een rijtje woningen aanwezig dat vroeger deel uitmaakte van de kern, die zich achter de Buiksloterdijk en aan de Buikslotermeerdijk bevond. Daarnaast is de op de terp gelegen Nederlands-hervormde kerk zeer markant. De nieuwbouw ten noorden van de kerk staat helaas qua maat, schaal en uitwerking in geen enkele relatie met de historische bebouwing. Van de vele molens langs de dijk is er geen een meer in stand. De bebouwing aan de Leeuwarderweg kwam overwegend aan het einde van de 19<sup>e</sup> en begin van de 20<sup>e</sup> eeuw tot stand en betreft eveneens kleinschalige dijkpanden, afwisselend in hout en steen opgetrokken.

#### *Profiel en openbare ruimte*

Het dijklichaam is over de gehele lengte nog slechts aan één kant bebouwd langs een licht verspringende rooilijn. De huizen grenzen ten dele direct aan de straat, ten dele is er een smalle stoep, en in enkele gevallen is er ook een ondiepe voortuin.

Over de gehele lengte van het Westeinde zijn op verscheidene plekken aan de onbebouwde zijde parkeerplaatsen opgenomen, gecamoufleerd door ligusterhagen. Hierna loopt in het Westeinde het dijktaalud schuin af naar het van oorsprong buitendijkse land. Daar bevindt zich aan de voet van de dijk een fietspad met een sloot in groene setting, die goed aansluit op het karakter van het dijkdorp.

De inrichting van het Oosteinde wijkt hier deels van af. Opvallend is hier aan de westzijde van de rijweg een strook met overtuinen, die ook de hellende zijde van het dijklichaam beslaan. Direct aan de voet van de dijk bevindt zich een deel van de oude trekvaart en wat restanten van het Oude Volewijk: eilandjes bedekt met gras en riet. Daarachter ligt het Noordhollands Kanaal. Aan beide zijden en over de gehele lengte van de dijk staan bomen, die bijdragen aan het groene en lommerrijke karakter van Buiksloot. De voordijkse zijde aan de Leeuwarderweg wordt gevormd door een deel van het Volewijkspark uit de jaren tien, wat eveneens bijdraagt aan het groene karakter.

De percelen aan het binnendijkse land worden zeer fraai afgesloten door de achtersloot (Westeinde) en ringvaart (Oosteinde). De achtersloot wordt in Westeinde onderbroken door de terp met de Nederlands-hervormde kerk en begraafplaats.

#### **Oostzanerdijk**

##### *Ontwikkeling*

In tegenstelling tot de andere dijkdorpen van de Waterlandse Zeedijk, heeft de Oostzanerdijk zich nooit ontwikkeld tot een eigen dorpskern met voorzieningen. De reden is dat hier minder goede landbouwgrond beschikbaar was en dat het te ver van de belangrijke vaarwegen lag om scheepvaartgebonden activiteiten aan te trekken. Wel hield men zich bezig met traan- en botverwerking van de walvisvaart. Pas met de aanleg van het Noordzeekanaal en daarmee de aanleg van de Noorder IJpolder VIII in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, kreeg de ontwikkeling van de Oostzanerdijk een impuls. Als onderdeel van het Noordzeekanaal-project werd aan de oostzijde van de Noorder IJpolder Zijkanaal I vrijgehouden. Tussen dit kanaal en het achterland lag een overtoom in de dijk, waar zich diverse aan de scheepsbouw gerelateerde bedrijvigheid ontwikkelde. In de Noorder IJpolder vestigde zich in 1919 de NSM-werf (de latere NDSM-werf). Aan de

zuidkant van de Oostzanerdijk werd tussen 1921 en 1924 de eerste fase van Tuindorp Oostzaan gebouwd.

De ontwikkeling rond het Noordzeekanaal betekende een impuls voor de bebouwing van de Oostzanerdijk. De eerste bebouwing verscheen nabij Kadoelen, rond het knooppunt van de Oostzanerdijk met het Zuideinde en Zijkanaal I. Deze bebouwing breidde zich in het tweede kwart van de 20<sup>e</sup> eeuw uit langs de Oostzanerdijk (zowel in oostelijke als westelijke richting, aan beide zijden van de dijk, plus in het benedendijkse land van de Noorder IJpolder). Ten zuiden van de dijk en langs Zijkanaal I vestigden zich verschillende scheepsbouwgerelateerde bedrijven. Rond het genoemde knooppunt ontstond een verdichting van kleinschalige bebouwing.

Ten noorden van de Oostzanerdijk verrees in de jaren zeventig de Molenwijk. Desondanks is het karakteristieke bebouwingslint van de Oostzanerdijk goed herkenbaar gebleven. Het dijklint eindigt in het westen bij de Molenaarsweg. Hierna loopt de Waterlandse Zeedijk verder westwaarts, onderbroken door het verkeersknooppunt Coenplein.

#### *Stedenbouwkundig*

De structuur van de Oostzanerdijk wordt bepaald door lintbebouwing van dijkwoningen langs een licht verspringende rooilijn, aan beide zijden van de dijk. In het westelijke deel is er ook enige bebouwing aan de voet van de dijk, zodat de bebouwing van Tuindorp Oostzaan en de lintbebouwing hier in elkaar grijpen. Rond Zijkanaal I zijn aan de zuidkant wat rommelige restanten van verdwenen scheepswerven aanwezig. Hier is nu een verscheidenheid aan bedrijfstjes neergestreken.

Tussen de woningen is regelmatig enige ruimte, waardoor zicht is op het lager gelegen binnendijkse land, wat het dijkkarakter versterkt. Een directe verbinding met het benedendijkse land is er alleen ter hoogte van de Kometensingel/Reizigersweg. Het knooppunt rond Zuideinde

en Oostzanerdijk is door ingrepen ten behoeve van de Molenwijk (1968-1969) in schaal en karakter aangetast.

#### *Bebouwing*

De meeste bebouwing van de Oostzanerdijk dateert van eind 19<sup>e</sup> of begin 20<sup>e</sup> eeuw en bestaat uit vrijstaande of korte rijtjes dijkwoningen. Aan de dijk bestaan ze vrijwel zonder uitzondering uit een bouwlaag met een kap met aan de voet van de dijk de karakteristieke benedenverdieping. Enkele 20<sup>e</sup>-eeuwse panden zijn twee bouwlagen hoog en van een plat dak voorzien. De panden zijn zowel van hout als van steen of met alleen een versteende voorgevel. De opzet van de voorgevels is afwisselend symmetrisch, of asymmetrisch met de voordeur aan de zijkant. De panden met de nok evenwijdig aan de dijk, zijn vaak voorzien van een kroonlijst, die de gevel beëindigt. De meest voorkomende kleurstellingen van het houtwerk zijn grijs-, blauw- en groentinten met contrasterende witte kozijnen en ander sierwerk. De nokrichting van de met pannen gedekte kappen is afwisselend evenwijdig of haaks op de straat. De naoorlogse bebouwing is aangepast qua maat, schaal en materiaalgebruik. Er is sprake van een gevarieerd bebouwingsbeeld. De panden zijn over het algemeen eenvoudig. Wel is er in de loop van de tijd door renovatie en verbouwingen een verdere versobering opgetreden. Tot slot staan er aan de buitendijkse zijde langs de dijk enkele grootschaliger bedrijfspanden (hallen en loodsen).

#### *Profiel en openbare ruimte*

De Oostzanerdijk heeft een eenvoudige indeling van een rijweg met aan weerszijden daarvan een smalle stoep. Voortuinen komen hier vrijwel niet voor en evenmin is er veel openbaar groen, waardoor de Oostzanerdijk het meest versteende karakter van alle bebouwingslinten in Noord heeft.



## 19<sup>e</sup>-eeuwse waterverbindingen in de Volewijk

### Ontwikkeling

Tot 1795 was het Volewijkse land in gebruik als galgenveld van 't Geregt van Amsterdam. De ontwikkeling van de voormalige landtong en de aansluitende Buiksloter- en Nieuwendammerham worden echter vooral bepaald door opeenvolgende waterbouwkundige werken. In 1623 besloot men vanaf het IJ naar Buiksloot een trekvaart door de Volewijk te graven, met daarlangs een jaagpad. Men koos voor dit tracé, omdat het omliggende land enige beschutting bood bij stormachtig weer. In 1660 besloot men het tracé noordwaarts te verlengen, als onderdeel van het Noord-Hollandse trekvaartenstelsel. Om de kosten te dekken, bouwde Amsterdam een tolhuis bij het veer. Dit tolhuis, tevens herberg, werd een drukbezochte uitspanning voor dagjesmensen en werd in de 18<sup>e</sup> eeuw uitgebreid met een theehuis.

In het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw werd op last van koning Willem I het Noord-Hollandsch Kanaal aangelegd, waarvoor het zuidelijke rak van de 17<sup>e</sup>-eeuwse trekvaart werd gebruikt. Aanvankelijk werd de aanleg van het kanaal gekoppeld aan de afdamming van het IJ, om verzanding tegen te gaan, maar die laatste plannen - uitgewerkt door de bekende ingenieur Jan Blanken - gingen uiteindelijk niet door. In 1824 kwam het Groot Noordhollandsch Kanaal met daarin enkele sluiscomplexen gereed, op dat moment het grootste zeevaartkanaal ter wereld. Voor een groot deel betrof het kanaal overigens de aaneenschakeling en verbreding van reeds bestaande (ring)vaarten. De Adelaarsweg is deels nog een overblijfsel van de oude zeedijk ten oosten van het kanaal.

Met de aanleg van de Willemssluis werd het oude jaagpad, dat langs de 17<sup>e</sup>-eeuwse trekvaart liep, verlegd. Om de grote vaart niet te hinderen en de sluis te omzeilen, werd voor personenvervoer ten westen van de nieuwe kanaalmond een apart kanaalpand gegraven (later verlengd tot Buiksloterkanaal) tot net voorbij het sluisencomplex. Via een insteekhaventje in het Noord-hollands Kanaal konden de mensen

vanaf dit punt overstappen op een veerboot richting Buiksloot en verder noordwaarts.

Al binnen enkele decennia bleek het Noordhollands Kanaal niet meer geschikt voor de steeds groter wordende zeeschepen. In 1860 werd naar ontwerp van ir. J.F.W. Conrad ten oosten van de Willemssluis een grotere sluis gebouwd, de Willem III-sluis. De afdamming van het IJ kwam uiteindelijk in andere vorm tot stand dan volgens de plannen van Blanken. In de tussentijd had zijn collega A.F. Goudriaan een plan uitgewerkt voor de aanleg van het Noordzeekanaal van Amsterdam naar IJmuiden. De afsluiting van het IJ naar de Zuiderzee door middel van de Oranjesluizen maakte deel uit van de plannen. Het Noordzeekanaal was in 1876 klaar, de Oranjesluizen al in 1870.

In de 19<sup>e</sup> eeuw werd het terrein rond het populaire Tolhuis verder ontwikkeld als lusthof met onder andere een muziektent. De zuidzijde van de landtong werd in de tijd van de dempingen van de Nieuwendammer- en Buiksloterham verder aangeplempt. Het huidige tolhuis (W. Springer, 1859) staat daarom tegenwoordig relatief ver landinwaarts.

In 1920 werd ten oosten van de Willemsluizen de Sixhaven aangelegd voor de Koninklijke Nederlandse Roei- en Zeilvereniging (KNRZV), op dat moment onder voorzitterschap van jonkheer Six. Sinds 1974 heeft de Watersportvereniging Dok- en Scheepsbouw (WVDS) van de voormalige NDSM-werf er haar basis.

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw werden voor de nieuwe landen direct over het IJ verschillende uitbreidingsplannen ontwikkeld, maar geen ervan werd uitgevoerd.<sup>4</sup> Het meest bepalend voor de ontwikkeling van de vooroorlogse gebieden was het uitbreidingsplan

---

<sup>4</sup> Zie *De sprong over het IJ*.

van Van Tellegen uit 1914, in feite een uitwerking van een globaal bestemmingsplan uit 1903. Hierin is duidelijk dat de noordelijke IJ-oevers als industriegebied zouden worden ingericht en dat de woningbouw in verschillende enclaves meer landinwaarts aan weerszijden van het Noordhollands Kanaal en voor een deel in de nabijheid van de dijkdorpen werd gedacht. Opvallend daarbij is dat de woningbouw zich voor het overgrote deel op enige afstand van het kanaal bevindt en ervan afgescheiden wordt door groenvoorzieningen. Er werd dus bewust afstand gehouden tussen de industrie- en woongebieden. Ten noorden van de Van Hasseltweg werd aan weerszijden van het kanaal een park geprojecteerd.

Het groene karakter dat het kanaal met haar jaagpaden aanvankelijk te midden van het landelijke gebied had, werd aldus bestendigd. Het Noordhollands Kanaal is nog altijd één van de belangrijkste, meest continue ruimtelijke, groene dragers in Noord.

Een belangrijke ingreep voor de oostelijke oevers van het kanaal was de aanleg van de IJ-tunnel in 1968. Net ten noorden van het Sixhaventerrein werd de toeleidingsweg aangelegd, de Nieuwe Leeuwarderweg. Het kanaalgebied werd er aan de oostelijke zijde aanzienlijk door versmald. De Willem III-sluis werd ten behoeve van de IJ-tunnel deels dichtgegooid.

Een vergelijkbare onderbreking van de continuïteit kwam tot stand met de aanleg van de Johan van Hasseltweg, die de aangrenzende gebieden van het kanaal doorsnijdt.

#### *Stedenbouwkundige structuur*

De ruimtelijke structuur wordt overwegend bepaald door infrastructuur van water, te weten het Buiksloterkanaal, het Noordhollands Kanaal en de Voorhaven (ten zuiden van het sluiscomplex), de Sixhaven, de Willemssluis en de Willem III-sluis. De belangrijkste ruimtelijke dragers zijn de Buiksloterweg en het Noordhollands Kanaal. Langs het kanaal lopen twee zeedijken, die nu

nog altijd herkenbaar zijn in de Adelaarsweg en de Buiksloterweg en die naast het kanaal werden aangelegd als waterkeringen. Bij Buiksloter loopt het kanaal enigszins gebogen en vervolgens met een knik naar het noorden. Meer westwaarts is het Buiksloterkanaal gelegen, dat eveneens in directe verbinding met het IJ staat en van daaruit met een slinger naar het noordwesten loopt. Ten oosten van het Noordhollands Kanaal bevindt zich de rechthoekige Sixhaven en belendend daaraan is het overblijfsel van de Willem III-sluis, dat vanuit het IJ schuin landinwaarts steekt in de richting van het Noordhollands Kanaal.

Langs de westzijde van het Noordhollands Kanaal loopt de Buiksloterweg, tevens de ontsluitingsroute van en naar het IJ-veer. Er zijn twee bruggen over het kanaal: de Van Hasseltbrug en Kraaienpleinbrug. De IJ-tunnel en Nieuwe Leeuwarderweg, alsmede de Johan van Hasseltweg zijn de belangrijkste verstoringen van deze historische structuren.

#### *Bebouwing*

De inrichting van de zuidelijke punt is geheel gericht op de pontverbinding over het IJ. Hier staan nog het hoofdgebouw van de gemeenteveren uit 1929 en meer landinwaarts het Tolhuis uit 1859, dat nog altijd als uitspanning dienst doet. Aan de westelijke zijde, tussen de Buiksloterweg en het Buiksloterkanaal, staan verscheidene bedrijfsgebouwen die tot het Shell-terrein behoren, alle uit de jaren dertig tot zestig. Dit relatief kleinschalige ensemble sluit goed aan bij het bebouwingskarakter van de Volewijk.

Rond de Willemssluis is nog een concentratie van personeelswoningen uit het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw aanwezig. Verder is hier kleinschalige en middelgrote woonbebouwing. In het insteekhaventje vanuit het kanaal liggen woonschepen. Het geheel vormt een samenhangend, dorpsachtig buurtje, dat uit de loop van de 19<sup>e</sup> en het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw dateert en tot stand kwam in relatie met het kanaal en

sluiscomplex. Op het land tussen de Sixhaven en het IJ staat een kleine, houten havenmeesterwoning uit de jaren twintig.

Zeer waardevol zijn de karakteristieke sluiscomplexen. Het meest prominent is de Willemsluis, een gemetselde dubbele schutsluis, met een sluislengte van ruim 90 meter.<sup>5</sup> Van de deels gedempte Willem III-sluis zijn alleen nog de hoge sluiswanden zichtbaar. In het water van dit sluiscomplex liggen tegenwoordig ook woonschepen.

#### *Profiel en openbare ruimte*

Het in belangrijke mate beeldbepalende Noordhollands Kanaal is ter hoogte van de Voorhaven aan weerszijden en voor de rest van het kanaal aan de westzijde voorzien van een afgeronde, met gras en wat riet begroeide walwal.

Op de kades zelf staan markante dubbele bomenrijen. Het vrije zicht op het water speelt langs het hele traject van het kanaal een belangrijke rol. De kade aan de oostzijde is in de loop der jaren op verscheidene punten gewijzigd.

Ten westen van het kanaal, in de omgeving van de pont, is de inrichting gericht op het verwerken van de forensenstroom van en naar Noord. Dit gebied heeft een tamelijk onsamenhangend en rommelig aanzien. Van grote waarde is wel het oude Tolhuispark, hoewel het nu niet openbaar toegankelijk is omdat het deel uitmaakt van het Shell-terrein. Het park heeft voor een belangrijk deel nog haar romantische 19<sup>e</sup>-eeuwse aanleg, waaronder een aantal bijzondere boomsoorten.

Vanaf de bocht die de Buiksloterweg maakt, is het aanzien van het westelijke deel beduidend minder verstedend en is de aanwezigheid

van bebouwing in ruime mate omringd door groen. De inrichting van het gebied wordt bepaald door kanaal en parken en brede groenzones.

Aan de noord- en noordwestzijde vormt de Buiksloterdijk de begrenzing van de kanaalzone. Het kanaal heeft hier een zwaai naar het noorden. Ondanks de naoorlogse uitbreidingen, heeft het kanaal hier haar oorspronkelijke, landelijke karakter behouden.

De oostzijde van het kanaal wordt in het zuiden geflankeerd door de Sixhaven en een groene, maar rommelige strook tussen Willemsluizen en Meeuwenlaan. Daarna vormen de IJtunnel en de gedeeltelijk verhoogd aangelegde Nieuwe Leeuwarderweg de minder gelukkige, oostelijke walwal van het kanaal, in de vorm van een enkele meters hoge betonnen wand. Ten noorden daarvan ligt het verwilderde Volewijkspark, dat eveneens door de Nieuwe Leeuwarderweg wordt doorsneden. De aanleg van de Noord-zuidlijn heeft gevolgen voor de inrichting van de oostzijde van het kanaal. Van belang is dat de bestaande groeninrichting zo min mogelijk wordt aangetast of anderszins een waardevolle herinrichting krijgt.

In hun geheel vormen het kanaal, zijn kades en de aangrenzende gebieden en de historische bebouwing een buitengewoon waardevolle centrale as met een groen en idyllisch karakter. Dit karakter bepaalt ook het bijzondere uitzicht, dat men vanaf de overkant, nabij het Centraal Station, op dit buitengebied heeft.

---

<sup>5</sup> De Willemsluizen zijn medio 2001 in procedure genomen voor plaatsing op de rijksmonumentenlijst.

### Nadere typering van te beschermen waarden

Het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord, voor zover het betreft de Waterlandse Zeedijk met zijn bebouwing, is van bijzondere algemeen historische, cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde vanwege:

- de manier waarop dijk en dijkdorpen de historisch ruimtelijke ontwikkeling van het gebied zichtbaar maken, en met name het watergebonden karakter van die ontwikkeling;
- de typerende lintbebouwingstructuur met enkele verbindingen naar en in het benedendijkse land en de resterende oorspronkelijke gouw- en ontginningsloten, met op sommige plaatsen karakteristieke individuele bruggetjes;
- de karakteristieke bebouwing van de dijkdorpen, met name de talrijke huizen met houten gevels, die niet alleen visueel een bijzondere uitstraling hebben, maar ook gerelateerd zijn aan de historische fysisch-geografische omstandigheden;
- het individuele, diverse bebouwingskarakter, en het onderscheid van herkenbare bebouwingsperiodes, die de organische groei van de dijkdorpen weerspiegelt;
- de historische, kleinschalige (soms agrarische) bebouwing langs de achterpaden, waarbij het ruimtelijke karakter mede wordt bepaald door de wisselende rooilijnen;
- het algemene groene en waterrijke karakter dat gedragen wordt door het zicht op de water- en groenpartijen, rietland en weilandenstrook in het benedendijkse land;
- het karakteristieke silhouet van kleinschalige, lage dijkwoningen met de kerktorens;
- de beeldbepalende havens, met woonschepen en zeilboten, en havengebonden bedrijvigheid, die het watergebonden karakter van de voormalige dorpen illustreert;

- de herkenbaarheid van het dijkprofiel, dankzij de hoogteverschillen met het omringende land, met de typerende doorkijkjes tussen de dijkpanden naar het benedendijkse land;
- de nog ongerepte ligging aan en visuele relatie met het IJ van Schellingwoude ten oosten van de Oranjesluizen en het daarmee samenhangende cluster dienstwoningen nabij de Oranjesluizen;
- de herkenbaarheid van het dijklichaam.

Wat betreft het 19<sup>e</sup>-eeuwse uitbreidingsgebied in en rond de Volewijk is van groot algemeen historisch, cultuurhistorisch en stedenbouwkundig belang:

- de karakteristieke omgeving, bepaald door de aanwezigheid van de havens, sluiscomplexen en waterwegen uit de 19<sup>e</sup> en begin 20<sup>e</sup> eeuw en de daaraan gelieerde, historische bebouwing;
- de nog steeds aanwezige sterke relatie tussen dit gebied en het water, zowel visueel, als functioneel, zij het tegenwoordig steeds minder door de beroepsvaart en steeds meer door plezierjachten en woonboten, maar ook door de pont op Amsterdam;
- de losse, kleinschalige bebouwing, en het groen en de bomen langs het water geven het gebied - op het IJ-tunneltracé na - een open, groen en vriendelijk karakter, dat nauw aansluit bij het oorspronkelijk landelijke karakter van Noord en de omliggende tuindorpen.

## Begrenzing

Het gehele gebied ligt binnen de grenzen van het stadsdeel Amsterdam-Noord.

### **Centraal en oostelijk deel**

- *Noord:* (van oost naar west): (sluit bij 'zuidoost' aan op het IJ) Liergouw - Paterslaan - Wijkergouw - Achterperceelsgrenzen dijkbebouwing Schellingwoude - de Noord - noordoostkant Schellingwoudebreek - Ringvaart - Buiksloterdijk (achterperceelsgrenzen, Achtergouwsloot en de percelen rond de achterpaden en de kerk) - Floraweg (hier sluit de begrenzing aan op de Kamperfoelieweg als westelijke grens).
- *Zuidoost:* (sluit bij 'zuid' aan op het IJ) Meeuwenlaan - Vogelkade - (inclusief volkstuinten Buitenzorg 1914) - Hofstraat - Zamenhofstraat - Nieuwendammerkade - het voordijkse land van de Nieuwendammerdijk, de Grote en Kleine Haven en de Peereboomsloot - Nieuwendammerdijk, de zuidelijke dijkvoet - Schellingwouderdijk, zuidelijke dijkvoet - het ingepolderde land ten zuiden van de Schellingwouderdijk - de stadsdeelgrens door de Oranjesluizen en via het IJ richting de Liergouw (sluit bij 'noord' aan op de Liergouw).
- *Zuid:* (sluit bij west aan op het Buiksloterkanaal) het IJ: de denkbeeldige verlenging van de Meeuwenlaan - de stadsdeelgrens met de Centrale Stad - de denkbeeldige verlenging van het Buiksloterkanaal (sluit bij 'zuidoost' aan op de Meeuwenlaan).
- *West:* (sluit bij 'zuid' aan op het IJ) Buiksloterkanaal - Distelhaven - Distelkade - Mosplein - Kamperfoelieweg - Ribesstraat - Heggerankweg - Klimopweg - Floraweg (sluit hier 'noord' aan op de Floraweg).

### **Westelijk deel Waterlandse Zeedijk**

- *Noordoost:* Oostzanerdijk (noordelijke dijkvoet en achterperceelsgrenzen bebouwing noordzijde) - Landsmeerderdijk (noordelijke dijkvoet en achterperceelsgrenzen van bebouwing) - Buiksloterdijk oostelijke dijkvoet en achterperceelsgrenzen van bebouwing, met inbegrip van gemaal bij Kadoelerbreek - Buiksloterbreek (noordelijke dijkvoet, aansluitend op Centraal deel, 'noord' bij Floraweg).
- *Zuidwest:* Metaalbewerdersweg (zuidelijke dijkvoet, sluit bij Centraal deel, 'west' aan op Floraweg), Buiksloterdijk (westelijke dijkvoet/Zijkanaal I) - Landsmeerderdijk (zuidelijke dijkvoet/Zijkanaal I en achterperceelsgrenzen bij bebouwing, sluit aan op sloot Meteorensingel bij 'Tuindorp Oostzaan').

### **Tuindorp Oostzaan**

- *Zuidwest:* Meteorenweg.
- *West:* Kometensingel (water).
- *Noord:* Oostzanerdijk (noordelijke dijkvoet, sluit bij 'Waterlandse Zeedijk' aan op Oostzanerdijk).
- *Oost:* Meteorensingel (sloot, sluit bij 'waterlandse zeedijk' aan op zuidelijke dijkvoet Landsmeerderdijk).

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/32/01.

## **Waardering**

Het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord, voor zover het de Waterlandse Zeedijk betreft met zijn karakteristieke lintbebouwing en het gebied de Volewijk, zijn van algemeen historische, cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarde, vanwege de relatieve gaafheid van deze structuren, die de historisch-ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied zichtbaar maken.

Zeer typerend is het watergebonden karakter van die ontwikkeling, en de manier waarop de opeenvolgende waterbouwkundige ingrepen rond het IJ daarin terugkomen. Dat geldt voor de ontwikkeling van de Waterlandse dijk zelf, maar vooral voor de 19<sup>e</sup>- en 20<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingen, die de afzonderlijke dijkdorpen en het haven- en kanalen gebied de Volewijk hebben gevormd.

## **TOELICHTING**

bij het besluit tot aanwijzing van  
het beschermd stadsgezicht **Amsterdam-Noord**  
Stadsdeel Amsterdam-Noord,  
gemeente Amsterdam (Noord-Holland)

**DEEL 2:** 20-40 gordel, tuindorpen en parken

## Inleiding

Het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling die dit gebied in de periode 1850-1940 doormaakte: ten eerste de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk; daarnaast het 19<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingsgebied, met name de Volewijk en delen van de Nieuwendammer- en Buiskloterhampolder, met het Noordhollands Kanaal als belangrijkste as. Ten slotte de reeks tuindorpen die in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw binnen deze structuur tot stand kwam, ook wel de '20-40 gordel' van Noord genoemd.

Vanwege de omvang van het beschermde gebied, dat als één samenhangend beschermd gezicht wordt gepresenteerd, valt de beschrijving ervan in twee delen uiteen. Het eerste deel omvat de structuren die voor 1900 zijn gevormd: de Waterlandse Zeedijk en de dijkdorpen, alsmede de 19<sup>e</sup>-eeuwse ontwikkelingsgebieden. In dit tweede deel komt de reeks tuindorpen aan de orde.

De zogenaamde '20-40 gordel' in Amsterdam-Noord omvat de volgende gebiedsdelen:

- woningbouw in de Nieuwendammerham, de Vogelbuurt;
- woningbouw in de Buiskloterham, de Van der Pek-, Gentiaan- en Bloemenbuurt;
- de nooddorpen Vogeldorp en Disteldorp;
- Tuindorp Oostzaan;
- Tuindorp Nieuwendam;
- Tuindorp Buiksloot;
- de parken Vliegenbos, Florapark en Volewijks Park.

## Ontstaan en ontwikkeling

### *Tuindorpen algemeen*

De bouw van goede woningen voor arbeiders heeft een idealistische oorsprong, die begon als reactie op de sociale en hygiënische misstanden, die in de 19<sup>e</sup> eeuw in de West-Europese industriesteden waren ontstaan. Tussen 1850 en 1940 heeft zich een duidelijke ontwikkeling voorgedaan in deze idealistische beweging. We kunnen drie fasen onderscheiden: arbeidersdorpen als utiliteitsbouw (fabrieksdorpen, hoogtepunt periode 1850-1890), de vroege tuindorpfase (1888-1920), waartoe opnieuw fabrikanten het initiatief namen, en de corporatiefase (1910-1935), met een brede toepassing van het tuindorp-idee door met name woningcorporaties.

De vroege tuindorpfase valt samen met de jaren waarin de zorg voor goede volkshuisvesting een breed maatschappelijk draagvlak begint te krijgen. Uiteindelijk leidt dat tot de verankering van de volkswoningbouw in de wet (in Nederland de Woningwet van 1901). Aanvankelijk zijn het weer sociaal betrokken fabrikanten die het initiatief nemen, maar de architect-stedenbouw-kundige gaat de plaats innemen van de ingenieur. Een nieuwe filosofie doet zijn intrede: de arbeiderskolonie wordt niet langer gezien als een woninggroep, als noodzakelijke voorziening voor de fabrieksarbeiders, maar als een leefgemeenschap. Elementen als woonbeleving en identiteit krijgen een belangrijke rol toebedeeld. Het is de architect die daar, anders dan de ingenieur, door ontwerp en stedenbouwkundige opzet vorm aan kan geven. Tegelijk zien we dat de architect voor volkswoningbouw niet langer de neus ophaalt. Een nieuwe stedenbouwkundige vorm ontstaat: het tuindorp. Kenmerkend zijn afwisselende en open bouwblokken, gebogen lanen, inspringende rooilijnen, veel openbaar groen, aandacht voor recreatie en voorzieningen, en het teruggrijpen op de rurale idylle. Een van de eerste en meest aansprekende voorbeelden is Port Sunlight (1888) bij Liverpool. Maar ook in eigen land hebben we een vroeg voorbeeld in het Agnetapark (1889).



Deze experimentele tuindorpen vormen de voornaamste inspiratiebron voor Ebenezer Howards stedenbouwkundige bijbel *Garden Cities of Tomorrow* (1901). Howards 'tuinstad' combineert de voordelen van de stad met de aangename omgeving van het platteland. Echte tuinsteden, als min of meer zelfvoorzienende totaalconcepten, met een ver doorgevoerde zonering, zoals bedoeld door Howard, zijn echter nauwelijks verwezenlijkt. Letchworth en de Hampstead Garden Suburb, van Raymond Unwin en Barry Parker, gelden als de beste voorbeelden.

In Nederland wordt het *tuinstad*-concept vooral bewerkt tot een *tuindorp*-concept. De tuindorpen - waarin de ontwerpprincipes van de tuinstadbeweging zijn doorgevoerd - vormen hierbij kleinschalige, groene uitbreidingswijken als onderdeel van de grotere stad in plaats van zelfstandige 'satellietsteden'.

Na 1910 treedt een nieuwe fase in. De woningwet van 1901 voorziet inmiddels in instrumenten, die de kwaliteit van de bouw moeten garanderen en die het opzetten van woningbouwcorporaties en de financiering van arbeiderswoningen vergemakkelijken. De woningbouw voor arbeiders maakt zich los van de werkgever: het bouwen van fabrieksdorpen gaat over in 'sociale woningbouw'. Het gaat in het algemeen om omvangrijke complexen, waarin ook voorzieningen als scholen, winkels, een badhuis en een kerk zijn opgenomen. De architecten die voor de woningbouwcorporaties werken, passen elementen van de tuinstadbeweging veelvuldig toe, waarbij fraaie voorbeelden zijn gerealiseerd. Een algemene wetmatigheid is dat echter niet. Het kostenaspect, de noodzaak om de huren laag te houden, alsmede de wens van de investeerders om toch een kleine winst te maken, nopen corporaties vaak tot soberheid, waardoor hun tuindorpen uiteindelijk veel stedelijker ogen. Na 1930 krijgt de tuindorpedachte bovendien concurrentie van een meer zakelijke stedenbouw.

### **Amsterdam**

De eerste serieuze pogingen tot bouw van goedkope, kwalitatief goede volkswoningbouw in Amsterdam zijn van 1909. Los van de tuinstadgedachte werden in verschillende delen van de stad laagbouwcomplexen gerealiseerd, die gebaseerd waren op gunstige woonomstandigheden voor de 'gewone' arbeider: woningen met goede plattegronden, voldoende privacy en hygiëne én met een lage huur. De uitvoering was grotendeels in handen van woningbouwverenigingen, die de grond in erfpacht kregen van de gemeente, waardoor de ontwikkelingskosten (en de huurprijs) gedrukt konden worden. De eerste van deze complexen, van onder meer J.H. Leliman en J.E. van der Pek, verschenen in Amsterdam-Oost en -West.

In Noord startte men al snel met het zogenaamde Spreeuwenpark. Dit terrein lag voor de hand, omdat het gemeente-eigendom was en de voormalige baggergronden een lage erfpacht hadden. Ten behoeve van de arbeiders in de industrie, die vanaf 1907 langs de IJ-oever werd gevestigd, bouwde de woningbouwvereniging Schaeapman er vanaf 1909 een langgerekte arbeiderswijk met langs de zuidkant een kleine villastrook voor de fabrieksdirecteuren.

De daadkracht van de gemeente werd sterk vergroot onder invloed van de eerste wethouder volkshuisvesting F. Wibaut, wethouder W. Vliegen van Publieke Werken en J.W.C. Tellegen, die tot 1915 directeur was van Bouw- en Woningtoezicht en daarna burgemeester van Amsterdam. In 1914 werd de Gemeentelijke Woningdienst opgericht en ging de gemeente ook zelf als bouwer optreden. Aan het hoofd van de dienst stond A. Keppler. Keppler was een belangrijk voorvechter van de moderne stedenbouwkundige beginselen en dé man achter de realisatie van de tuindorpen in Noord.

Door de bouwstagnatie in de Eerste Wereldoorlog liep de woningbouw in Noord echter grote vertraging op, zodat de gemeente Amsterdam zelf het initiatief nam.

Onder andere realiseerde men een reeks nooddorpen: Obelt (1917, waar in de oorlog veel Belgische vluchtelingen woonden), Vogeldorp en Disteldorp (1918, nadrukkelijk in de nabijheid van de industriële bedrijven) en het experimentele Asterdorp (1926, om de allerarmsten te leren met een 'moderne' woning met stromend water en een toilet om te gaan).

De eerste naoorlogse sociale woningbouw was de Van der Pekbuurt (circa 1918-1926). Daarna volgden de Vogelbuurt (1920-1930), Tuindorp Oostzaan (in twee fases 1921-1924 en 1935-1938), de Bloemenbuurt (1928-1931), Tuindorp Nieuwendam (1927-1930) en Tuindorp Buiksloot (1930-1932). De nieuwe woonbuurten kregen allerlei geplande voorzieningen, zoals scholen, winkels, politieposten, verenigingsgebouwen, een openbare leeszaal, badhuizen, en ook een zwembad (Obelt, tot 1926), de Noorderbegraafplaats, en een kerk aan het Zwanenplein (overige kerken waren particuliere initiatieven). Als groenvoorziening kwamen er drie parken, te weten het Vliegenbos, het Volewijks- en het Florapark.

In de opeenvolgende tuindorpen in Noord is een duidelijke ontwikkeling te zien. Aanvankelijk verliep de bouw van deze buurten enigszins ongeleid. Toen het Spreeuwenpark gefaseerd tot stand kwam, lag er alleen een zeer globaal bestemmingsplan voor de Nieuwendammerham. Tellegen ontwierp in 1914 een iets meer uitgewerkt plan dat grotere delen van Noord besloeg. Hierop werd al de locatie van de groenvoorzieningen, woon- en industriegebieden globaal aangegeven. Gaandeweg werd dit plan de jaren daarna verder ingevuld.

De eerste wijken hebben nog een meer compacte, stedelijke structuur van gesloten bouwblokken, met een duidelijke scheiding tussen de openbare en privé-ruimte. Gaandeweg wordt er meer gezocht naar het realiseren van een groenere en intiemere wijk. De overgang tussen de openbare en privé-ruimten verloopt geleidelijker, bouwblokken

worden opgeknijpt en het zicht op de (semi)privé binnenterreinen speelt nadrukkelijk mee in het totale concept; aan de samenhang tussen stedenbouwkundige opzet, aanplanting, inrichting van de openbare ruimte en architectonische vormgeving binnen één wijk wordt steeds meer aandacht besteed. Hiermee wordt eerst geëxperimenteerd in de nooddorpen Disteldorp en Vogeldorp, daarna wordt het volledig gerealiseerd in de tuindorpen Oostzaan en Nieuwendam. Ten slotte zien we in tuindorp Buiksloot al een overgang naar een meer zakelijke stedenbouw.

Opvallend kenmerk van de Amsterdamse tuindorpen is de strenge geometrische stedenbouwkundige structuur waarbij gebruik wordt gemaakt van symmetrieassen en (besloten) zichtlijnen. Daar waar de assen bij elkaar komen, ontstaan bijzondere hoekoplossingen of pleinen. De structuur is opgebouwd vanuit de centraal gelegen pleinen, die op wijkniveau vaak bijzondere functies huisvesten, met name scholen of winkels voor dagelijkse voorzieningen. De zichtlijnen zijn gericht op de bijzondere bebouwing of de centrale pleinen of besloten binnen een hofje. De hoofdontsluitingen lopen vaak straalsgewijs vanuit de pleinen of verbinden de wijken onderling. De woonstraten worden gevormd door (rechtlijnige ofwel gekromde) tangentiële verbindingen rondom de pleinen. Ook wordt gewoond aan verschillende vormen van hofjes, die vaak de binnenruimten van de stedenbouwkundige structuur opvullen. De tuindorpen in Noord zijn een typisch fenomeen voor Amsterdam. Elders in de stad is alleen Tuindorp Watergraafsmeer (Betondorp) gerealiseerd. De precieze uitwerking verschilt per tuindorp, maar in het algemeen werd er in de tuindorpen van Noord gestreefd naar een schijnbaar organisch gegroeide opzet.

## A. Vogelbuurt: woningbouw in de Nieuwendammerham

De Vogelbuurt is ontstaan in drie fasen met elk een eigen stedenbouwkundige structuur: Spreeuwenpark, Vogelbuurt-Midden en Vogelbuurt-Noord. Los hiervan staat 'Vogeldorp', dat onder C wordt beschreven.

### Ontstaan en ontwikkeling

Het *Spreeuwenpark* werd tussen 1909 en 1936 gebouwd. Terwijl er enkele villa's aan de Meeuwenlaan verrezen, bouwde woningbouwvereniging Dr. Schaepman als eerste een door architect J.H. Rijnja ontworpen complex (aanzet in 1909, oplevering 1912 en 1915), daarna volgde een aantal blokken van de Algemeene Woningbouwvereniging door H.P. Berlage en J.C. van Epen (1915) en bouwblokken door J.H. Leliman eveneens in 1915. Verdere invulling langs de Adelaarsweg had plaats in de jaren twintig en dertig door de architect G.J. Rutgers. Verder veranderde de inrichting van het Spreeuwenplein, dat oorspronkelijk als centraal parkachtig plantsoen was aangelegd. Te midden van de bouwblokken aan de Havikslaan staan drie scholen. Tegenwoordig is het een nogal onsamenhangend ingerichte en versteende openbare ruimte met (sport)speelplaatsen.<sup>6</sup> Tot slot zijn er na de oorlog verschillende nieuwe blokken ter vervanging verbouwd.

De *Vogelbuurt-Midden* kwam vrijwel geheel rond 1920 tot stand met enkele aanvullingen uit 1929 in het meest noordelijke deel. Ook hier waren verschillende woningbouwverenigingen en architecten actief, zoals H.J.M. Walenkamp, J. Gratama, Tj. Kuipers en A. Ingwersen en H.P. Berlage en J.C. van Epen. Het resultaat daarvan is een gedifferentieerde architectuur en stedenbouwkundige opzet. Een van de betrokken partijen was naast de woningbouwverenigingen de

Koninklijke Nederlandsche Scheepvaart Mij (KNSM). Ook hier werden in de jaren tachtig nieuwe inpassingen gebouwd.

De *noordelijke kop van de Vogelbuurt* verrees tussen 1921 en 1923. Hier was voornamelijk één architect verantwoordelijk, te weten A.W. Weissman. Alleen de noordelijkste punt, inclusief de school, is vijf jaar later door C. Kruyswijk gebouwd. Een andere school, aan de Kalkoenstraat, is van C.B. Posthumes Meyes uit 1924. Weismann ontwierp een wijkje met een tamelijk open, interne structuur van losse bouwblokjes, dat werd ingesloten door een groene parkachtige omgeving, dat echter anders werd uitgevoerd. Grootschalige verkeerskundige aanpassingen uit de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw hebben de aanvankelijk tamelijk landelijke en rustige omgeving aangetast.

De Adelaarsweg is van oorsprong de oostelijke zeedijk langs het Noord-hollands Kanaal. De Meeuwenlaan is een van de oude wegen in de Volewijk en de Nieuwendammerham. Over de Adelaarsweg reed tussen 1886 en 1923 een stoomtram en ook de Meeuwenlaan heeft tot 1956 een trambaan gekend. Een grote verandering was de teloorgang van de scheepsbouwindustrie in de jaren zeventig van de 20<sup>e</sup> eeuw. Met de komst van de IJ-tunnel en het verdwijnen van de scheepswerven is de relatie met het water en de haven grotendeels teniet gedaan. In de jaren tachtig zijn de vrijkomende gronden voor een belangrijk deel herbestemd voor sociale woningbouw rond het IJ-plein. In het meer oostelijke deel van de IJ-oeveren is nog altijd industrie en kleinschalige bedrijvigheid aanwezig.

---

<sup>6</sup> Zie *Ons Amsterdam*, jrg. 25 (1973), p. 218-219.

### **Huidig ruimtelijk karakter**

#### Stedenbouwkundige structuur

Het *Spreeuwenpark* vormt de meest zuidelijke punt van een langgerekte woningbouwstrook ten oosten van het Noordhollands Kanaal. Direct langs de westkant van het Spreeuwenpark loopt (de aanvoerweg van de) IJ-tunnel, die een fysieke barrière vormt tussen deze wijk en het kanaal. Aan de zuidoostzijde ligt de Meeuwenlaan met daarachter de woningbouwcomplexen uit de jaren negentig. De Meeuwenlaan en Havikslaan zijn de belangrijkste lokale ontsluitingsroutes. Binnen het gebied vormt het Spreeuwenpark de centrale ruimte en zijn de daarop uitkomende Sperwerlaan, Valkenweg en Leeuwerikstraat de belangrijkste straten. Ongelijkvormige kleinere en grotere, soms opengeknipte, meestal gesloten bouwblokken vormen de invulling van het gebied rond het driehoekige centrale Spreeuwenplein met winkels. Langs de buitenste rand aan de Meeuwenlaan staat een langgerekte gesloten bouwblok. Halverwege is er een nieuwbouwinvulling met een onderdoorgang. Op de noordelijke kop is één grootschalig, ongelijkvormig bouwblok met in het binnenterrein een drietal scholen. De buitenrand langs de Adelaarsweg betreft wederom langgerekte, gedeeltelijk opengeknipte bouwblokken. Aan de zuidelijke zijde van de Meeuwenlaan staat een reeks villa's.

De *Vogelbuurt-Midden*. De Meeuwenlaan en Havikslaan zijn ook hier de belangrijkste lokale ontsluitingswegen. De Johan van Hasseltweg is de hoofdverbinding met de Nieuwe Leeuwarderweg, maar geeft geen directe toegang tot de Vogelbuurt. Langs de zuidzijde van de Van Hasseltweg is een strook met grootschalige voorzieningen uit de jaren zestig en tachtig. Centraal in de buurt ligt het Zwanenplein met de opmerkelijke kerk van A. Moen (1924). Het zuidelijke deel heeft een invulling, die bestaat uit verschillend gevormde gesloten bouwblokken die soms op enkele plekken zijn opengeknipt of terugspringen in de rooilijn, waardoor pleinachtige ruimtes zijn gecreëerd. Langs de Meeuwenlaan en Adelaarsweg zijn ook nu weer langgerekte

bouwblokken gerealiseerd. Ten noordwesten van het Zwanenplein is een heldere stedenbouwkundige structuur ontworpen, waarbij de Koekoeksstraat een diagonale as vormt van het Zwanenplein tot de Meeuwenlaan. Als een centrale ruggengraat zijn op symmetrische wijze aan weerszijden korte straten geprojecteerd en de verkaveling van de ongelijkvormige bouwblokken is eveneens symmetrisch. Het dichtst bij het Zwanenplein zijn dat de bijna strokenbouwachtige blokken van Gratama<sup>7</sup>. De blokken zijn zo gegroepeerd, dat de bezonning voor de meeste woningen gunstig is. Bij de Meeuwenlaan heeft Leliman gekozen voor een viertal onregelmatig gevormde bouwblokken, waarvan de grootste twee inspringen, zodat een pleinruimte ontstaat (Koekoeksplein). De Ganzenweg is een belangrijke toegangsweg tot de wijk, die visueel krachtig wordt beëindigd door een vier verdiepingen hoog bouwblok. Bij de toegangen (trappen) aan de Adelaarsweg is het zeedijktaalud duidelijk herkenbaar.

De *Vogelbuurt-Noord* is naar ontwerp van Weissman gebouwd. Aan de zuidkant van de wijk scheidt een brede groenstrook met speel- en sportveldjes de woningen van de Van Hasseltweg. Door de wijk loopt een denkbeeldige as vanuit de basis naar de kop van de buurt. Aan weerszijden daarvan groepeerde Weissman op symmetrische wijze korte bouwblokjes rond binnenterreinen. Doordat sommige blokjes terugspringen achter de rooilijn, zijn stedelijke ruimtes gecreëerd, zoals het Pluvierplein en pleinruimte voor de school aan de Kalkoenstraat. De Kolibriestraat is de enige straat in de wijk die ook daadwerkelijk in de as ligt. De overige straten, zowel noord-zuid als oost-west hebben besloten zichtassen vanwege knikken of een gekromd verloop. Weissman beoogde intimiteit, maar de hele opzet is wel erg krap bemeten.

---

<sup>7</sup> Hij had vlak daarvoor met J. Versteeg al veel ervaring opgedaan met het ontwerpen van een stedenbouwkundig plan van Tuindorp Watergraafsmeer (1918).

### Bebouwingskarakter

De seriematige bebouwing is opgetrokken uit overwegend bruinrode baksteen en daken met oranje pannen. De bebouwing is overwegend twee bouwlagen met een kapverdieping waarvan de nokrichting evenwijdig aan de straat is. Alleen langs de Meeuwenlaan en bij enkele pleinruimtes of op straathoeken zijn er delen van drie bouwlagen met kap, dit ter accentuering van de stedenbouwkundige ruimte. Delen van de gevels verspringen ten opzichte van de rooilijn, waardoor de massawerking van de hele gevelwand van de Meeuwenlaan verlevendigd is. Accentueringen van de bebouwing, ter verrijking van het gevelbeeld, zijn uitgevoerd door middel van decoratieve baksteenverbanden, contrasterend kleur- en/of materiaalgebruik, uitkragende daklijsten, bijzonder houtwerk, natuurstenen elementen, erkers, balkons en haaks op de dakpartij geplaatste nokken of dakkapellen, die bijvoorbeeld de ingangspartij accentueren. De verkregen ritmes of plasticiteit in de gevels geven vorm aan het totale straatbeeld. In de wijze waarop dergelijke middelen zijn toegepast, bestaat een grote diversiteit, omdat zoveel verschillende architecten actief waren. In het algemeen geldt dat de meest geslaagde architectonische uitwerkingen in het middendeel van de Vogelbuurt te vinden zijn.<sup>8</sup> Enkele bijzondere gebouwen in deze buurten zijn de scholen en de kerk van Moen. Het merendeel van alle gevelwanden is overigens eenvoudig en sober vormgegeven, zodat juist de kleine details cruciaal zijn. Een deel van die kwaliteiten is echter verloren door renovaties en nieuwbouw.

### Profiel en openbare ruimte

Het straatprofiel van deze wijken verkeert voor een groot gedeelte niet meer in de oorspronkelijke staat. De Meeuwenlaan heeft een ruime opzet met een rijwegbreedte van 10 meter met daarlangs parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden. De straten van de het middendeel zijn daarentegen in hun totaal ongeveer 10 meter breed, terwijl het noordelijke deel veel krappier is opgezet met een totale

straatbreedte van circa 8 meter. Vogelbuurt-Midden is als een soort woonef ingericht zonder hoogteverschil tussen de rijweg en stoepen (stadsvernieuwing 1984). In het Spreeuwenpark en de Vogelbuurt-Noord zijn trottoir en rijweg door verschillen in hoogte en materiaalgebruik van elkaar gescheiden, wat een voortzetting is van de oorspronkelijke situatie.

Van de drie deelgebieden heeft het middendeel het meest groene karakter, met consequent geplaatste kleine en middelgrote bomen en enkele plantsoenen, die bijdragen aan het intieme karakter van de wijk. Het Spreeuwenpark heeft ook wat de boomaanplant aangaat een formeler en stedelijker inrichting. Het Spreeuwenplein is deels in gebruik als sportveld en speeltuin. Het noordelijke deel (van Weissman) is zeer sober, het wijkje is krap opgezet en de meeste straten hebben geen openbaar groen, waardoor het stenige karakter overheerst. Dit komt niet overeen met de afgewogen boomaanplant die Weissman voor ogen stond. Het zicht op de groene binnenterreinen is grotendeels verloren gegaan door afsluiting van de open hoeken tussen de bouwblokken. De Johan van Hasseltweg, vormt een duidelijke breuk tussen de woonwijken. Het is een brede snelweg en er bestaat geen relatie met de omringende woonwijken. Omdat in de loop van de tijd veel is veranderd aan bestrating en erfafscheidingen, is de oorspronkelijk beoogde eenheid van het straatbeeld enigszins aangetast. Vaak is hierdoor een rommeliger en onsamenhangender staatbeeld ontstaan dan bij de totstandkoming van deze wijken het geval was.<sup>9</sup> Ook de relatie tussen de inrichting van de openbare ruimte, de voor- en binnentuinen, en de gevelwanden is aangetast.

<sup>8</sup> Zie voor de architectuurwaardering de Ordekaart 20-40.

<sup>9</sup> Bij toekomstige herprofielingsplannen verdient het aanbeveling deze te inspireren op de oorspronkelijke ontwerpen en de stedenbouwkundige kwaliteiten van de wijken.

### **Nadere typering van te beschermen waarden**

De stedenbouwkundige waarde van de Vogelbuurt als eerst gerealiseerde van de reeks tuindorpen in Noord, met een duidelijke ontwikkeling van de drie subbuurten van meer naar minder stedelijk, met duidelijke tuindorpelementen:

- Het gebruik van de bouwblokken, zoals het verspringen van de gevelwanden ten opzichte van de rooilijn, die de straatruimte modelleert en op bepaalde plekken bijzondere stedelijke ruimtes doet ontstaan.
- De architectonische uitwerking wordt bepaald door eenheid in karakteristieken qua bouw materiaal, bouwhoogte, nokrichtingen, entreepartijen, erkers en dakkapellen.
- De inrichting van de openbare ruimte waarin de hiërarchische stedenbouwkundige structuur terugkomt, zoals in het gebruik van bomen, lantaarnpalen, pleinen en plantsoenen.
- De voortuinen, die bijdragen aan het groene karakter, dankzij de nog altijd vrij laag of open erfafscheidingen.
- Het (deels door afsluitingen verloren gegane) zicht op de binnenterreinen door middel van poorten of opengeknipte hoeken van de bouwblokken.

Zie ook Ordenkaarten Atlas gordel 20-40.

### **B. Van der Pek-, Gentiaan- en Bloemenbuurt, woningbouw in de Buiksloterham**

De woningbouw in de Buiksloterham valt onder te verdelen in drie deelgebieden, die in fasen zijn gerealiseerd en een verschillende stedenbouwkundige structuur hebben. Van zuid naar noord gaat het om de Van der Pekbuurt, Gentiaanbuurt en Bloemenbuurt. Los hiervan staat Disteldorp, dat onder C wordt beschreven.

#### **Ontstaan en ontwikkeling**

De *Van der Pekbuurt* werd tussen 1918 en 1923 door de Woningdienst gebouwd. Keppler was goed bekend met de architect Van der Pek, die als sociaal geëngageerd architect - en echtgenoot van de vooruitstrevende en geëmancipeerde Louise Went - als één van de eersten in Amsterdam actief was op het gebied van de sociale woningbouw en dus de ontwikkeling van nieuwe, geschikt geachte plattegronden. In deze hoek van de Buiksloterham werd hij in de gelegenheid gesteld om zowel het stedenbouwkundige plan als de architectonische uitwerking van 1.468 woningen voor zijn rekening te nemen. Dat op deze locatie al door Amsterdam gebouwd werd, was mogelijk omdat de gemeente in 1907 een deel van de grond in de Buiksloterham had aangekocht. Tot in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw werd er bagger uit het Noordzeekanaal geborgen, later werd de grond verder opgehoogd om het bouwrijp te maken.<sup>10</sup>

Door de aankoop van grond door katholieke verenigingen werd de van der Pekbuurt niet helemaal uitgevoerd. Zo bleven de geprojecteerde scholen aan de zuidwestkant van de huidige Heimansweg slechts een idee. Na de oorlog werden deze plekken alsnog ingevuld door onder anderen J.F. Berghoef. Enkele complexen die door bomaanslagen beschadigd waren, werden door J.G. Rutgers in overeenstemming met

---

<sup>10</sup> *Amsterdam-Noord, geschiedenis achter de feiten (...)*, hfdst. 10.

de oorspronkelijke architectuur weer opgeknapt.<sup>11</sup> En ook de noordoostelijke bebouwing bleef voor Van der Pek slechts bij een plan, in plaats daarvan bouwde Rutgers er in 1922-1923 de *Gentiaanbuurt*.

Het oostelijke deel wordt ingenomen door het grootschalige St. Ritakloostercomplex (1921, Kropholler) waartussen zich enkele scholen en moderne woningbouwcomplexen uit de jaren tachtig van de 20<sup>e</sup> eeuw bevinden.

Het kloostercomplex was een particulier initiatief en kwam op daar waar eigenlijk het zuidelijke deel van het Florapark gepland was. Al snel volgden ook enkele scholen en na de oorlog (circa 1995) nieuwbouwinpassingen van woningbouw.

Het meest zuidelijke part van *de Bloemenbuurt* werd in 1920-1922 ontwikkeld door de architect W. Noorlander. Hoewel op enige afstand van elkaar gescheiden door het Mosveld, dat als sportveld bedoeld was, liggen de straten ervan in het verlengde van die van de Gentiaanbuurt, zodat ze een duidelijke ruimtelijke relatie met elkaar hebben. Sinds echter in de jaren zestig de Johan van Hasseltweg verhoogd boven het Mosveld werd aangelegd, is die relatie aan weerszijden van het Mosveld ernstig verstoord. Het Mosveld zelf is in gebruik als marktplein.

Duidelijkheid over de manier waarop de plannen en realisaties van deze buurten zich gaandeweg ontwikkelden, ontbreekt vooralsnog. De realisatie van de Bloemenbuurt vond plaats in diverse, schijnbaar onsamenhangende, fases. Er werd niet systematisch van zuid naar

---

<sup>11</sup> Amsterdam-Noord werd op enkele plaatsen gebombardeerd door de Engelsen i.v.m. er gevestigde industrie die in handen van de Duisters gevallen was, waaronder Fokker. Onbedoeld kwamen de bommen in de woonwijken terecht.

noord gewerkt, maar meer per subgebiedje. Grotendeels voltrok de uitwerking zich tussen 1928 en 1931 (dus pas na de voltooiing van Tuindorp Nieuwendam). Ook hier waren verschillende architecten betrokken waaronder Z. Gulden, D. Greiner en J. Mulder.

Enkele bijzondere gebouwen, zoals kerken en scholen, werden vaak eerst als houten noodgebouw opgetrokken om later te worden vervangen door het definitieve ontwerp. In enkele gevallen gebeurde dat pas na de oorlog. Daarnaast waren er bijzondere voorzieningen als de schoolwerktuinen bij de Heggerankweg, een kinderdagverblijf en een zwembad in het Florapark.

Door de verscheidene nieuwbouwprojecten die langs de grenzen van deze buurten verrezen, zijn de oorspronkelijke zichtrelaties met het landelijke gebied of met het Noordhollands Kanaal vrijwel volledig verdwenen. Daarmee is de ligging van de dorpen te midden van een onbewoonde omgeving veranderd naar een situatie waarin ze zich te midden van een groter woongebied bevinden. Desondanks zijn het duidelijk herkenbaar gebleven, afzonderlijke wijken met een eigen identiteit.

### **Huidig ruimtelijk karakter**

#### Stedenbouwkundige structuur

De *Van der Pekbuurt* heeft een ruitachtige vorm. De hoofdstructuur wordt bepaald door de Van der Pekstraat, die als centrale middenas van zuid naar noord de wijk in tweeën deelt. Bovendien is dit een belangrijke ontsluitingsweg van de Buiksloterham. Tot de aanleg van de IJ-tunnel was dit de belangrijkste ontsluitingsweg vanaf de pont. De straten op buurtniveau hebben een geknikt verloop en/of variaties in de roolijnen, waardoor er besloten zichtlijnen en enkele stedelijke ruimtes zijn ontstaan. De verkaveling is uitgewerkt met rechthoekige en onregelmatig gevormde korte en langere bouwvolumes. Het uitgangspunt van deze verkavelingsstructuur is weliswaar het gesloten

bouwblok, maar door de bouwvolumes op te splitsen in kleinere eenheden, is er gezocht naar een andere manier om de openbare ruimte en de privé-binnentuinen meer bij elkaar te betrekken. Hiermee is een aanzet gedaan tot het creëren van een tuindorppachtige wijk.

De *Gentiaanbuurt* heeft de vorm van een taartpunt die symmetrisch met bijna vierkante, gesloten bouwblokken werd ingedeeld. Centraal in de wijk ligt het driehoekige Gentiaanplein. Doordat (delen van) verschillende bouwblokken op enkele plekken ten opzichte van de rooilijn verspringen en omdat de straten geknikt verlopen, zijn er binnen de buurt stedenbouwkundige ruimtes gecreëerd, vaak met een besloten karakter.

De hoofdontsluitingsroute van de *Bloemenbuurt* is de Kamperfoelieweg, die in het westelijk deel van de wijk ligt, en die direct verbonden is met een aantal verkeersknooppunten. De kromming van de straat, die als een spiegeling van het Noordhollands Kanaal is gevormd, is beeldbepalend voor het westelijke deel van de Florabuurt. In de Heggerankweg herhaalt deze richting zich.

De gehele buurt is als een noord-zuidgericht, langgerekt lichaam waarvan de interne structuur in de lengterichting bepaald wordt door de gekromde Kamperfoelieweg en de meanderende Wingerdweg. Intern is de buurt opgedeeld in driehoekige delen door straten in een zigzagpatroon. Het stratenpatroon is zo ontworpen dat er geen lange zichtlijnen zijn. Hierdoor heeft de Bloemenbuurt een dorpse structuur, die organisch gevormd lijkt en waarvan het karakter besloten is. Dit karakter wordt versterkt, doordat de verschillende, tussen de zigzagstraten gelegen gebiedjes een eigen stedenbouwkundige uitwerking hebben, doordat voor elk gebiedje steeds een andere architect verantwoordelijk is geweest. De Bloemenbuurt is opgebouwd met onregelmatig gevormde gesloten en opengeknipte bouwblokken. Op enkele locaties zijn pleinruimtes gecreëerd, doordat (delen van) bouwblokken verspringen ten opzichte van de rooilijn.

#### Bebouwingskarakter

De *Van der Pekbuurt* wordt gekenmerkt door seriematige, uit beige-rode baksteen opgetrokken bouwblokken van twee verdiepingen met een wolfsdak van oranje dakpannen. Alleen langs de hoofdstraat van de buurt, de Van der Pekstraat, staan enkele blokken van drie verdiepingen met kap. De nokrichting van de kappen is evenwijdig aan de straat, op regelmatige wijze wordt de kap onderbroken door puntgevels, die haaks op de kappen staan. Dergelijke nokken hebben ook een stedenbouwkundige functie, bijvoorbeeld als visuele beëindiging van een zichtas. Het karakter van de bebouwing wordt verder bepaald door enkele detailleringen, waaronder de gele horizontale banden en het in een contrasterende kleur geschilderde houtwerk (kozijnen, daklijsten), dat oorspronkelijk overigens in veel minder opvallende kleuren was geverfd. De ritmische werking van de gevelwanden is ontstaan door de uitgebouwde entreepartijen met schuine kapjes tegen de voor- en zijgevels. Op de binnenterreinen staan kleinschalige schuurtjes die het ritme voorzetten. Een sterke samenhang in het totaalbeeld is tot stand gebracht door het beperkte gebruik van materiaalsoorten en kleuren. Het resultaat is een rustig, klein-stedelijk bebouwingsbeeld met enkele plattelandsaccenten.

Afwijkend van dit bebouwingsbeeld zijn de lage, uit geel baksteen opgetrokken bejaardenwoningen met een zwarte kap aan het Jac. P. Thijsseplein, die echter goed in de omgeving passen. Eveneens afwijkend en niet aan de omgeving aangepast, zijn de naoorlogse blokjes van twee bouwlagen rond de Heijmansweg, Geraniumweg en Magnoliastraat en aan de rand van de buurt.

#### Gentiaan- en Bloemenbuurt

Dit deel van de Bloemenbuurt is door verschillende architecten ontworpen, wat zich af laat lezen in de architectuur. Van zuid naar noord is er echter een globale tweedeling zichtbaar. Het zuidelijke deel tot aan de Azaleastraat is bebouwd met uit baksteen opgetrokken seriematige gesloten bouwblokken. De blokken bestaan uit twee lagen



met een kap, waarvan de nok evenwijdig aan de straat is. Op enkele plaatsen is dit drie lagen met kap, ter accentuering van de stedenbouwkundige structuur of ruimte. Vanuit datzelfde idee zijn er ook als accent of als ritmisch element nokpartijen haaks op de straat geplaatst. Andere detailleringen bestaan soms uit bijzondere baksteenverbanden, wit geschilderd houtwerk, uitgebouwde entrees en ten opzichte van de rooilijn verspringende geveldelen. Het algemene beeld is echter dat van zorgvuldig vormgegeven, eenvoudige architectuur, waarbij de dakpartijen een belangrijk vormgevend onderdeel van het geheel zijn. De blokken van Noorlander springen eruit als de rijkst gedecoreerde.

Ten noorden van de Azaleastraat is invloed van Frank Lloyd Wrights architectuur herkenbaar in het overwegend horizontale karakter, geaccentueerd in onder andere de vensterpartijen en de sterk overkragende kappen.

Door (noodzakelijke) renovatie hebben de gevels in alle bovengenoemde buurten in verschillende mate aan historische uitstraling ingeboet. Bijzondere gebouwen zijn de scholen, een enkele kerk en de winkelcomplexen van Rutgers aan het Mosplein, die uit dezelfde periode zijn. Vooral bij de Papaverweg en het Mosplein zijn deze bijzondere gebouwen nogal verloederd of door stedenbouwkundige vernieuwingen aan het oog onttrokken, waardoor zij hun oorspronkelijke zeggingskracht hebben verloren.

#### Profiel en openbare ruimte

De huidige inrichting van deze buurten komt in grote lijnen overeen met de oorspronkelijke opzet. De belangrijkste veranderingen zijn gelegen in een nieuwe bestrating en de inpassing van de noodzakelijke parkeerplaatsen. Voorts zijn in sommige wijkjes extra bloembakken of plantsoenen aangelegd, of is de eenduidige erfafscheiding verloren gegaan en vervangen door een veelheid aan schuttingen, hekken en roosters. Vooral het verlies van de beoogde, eenvoudige uniformiteit

van het straatbeeld heeft het karakter aangetast. Verder ontbreekt in de Van der Pekbuurt op een aantal plaatsen een krachtige begrenzing van de openbare ruimte, bijvoorbeeld omdat Van der Peks plannen niet uitgevoerd zijn. Wel geslaagd is de nieuwe inrichting met rozentuinen en een beschutte speelplaats (met speeltuig van A. van Eyck) aan het Jac. P. Thijsseplein. Van origine was het een versteende, stedelijke ruimte.

Het groene karakter van de Bloemenbuurt is te danken aan de combinatie van plantsoenen, voortuinen, bomen en in enkele gevallen zicht op de binnenterreinen. Aan de grotere straten staan meestal aan twee zijden (monumentale) bomenrijen, binnen de woonwijken staan overwegend middelgrote bomenrijen of, afhankelijk van de stedenbouwkundige invulling, kleinere bomen of ander groen. De werking van pleinruimtes of assen wordt in alle gevallen ondersteund door de aanplantingen en - bij de Bloemenbuurt - het Florapark. Straatmeubilair is over het algemeen niet meer het originele. Veel belang werd gehecht aan de lantaarnpalen, die de hiërarchie van straten benadrukten (hoge lantaarns en kroonluchters in de hoofdstraten) en die overal in Noord nog aan te treffen zijn. Nieuw straatmeubilair (containers, telefooncellen, elektriciteitshuisjes et cetera) heeft de oorspronkelijke stedenbouwkundige werking vaak geen goed gedaan.

Het Mosplein en Mosveld aan weerszijden van de Van Hasseltweg zijn qua inrichting duidelijk restgebieden, waarvan de inrichting bepaald is door de eisen die de dagelijkse Mosveldmarkt met zich meebrengt, waaronder de noodzakelijke parkeervoorzieningen. Met de belendende tuindorpen houdt het geen verband. Dit geldt ook voor de kop van de Gentiaanbuurt aan de rotonde van het Mosplein. Van bijzondere waarde is de Wingerdweg: de krachtige, gekromde gevelwand, de statige bomenrijen en het aangrenzende Florapark vormen een zeer geslaagd ensemble.

### **Nadere typering van te beschermen waarden**

- de stedenbouwkundige structuur die bestaat globaal uit drie op zichzelf staande wijken, die gekenmerkt worden door korte, soms gekromde straten met een reeks van openbare ruimtes en centrale kernen;
- het schijnbaar organisch gegroeide karakter van de stedenbouwkundige structuur en de verkavelingswijze;
- de verkavelingswijze waardoor er bijzondere ruimtelijke accenten zijn gecreëerd;
- de architectonische uitwerking met ritmische accenten, zoals dakkapellen, entreepartijen, erkers, nokken en uitbouwjes geeft de stedenbouwkundige ruimte vorm. In de precieze uitwerking verschillen de blokken van de afzonderlijke wijkjes ten opzichte van elkaar;
- de inrichting van de openbare ruimte hangt samen met de stedenbouwkundige structuur. Zo staan er in de straten die deel uitmaken van de hoofdstructuur hogere bomen en (deels originele) lantaarnpalen dan in de straten die deel uitmaken van de secundaire structuur;
- de samenhang tussen de stedenbouwkundige opzet en inrichting van de openbare ruimte waarbij naast het openbare groen ook de privé-tuinen (zowel de voortuinen als het zicht op achtertuinen) zijn ingezet als een onderdeel van de vormgeving van de openbare ruimte/stedenbouw-kundige structuur.

Zie ook de ordenkaarten van de Atlas Gordel 20-40.

### **C. Vogel- en Disteldorp**

Vogel- en Disteldorp zijn destijds opgezet als tijdelijke (nood)dorpen, waarbij werd geëxperimenteerd met de tuindorpvorm. Vogeldorp ligt ten oosten van de Vogelbuurt in de Nieuwendammerham. Disteldorp ligt ten noordwesten van de Van der Pekbuurt in de Buiksloterham. De bebouwing van beide dorpen is in 2001 op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst.

#### **Ontstaan en ontwikkeling**

Tegen het eind van de Eerste Wereldoorlog werd in verschillende Nederlandse steden overgegaan tot de bouw van noodwoningen. Tijdens WOI was de woningbouw praktisch tot stilstand gekomen. Tegelijkertijd was het neutrale Nederland een uitwijkplaats voor met name Belgische vluchtelingen, die huisvesting zochten. Om de nood te lenigen, bouwde de Gemeentelijke woningdienst, met B.T. Boeyinga als projectarchitect, in 1918-1919 Disteldorp en Vogeldorp, bedoeld als semi-permanente complexen voor een periode van 35 jaar. De locaties waren de voor industrie bestemde terreinen in de Buiksloterham en de Nieuwendammerham. Het ontwerp was afkomstig van de Gemeentelijke woningdienst, de bouw werd gefinancierd door de uit hetzelfde jaar stammende Woningnoodwet. In vergelijking met het in 1917 gebouwde en twaalf jaar later gesloopte houten noodwoningencomplex Obelt aan het Tolhuiskanaal, bijgenaamd de 'sinaasappelkistjes van Wibaut', waren de woningen in Vogeldorp en Disteldorp voor die tijd aantrekkelijk en solide en voldeden zij aan de minimumeisen van de bouwverordening. 'Wat niemand ooit heeft kunnen verwachten is verwezenlijkt', schreef een trotse Keppler kort na de voltooiing in het Tijdschrift voor Volkshuisvesting: 'Het eengezinsarbeiders-huis uit steen gebouwd heeft zijn intrede in de hoofdstad gedaan.'

Disteldorp en Vogeldorp vormden niet alleen de eerste werkelijke 'tuinstadbouw' in Amsterdam-Noord, zoals de directeur van de

Woningdienst vaststelde, zij zouden tevens een vingeroefening blijken te zijn voor de later door de dienst uitgevoerde woningbouwcomplexen Tuindorp Oostzaan en Tuindorp Nieuwendam. De op betonplaten gefundeerde en in lichte constructie uitgevoerde bebouwing bestond uit slechts twee typen woningen - het 'bungalowtype' en de eengezinswoning met zolderverdieping - die op verschillende manieren waren verkaveld. Interessant is dat in beide nooddorpen dezelfde gestandaardiseerde woningen werden gebouwd. Ook het ontwerp van de dagwinkelpanden is voor beide dorpen identiek. En hoewel de dorpen in hun stedenbouwkundige en ruimtelijke uitwerking duidelijk van elkaar verschillen, zijn ze dus nauw aan elkaar verwant.

Beide dorpen waren doelbewust excentrisch gesitueerd, als op zichzelf staande nederzettingen, gedeeltelijk aan het water grenzend en in de nabijheid van de industrieterreinen. Inmiddels is de omgeving in beide gevallen verder verstedelijkt, waardoor het excentrische aspect verdween. Toch zijn het nog altijd duidelijk begrensde en herkenbare enclaves. Het aan Vogeldorp grenzende deel van het Johan van Hasselkanaal werd in de jaren negentig gedempt. Het water en het rommelige industriële karakter bij Disteldorp zijn nog altijd aanwezig.

### **Huidig ruimtelijk karakter**

#### Stedenbouwkundige structuur

De vorm van *Disteldorp* wordt bepaald door de gebogen Distelweg, het Buiksloterkanaal en het Johan van Hasselkanaal-west. De ligging aan waterwegen, grenzend aan de industrie, geeft het dorp een bijzondere waarde.

Disteldorp heeft een onregelmatige structuur, met in lengte variërende en gebogen straten. Dit geeft het dorp het rustieke karakter van een organisch gegroeide kleine nederzetting. Disteldorp herbergt verder een grote variëteit aan open, veelal gemeenschappelijke tuinen.

Bijzondere elementen in het dorp zijn in het noordwesten de open hoek met plantsoen aan het water, het aan drie zijden omsloten Distelplein en de 'brede' Lange Distelstraat die als ruggengraat van het plan fungeert.

*Vogeldorp* was geïsoleerd gelegen tussen het Vliegenbos, het Johan van Hasselkanaal-Oost en de industrie langs dit water. De recente demping en de geplande bebouwing van het kanaal heeft het enclave-karakter van Vogeldorp verzwakt. Niettemin is het dorp nog duidelijk herkenbaar als een aparte stedenbouwkundige entiteit. Vogeldorp kent in tegenstelling tot Disteldorp een orthogonaal en zo veel mogelijk symmetrisch stratenplan. De lengte-as wordt gevormd door de Lange Vogelstraat, met poorten in de gevelwand op de plaats van zijstraten. Bijzondere stedelijke ruimten zijn het Vogelplein halverwege, en het Vogelplantsoen aan het eind van het dorp. Aan het rechthoekige plein bevonden zich de winkels en een wasinrichting. Het plantsoen is tegenwoordig als speelplaats in gebruik. Het plein houdt, in overeenstemming met het dorps karakter van de wijk, het midden tussen een brink en een bleekveld waaromheen de huizenblokken schijnbaar achteloos zijn gegroepeerd.

#### Bebouwingskarakter

*Vogeldorp* bestond oorspronkelijk uit 313 woningen. Daarnaast waren er winkels, een administratiegebouw, een badhuis in de vorm van een kleine stolpboerderij, een verenigingsgebouw 'Ons Huis', en een politie- en een brandweerpost. *Disteldorp* omvatte oorspronkelijk 224 woningen, winkels, een administratiegebouwtje, een badhuis en ook een verenigingsgebouw 'Ons Huis'. In Disteldorp werden 161 zogenaamde hoogbouwoningen gebouwd, in langwerpige blokken van één bouwlaag met een bewoonbare kap.

De 63 overige woningen hadden weliswaar ook een zadeldak, maar deze bevatte geen bewoonbare kapverdiepingen. De woningen waren

erg klein. Voor de bouw van deze noodwoningen werd een uitzondering gemaakt op de voorschriften van de Woningwet.

De laagbouw heeft in tegenstelling tot de hoogbouw geen houten beschot en geen dakkapellen, zodat het karakter soberder is. Wel heeft dit bungalowtype een uitbouw aan de achterzijde met wc en berging. De uitbouwen geven de achtergevels een plastische geleding en verlevendigen de geboden doorkijkjes op de binnentuinen.

Boeyinga heeft op meesterlijke wijze met eenvoudige middelen een grote variëteit weten te creëren. Zowel de verkaveling als architectuur zijn gebaseerd op variaties op een thema, waarmee Boeyinga erin slaagde Vogel- en Disteldorp met gebruikmaking van dezelfde bebouwing in karakter wezenlijk van elkaar te laten verschillen. Een sterke samenhang is verkregen door de geringe bouwhoogte, de langwerpige bouwlichamen, de zadeldaken met de nokrichtingen evenwijdig aan de straat, de horizontale beplanking en de licht overkragende daklijsten. Het geheel resulteert in een open en landelijk karakter. Ten slotte zorgt het kleurengamma van bruinrode baksteen, zwartbruin geteerde beplanking, wit geschilderde kozijnen, deurposten en dakranden, donkergroene voordeuren en oranje-rode dakpannen voor een pittoreske uitstraling.

Bijzonder zijn de typische 'Boeyinga-poorten' aan de hoofdassen van de dorpen, waarbij twee woonblokken aan elkaar zijn gekoppeld door de zadeldaken te laten doorlopen. Deze poorten keren terug in de ontwerpen voor de tuindorpen Oostzaan en Nieuwendam.

Kenmerkend in het ontwerp zijn verder enkele bijzondere gebouwen met een gemeenschappelijke functie: het badhuis, een administratiegebouw, winkelgebouwen aan beide centrale pleinen en het verenigingsgebouw 'Ons Huis'. De administratiegebouwen zijn in beide dorpen verdwenen; het verenigingsgebouw 'Ons Huis' staat alleen nog in Disteldorp, zij het in sterk aangetaste vorm. In Vogeldorp staat nog altijd de voormalige brandweer- annex politiepост. De

winkelpandjes hebben een dorps karakter dankzij de luifels, net onder de dakrand.

#### Profiel en openbare ruimte

Het profiel en de inrichting van de openbare ruimte van Vogel- en Disteldorp zijn buitengewoon eenvoudig. De buitenste straten zijn breder van opzet en voorzien van monumentaal groen. Aan de dorpszijde liggen ondiepe voortuinen bij de blokken, die achter de rooilijn liggen. Binnen het dorpje zelf zijn bij de smalle noord-zuidgeoriënteerde straten verhoogd aangelegde voortuinen met stoepjes naar de voordeur. De oost-weststraten zijn wat breder met daaraan een verhoogde stoep en vervolgens ondiepe voortuinen. Deze inrichting geeft met de indeling en de geringe maatverschillen uitdrukking aan de rol, die de afzonderlijke straten spelen binnen de interne structuur. De bestrating bestaat respectievelijk in Vogeldorp uit klinkers en in Disteldorp is alles geasfalteerd (oorspronkelijk kinderkopjes), de erfafscheidingen van de tuintjes zijn laag en eenvoudig (houten hekje of heg) en alleen voor de centrale ruimtes zijn grotere boom- of haagpartijen aangelegd. De binnentuinen zijn vrij toegankelijk en het zicht daarop is vrij, omdat er geen afscheidingen tussen de verschillende bouwblokjes zijn geplaatst. Het resultaat is een informeel, landelijk en intiem karakter van de openbare ruimte.

#### **Nadere typering van te beschermen waarden**

De waarden van de beide dorpen zijn gelegen in:

- de opzet als kleinschalige noodwoonwijken volgens de tuindorpedachte;
- de plaats van beide dorpen in de reeks tuindorpen in Noord, als experiment en voorproef voor later gerealiseerde tuindorpen in Noord;
- het enclaveachtige karakter met een duidelijke begrenzing;
- de stedenbouwkundige opzet: Disteldorp onregelmatig en 'organisch', Vogeldorp orthogonaal en symmetrisch;

- de verkavelingswijze van de bouwblokjes, die inspringen ten opzichte van de rooilijn en die afwisselend haaks op en evenwijdig aan de straat zijn geplaatst;
- de poortgebouwen als architectonisch-stedenbouwkundig motief, die een belangrijke bijdrage leveren aan de zeggingskracht van de gevelwanden langs verschillende assen;
- de plastische achtergevels van het bungalowtype en het levendige karakter van de binnenterreinen;
- de verzorgde eenvoudige kleinschalige architectuur, waarvan de uitwerking, passend bij het enclaveachtige karakter, landelijke elementen bevat;
- de directe ruimtelijke en visuele relaties die er tussen de openbare, semi-openbare en privé-gebieden is;
- de indeling en inrichting van de openbare ruimte die uitdrukking geeft aan de rol, die de afzonderlijke straten en ruimtes binnen de hele structuur spelen;
- de lage, open erfafscheidingen, die in beide dorpen nog grotendeels intact zijn en die aansluiten op het eenvoudige, samenhangende karakter van de openbare ruimte;
- de nauwe samenhang tussen de bovengenoemde aspecten, die dankzij het doeltreffend inzetten van eenvoudige middelen resulteren in rijk geschakeerde, krachtige enclaves.

Zie ook de ordenkaarten van de Atlas Gordel 20-40.

## D. Tuindorp Oostzaan

Het Tuindorp Oostzaan ligt het meest excentrisch van alle tuindorpen in Noord, en werd gerealiseerd in de Noorder IJpolder, ten zuidwesten van de lintbebouwing van de Oostzanerdijk.

### Ontstaan en ontwikkeling

De Woningdienst kreeg in 1919 opdracht tot de bouw van 1.000 semi-permanente<sup>12</sup>, kleine woningen, in de nabijheid van industriële vestigingen tussen Amsterdam en Zaandam. Tuindorp Oostzaan verrees als een enclave op 5 kilometer afstand van het Centraal Station en gelegen langs een deel van de Oostzanerdijk. De verbinding met de stad bestond in de eerste decennia in feite alleen uit een gemeentelijke tramboot tussen het Centraal Station en het Cornelis Douweskanaal-West. De route over land was een onpraktische omweg. Het tuindorp naar een ontwerp van B.T. Boeyinga en J.H. Mulder werd in 1922 voltooid. In 1931 werd de zuidwestelijke strook naar ontwerp van C. van Eesteren toegevoegd. Deze strook is echter niet in het beschermd stadsgezicht opgenomen.

### Huidig ruimtelijk karakter

#### Stedenbouwkundige structuur

Tuindorp Oostzaan heeft een hiërarchisch-geometrische structuur van brede hoofdstraten (Zonneweg, Orionstraat, Maanstraat), smallere dwarsstraten die als kleine zichtassen fungeren, korte binnenstraten, een centraal plein en enkele kleinere pleinen. De plaatsing van de bouwblokken, de open hoeken, de verspringende rooilijnen en U-vormige hofjes zijn zeer zorgvuldig tot stand gekomen. Het gevolg is

---

<sup>12</sup> Voor Keppler was de semi-permanente woning een voorloper van het 'permanente arbeiders gezinshuis'. Zie *De Droom van Howard*, p. 152.

een stelsel van openbare ruimten, die een samenhangend geheel vormen en binnen de open bebouwingsstructuur een eigen mate van beslotenheid en een verschillend karakter hebben. In het tuindorp kunnen twee gedeelten worden onderscheiden, die zijn gelegen aan weerszijden van het Plejadenplein.

Het in 1922 voltooide zuidoostelijke deel heeft als centrum het Zonneplein met regelmatig hier omheen gegroepeerd een aantal kleinere pleinen. Zonneweg en Orionstraat vormen een kruis, dat de basisstructuur van de wijk vormt. In deze twee straten zijn belangrijke zichtlijnen geconstrueerd die dwars door de wijk lopen. De zichtlijnen worden op bijzondere wijze beëindigd door scholen of brengen een visuele relatie met de omgeving van het tuindorp tot stand. Voor de overige straten geldt dat de zichtassen korter zijn en bijvoorbeeld besloten worden door U-vormige hofjes.

Het noordwestelijke deel heeft in de structuur een 'verborgen' as langs de lijn, die het Mercuriusplein en het Neptunusplein doorsnijdt. Aan weerszijden daarvan zijn de blokken grotendeels symmetrisch verkaveld.

Binnen deze sobere opzet is een aantal pleinruimtes gecreëerd, zowel langs de buitenrand aan de Oosttocht als te midden van de woonblokken. De verkaveling van heel Tuindorp Oostzaan is ingevuld met kleine op de koppen geopende of opengeknipte, verschillend gevormde bouwblokken. De randen geven het tuindorp een bijzondere toegevoegde waarde. De eeuwenoude Oostzanerdijk vormt een visueel herkenbaar prestedelijk element en biedt uitzicht op het markante dakenlandschap (rode pannengedekte zadel- en mansardekappen) van het tuindorp.

De zuidoostelijke kant is door de combinatie van bebouwing, water en groen en het aanwezige niveauverschil bijzonder schilderachtig. Bijzonder fraai zijn hier de speelplaats op de plek van het voormalige

openluchttheater, het fietspad dat door een hegje van de sloot wordt gescheiden, de driehoekige groene ruimten aan het eind van de Kometensingel en de Kleine en Grote Beerstraat, alsmede de opgang naar het sportcomplex in de buurt van de aanlegplaats van de vroegere gemeentelijke tramboot.

#### Bebouwingskarakter

Het eerste gedeelte bevatte 1.320 eengezins- en enkele middenstandswoningen, een dokterswoning, winkels, een leeszaal, badhuis, scholen en een centraal gelegen verenigingsgebouw. De beige-rode bakstenen bouwblokken zijn één bouwlaag met een kapverdieping. De dakvormen bestaan afwisselend uit wolfs-, schild- en zadeldaken. Het karakter van de complexen is, in overeenstemming met de kappen, afwisselend landelijker of meer villa-achtig met een sterke horizontale belijning. Net als in de nooddorpen Vogel- en Disteldorp en in Tuindorp Nieuwendam heeft Boeyinga ook hier zijn poortmotief gehanteerd bij verschillende zijstraten.

#### Profiel en openbare ruimte

De relatie tussen stedenbouwkundige structuur en bebouwing is doorgezet in de inrichting van de openbare ruimte en de groenaanleg. Niet in de laatste plaats spelen de doorzichten op de binnentuinen, mogelijk vanwege de opengeknipte bouwblokken, een belangrijke plaats in het beoogde landelijke karakter van het dorp. Het groene en intieme karakter daarvan is een wezenlijk onderdeel van de planopzet. Oorspronkelijk bestond de straatbekleding uit klinkers voor de rijweg en vierkante tegels voor de trottoirs, wat tot een rustig en bescheiden straatbeeld leidde. Tegenwoordig is dit rommeliger, omdat het materiaalgebruik meer divers is. Even relevant is de oorspronkelijk eenduidige voortuinafschieding met zeer eenvoudige lage, open hekwerken. Ter afscheiding van de achtertuinen zijn er lage bakstenen muurtjes. Inmiddels is ook deze op veel plekken verstoord, omdat bewoners een veelheid aan erfafscheidingen hebben neergezet, waardoor de visuele relatie met de binnentuinen verloren ging.

### **Nadere typering van te beschermen waarden**

- De nog gave stedenbouwkundige structuur, die bepaald wordt door een hiërarchisch geometrische structuur aan de hand waarvan de verschillende stedelijke ruimtes zijn gegroepeerd.
- De samenhang tussen het tuindorp en de historische (landschappelijke) elementen zoals de waterlopen en dijkdorp Oostzaan.
- De samenhang tussen de stedenbouwkundige opzet, de architectonische uitwerking en de inrichting van de openbare ruimte.
- De uitgebalanceerde verhoudingen tussen openbare, semi-openbare en privé-ruimtes, die in combinatie met de open structuur in belangrijke mate bijdragen aan het gemeenschappelijke karakter.
- De bebouwingskarakteristieken die in de woongebiedjes worden gekenmerkt door bakstenen laagbouw met wolf- en zadeldaken en waarvan ritmische accenten zijn aangewend in de vorm van entreepartijen, dakkapellen, en de afwisseling tussen de nokken haaks op en evenwijdig aan de straat.
- De verschillende zichtlijnen die op bijzondere wijze visueel besloten worden, bijvoorbeeld door middel van bijzondere gebouwen of U-vormige hofjes.

Zie ook de ordenkaarten van de Atlas Gordel 20-40.

## **E. Tuindorp Nieuwendam**

Tuindorp Nieuwendam ligt ten noorden van het voormalige dijkdorp Nieuwendam en wordt omsloten door de Nieuwendammerdijk (zuid), de Schellingwouderbreek (oost), de Ringsloot (noord) en de Nieuwendammerstraat (west).

### **Ontstaan en ontwikkeling**

In 1924 ontwikkelde B.T. Boeyinga - architect bij de Gemeentelijke Woningdienst (GWD) - het stedenbouwkundige plan voor Tuindorp Nieuwendam. Het dorp werd in 1926-1927 gerealiseerd naar de ontwerpen van een vijftal architecten, te weten B.T. Boeyinga zelf, J. Boterenbrood, J.H. Mulder, A.J. Roodenburgh en J. Zietsma. Aan de zuidzijde van het tuindorp liggen de achterpercelen van het voormalige dijkdorp Nieuwendam, onderdeel van de 13<sup>e</sup>-eeuwse Waterlandse Zeedijk, en aan de noordzijde ligt de Ringsloot om de drooggelegde Buikslotermeer.

In 1932 en in 1937 werden nog 146 woningen (waaronder de eerste bejaardenwoningen) aan de bestaande 1000 toegevoegd in het gebied bij de Schellingwouderbreek en als verdichtingen elders in het tuindorp.

### **Huidig ruimtelijk karakter**

#### Stedenbouwkundige structuur

Het plan van het tuindorp is gebaseerd op een centrale oost-westlopende as (de Purmerweg), die zich in het midden verbreedt (het Purmerplein) en in het oosten onder een hoek van 90 graden in tweeën splitst (de Monnikendammer- en Volendammerweg). Haaks op de hoofdas zijn de secundaire straten geprojecteerd, die toegang geven tot de woonbuurten. De stedenbouwkundige structuur wordt verder gekenmerkt door een onderverdeling in kleine, nauw op elkaar aangesloten gebiedjes. Voor elk gebiedje tekende een aparte architect.

Het karakter daarvan is besloten dankzij korte of geknikte straatjes. Omdat de bouwblokken kort zijn en er zicht is op de binnentuinen, gaan de openbare en privé-ruimtes op vloeiende wijze in elkaar over. Mede hierdoor is het kenmerkende gemeenschappelijke en intieme dorpsachtige karakter ontstaan. Op subtiele wijze vinden de overgangen tussen deze verschillende ruimtetypes plaats, waardoor uiteindelijk een reeks van op zichzelf staande, en op schijnbaar vanzelfsprekende wijze aaneengeschakelde ruimtes is ontstaan. Het dorp is daarmee een verzameling van verschillende plekken, die gekoppeld zijn door middel van de openbare ruimtes. Door deze opzet en uitwerking is de relatie met het voormalige dijkdorp Nieuwendam ook tamelijk sterk. Ondanks het feit dat de bebouwing van beide enclaves met de rug naar elkaar toestaat, lijkt het dijkdorp een logisch onderdeel van de gehele reeks van plekken van het tuindorp.

#### Bebouwingskarakter

Hoewel er vijf verschillende architecten in het gebied werkzaam zijn geweest, is de eenheid tussen de verschillende complexen groot. De bouwblokken van twee verdiepingen en een zadeldak met oranje dakpannen, zijn uit baksteen opgetrokken. Sommige blokken hebben deels maar één bouwlaag, waardoor een asymmetrisch aanzicht ontstaat. Nokken staan afwisselend evenwijdig aan, of met de kopse kant naar de straat. Het effect is een krachtig en beeldbepalend spel van dakpartijen. Veel dakvlakken zijn echter aangetast door latere toevoeging van dakkapellen. De architectonische uitwerking is verder sober met enkele bijzondere - per architect wisselende - details. Typisch zijn de bijzondere ramen en deuren, kleine uitbouwtes en tuinmuurtjes aan de bouwblokken.

Afwijkend van bovengenoemde typering zijn de complexen langs de Purmerweg en het Purmerplein (winkelwoningen), en de directe zijstraten daarvan (zogenaamde keukenwoningen). Deze door Boeyinga zelf ontworpen blokken hebben een horizontaal donker gekleurd houten beslot en oranje schilddaken. Het verschil in

materiaalsoorten en de toegepaste kleurcontrasten verschaffen het geheel een levendig karakter, waarin verschillende invloeden van de landelijke bouwkunst herkenbaar zijn. Voorts zijn de zijstraten voorzien van een poort. Typerend is verder de krachtige horizontale belijning van de bebouwing. De stedelijke ruimtes zijn nadrukkelijk vormgegeven door middel van de bebouwing, waardoor een onderscheid is bewerkstelligd tussen de hiërarchie van de doorgaande straten (hoofdstructuur) en de woongebieden (secundaire structuur).

#### Profiel en openbare ruimte

Naast de nauwe samenhang tussen structuur en bebouwing speelt ook het groen een nadrukkelijke rol in het totaalbeeld. Daarbij gaat het onder andere om de weloverwogen omgang met het openbare, semi-openbare en privé-groen, zoals middenbermen, voor- en achtertuinen, grasvelden en bomen.

De inrichting van de openbare ruimte is nog grotendeels intact. De wegen en stedenbouwkundige ruimtes langs de hoofdstructuur hebben een breder profiel en zijn ingericht met hoge lantaarnpalen, grote bomen en plantsoenen. De secundaire (woon)gebieden zijn kleinschaliger en intiemer ingericht dan de gebieden langs de hoofdassen.

De erfafscheidingen zijn eenvoudig en in het hele tuindorp laag, zodat de privé-(binnen)tuinen visueel deel uitmaken van de beleving van de openbare ruimte. De gelijkvormigheid van de hekken en muurtjes draagt in belangrijke mate bij aan het samenhangende, gemeenschapskarakter van het tuindorp.



### Nadere typering van te beschermen waarden

- De nog gave stedenbouwkundige structuur, die bepaald wordt door een centrale as met daaromheen verschillende secundaire gebiedjes en een reeks van stedenbouwkundige ruimtes.
- De samenhang tussen het tuindorp en de historische (landschappelijke) elementen zoals de Schellingwouderbreek en dijkdorp Nieuwendam.
- De samenhang tussen de stedenbouwkundige opzet, de architectonische uitwerking en de inrichting van de openbare ruimte.
- De uitgebalanceerde verhoudingen tussen openbare, semi-openbare en privé-ruimtes die in belangrijke mate bijdragen aan het gemeenschappelijke karakter en waardoor er een bijzondere aaneenschakeling van verschillende ruimtes is ontstaan.
- De bebouwingskarakteristieken die in de woongebiedjes worden gekenmerkt door bakstenen laagbouw met krachtige aaneenschakelende zadeldaken en waarvan ritmische accenten zijn aangewend in de vorm van entreepartijen, dakkapellen, nokken die haaks op de straat staan en schoorstenen.
- De centrale as met de aangrenzende winkel- en poortgebouwen is vanuit stedenbouwkundig opzicht buitengewoon waardevol.

Zie ook de ordenkaarten van de Atlas Gordel 20-40.

## F. Tuindorp Buiksloot

Tuindorp Buiksloot ligt ingeklemd tussen de Waterlandse Zeedijk (het deel Nieuwendammerdijk en Leeuwarderweg) en de Waddendijk, de ringdijk met vaart om de Buikslotermeerpolder.

### Ontstaan en ontwikkeling

Tuindorp Buiksloot (vanwege de blauwe kleur van het gebruikte ophoogzand ook *Het Blauwe Zand* genoemd) was de laatste in de reeks van tuindorpen, die Amsterdam realiseerde. Het tuindorp werd in 1928 op initiatief van de Woningdienst ontwikkeld en in 1931 gebouwd naar ontwerp van J.H. Mulder. De afdeling Stadsontwikkeling (SO) van Publieke Werken hield echter streng toezicht. SO zou in de volgende decennia het voortouw nemen in het sociale woningbouwbeleid van de stad, dat gebaseerd werd op het Algemeen Uitbreidingsplan onder leiding van C. van Eesteren (1934).<sup>13</sup>

Een deel van de realisering van de circa 800 gestapelde woningen in Tuindorp Buiksloot lag bij de Woningdienst, het overige deel bij verschillende woningbouwverenigingen. Duidelijk is dat dit tuindorp het sluitstuk vormt van de tuindorpidylle. Opzet en uitwerking zijn aanmerkelijk soberder dan bij de tuindorpen Nieuwendam en Oostzaan. De strijd tussen de Woningdienst en Stadsontwikkeling kan daar debet aan zijn geweest (zo was Keppler sterk gekant tegen gestapelde woningbouw), maar ook de vermindering van overheids gelden zal een belangrijke rol hebben gespeeld. Desondanks is een sterk samenhangende stedenbouwkundige structuur aanwezig met de karakteristieke eigenschappen van een tuindorp. Tuindorp Buiksloot markeert de overgangperiode waarin de idealen van de tuindorpfilosofie plaatsmaakten voor een meer functionele en sobere stedenbouw.

---

<sup>13</sup> Zie *Droom van Howard*, p. 171.

Aan de rand van het tuindorp zijn in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw enkele nieuwe invullingen gerealiseerd, onder andere op de locatie van drie van de vier oorspronkelijke scholen.

### **Huidig ruimtelijk karakter**

#### Stedenbouwkundige structuur

De hoofdstructuur wordt bepaald door de zuidwest-noordoost lopende Waddenweg. Aan weerszijden van de Waddenweg zijn twee min of meer driehoekige en besloten woongebieden van verschillend formaat gerealiseerd. De Waddenweg vormt de doorgaande weg en is het verlengde van de Meeuwenlaan aan de zuidzijde. Aan weerszijden van de hoofdweg zijn ventwegen aangebracht, vermoedelijk een functionele inbreng van SO. In het zuidelijke deel van de Waddenweg is aan weerszijden een U-vormige pleinruimte, een typisch tuindorpmotief dat hier, in relatie tot de maatvoering van de Waddenweg, niet helemaal tot uitdrukking komt. Parallel aan de Waddenweg zijn langgerekte bouwblokken geprojecteerd, in wezen opengeknipte gesloten bouwblokken. Binnen de besloten woongebieden is zoveel mogelijk geprobeerd om noord-zuid georiënteerde bouwblokken te realiseren, ook hier in wezen opengeknipte gesloten bouwblokken. Kleine 'restruimtes' zijn ingevuld met kortere bouwblokken waarvan de oriëntatie noord-zuid gericht is of samenhangt met de richting van de Waddenweg. Op enkele plekken is de invulling achterwege gebleven en zijn er pleinruimtes gecreëerd. In de verkavelingswijze van Tuindorp Buiksloot zijn dus zowel karakteristieken van het tuindorp herkenbaar als van de strokenbouw, die niet lang daarna toonaangevend zou worden.

#### Bebouwingskarakter

De etagewoningen van Tuindorp Buiksloot zijn opgenomen in bouwblokken van twee bouwlagen onder een (onbewoonbare) kap. Een deel van de woonblokken heeft een voortuin, echter niet als de

voorzijde aan de noordkant ligt. Bovendien is er nooit sprake van een straat waar de woningen aan beide kanten een voortuin hebben. Dit asymmetrische profiel is een karakteristiek motief van de stedenbouw die onder leiding van C. van Eesteren bij SO ontwikkeld werd. De panden aan de Waddenweg, overigens ook zonder voortuinen, bevatten deels op de begane grond winkels. De eenduidige uitwerking van de bouwblokken wordt gekenmerkt door vlakke gevels waarvan de begane grondverdieping in verschillende tinten rood baksteen is opgetrokken, de verdieping een groen geschilderde houten betimmering heeft met daarboven een dakgoot en het zadeldak dat met orangerode pannen gedekt is. De voordeuren zijn eveneens groen geschilderd terwijl de kozijnen contrasterend wit zijn. Hierdoor is horizontaal een visuele driedeling bewerkstelligd, terwijl de verticale indeling bepaald wordt door de twee-aan-twee geplaatste voordeuren en de ramen. Overigens correspondeert de raamindeling van de verdieping niet met die van de begane grond. Ook dit is overigens een motief dat direct na de oorlog veelvuldig werd toegepast. De nokrichting van de zadeldaken is loodrecht op de straten geprojecteerd, waarbij het groene beschot aan de kopse (straatgevel)kant herinnert aan de traditionele Zaanse houtbouw. Deze eenvoudige architectonische uitwerking draagt in belangrijke mate bij aan het samenhangende ruimtelijke karakter van het tuindorp.

#### Profiel en openbare ruimte

De open hoeken tussen de bouwblokken en binnentuinen zijn op uniforme wijze afgeschermd met 1,80 meter hoge, oorspronkelijke gemetselde muurtjes. De aanplant betreft hoge bomen langs de hoofdstraten en enkele hoge exemplaren tussen woonblokken of op een grasveld. In de woonstraten zijn geen bomen en is de invulling van de privé-voortuinen bepalend.

### **Nadere typering van te beschermen waarden**

- De stedenbouwkundige structuur die bepaald wordt door de Waddenweg als hoofdverkeersas met ventwegen en aan weerszijden hiervan twee besloten woongebieden.
- De verkavelingswijze van langgerekte blokken die op bepaalde plekken terugspringen in de rooilijn of helemaal ontbreken, waardoor er bijzondere ruimtelijke accenten en pleinruimtes zijn gecreëerd.
- De eenduidige architectonische uitwerking van de bouwblokken met vlakke gevels in drie horizontale vlakken (rode baksteen, groene betimmering, oranje pannendak) met voordeuren en de ramen als verticale accenten.
- Het a-symmetrische straatprofiel met slechts aan een zijde voortuinen.
- De inrichting van de openbare ruimte die samenhangt met de stedenbouwkundige structuur. In de hoofdstraten en op accentplekken hoge bomen, verder kleinschalig groen. Verder hangt ook het type lantaarnpaal samen met de stedenbouwkundige structuur en staan er in hoofdstraten andere dan in de woonstraten.
- De oorspronkelijk, mee ontworpen muren, die de binnentuinen van de straat afschermen en die een onderdeel van het ontwerp uit maken.

Zie ook de ordenkaarten van de Atlas Gordel 20-40.

## **G. De Parken**

Tussen 1910 en 1930 werd ook een drietal parken aangelegd als bijzondere groenvoorziening voor de bewoners van de nieuwe tuindorpen: het Vliegenbos, Florapark en Volewijks Park.

### **Ontstaan en ontwikkeling**

In het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw werden door de Woningdienst het Vliegenbos, Flora Park en Volewijks Park aangelegd. Dit werd ingegeven door het socialistische ideeëngoed waarin gestreefd werd naar goede leefomstandigheden voor de arbeider, met voldoende ruimte, groen en recreatiemogelijkheden.

Het *Vliegenbos* dankt zijn ontstaan en naamgeving aan haar initiator, de wethouder W.H. Vliegen. Hij bepleitte in 1910 de aanleg van een 'Bos voor de Arbeiders' en tussen 1911 en 1918 werd het aangelegd op een stuk terrein in de Nieuwendammerham dat ongeschikt was voor woningbouw. Dit was niet alleen een bos bestemd voor de arbeiders die later in tuindorpen zouden komen wonen, maar nadrukkelijk ook een voorziening voor alle stedelingen. A.W. Bos kwam met een ontwerp voor een 'stukje vrije natuur waaraan de stad zoozeer behoefte heeft. Hakhout afgewisseld met opgaande boomen en graslanen'. Nadrukkelijk dus geen formeel en strak aangelegd park. De aanleg van Amsterdamse Bos was toen nog lang niet aan de orde. Met snelgroeiende bomen, een onderlaag van heesters en een kronkelende padenaanleg ontstond in korte tijd een romantisch, zij het verwilderd groengebied.

Rond 1985 werd het park gerenoveerd. Het verwilderde bosachtige karakter is nog altijd aanwezig. Van de romantische aanleg met gekromde paden is door de dichte begroeiing weinig meer zichtbaar. Tussen het Vliegenbos en Vogeldorp is er een groenstrook met het volkstuintencomplex Buitenzorg, een van de oudste volkstuintencomplexen van Amsterdam. Ten opzichte van de omliggende gebieden vormt het Vliegenbos een passende groene

overgang tussen de landelijke Nieuwendammerdijk enerzijds en de rustieke enclave Vogeldorp en de nieuwe woongebieden.

Het *Florapark* (1921-1931) heeft een geheel ander karakter dan het Vliegenbos. In plaats van een bosachtige aanleg betreft dit een heus park, met invloeden van de Engelse landschapsstijl met slingerende paadjes, glooiende grasvelden, waterpartijen met houten bruggetjes en de bewuste plaatsing van verschillende losse boom- en struikpartijen (waaronder bijzondere soorten).

Het idee om het Noordhollands Kanaal ter hoogte van een deel van de tuindorpen te laten flankeren door ruime groenpartijen, is vermoedelijk afkomstig van Tellegen, die hier al in 1914 op uitbreidingsplannen groengebied intekende. Het ontwerp voor de parkaanleg dateert uit 1920 en is vermoedelijk (mede) van het toenmalige Hoofd Beplantingen H.C. Zwart. Tegenwoordig is het park een stuk kleiner dan het in de jaren dertig was, onder andere door de bouw van het St. Ritakloostercomplex (1921), de Johan van Hasseltweg, de GG&GD-post aan de zuidzijde (1936) en het Floraparkbad (1937, 1970). In grote lijnen is de oorspronkelijke uitwerking van het parkontwerp nog intact. Het (karakter van) het park sluit goed aan op de aangrenzende tuindorpbouw en loopt aan de andere zijde op vanzelfsprekende wijze over in de groenzone van het Noordhollands Kanaal.

Dit wordt voortgezet aan de overzijde van het kanaal waar het *Volewijkspark* direct aan de oevers van het kanaal grenst. Het plan voor het park dateert uit 1911 en maakt deel uit van de bebouwingsplannen voor de woningbouw in de Nieuwendammerham. Op de plankaart van 1914 is het al ingetekend, eveneens als een Engelse landschapspark met slingerende paadjes en waterpartijen. In de loop van de tijd ontwikkelde het park zich tot een mooi en aangenaam buurtpark. De aanleg van de Nieuwe Leeuwarderweg in 1968 verstoortte dit echter in ernstige mate. Het park wordt erdoor in tweeën gesplitst en kent veel

geluidsoverlast. Alleen het oostelijke deel oogt met hoogteverschillen en de waterpartij nog als een park. Het westelijke deel wordt slecht onderhouden, is verwilderd en heeft niets meer met het oorspronkelijke karakter te maken.

### **Nadere typering van te beschermen waarden**

De parken zijn van grote stedenbouwkundige waarde:

- als onlosmakelijk onderdeel van de totale opzet voor de tuindorpen in Noord;
- als overgang tussen de tuindorpen en de historische, groene dijkstructuren enerzijds en de groene kanaalzone anderzijds.

De parken zijn van grote cultuurhistorische waarde als verwezenlijking van het streven naar een groene en gezonde leefomgeving voor de arbeider.

De parken zijn van grote waarde omdat, op het westelijk deel van het Volewijkspark na, zij qua opzet en inrichting grotendeels intact zijn gebleven.

## Begrenzing

De tuindorpen vallen binnen de totale begrenzing van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord. Zie de omschrijving in deel I en de bijgevoegde begrenzingskaart, MSP/32/01.

## Waardering

De tuindorpen en parken in Amsterdam-Noord zijn van groot algemeen historisch, cultuurhistorisch en stedenbouwkundig belang, vanwege de plaats die zij innemen in de geschiedenis van de volkshuisvesting en stedenbouw, in het bijzonder de sociale woningbouw en de emancipatie van de arbeidersklasse. Als ook vanwege de hoge kwaliteit en gaafheid van de bebouwing en de samenhang tussen stedenbouwkundig ontwerp, bebouwing en inrichting van de openbare ruimte.

Als ensemble zijn de tuindorpen van grote waarde, omdat zij in fasen zijn gebouwd en een opeenvolgende ontwikkeling van het tuindorpconcept laten zien. Hierbij kunnen de nieuwe wijken aan weerszijden van het Noordhollands Kanaal (Vogelbuurt, Van der Pek-, Gentiaan- en Florabuurt) gezien worden als vroege voorbeelden van sociale woningbouw met diverse tuin-dorpelementen. Vogeldorp en Disteldorp zijn gebouwd als prototypen in de vorm van nooddorpen. Tuindorp Oostzaan en Tuindorp Nieuwendam zijn de onbetwiste hoogtepunten van de uitwerking van de tuindorpfilosofie.

In Tuindorp Buiksloot ten slotte zijn al enkele elementen te zien, die de overgang naar een meer functionalistische woningbouw verraden.

Uniek voor Nederland is ten slotte de belangrijke rol, die de gemeente als opdrachtgever en bouwer bij de totstandkoming van de tuindorpen heeft gespeeld.

## Rechtsgevolg van de aanwijzing

Ter effectueering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

## Bronnen

### Literatuur

- H. Aardse en M. Cevat, *Het Meerpad; een cultuur- en architectuurhistorische verkenning in Amsterdam-Noord*. I.O.V. Stadsdeel Amsterdam-Noord, september 1999.
- H. Aardse, M. Cevat en I. van 't Klooster (stageverslag), *De geschiedenis van de Nieuwendammerdijk*, Amsterdam UvA, 1995.
- P. de Baar, 'Oude en nieuwe volkstuinders'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 49, 1997, p. 114-118.
- R. Blijstra, 'Amsterdam-Noord (slot), het ontstaan, woningbouw en groenvoorziening'. In: *Ons Amsterdam*, nr. 29, 1977.
- C. Boekraad (redactie), *Architectuur en volkshuisvesting, Nederland 1870-1940*, Delft 1980, uitgave Architectuur Sunscrift 173.
- W. Bongers, *Nieuwendammerham, een eeuw lang bedrijvigheid*, Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, Amsterdam, redactie, 1998.
- A.J. Bonke, 'De Oranjesluizen uitgeschu(d)t?'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 37, p. 60-63.
- *Buiksloterweg, haalbaarheidsonderzoek Buiksloterweg 29, 31, 31A en 33 te Amsterdam-Noord*. In opdracht van Woningbouwvereniging Eigen Haard, Marina Roosebeek architect bna, Amsterdam ca. 1995 (ongedateerd).
- *De hoofdgroenstructuur versterkt, wensbeeld voor de Hoofdgroenstructuur tot 2030*, concept mei 2001, Planteam Openbare Ruimte, Groen en Stadsecologie, dRO.
- B. Fiolet (eindredactie), *Amsterdam aan de overkant van het IJ; Nieuwendam; van mensen en bedrijven die voorbijgingen, gebleven en gekomen zijn*, deel I, november 1994.
- B. Fiolet (eindredactie), *Amsterdam aan de overkant van het IJ, Nieuwendam; de haven, landelijk- en oud Noord en de tuindorpen Nieuwendam en Oostzaan*, deel II, november 1997.
- D.S. Gorter, 'Ook dat is Amsterdam, landelijk Amsterdam-Noord'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 6, 1954, p. 121-124.
- J.A. Groen, 'Beminnelijk Buiksloot noodt tot verkenning'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 11, 1959, p. 162-167.
- J.A. Groen Jr., 'Schellingwoude'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 14, 1962, p. 66-69.
- D. Groffen en M. de Roever (redactie), *Terugblikken op Waterland; hoofdstukken uit de geschiedenis van Amsterdam-Noord*, Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, Amsterdam 2000.
- P. Hagtingius, 'Het Noordzeekanaal 75 jaar'. In: *Ons Amsterdam*, nr. 3, 1951, p. 254-266.
- J.A. van Hamel, 'Vijftigjarige herdenking van de eerste volkstuintjes van Amsterdam'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 12, 1960, p. 237-239.
- B. Jansen, 'De autotunnel onder het IJ'. In: *Ons Amsterdam*, nr. 9, 1957, p. 34-47.
- L. Jansen, 'Geschiedenis van Amsterdam-Noord'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 14, 1962, p. 42-44.
- A.I. Krop (samenstelling), *Werken en wonen in de Buiksloterham, de geschiedenis van een voormalige polder*, Historisch Centrum Amsterdam-Noord, Amsterdam 1992.
- E. Kurpershoek en M. Ligtelijn, *De parken van Amsterdam*, Amsterdam 2002.

- J. Lutgert (samenstelling), *De Waterlandse Zeedijk, de geschiedenis van een oude zeedijk in Amsterdam-Noord*, Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, samenstelling, Amsterdam 1994.
- J. Lutgert en D. Reedijk (samenstelling), *Als Amsterdam zich over ons ontfermt; de geschiedenis van de inlijving bij Amsterdam van de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp in 1921*, Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord, Amsterdam 1996.
- *Monumenten Inventarisatie Project Amsterdam, wijk 5: Oud-Noord*, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 1989.
- *Monumenten Selectie Project Amsterdam-Noord, 1850-1940*, inclusief advies, M. Bock, voorzitter adviescommissie MSP Amsterdam-Noord, 1999.
- *Mooi genoeg of te lelijk*, ontwerp welstandsnota Amsterdam-Noord, Marina Roosenbeek architecten bna, Beek & Kooiman Cultuurhistorie, m.m.v. anderen, Amsterdam, versie 22.01.04.
- E. Ottens, *Ik moet naar een kleinere woning omzien want mijn gezin wordt te groot*, ter ere van het 60-jarig bestaan van de Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting, Amsterdam 1975.
- W. Pot, 'Buiksloot, sinds 1921: Amsterdam'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 3, 1951, p. 244-246.
- L. Smit (redactie), bijdragen van M. Bock, G. Hoogewoud, G.J. Luijendijk en V. van Rossem, *De sprong over het IJ, visionaire ontwerpen van Jan Galman (1807-1891)*, Bussum 1996.
- F. Smit, A. Mulder en C. de Swaan, *De droom van Howard, het verleden en de toekomst van de tuindorpen*, i.o.v. het gemeentelijk Woningbedrijf Amsterdam ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan, Amsterdam 1990.
- N. Stieber, *Housing design and society in Amsterdam; reconfiguring urban order and identity, 1900-1920*, Chicago 1998.
- V. Stissi, *Tussen Berlage en de Amsterdamse School; de architectuur van de sociale woningbouw in Amsterdam, 1909-1932*, scriptie Universiteit van Amsterdam, maart 1995.
- W. Swart, *Amsterdam-Noord, de geschiedenis achter de feiten 1850-1930*, Alkmaar 1990.
- Th. van Tijn, 'Het Noordzeekanaal en de Noordhollandse scheepvaartbeweging'. In: *Ons Amsterdam*, jaargang 28, 1976, p. 243-263.
- W. Tip, *Amsterdam-Noord in oude ansichten*, Zaltbommel, herdruk van de oorspronkelijke uitgave uit 1973.
- *Historisch beeldmateriaal*, Historisch Topografische Atlas, Gemeente Archief Amsterdam.
- *Met dank aan:* B. en K. Alberts, de (project)medewerkers van het stadsdeel Noord afdeling Groen, M. van Loosdrecht, F. Haaijen en R. Bosch.



## Kaarten

### Thematische kaarten

- Oriëntatiekaart, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart Bloemenbuurt, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart Tuindorp Nieuwendam, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart Tuindorp Oostzaan, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart, Dijkdorp Nieuwendam, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart, Dijkdorp Buiksloot, RDMZ 2006.
- Waarderingskaart Willemsluizen e.o., RDMZ 2006.
- Waarderingskaart Schellingwoude, RDMZ 2006.

### Ontwikkelingskaarten

(in de vorm van en gebruikmakend van historische kaarten)

- Amsterdam-Noord, circa 1750. Particuliere kaart van Amstelland, gegraveerd door Joh. Condet in 1749. Uit: *Amsterdam in kaarten*, Amsterdam, oorspr. Universiteitsbibliotheek Amsterdam.
- Amsterdam-Noord, circa 1850. Topografische militaire kaart (fragment), 1854, Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam.
- Amsterdam-Noord, circa 1900. Kaart Publieke Werken (fragment), Scheltema 1900, Uit: *Kaarten van Amsterdam 1866/2000*, Marc Hameleers, Bussum/Gemeentearchief Amsterdam 2002, cat. 79, 129-131.
- Amsterdam-Noord, circa 1920. *Kaart Publieke Werken*, 1922-1929, 1<sup>e</sup> uitgave 1922, 1:10.000. Uit: *Kaarten van Amsterdam 1866/2000*, Marc Hameleers, Bussum/Gemeentearchief Amsterdam 2002, cat. 114, 189-114.

### Historische kaarten

(Historische stedenbouwkundige plannen, perspectieven en historische landkaarten)

- Perspectief van waterverbindingen in Noord-Holland 1876, vlak na de opening van het Noordzeekanaal. (Fragment). Het nieuwe zeekanaal van Amsterdam, getekend door P.J. Otten, 1867. Uit: Amsterdam in kaarten, Heinemeijer/Wagenaar, Amsterdam, oorspr. Universiteitsbibliotheek Amsterdam.
- Vogeldorp, Plan uit 1918 voor 313 noodwoningen in Nieuwendammerham. Uit: *De droom van Howard*, F. Smit/Gemeentelijk Woningbedrijf Amsterdam, 1990.
- Tuindorp Nieuwendam, Plan voor 1000 woningen van Boeyinga (1924-1927). Uit: *De droom van Howard*, F. Smit/Gemeentelijk Woningbedrijf Amsterdam, 1990.
- Tuindorp Buiksloterham, Plan van de Woningdienst, 1928. Uit: *De droom van Howard; het verleden en de toekomst van de tuindorpen*, F. Smit/Gemeentelijk Woningbedrijf Amsterdam, 1990.
- Perspectief voor Noord uit het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP). Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP), C. van Eesteren/Dienst der Publieke Werken, Amsterdam 1934.

## Colofon

### Uitgave

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort 2012

### Onderzoek en tekst

- Bureau Monumenten & Archeologie, H. Aardse
- K. Volkers

### Kaartmateriaal

Begrenzingskaart en thematische kaarten: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. B.A.R.T. Broex

### Foto omslag

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. L.G.M. van Roij

### Redactie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, drs. E.B. Manuel

### Productie

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed /Drukkerij Mailfors Amersfoort.

## Bijlagen

### Thematische kaarten

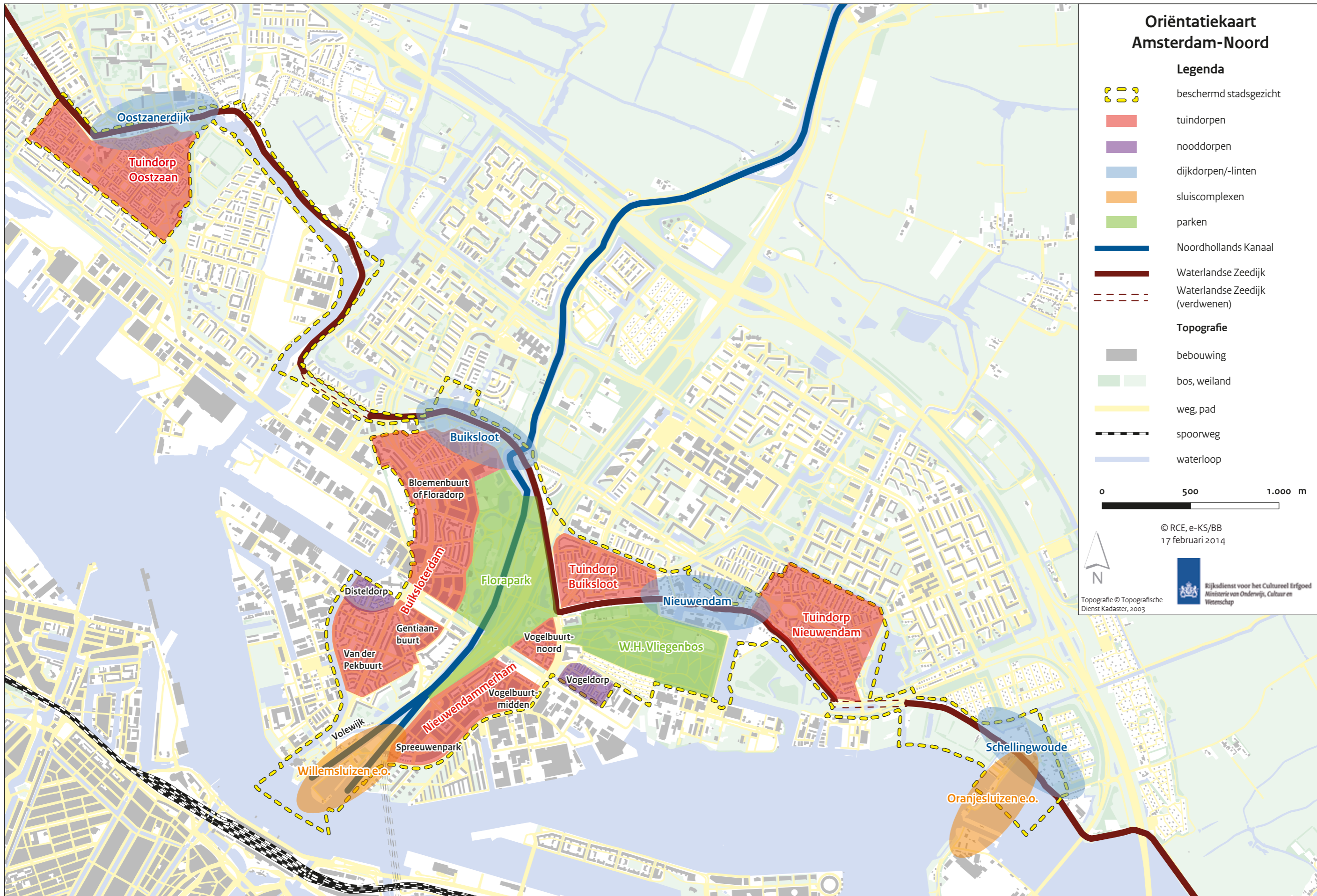
1. Oriëntatiekaart.
2. Waarderingskaart Bloemenbuurt.
3. Waarderingskaart Tuindorp Nieuwendam.
4. Waarderingskaart Tuindorp Oostzaan.
5. Waarderingskaart, Dijkdorp Nieuwendam.
6. Waarderingskaart, Dijkdorp Buikslot.
7. Waarderingskaart Willemsluizen e.o.
8. Waarderingskaart Schellingwoude.

### Ontwikkelingskaarten

9. Amsterdam-Noord, circa 1750.
10. Amsterdam-Noord, circa 1850.
11. Amsterdam-Noord, circa 1900.
12. Amsterdam-Noord, circa 1920.

### Historische kaarten

13. Perspectief van waterverbindingen in Noord-Holland 1876, vlak na de opening van het Noordzeekanaal.
14. Vogeldorp, Plan uit 1918 voor 313 noodwoningen in Nieuwendammerham.
15. Tuindorp Nieuwendam, Plan voor 1000 woningen van Boeyinga (1924-1927).
16. Tuindorp Buiksloterham, Plan van de Woningdienst 1928.
17. Perspectief voor Noord uit het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP).



### Oriëntatiekaart Amsterdam-Noord

#### Legenda

-  beschermd stadsgezicht
-  tuindorpen
-  nooddorpen
-  dijkdorpen/-linten
-  sluiscomplexen
-  parken
-  Noordhollands Kanaal
-  Waterlandse Zeedijk
-  Waterlandse Zeedijk (verdwenen)
- Topografie**
-  bebouwing
-  bos, weiland
-  weg, pad
-  spoorweg
-  waterloop

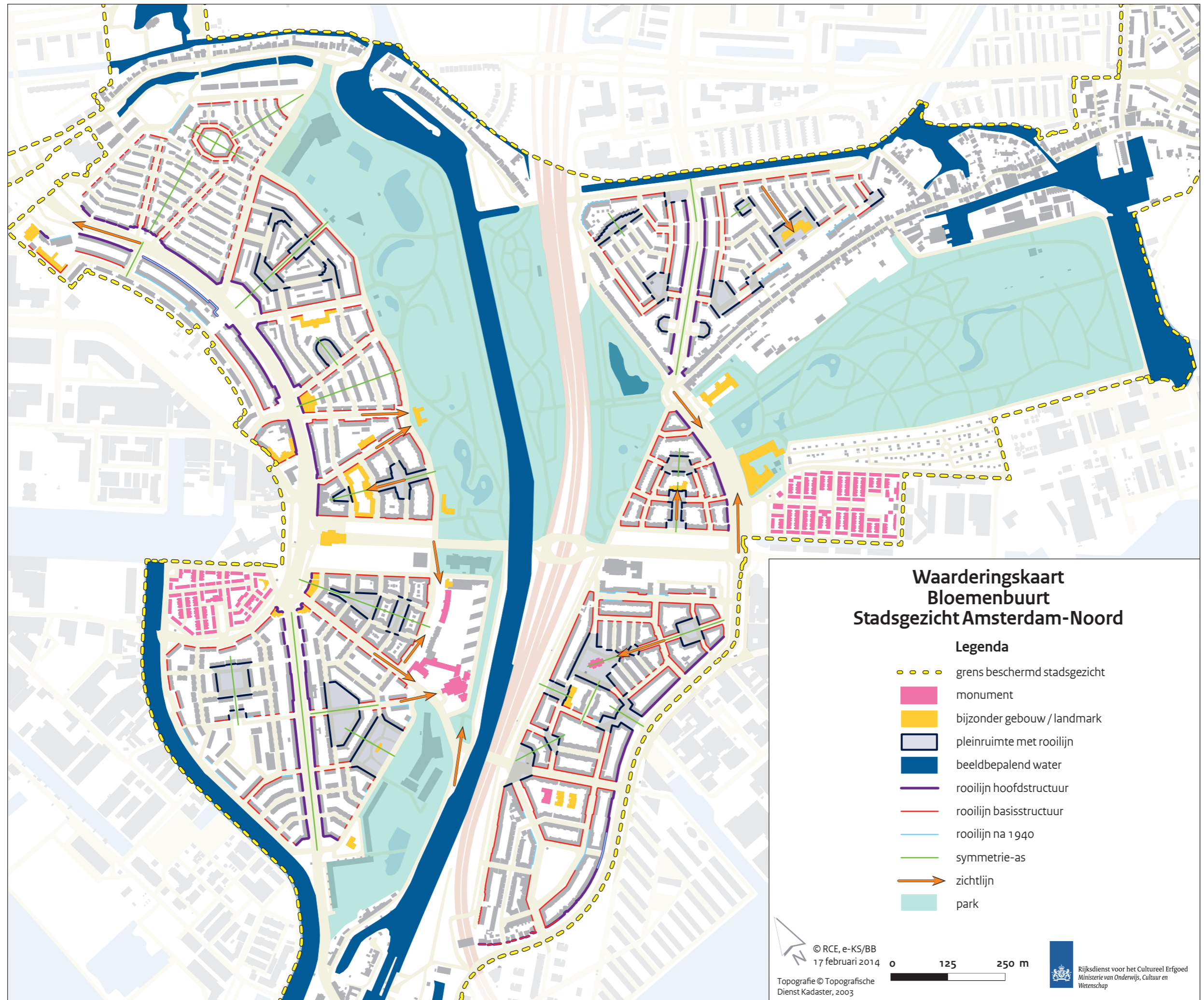


© RCE, e-KS/BB  
17 februari 2014

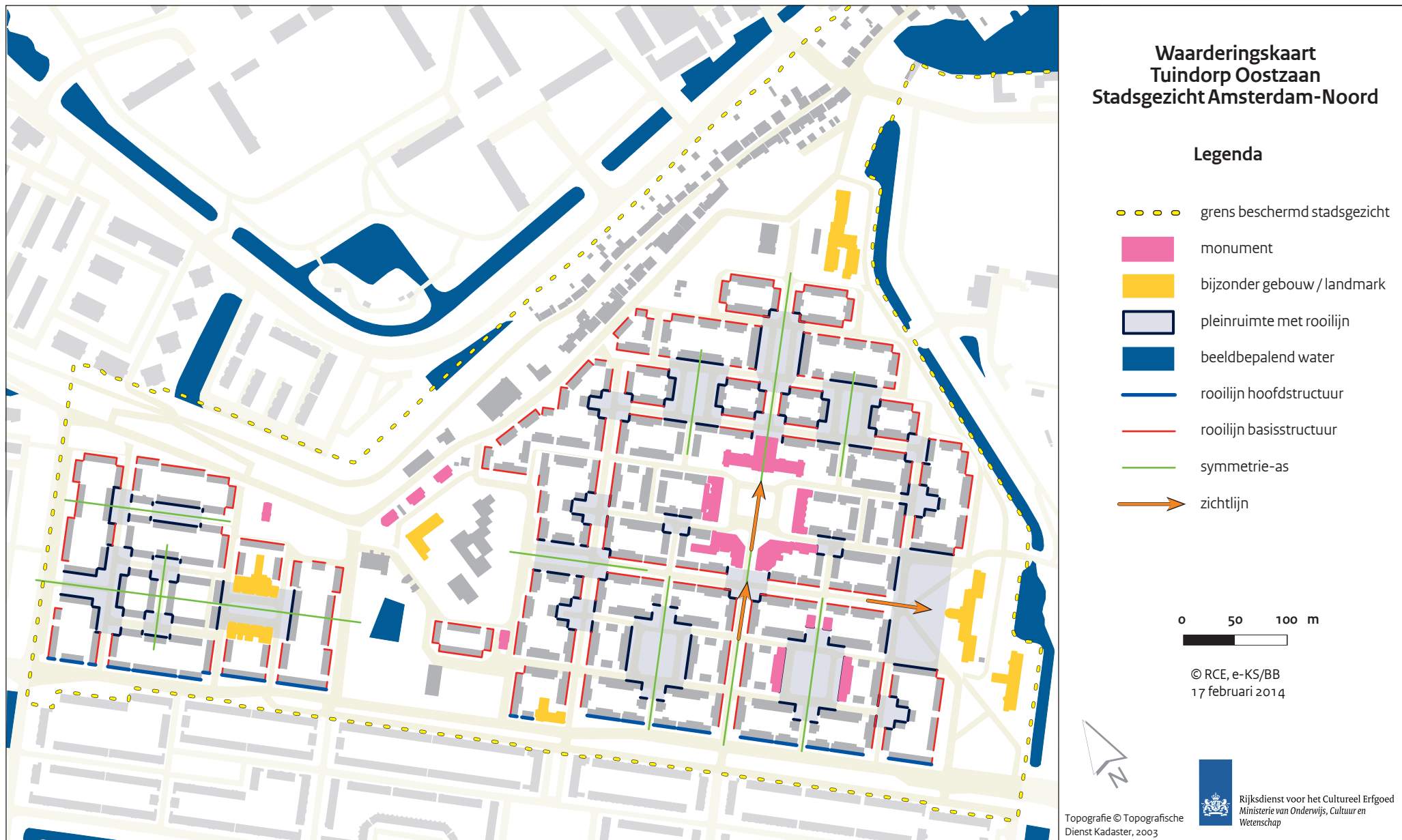


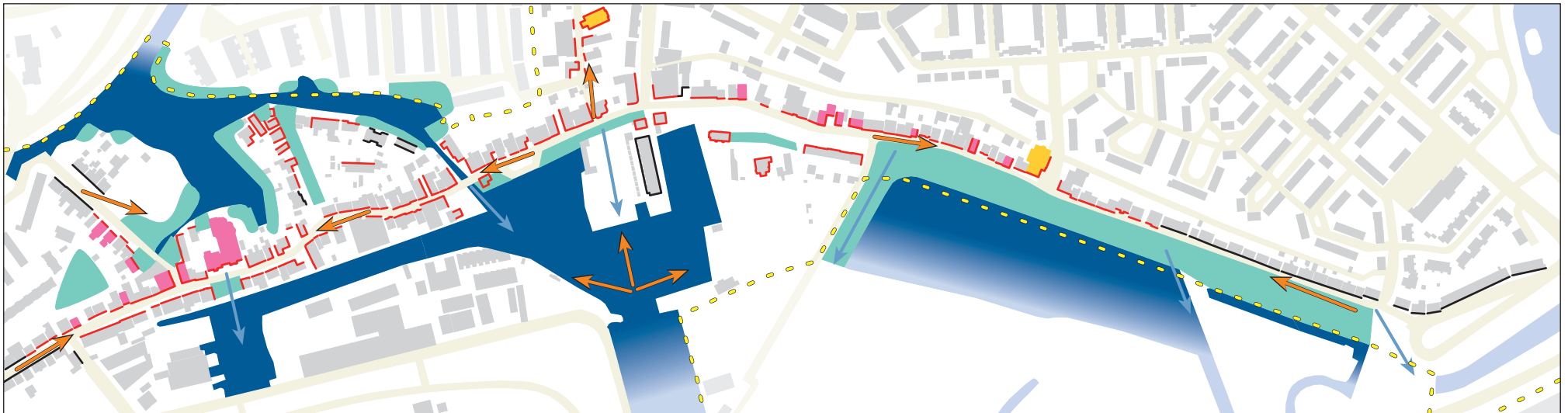
Topografie © Topografische  
Dienst Kadaster, 2003











**Waarderingskaart  
Dijkdorp Nieuwendam  
Stadsgezicht Amsterdam-Noord**

0 50 100 m







© RCE, e-KS/BB  
17 februari 2014

Topografie © Topografische  
Dienst Kadaster, 2003

**Legenda**

-  grens beschermd stadsgezicht
-  monument
-  bijzonder gebouw
-  beeldbepalend groen
-  beeldbepalende waterloop

-  historisch waardevolle rooilijn
-  neutrale rooilijn
-  open zicht vanaf de dijk
-  zichtlijn



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap

# Waarderingskaart Dijkdorp Buiksloot Stadsgezicht Amsterdam-Noord

## Legenda

-  grens beschermd stadsgezicht
-  bijzonder gebouw
-  landmark
-  beeldbepalend groen
-  beeldbepalende waterloop
-  historisch waardevolle rooilijn
-  neutrale rooilijn
-  open zicht vanaf de dijk
-  zichtlijn

0 50 100 m



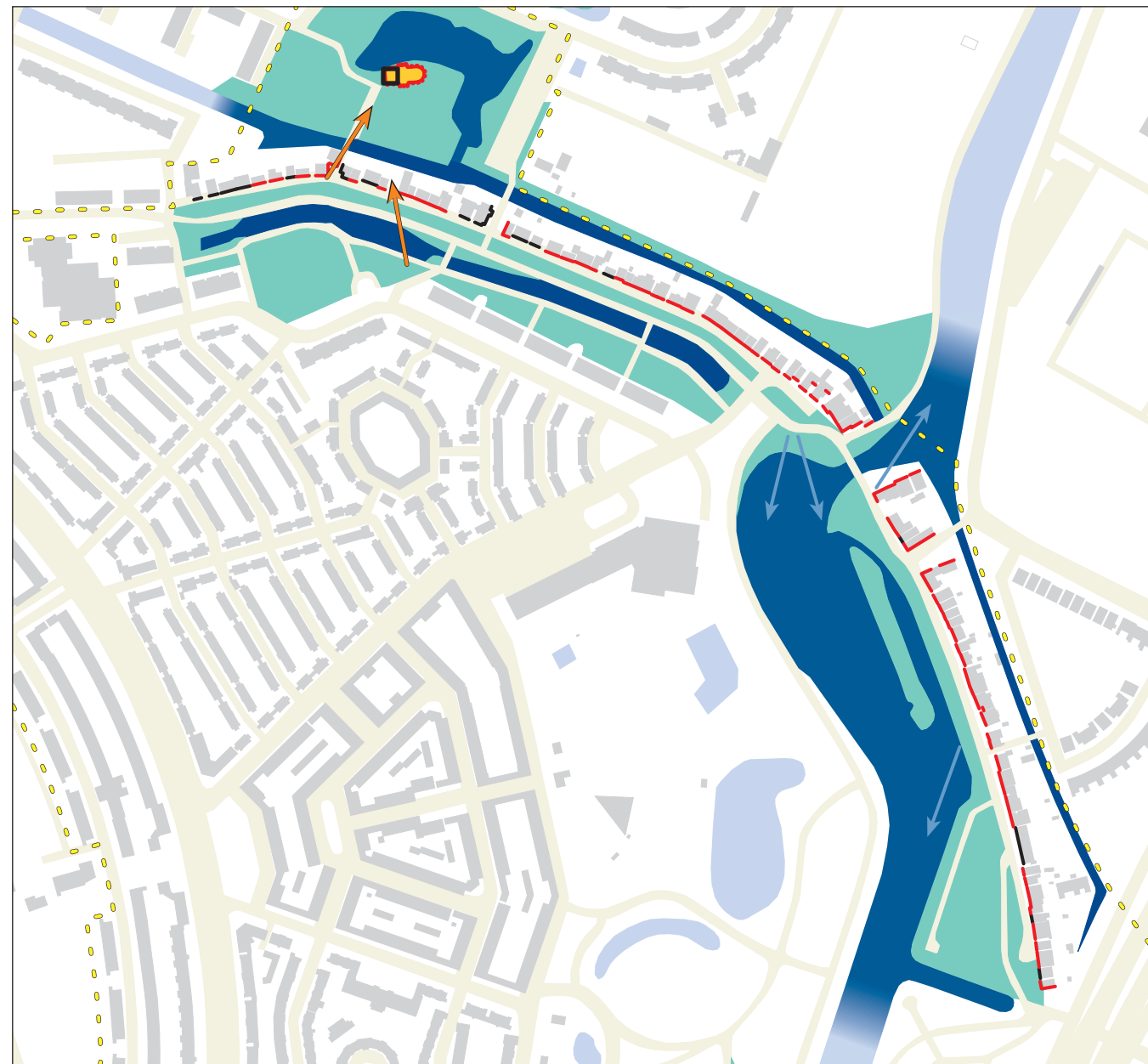
© RCE, e-KS/BB  
17 februari 2014



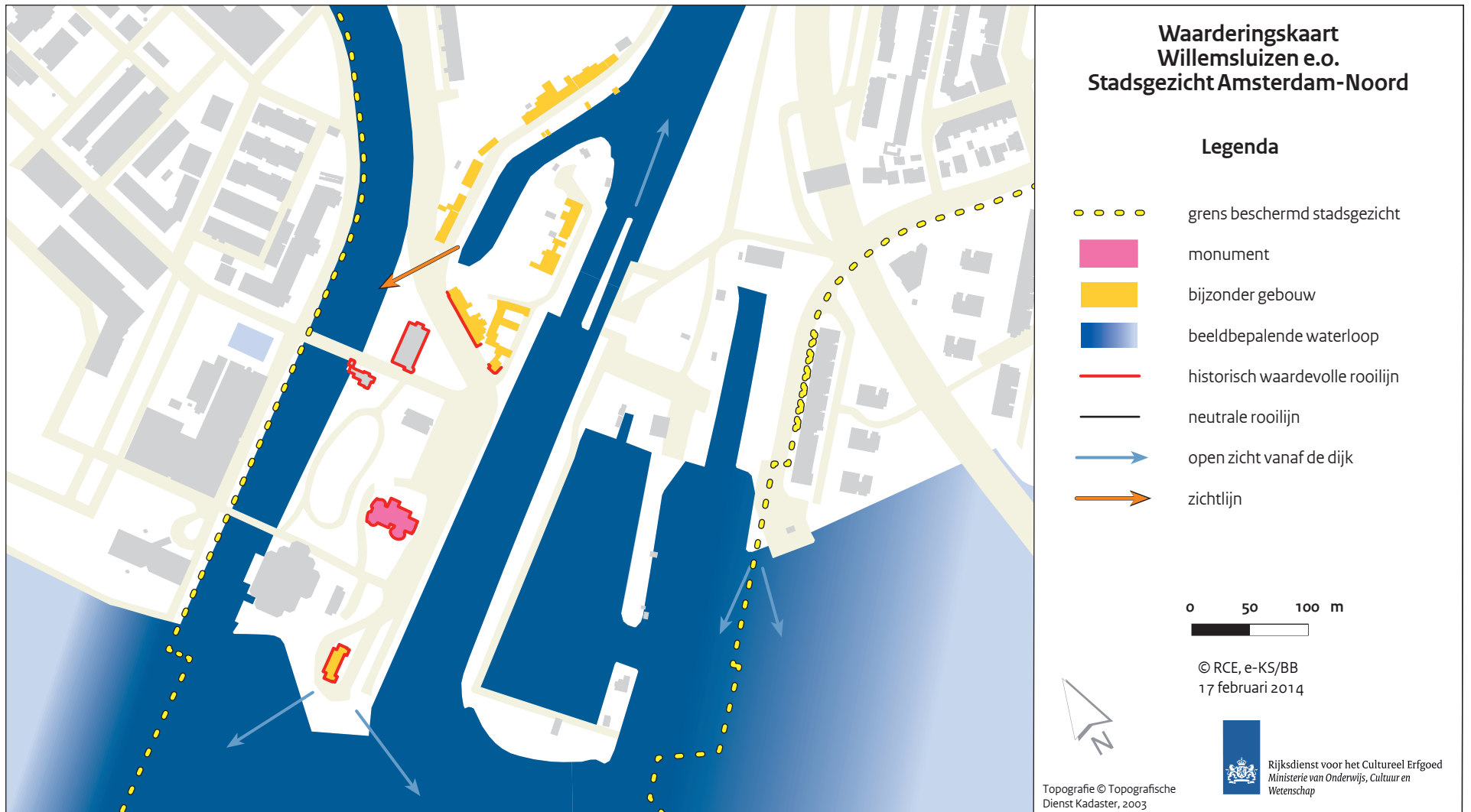
Topografie © Topografische  
Dienst Kadaster, 2003

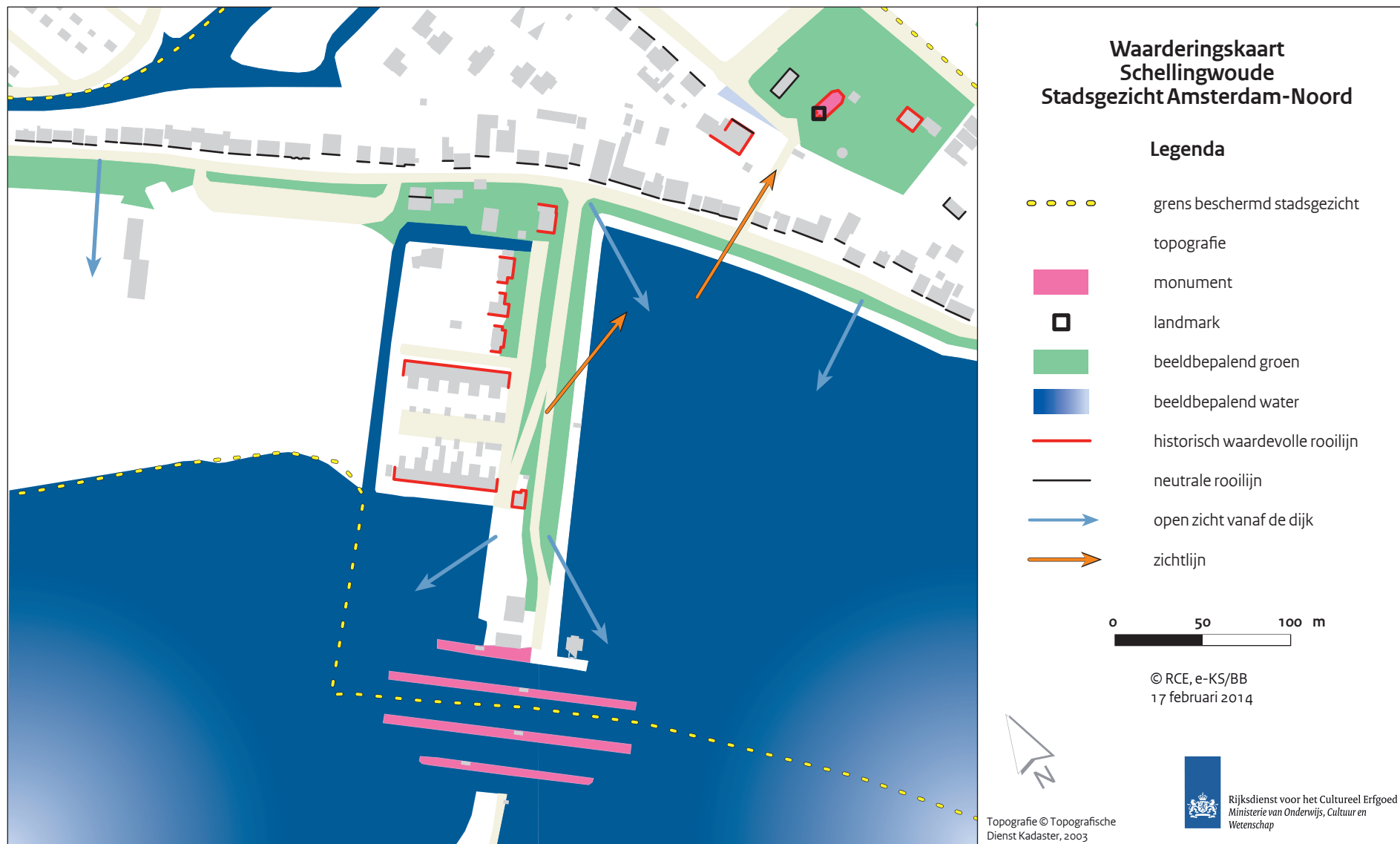


Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap











Kaart 9 Amsterdam-Noord, circa 1750



Kaart 10 Amsterdam-Noord, circa 1850



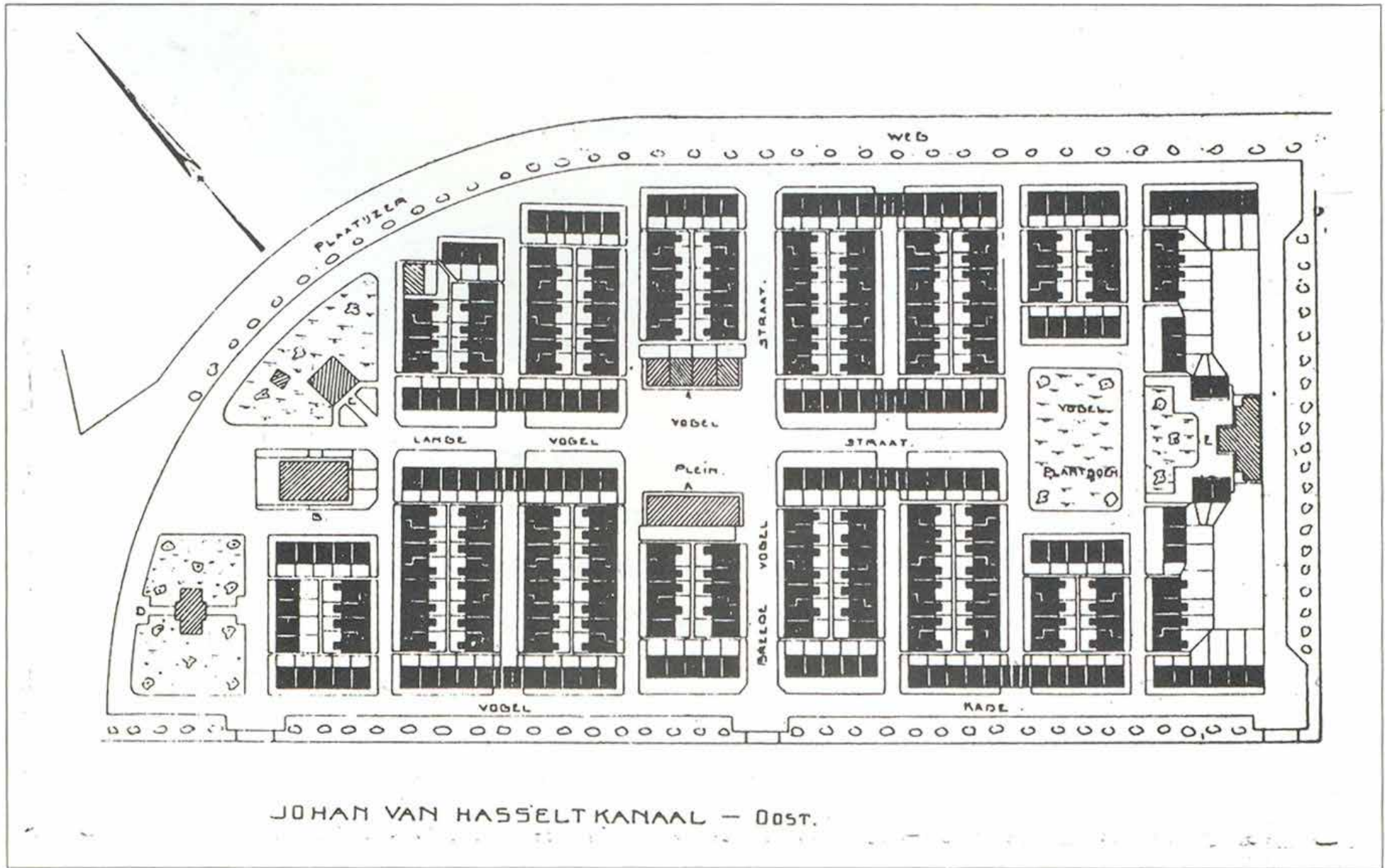
Kaart 11 Amsterdam-Noord, circa 1900



Kaart 12 Amsterdam-Noord, circa 1920

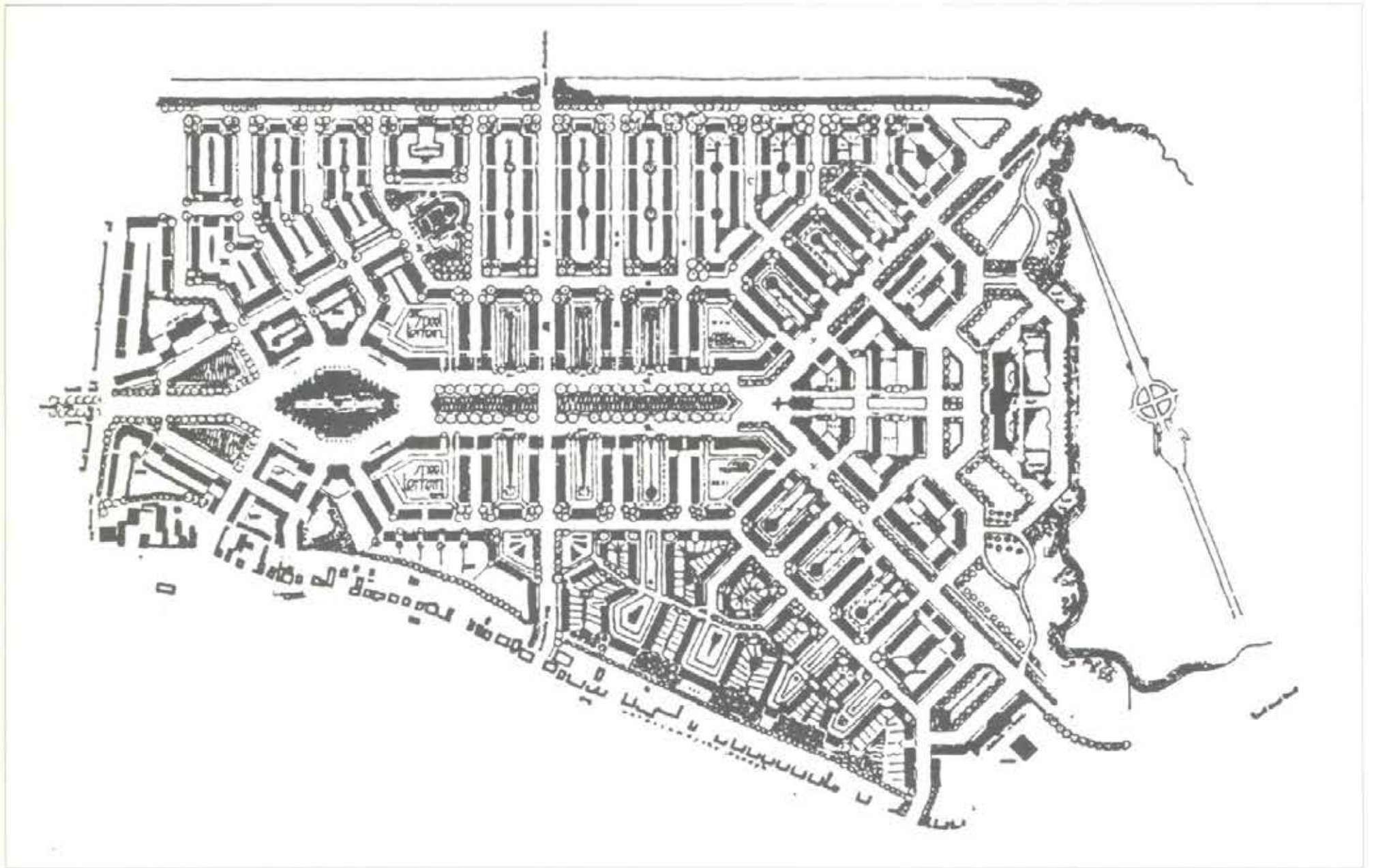


Kaart 13    *Perspectief van waterverbindingen in Noord-Holland 1876,  
vlak na de opening van het Noordzeekanaal*

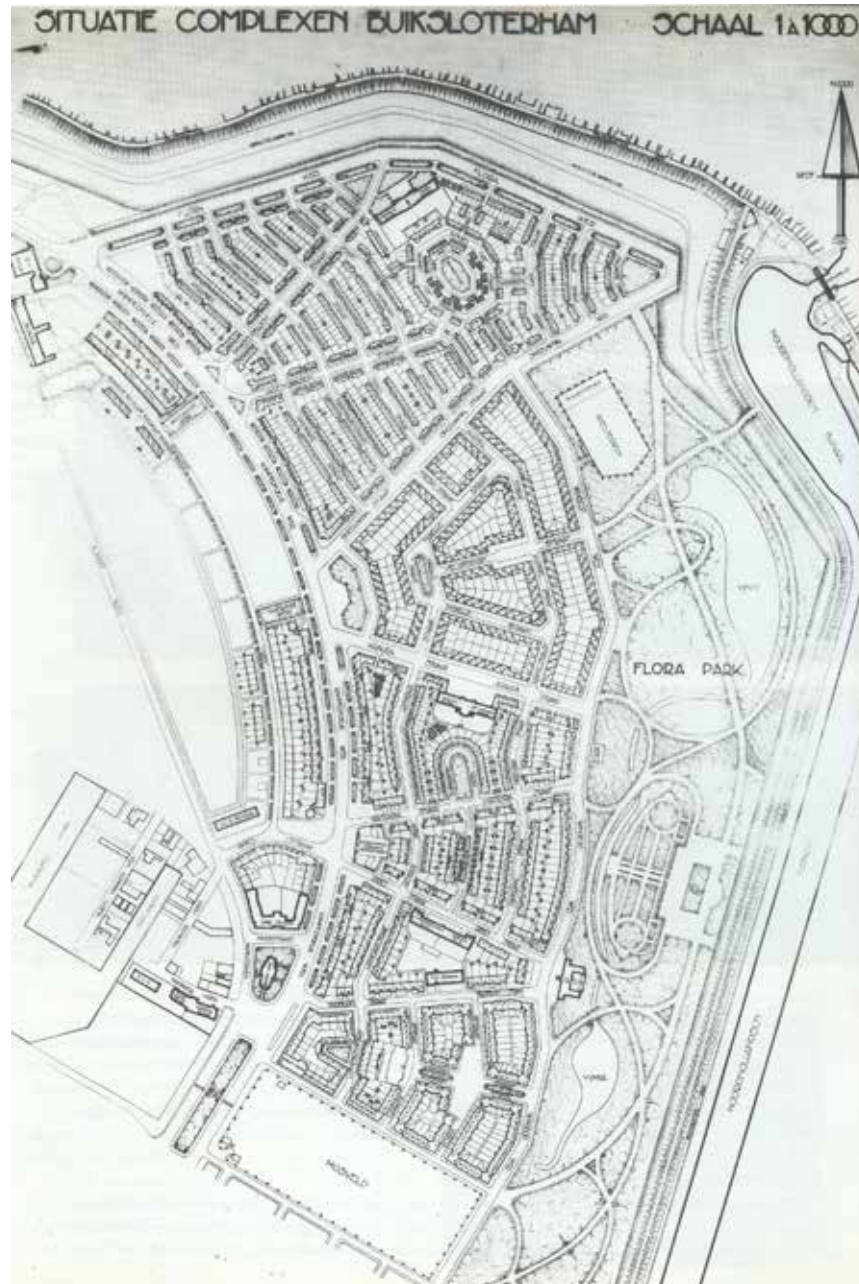


Kaart 14 Vogeldorp, Plan uit 1918 voor 313 noodwoningen in Nieuwendammerham

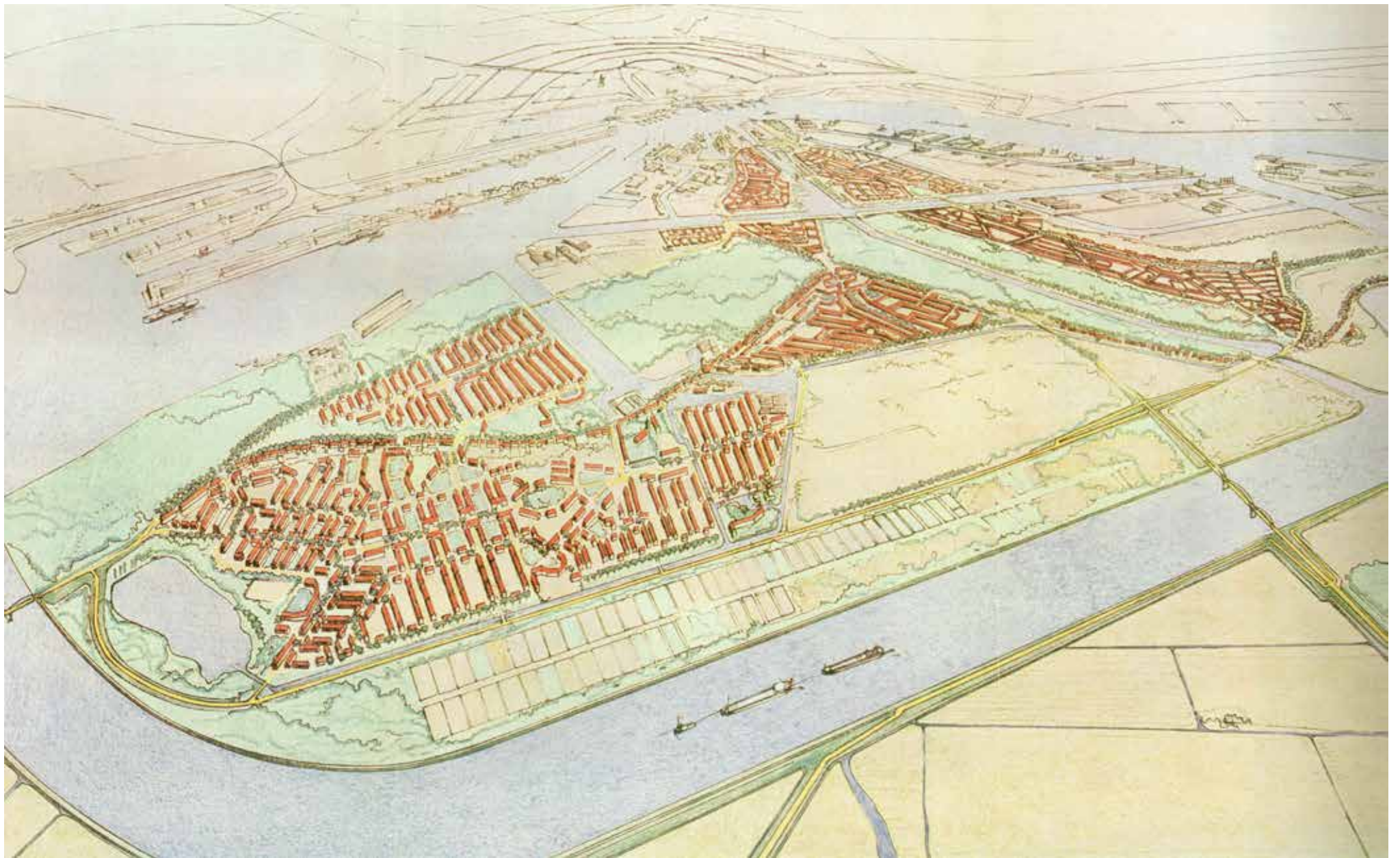




Kaart 15 Tuindorp Nieuwendam, Plan voor 1000 woningen van Boeyinga (1924-1927)



Kaart 16 Tuindorp Buiksloterham, Plan van de Woningdienst, 1928



Kaart 17    Perspectief voor Noord uit het Algemeen Uitbreidingsplan voor Amsterdam (AUP)