



## **Cultuurhistorische verkenning**

### **De Baarsjes**

C 15-014 Amsterdam 2016

## Inhoud

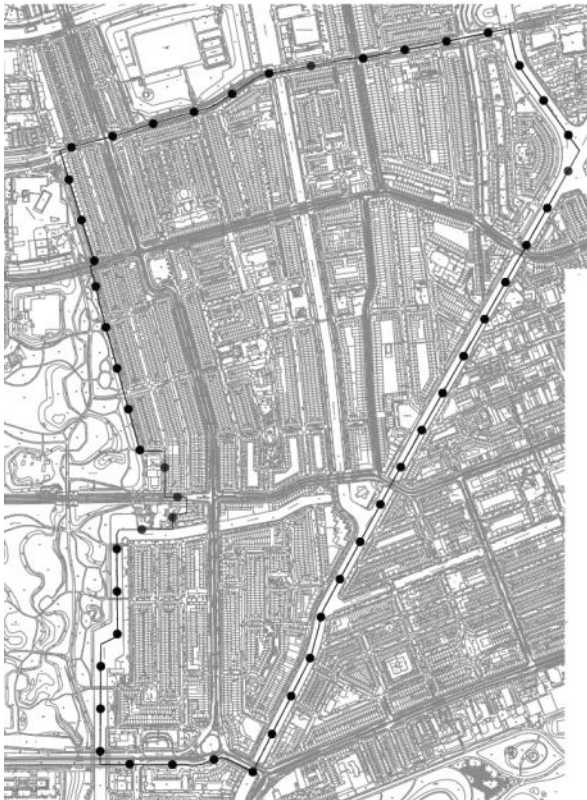
	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Historisch stedenbouwkundige analyse</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen, bebouwing en structuren</b>	<b>23</b>
<b>4</b>	<b>Conclusie en advies</b>	<b>25</b>
	<b>Bronnen</b>	<b>35</b>
	<b>Colofon</b>	<b>35</b>



## Inleiding

Stadsdeel West heeft Monumenten en Archeologie (Monumenten en Archeologie) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied De Baarsjes van belang zijn. Het plangebied wordt begrenst door de Jan van Galenstraat, de Kostverlorenvaart, het Surinameplein, de Postjeskade en de Orteliuskade. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Voor de ondergrondse cultuurhistorische waarden verwijzen we naar het Archeologisch Bureauonderzoek van M en A.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



# 1 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente overschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

## 2 Historisch stedenbouwkundige analyse

### 2.1 Karakterisering plangebied

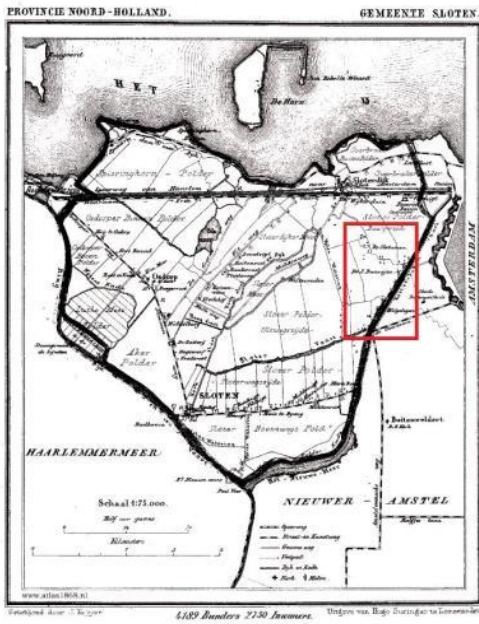
Het min of meer driehoekig plangebied ligt ten westen van de Amsterdamse binnenstad, en heeft zich vanaf eind 19<sup>e</sup> eeuw ontwikkeld op het voormalige grondgebied van de gemeente Sloten. Dit gebied had tot die tijd een voornamelijk agrarische functie met een bijpassend verkavelingspatroon met landbouwgronden en talrijke verbindingsloten. De productie in het gebied was voor een belangrijk deel op Amsterdam gericht. De Kostverlorenvaart diende als verbindingsroute voor vrachtverkeer tussen Haarlem en Amsterdam. Alleen aan het Slatuinenpad en de Baarsjesweg, langs de Kostverlorenvaart, was enige bebouwing te vinden, waarvan een deel nog over is. Voor de rest was de polder in gebruik als tuinbouw- en veeteeltgebied. Hoewel de huidige bebouwing voor het grootste deel dateert van de periode 20-40, is in de opzet nog heel goed de agrarische verkaveling te herkennen van voor de aanleg van de wijken.

Vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw rukt de stad op. Met de annexatie van buurgemeenten in 1896 werd Sloten plotseling een randgemeente van Amsterdam, en potentieel interessant uitbreidingsgebied voor de stad. Voor particuliere ondernemers boden randgemeenten wegens tal van factoren vaak interessante bouwlocaties. Na eerste woningbouw door projectontwikkelaars wordt door de gemeente Sloten een eerste uitbreidingsplan gemaakt. Een reeks uitbreidingsplannen volgt in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw, en neemt met de annexatie van Sloten door de gemeente Amsterdam in 1921 een enorme vaart. De uitbreiding van de woonwijken loopt tot in de jaren vijftig van de 20<sup>e</sup> eeuw. De Baarsjes is dan voltooid. Op enkele transformaties na heeft het gebied nog altijd zijn oorspronkelijke karakter.

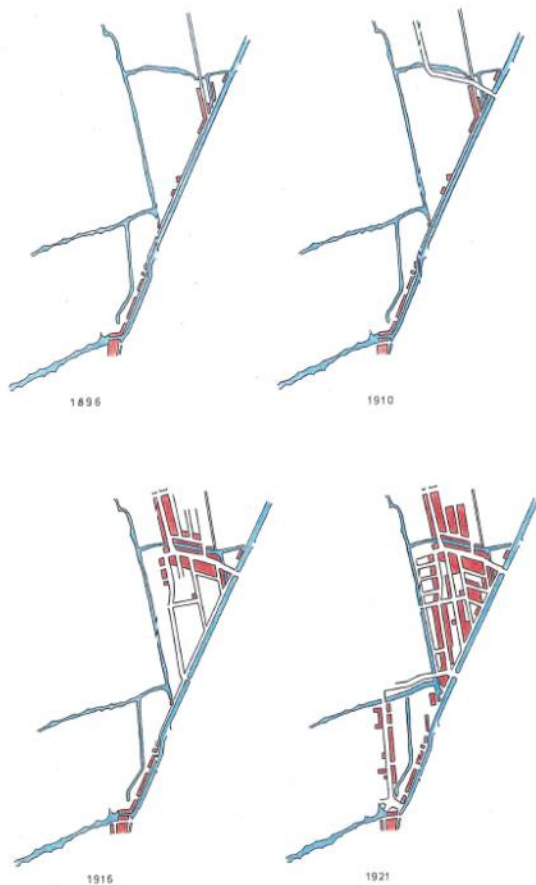
In de stedenbouwkundige opzet van de Baarsjes zijn de opeenvolgende perioden waarin de wijk is bebouwd gemakkelijk te herkennen:

- *Bebouwing voor 1919 (19de-eeuwse Ring)*: de organisch gegroeide pre-stedelijke bebouwing van vóór 1919. Met name het Slatuinenpad herinnert aan het voormalige buurschap Baarsdorp van de gemeente Sloten. Het door particuliere bouwondernemingen zonder stedenbouwkundig plan gerealiseerde begin van de Admiraal de Ruijterweg, een stuk Witte de Withstraat en de M.H. Trompstraat vormen het nooit afgemaakte begin van ambitieuze plannen van de gemeente Sloten voor een voorstad met middenstandswoningen aan de westkant van Amsterdam.
- *Uitbreidingsplan Sloten 1909/1916*: bebouwing tot stand gekomen binnen het uitbreidingsplan opgesteld door de Gemeente Sloten (S.N. Croix en zijn opvolger H.A. Rübenkamp). Woningen voor forenzen worden aan het begin van de Hoofdweg gebouwd nog voor de annexatie van Sloten door de Gemeente Amsterdam, de Chassébuurt en oostelijke deel van de Postjesbuurt erna. Deze twee buurten zijn gebouwd onder het strenge regime van de architectonische adviescommissie, die zelf behoorden tot de Amsterdamse School.
- *Plan West 1922*: bebouwing van 6000 arbeiderswoningen volgens het Plan West, gekenmerkt door een sterke samenhang tussen stedenbouw - lange en gesloten straatwanden – en architectuur van prominente architecten van de Amsterdamse School. Het gaat om het gebied tussen de Jan van Galenstraat, de Admiralengracht, de Postjesweg en de Orteliuskade.
- *Eerste vingeroefeningen van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP)*: het gebied oostelijk van de Admiraal de Ruijterweg (Uitbreidingsplan Landlust) en rond het Surinameplein (Uitbreidingsplan Surinameplein) zijn begin jaren dertig de eerste uitgewerkte deelplannen van het AUP (C. van Eesteren).

De architectonische vormgeving is op te delen in (laat) 19-eeuwse bebouwing, de Gordel 20-40 (Amsterdamse School) en bebouwing volgens de principes van het Nieuwe Bouwen.



Kaart van Sloten in 1886, met in rood grofweg plangebied de baarsjes.



afb. 18: topografische ontwikkeling 1896-1936

Topografische ontwikkeling 1896-1936, uit: *Amsterdam Ring 20-40* (1990).

## 2.2. Ontstaan en ontwikkeling

### Bebouwing voor 1919 (19de-eeuwse Ring)



### *Slatuinenpad*

Met de annexatie van grote delen van Nieuwer-Amstel in 1896 werd Sloten plotseling een randgemeente van Amsterdam. De Kostverlorenvaart markeerde de westelijke grens van Amsterdam, met aan de overzijde het grondgebied van Sloten: de Sloter Binnenpolder. In het agrarische gebied van deze gemeente waren veel warmoezenierstuinen, ofwel slatuinen, vanwaar per trekschuit de groenten aan de Amsterdamse markt werden geleverd. De Kostverlorenvaart was de voornaamste verbindingroute. Het niveauverschil tussen het water in het lager gelegen polderland en het hoger gelegen stad werd ondervangen door een 'overhaal' die de schuiten over een helling moest trekken. Vlakbij de overhaal en de houten Wiegbrug bevond zich de plaatselijke herberg De Drie Baarsjes (gesloopt in 1956). Toen de bebouwing bij de herberg en de overhaal zich bleef uitbreiden ontstond het buurtschap Baarsdorp, waarnaar de latere stadswijk De Baarsjes is vernoemd.

Om de gelovigen in het gebied de gelegenheid te geven om naar de Petruskerk in het dorp Sloterdijk te wandelen werd eind zeventiende eeuw een kerkepad aangelegd, dat liep in noordelijke richting door de polder naar de Haarlemmerweg. Omdat langs het pad slatuinen werden aangelegd werd het later het Slatuinenpad genoemd. Behalve voor tuinbouw voldeed het 'idyllische polderlandschap' ook als ontspanningsgebied voor de Amsterdamse wandel- en fietsliefhebbers. Het Slatuinenpad was een geliefde wandelroute voor de stedelingen. Met name langs de Kostverlorenvaart ontstond in de late negentiende eeuw en vroege twintigste eeuw steeds meer woon- en industriebebouwing, vanwege de gunstige ligging. Aan het Slatuinenpad stonden simpele tuinders-werkmanskuisjes van één à twee bouwlagen en langs de Baarsjesweg verschenen langs het water steeds grotere bedrijven uit Amsterdam, zoals houthandel Fijnhout. Het zijn de eerste tekenen van de oprukkende stad.



De Kostverlorenvaart met de overhaal en de herberg De 3 Baarsjes, ca. 1900 (SA PBKD00053000007) en rechts het Slatuinenpad, ca. 1915 (SA 010003019800)

De slatuinen en het Slatuinenpad zijn verdwenen onder het zand voor de stadsuitbreidingen. De huidige Willem de Zwijgerlaan volgt grotendeels het tracé van het vroegere pad. Het gedeelte ten zuiden van de Admiraal de Ruijterweg is wel blijven bestaan en kreeg in 1924 de naam Slatuinenweg. Aan deze weg, dat lager ligt op voormalig polderniveau, staan nog altijd enkele polderhuisjes uit 1886 en 1912, evenals het gebouw van de voormalige politiepost en brandspuitbergplaats, met de neo-renaissancetrapgevel op de hoek van de Baarsjesweg. Plannen in de jaren zeventig om dit gebied grootschalig te bebouwen hebben het door buurtprotest nooit gehaald. Inmiddels is de historische waarde van dit dorpse stukje Amsterdam met zijn pre-stedelijke structuur breed gedragen.





Restant van het Slatuinenpad en rechts de voormalige politiepост

### *Admiraal de Ruijterweg*

De buurgemeenten die reeds door de hoofdstad waren geannexeerd, werden eind negentiende eeuw dichtbebouwd voor de vele nieuwe stedelingen die de stad moest huisvesten. Ook Sloten was een potentieel interessant stedelijk uitbreidingsgebied. Voor particuliere ondernemers boden randgemeenten wegens tal van factoren interessante bouwlocaties. De N.V. Electriche Spoorweg Maatschappij (E.S.M.) zag kans grondgebied van de gemeente Sloten in ontwikkeling te brengen. In 1897 vroegen de ondernemers F. Anderhegge en L.J. Neumeijer bij de gemeente concessie aan voor het aanleggen van een elektrische tramlijn van de pas gedempte Rozengracht in Amsterdam over de Kostverlorenvaart naar Sloterdijk en Haarlem. Tot de infrastructurele werken hoorden onder andere de bouw van een nieuwe stenen Wiegbrug en de aanleg van een nieuw dijklichaam dwars door de polder, met hierop de Admiraal de Ruijterweg. In 1902 werd de concessie verleend, twee jaar later reed de eerste tram. Om de daarvoor aangelegde landerijen niet te doorsnijden volgt het tracé de oude verkaveling: de bochtige watergang 'de Krommert'. Hierdoor ontstaat een kromming bij de splitsing van de latere Jan Evertsenstraat. De ondernemers zagen in een tramlijn de mogelijkheid het gebied voor Amsterdammers en burgers aantrekkelijk te maken om er een huis te bouwen of te kopen. In een langwerpige zone aan weerszijden van de Admiraal de Ruijterweg werden rond 1910 door particulieren en bouw- en exploitatiemaatschappijen woningen gebouwd. De gemeente stelde nauwelijks voorwaarden aan de bouw. Stadsuitbreiding werd gezien als een zaak van vraag en aanbod die het beste door particulieren kon worden behartigd. De in verhouding vrij grote, kwalitatief goede en ruime etagewoningen waren bedoeld voor beter-geïtueerden die het zich konden permitteren met de tram te reizen: forenzen uit de stad. In de plinten was ruimte voor winkels en kleinschalige bedrijvigheid. De drukkerij Senefelder behoort tot het kleine aantal bedrijven dat zich hier vestigde. Begonnen werd met de bebouwing van de kruispunten, tevens werd concessie verleend voor de aanleg van enkele straten parallel aan de tramlijn. Lange tijd stond de bebouwing langs de Admiralenweg als vooruitgeschoven post van de stad in het door koeien begraaide weidelandschap.



Admiraal de Ruijterweg, bij de nieuwe stenen Wiegbrug c.a. 1910



Admiraal de Ruijterweg vanaf de polder, 1911



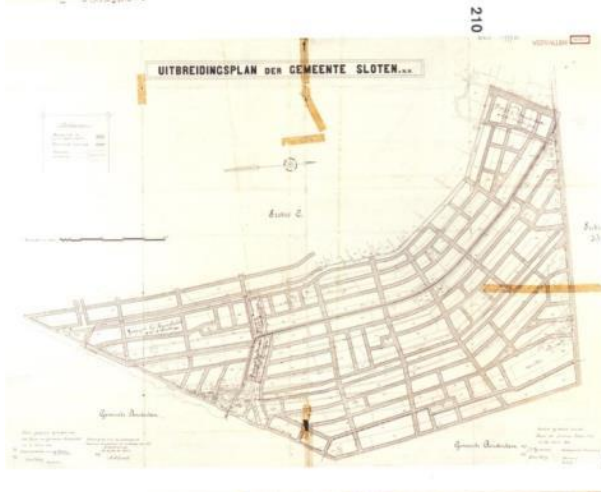
Links de Admiraal de Ruijterweg met trambaan, 1911 (SAA: B00000008213), rechts de Krommert ca. 1926 (SAA: B0000000821)



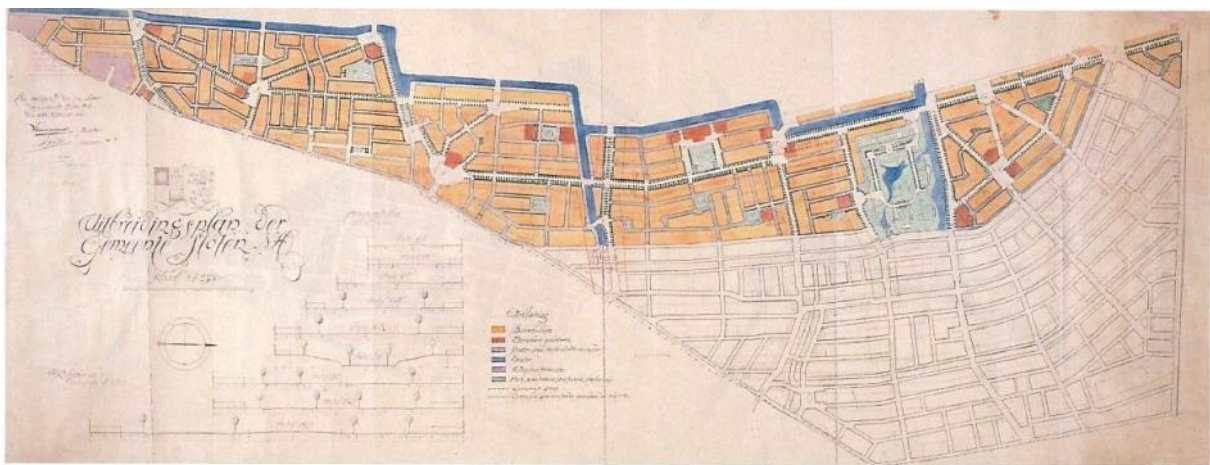
Links de Admiraal De Ruijterweg 52 met ernaast bouwgrond dat te koop staat, dat een doorzicht geeft naar de slatijnen, 1922 (SAA: 010003019770), rechts drukkerij Senefelder.

### ***Uitbreidingsplan Sloten 1909/1916***

Al gauw kreeg de grootschalige woningbouw heel Sloten in zijn greep, het aantal inwoners verdubbelde en de bouwondernemers stonden te trappelen om te mogen bouwen. Om in te spelen op de groei en om deze in goede banen te leiden, werd in 1909 een gemeentelijk uitbreidingsplan vastgelegd. Het gemeentebestuur van Sloten gaf de opdracht aan gemeentearchitect S.N. Croix voor het plan, dat ruimtelijk zeer open was opgezet, als landelijk ingericht gebied met een lage bebouwingsdichtheid. Het was vooral de gemeente Amsterdam die meer zag in een hogere bebouwingsdichtheid en aandrong op een officiële vaststelling van een verdere uitbreiding van het plan van Sloten. Rond 1914 zijn meerdere pogingen gedaan om het plan van een uitbreiding te voorzien, onder andere door de architect H. van der Vijgh die bij de particuliere Bouwgrond Exploitatie Maatschappij 'De Hoofdweg' was betrokken. Uiteindelijk is in 1916 door Croix' opvolger H.A. Rübenkamp het uitbreidingsplan aangepast en uitgebreid. De beide plannen dienden als onderlegger voor de verdere ontwikkelingen van het gebied. Op onderdelen onderging het uitbreidingsplan van Rübenkamp enkele wijzigingen. De twee belangrijkste zijn "Plan West" of wel het 6000 woningenplan van Jan Gratama en de voltooiing van het plangebied volgens het Algemeen Uitbreidingsplan door Cornelis van Eesteren.



Uitbreidingsplan Sloten, S.N. du Croix, 1909



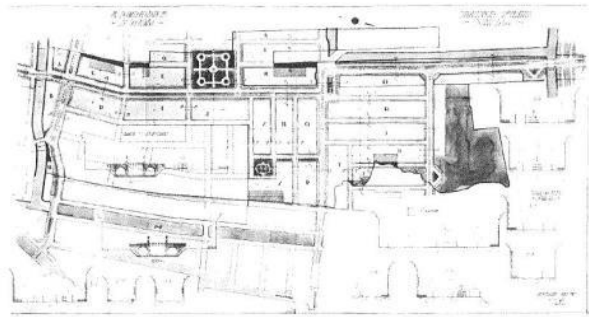
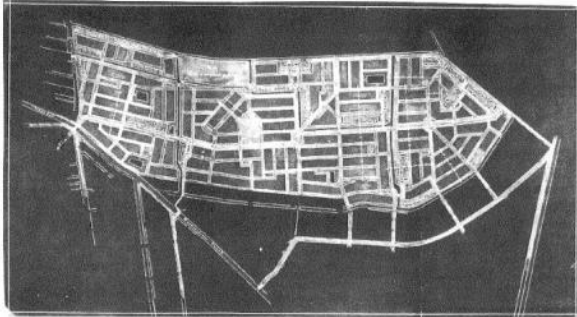
Uitbreidingsplan Sloten, H.A. Rübenkamp, 1916

### Hoofdweg

Na het verzoek van Neumeijer (de drijvende kracht achter de aanleg van de Admiraal de Ruijterweg) bij de gemeente om gronden in erfpacht af te staan, kon in 1914 de NV Bouwgrond Exploitatie Maatschappij 'De Hoofdweg' starten met bouwen. In het plan, naar ontwerp van Van der Vijgh, werd De Hoofdweg geïntroduceerd als een lange hoofdweg met erlangs riante woonhuizen en bomen. Deze noord-zuidgerichte route, die uitmondt op een groot verkeersplein, moest het langgerekte deel van de structuur gaan ontsluiten; de Jan Evertsenstraat moest voor een goede aansluiting van het nieuwe woongebied op de Amsterdamse binnenstad gaan zorgen. Enkele jaren later is het eerste deel van de Hoofdweg met aan weerszijden herenhuizen bebouwd. Net als bij de Admiraal de Ruijterweg vormen de riante geschakelde herenhuizen een opvallende en karakteristieke uitzondering in de later overwegend met forse blokken meergezinswoningen bebouwde buurt (Gordel 20-40).

In de vormgeving is sprake van een evenwicht tussen de verticale en horizontale lijnen. Erkers, met daarop balkons, leiden tot ritmiek in de gevelwand. Topgevels of grote dakkapellen accentueren elk individueel pand. Topgevels, ook wel Vlaamse gevels genoemd, doorbreken de dakgoot en zijn typerend voor negentiende-eeuwse ensembles. Zij zijn in belangrijke mate medebepalend voor de verticale geleding van gebouwen in die tijd. De Hoofdweg is voorzien van een dubbele bomenrij en voortuintjes aan beide zijden van de weg. Toen tijdens de crisis in het bouwbedrijf de gemeente en de woningbouwverenigingen de zorg voor woningbouw overnamen, werden aan dezelfde weg enkele kleine arbeiderswoningen neergezet. Verlenging van de Hoofdweg in noordelijke richting vond pas plaats in de jaren twintig, na annexatie door Amsterdam in 1921.





Uitbreidingsplan Sloten, H. van der Vijgh uit 1914 en 1917



Begin van de Hoofdweg in 1922, ter hoogte van nummer 79, gezien in zuidwestelijke richting ter hoogte van de Corantijnstraat in aanbouw en de Marowijnestraat naar de Postjeswetering. In de omgeving liggen nog tuinderijen (SAA: 010003019637).



De Hoofdweg in 1923 ter hoogte van nr. 79 gezien in noordelijke richting (SAA: PRKBB00021000004). En rechts de herenhuizen.

Ondertussen werd in het gebied ten zuiden van de Admiraal de Ruijterweg, in de omgeving van de Witte de Withstraat, druk gebouwd op basis van het stedenbouwkundig plan uit 1916 van de Gemeente Sloten. Door de verbetering van het openbaar vervoer en de stijgende welvaart was een grotere groep van de bevolking in staat zich in forensengebieden te vestigen, zodat er ook arbeiderswoningen in deze omgeving gebouwd konden worden. Het begin van de Admiraal de Ruijterweg, een stuk Witte de Withstraat en de M.H. Trompstraat vormen het nooit afgemaakte begin van ambitieuze plannen van de gemeente Sloten voor een voorstad met middenstandswoningen aan de westkant van Amsterdam. Nadat eerst de Eerste Wereldoorlog de woningbouwproductie had gestopt, zorgde vervolgens de annexatie van Sloten door Amsterdam voor een drastische omslag in de bebouwingsplannen. De eerste bebouwing vormt daardoor nu een traditionele enclave in de Gordel 20-40. Het blok M.H. Trompstraat 14-24 is in architectonisch opzicht verreweg het meest uitbundig.

Aan het begin van de jaren twintig werd de rijksvoorschotregeling voor de bouw van arbeiderswoningen door woningbouwverenigingen snel afgebouwd, ten gunste van bouw van middenstandswoningen door particulieren. Er werd een premieregeling van kracht voor

middenstandswoningen, waarbij het rijk een subsidie van maximaal 2500 euro (circa 20% van de bouwkosten) verschafte. Veel particulieren, veelal uit de bouwwereld, verenigden zich in vennootschappen om te kunnen bouwen en exploiteren.

#### *Chassébuurt*

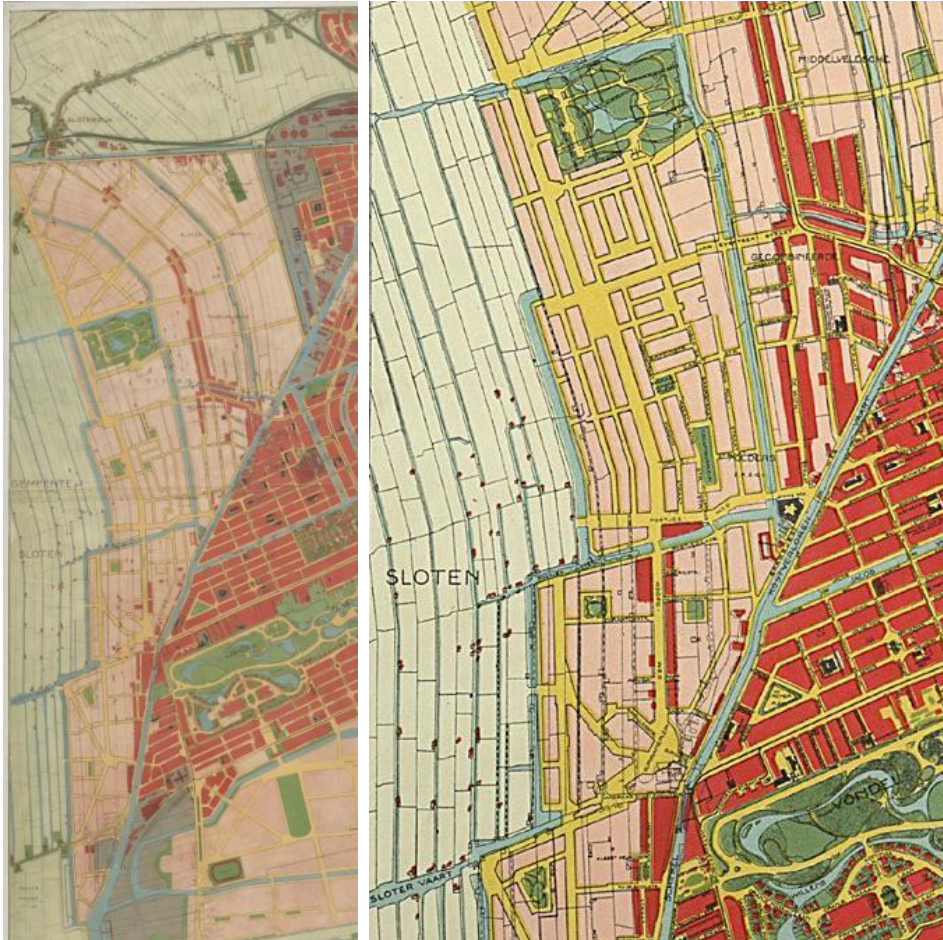
De Chassébuurt, het gebied tussen de Baarsjesweg, de Postjesweg, de Admiralengracht en de Admiraal de Ruijterweg is vlak na de annexatie door particulieren bebouwd met arbeiderswoningen. Het is een van de eerste Amsterdamse woonwijken die na de Eerste Wereldoorlog werden volgebouwd onder het strenge regime van de architectonische adviescommissie van de Gemeente Amsterdam. De bouwers moesten hun plannen ter goedkeuring voorleggen aan deze "Schoonheidscommissie", bestaande uit J. Gratama, G. Versteeg en A.R. Hulshoff. Twintig jaar eerder dwong de nieuw aangenomen Woningwet van 1901 gemeenten en particuliere bouwers tot een betere woningkwaliteit.

Na succesvolle experimenten in de sociale woningen elders (Spaarndammerbuurt) moest de Amsterdamse School zich in de Chassébuurt bewijzen aan particuliere opdrachtgevers, die veel minder ruimte boden aan kostbare creativiteit dan de woningbouwcorporaties. Bovendien bebouwden particulieren vaak maar een paar percelen, anders dan de corporaties die opdracht gaven voor hele bouwblokken. Anders dan in andere wijken waarin de door Berlage geïnitieerde stedenbouw volgen, is in de Chassébuurt nauwelijks sprake van elkaar spiegelende wanden aan weerszijden van de straat. Zelfs de lange gevelwanden van de Witte de Withstraat uit 1922 zijn niet spiegelbeeldig opgezet. In het stratenplan gaat de middeleeuwse polderverkaveling abrupt over in een op speculatiebouw gericht uitbreidingsplan, dat Amsterdam had geërfd.

#### *Oostelijk deel van de Postjesbuurt*

Het gebied tussen de Kostverlorenvaart, het Surinameplein, de Hoofdweg en de Postjeswetering wordt tegenwoordig gezien als oostelijk deel van de Postjesbuurt. De particulieren die de bouw van de arbeidswoningen voor hun rekening hebben genomen volgde in grote lijnen echter het stedenbouwkundig plan van de gemeente. Van waarde is de stedenbouwkundige structuur aan de Baarsjesweg, langs de Kostverlorenvaart, en aan de Paramaribostraat en het Paramariboplein.

Monumentaal is de Ambachtschool Het Sieraad, door de unieke locatie op een kruispunt van waterwegen een herkenningsteken in de omgeving. Terwijl voor scholen doorgaans een rechthoekig terrein werd gereserveerd in stedenbouwkundige plannen, verrees de Vierde Ambachtsschool op het vijfhoekig terrein dat al in 1916 door de gemeente Sloten was uitgetekend. Hierdoor kreeg de school haar eigenaardige waaivormige plattegrond, op een bouwterrein aan drie zijden door water omgeven waardoor het gebouw van alle kanten van verre zichtbaar en beeldbepalend is. Komende vanuit de Kinkerbuurt, vormt het gebouw de entree tot de Baarsjes.



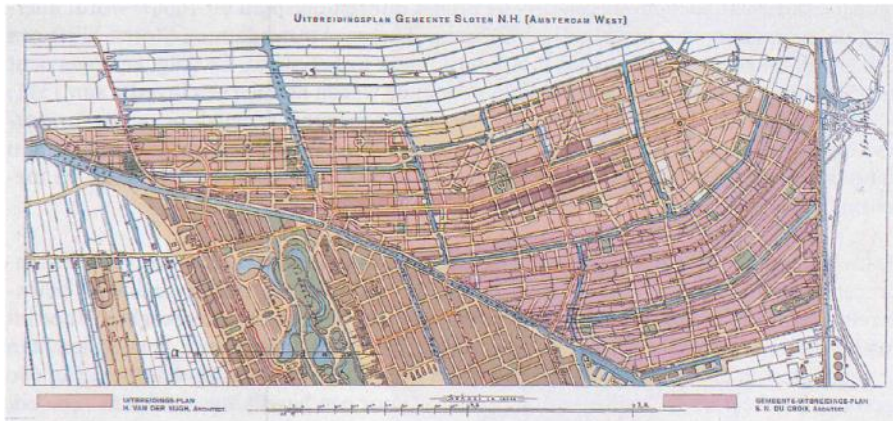
Kaart van Amsterdam, links uit 1920/1921, rechts 1922. Vervaardigd naar aanleiding van de annexaties van 1921; opvallend zijn de in roze aangegeven nieuwbouwplannen in Amsterdam-West.

### **Plan West 1922**

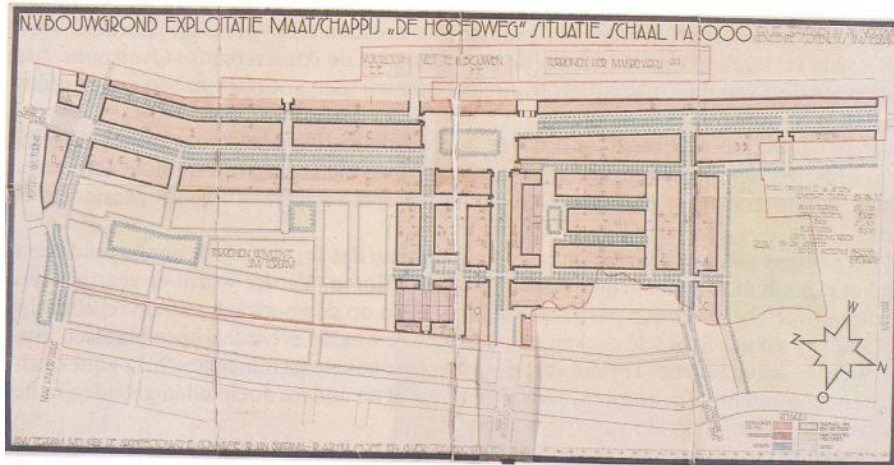
Het gebied tussen de Jan van Galenstraat, de Admiralengracht, de Postjesweg en de Orteliuskade is bebouwd tussen 1922 en 1927. De ontwikkelaars waren de particuliere bouwmaatschappij 'Amsterdam-West' en Exploitatiemaatschappij De Hoofdweg, die in financiële moeilijkheden verkeerde omdat de bouw van de rest van de geplande herenhuizen niet van de grond kwam. Deze bouwcombinatie stond onder leiding van bouwondernemer Heere van der Schaar, die in 1922 met het door J. Gratama ontworpen Plan West het voornemen had om 6000 arbeiderswoningen te bouwen, waarbij hij gebruik maakte van een premiereregeling door een nieuw bouwsysteem in beton (binnenwerk) toe te passen. Het was een nieuwe vorm van massawoningbouw voor de arbeiders. Amsterdamse arbeiders en de allerarmsten leefden destijds opeengepakt in krotten en kelders, onder de meest belabberde omstandigheden. Vernieuwend waren de compleet ontworpen wijken waarin niet alleen fatsoenlijke woningen, maar ook voorzieningen als scholen, kerken, badhuizen en parken waren opgenomen. De beoogde woningen pasten qua type niet bij de geldende bouwverordening, gericht op een meer landelijke inrichting. De verordening van Sloten werd daarom ingetrokken en de Amsterdamse bouwverordening werd geldig verklaard. De Schoonheidscommissie werd ingeschakeld om "deze belangrijke stadsuitleg *aesthetisch te verzorgen*". De ontwikkelaars hebben samen met de commissie een bebouwingsplan opgesteld en bepaalden de silhouetten van straat- en pleinwanden. Voor de verdere invulling van het plan kregen gerenommeerde architecten als H.P. Berlage, J.F. Staal, M. Staal-Kropholler en J.G. Rutgers de opdracht de gevelwanden te ontwerpen in baksteen, geaccentueerd met natuurstenen, houten en metalen detaillering en versiering, veelal in de vormtaal van de Amsterdamse School. De architecten hadden weinig speelruimte; ze moesten zich houden aan van tevoren bepaalde standaardplattegronden, ontworpen door architectenbureau



Gulden en Geldmaker. De bebouwing van de wooncomplexen zijn gerealiseerd in de vorm van gesloten, langgerekte bouwblokken van vier of vijf lagen met binnentuinen.



Plan West, J. Gratama e.a., 1922



Uitwerking de Hoofdweg e.o., Plan West, J. Gratama e.a., 1922

Plan West volgt de principes zoals deze ook door Berlage bij de opzet van Plan Zuid (1917) zijn toegepast. Een combinatie van monumentale hoofdassen voor de verbinding van de belangrijkste stedelijke ruimtes en de met lager woningbouwblokken bebouwde zijstraten. Kenmerkend is de samenhang tussen architectuur en stedenbouw, waarbij een aantal algemene ontwerpprincipes herkenbaar zijn. Het meest in het oog springend is de geaccentueerde hoekbebouwing. Maar beeldbepalend zijn ook torens in de zichtas van de straat, poorten en andere elementen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van spiegelingen en symmetrieën. De hoofdstraten zijn meer monumentaal vormgegeven dan de zijstraten. Zij zijn vaak een of twee bouwlagen hoger, breder, en van een grote uniformiteit. De Hoofdweg en de Jan Everstenstraat zijn voorbeelden waarbij de architect beide straatwanden – in eigendom van diverse opdrachtgevers – heeft vormgegeven. De wanden aan de Hoofdweg zijn exact gespiegeld, de door J.F. Staal ontworpen blokken aan de Jan Everstenstraat zijn variaties op een thema. Torens aan de weerszijden of ophogingen op de hoeken van de straten vormen een poort naar de buurt. Waar de vormgeving van de hoofdassen monumentaal genoemd kan worden, is de lagere bebouwing van de zijstraten meer intiem van karakter. De hoofdas is altijd recht, de zijstraten zijn soms geknikt of gebogen. Ook zijn er pleinvormige uitsparingen; omsloten stedelijke ruimtes die met recht als een soort stedelijke kamers kunnen worden beschouwd. De Jan Evertsenstraat kruist het Mercatorplein, dat het centrum van de wijk vormt. Het karakter van deze winkelstraat werd in het plan als cruciaal gezien; de straat moest een 'levend contact' vormen met de oude stad door de doorlopende overdekte winkelgalerij. De galerij als trottoir, met daarachter de winkels, cafe's, lunchrooms, e.d. Niet alleen de Jan Everstenstraat, ook winkelstraten de Jan van Galenstraat en de Postjesweg lopen van oost naar west dwars door het gebied en zijn belangrijke



verbindingen met het stadscentrum. De Hoofdweg is net als in het plan van Van der Vijgh de belangrijkste verkeersweg in noord-zuid richting, de Admiralengracht vormt de secundaire noord-zuidas.

De Amiralenbuurt is door het Rijk aangewezen als potentieel beschermd stadsgezicht.



Hoofdweg, 1920 (SA PRKBB00021000009) en huidige situatie.

### ***Eerste vingeroefeningen van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP)***

#### *Uitbreidingsplan Landlust 1931*

Het langwerpige gebied oostelijk van de Admiraal de Ruijterweg, tussen de Jan van Galenstraat en de Geuzenkade, is tot stand gekomen volgens het plan Landlust uit 1931. Het overgrote deel van Landlust ligt buiten het plangebied De Baarsjes, het deel ten zuiden van de Jan van Galenstraat ligt in het plangebied. Landlust is het eerste uitgewerkte deelplan van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP), officieel vastgesteld in 1935. De stedenbouwkundig hoofdontwerper bij de Dienst der Publieke Werken was C. van Eesteren, die een functionalistische stedenbouw voorstond. Licht, lucht en ruimte was het adagium. De tracés van de Admiraal de Ruijterweg en de Willem de Zwijgerlaan (die grotendeels dat van het Slatuinenpad volgt) herinneren nog aan de oude verkaveling. Anders dan bij Plan West zijn in plan Landlust niet de bouwblokken, maar bouwpercelen aangegeven met daarbij verschillende bouwhoogten. Ook zijn bestemmingen en openbare ruimte aangegeven. Het woongebied werd opgezet in gesloten bouwblokken, zoals gebruikelijk was. Hierover was echter van begin af aan discussie vanwege de nadelen van het gesloten bouwblok op het gebied van licht- en luchttoetreding. De toepassing van andere verkavelingsvormen, zoals strokenbouw, bleek echter niet mogelijk, omdat dit te kostbaar was in verhouding tot de hoge grondkosten. Het ideaal, namelijk woningen te midden van een open groene omgeving, bleek niet mogelijk in Landlust. Wel was er meer ruimte voor groenvoorzieningen (5,1 in plaats van 2,5 procent) en veel ruimere straatprofielen (40 in plaats van 26 procent). Een wijziging in 1939 van het Uitbreidingsplan Landlust maakte hoogbouw mogelijk, op de kavel op de hoek van de Geuzenkade en de Admiraal de Ruijterweg die tot dan toe open was gebleven, werd flatgebouw Oranjehof gebouwd. Het gebouw vormt vanwege de locatie en de relatief grote omvang, hoogte en vrijstaande positie een beeldbepalend object in de omgeving en markeert de toegang tot de Baarsjes.



Plan Landlust, 1931



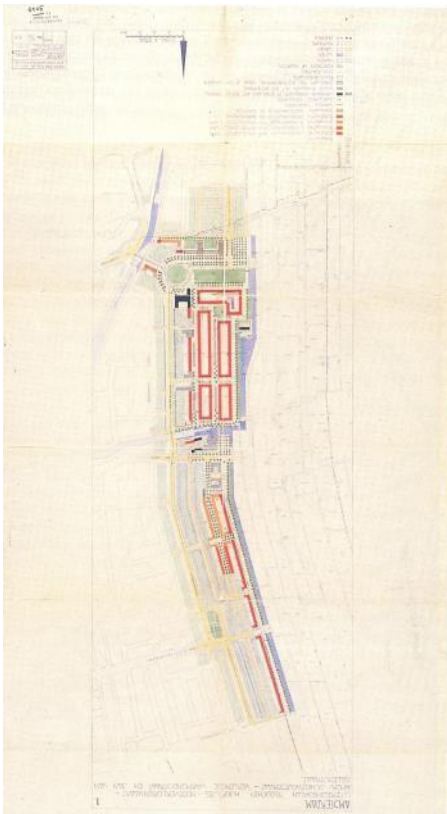
Links Geuzenkade, gezien vanaf de Reigersbergerstraat aan de overzijde van de Kostverlorenvaart, 1990 (SAA: 010122006735) en rechts flatgebouw Oranjehof (SAA: 010009002212).

#### *Uitbreidingsplan Surinameplein e.o. 1934*

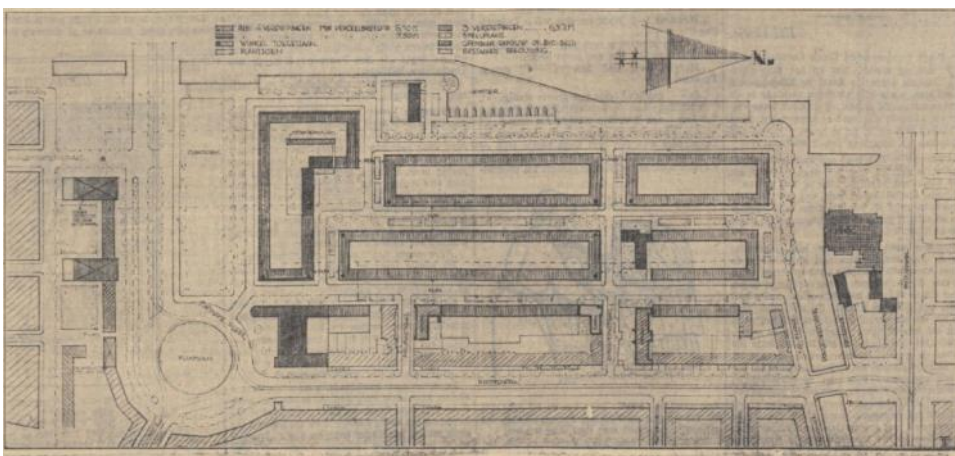
Het gebied dat is bebouwd volgens Uitbreidingsplan Surinameplein loopt in een rechthoekige strook vanaf de Andreas Schelfhoutstraat in noordelijke richting tot aan de Postjesweg, met de Orteliuskade als langwerpige 'staartje'. Het plan uit 1934 vormt samen met Landlust het deel van het AUP dat al voor de Tweede Wereldoorlog gerealiseerd werd. Van Eesteren legde in het plan een verbinding tussen de schaalgroottes van de oude en de nieuwe stad, terwijl hij in de uitleg van de wijk recht deed aan de stedenbouwkundige principes van Berlage. In de Postjesbuurt rondom de Van Walbeekstraat is de stedenbouwkundige benadering van Plan West gevolgd, maar is een asymmetrisch straatprofiel toegepast, zodat een verkeersstrook en een verblijfsstrook ontstonden en de bezonning ten volle werd benut. De opzet van Van Eesteren's plan was in de geest van Plan West, maar in profiel vernieuwend.



De Van Walbeekstraat en de Curaçaostraat met het asymmetrisch straatprofiel



Plan Surinameplein e.o., 1934



Ontwerp Postjesbuurt, Van Eesteren, 1933.



## Stadsvernieuwing in de 20<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw

In de Baarsjes is geen sprake geweest van grootschalige stadsvernieuwing, zoals de 19<sup>e</sup>-eeuwse wijken als de Kinkerbuurt en de Dapperbuurt. Wel van belang voor de wijk was het project 'Beter Verbeteren', sinds 1989 het motto van het gevelherstel in de Gordel 20-40, waarvoor de ordekaarten van de Atlas Gordel 20-40 het fundament vormen. Afhankelijk van de hoogte van de ordewaardering, kon een eigenaar subsidie krijgen bij het herstel en renovatie van zijn gevel. Als niet het oorspronkelijke materiaal kon worden teruggebracht, dan in ieder geval de voor de periode '20-40 kenmerkende profielen.

De structuur van de Baarsjes is nauwelijks gewijzigd. Op enkele plekken heeft wel stedelijke vernieuwing plaats gevonden, met name in de Chassébuurt. Aan de kop van de Slatuinen is nieuwbouw gekomen met koop- en huurwoningen aan het Kortenaerplein, ontworpen door Marlies Rohmer. Tussen de Admiralengracht, de van Kinsbergenstraat en de Witte de Withstraat heeft een bestaand woningblok plaats gemaakt voor het nieuwbouwcomplex De Wending, waarbij het nieuwe Witte de Withplein is gecreëerd. Vrij recent is het voormalige Riva-terrein, met de Opel Riva-garage, aan de Baarsjesweg herontwikkeld. Op het net nieuwe Piri Reisplein vormt de centraal gelegen Westermoskee naar een ontwerp van het architecten echtpaar Marc en Nada Breitman het hart van het nieuwbouwcomplex, met hieromheen woonblokken en bedrijfsruimten. In de Witte de Withstraat zijn twee panden afgebroken om een doorgang te creëren naar het plein. De nieuwbouw sluit aan op de bestaande rooilijnen, de gangbare hoogte, en de architectuur van de Amsterdamse School. In de Vespuccistraat verscheen woningbouw van Vera Yanovshchinsky en Meyer en Van Schooten en aan het Balboaplein een brede school met appartementen erboven van Quist Wintermans Architecten. Ze zochten in verhoudingen en materialisering allen aansluiting bij de morfologie van de wijk.



Kortenaerplein met rechts detail architectuur



Riva-terrein in 2002 (SA 010122052317) en het Piri Reisplein met de Westermoskee en woonblokken.

## Pleinen, Groen en Water

### *Pleinen*

Het plangebied kent een opvallend groot aantal pleinen, omsloten ruimtes die met recht kamers van stad zijn te noemen. Bij de eerste bebouwing rond 1900 speelde pleinen geen rol. Een van de eerste pleinen is het Paramariboplein. Karakteristiek voor het plein, dat in het plan oorspronkelijk vierkant was en meer noordelijke gesitueerd was, is zijn driehoekige vorm en het markante woonblok (architect C. F. G. Peters) op de kopse kant, met op de beiden hoeken ronde winkelruimtes.

Hoofdmoment in het plan West is het Mercatorplein, ontworpen door Berlage en gemarkeerd door twee torens die elk in de zichtlijn van de Hoofdweg zijn geplaatst. Oorspronkelijk was het Mercatorplein ingericht als bajonetplein, met de herinrichting van het plein in 2006-2007 naar een ontwerp van Quadrat, wordt de Hoofdweg nu om de westzijde van het plein geleid. Naast het Mercatorplein zijn de andere pleinen die gerealiseerd zijn volgens Plan West het plein aan de Jan Maijenstraat, het Magalhaenplein, het Balboaplein en het Columbusplein. Het monumentale karakter van de eerste twee pleinen wordt gevormd door de dominante positie van de kerken. In de stedenbouwkundige opzet van de pleinen is een sterke samenhang tussen architectuur en openbare ruimte aanwezig.



Links het Paramariboplein 1930 (SAA: PRKBB00060000001), rechts de Paramaribostraat (SAA: 010009010457). Met op beide foto's de winkelruimtes.



Ontwerptekening voor het Mercatorplein van Berlage (SAA: UZFA00043000001)

Het ontwerp van Van Eesteren voor het Surinameplein was in feite een herziening van Uitbreidingsplan Sloten uit 1916. Het meest in oog springende element is het door A.J. Roodenburgh ontworpen, halfcirkelvormige gedeelte van het Surinameplein aan de oostzijde. Ook in het plan van 1916 was het plein gedacht als een verdeelpunt van enkele belangrijke verkeerswegen, maar door Van Eesteren is de verkeersknoop vergroot om het toekomstige verkeer te kunnen afwikkelen. De Surinamestraat, de Hoofdweg en Lelylaan – de weg naar de nieuwe wijken - zijn opgevangen via een rotonde, met een aantakking van de meer westelijke Haarlemmermeerstraat.

De bebouwing en de openbare ruimte zijn in het plan onlosmakelijk met elkaar verbonden. Op de noordzijde, op de hoek van de Hoofdweg moest een markant gebouw komen en op de zuidzijde een complex met twee hoogbouwtorens (het latere 'De Klokkenhof') als pleinwand die berekend is op de schaal van het nieuwe plein van 130x40 meter groot en die zo als opmaat naar de nieuwe te ontwikkelen gebieden ten westen van de ringspoorbaan konden fungeren.

De verbreding van het plein bestond deels uit een brede groenstrook die uitkwam op een haventje aan de Westlandgracht. Dubbele bomenrijen – aan weerszijden van de tramlijn in het midden van de Lelylaan en langs het zuidelijk gelegen complex - begeleiden de bezoeker de stad in. Ten westen van de hoogbouw had Van Eesteren een vierkant, met bomen beplant pleintje geprojecteerd. *'Deze pleinvormige en van plantsoenaanleg voorziene verbreding, zo staat in de toelichting bij het raadsbesluit te lezen, 'maakt het niet alleen esthetisch mogelijk op den reeds gebouwden half cirkelvormigen pleinwand aan te sluiten, doch zal bovendien een goede 'groene' verbindingsschakel vormen tussen het Vondelpark en het ontworpen park in West.'*

Later zou de bouw van een kantoorgebouw in de zichtas van de Haarlemmermeerstraat en van een gebouw op het bomenpleintje ten westen van de woontoren afbreuk doen aan de ruimtelijke werking van het plein. Ook de vele maatregelen tot scheiding van verkeerstromen en de aanleg van een tramlus in het noordelijk gelegen plantsoen, verstoren de ervaring van de als een samenhangend geheel ontworpen stedelijke ruimte. Het Surinameplein verbindt stadsdelen met elkaar die vanuit een verschillende stedenbouwkundige benadering zijn opgezet.



Links ontwerp Surinameplein (1956), rechts maquette en luchtfoto (1968) Surinameplein en Postjesbuurt gezien naar Lelylaan (SAA: 010009015628)

### Groen

Het Rembrandtpark en het Erasmuspark fungeren als groene rand en fungeren als groene uitvalsbasis. Binnen het plangebied ligt echter geen enkel park. De Baarsjes is dicht bebouwd en doet logischerwijs 'stenig' aan. Een belangrijke rol in de groenstructuur spelen de vele besloten binnentuinen, de voortuinen en boombeplanting.



Een smalle entree aan de Slatuinenweg biedt toegang tot een groen binnenterrein, een door buurtbewoners beheerde natuurtuin, tussen de woonblokken aan de Slatuinenweg, Chasséstraat, Admiraal de Ruijterweg en Jacob van Wassenaer Obdamstraat. Verderop tussen de bouwblokken van de Admiraal de Ruijterweg en de Maarten Harpertsszoon Trompstraat bevindt zich een publiek toegankelijke binnentuin. De open groene ruimte is ontstaan bij de eerste demping van het laatste deel van de Krommert, in 1959 en de rest in 1964.

Bij de aanleg van het eerste deel van de Hoofdweg werd voor het eerst, en later op grotere schaal in Plan West, bij (hoofd)straten een monumentaal profiel met boombeplanting toegepast, de begane grond woningen kregen voortuintjes.

In de buurten die tot stand zijn gekomen volgens het AUP is grote zorg besteed aan het groen. Het groen in de openbare ruimte moest mede voorzien in recreatiemogelijkheden met onder meer zit- en speelgelegenheden. Dit streven komt krachtig tot uitdrukking in de opzet van de monumentale Brug 382 naar ontwerp van P.L. Kramer en de aanleg van de Willem de Zwijgerlaan en Geuzenkade. De lange gevels van het gebouwcomplex Geuzenhof begeleiden aan beide kanten de met veel groen ingerichte Willem de Zwijgerlaan en Geuzenkade die zich mede door de vormgeving van de bebouwing in schoonheid kunnen meten met de meest geslaagde straten van Plan Zuid. Binnen de blokken ligt een gemeenschappelijke tuin. De tuin was het eerste ontwerp voor een woningbouwproject van Mien Ruys, een van de meest toonaangevende tuinarchitecten van Nederland. Het ontwerp is in de huidige opzet nog gedeeltelijk zichtbaar.

Door het asymmetrisch straatprofiel in onder meer de Van Walbeekstraat ontstonden een verkeersstrook en een verblijfsstrook, waardoor de bezonning ten volle werd benut.



Binnenterrein tussen Geuzenstraat en Willem de Zwijgerlaan, 1935 (SAA: 5293FO002827) en rechts plantsoen Geuzenstraat met een speelplaats van Aldo van Eyck, jaren 50 (SAA: 10009A000615).

### *Water*

De Admiralengracht volgt het tracé van een vroegere waterloop en werd aangelegd vanaf 1920. Het is een belangrijk groen- en waterelement in de Baarsjes. De middeleeuwse Kostverlorenvaart en Postjeswetering hebben sinds de middeleeuwen hun ruimtebepalende betekenis behouden voor de begrenzing en structuur van de Baarsjes.



## 3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

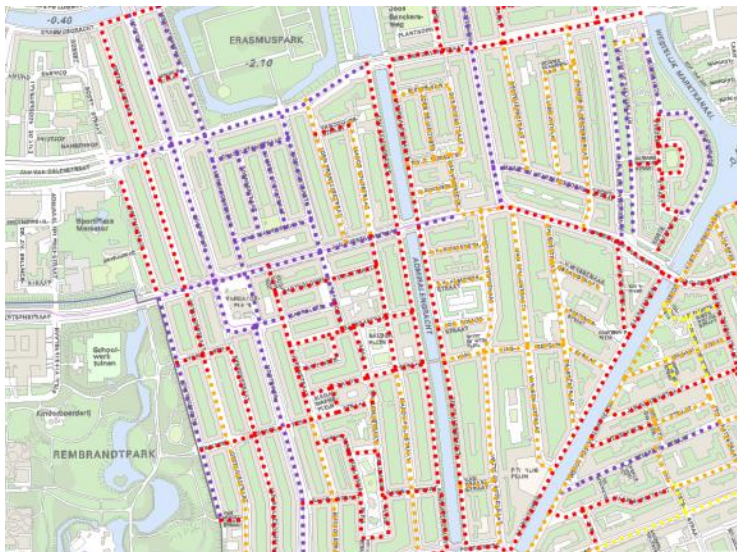
### 3.1 Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren

#### *Stedenbouwkundige structuur*

De bebouwing in de Baarsjes vond plaats in verschillende perioden met de bijbehorende architectuur, zoals in de historisch stedenbouwkundige analyse (hoofdstuk 2) staat beschreven. In de structuur van de opeenvolgende bebouwingsgebieden is sinds hun ontstaan weinig veranderd. De waarderingskaarten 19<sup>e</sup> eeuwse Ring, Gordel 20-40 en AUP gebieden zijn sinds oktober 2015 geïntegreerd op [maps.amsterdam/ordekaarten](http://maps.amsterdam/ordekaarten). Op deze kaarten zijn de straten en pleinen als stedenbouwkundige zones gewaardeerd. Hieronder wordt het openbaar gebied verstaan, dat wil zeggen straten en pleinen of combinaties daarvan, in samenhang met flankerende bebouwing, groen, water en privétuinen die grenzen aan het openbaar gebied. Deze zones zijn gewaardeerd van een basisorde, via zone C en B opklimmend naar Zone A (zie welstandsnota *De Schoonheid van Amsterdam*, p. 44). De zonewaardering helpen bij de cultuurhistorische waardering van de verschillende gebieden in de Baarsjes. Omdat het hierbij vooral om een esthetische waardering gaat, kan een gebied ondanks de vele met een basiszone gewaardeerde straten toch van cultuurhistorisch hoge waarde zijn door de historische betekenis ervan.

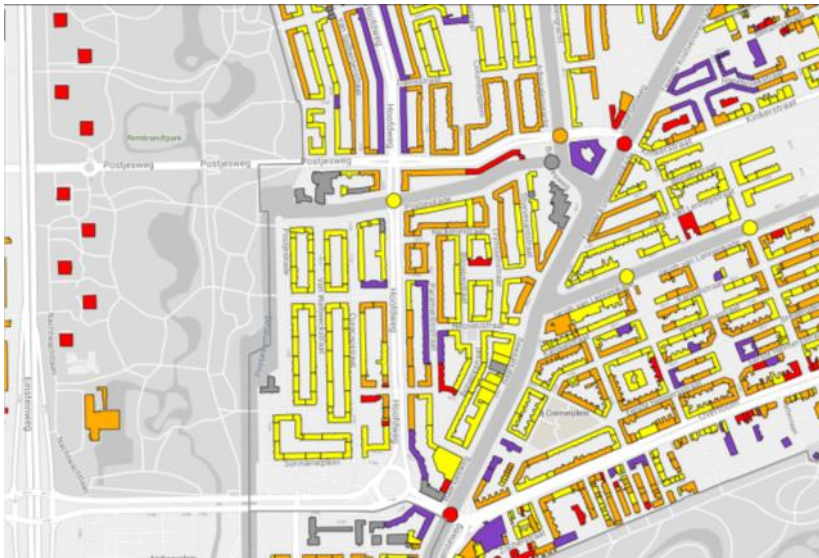
#### *Architectuur*

De architectonisch- esthetische kwaliteit van de bebouwing wordt op deze kaarten in opklimmende waardering aangegeven met basisorde, orde 3, orde 2 en orde 1. Op deze kaarten zijn ook kenmerken van de bebouwing te vinden zoals architectuureenheden (twee of meer panden die als een geheel ontworpen zijn), symmetrische compositie, enz. Op de kaarten is de bebouwing die dateert van na 1940 niet gewaardeerd. (Voor de adressen van de rijks- en gemeentelijke monumenten: zie bijlage)





Ordekaart: de zones



De ordewaarderingen

## 4 Conclusie en advies

### Resumé

#### *Herwaardering van een lange tijd verguisde wijk*

Lange tijd had de Baarsjes bij de meeste Amsterdammers een slecht imago. Met zijn verlopen, grauwig gevels zag de wijk er ook beslist anders uit dan tegenwoordig. Medio jaren tachtig kreeg de Gordel 20-40 voor het eerst sinds de bouw weer speciale aandacht van de gemeentelijke overheid. Uit een Volkshuisvestingrapport bleek dat er in de buurt noordelijk van het Mercatorplein praktisch geen douche te bekennen was. De woningen waren voor driekwart in bezit van particuliere huisbazen, van wie een groot deel hooguit twee, drie panden bezat. Werkgroep 20-40, opgericht door actieve bewoners, gaf met allerlei initiatieven de aanzet voor een gecoördineerde aanpak van de vooroorlogse wijken. Studenten uit de hoek van de Architectuur en Kunstgeschiedenis wonden zich op over de praktische maar o zo 'lelijke' kunststofkozijnen. De studenten waren niet de enige met deze kritiek. De werkgroep wist praktisch alle experts op het gebied van de monumentenzorg, de architectuur(historie) en de stedenbouw op de been te brengen. Op dat moment was er bij de gemeentelijke diensten Bouw- en Woningtoezicht en Volkshuisvesting geen aandacht voor esthetiek, ook de Amsterdamse School was vijftig jaar lang uit de mode geweest. Maar het tij keerde. Zo werden voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld om het verloederde Mercatorplein op te knappen om als nationaal voorbeeldproject te worden hersteld. Rond 1990 is de 'gordel' bebouwd in de jaren twintig en veertig in het kader van de 'Monumenten Inventarisatie Projekt' in kaart gebracht, hetgeen bijdroeg aan de cultuurhistorische waardering. De ordekaarten Gordel 20-40 zijn hier het resultaat van.

Al in de jaren negentig wordt in Amsterdam de 19<sup>de</sup> -eeuwse Ring hoog gewaardeerd, evenals de prestedelijke delen zoals het Slatuinenpad. De grote vernieuwingsoperatie die vanaf 1995 plaats vindt in de naoorlogse wijken, is aan de AUP delen in de Baarsjes voorbij gegaan. Dat dit de eerste vingeroefeningen van het AUP waren, de traditionele opzet met de gesloten bouwblokken volgend, speelt hierin mee. Inmiddels beleven de AUP gebieden in Amsterdam een toenemende herwaardering.

In de jaren tachtig, begin jaren negentig was de algehele verhuissnelheid in de Baarsjes hoog, oorspronkelijke bewoners waren er überhaupt niet meer te vinden, mede door het overloopbeleid waardoor bewoners verhuisden naar overloopgebieden in Purmerend, de Bijlmer of Almere. Medio jaren negentig is de opmars van de koopwoning ingezet. Met nieuwbouwprojecten werd hierop ingespeeld. Ook het gevelherstel binnen het project 'Beter Verbeteren', waarvoor de ordekaarten Gordel 20-40 het fundament vormden, droegen bij aan de herwaardering van de wijk. Sindsdien heeft de Baarsjes een snel proces van gentrification meegemaakt. Steeds meer mensen willen er wonen of openen er graag een winkel of een café. De populariteit van "Booming Baarsjes" wordt mede bepaald door de karakteristieken van structuur en bebouwing: de verscheidenheid in buurten, de dichtheid van de bebouwing en de Amsterdamse School architectuur.

In zekere zin is de geschiedenis van de Baarsjes nog gemakkelijk afleesbaar. Het gebied had tot de annexatie door Amsterdam een voornamelijk agrarische functie met een bijpassend verkavelingspatroon met landbouwgronden en talrijke verbindingsloten. Dit verkavelingspatroon is



van invloed geweest op de stedenbouwkundige structuur van de wijk. De organisch ontstane bebouwing aan het Slatuinenpad herinnert ook aan deze pre-stedelijke periode. Vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw rukt de stad op, en neemt met de annexatie in 1921 een enorme vaart. De uitbreiding van de woonwijken is opgezet volgens goed uitgedachte stedenbouwkundige plannen en met wisselende bebouwing. De Baarsjes is in de jaren vijftig van de 20<sup>e</sup> eeuw voltooid. Op enkele transformaties na heeft het gebied nog altijd zijn oorspronkelijke karakter. De nieuwbouwprojecten ten tijde van de stedelijke vernieuwing doen weinig afbreuk aan het karakter van de wijk. Het vrijwel gaaf bewaarde karakter van de Baarsjes als een grotendeels Amsterdamse School wijk was voor de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed aanleiding om de Admiralenbuurt aan te wijzen tot potentieel beschermd stadsgezicht. Het advies is erop gericht de bijzondere, architectuurhistorische kwaliteiten in het bestemmingsplan te verankeren.

### Rooilijnen

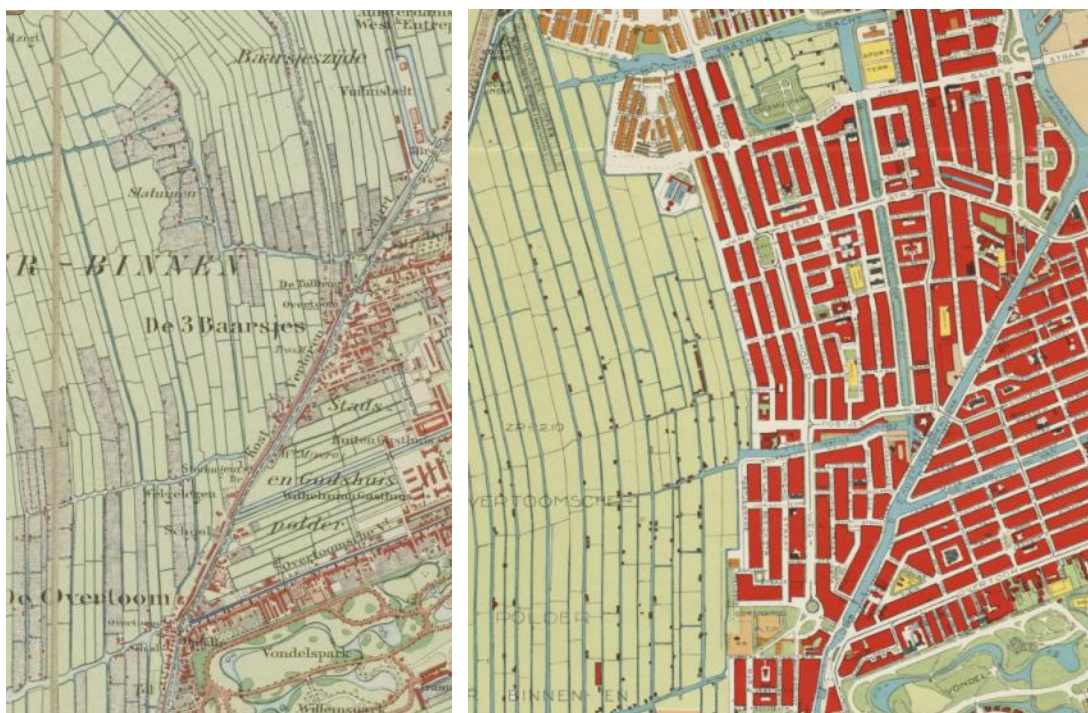
De toepassing van gesloten bouwblokken zorgt voor een scherpe scheiding tussen publiek- en openbaar terrein. De rooilijnen bepalen de contouren van de bebouwing, vaak lange straatwanden en pleinvormige uitsparingen, en springen uit waar het geven van accenten in de bebouwing gewenst is. Aan de achterzijde van de woonblokken bepalen de achter-rooilijnen de contouren van de binnenhoven die in de stedenbouwkundige opzet de contramal zijn van de openbare ruimte.

Het conserveren van de bestaande rooilijnen houdt niet alleen de voor de verschillende delen van de Baarsjes kenmerkende structuren intact. Hierin is ook het vroegere verloop en breedte van de sloten en de tussenliggende percelen te volgen. De typerende lange lijnen, met her en der een dwarsstraat en een knik, herinneren aan de slotenverkeveling. Duidelijk te herleiden naar deze erfenis is bijvoorbeeld een knik in de Hoofdweg, ter hoogte van de Davisstraat dat een dwarsslot is geweest.

Openbare gebouwen als kerken en scholen domineren een openbare ruimte, brengen daar een ruimtelijke geleiding in aan en vormen oriëntatiepunten binnen de wijk.

### Advies

Leg in regels van het bestemmingsplan de rooilijnen van voor en achtergevels van de bebouwing vast.



Links uitsnede kaart van Amsterdam uit 1892 en rechts uit 1940, waarop goed is te

zien hoe bij de aanleg van de wijk de slotenverkaveling is gevolgd.



Luchtfoto Sloterpolder 1939, en 1954 (SA A04139000725)



Stratwand aan de Hoofdweg 1920

### **Bouwhoogte**

De regels voor de vaststelling van de bouwhoogte zijn afhankelijk van de periode van de bebouwing.

#### *Slatuinenweg en begin Hoofdweg*

De pre-stedelijk bebouwing van één laag en een kap aan de Slatuinenweg is van cultuurhistorische betekenis, evenals de wisselende hoogte van de bebouwing aan het begin van de Hoofdweg. Dat wordt tot uitdrukking gebracht in de hoge zone waardering.



De Slatuinenweg

#### *Advies*

MenA adviseert bij de bebouwing van de Slatuinenweg en het begin van de Hoofdweg de wisseling in hoogte vast te leggen in het bestemmingsplan en bij de dakkappen nokrichting, goot- en nokhoogte vast te leggen.

#### *Chassébuurt en Admiraal de Ruijterweg e.o.*

De bebouwing in de Chassébuurt en die van rond 1900 aan de Admiraal de Ruijterweg en de daarop uitkomende straten telt doorgaans vier lagen met kap. De afwisseling die ontstaat door de aanwezigheid van topgevels is kenmerkend voor de wanden van de Admiraal de Ruijterweg.

#### *Advies*

MenA adviseert de bestaande bouwhoogte van de orde 1, 2 en 3 panden in straten met een Zone A of Zone B waardering in de regels vast te leggen.

#### *Plan West, Paramaribobuurt en Postjesbuurt*

Net als in Plan Zuid bestaat er in de bebouwing van Plan West, de Paramaribobuurt en de Postjesbuurt een sterk samenhang tussen architectuur en de stedenbouwkundige opzet. Berlages principe dat woonbebouwing van vier lagen langs de hoofdroutes komt te staan en bebouwing van drie lagen langs de buurtstraten is ook in deze buurten op sommige plaatsen doorgevoerd, zoals in de Paramaribostraat en de Hudsonstraat. Ze wordt afgesloten door een kap of een plat dak. De bouwhoogte van de wanden is doorgaans vier lagen, afgesloten door een kap of een plat dak. Met hoogteaccenten worden toegangen tot straten gemarkeerd of krijgt een zichtas vanuit een straat een afsluiting.



Drie lagen hoge bebouwing in de Bonairestraat



Hoogteaccenten in de zichtas





Wisselende hoogtes in de Postjesbuurt

### *Advies*

Houdt bij de regeling van de bouwhoogte in deze buurt rekening met de stedenbouwkundige betekenis van hoogteaccenten.



Zicht vanuit Marco Polostraat



Vanuit Hoofdweg op Surinameplein



Hoofdweg

### **Architectuur**

De laat negentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse architectuur in de Baarsjes is tamelijk gevarieerd; architectuur uit alle opeenvolgende perioden is vertegenwoordigd. De stadsvernieuwing en de later stedelijke vernieuwing laten mooie voorbeelden van inpassing in de stedenbouwkundige structuur zien. Op de ordekaarten staat aangegeven welke panden een Orde 1 en 2 waardering hebben gekregen. Deze waardering is niet alleen uit architectuurhistorische redenen toegekend, maar



ook vanwege de rol die de architectuur speelt in het straatbeeld. Dat gebeurt op verschillende manieren:

- Wanneer de als een orde 1 en/of 2 gewaardeerde panden een aaneengesloten front vormen, bepalen zij voor een groot deel het bijzondere cultuurhistorische karakter van de straat. Ingrijpende wijzigingen hebben direct invloed op het beeld van de wijk. Een goed voorbeeld is de bebouwing aan de Hoofdweg, maar ook de bebouwing op de hoek van de Maarten Herperzn. Trompstraat



Bebouwing met een orde 2 waardering in de Maarten Harperszoon Trompstraat



De Hoofdweg ter hoogte van de Van Schoutenstraat

- De met een orde 1 of 2 gewaardeerde panden die op een hoek staan, bepalen het beeld van de kruisende straten in belangrijke mate en fungeren daarbij als belangrijke ankerpunten bij het vasthouden van het cultuurhistorische karakter van de wijk.



Jan Evertsenstraat ter hoogte van de Admiralengracht



Admiraal de Ruijterweg, op de hoek met de Van Speijckstraat Bonaireplein

- Voor de ervaringen van het bijzondere cultuurhistorische karakter van de wijk in binnen de Gordel 20-40 en de 19<sup>de</sup>-eeuwse Ring is de aanwezigheid van de met een Orde 2 gewaardeerde panden onmisbaar. Zo hebben straten in de Oosterparkbuurt en de Indische buurt die tijdens de stadsvernieuwing van de jaren tachtig ingrijpend zijn gewijzigd, laten zien dat de historische stadstructuur weliswaar is behouden, maar dat de architectuur die daaraan refereert is verdwenen. Zorgvuldige omgang met orde 2 gewaardeerde architectonische eenheden voorkomen dat hetzelfde bij transformatie van straatwanden in de Baarsjes gebeurt.



Admiraal de Ruijterweg 90



Slatuinenweg

### Advies

Gezien de belangrijke rol die Orde 1 en 2 panden spelen in het ruimtelijk beeld van de straten in de Baarsjes, adviseert MenA een sloopvergunningstelsel voor deze panden op te nemen. Daarbij wordt een bepaling van zodanige strekking opgenomen dat een nadere cultuurhistorische afweging over de effecten van sloop voor de ruimtelijke werking van de straatwand. De achtergrond hiervan is dat sinds 1 april 2012 voor de activiteit slopen alleen nog een meldingsplicht bestaat en geen samenloopregeling bestaat tussen de melding en de omgevingsvergunning. Dit is wel het geval indien een sloopregeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Aangezien bij de orde 1 en 2 panden het ruimtelijke beeld/stads- en straatbeeld in het geding is ligt hier de ruimtelijke relevantie en relatie met het bestemmingsplan. Daarbij kan verwezen worden naar het feit dat voor aangewezen monumenten de erfgoedverordening dan wel de monumentwet gelden. Op die manier worden cultuurhistorische overwegingen een belangrijke factor bij de afweging tot sloop van orde 1 en 2 panden. Voor orde 1 panden (gemeentelijk en rijksmonument) geldt voor sloop overigens de noodzaak van een vergunning op basis van de monumentenwet en de erfgoedverordening.

### Plinten

Voor de schaalvergroting van de winkels en de komst van supermarkten, waren er niet alleen winkels in de hoofdverkeerstraten en –pleinen te vinden, maar ook in secundaire straten –en pleinen als de Willem de Zwijgerlaan en het Bonaireplein. Door de nog aanwezige winkelpuien is in deze straten nog



steeds een sterke wisselwerking aanwezig tussen bebouwing en openbare ruimte. Een deel van deze winkelruimtes zijn nog altijd in gebruik als winkel, een aanzienlijk deel is inmiddels in gebruik als woonruimte, voor werken aan huis of bij kleine bedrijven. Voor de beleving van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de buurten is de wisselwerking tussen bebouwing en openbare ruimte van groot belang. De als open vormgegeven winkelpuien vertegenwoordigen een belangrijke cultuurhistorische waarde van de 19<sup>de</sup> en 20<sup>e</sup>-eeuwse stad. De stadsvernieuwingsprojecten uit de jaren zeventig en tachtig laten zien welk negatief effect gesloten plinten hebben op de beleving van de openbare ruimte. In die periode was het gebruikelijk om bergingen op de begane grond te situeren. De ramen van de woonruimtes werden hoger in de gevel geplaatst, de straten ogen hierdoor gesloten. Omdat de stadsvernieuwing in de Baarsjes niet op grote schaal heeft plaatsgevonden, komen dit soort gevels niet tot nauwelijks voor in de wijk.



Winkels in de Van Spilbergenstraat, 1930 (SA PRKBB00043000002). Winkelpand Willem de Zwijgerlaan, hoek Geuzenstraat.



Nickeriestraat met links een tot woning omgebouwde winkelruimte en rechts een winkelruimte nog altijd in bedrijf

### Advies

Het verdient aanbeveling te onderzoeken of de wisselwerking die op deze manier tussen straatwand en openbare ruimte wordt bewerkstelligd in de regels moet worden verankerd, of dat de welstandsnota hierin voldoende voorziet. In ieder geval zou het situeren van bergingen aan de straatzijde moeten worden tegen gegaan (zie bestemmingsplannen Amsterdam Centrum).

### Dakenlandschap

Kapvormen zijn bepalend voor het straatbeeld. In de Baarsjes is de bouwperiode van een pand aan het soort overkapping af te lezen. Kappen die dwars op de straat liggen, komen in de Baarsjes niet veel voor; alleen bij enkele kleine woningen aan de Slatuinenweg en aan het begin van de Hoofdweg.

Daarna werden panden die deel uit maken van een architectuureenheid met een kap afgedekt die parallel aan de straat loopt. Daardoor lijken de daken van de latere woonblokken die dateren van rond 1900 een eenheid te vormen.

Bij de blokken in de 20-40 Gordel die vaak elk als één geheel werden vormgegeven, is de kapvorm afhankelijk van het ontwerp. Zo verschilt de kap van de blokken in de Peter van der Doesstraat - zadeldaken - sterk van de platte daken van de blokken aan de Vespuccistraat of Hoofdweg. De lessenaarsdaken van de blokken van de Orteliuskade is in hun vormgeving uniek in de wijk. Kenmerkend voor veel van deze bebouwing zijn de gesloten dakvlak, soms op regelmatige afstand doorbroken door een kleine dakkapel.

#### *Advies*

MenA adviseert de vorm van de afzonderlijke dakkappen van de eerste bebouwing in de Baarsjes in de regelgeving te respecteren door het vastleggen van de richting, de goot- en nokhoogten van de dakkappen. Voor de langskappen beveelt zij aan in de regels de goot- en nokhoogte en een minimale dakhelling vast te leggen. Het is aan te bevelen de vorm van de dakkappen variërend van zadeldaken tot platte daken door vaststelling van goot- en nokhoogten en eventuele nokrichting in de regels vast te leggen.

Voor de wijzigingen ten behoeve van dakkapellen, dakterrassen en dakopbouwen kan voor wat de Baarsjes betreft aangesloten worden op de regels zoals die in het bestemmingsplan voor de Stadion – en Beethovenbuurt zijn geformuleerd.



Links dakenlandschap, bestaande uit verschillende type daken, Magalhaensplein e.o.



Zadeldaken oudbouw/nieuwbouw Slatuinenweg. Rechts daken dwars op Adm. de Ruijterweg en torentje op afgeschuinde hoek





Platte daken Hoofdweg. Rechts lessenaarsdaken Orteliuskade, 1941 (SA 010003019715)

## Groen, water en openbare ruimte

### Advies

De Baarsjes kent relatief weinig parken en openbaar groen. Het is daarom van belang om de groenvoorzieningen die er zijn als zodanig te bestemmen, en de cultuurhistorisch waardevolle profielen in het bestemmingsplan te verankeren. Dat geldt bijvoorbeeld voor de beplanting langs de Geuzenkade en de kaden langs de Admiralengracht, de (asymmetrische) straatprofielen met groenperken aan de zuidzijde in de straten als de Willem de Zwijgerlaan en de Van Walbeekstraat e.o. en voor pleinen als het Magalhaensplein. Voor de begane grondwoningen aan de Hoofdweg en aan een deel van de Verspuccistraat zijn de voortuinen een belangrijk element. Deze zullen als 'tuin' bestemd moeten worden.



Voortuinen op verschillende plekken van de Hoofdweg.

Grachten en waterlopen worden als water bestemd. De binnentuinen, die een belangrijke maar onzichtbare groenvoorziening in de wijk zijn, zouden als Tuin bestemd moeten worden. Dat geldt zeker voor de semi-p-publieke tuin binnen het blok aan de Maarten Harpertszoon Trompstraat. In het kader van het stadsbrede project *Binnentuinen*, wordt onderzocht of vergunningsvrij bouwen beperk zou moeten worden, onder meer op basis van cultuurhistorische- of milieutechnische overwegingen. Eind 2016 is hier meer over bekend.

## Bronnen

Archief Monumenten en Archeologie

M. van Haaren e.a., *Atlas van de 19<sup>de</sup> -eeuwse Ring*, Amsterdam 2004

T. Heijdra, *Bos en Lommer en de Baarsjes*, Amsterdam/Alkmaar 2012

Meijer, R. (eindred), *Atlas Gordel 20-40*, Amsterdam 2000

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, *Amsterdam Ring 20-40. De Admiralen en Postjesbuurt*, Zeist 1990

Rossem, V. van, *Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam: geschiedenis en ontwerp*, Rotterdam/Den Haag 1993.

L. Tabak, B. Sorgedrager, *De metamorfose van De Baarsjes*, Amsterdam 2010.

## Colofon

Datum: maart 2016  
Status: concept  
Tekst: Victorine Koningsberger  
Redactie: Jouke van der Werf

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2014  
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

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