



**Gemeente  
Amsterdam**

Versie  
22 november 2016

# **Buikslotermeerplein**

**Cultuurhistorische verkenning**

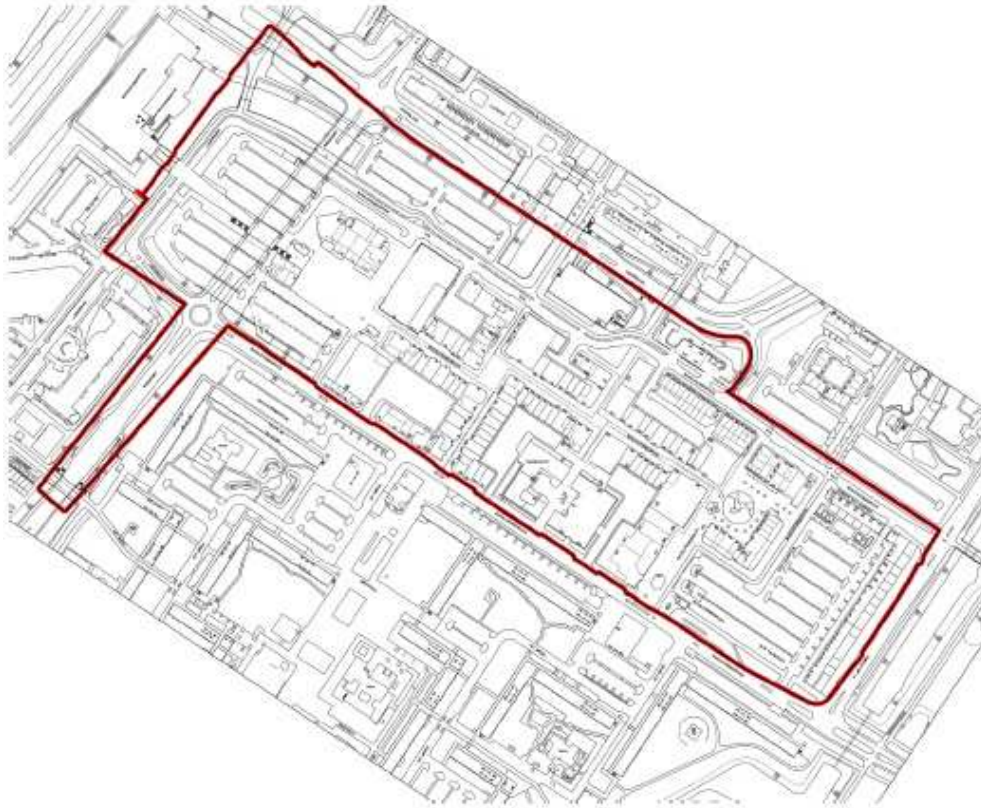
C 16-049 Amsterdam

# Inhoud

	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Historisch stedenbouwkundige analyse</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>19</b>
	<b>Colofon</b>	<b>20</b>

## Inleiding

Ruimte en Duurzaamheid heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het van het bestemmingsplan voor plangebied Winkelcentrum Boven 't Y van belang zijn. 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 MenA. 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.



Bestemmingsplangebied Buikslotermeerplein

# 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 en transformatieopgaven 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) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'(vastgesteld 5 juli 2016).

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 gemeenteoverschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

## 2 Historisch stedenbouwkundige analyse

### **Ontstaan van de tuinstad Buisklotermeer**

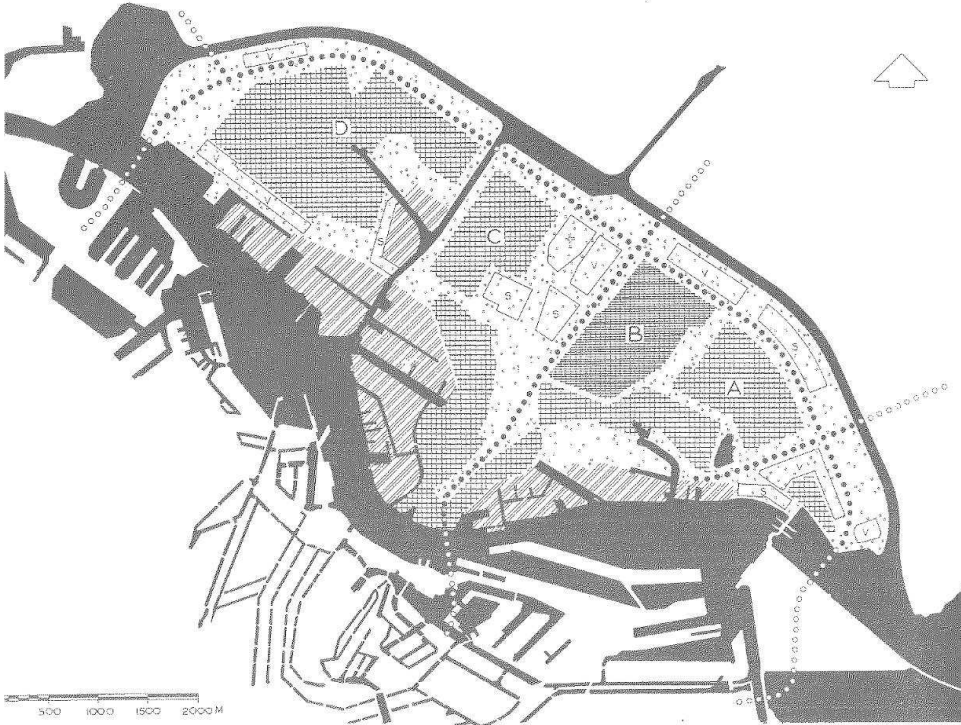
In 1921 werd de Buisklotermeerpolder samen met omliggende polders door Amsterdam ingelijfd, mede met het oog op stadsuitbreidingen in de vorm van de tuindorpen. In 1935 stelde de gemeente het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) vast. Dit plan voorzorg in grote uitbreidingen van de stad bestaande uit woonwijken met strokenbouw en veel licht, lucht en groen. Het werd ontworpen door de afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken die in 1928 speciaal was opgericht om de stadsuitbreiding vorm te geven. Voor Stadsontwikkeling was de kwalitatieve kracht van Noord gelegen in de kleinschalige tuin- en dijkdorpen en de uitgestrekte weidegebieden van Waterland. Er werden dus geen nieuwe woonwijken in Noord gepland.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de blik opnieuw op Noord gericht. Medio jaren vijftig moest aanvullende ruimte gevonden voor nieuwe woonwijken. Dit werd vervolgens uitgewerkt in het Structuurplan voor Amsterdam Noord, dat in 1959 werd vastgesteld. Hiermee werd de aanleg van de nieuwe woongebieden in Noord goedgekeurd. Mede in het kader daarvan waren de Amsterdamse- en de Schellingwouderbrug aangelegd (geopend beide in 1957) en stemde het Rijk in met de aanleg van de Coen- en IJ-tunnel (geopend resp. in 1966 en 1968) zodat de bereikbaarheid van Noord sterk verbeterd werd. Te zijner tijd werd de aanleg van een stadspoor verwacht, maar dat zou met de huidige aanleg van de Noord-Zuidlijn veel langer op zich laten wachten dan destijds voorzien werd.

Bij de aanleg van de naoorlogse tuinsteden in Noord moest rekening worden gehouden met lastige waterstaatkundige omstandigheden. Zo was het niet mogelijk om het gehele plangebied op één peil te brengen. Van deze omstandigheden kon vernuftig gebruik worden gemaakt door de hoofdverkeerswegen uit te voeren als verhoogde tracés voor autoverkeer, wat tevens zorgt voor de destijds gewenste scheiding tussen de verschillende verkeersstromen voor auto- en langzaam verkeer. Onder de verhoogde wegen was ruimte voor voetgangerspaden en rijwielwegen. Dit paste bij de modernistische scheiding van de functies: wonen, werken, verkeer en recreatie.



Algemeen Uitbreidingsplan, 1934, uitsnede Amsterdam



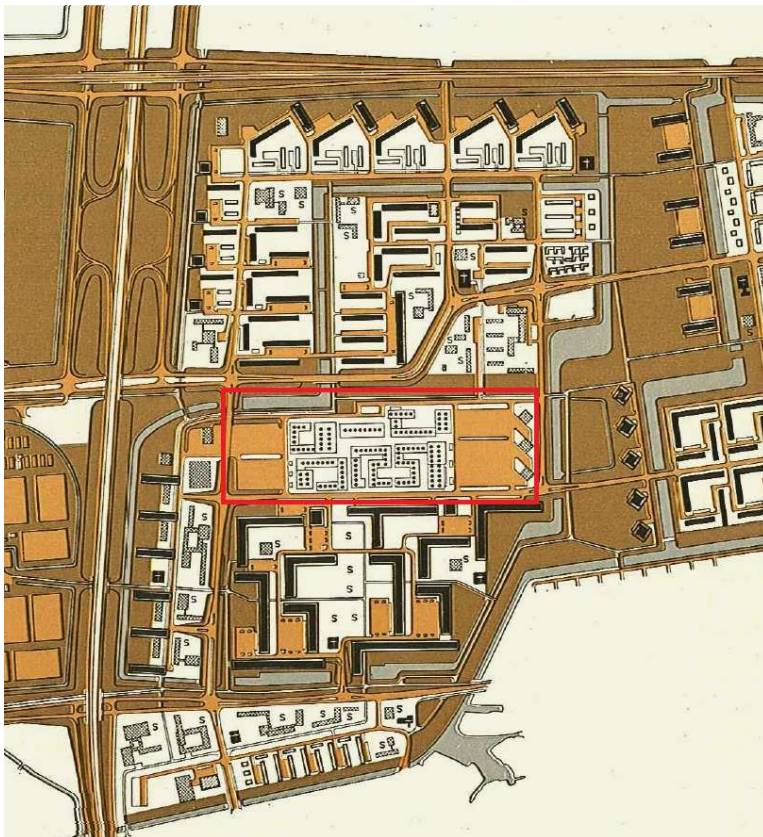
Overzichtstekening Amsterdam-Noord  
A Nieuwendam-Noord; B Buikslotermeer; C Banne Buiksloot;  
D Oostzaan-Noord

Structuurplan Amsterdam Noord, 1958.

### Winkelcentrum als hart van Amsterdam-Noord

De Buikslotermeer was destijds de middelste van drie nieuwe wijken in Amsterdam-Noord, tussen de Banne Buiksloot en Nieuwendam Noord. Centraal gelegen, werd op het Buikslotermeerplein een groot winkelcentrum geprojecteerd; het huidige Boven 't Y. Ten noorden en zuiden kwamen twee woongebieden en rondom werden brede parkstroken aangelegd. Het winkelcentrum was strategisch gelegen aan de Leeuwarderweg, die aansloot op de IJtunnel, en op de geprojecteerde stadsspoorweg. Daarmee zou het winkelcentrum gevoelsmatig dichterbij het stadscentrum komen te liggen. Andere omliggende wegen zijn de IJdoornlaan, de Th. Weeversweg en het Buikslotermeerplein.

Het winkelcentrum moest niet alleen het hart vormen van de wijk Buikslotermeer, maar van heel Amsterdam-Noord en het kreeg zelfs een regionale functie toebedeeld. Naast de winkels voor de dagelijkse levensbehoeften, was er nadrukkelijk ruimte voor warenhuizen. Het winkelcentrum was één van de vier regionale winkelcentra, die als een krans om het grootste "winkelcentrum" – de Amsterdamse binnenstad – kwam te liggen. De andere winkelcentra waren gelegen in de westelijke tuinstad Osdorp, de zuidelijke tuinstad Buitenveldert en in de planning de Bijlmermeer.



Uitsnede illustratie in J.J. van der Velde – Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939 – 1967. De Buikslotermeer zoals voorzien in 1967. In het midden het Winkelcentrum Boven 't Y (rood omlijnd), de grote haken aan de zuidzijde zijn het Het Breed c.q. Plan van Gool en in het noorden Buikslotermeer Noord. Het plan is op een aantal punten gewijzigd, maar is grotendeels zo uitgevoerd.



Buikslotermeerplein in 1972 (SAA: B0000034215)



Buikslotermeerplein in 1984 (SAA: B0000036628)

### **Van winkelstraat naar winkelcentrum**

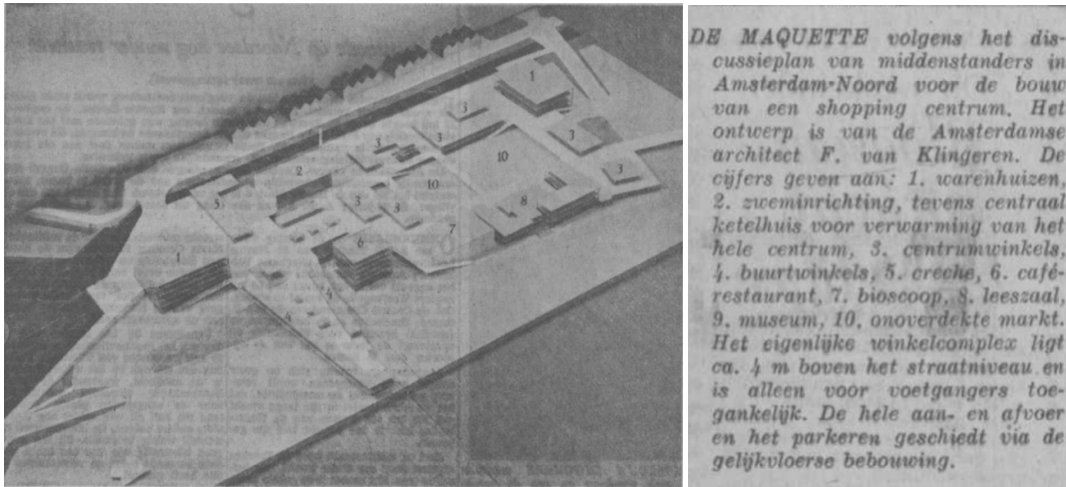
De aanleg van winkelgebieden in de nieuwe uitbreidingswijken na de oorlog wijkt sterk af van wat tot die tijd gebruikelijk is. De winkels in de nieuwe wijken sloten niet langer aan op de radialen die vanuit het stadshart naar de stadsrand lopen. Alleen in de vroeg-naoorlogse tuinstad Slotermeer was dit nog wel het geval bij de Burgemeester de Vlugtlaan. Deze winkelstraat kreeg na realisatie in 1952 kritiek van de invloedrijke architect Aldo van Eyck. Hij vond de winkelstraat een verwarring van functies omdat deze zowel een drukke verkeersas was, als een straat om rustig te winkelen. Een alternatief was het betrekkelijk nieuwe fenomeen van "winkelcentra". Het grote voorbeeld



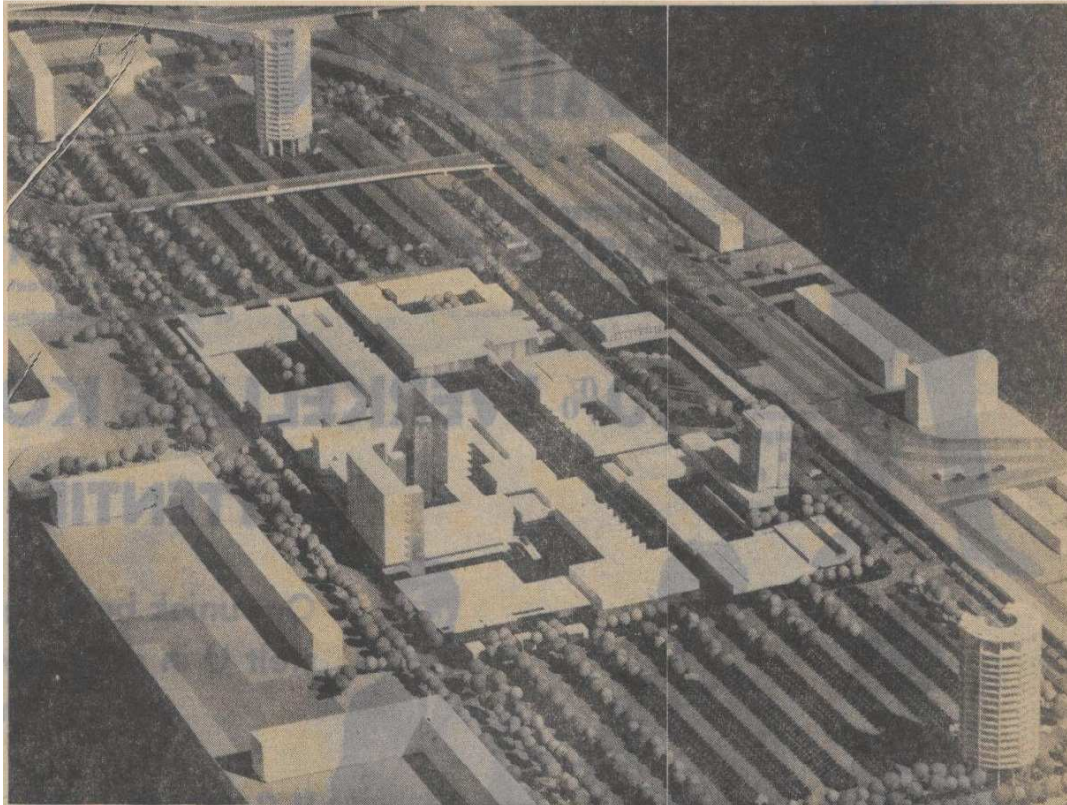
was de Rotterdamse Lijnbaan naar ontwerp van H.A. Maaskant, in 1953 de eerste autovrije winkelpromenade van de wereld. Ook werd gekeken naar Amerika waar al in de jaren twintig in nieuwe wijken winkelcentra gerealiseerd werden, en die na de oorlog standaard werden in de "suburbs". In de jaren zestig nam in Nederland de welvaart toe, en daarmee het autobezit. De Amsterdamse "shopping-centres" moesten goed bereikbaar zijn per auto, zodat ruimschoots parkeerruimte werd aangelegd. Het winkelcentrum aan het Buikslotermeerplein zou uiteindelijk in opzet vergelijkbaar zijn met dat van het Gelderlandplein in Buitenveldert (opening 1968).

### Onderzoek

Initiatiefnemers van het winkelcentrum in Noord waren winkeliers aan de Hagedoornweg, die in 1955 een soort warenhuis annex koopcentrum met plek voor verschillende detailzaken voor ogen hadden. Het architectenbureau F. van Klingeren werd gevraagd om een schetsplan te maken, waarbij hij zich baseerde op de Lijnbaan. Met gebruikmaking van het verschil in polderpeil ontwierp hij een twee-niveauplan: benedendijks aan- en afvoer en een markt, boven een groot winkelplateau. In 1957 verscheen echter het Uitbreidingsplan voor Amsterdam Noord, waaruit bleek dat de gemeentelijke afdeling Stadsontwikkeling twee winkelcentra wilde. Omdat dit plan indruiste tegen het "geplande" hart van Noord gaf de Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord de opdracht aan prof. dr. J.F. Haccoû (Universiteit van Amsterdam) om onderzoek te doen naar de diverse aspecten van een winkelcentrum. De economische basis van inkomens, het bestedingspatroon en de te verwachten kopers werden onderzocht. De uitkomsten benadrukten de potentie en het belang van één centraal en groot winkelcentrum. Allereerst zou een centraal winkelcentrum de centrumvorming in de Buikslotermeer versnellen, en werd verwacht dat de vrij homogene arbeidersbevolking aan een lokaal winkelcentrum de voorkeur zou geven boven het Amsterdamse centrum. Daarbij zou de relatief geïsoleerde ligging van het stadsdeel een rol blijven spelen. Ook was de verwachting dat het winkelcentrum een grote aantrekkingskracht zou uitoefenen op bewoners uit de regio. Dit onderzoek was uniek destijds. Uiteindelijk nam Stadsontwikkeling het advies over, en gaf de initiatiefnemers grond in erfpacht uit mits de gemeente een redelijke invloed werd gegarandeerd. Het winkelcentrum is vervolgens gebouwd en geëxploiteerd door een speciaal opgerichte NV winkelcentrum Amsterdam Noord. Nieuwkomers hierin waren vertegenwoordigers van de Bijenkorf, Vroom en Dreesman, Albert Heyn en De Gruyter die maar liefst de helft van de commissiezetels innamen. De initiatiefnemers van het eerste uur, de zelfstandige winkeliers hadden in zekere zin het nakijken.



Maquette (in Algemeen Handelsblad, 1961) van shopping centrum in Amsterdam Noord door architectenbureau F. van Klinger



Maquette (in dagblad De Waarheid, 1966) van het winkelcentrum door R. Fledderus, met midden de winkels en in hoogbouw kantoren en een hotel

### "droogwinkelen" aan het Buikslotermeerplein

Het plan van Van Klinger was inmiddels dus van tafel geschoven. De gemeente nodigde de Rotterdamse architect en stedenbouwkundige Rein H. Fledderus (1910-1970) uit om een ontwerp

te maken. Hij werd gevraagd vanwege zijn betrokkenheid bij de Lijnbaan, en zijn invloedrijke ideeën over winkels die hij onder meer ventileerde in het boek *Over winkels* (1957). In 1967 was de start van de bouw van het winkelcentrum Boven 't Y, de opening van de eerste fase vond plaats in september 1970. Aan het Buikslotermeerplein ontwierp Fledderus ruimte voor 2.400 auto's, waaronder een verhoogd parkeerdek met mogelijkheid tot uitbreiding door er een tweede laag bovenop te bouwen. Dit verhoogd parkeerdek zou uiteindelijk in de jachtig worden gebouwd, een tweede laag is niet nodig gebleken. Verder was het winkelcentrum domein van de voetganger. Het publiek moest rustig kunnen winkelen en de gebouwen bezoeken, zonder gehinderd te worden door verkeer. De winkels en gebouwen kregen een plek aan (gelijkvloerse) voetgangersstraten en kleine, intieme pleinen. Het overkappen van het hele winkelcentrum werd in de wederopbouwperiode nog niet veel toegepast. Om het winkelend publiek in het niet-overdekte centrum toch niet te veel bloot te stellen aan weer en wind kregen de winkels brede luifels. Dit moest het "droogwinkelen" mogelijk maken. Warmtstralers werden geïnstalleerd voor in de koude jaargetijden. Fledderus voorzag in zijn opzet dat het winkelcentrum op de vier assen van de omringende wijken aansluit.



Voetgangersstraat met groenvoorzieningen, en transparante etalages, 1971 (SAA: B0000009432)



Aantakking op de omgeving



Verhoogd parkeerdek uit de jaren tachtig

### Gezelligheid en voorzieningen

Ook was het de bedoeling de voetgangersruimten te gebruiken voor bijzondere manifestaties als tentoonstellingen en autoshow's. Uit Amerika was niet alleen het concept overgewaaid om winkels ruimtelijk te concentreren rond verkeersvrije winkelhoven, maar ook om het winkelgebied aan te kleden met groenvoorzieningen, terrasjes, kunst, straatmeubilair en reclameborden. Aspecten als gezelligheid, beslotenheid, intimiteit en een goede sfeer werden als heel belangrijk geacht. Fledderus was van mening dat een winkelcentrum ontworpen moest worden als een zelfstandig geheel. Hier hoorde ook voorzieningen als scholen, een crèche, een café-restaurant en een overdekt zwembad bij. Overheidsdiensten kregen de ruimte om kantoren te realiseren. Dat een winkelcentrum een culturele of ontspanningsfunctie had werd breed gedragen. Passend bij de op dat moment heersende 'wijkgedachte' moest het winkelcentrum bijdragen aan de integratie en gemeenschapszin van wijkbewoners; de wijk vormde de eenheid waarbinnen de "ontwortelde" stedeling zich kon ontplooien. Wel moest voorkomen worden dat de aanvullende voorzieningen die vaak onder winkeltijden gesloten waren voor donkere gaten zorgden. Etalages moesten continu doorlopen, en deze etalages en de transparante ingangspartijen zorgden voor een vloeiende overgang van het voetgangersgebied naar het interieur van de winkel. Hierdoor was voor het publiek de drempel om de winkel binnen te lopen zo laag mogelijk. Eenheid in vormgeving, kleur en materiaalgebruik zoals (grind-)beton, hout en glas zorgde voor een strakke en rustige uitstraling.



Gebruikte materialen zijn o.a. grindbeton en glas (het glas op de linkerfoto is de glasoverkapping uit de jaren 90)



Binnenplein, met luifels, zitelementen, lantaarnpalen en plastic, 1971 (SAA B0000009245)



Plastiek als speelobject en zitelementen op het binnenplein in 1970 (SAA: 10009A000297) en metaalplastiek bij de oostentree in 1972 (SAA: B00000010857)



Plastiek als speelobject en zitelementen op het binnenplein en metaalplastiek bij de oostentree

### Grote jongens

Geconcentreerde winkelvoorzieningen waren niet alleen aantrekkelijk voor het winkelend publiek, maar ook voor de ondernemers. Onderzoek naar consumentengedrag toonde aan dat concentratie het koopgedrag stimuleert. De warenhuizen en supermarkten profiteerden van de aantrekkingskracht van geconcentreerde voorzieningen, en de kleine winkeliers op hun beurt van de aanloop van de warenhuizen en supermarkten. Het belang van 'trekkers' in een nieuw winkelcentrum werd duidelijk in de eerste paar jaren van het winkelcentrum aan het Buikslotermeerplein. Drogisterij Van de Boogaard, die zich als een van eersten met zijn zaak op het Buikslotermeerplein vestigde zei 25 jaar later, in 1996, over de beginjaren: "de eerste twee jaar was het alleen maar armoede. Tot de grote bedrijven als Vroom & Dreesman en de toenmalige supermarkt de Gruyter erbij kwamen. Toen schoot de omzet omhoog." Toch veroorzaakte de monopolypositie van deze mammoetbedrijven ook voor onrust bij de middenstanders, die al tien jaar eerder betrokken waren bij de totstandkoming van een koopcentrum. De komst van de grote

jongens zorgde dan wel voor aanloop, maar het leidde ook tot hoge huren. Bovendien hadden de grootgrutters ervoor gezorgd dat de kleinste winkelruimte pas bij 100m<sup>2</sup> begon, wat voor zelfstandige ondernemers vaak teveel is.



Trappartij, parkeerplaats, warenhuis Vroom & Dreesman, entree van het winkelcentrum en reclamezuilen, 1973 (SAA: B00000011257 en B00000011256)



Buikslotermeerplein in 1981 (SAA: B00000021663 en B00000021665)



Helder en strak geometrisch vormgegeven trappartij die het plein verbindt met de verhoogde de Th. Weeversweg, met de mee ontworpen bushokjes (vermoedelijke architect D. Sterenberg van de Dienst Publieke Werken)

### **Uitbreiding en transformatie**

De opvatting dat winkelcentra ten opzichte van winkelstraten een langere economische levensduur zouden hebben, omdat ze in handen waren van beleggers die het onderhoud zouden verzorgen, en omdat de ruimtes flexibel in te delen zijn, is onjuist gebleken. Meerdere problemen deden zich voor in de loop der jaren. Al in de jaren tachtig werd geklaagd over gebrek aan uitstraling en slechte aansluiting bij de wensen van de consument. De algemene interpretatie van de begrippen gezelligheid en sfeer was veranderd. De uitwerking van het Buikslotermeerplein was ook minder luxueus dan bijvoorbeeld het Gelderlandplein. Begin jaren negentig - op dat moment telde het winkelcentrum meer dan honderd winkels en 7 warenhuizen – leidde de ontevredenheid tot een opknopbeurt. Bij de renovatie is een deel van de promenades overdekt ("restyling"), en nieuwbouw toegevoegd om het Buikslotermeerplein te verlevendigen. Al tien jaar eerder was op het parkeer- en marktplein aan de noordwestzijde van het Buikslotermeerplein een cultuurgebouw gerealiseerd, met bovenin Bowling Noord, onder ruimte voor bijvoorbeeld dansavonden en een kiosk. De eerste ideeën voor een appartementencomplex op hetzelfde parkeer- en marktplein, naast de V&D, ontstonden ook in die jaren. Uiteindelijk resulteerden de plannen in 1993 in Het Warder Schip, een door architectenbureau Jan Brouwer Associates ontworpen woongebouw van zeven lagen op een onderbouw van kantoren, horeca en een parkeerkelder. De driehoekige beëindiging, bedoeld voor disco The Palace, moest associaties oproepen aan de voorkant van een schip. Aan de andere kant van het winkelcentrum werd in 1994 complex De Branding (architect Gert-Jan Hendriks) opgeleverd. Deze negentien etages tellende woontoren diende een beeldbepalende ontsluiting te vormen van het winkelcentrum. De toren staat aan de kop van een strook laagbouw, met op de begane grond winkels en hierboven woningen onder een golvend dak. In 1988 is ten oosten van het winkelcentrum, aan het op dat moment nieuwe Olof Palmeplein (1986), een langgerekt okergeel woongebouw opgeleverd. Gelijktijdig (1987) is aan hetzelfde plein het witte bedrijfsgebouw van driehoog, met de opvallende groene buizeninstallatie aan de buitenzijde, gerealiseerd. Sinds 2000 staat naast de bezinepomp de Bomengarage, een ontwerp van architectenbureau bd architectuur. De parkeergarage ontleend zijn naam aan de glazen vliesgevel om de betonconstructie die in vormgeving verwijst naar de boomstructuur van de nabijgelegen bomen. In 2005 is een stedenbouwkundig plan vastgesteld voor verdere uitbreiding van het winkelcentrum, dat slechts gedeeltelijk is uitgevoerd. Volgens plan is wel het oude stadsdeelkantoor gesloopt, ten behoeve van de realisatie van het complex De Opgang in 2008, bestaande uit woningen, detailhandel en een parkeergarage.

Anno 2016 is de verwachte halte van de Noord-Zuid lijn nieuwe aanleiding om het gebied Centrum Amsterdam Noord (CAN), waaronder het Buikslotermeerplein te intensiveren en op te knappen.





In de jaren tachtig gerealiseerd cultuurgebouw (met boven Bowling Noord), en kiosk



Complexen Het Warder Schip uit 1993, en rechts torencomplex De Branding uit 1994 en het Olof Palmeplein



Bomengarage en De Opgang

### 3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

#### **Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren**

Winkelcentrum Boven 't Y is een typisch product uit de jaren '60, waarin het fenomeen winkelcentrum zijn opmars maakte. Bij renovatie begin jaren negentig is het plein op onderdelen veranderd, waarbij veel van de oorspronkelijke kwaliteiten verloren zijn gegaan. Niettemin zijn er nog elementen die een beeld geven van de oorspronkelijke bedoeling:

- de aantakking met de omliggende omgeving
- de oorspronkelijke opzet van de gebouwen
- de verkeersvrije voetgangersstraten
- de drooglopen, al zijn deze overdekt door de glazen luifels uit de jaren negentig
- de nog overgebleven (grind-)betonnen zitelementen
- de plastic op het binnenplein en bij de oostentree
- het verhoogde parkeerdek
- de trappartij die het plein verbinden met de verhoogde de Th. Weeversweg, en de bushokjes

Hoewel het tot het tijdsbeeld behoort, was het Buikslotermeerplein niet tot de top van de winkelcentra gerekend worden. Bij de toekomstige herontwikkeling kan er evengoed voor gekozen worden om terug te grijpen naar het oorspronkelijk concept van de architect Fledderus. Met de heldere belijning, het kleurgebruik en materiaal als grindbeton, hout en glas. Ook groenelementen, terrasjes en kunst kunnen bijdragen aan een sfeervol winkelcentrum, zoals Fledderus dat voor ogen had. De overige bebouwing is van recente datum, daarnaar zijn nog geen stadsbrede inventarisatie en selectieprojecten gedaan.

## 4 Conclusie

Midden jaren vijftig ontstonden de eerste ideeën voor een winkelcentrum in Amsterdam Noord. Het eerste initiatief lag bij kleine ondernemers die een koopcentrum met detailwinkels voor ogen hadden. Onderzoek door prof. dr. J.F. Haccoû van de Universiteit van Amsterdam benadrukte de potentie en het belang van één centraal en groot winkelcentrum, dat niet alleen een grote aantrekkingskracht zou uitoefenen op bewoners in Noord maar ook in de regio. Uiteindelijk wordt het plan voor een winkelcentrum centraal gelegen in de nieuwe wijk Bukslotermeer opgenomen in het Structuurplan Amsterdam Noord (1959). De bouw en exploitatie lag in handen van de kleine winkeliers en vertegenwoordigers van de warenhuizen en supermarkten Bijenkorf, Vroom en Dreesman, Albert Heyn en De Gruyter. In 1970 opent het eerste deel van het winkelcentrum Boven 't Y aan het Bukslotermeerplein. Geconcentreerde voorzieningen waren niet alleen aantrekkelijk voor het winkelend publiek, maar ook voor de ondernemers. De detailwinkels profiteerden van de grote jongens, al leidde die wel tot hoge huren.

De Rotterdamse architect Rein Fledderus werd door de gemeentelijk dienst Stadsontwikkeling aangetrokken vanwege zijn betrokkenheid bij de Lijnbaan, in 1953 de eerste autovrije winkelpromenade van de wereld. Fledderus ontwierp een "shopping-centre" naar Amerikaans model, waar al sinds de jaren twintig winkelcentra werden gebouwd in "de suburbs". Het plan voorzag in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, een goede bereikbaarheid via autowegen en openbaar vervoer en aantakking met de omliggende woonwijken. De winkels en gebouwen kregen kleine, intieme pleinen en voetgangersstraten met brede luifels die "droogwinkelen" mogelijk maakten. Groenvoorzieningen, kunst en straatmeubilair droegen bij aan intimiteit en gezelligheid. Een vloeiende overgang van het voetgangersgebied en het interieur van de winkel werd verkregen door transparante etalages en entrees. Voor een strakke en rustige uitstraling werd gekozen voor eenheid in kleur en materiaalgebruik als (grind-)beton en glas. De voetgangersruimten boden ruimte aan bijzondere manifestaties als tentoonstellingen en autoshow's. Ook de komst van kantoren en voorzieningen als een crèche en café-restaurant pasten in het idee van het winkelcentrum als zelfstandig geheel.

Bij de "restyling" in de jaren negentig is de heldere en eenduidige opzet van het oorspronkelijke ontwerp aangetast.

## Bronnen

Stadsarchief Amsterdam, Beeldbank  
Archief Monumenten en Archeologie

Rein H. Fledderus, *Over winkels*, Wageningen 1957

Wijnand Galema en Dorine van Hoogstraten /Rijksdienst voor de Monumentenzorg, *Winkelcentra. Categorieaal onderzoek Wederopbouw 1940-1965*, Zeist 2005

Cle Lesger, *Het winkellandschap van Amsterdam*, Hilversum 2013

Leo platvoet, *Tochten langs de nieuwste woningbouw in Amsterdam Noord*, Amsterdam 1998

Afdeling Stadsontwikkeling, *De nieuwe woonstad Buikslotermeer*, in: *Werk in Uitvoering*, augustus 1965

*Een geschikte vestigingsplaats mits breed opgezet*, in: *Algemeen Dagblad* 14 april 1961

*Grootwinkelbedrijven nemen initiatief middenstanders over*, in: *Algemeen Handelsblad* 20 februari 1963

*Noord krijgt een nieuw hart*, in: *De Waarheid*, 21 januari 1966

*Het grootste winkelcentrum komt in Noord*, in: *De Waarheid* 22 september 1967

*Winkelcentrum-Noord is "mooiste van Nederland"*, in: *Algemeen Handelsblad* 19 september 1970

## Colofon

Datum: 22 november 2016

Status: Definitief

Redactie: Hester Aardse

Tekst: Victorien Koningsberger

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2016  
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

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