



# **Cultuurhistorische verkenning en advies**

**Bos en Lommer Noord**

Amsterdam 2012



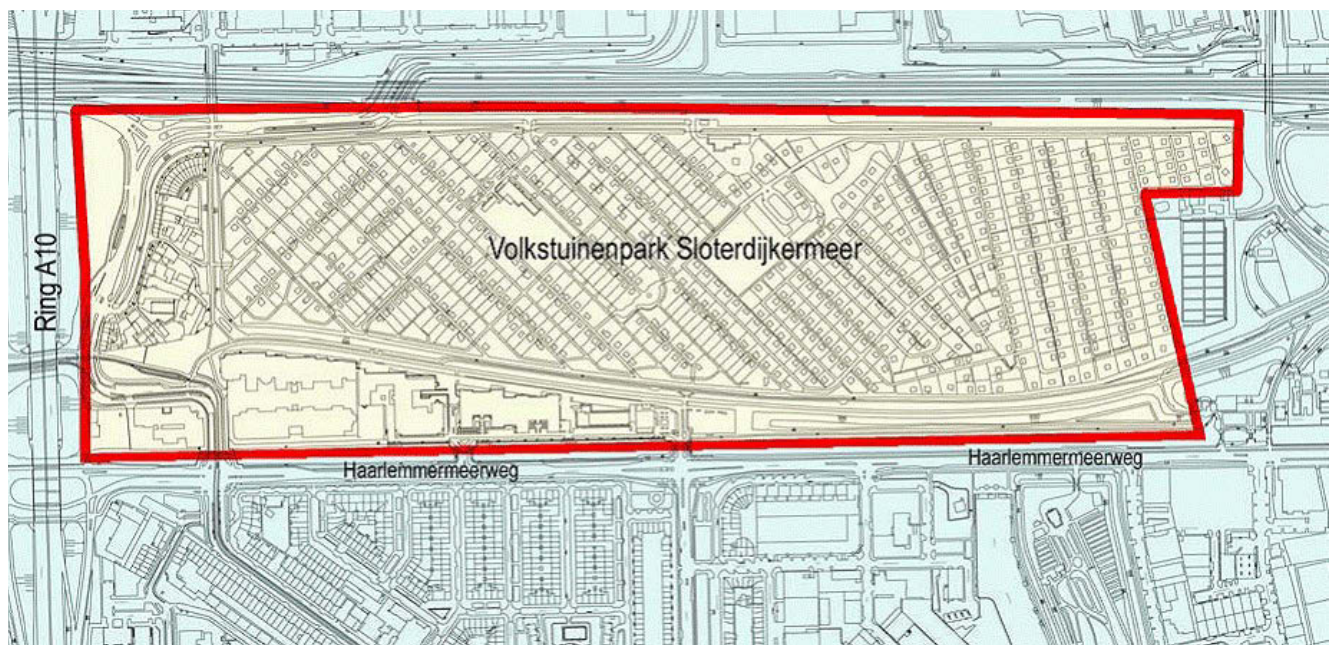
# Inhoud

	<b>Inleiding</b>	4
<b>1</b>	<b>Beleidskader</b>	5
<b>2</b>	<b>Historisch stedenbouwkundige analyse</b>	6
2.1	Sloterdijk	6
2.2	Industriestrook	8
2.3	Volkstuinen	8
2.4	Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP)	8
2.5	Invulling Algemeen Uitbreidingsplan	9
2.6	Herontwikkeling industriestrook	10
	Resumé	10
<b>3</b>	<b>Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden</b>	11
3.1	Beschrijving monumenten	12
3.2	Overige cultuurhistorische waarden	12
	<b>Advies</b>	15
	<b>Colofon</b>	16

## Inleiding

In opdracht van Stadsdeel West heeft Bureau Monumenten en Archeologie een cultuurhistorische verkenning en advies opgesteld ten behoeve van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied Bos en Lommer Noord. Hiervoor is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en andere bronnen die betrekking hebben op het plangebied. In de verkenning is een historisch stedenbouwkundige analyse gemaakt die als uitgangspunt dient voor het advies. Plangebied Bos en Lommer Noord wordt in het noorden begrensd door de spoorlijn Amsterdam – Haarlem, in het zuiden door de Haarlemmervaart, in het oosten door de schoolwerktuinen en in het westen door de Ring A10.

Het gebied maakt deel uit van de zogeheten Brettenzone, een groene strook tussen de Haarlemmerpoort en Halfweg aan de noordzijde van de Haarlemmerweg.



Stadsdeel West, 2012 – Kaart van het plangebied Bos en Lommer Noord.

# 1 Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 voorziet in de verplichting voor overheden tot het opstellen van een structuurvisie voor hun gebied. Hierin kan onder andere worden opgenomen welke cultuurhistorische waarden binnen een gebied aanwezig zijn. De visie wordt door middel van het bestaande vergunningenstelsel en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening in praktijk gebracht. Voor Amsterdam geldt, naast de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' (vastgesteld 17 februari 2011). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie is wat de bovengrondse waarden betreft gericht op gemeente-overschrijdende zaken, waardoor het geen inzicht biedt in de lokale waarden.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) uit 2010, waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. Daarom is het sinds 1 januari 2012 verplicht om cultuurhistorische waarden te verankeren in het proces van ruimtelijke ordening en moet bij het opstellen of wijzigen van een bestemmingsplan daarmee rekening worden gehouden. Voor Amsterdam komt dit punt ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Erfgoed, spiegel van de stad. Visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

## 2 Historisch stedenbouwkundige analyse

### 2.1 Sloterdijk

Tot aan het begin van de zeventiende eeuw vormde de slingerende Spaarndammerdijk, ook Haarlemmerdijk genoemd, de enige verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. De dijk diende als bescherming voor het IJ waardoor de route kwetsbaar was voor doorbraken en overstromingen. De naam van de achterliggende polder, de Overbraker Binnenpolder, is vermoedelijk gerelateerd aan deze wateroverlast.

Langs de dijk stonden enkele boerderijen die hun landerijen in de Overbraker binnenpolder hadden. Het eerste dorp op de route van Amsterdam naar Haarlem was Sloterdijk, ontstaan uit het kleine buurtschap Slooterdam dat oorspronkelijk behoorde tot Osdorp. Vanwege een gunstige ligging aan de Slochter, een waterverbinding tussen het voormalige Slotmeer en het IJ, kon het buurtschap uitgroeien tot dorp rondom een lus in de Spaarndammerdijk. In 1631 werd besloten tot de aanleg van een trekvaart en zandweg tussen Amsterdam en Haarlem om de slingerende Spaarndammerdijk te omzeilen. De gunstige ligging van Sloterdijk werd hierdoor versterkt, omdat er ter hoogte van het dorp tol werd geheven.

De trekvaart kon niet lang concurreren met het snelle vervoer per wagen over de Haarlemmerweg, maar bleef tot 1860 in gebruik. Na de opheffing bleef er nog tot 1878 één schuit varen op het traject.

De aanleg van de eerste spoorlijn van Nederland in 1839, tussen Amsterdam en Haarlem had verder bijgedragen aan het einde van de trekvaart. Dit traject werd aangelegd door de eerste spoorwegmaatschappij van Nederland, de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM). Het tracé liep dwars door Sloterdijk, via Halfweg, naar Haarlem.

Tot aan de jaren veertig van de negentiende eeuw was Station d'Eenhonderd Roe, ter hoogte van de huidige Westergasfabriek, het eindpunt aan Amsterdamse zijde. Dit station werd in 1843 opgevolgd door Station Willemspoort, dat ruwweg ter hoogte van de oostingang van het huidige Westerpark was gelegen. Oorspronkelijk liep het spoor strak langs de Haarlemmervaart, maar aan het einde van de negentiende eeuw kreeg het tracé de slingerende vorm die nu nog herkenbaar is. Tot 1905 maakte de trein ook een stop in Sloterdijk.

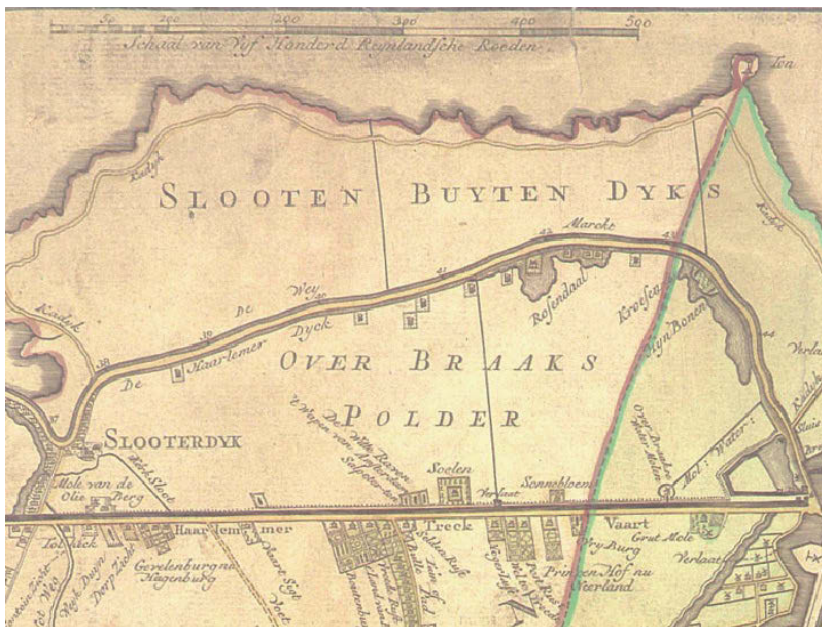
De bouw van het Centraal Station tussen 1881 en 1889 leidde ertoe dat Station Willemspoort in 1880 werd gesloopt en dat het spoor gedeeltelijk in een lus naar het noorden werd verlegd om een betere aansluiting op de overige spoorlijnen te verkrijgen. In de ruimte die ontstond tussen het spoor en de Haarlemmervaart is in 1885 de Westergasfabriek opgeleverd.

De ligging aan de spoorlijn en de Haarlemmerweg maakte Sloterdijk een gewilde locatie voor bedrijven om zich te vestigen.





Detail kaart Balthasar Florisz. uit ca. 1615 - Op deze kaart is het gedeelte van de Spaarndammerdijk tussen Amsterdam en Sloterdijk goed zichtbaar. Ten noorden van de dijk, tot aan de zogeheten buitenkade, ligt een gedeelte buitendijks land. Ten zuidwesten van Sloterdijk is de Slochter herkenbaar en het Slotermeer.

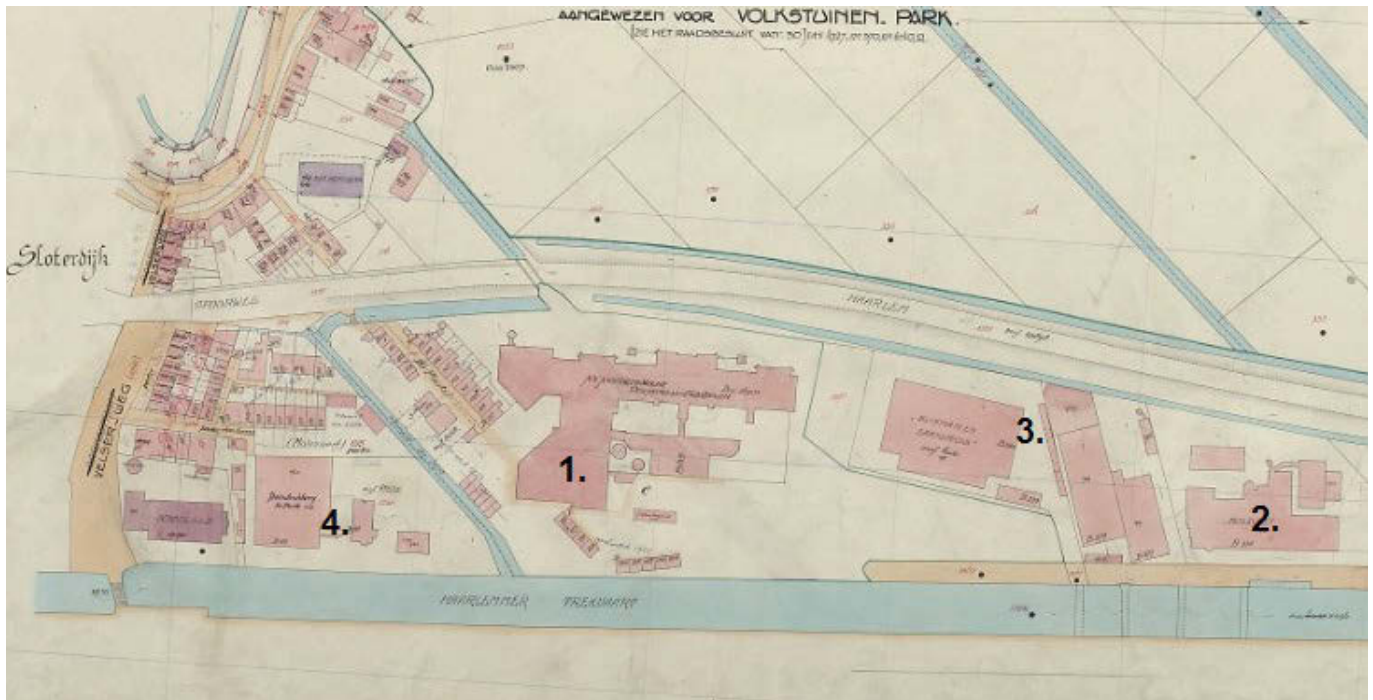


Detail kaart uit 1770 – De Haarlemmertrekvaart tussen Amsterdam en Sloterdijk.

## 2.2 Industriestrook

Een flauwe bocht in het spoortracé tussen Sloterdijk en Amsterdam liet ruimte open voor bebouwing. Deze strook is gelegen tussen de huidige Ring A10 en het punt waar de oude spoorlijn weer naar de vaart toe buigt. Vanaf het begin van de twintigste eeuw is de strook geleidelijk volgebouwd met lichte industrie. Rond 1900 vestigde de Amsterdamsche Poetsdoekenfabriek (het latere Linmij N.V.) zich er, in 1901 Parfumerie Boldoot, in 1912 Uitgeverij Blikman en Sartorius en in 1920 Steendrukkerij La Porte.

In 1948 liet ook Coca-Cola ten westen van de oude Velsersweg, de huidige Ring A10, een fabriek bouwen waardoor deze 'industriestrook' in westelijke richting werd doorgetrokken. Geen van deze bedrijfsgebouwen bestaat tegenwoordig nog. Verderop in dit rapport komt de herontwikkeling van deze strook aan bod.



Uitsnede kaart Dienst Bouw- en Woningtoezicht, 1922-1939 – 1. Amsterdamsche Poetsdoekenfabriek (het latere Linmij), 2. Parfumerie Boldoot, 3. Uitgeverij Blikman en Sartorius, 4. Steendrukkerij La Porte. Linksboven Sloterdijk.

## 2.3 Volkstuinen

In een raadsbesluit uit 1927 werd een deel van de Overbraker Binnenpolder aangewezen voor de aanleg van volkstuinen. In de opzet van het complex is de historische slotenstructuur van de polder nog herkenbaar. Het nieuwe terrein liep door tot aan de Spaarndammerdijk en besloeg daarmee ongeveer de helft van de Overbraker Binnenpolder.

Tuindervereniging Nut en Genoegen betrok het terrein vrijwel direct. Ongeveer twintig jaar later volgde de vereniging Sloterdijkmeer. Beide verenigingen bestonden al langer en verhuisden van een eerdere locatie.

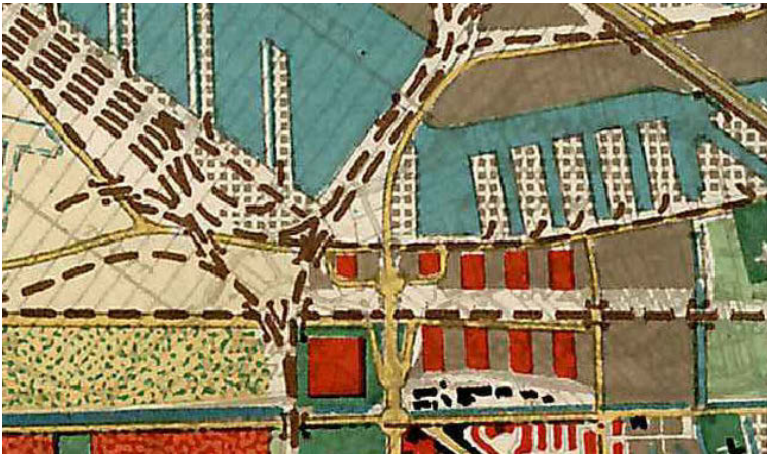
Halverwege de jaren zestig moest aan de noordzijde een aanzienlijk deel van de volkstuinen plaatsmaken voor een bedrijventerrein.

## 2.4 Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP)

De annexatie van Sloten in 1921 bood Amsterdam de ruimte om in westelijke richting uit te breiden. Tussen 1928 en 1935 werd het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) ontworpen door de afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken om alle stadsuitbreidingen volgens één visie te laten plaatsvinden. Het AUP laat zich kenmerken door een ruime opzet, een strikte scheiding van functies en veel openbaar groen. Grote groengebieden, groene scheggen, scheiden woon- en werkgebieden van elkaar. Ten westen van Sloterdijk was een dergelijke scheg voorzien, bedoeld als recreatiegebied voor de Westelijke Tuinsteden. Dit is het huidige landschapspark De Bretten.



Op de oorspronkelijke plankaart van het AUP is ter hoogte van Sloterdijk en de volkstuinten nieuwe bebouwing ingetekend en kreeg het gebied een gemengde woon-/werkbestemming. Een dergelijke menging van functies was zeldzaam in het AUP. Het groengebied zou hierdoor niet verder doorlopen dan de huidige oostelijke ringspoorbaan en het gebied rond Sloterdijk moest met lichte industrie fungeren als een overgangsgebied tussen het nieuw aan te leggen Westelijk Havengebied en de stad. Het oude dorp Sloterdijk en de volkstuinten zouden volledig verdwijnen om plaats te maken voor nieuwbouw en een verbindingsweg in noord-zuidrichting. Ook moest het golvende spoortracé tussen Amsterdam en Haarlem verdwijnen. Deze spoorlijn zou in noordelijke richting worden verplaatst en gecombineerd worden met een autoweg.



Uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) uit 1935 – Het AUP voorzag ter hoogte van plangebied Bos en Lommer Noord in een totale herinrichting.

## 2.5 Invulling Algemeen Uitbreidingsplan

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog betekende dat de invulling van het AUP werd uitgesteld. Dit uitstel heeft ertoe geleid dat wensen en eisen werden bijgesteld. Er was aanzienlijk minder behoefte aan zware industrie waardoor het Westelijk Havengebied anders werd ingericht. Hoewel ook de plannen voor de directe omgeving van Sloterdijk werden bijgesteld, had de stedelijke vernieuwing ingrijpende gevolgen voor het gebied. Allereerst werd in 1956 in de dorpskern van Sloterdijk een tijdelijk station aangelegd. Dit station, een relatief eenvoudige stalen overkapping, kwam in de plaats van bestaande woonbebouwing. Ook werd er een brede toegangsweg met busstandplaatsen aangelegd, de huidige Molenwerf. Dit was al langer de officiële benaming voor dit terrein, omdat hier in het verleden een molen stond.

In het kader van het AUP was de Overbraker Buitenpolder, ten noorden van de Spaarndammerdijk, bestemd tot bedrijventerrein. De eerste bedrijven kwamen hier vanaf het einde van de jaren vijftig gereed. In de loop van de jaren zestig werd het bedrijventerrein verder naar het zuiden toe uitgebreid waarvoor de Spaarndammerdijk en de volkstuinten gedeeltelijk moesten wijken.

Om vanuit de stad aansluiting te verkrijgen op het Westelijk Havengebied moest er nieuwe infrastructuur in noord-zuidrichting worden aangelegd. Op de plaats van de bestaande Velsersweg werd halverwege de jaren zestig de verbindingsweg uit het AUP, de huidige Ring A10, in gewijzigde vorm gerealiseerd. Hierbij is de westelijke helft van het dorp Sloterdijk afgebroken. Ook de Coca-Colafabriek moest hiervoor wijken.

Concrete plannen voor het verleggen van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem ontstonden aan het begin van de jaren tachtig en deze werden in de periode tot 1986 gerealiseerd. Een nieuw Station Sloterdijk vormde het uitgangspunt voor de ontwikkeling in het gebied. De oude spoorlijn tussen de Haarlemmerpoort en Sloterdijk verdween en het tracé werd benut voor het huidige fiets- en wandelpad. Het nieuwe, huidige tracé, kwam direct ten noorden van de volkstuinten te liggen. De beoogde belendende autoweg kwam er niet. Het nieuwe station werd gefaseerd in gebruik genomen en het oude station in de dorpskern van Sloterdijk bleef tot 1986 in gebruik. Door het verdwijnen van het oude station Sloterdijk heeft de Molenwerf het karakter van restgebied gekregen en wordt het beeld gedomineerd door asfalt, tramsporen, viaducten en bovenal kantoorgebouwen.

Omdat het AUP in gewijzigde vorm is ingevuld, is een gedeelte van Sloterdijk bewaard gebleven en zijn ook de volkstuinten nog grotendeels intact. De groene scheg uit het AUP is hiermee in oostelijke richting doorgetrokken en de zone wordt aangeduid als de Brettenzone.

## 2.6 Herontwikkeling industriestreek

Met de bouw van een nieuw kantoorgebouw in 1969 in de punt tussen de spoorlijn Amsterdam – Haarlem en de Haarlemmervaart door de Rijkspostspaarbank (RPS) werd er een begin gemaakt met de modernisering van de 'industriestreek'. Dit gebouw is ontworpen door architect A. Staal en werd in 1971 in gebruik genomen. Hoewel er voor het eerste bankgebouw niets werd afgebroken, gebeurde dat bij de daaropvolgende reeks nieuwe gebouwen wel. Parfumerie Boldoot en uitgeverij Blikman en Sartorius werden respectievelijk rond 1985 en 1990 gesloopt voor nieuwbouw van de nieuwe Postbank. De fabriek van Linmij sloot in 1993 en rond 1995 werd het huidige kantorencomplex gerealiseerd. Het kantoorgebouw op de hoek van de Molenwerf en de Haarlemmervaart is de opvolger van de oude drukkerij en werd rond 1980 gebouwd. Hiervoor werd ook het tot dan toe resterende naburige schoolgebouw afgebroken. Na deze reeks van sloop en nieuwbouw kreeg het aanzicht van de 'industriestreek' zijn huidige vorm.

### Resumé

Plangebied Bos en Lommer Noord heeft een zeer gelaagde geschiedenis. Het oude dorp Sloterdijk heeft in de loop der eeuwen geprofiteerd van een gunstige ligging te midden van diverse infrastructurele ontwikkelingen, maar is hier uiteindelijk door opgeslokt. Sloterdijk heeft zich aan de Spaarndammerdijk en de Slochter, een waterloop tussen het vroegere Sloterveer en het IJ, ontwikkeld tot dorp en behield met de aanleg van de Haarlemmervaart aan het begin van de zeventiende eeuw zijn gunstige ligging. Ook de eerste spoorlijn van Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, in 1839 had een halte in het dorp. Dit maakte Sloterdijk aan het begin van de twintigste eeuw een interessante locatie voor bedrijven en langs de Haarlemmervaart werd een reeks fabrieken gebouwd. In 1927 werd de polder ten oosten van Sloterdijk, een deel van de oude Overbraker Binnenpolder achter de Spaarndammerdijk, aangewezen voor de aanleg van Volkstuinen. Ingrijpende schaalvergroting bleef nog even uit. Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) uit 1935 vormde een keerpunt voor Sloterdijk, omdat het voorzag in een grote autoweg die het dorp in noord-zuidrichting moest doorsnijden. In de directe omgeving was een combinatie van woningbouw en bedrijventerrein gepland en een nieuw spookknooppunt. Het huidige plangebied moest een overgangsgebied worden tussen het nieuwe Westelijk Havengebied in het noorden en de stad in het zuiden. De uitbraak van de Tweede Wereldoorlog leidde tot uitstel van de invulling van de plannen, maar vanaf de jaren vijftig werden deze in gewijzigde vorm tot uitvoering gebracht. Een tijdelijk station in de kern van het dorp diende als voorganger van het nieuwe spookknooppunt en bij de bouw ervan werd veel gesloopt. Aan het einde van de jaren zestig werd de autoweg aangelegd waardoor de westelijke helft van Sloterdijk verdween. Ook werden stapsgewijs de bedrijfsgebouwen langs de Haarlemmervaart vervangen door kantoorgebouwen. Het tijdelijke station maakte halverwege de jaren tachtig plaats voor het nieuwe Station Sloterdijk waarbij ook de spoorlijn naar het noorden werd verlegd. Het plangebied kreeg op dat moment zijn huidige vorm. Omdat het AUP gewijzigd is ingevuld, is een gedeelte van Sloterdijk bewaard gebleven en zijn ook de volkstuinten nog grotendeels intact. Het plangebied maakt deel uit van de zogeheten Brettenzone, een groene strook tussen het Westelijk Havengebied en de Haarlemmervaart.

### Bronnen:

Abrahamse, J.E., M. Kosian en E. Schmitz, *Tussen Haarlemmerpoort en Halfweg: Historische Atlas van de Brettenzone in Amsterdam*, Bussum 2010.

Anoniem, 'Kantoorgebouw Haarlemmerweg 506-510 in (Amsterdam)' van: website *Nederlands Architectuurinstituut* <<http://zoeken.nai.nl/CIS/project/16895>>.

Corpel, A.J., 'Het nieuwe station Sloterdijk en omgeving, een ambitieus plan' in: *Werk in Uitvoering* 31 (1981) nr. 10, pp. 2-11.

Herder, T. den, 'Sloterdijk (II): eertijds een "sierlijk" dorp, nu een deel van onze stad' in: *Ons Amsterdam* 10 (1958) nr. 6, pp. 168 – 177.

Löwenthal, F., 'Geschiedenis van het bestemmingsplangebied Overbrakerpolders' in: *Werk in Uitvoering* 31 (1981) nr. 7/8, pp. 6-10.

Russer, G.A., *Sporen door de Haarlemmermeer*, Schoorl 1984.

### 3 Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden

In het plangebied zijn enkele monumenten aanwezig die hieronder kort beschreven worden. Verder is het prestedelijke Sloterdijk gewaardeerd als onderdeel van de Waarderingskaarten 19<sup>de</sup> eeuwse Ring (de zogenoemde ordekaarten). Op de waarderingskaarten is aan iedere architectuureenheid – een pand, een serie panden of een geheel bouwblok – een waardering van de architectonische kwaliteit weergegeven, aangeduid met een orde, oplopend van basisorde (*geel*) naar orde 1 (*paars*). Bij orde 1 objecten gaat het meestal om een monument. Omdat de onderstaande kaart gericht is op negentiende-eeuwse bebouwing en de aanwezige monumenten ouder zijn, hebben deze op de kaart geen status (*donkergrijs*).

- Orde 2 (*rood*) panden worden in de welstandkaart beschouwd als 'monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis'.
- Orde 3 (*oranje*) panden zijn 'karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde'.
- Basisorde-waardering is toegekend aan de voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit aangeduid of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren.
- Geen status (*donkergrijs*)



Ordekaart 2 'Atlas 19<sup>de</sup>-eeuwse Ring' – Sloterdijk (*paars*: orde 1, *rood*: orde 2, *oranje*: orde 3, *geel*: basisorde en *donkergrijs*: geen status).



### 3.1 Beschrijving monumenten

Binnen het plangebied zijn negen Rijksmonumenten gelegen en één gemeentelijk monument. Deze zijn geconcentreerd rond de historische dorpskern van Sloterdijk. Het betreft de volgende objecten:

- Consistoriekamer, Nederlands Hervormde gemeente, Spaarndammerdijk 675
- Dijklichaam Spaarndammerdijk (gelegen in stadsdeel Bos & Lommer), gemeentelijk monument
- Pastorie, Ned. Herv. gemeente, Spaarndammerdijk 677
- Petruskerk, Ned. Herv. gemeente, Spaarndammerdijk 681
- Voormalige doodgravers-/kosterwoning, Ned. Herv. gemeente, Spaarndammerdijk 687/689, Rijksmonument
- Woonhuis, Spaarndammerdijk 657
- Woonhuis, Spaarndammerdijk 663
- Woonhuis, Spaarndammerdijk 665/667

### 3.2 Overige cultuurhistorische waarden binnen het plangebied

#### Historische dorpskern Sloterdijk

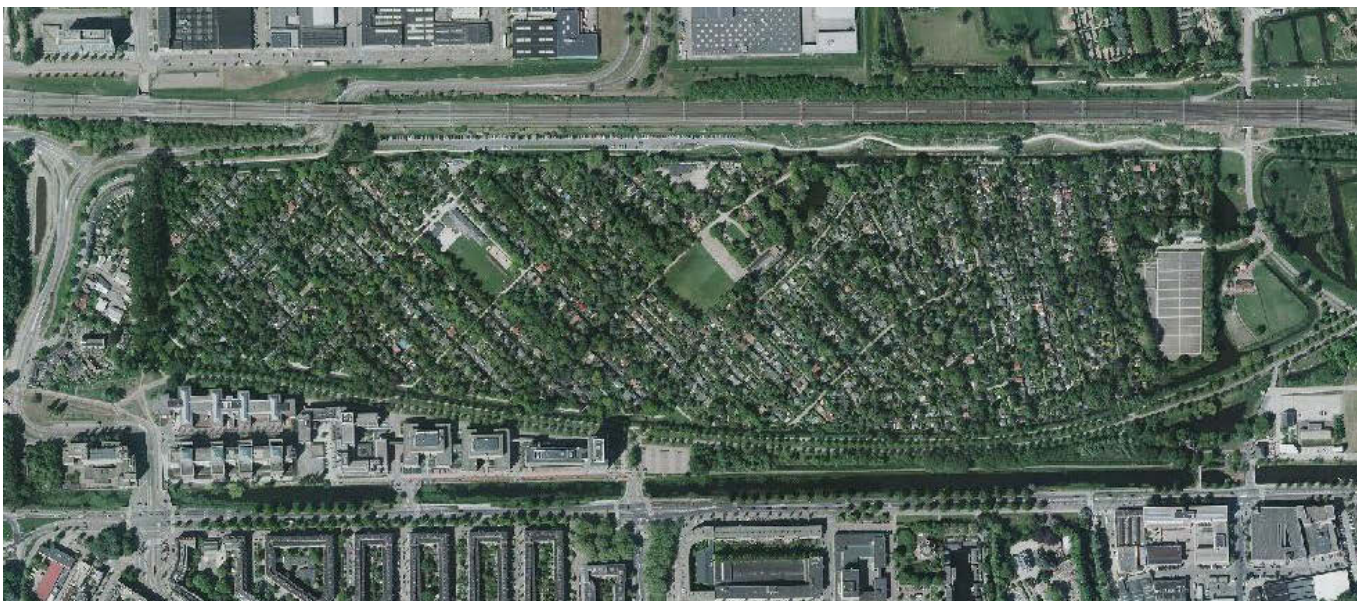


H. van Gool, 2003 - Zicht op Sloterdijk.

De bebouwing langs de Spaarndammerdijk binnen het plangebied Bos en Lommer Noord vormt het restant van de historische dorpskern van Sloterdijk. Hoewel slechts een deel van deze bebouwing een beschermde status heeft, geeft het geheel toch een goede impressie van de kleinschalige bebouwing in de oude dorpskern en is dit feitelijk de enige herinnering aan Sloterdijk.



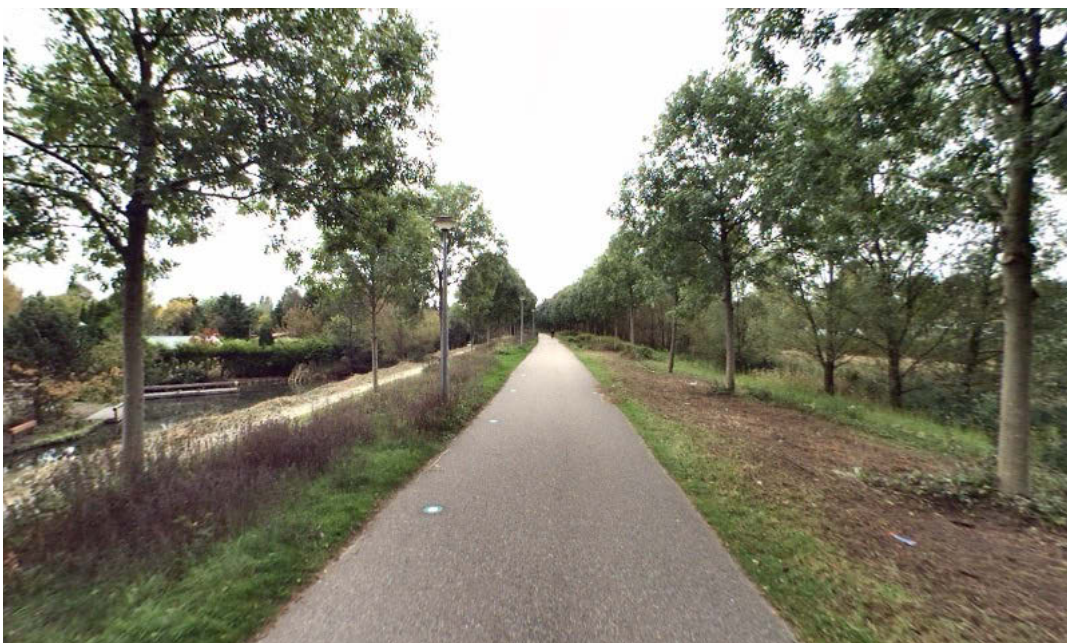
## Volkstuinencomplex van verenigingen Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer



Atlas Amsterdam, 2011 – Luchtfoto van de Volkstuincomplexen Nut en Genoegen en Sloterdijkermeer.

Het volkstuinencomplex bij Sloterdijk, waar Nut en Genoegen sinds 1927 en Sloterdijkermeer sinds 1946 gevestigd zijn, heeft een kenmerkende aanleg waarbij de oude polderstructuur nog herkenbaar is. De ligging van de volkstuinen heeft er aan bijgedragen dat het gebied nu tot de zogeheten Brettenzone behoort, een groene scheg tussen de stad en het Westelijk Havengebied.

## Voormalige spoortracé tussen Amsterdam en Haarlem



Atlas Amsterdam, 2011 – Het oude tracé van de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem.

Dit fietspad ligt op de plaats van het oude spoortracé van de eerste spoorlijn van Nederland tussen Amsterdam en Haarlem en vertegenwoordigt om die reden een hoge cultuurhistorische waarde.



**Dijklichaam Spaarndammerdijk (gelegen in stadsdeel West), gemeentelijk monument**

Atlas Amsterdam, 2011 - De Spaarndammerdijk gezien in de richting van de Petruskerk in Sloterdijk.

De Spaarndammerdijk is niet alleen een gemeentelijk monument, maar vertegenwoordigt ook een hoge cultuurhistorische waarde binnen het plangebied. De dijk is bepalend geweest voor de ligging van Sloterdijk en was lange tijd de enige verbinding tussen Amsterdam en Haarlem.

**Haarlemmervaart**

De Haarlemmervaart is de opvolger van de Haarlemmertrekvaart uit het begin van de zeventiende eeuw. De rechte vaart heeft een sterk utilitair karakter waaruit het oude gebruik nog valt te herleiden.

## Advies

Binnen het plangebied Bos en Lommer Noord kunnen in stedenbouwkundig en cultuurhistorisch opzicht drie verschillende deelgebieden worden onderscheiden. Het eerste deelgebied is de directe omgeving van de historische dorpskern van Sloterdijk, een prestedelijk relict. Het tweede gebied wordt gevormd door de volkstuinten die sinds 1927 op deze locatie zijn gesitueerd. Een derde en laatste deelgebied is de industriestreek langs de Haarlemmervaart. Alle fabrieksgebouwen uit het begin van de twintigste eeuw zijn vervangen door kantoorgebouwen van een geringe architectonische kwaliteit.

Het verdient aanbeveling om in de regels van het bestemmingsplan Sloterdijk en de directe omgeving als een cultuurhistorisch waardevolle zone in het bestemmingsplan te verankeren. Dit gebied verdient dezelfde behandeling als een beschermd stadsgezicht wat zich in het bestemmingsplan laat vertalen in concrete regels op het gebied van rooilijnen, bouwhoogtes en kapvormen.

### Rooilijnen

De resterende stedenbouwkundige structuur van de historische dorpskern van Sloterdijk wordt door de huidige rooilijnen duidelijk leesbaar gehouden.

#### Advies:

- *Het verdient aanbeveling om de rooilijnen van de historische dorpskern van Sloterdijk vast te leggen. Hierdoor blijft de structuur van dit prestedelijke relict leesbaar.*
- *Wanneer de bebouwing in het plangebied een monument betreft gelden de bepalingen van de monumentenwet*
- *Voor de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen (orde 2) en objecten in het plangebied kan een sloopvergunningstelsel worden overwogen om deze objecten beter te kunnen beschermen. Bij vervangende nieuwbouw is het respecteren van de kleinschalige historische opzet een voorwaarde.*

### Bouwhoogte en kapvormen

#### Ten aanzien van Sloterdijk

De kleinschalige bebouwing in Sloterdijk wordt aan alle kanten omringd door hoogbouw en andere stedelijke ontwikkelingen. Binnen het dorpje is de toren van de Petruskerk het hoogste bouwwerk. De meest gebruikelijke kapvormen zijn schild- en zadeldaken. Achter de bebouwingswand langs de Spaarndammerdijk staan enkele schuren en loodsen van recente datum die zich vanwege een lagere ligging redelijk schikken binnen het dorpsgezicht.

#### Advies:

- *Aangezien Sloterdijk is omringd door hoogbouw die zichtlijnen naar de omgeving beheerst, verdient het aanbeveling om bebouwing binnen het dorp af te stemmen op het kleinschalige karakter van de historische bebouwing. Daarbij is het wenselijk dat de toren van de Petruskerk het hoogste bouwwerk binnen de dorpskern blijft.*
- *Het hoogteverschil tussen de dijk en de achterliggende bebouwing is een karakteristiek gegeven voor dijkbebouwing. Om het resterende historische karakter van Sloterdijk te behouden dient ook dit hoogteverschil opgenomen te worden in de regels van het bestemmingsplan.*
- *In het kader van de gewenste behandeling als beschermd stadsgezicht verdient het tevens aanbeveling om de tuinen in het dorp als tuin te bestemmen om verdere verdichting te voorkomen.*

**Ten aanzien van de volkstuinten**

Voor het tweede deelgebied, de volkstuinten, geldt het advies om deze als landschappelijke kwaliteit te verankeren in de regels van het bestemmingsplan. De ligging van deze tuinen vormen samen met het Westerpark en De Bretten een groene scheg ten noorden van de Haarlemmervaart.

**Ten aanzien van de industriestrook**

De industriestrook langs de Haarlemmervaart is in zijn huidige vorm van geringe waarde. De strook is door zijn ligging aan de Haarlemmervaart en -weg een interessante locatie voor bedrijven. De kantoorgebouwen die de vroeg twintigste-eeuwse bedrijven hebben vervangen zijn echter van een matige architectonische kwaliteit.

Het fietspad op het tracé van de oude spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem is stedenbouwkundig en cultuurhistorisch zeer betekenisvol. Het verdient aanbeveling om dit fiets- en wandelpad als een verkeersader te bestemmen om het voortbestaan van dit tracé te verzekeren. De Haarlemmervaart dient als water bestemd te worden.

## Colofon

Historisch stedenbouwkundige analyse

Datum: 26 juli 2012  
Status: definitief  
Redactie: J. van der Werf  
Tekst: C. van Onna

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2012  
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.