

## **WAARDESTELLING WATERLANDSE ZEEDIJK**

(waaronder begrepen de Oostzanerdijk en de Landsmeerderdijk)

### **1. 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 binnendijs 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

---

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

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

De directeurs 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, DRAGA en Akzo Nobel.

## **2. HUIDIGE RUIMTELIJKE SITUATIE**

### **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.

### **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 Noodzeekanaal-project werd aan de oostzijde van de Noorder IJpolder Zijkanaal I vrijgehouden. Tussen dit kanaal en het achterland lag een oortoom 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 bedrijfjes 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 versoering 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.

### **3. 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;

### **4. 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 kanalengebied de Volewijk hebben gevormd.

### **5. RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING**

Ter effectivering 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 inspelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt. In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.