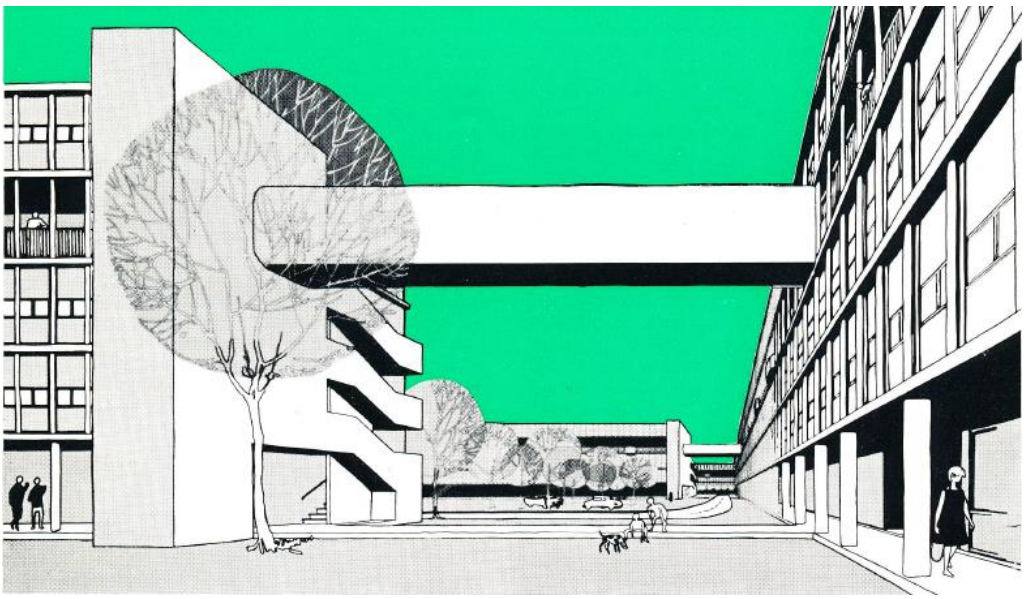
Gemeente Amsterdam

Het Breed

Ook bekend als Plan van Gool

Toelichting bij de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht
C 21-025 Amsterdam 2021

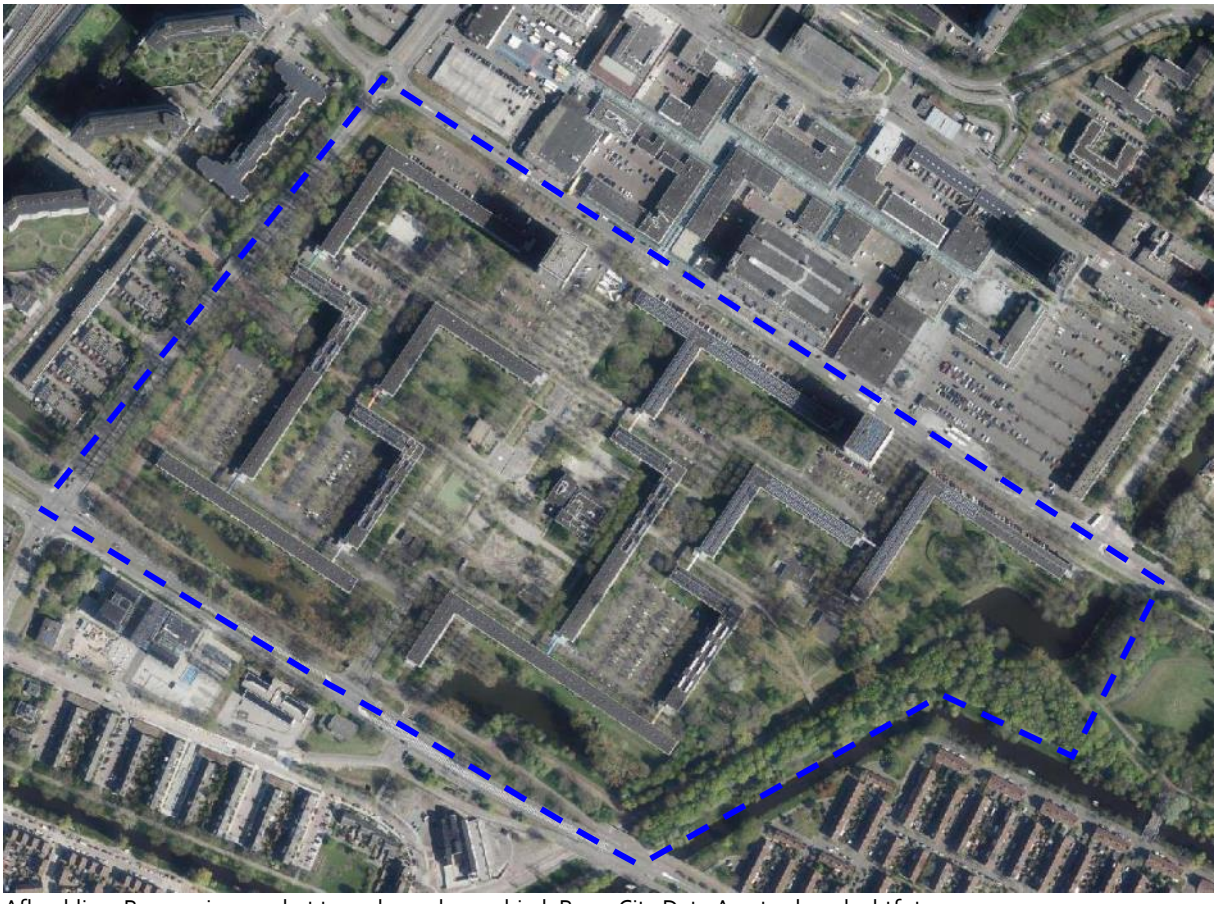


Inhoud

	Inleiding	**4**
1	**Samenvatting en nadere typering van de te beschermen waarden**	**5**
2	**Historisch stedenbouwkundige context**	**9**
3	**Historisch stedenbouwkundige analyse**	**17**
4	**Architectuur en woningtypes**	**31**
5	**Latere ontwikkelingen en renovatie**	**37**
6	**Cultuurhistorische aspecten**	**41**
7	**Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP-gebieden**	**43**
	Bronnen	**46**
	Colofon	**47**

Inleiding

Het college van B&W heeft Monumenten en Archeologie (M&A) verzocht om, in het kader van de aanwijzingsprocedure tot gemeentelijk beschermd gezicht, de toelichting te schrijven waarin de cultuurhistorische waarden en de nader te beschermen waarden op hoofdlijnen aangeduid worden. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.



Afbeelding: Begrenzing van het te onderzoeken gebied. Bron: City Data Amsterdam, luchtfoto 2020.

1 Samenvatting en nadere typering van de te beschermen waarden

1.1 Samenvatting

De woonwijk Het Breed, ook bekend als Plan van Gool, bevindt zich in de Buikslotermeerpolder in Amsterdam Noord. Het Breed is de uitkomst van de bijzondere Buikslotermeerprijsvraag, die door de gemeente uitgezet was om aan woonvormen en woonomgevingen met 'toekomstwaarde' te komen, waarvan de kwaliteit niet meer uitsluitend gericht was op het oplossen van de naoorlogse woningnood die de AUP-wijken tot op dat punt bepaalden. Aan het voorzien in veel groen, licht en privacy hield men vast. Voor de prijsvraag waren de drie toonaangevende architecten Aldo van Eyck, Jaap Bakema en Frans van Gool uitgenodigd. De keuze viel in 1963 op het ontwerp van Van Gool (bureau Oyevaar, Stolle en Van Gool), vermoedelijk vanwege het rustigere karakter van hun voorstel waar alle woningtypen in één bouwvorm met dezelfde bouwhoogte werden ondergebracht. Dit experiment vormde een keerpunt in de geschiedenis van de hoofdstedelijke woningbouw.
Het plan is zeer fraai in de polderstructuur opgenomen, met het dijklichaam rondom, en wordt gedefinieerd door een autoluwe parkachtige ruimte met daarin twee vrijwel identieke als het ware meanderende groeperingen van middelhoge haakvormige flatgebouwen ter weerszijden van een auto- en fietsvrije centrale ruimte met onderwijs- en speelvoorzieningen. Aan de zijde van het winkelcentrum Boven 't Y is in feite de hoofdtoegang tot de wijk en de belangrijkste koppeling met de omgeving – uiteraard gezien vanuit perspectief van de wandelaar of fietser. Deze koppeling komt tot uitdrukking in de twee torens van achttien lagen. De andere volumes, de gegroepeerde flatgebouwen van vijf lagen, hebben verschillende lengtes, zijn deels spiegelbeeldig en wat verspringend ten opzichte van elkaar gepositioneerd en met elkaar verbonden door middel van kenmerkende 'straten in de lucht'.
Deze wijk met grootstedelijk allure, is ongetwijfeld van grote cultuurhistorische betekenis. Zowel de speelse verkaveling, typologische oplossingen en een zekere mate van 'onbepaaldheid' door de uniforme en ruime opzet als de 'neutrale architectuur' alsook de futuristische luchtbruggen zijn nieuw voor die tijd. Het eigentijdse groenontwerp vormt een essentieel onderdeel van het stedenbouwkundig plan hetgeen geresulteerd heeft in geslaagde verhoudingen tussen de stedelijke ruimte en de bouwvolumes. Verder passen het overvloedige groen, het scheiden van verkeerssoorten en de ruime opzet van de blokken, die het streven naar licht, lucht en privacy in de woningen mogelijk maakt, goed bij het groene karakter van Amsterdam Noord.
Bovendien werden de stedenbouwkundige ideeën die bij de planvorming voor Het Breed naar voren zijn gekomen, de basis voor de latere planontwikkeling van de uitbreidingswijken die in de jaren zestig (in aanvulling op het AUP, in Noord en Zuidoost) tot stand kwamen. Deze wijken zijn ontworpen volgens de toen nieuwe ideeën over stedenbouw, woonkwaliteit en industriële woningbouw. De toepassing van stedenbouwkundige principes - zoals het scheiden van de verschillende verkeerssoorten, het apart parkeren van auto's in centraal gesitueerde parkeerterreinen of parkeergarages en het op industriële wijze bouwen van (middel)hoogbouw – zou resulteren in een snelle aanleg van ruim opgezette en (deels) autovrije, parkachtige wijken met veel openbaar groen waarin naar hartenlust gespeeld en verpoosd kan

worden. Nieuwe eisen ten aanzien van woonkwaliteit - zoals een groter woonoppervlak en het aanbrengen van moderne voorzieningen zoals liften en centrale verwarming - resulteerden in hogere huurprijzen. De woningen waren dan ook voornamelijk bestemd voor de middenklasse en jonge, grote gezinnen. Dat was ook precies de doelgroep die op dat moment dringend naar woonruimte zocht. Daarmee werden de nieuwe wijken ook een concrete uitwerking van de visie die ten grondslag lag aan het gemeentelijke 'doorstroombeleid' dat toen in ontwikkeling kwam.
Ook Het Breed, oorspronkelijk nog voor de 'upper lower class' bedoeld, werd vanwege de hogere huurprijzen al snel door welgesteldere woningzoekenden betrokken. Dat waren in die jaren veelal progressieve jonge creatieven en intellectuelen met jonge gezinnen en een actieve opstelling, wat tot een bloeiend sociaal leven en het vroege succes van de wijk heeft geleid. En hoewel de grote mate van uniformiteit op het eerste gezicht een andere indruk zou kunnen wekken, bevestigden de eerste bewoners architect Van Gools gedachte, dat mensen door de 'onbepaaldheid' van een omgeving zich vrij voelen om er zelf aanvulling aan te geven. Juist dit plan bevat dus genoeg ingrediënten voor veelzijdigheid, gemeenschapszin en individuele ontplooiing.

1.2 Nadere typering van de te beschermen waarden

Het Breed is in een keer planmatig ontworpen en is als stedenbouwkundige eenheid te onderscheiden binnen het stadsdeel Amsterdam-Noord. In het te beschermen gebied kunnen de volgende hoofdstructuurelementen/karakteristieken - die als dragers van het gebied kunnen worden aangemerkt en op stedenbouwkundig niveau het gebied zijn identiteit verlenen - worden benoemd. Deze lijst is echter geen uitputtende opsomming.

<u>Stedenbouwkundige opzet/ verkaveling</u>
Het stedenbouwkundig plan en de verkaveling zijn vernieuwend en van hoge kwaliteit. Hieraan gerelateerde waarden:

- De wijze waarop de orthogonale opzet van de wijk in de polderstructuur is opgenomen, met het beeldbepalende dijklichaam en de dreven rondom
- Open en ruime verkaveling
    - Parkachtige inrichting met veel ruimte voor openbaar groen en speel- en sportvoorzieningen
    - Veel privacy dankzij de grote afstand tussen de flats
- Helder en bijzonder totaalontwerp
    - Kenmerkende eenvormigheid en repetitie in de woonbebouwing
    - Binnen die eenvormigheid is er door verschillende ingrepen speelsheid en lichtvoetigheid aangebracht
    - Alle woningtypen zijn in één bouwvorm met dezelfde bouwhoogte ondergebracht
    - De uniforme bouwhoogte van vijf bouwlagen zorgt voor een rustig beeld
    - Maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen en een kerk, staan als laagbouwpaviljoens vrij in het groen
    - De twee torens van achttien lagen markeren de koppeling met het winkelcentrum ten noorden van de wijk
- Geslaagd samenspel van ontsluitingsvorm, bouwhoogte en maaiveld

  - Vanwege de bouwhoogte van vijf bouwlagen is er op alle verdiepingen visueel contact met het maaiveld
  - Stelsel van doorlopende, brede galerijstraten
  - Het aantal galerijen is tot twee ingeperkt om overlast te vermijden
  - De galerijstraat op het maaiveld is publiek toegankelijk en is onderdeel van het padennetwerk van de wijk
  - Futuristische luchtbruggen die samen met de hogere galerij een tweede route vormen door de flatgebouwen
  - Het onderling verbinden van de flatgebouwen door middel van de galerijen en de luchtbruggen zorgt voor twee continue woonstructuren ter weerszijde van het centrale parkgebied
- De woningen zijn zo gepositioneerd dat de woonkamers en de balkons aan de zonnige, tevens grotendeels autovrije 'groengebied-kant' van de middelhoogbouw zijn gelegen.

<u>Verkeersstructuur</u>
Vanwege het streven naar verkeersveiligheid voor alle gebruiksgroepen is de verkeersstructuur van Plan van Gool gevormd door de voor die tijd karakteristieke scheiding van verkeerssoorten. Hieraan gerelateerde waarden:

- Duidelijk scheiding tussen de leefomgeving en het autoverkeer
  - Doorgaande autoroutes op wijkniveau op verhoogde wegen naast de wijk zodat kruisingsvrije voet- en fietspaden op maaiveld konden ontstaan
  - Doorgaande autowegen in de buitenschil van de wijk in plaats van middenin zodat het ruimtelijke, parkachtige kwaliteit van de woonomgeving zo min mogelijk wordt aangetast
  - Parkeerterreinen geconcentreerd in een aantal zones in de buitenschil van de wijk om het ruimtelijke, parkachtige karakter van de woonomgeving zoveel mogelijk te realiseren
  - Het stelsel van galerijstraten en luchtbruggen vormt een droge looproute door de wijk en naar de parkeerpleinen (en het winkelcentrum)
  - Beperkte loopafstanden naar de parkeerpleinen
- Substantiële op voetgangers en kinderen gerichte centrale openbare ruimte (dus daarom auto- en fietsvrij)
- Ruime hoeveelheid groen

<u>Openbare ruimte, groen en water</u>
Het groen, water, padenaanleg en (speel)voorzieningen zijn integraal onderdeel van het plan. Hieraan gerelateerde waarden:

- Grote samenhang tussen verkaveling, paden- en bomenstructuur en openbare ruimte
  - Parkachtige openbare ruimte
  - Veel groen
  - Mooie contrast van het groen met de 'neutrale architectuur' van de flats
  - Grote auto- en fietsvrije centrale ruimte met speel- en sportvoorzieningen
- Originele 'speellinten' bestaande uit betonnen en polyester elementen

- Waterpartijen en groen aan de oost- en zuidkant zorgen voor, respectievelijk, (1) aansluiting met de Buikslotermeerdijk (en Tuindorp Nieuwendam) en het Baanakkerspark en (2) (visuele) afscherming van de Nieuwe Purmerweg

<u>Bebouwingsbeeld/ architectuur</u>

De elf middelhoog flats en de negen luchtbruggen zijn onlosmakelijk verbonden met de stedenbouwkundige opzet en vormen samen met de twee torens en de lage voorzieningengebouwen een stedenbouwkundig ensemble. Ze zijn vanwege hun typologische en architectonische kwaliteiten zeer hoog gewaardeerd. Hieraan gerelateerde waarden:

- Helder en bijzonder architectonisch ontwerp
    - Kenmerkende eenvormigheid en repetitie
    - Uniforme bouwhoogte
    - Kenmerkende 'neutrale' architectuur
    - Kenmerkende architectonische detaillering, ritmiek en plasticiteit met grid van betonnen kolommen, balkons en glasgevels
- Stelsel van doorlopende, brede galerijstraten
- Futuristische en kleurrijke luchtbruggen die de jaren zestig/ zeventig tastbaar maken.

2 Historisch stedenbouwkundige context

Prestedelijke situatie

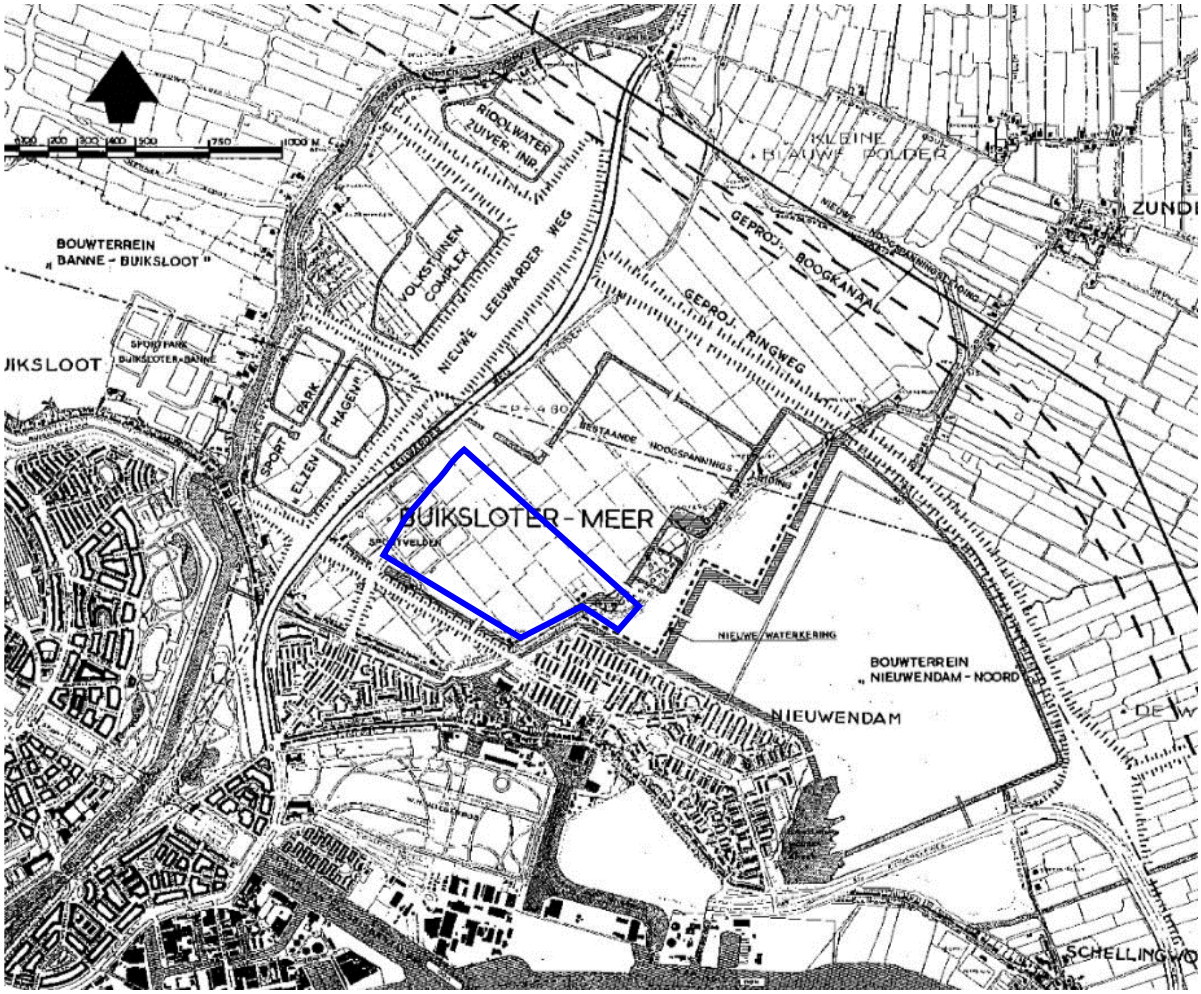
Deze toelichting gaat over de gebeurtenissen rondom de totstandkoming van de naoorlogse stadsuitbreidingen in Amsterdam Noord en het daaraanvolgende stedenbouwkundige plan voor Het Breed. Voor de uitgebreide prestedelijke geschiedenis van het gebied verwijzen we naar het *Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Buikslotermeer, Stadsdeel Noord* van M&A (BO 12-032, Amsterdam 2012).

De wijk Het Breed is gelegen in een deel van de Buikslotermeerpolder, voordien het Buikslotermeer. In de nieuwe polder werden in de zeventiende eeuw de Middenweg en Kruisweg aangelegd en het land werd in evenwijdige stroken verkaveld. Op een aantal van de nieuwe percelen werden boerderijen gebouwd.



Afbeelding: Planbegrenzing van Het Breed op de oude polderstructuur en bedijkingen geprojecteerd, circa 1950.
Bron: http://www.topotijdreis.nl/Het Breed 1950

Na de drooglegging is de Buikslotermeer nog eenmaal overstroomd, in 1916. Veel van de toenmalige bebouwing is hierdoor verwoest. In 1921 werd de Buikslotermeerpolder samen met omringende polders door Amsterdam ingelijfd ten behoeve van toekomstige stadsuitbreidingen. Op een kaart van Publieke Werken uit 1936 is van verstedelijking nog niets te zien. Wel was de Middenweg verbreed tot de Leeuwarderweg, en waren er sportvelden en volkstuinen aangelegd. Hoofdaspecten van de polderaanleg, zoals de ringdijk, de ringsloot en de groene zoom, zijn later als landschappelijke onderlegger geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan voor Het Breed. Het oude polderlandschap met boerderijen is echter, bij de realisatie van de nieuwe wijk, verdwenen.

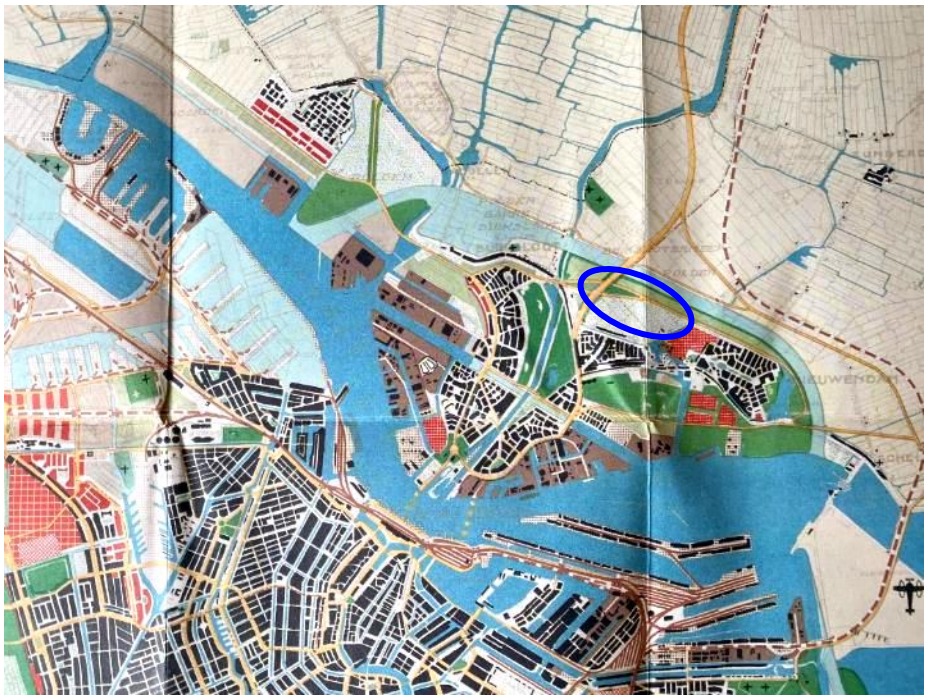


Afbeelding: Het nieuwe waterhuishoudingsysteem geprojecteerd op de oorspronkelijke situatie. De begrenzing van Het Breed is met een blauwe lijn aangegeven. Bron: Ons Amsterdam, jrg. 15, 1963, p. 258.

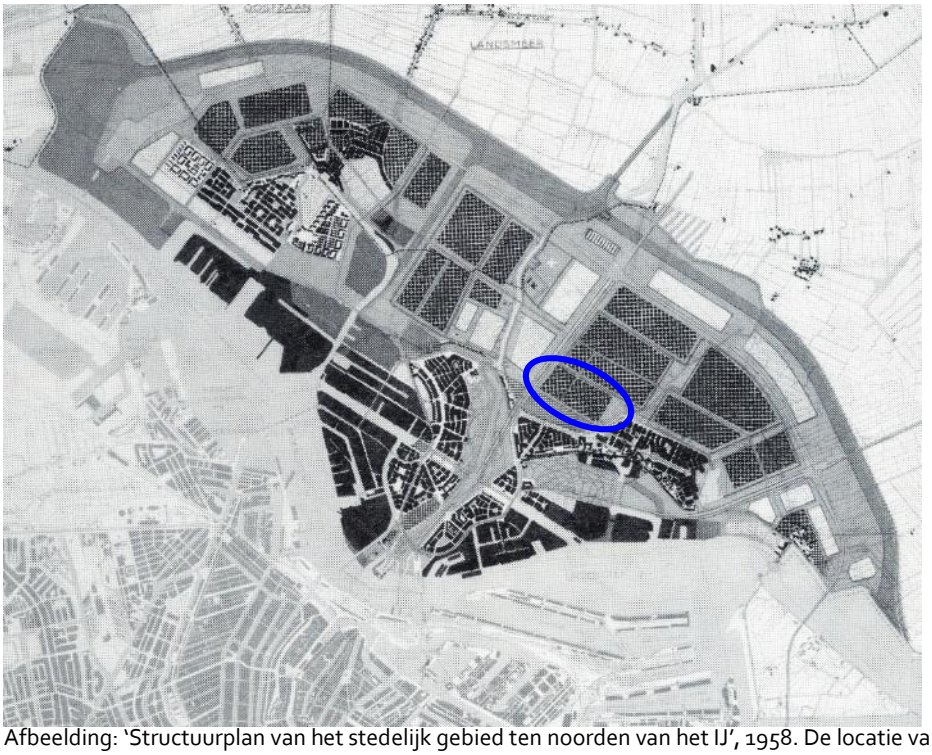
Het Algemeen Uitbreidingsplan en het latere structuurplan voor Amsterdam Noord

In het eerste moderne structuurplan voor Amsterdam, het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) dat in 1935 werd vastgesteld, werd de verdere groei van woningbouw in Amsterdam Noord als een negatieve ontwikkeling gezien, een 'stedenbouwkundige fout ' die de verkeerscongestie over het IJ zou vergroten. Het in het plan opgenomen kanaal 'rond Noord' werd daarom tevens als stedenbouwkundige grens beschouwd. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog kreeg de wederopbouw van de stad voorrang, samen met de urgente bouw van woonruimten in de geplande westelijke stadsuitbreiding. In de jaren vijftig bleek echter dat – lang voor het AUP dat had voorzien – de westelijke tuinsteden (en ook tuinstad Buitenveldert in Zuid) al volgebouwd raakten. Dit had te maken met de gemiddelde woningbezetting, die veel sneller daalde dan voorzien. Aanvulling op het AUP bleek dus noodzakelijk en die extra ruimte werd gevonden in het stadsdeel Amsterdam Noord en in de polder Bijlmermeer in de gemeente Weesperkarspel.

Het 'structuurplan van het stedelijk gebied ten noorden van het IJ', dat in de gemeenteraad op 27 mei 1958 vastgesteld werd, voorzag daarom in het verplaatsen van het nog niet gerealiseerde kanaal verder naar het noorden, op ruime afstand van zijn oorspronkelijke route. Dit was eigenlijk de laatste bijdrage van Cornelis van Eesteren, de ontwerper van het AUP, aan de ontwikkeling van Amsterdam. Bij de aanpassing werd veel van de nieuw beschikbare grond gereserveerd voor woningbouw. Zo konden in de daaropvolgende twintig jaar vier nieuwe woonwijken in Amsterdam Noord ontstaan: Nieuwendam-Noord, Banne Buiksloot en Kadoelen, Buikslotermeer (waarvan Het Breed deel uitmaakt) en Oostzanerwerf. Daarmee werden maar liefst 17.850 woningen aan de sociale woningbouwvoorraad van de stad toegevoegd.



Afbeelding: uitsnede van het AUP ter plaatse van het te onderzoeken gebied (met een blauwe cirkel aangegeven).

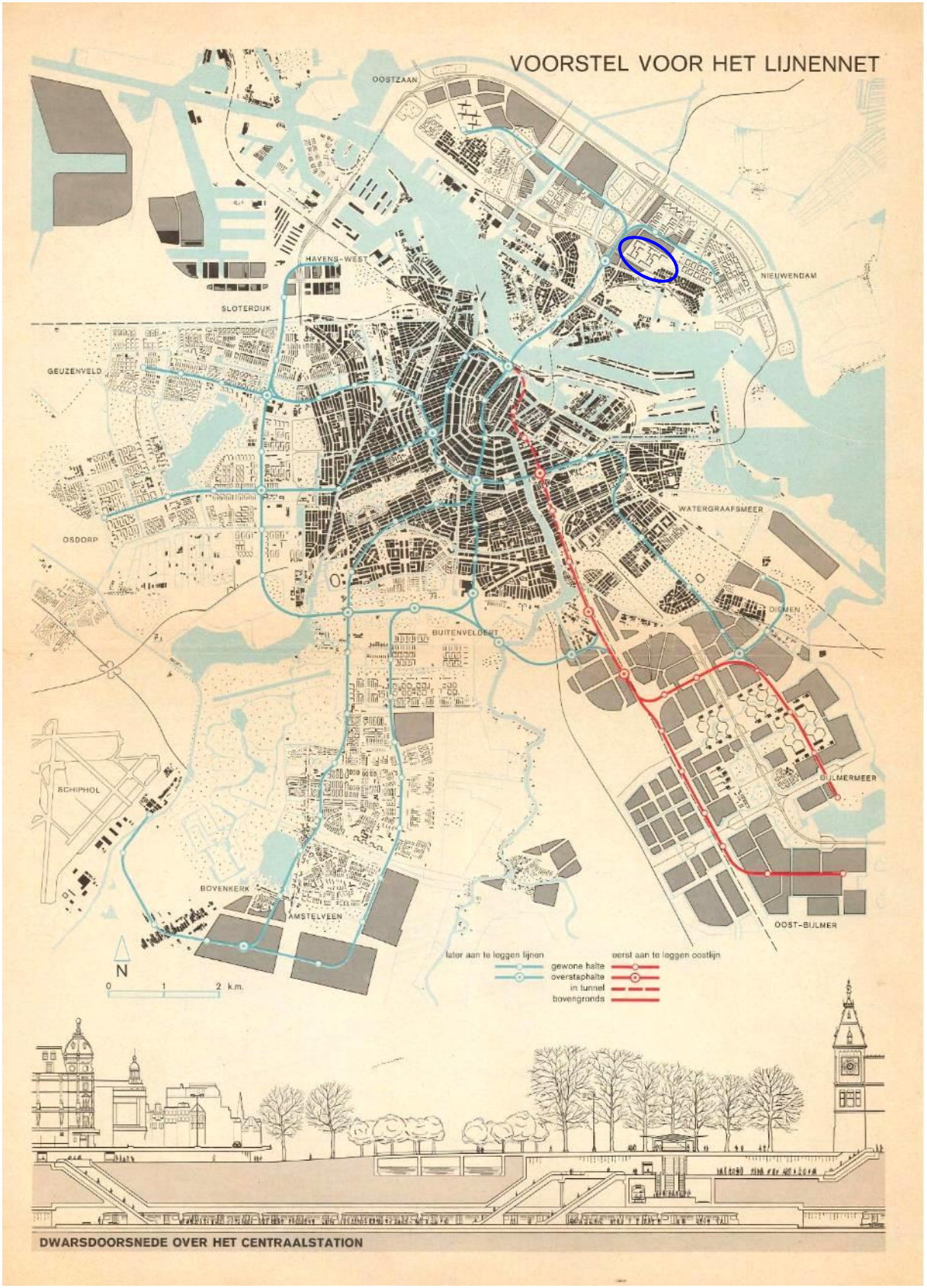


Afbeelding: 'Structuurplan van het stedelijk gebied ten noorden van het IJ', 1958. De locatie van de toekomstige wijk Het Breed is met een blauwe cirkel aangegeven. Bron: H. Hellinga en P. de Ruijter, 1985.

Nieuwe verkeersontsluitingen

Voorwaarde voor de geplande stadsuitbreidingen in Amsterdam-Noord waren goede verbindingen met de andere kant van de stad. Hieraan werd in de loop van de tweede helft van de twintigste eeuw ook daadwerkelijk voldaan: eerst met de Schellingwouderbrug (1957), de Coentunnel (1966) en de IJ-tunnel (1968), en later met de Zeeburgertunnel (1990). De Coentunnel en de Zeeburgertunnel zijn geïntegreerd in de snelweg A10, de ringweg rond Amsterdam.

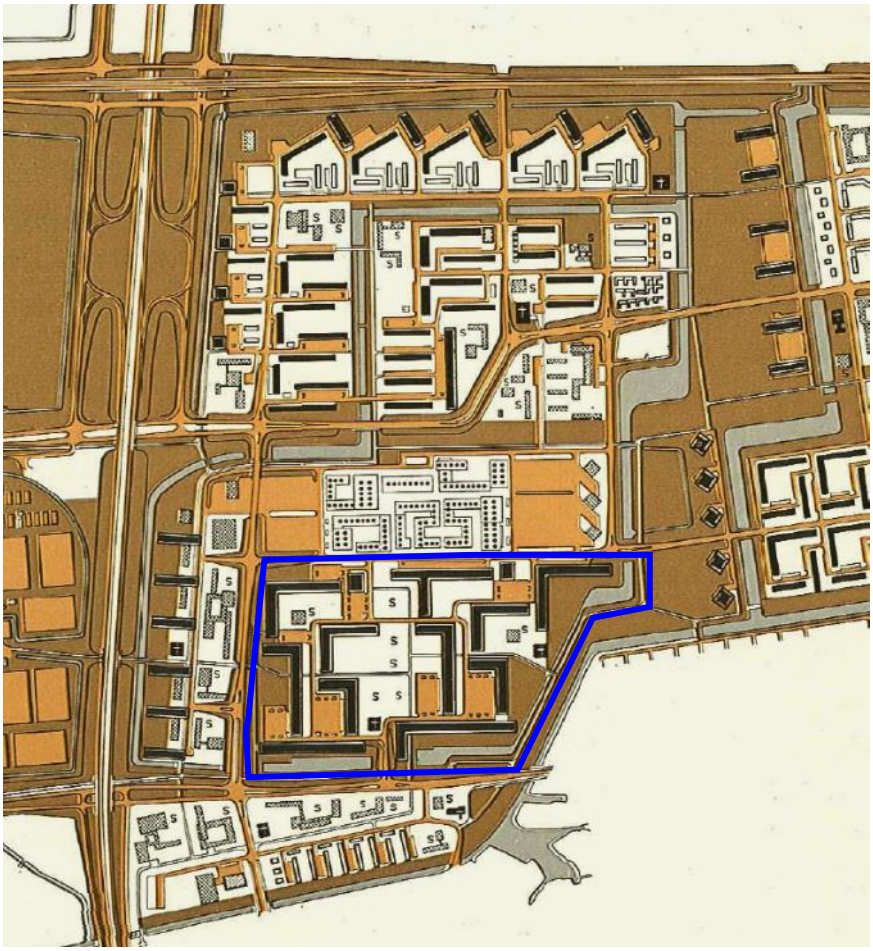
In 1964 adviseerde het Bureau Stadsspoorwegen om het openbaar vervoer in Amsterdam te verbeteren door ondergronds vervoer toe te voegen aan het bestaande bus- en tramnetwerk. In 1968 wordt het Plan Stadsspoor goedgekeurd, dat een lijn onder het IJ omvatte om de twee kanten van de stad fysiek met elkaar te verbinden. Tijdens de planvorming voor de stadsuitbreidingen in Noord, en ondanks het feit dat de lijn onder het IJ om geavanceerde technische expertise vroeg en aanzienlijke financiële middelen vereiste, leek de realisatie ervan zeer zeker; in de toekomst zou een tak van de metrolijn de nieuwe wijken Oostzanerwerf, Nieuwendam-Noord, Banne Buiksloot en Kadoelen en Buikslotermeer met het stadsdeelhart, en vervolgens ook met de rest van de stad verbinden. De bouw van de Noord/Zuidlijn zou echter pas in 2003 in een aangepaste vorm starten, zonder de vertakkingen naar de uitbreidingswijken aan de west- en oostkant van het stadsdeel. Sinds juli 2018, bijna vijftig jaar na de realisatie van Het Breed, is de nieuwe metrolijn geopend en kunnen de bewoners van deze wijk binnen vijf minuten op Centraal Station zijn en binnen vijftien minuten op station Amsterdam Zuid.



Afbeelding: kaart met het voorstel uit 1968 voor het lijnennet van Amsterdam. Het Breed is met een blauwe cirkel aangegeven. Bron: Plan Stadsspoor, 1968.

De Buikslotermeer

De Buikslotermeer bevindt zich tussen de Banne Buiksloot en Nieuwendam Noord. Centraal gelegen, werd op het Buikslotermeerplein een groot winkelcentrum geprojecteerd, het 'Boven 't Y'. Ten noorden en zuiden van dit winkelcentrum kwamen twee woongebieden (respectievelijk Buikslotermeer Noord en Het Breed). Rondom werden brede parkstroken aangelegd, waaronder het Baanakkerspark waarin ook sportvelden en volkstuinen zijn opgenomen. Daarnaast waren er in het plan vanzelfsprekend voorzieningen als scholen, kerken, een sporthal en zwembad opgenomen. De Buikslotermeer wordt ontsloten door de noord-zuid gelegen Leeuwarder- en Waddenweg en de oost-west gelegen IJdoornlaan en Purmerweg.
Vanwege de complexe ruimtelijke structuur die door historisch geografische omstandigheden bepaald is, was het niet mogelijk om het gehele plangebied op één peil te brengen. De woningbouw in de Buikslotermeer kwam aanmerkelijk dieper te liggen dan de omgeving, met alle voorzieningen voor de waterhuishouding van dien: een ringdijk, een gemaal en boezemwater. Van deze omstandigheden is vernuftig gebruik gemaakt door de hoofdverkeerswegen uit te voeren als verhoogde tracés voor autoverkeer, wat tevens zorgt voor een moderne scheiding tussen verschillende verkeersstromen. Hiervoor is gedeeltelijk gebruik gemaakt van de oude ringdijk en middenweg.



Afbeelding: De Buikslotermeer zoals voorzien in 1967. De grote haken aan de zuidzijde zijn het Plan van Gool, in het midden het Winkelcentrum Boven 't Y en daarboven Buikslotermeer Noord. Het plan is op een aantal punten gewijzigd, maar is grotendeels zo uitgevoerd.
Bron: Van der Velde, J.J., *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939 – 1967,* Amsterdam 1968.



Afbeelding: De Purmerweg vanaf Het Breed gezien, met op de achtergrond Nieuwendam en brug nr. 964. Bron: SAA, B00000009257, mei 1971.



Afbeelding: Het Hoogt en Het Laagt. Links is de Purmerweg en viaduct 963 te zien. Bron: SAA, 010122044965, 1975.

Experimenten met hoogbouw en industriële bouw

De stedenbouwkundige ontwikkeling van de westelijke tuinsteden bood de mogelijkheid tot een vrije situering van bouwblokken en openbaar groen, wat tot een grote openheid van de wijk en goede bezonning van de woningen leidde. De introductie van de lift (voor bebouwing met meer dan vier bouwlagen) en de galerijflat maakten tevens (middel)hoogbouw mogelijk. Inmiddels streefde het gemeentebestuur naar een nog hogere kwaliteit van de leefomgeving door de totale verbondenheid van woning en openbare ruimte. Tegelijkertijd speelde het modernistische ontwerpideaal in op de eisen voor verkeersveiligheid die de tijdgeest kenmerkten en kon het zo een antwoord geven op het verhoogde kwaliteitsstreven. Daarom werd hoogbouw ontwikkeld, zodat er veel meer ruimte was voor groen en er een duidelijk scheiding werd aangebracht tussen de leefomgeving en het autoverkeer. Andere kwaliteitseisen voor nieuwbouw waren de optimale privacy van de woning, het vermijden van portiekwoningen (vanwege het ongewenste 'trappenhuisklimaat') en een grotere variatie van woningtypes. De gewenste woonkwaliteit zou echter alleen mogelijk worden met de toepassing van hogere huurprijzen. Deze hogere prijzen werden acceptabel geacht, omdat de nieuwe uitbreidingswijken een 'doorstroomfunctie' zouden vervullen, wat de kern van de Amsterdamse woningpolitiek was. Door de toevoeging van hoogwaardige nieuwbouw voor de midden- en hogere inkomens in de nieuwe wijken in Noord en Zuidoost, zou de goedkopere voorraad elders in de stad vrijkomen voor de mensen met lagere inkomens.
Bovendien was het beleid van Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid Pieter Bogaers sinds 1963 gericht op het stimuleren van industriële bouwsystemen en gemeenten kregen extra bouwcontingenten en een bouwkostensubsidie indien ze contractafspraken maakten met bouwbedrijven die dergelijke bouwsystemen toepasten. Nog in datzelfde jaar (1963) maakte Amsterdam hiervan gebruik bij twee nieuwe experimentele zelfstandige stadswijken in Noord met 'toekomstwaarde', waarbij ook de optimale verhouding tussen de gewenste woonkwaliteit en de prijs onderzocht moest worden: Het Breed in de Buikslotermeerpolder en De Molenwijk in Oostzanerwerf. Het gebruik van moderne industriële bouwsystemen maakte het mogelijk om het woningtekort snel op te lossen en (middel)hoogbouw bleek de meest economische woonvorm waarmee een nieuwe zelfstandige woonbuurt in één keer gebouwd kon worden. In het Plan van Gool werd voor het eerste een aannemer, BaNeRo, bij het ontwerpproces betrokken om de ideeën van de architect aan de bouwtechnische mogelijkheden te kunnen toetsen en werd een combinatie van industriële en systeembouw toegepast. Overigens werd later in De Molenwijk voor het eerst volledig industriële bouw toegepast.

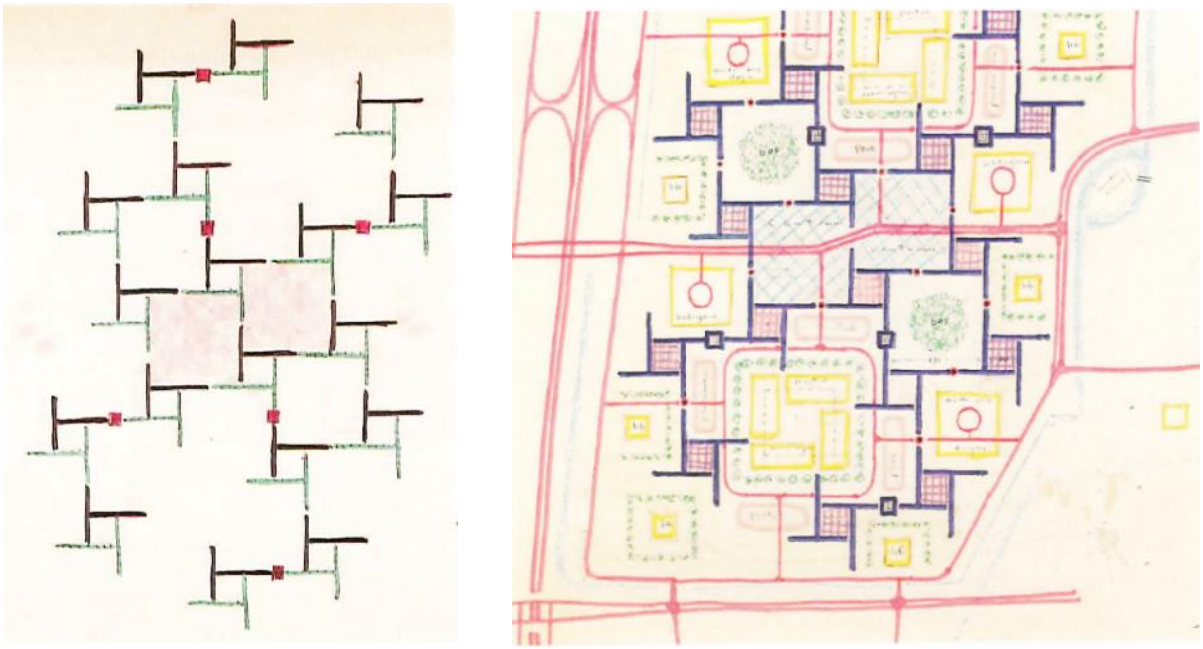
3 Historisch stedenbouwkundige analyse

Buikslotermeerprijsvraag: op zoek naar de volkshuisvesting van de toekomst

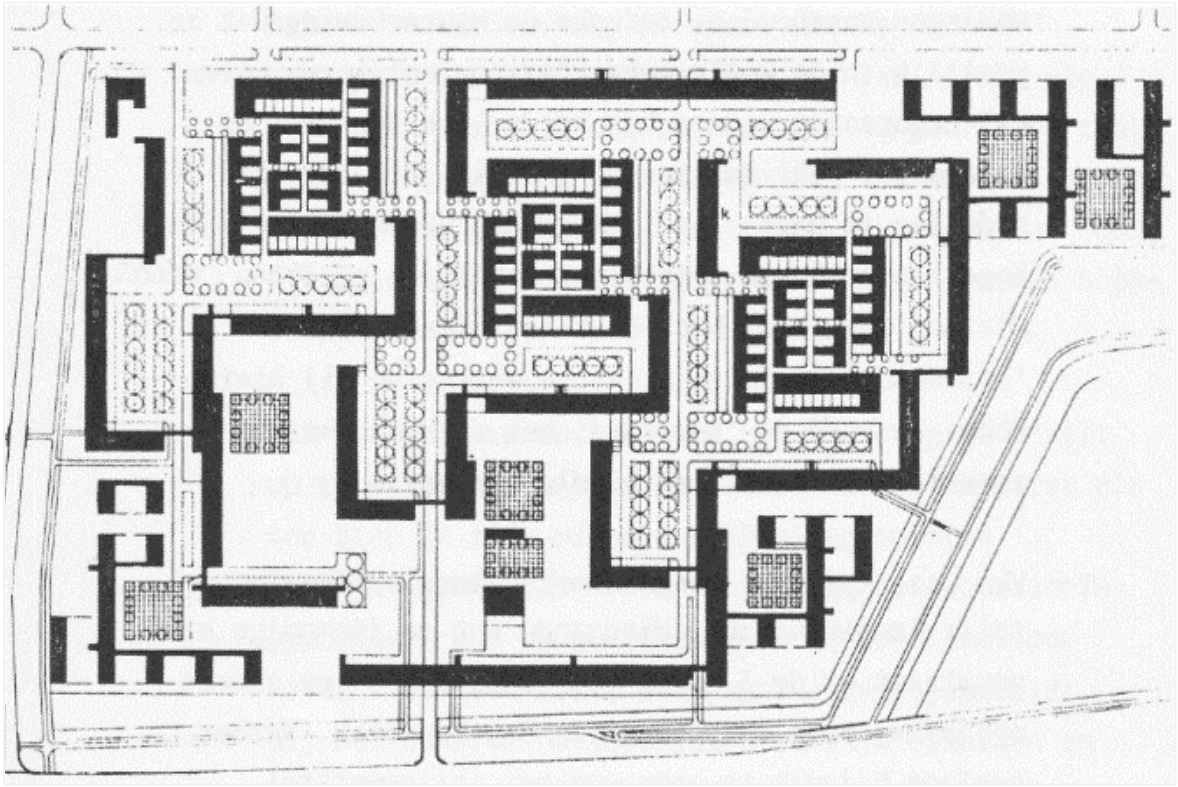
In tegenstelling tot wat destijds gebruikelijk was, benaderde in 1962 de directeur van de Woningdienst, de heer Alozerij, drie architecten - Aldo van Eyck, Jaap Bakema en Frans van Gool - met het verzoek om een ontwerp te maken voor woningbouw in het zuidelijk deel van de Buikslotermeerpolder. Van Eesteren was in 1959 met pensioen gegaan en de Afdeling Stadsontwikkeling, die het planproces decennialang met vaste hand gestuurd had, toonde zich nu, onder leiding van Jacoba Mulder, bereid om ruimte te bieden voor een experiment, dat een keerpunt vormde in de geschiedenis van de hoofdstedelijke woningbouw. Bovendien moesten de gekozen architecten het project genoeg prestige bezorgen zodat Amsterdam (financiële) medewerking van het rijk zou kunnen krijgen voor de gewenste kwaliteitsverbeteringen.

Het drietal architecten kreeg uitdrukkelijk de opdracht om geheel naar eigen inzicht, gezamenlijk of afzonderlijk, een plan te ontwikkelen. Na een half jaar kwamen ze samen tot een aantal basisprincipes: (1) zoveel mogelijk samenhang tussen, en variatie in, architectuur en stedenbouwkundig geheel, (2) een optimale privacy van de woning, (3) woningen niet meer ontsluiten via trappenhuis of portiek en (4) verscheidenheid van woonsoorten. In tegenstelling tot Van Gool, waren Bakema en Van Eyck toen al beroemd, en zij kenden elkaar goed van de naoorlogse Congressen voor het Nieuwe Bouwen (CIAM). Van Eyck leverde een zeer abstract idee voor de verkaveling, een samenhangende configuratie van eenheden. Bakema werkte dit uit tot een concreet voorstel, dat vervolgens weer tamelijk ingrijpend gewijzigd werd door Van Eyck, voordat hij zich terugtrok vanwege een andere opdracht. Hun verkavelingsplan, bestaande uit een aantal haakvormige bouwwerken die met elkaar een stedelijke ruimte vormen, vertoont duidelijke overeenkomsten met het ontwerp van Van Gool. Na het gereedkomen van de verkavelingsplannen, ontstond een principieel verschil van mening. Bakema koos voor een mix van verschillende bouwhoogten waarmee hij de variatie in woonsoorten plastisch zichtbaar maakte. Van Gool was de mening toegedaan dat alle bebouwing dezelfde bouwvorm en hoogte moest hebben en kwam zo tot middelhoogbouw van vijf bouwlagen- even hoog als de kruinen van de bomen, zodat elk bewoner nog contact met de begane grond kan houden. Verder waren beide plannen gebaseerd op inpandige 'woonstraten' zodat het maaiveld vrijgemaakt kan worden voor parkeren, groen en voorzieningen. Het Justus van Effen-complex in de Rotterdamse wijk Spangen (1922) van architect Michiel Brinkman - en waarschijnlijk ook de ongerealiseerde inzending van de Britse architecten en CIAM-leden Allison & Peter Smithson voor de Londense Golden Lane architectuurprijsvraag (1952) – diende(n) als inspiratiebron.

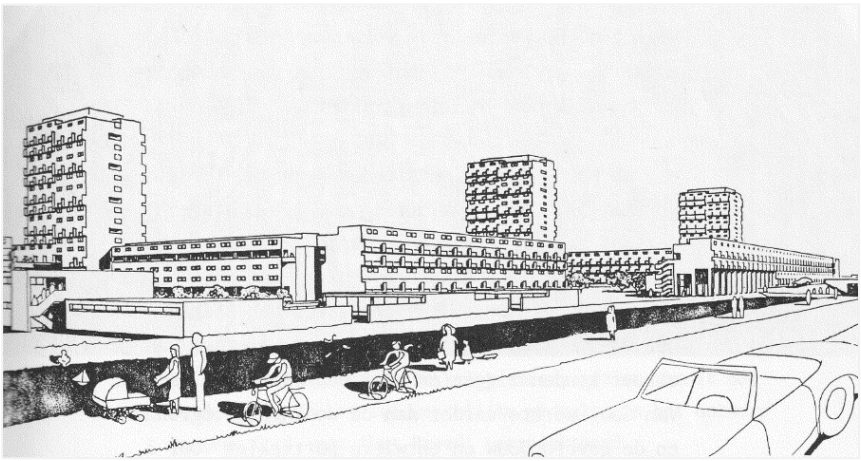
De (unanieme) keuze viel in 1963 op het ontwerp van Van Gool. Die vermoedde, waarschijnlijk niet ten onrechte, dat het rustige karakter van zijn voorstel beter paste in het denken van de Afdeling Stadsontwikkeling dan het toch wat 'Rotterdams-achtige' plan-Bakema met al die verschillende bouwhoogtes. Ook de door Bakema voorgestelde ongebruikelijke woningtypologieën, zoals patiowoningen en splitlevelwoningen, vormden belemmeringen voor de uitvoering van diens plan.

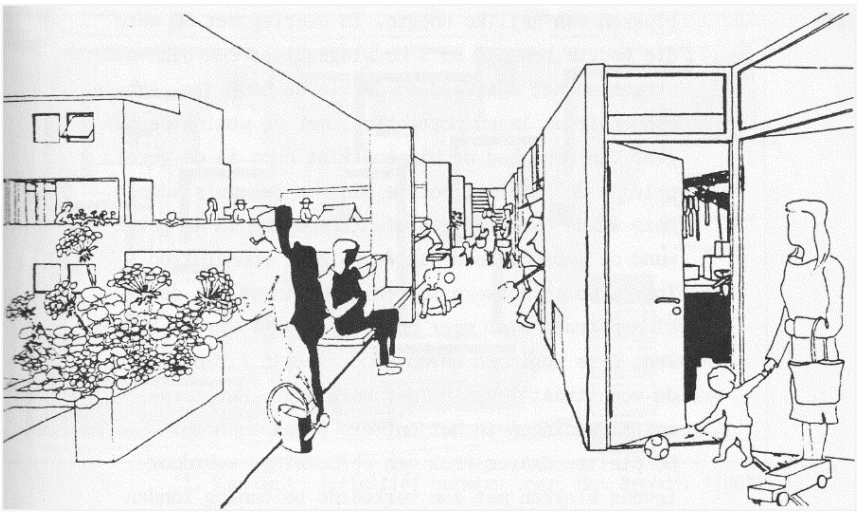


Afbeeldingen: Verkavelingsstudies van Aldo van Eyck voor Het Breed, 1962. Bron: M&A, 2008.



Afbeelding: Definitief ontwerp van Bakema voor Het Breed (1963). Bron: Bolte en Meijer 1981, blz. 208.



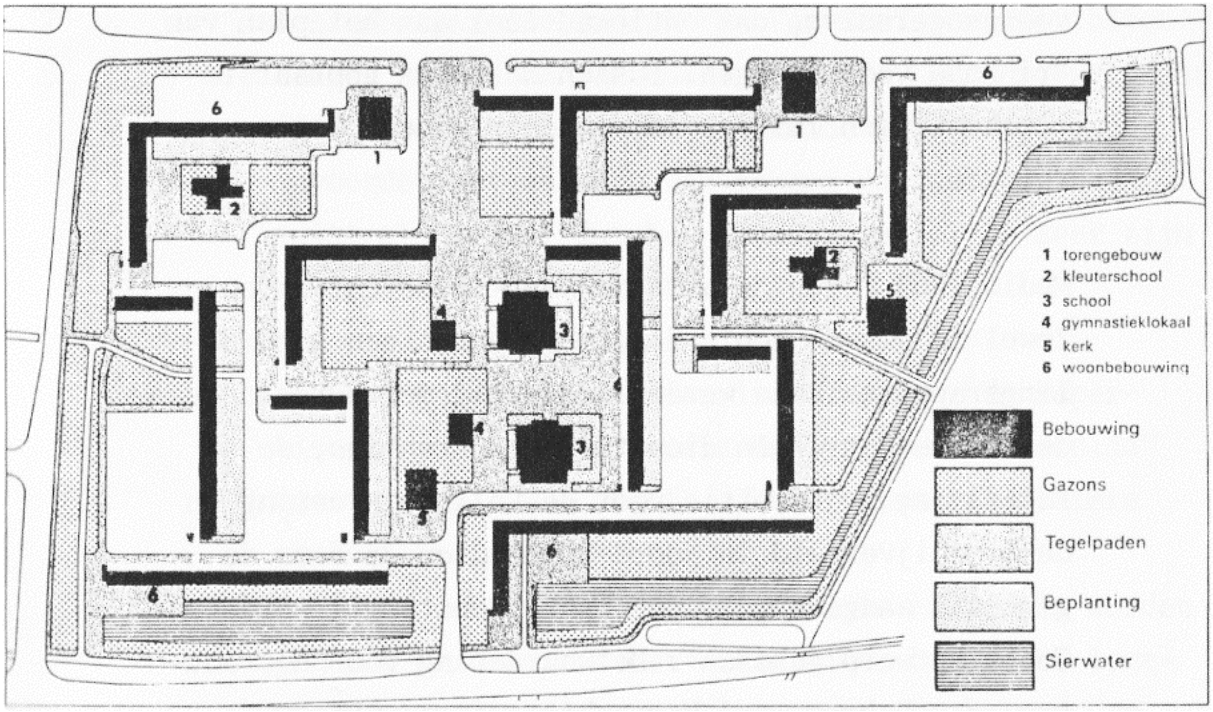


Afbeelding boven: Zuidelijk aanzicht van het Bakema-ontwerp (impressieschets).
Afbeelding onder: De inpandige galerijstraat volgens het ontwerp van Bakema, met zitjes en bloembakken. Bron: Bolte en Meijer 1981, blz. 209.

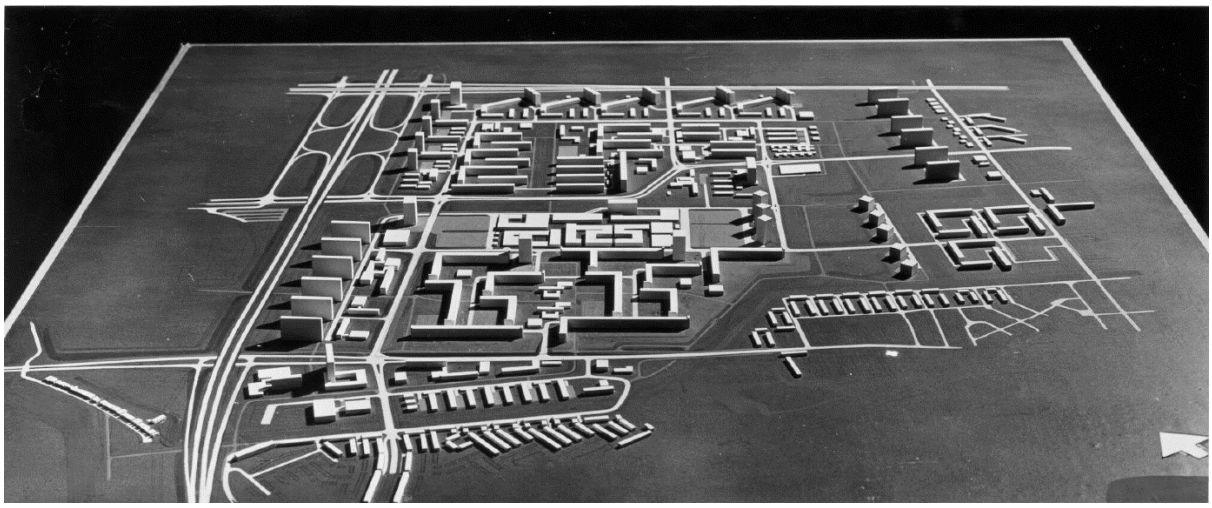
<u>Stedenbouwkundige structuur van het Plan van Gool: in het teken van anonimiteit</u>

Volgens Van Gool leidt de toepassing van gangbare woningtypes - zoals eengezinswoningen, bejaardenwoningen, standaard galerijwoningen en torenflats - vooral op de straatkruisingen tot een overvloed aan kopgevels. Voor de nieuwe woonwijk streeft hij naar een heel ander (groot)stedelijke milieu, met een bouwvorm en blokopzet die daar op een goede manier gestalte aan kan geven. Een woonomgeving met een menselijke maat, maar waar mensen op zichzelf kunnen zijn zonder de sociale controle van een dorp. Hij kiest daarom voor een verkavelingsplan met twee vrijwel identieke groeperingen van haakvormige flatgebouwen. De haak in de noordoosthoek vormt een extra element. Door de woningen samen te brengen in lange blokken ontstaat een grote openbare ruimte die deels als autovrij park ingericht kan worden. Door de kern van de groeperingen loopt een rondweg met parkeervelden. De flatgebouwen hebben alle vijf woonlagen en zijn door twee galerijen ontsloten die als openbare woonstraten dienen. De naamgeving van de ruimtes is de letterlijke vertaling van de stedenbouwkundige opzet van de wijk: de galerijen in de westelijke groepering heten 'Het Laagt' en 'Het Hoogt', die in de oostelijke groepering 'Benedenlangs' en 'Bovenlangs'. De rondweg naar de parkeerterreinen heet 'Het Breed' en de centrale auto- en fietsvrije middenruimte 'Het Breedveld'.

Aan de noordrand van de wijk, bij het winkelcentrum, werd later in het planproces nog een woontoren per groepering geplaatst, met 18 bouwlagen elk. Ter plaatse van de woontorens sluit de rondweg aan op het Buikslotermeer-wegennet. In het plangebied zijn ook enkele lage voorzieningengebouwen geprojecteerd en gerealiseerd, met name enkele scholen en een kerk.
Het plan geeft tevens een eerste stedenbouwkundig antwoord op de problematiek van hoge woningdichtheden in combinatie met het toenemende autogebruik in de vorm van grote parkeerterreinen (uitgaande van een norm van één auto per woning). Deze terreinen werden aan de rand van de wijk en tussen de groeperingen van flats geprojecteerd, zodat het ruimtelijke, parkachtige karakter niet wordt aangetast. (In de latere wijk Molenwijk werd de oplossing voor het parkeren in het 'parkeergebouw' gevonden wat daarna op grote schaal in de Bijlmermeer toegepast werd.)



Afbeelding: Definitief ontwerp voor Het Breed, 1963. De maatschappelijke voorzieningen staan als paviljoenen in de groene openbare ruimte opgenomen. De twee torens bevinden zich aan de noordelijke rand van de wijk. Bron: Bolte en Meijer 1981, blz. 211.



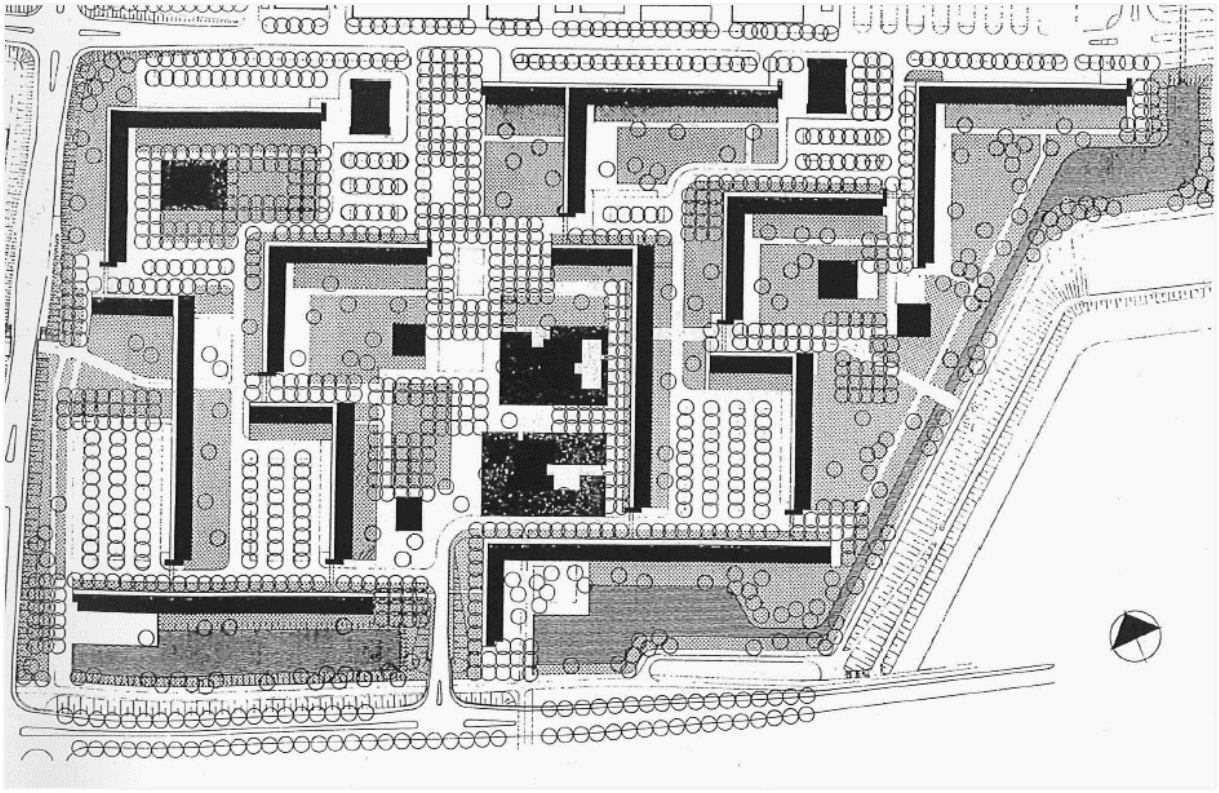
Afbeelding: Maquettefoto van de Buikslotermeer, gezien vanuit het zuidwesten. In het zuidwestelijke gedeelte is het ontwerp van Van Gool voor Het Breed geprojecteerd. Links zijn de Nieuwe Leeuwarderweg en de Waddenweg te zien. Van onder naar boven zijn de Purmerweg, de Werengouw, de IJdoornlaan en de Ringweg A10 te zien. Bron: SAA, HVVA00228000153.



Afbeelding: Luchtfoto van de Buikslotermeer, genomen in noordelijke richting, met Het Breed aan de voorkant en het Buikslotermeerplein en de wijk Buikslotermeer-Noord daarachter. Bron: SAA, B00000034215, oktober 1972.

Openbare ruimte en groen

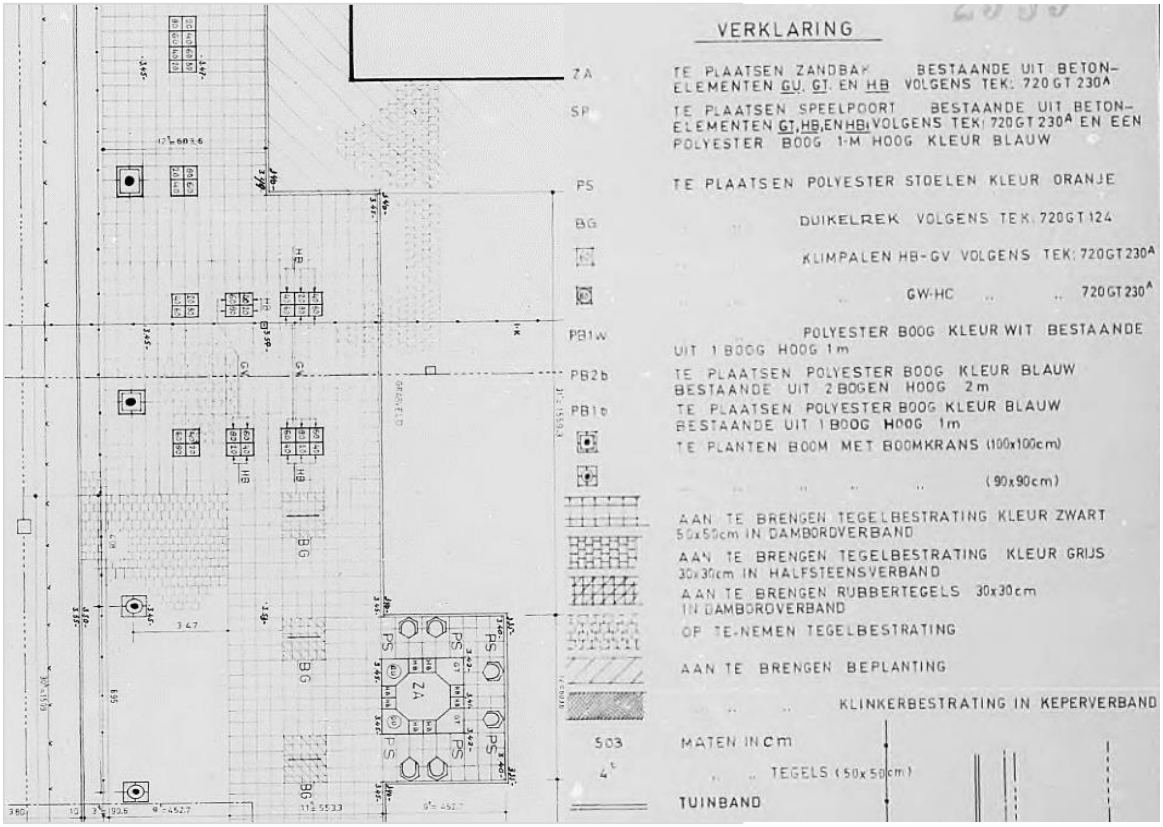
In het AUP werden recreatie en natuur als essentiële onderdelen van het maatschappelijke leven van de moderne stadsbewoner gezien. Bovendien moesten nieuwe en moderne woonwijken brede straten en pleinen krijgen met veel beplanting in de vorm van straatbomen, groenstroken en plantsoenen. Deze ideeën werden in de naoorlogse Westelijk Tuinsteden voor het eerste in praktijk gebracht. Sindsdien is groen daadwerkelijk gebruikt als gelijkwaardig stedenbouwkundig element, niet alleen om de relaties tussen bebouwing en omringende (park)landschap, maar ook tussen bebouwde en onbebouwde ruimtes binnen het stedelijke weefsel, te versterken.
Vanaf de jaren zestig kwamen er in Amsterdam protesten tegen het toenemende autoverkeer en eiste de stadsbevolking van gemeentebestuurders dat er veilige fietspaden zouden komen. De daaropvolgende scheiding van verkeerssoorten was, naast een antwoord op de eisen voor verkeersveiligheid die de tijdgeest kenmerkten, ook één van de ontwerpuitgangspunten van het modernistische ideaal waarin hoogbouw werd ontwikkeld - zodat er veel meer ruimte was voor groen. Dit, in combinatie met het bouwen op poten en het opheffen van de straat, zou tot een doorlopend parkachtig groengebied kunnen leiden, temidden waarvan men weldadig kon wonen en recreëren. Dit ideaal kwam tot uitdrukking, eerst in het Plan Van Gool en De Molenwijk in Amsterdam Noord en daarna in de nieuwe uitbreidingswijken/ stadsvernieuwingsbuurten uit de periode 1965 en 1985.
In het Plan van Gool brengt de stedenbouwkundige opzet met zich mee dat het aanwezige groen volledig openbaar is. De inrichting van de openbare ruimte laat een samenspel van verharde delen, gazons en beplanting zien. Overleg tussen Van Gool met de Afdeling Beplantingen leidde verder tot een groenaanleg met terreinverhogingen en boomcarrés, een padenstructuur voor langzaam verkeer (waarvan de galerijstraten onderdeel zijn) en vier locaties met grote zogenaamde 'speellinten' bestaande uit groene struiken in combinatie met betonnen en polyester elementen. Door het gebied zijn ook ruige speelterreinen en een stuk of zes kleinere speelplaatsen met zandbakken verspreid en er kwamen moderne sportvoorzieningen zoals een volleybalveld en een Jeu de Boulesbaan. Er is opmerkelijk veel aandacht besteed aan de vormgeving van de openbare ruimte met een royaal aantal speelvoorzieningen voor kinderen en ook veel sportvoorzieningen voor de oudere jeugd. Verder zijn de parkeerpleinen tussen de blokken rijk beboomd, om voor een vriendelijk aanzicht te zorgen. De oost- en zuidkant werden met veel groen en fraaie waterpartijen afgerond, wat respectievelijk het verbindende element is met het Tuindorp Nieuwendam en voor (visuele) afscherming van de Nieuwe Purmerweg zorgt.
Het groenontwerp vormt een essentieel onderdeel van het stedenbouwkundig plan hetgeen geresulteerd heeft in geslaagde verhoudingen tussen de stedelijke ruimte en de bouwvolumes. De hoogte van deze volumes en de maatvoering van de ruimte tussen de haken zorgt met elkaar voor een opmerkelijk harmonisch beeld, mede omdat de bouwhoogte een continu gegeven vormt. Verder passen het overvloedige groen en de ruime opzet van de blokken, die het streven naar licht, lucht en privacy in de woningen mogelijk maakt, goed bij het groene karakter van Amsterdam Noord.



Afbeelding: Stedenbouwkundig plan van Van Gool met groenaanleg. Bron: Oyevaar, Stolle en Van Gool, 1969.

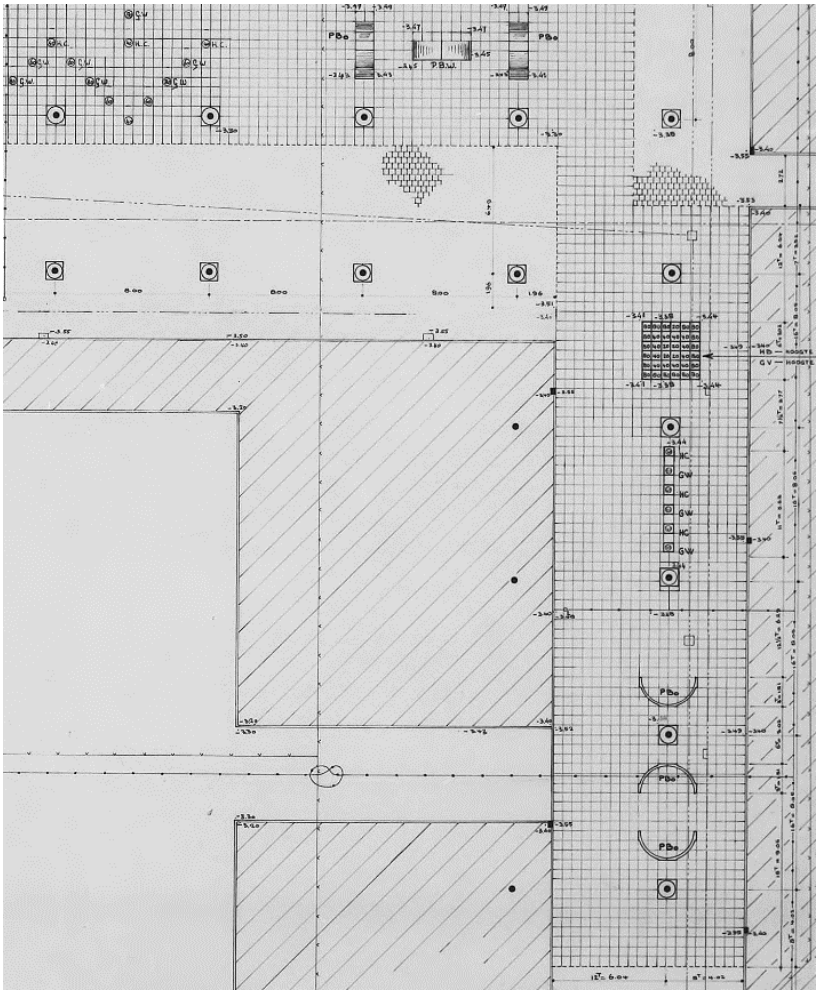


Afbeelding: Het Breed, met beboomd parkeerplein, groenstrook en flats. Bron: SAA, Boooooo10176, juli 1972.



Afbeelding: Tekening met het grote speellint ten zuiden van blok 15, 1969-1970 (uitsnede). Bron: Archief van de Dienst Openbare Werken (SAA).

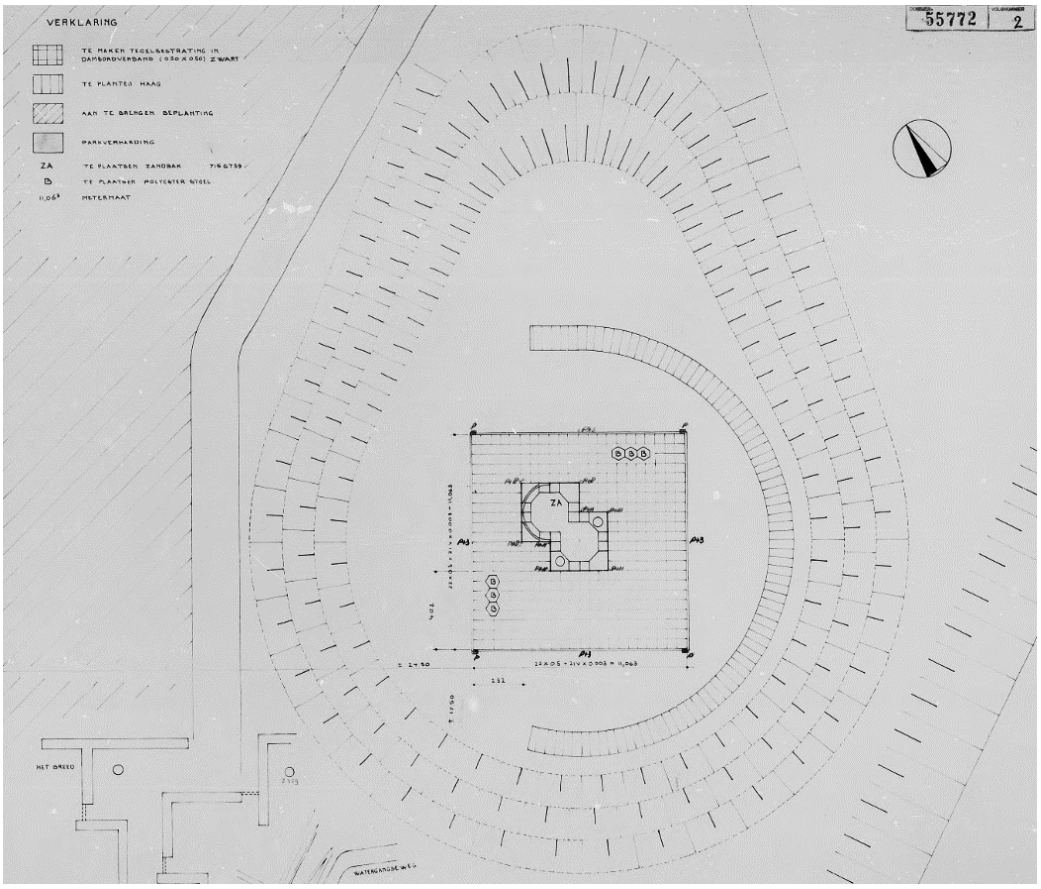

Afbeelding: Het Breed, met het gerealiseerde 'speellint' bestaande uit betonnen en polyester elementen. Bron: SAA, B00000010174, juli 1972.



Afbeelding: Tekening met grote speellint ten westen van blok 12, 1969-1970 (uitsnede).
Bron: Archief van de Dienst Openbare Werken (SAA).



Afbeelding: Speellint ten westen van blok 12 met speelgelegenheid en bomen.
Aan de linkerkant is een school te zien. Bron: SAA, B00000010171, juli 1972.



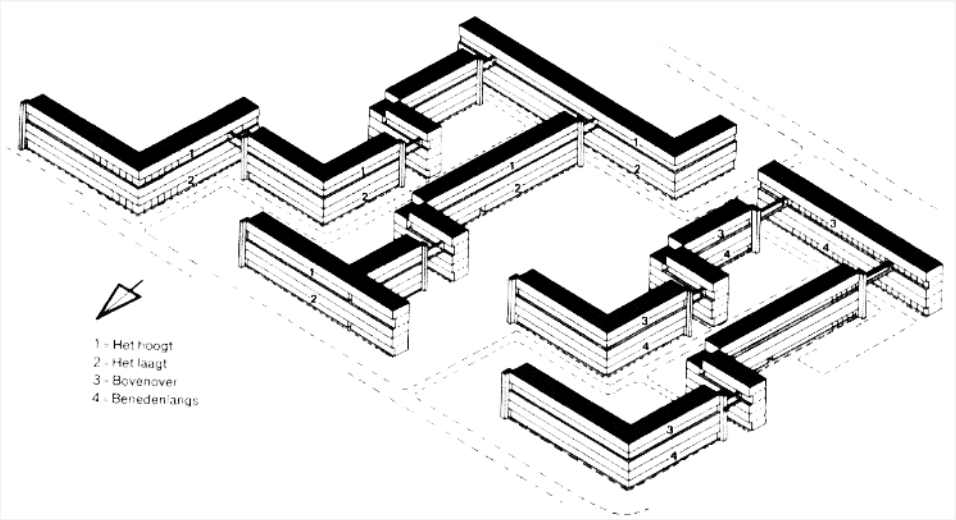
Afbeelding: Tekening met terreinverhoging met kleine speelplaats ten oosten van blok 28, 1969.
Bron: Archief van de Dienst Openbare Werken (SAA).



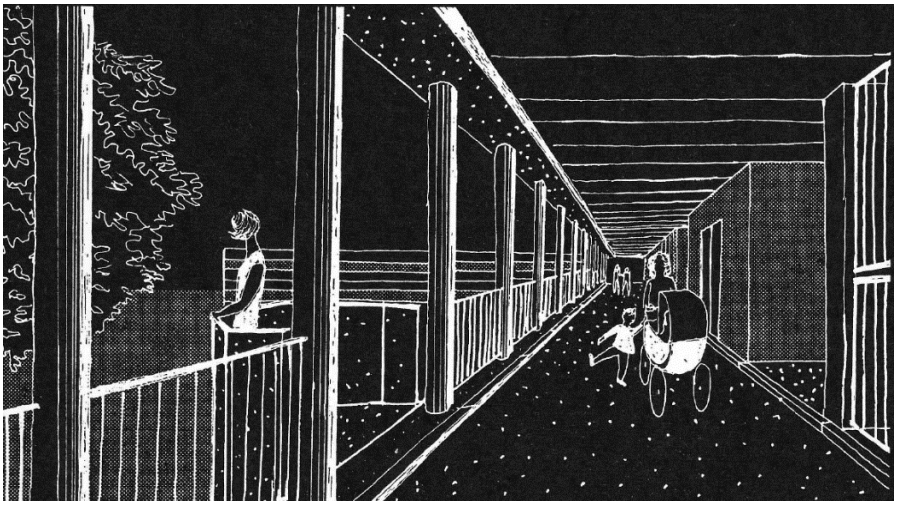
Afbeelding: Plantsoen met terreinverhoging met kleine speelplaats ten oosten van blok 28. Bron: SAA, B00000009439, 1971.

Inpandige woonstraten en 'straten in de lucht'

De woningen op de eerste en de tweede bouwlaag worden via eigen trappen ontsloten door een galerij op de begane grond. Uit een oogpunt van privacy is het aantal galerijen tot twee beperkt en worden de woningen op de derde, de vierde en de vijfde bouwlaag ontsloten door een enkele galerij op de vierde bouwlaag. Deze galerijen kwamen geheel binnen de gevel te liggen en worden vaak genoemd als het meest kenmerkende onderdeel van het project, mede omdat ze door middel van luchtbruggen een doorgaande 'woonstraat' vormen die alle blokken met elkaar verbindt. De maat van de galerijen is dusdanig breed opgezet dat ze ook geschikt zijn als ontmoetingsplek voor bewoners en speelplaats voor kinderen alsmede bereikbaar voor de bakker, melkboer en andere leveranciers. De galerijstraten moesten de bewoners er bovendien toe verleiden om lopend en niet met de auto naar het winkelcentrum te gaan.
Voor Van Gool was de woonstraat echter van ondergeschikt belang: hij kon de voor hem essentiële 'anonieme' gevels net zo goed in combinatie met een ander ontsluitingsprincipe maken. De galerij was oorspronkelijk zelfs smaller en werd pas een meter verbreed, tot 3 meter, na een opmerking van het hoofd van de Afdeling Stadsontwikkeling, Jacoba Mulder, zodat de ruimte een bijdrage kon leveren aan het sociale contact tussen de bewoners onderling. De galerijen als openbare woonstraten maakten dus van het begin af deel uit van de besprekingen met de gemeente. Ze zijn toegankelijk via liften en een beperkt aantal centrale trappenhuizen op de hoeken van de woonblokken. Om de galerij als een echte straat te laten functioneren, was voor de verschillende leveranciers een speciaal treintje ontworpen dat gebruik maakte van de (voldoende) aanwezige liften om ook boven aan de deur te kunnen bezorgen. Ook het vuilnis werd 'op straat' door de vuilnisophaaldienst met het treintje opgehaald.
De futuristische geprefabriceerde stalen luchtbruggen zijn een zeer sterk visueel element. Het geeft de wijk een door sciencefiction geïnspireerde jaren zestig-esthetiek die het geloof in technologie en de ruimterace die in de maanlanding in 1969 culmineerde, weerspiegelt. De luchtbruggen zijn gebouwd door de Maatschappij voor Luchtbouw Aviolanda NV en waren oorspronkelijk ontworpen als vliegtuigslurven voor luchthavens. Ze werden geschilderd in verschillende felle kleuren en doen denken aan andere internationale avant-garde architectuurprojecten uit die tijd, zoals het Futuro-huis van de Finse architect Matti Suuronen.



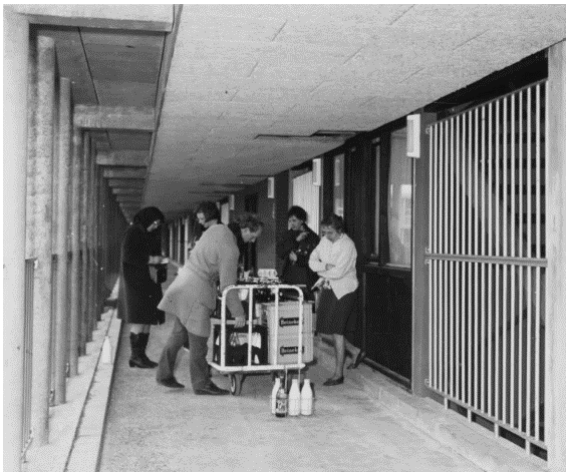
Afbeelding: Perspectief van Het Breed met de twee circulatieniveaus aangegeven: Het Hoogt en Bovenover in de vierde bouwlaag en Het Laagt en Benedenlangs op maaiveldniveau. Deze woonstraten geven toegang, via trappen, tot de andere verdiepingen. Bron: Kleijne 2013, blz. 11.



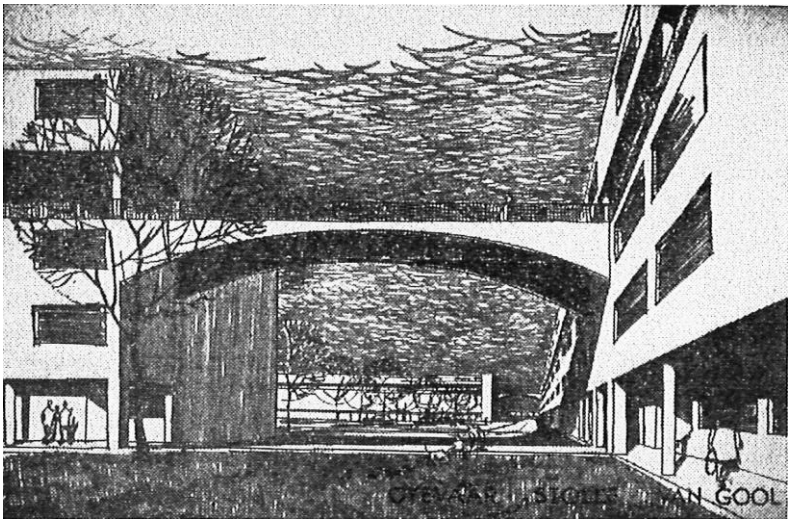
Afbeelding: De bovenste woonstraat volgens Van Gool, voorzien van kleine balkons voor wie van het uitzicht wil profiteren. Bron: Kosters, Müller en Van Wesemael 2001, blz. 90.

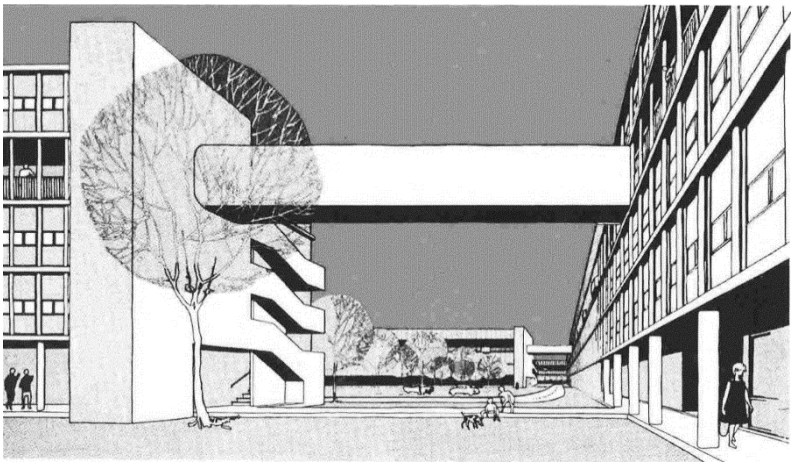






Afbeeldingen: Indruk van de galerijen, of 'woonstraten', vlak na de levering van de wijk. Met de beeldbepalende rij kolommen (boven) en het speciaal ontworpen treintje (onder). Bron: SAA, 10009A000303, 5293FO010608, 5293FO010600, 1969-1971.





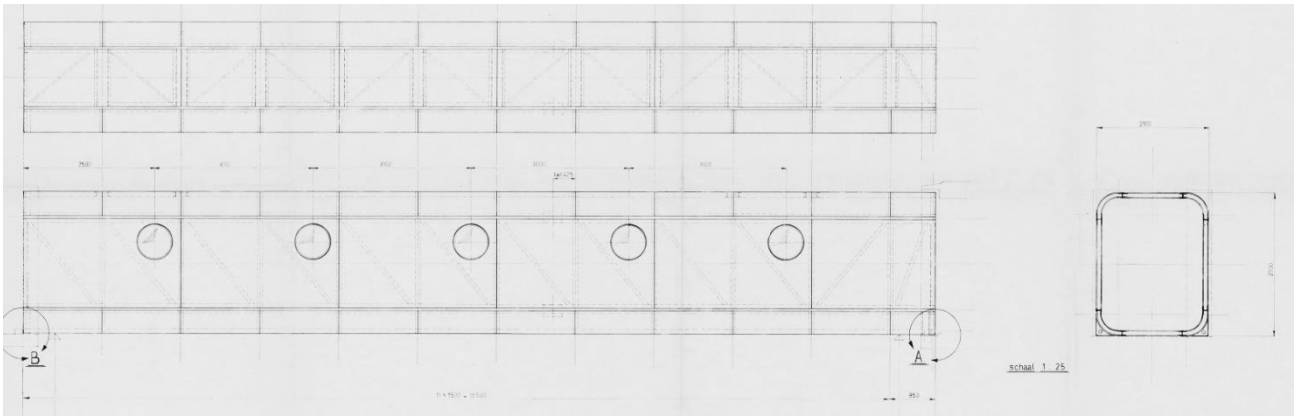


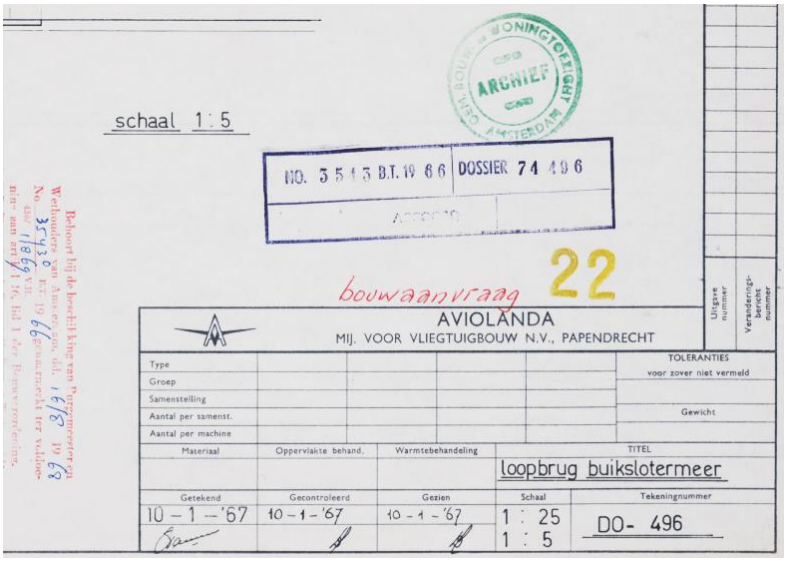


Afbeeldingen: Evolutie van de luchtbrug. Boven: eerste schets uit 1963 waar de luchtbrug nog een traditionele uitwerking heeft. Bron: *Bouw* nr. 36, 1963. Midden: schets van de luchtbrug zoals het vrijwel geworden is. Bron: Velzen 1998. Linksonder: Foto van een recentelijk gerenoveerde luchtbrug. Bron: https://cie.nl/page/781/renovatie-het-breed. Rechtsonder: Futuro-huis op het erf van het expositiecentrum WeeGee in Tapiola, Espoo, in 2013. Bron: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Futuro_WeeGee_Espoo.jpg.




Afbeeldingen: Indruk van de luchtbruggen vlak na de oplevering van de wijk. Bron: SAA, 5293FO010596, B00000009434, 1969-1971.





Afbeeldingen: Bouwtekeningen van de luchtbruggen (boven) en stempel van Aviolanda daarbij (onder). Bron: SAA, Centraal Tekeningen archief, 1967.

4 Architectuur en woningtypes

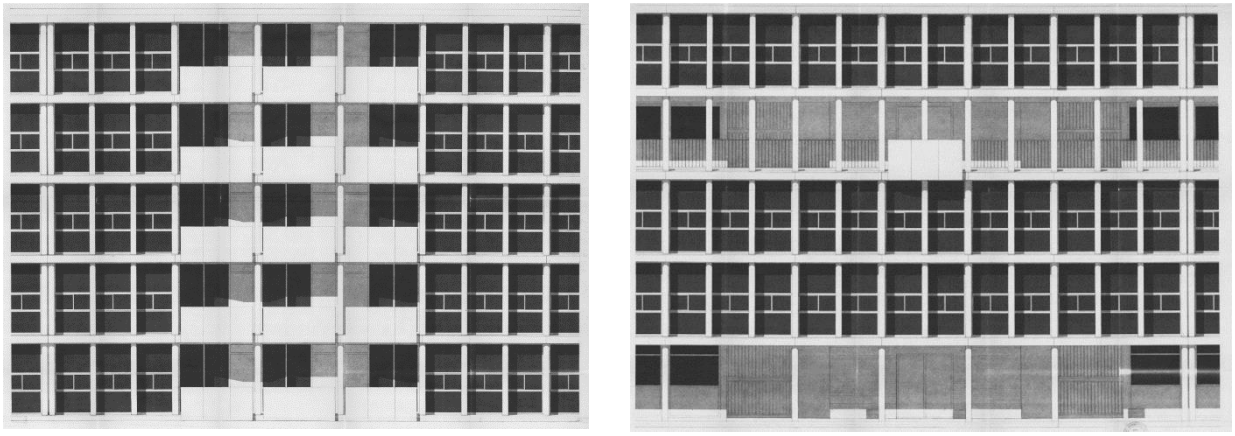
'Neutrale architectuur'

De flats kregen een zeer uniforme, neutrale architectuur. Uitgezonderd de twee door Van Gools compagnon Oyevaar ontworpen torens, hebben alle woongebouwen in Het Breed identieke gevels, uiteraard met een onderscheid tussen de gevels met de galerijontsluiting en de gevels aan de woonzijde. Voor Van Gool was de strenge architectonische ordening van de gevels essentieel, hij zag daarin de expressie van een 'humane anonimiteit', waarvoor het ontwerp voor de wederopbouw van de Franse havenstad Le Havre door Auguste Perret de inspiratie had geleverd.

Het (glas) gevelvlak is geleed door de rijen betonnen kolommen die de gevels in kleinere vlakken verdelen en de moduulmaat van 1,40 meter zichtbaar maken. Volgens architect en Van Gool-kenner Endry van Velzen is deze maat afgeleid van de toenmaals verplichte breedte van een hoofdslaapkamer plus de dikte van een bouwmuur: 260 plus 20 is 280 centimeter. Een hoofdslaapkamer is dus twee modules breed, evenals de overige slaapkamers. De woonkamers zijn drie modules (4,20 meter) breed. De gevels aan de woonzijde worden zo gekenmerkt door een verticale geleding die ontstaat door de afwisseling van zes modules puien en zes modules balkons. De galerijgevel wordt meer gedomineerd door horizontale lijnen. De meer dan elfduizend betonkolommen die de gevels bekleden leidden ook tot een hogere huurprijs en Van Gool moest ervoor vechten aangezien ze geen wezenlijk constructief onderdeel zijn van het concept.

Van Velzen heeft de opbouw van de gevel en de bijdrage van de kolommen aan de architectuur als volgt beschreven: "De orde van de gevel wordt primair bepaald door het raster van kolommen en lateien, dat de verschillende bouwdelen op elkaar betrekt. Secundair, maar minstens zo belangrijk, is de gelaagdheid van de gevel, die kolommen, lateien, openingen en gevelvullingen in verhouding tot elkaar brengt en de gevel letterlijk en figuurlijk diepte geeft. De gevel heeft veel reliëf. De ronde kolommen hebben een diameter van ongeveer twintig centimeter, en staan ongeveer tien centimeter terug van de lateien. De gevelvullingen staan dezelfde maat achter de kolommen, waardoor het raster een diepte van veertig centimeter heeft. De diepte van de gevel wordt versterkt door de verschillende gradaties van transparantie van de achterliggende gevelvullingen. Bij de galerijen is het open, met aluminium spijlenhekken. Bij de woningen zijn aluminium puien met verschillende soorten glas toegepast, bestaande uit een borstwering van Engels draadglas, een bovenlicht van blank glas en daartussen een schuifraam. Achter de borstweringen staan ledenradiatoren, die als spijlenhekken door het glas schemeren en daarmee rijmen op de hekken van de galerijen".

Gevelvullingen die minder aan weer en wind zijn blootgesteld, op de galerijen en bij de balkons, zijn uitgevoerd in gebeitst redwood. De kopgevels van de blokken bestaan uit metselwerk, met een tamelijk fris rode baksteen, waarin de betonnen vloeren zich duidelijk aftekenen. Op een aantal plaatsen is in het exterieur duidelijk expressie gegeven aan de trappen die naar de galerij op de vierde bouwlaag voeren. De enige echte verbijzondering in het geheel vormen de vier stookhuizen voor de centrale verwarming, die Van Gool aan Oyevaar toeschrijft. Deze zijn eveneens uitgevoerd in rode baksteen en vallen tevens op door de grote ventilatieopeningen.



Afbeeldingen: Tekeningen van de voorgevel (links) en galerijgevel (rechts). Bron: SAA, Centraal Tekeningen archief, 1968.

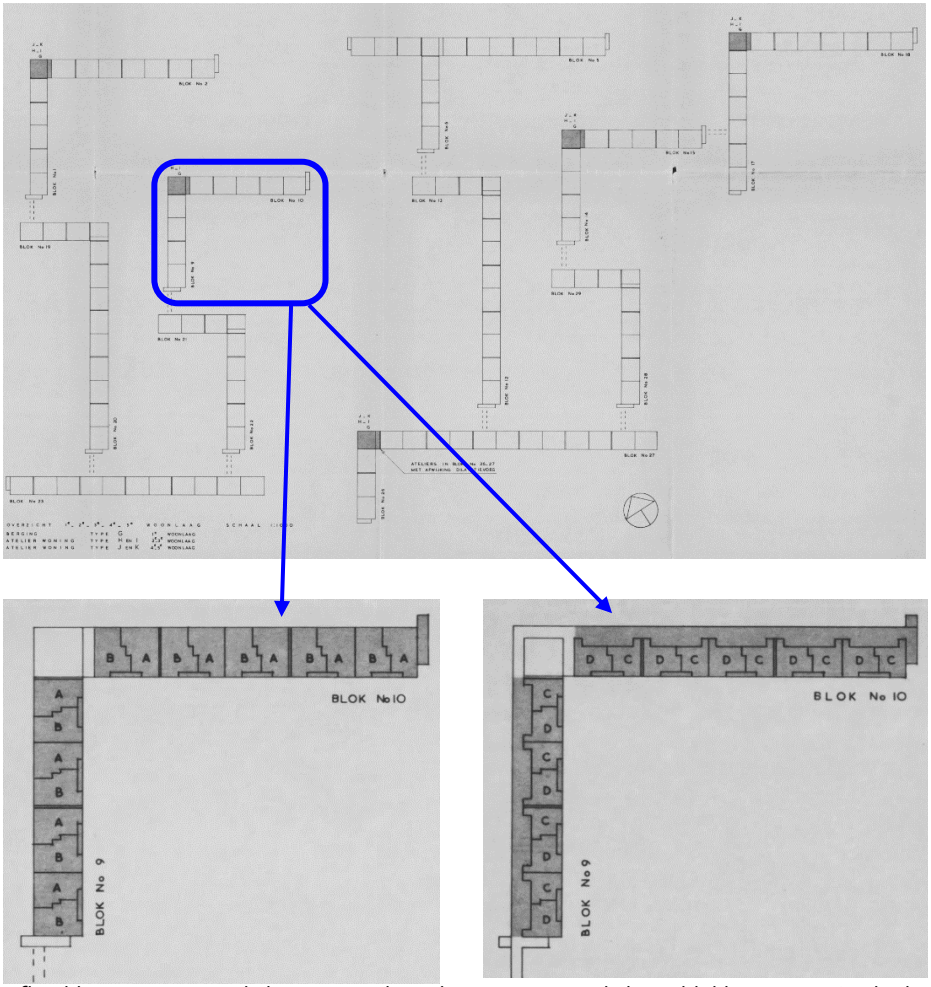




Afbeeldingen: Indruk van de voor- en galerijgevels (boven), trappenhuis en luchtbrug (onder) vlak na de levering van de wijk. Bron: SAA, 010122046121, B00000010156 en B00000009435, 1968-1972.

Woningtypes en plattegronden

Architect Van Gool gebruikt één bouwvorm voor alle woningtypes. De verdeling naar grootte van de 1138 woningen (inclusief de woningen in de twee woontorens) is ongeveer als volgt: 3/5 vierkamerwoningen, 1/5 driekamerwoningen, 1/5 tweekamerwoningen en 24 atelierwoningen. In de nieuwe uitbreidingswijken van Amsterdam is de vierkamerwoning in de woningwetbouw min of meer het standaardtype geworden. Mede dankzij de verruimde bepalingen voor de woningwetbouw bij de herziening van de Woningwet in 1962, zijn de woningen in Het Breed ook groter wat betreft de vloeroppervlakte dan in de westelijke tuinsteden uit de jaren vijftig: terwijl de vierkamerwoning in Slotermeer een oppervlakte heeft van 65 m², is de gemiddelde grootte in Het Breed 100 m². De breedte van een vierkamerwoning is ook zeven meter in Slotermeer, en circa tien meter aan een van de kanten in Het Breed. Omdat de galerijstraten geheel binnen de gevel kwamen te liggen, konden de woningen aan de beneden- en bovengalerij niet tot aan de voorgevel worden 'doorgetrokken', en kwamen hier daarom de kleinere twee- en driekamerflats, de bergingen en de gemeenschappelijke ruimtes te liggen. Op de tweede, derde en vijfde woonlaag zijn de vierkamerflats gelegen. Op de hoeken zijn in een later stadium atelierwoningen ingetekend. De verschillende woningen zijn als 'tetrisblokjes' in elkaar gepast (zie afbeeldingen hieronder).



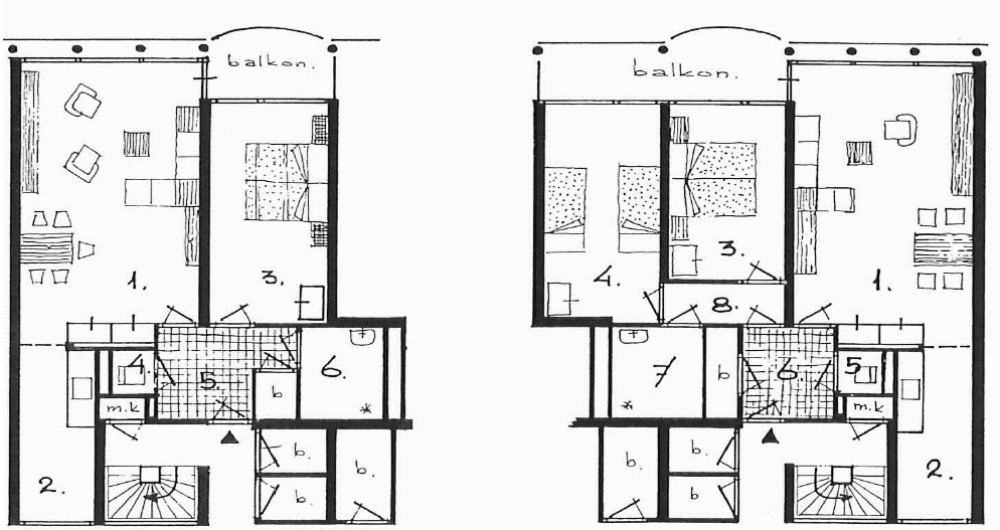
Afbeeldingen: Boven is de locatie van de atelierwoningen in de bouwblokken te zien (in donkere grijs aangegeven). Blokken negen en tien zijn met een blauwe lijn omcirkeld. Onder is gezoomd naar de organisatie van de vierkamerflats in blokken 9 en 10 (links) en de organisatie van de kleinere woningen in de galerijverdiepingen (rechts). Bron: SAA, Centraal Tekeningen archief.

De woningvarianten die Van Gool ontwierp, laten een aantrekkelijke plattegrond zien met ruime vertrekken en een moderne, open indeling. In de keukens van de vierkamerflats is het werkgedeelte geplaatst tegen de zijwand van de badkamer en het eigen trappenhuis zodat er voldoende ruimte overblijft voor een 'eetkeuken' langs de vensters, een typologische nieuwigheid. In de woningen aan de beneden- en bovengalerij liggen nergens slaapvertrekken aan de galerijkant. Alle twee-, drie en vierkamerwoningen hebben dezelfde woonkamers en balkons: op de zon en het autovrije groen gericht. Verder zijn er verschillende types atelierwoningen.

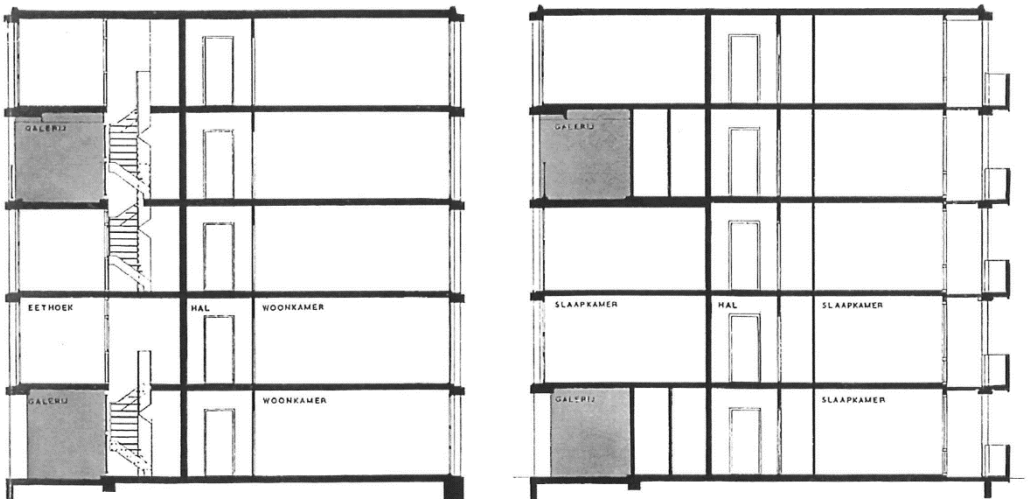




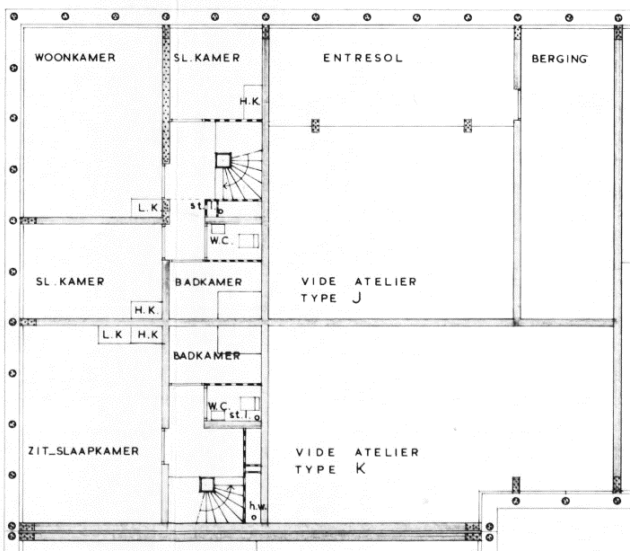
Afbeelding (boven): plattegrond van twee in elkaar verweven vierkamerflats. Bron: M&A, 2008. Afbeelding (onder): eetkeuken in een van de appartementen op de derde bouwlaag. Door de raam is de eigen toegangstrapje te zien. Aan het andere einde van de keuken is de woonkamer te zien. Bron: SAA, 5293FO007386, 1969.



Afbeelding: plattegrond van een tweekamerwoning (links) en een driekamerwoning (rechts). Aan de kant van de galerij zijn de keukens, de trappenhuizen en de bergingen gesitueerd. Bron: M&A, 2008.



Afbeelding: uitsneden van de middelhoogbouw in het Breed ter plaatse van de trappenhuizen (links) en van de slaapkamers (rechts). De locatie van de galerijen is met grijs aangegeven. Bron: M&A, 2008.



Afbeelding: plattegrond van twee atelierwoningen (type J en type K) op de vijfde verdieping.
Bron: SAA, Centraal Tekeningen archief, 1968.



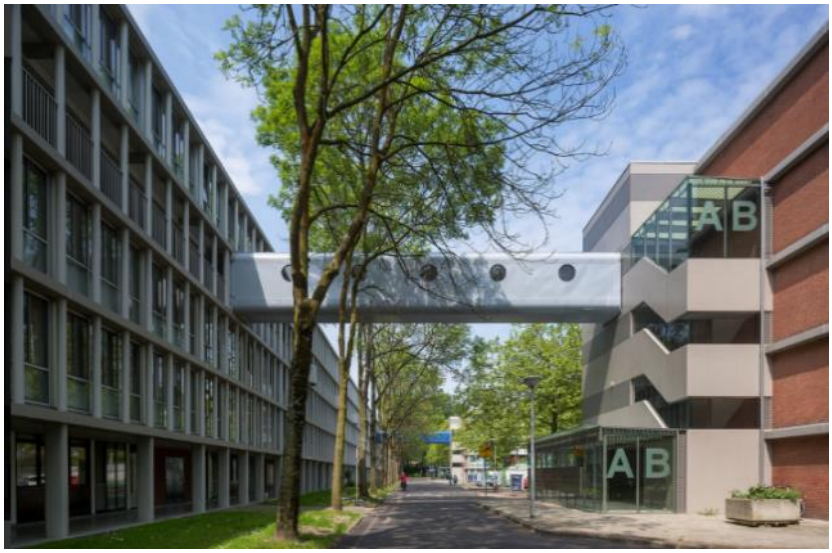
Afbeelding: Modelwoning: woonkamer met beglazen wand. Bron: SAA, 5293FO007365, februari 1969.



Afbeelding: Atelierwoning. Bron: SAA, 5293FO007383, 1969.

5 Latere ontwikkelingen en renovatie

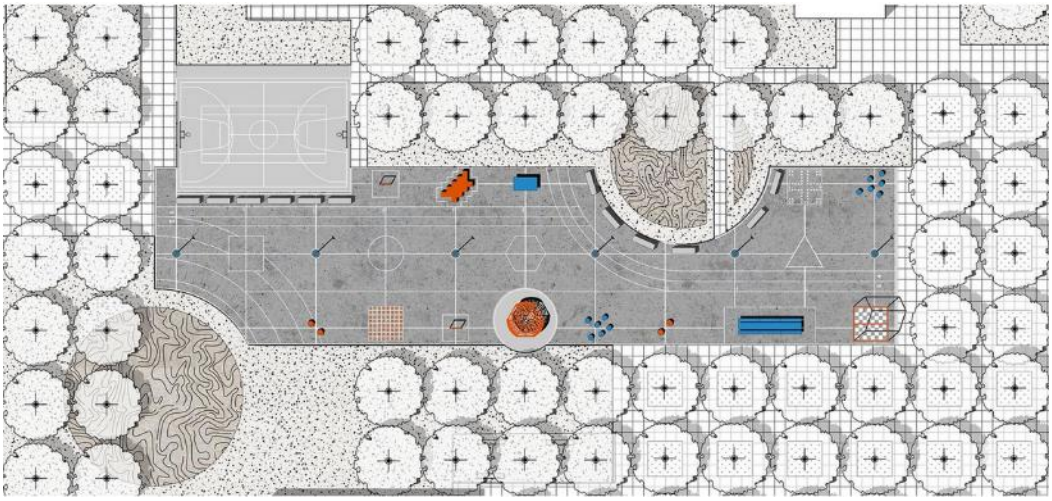
Sinds de oplevering van de wijk in 1968 is er veel veranderd. De geplande metroverbinding is er pas in 2018 gekomen en Het Breed is, evenals De Molenwijk, van een van de modernste wijken van Amsterdam, waar veel hoogopgeleiden woonden, langzamerhand uitgegroeid tot een kwetsbare wijk met een onderhoudsachterstand. Dit is het gevolg van de veranderde sociaaleconomische samenstelling van bewoners: veel van de eerste bewoners kochten een huis elders in Noord, bijvoorbeeld aan de Nieuwendammerdijk of Buiksloterdijk, en de verbondenheid in de buurt nam langzaam af.
Tussen 2013 en 2015 heeft Het Breed een grote renovatie- en verduurzamingsbeurt ondergegaan, geïnitieerd door Ymere en Eigen Haard (in samenwerking met stadsdeel Amsterdam Noord en energiebedrijf Eneco), die na jaren onderhandelen een akkoord met de bewonersvereniging bereikten. De Architecten Cie., de opvolger van het architectuurbureau van Van Gool, heeft het ontwerp en het advies voor het renovatieproject geleverd. De glazen gevels werden geheel vervangen door isolerend glas, het houtwerk aan de buitenzijde van de woongebouwen werd geschilderd of vervangen en de loopbruggen werden in de oorspronkelijke, felle kleuren geverfd. Alle appartementen kregen een nieuwe, duurzame cv-installatie. Een deel van de renovatie, het afsluiten van de trappenhuizen om veiligheidsredenen, was voor sommigen controversieel. De bovengalerij was ooit aangelegd als openbare weg en sommigen vonden dat het vrij toegankelijk moest blijven. Toch is ook deze aanpassing uitgevoerd en is sindsdien een pasje nodig om via een afgesloten toegangsdeur naar binnen te kunnen.



Afbeelding: Nieuw gemeenschappelijk entree met bellen en brievenbussen.
Bron: https://cie.nl/page/781/renovatie-het-breed

In 2016-2017 is tevens de centraal openbare ruimte, in opdracht van de gemeente Amsterdam en de stichting Krajicek, door studio 'dmau' opgeknapt. Hun voorstel gaat uit van een langgerekt openbaar asfaltplein van 88m x 17m, een enorm speellandschap, uitgestrekt over de centrale ruimte zodat alle paden er samenkomen. Het plein is gebaseerd op het oorspronkelijke buurtraster en op de punten van het raster werden verschillende speelelementen, geïnspireerd op de modernistische speeltuinen van

Aldo van Eyck, geplaatst. Om samenhang te creëren werden alle objecten 'Breedveld oranje' en 'Breedveld blauw' geverfd, twee kleuren die bij de recente renovatie van de aangrenzende gebouwen zijn gebruikt. Het ontwerp is geïnspireerd op archieffoto's die laten zien hoe de bewoners zich vroeger de ruimte toe-eigenden om te spelen.
Omdat de renovatiewerken van zowel bebouwing als openbare ruimte zijn uitgegaan van het versterken en verbeteren van de bestaande kwaliteiten, is de stedenbouwkundige opzet van de wijk nog helemaal gaaf. De beleving van de galerijstraten is echter veranderd omdat die niet meer toegankelijk zijn voor bezoekers en leveranciers.





Afbeeldingen: renovatieplan van studio 'dmau' (boven) en foto van het Breedveld na de renovatie in 2016-2017.
Bron: https://www.studiodmau.com/work/gridgrounds-breedveld. Foto: Jacopo Gennari Feslikenian.













Afbeeldingen: Impressie van de huidige conditie van het Plan van Gool. Bron: M&A 2021.







Afbeeldingen: Oorspronkelijke speelelementen en terreinverhogingen. Bron: M&A 2021.

6 Cultuurhistorische aspecten

Korte biografie van winnende architect Frans van Gool

Architect Frans van Gool (1922-2015) werd in Antwerpen geboren en groeide op in Rotterdam, waar hij de MTS voltooide en zijn eerste baan kreeg bij het bekende Rotterdamse bureau Van den Broek en Bakema. In deze functie leverde hij een belangrijke bijdrage aan het ontwerp voor de Lijnbaan in Rotterdam. In 1953 verhuisde hij definitief naar Amsterdam om bij de Gemeentelijke Woningdienst te gaan werken. In Amsterdam ontwierp Van Gool onder meer het 'Blue Band dorp' in Slotervaart (1958-1960) en de reeks van vijf galerijflats in Osdorp langs de Notweg (1958-1961). Van Gool beschouwde de flats als ideale oplossing voor de toekomstige massawoningbouw. Het toch wel eervolle verzoek van zijn voormalige baas bij de Gemeentelijke Woningdienst, om met Van Eyck en Bakema deel te nemen aan de planvorming voor de Buikslotermeerpolder, was ongetwijfeld te danken aan die opmerkelijke ontwerpen. In 1957 begon hij zijn eigen bureau, samen met architecten Hein Stolle en Arnold Oyevaar. Bekende projecten van Van Gool en partners zijn, naast de flatgebouwen in Het Breed, het hoofdkantoor van Nationale Nederlanden in Den Haag, HEMA-warenhuizen in vier verschillende steden, het 'BH-gebouw' in de Amsterdamse Overschiestraat en het kantoorcomplex 'Peper en Zout' aan de Weteringschans in Amsterdam. Van Gool werd, na zijn pensionering in 1986, tot rijksbouwmeester benoemd, een functie die hij gedurende twee jaar uitoefende.



Afbeelding: Foto van architect Frans van Gool, datum onbekend.
Bron: https://www.archined.nl/2015/10/frans-van-gool-1922-2015/

Jonge bewoners en gewaagde sociale experimenten

Vanwege de duurdere huurprijzen werd Het Breed vanaf 1968 populair onder veel middenklasse gezinnen, in plaats van de 'upper lower class' voor wie het volgens architect Van Gool oorspronkelijk bedoeld was. Ze werden niet alleen door al het groen aangetrokken maar ook door de grote, mooie flats met aparte eetkamer en - dankzij de glazen gevel - veel licht. De eerste bewoners waren dus progressieve jonge, enthousiaste creatieven en intellectuelen met jonge gezinnen - gelijkgestemden met dezelfde linkse idealen en een actieve opstelling - wat tot een bloeiend sociaal leven en het vroege succes van de

wijk heeft geleid. Ze sloten gemakkelijk vriendschap met elkaar op de rand van de zandbak of op het schoolplein en organiseerden samen talloze activiteiten in de (door hen gekraakte) gemeenschappelijke ruimtes of in het midden van het groen. Zo ontstonden er, onder andere, 'Broodje Mee (kinderopvang voor tussen de middag), een buurtcafé, een wekelijkse filmclub, Jeu de Boulestoernooien en volksdanslessen. Er werd ook grond geclaimd voor een collectieve moestuin. In de loop van de jaren zeventig werd Het Breed tevens het decor voor een aantal gewaagdere sociale experimenten die de tijdgeest kenmerkten, zoals partnerruil en een anti-autoritaire kresj, of 'blote-billen-kresj', waar de kinderen meer zelf konden bepalen en geen luiers droegen. Deze eerste bewoners waren eigenlijk de pioniers voor het hippe Noord van nu en ze bevestigden architect Van Gools gedachte, dat mensen door de onbepaaldheid van een omgeving zich vrij voelen om er zelf aanvulling aan te geven. Volgens Van Gool ontstaat de herkenbaarheid van de woonomgeving door het sociale patroon en niet omdat 'ieder zijn eigen deurtje kan herkennen'.









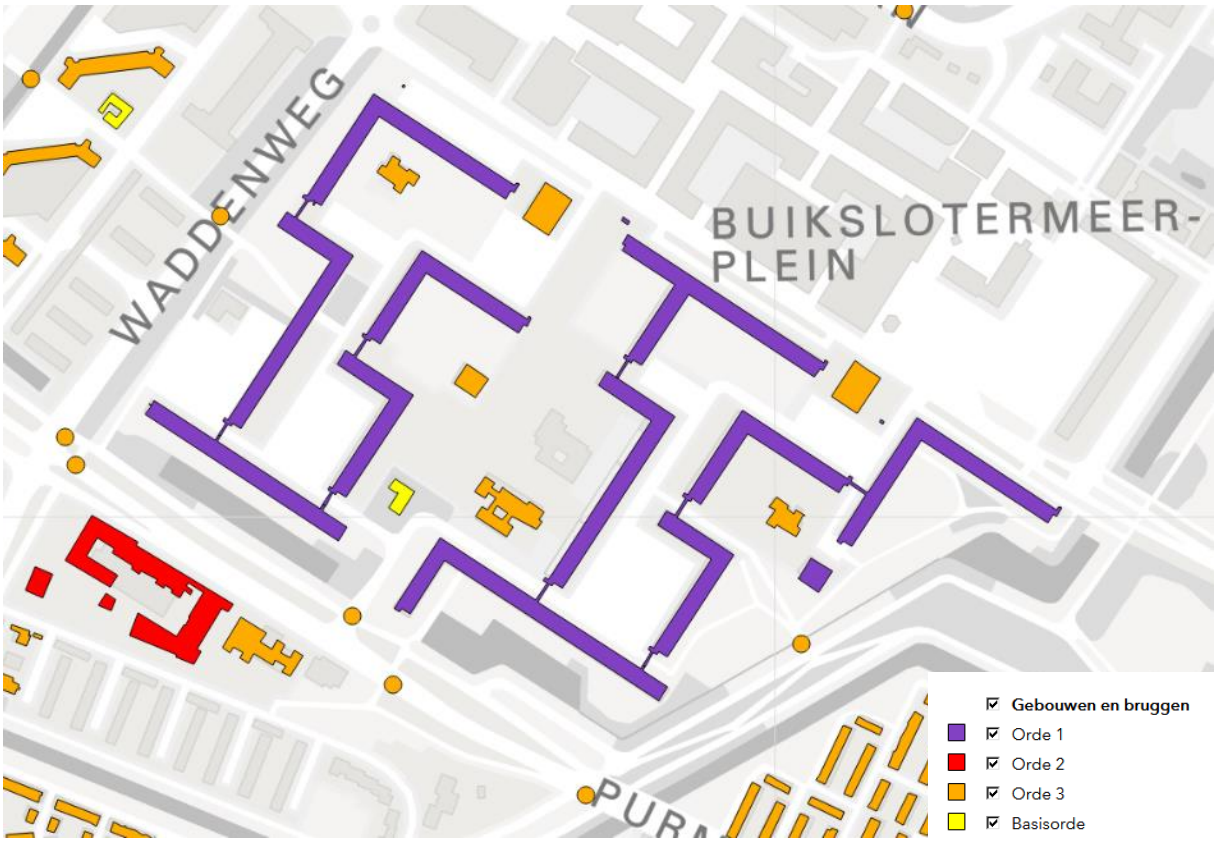
Afbeeldingen: Indruk van de levendigheid van Het Breed tijdens de jaren zeventig en tachtig. Bron: Kleijne 2013.

7 Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP-gebieden

In 2016 zijn de Waarderingskaarten AUP-gebieden vastgesteld in het kader van de herziening van de welstandnota. Op deze kaarten is de bebouwing gewaardeerd met een ordewaardering, van basisorde oplopende via orde 3 en orde 2 naar orde 1. De hoogte van de ordewaardering wordt bepaald door het aantal punten van maximaal 5 dat aan de tussenwaarderingen Typologie (A), Architectonische vormgeving (B), Verkaveling (C) en relatie met tuinstad als geheel (D) is toegekend. De waardering in ordes is op de ordekaart of totaalwaarderingskaart aangegeven met kleurcodes. Daarbij zijn dezelfde kleurcodes gebruikt die ook bij de eerdere waarderingskaarten voor de 19de-eeuwse Ring en de Gordel '20-'40 zijn toegepast: paars voor orde 1, rood voor orde 2, oranje voor orde 3 en geel voor basisorde. Bebouwing die niet tot het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) behoort, is grijs ingekleurd; bebouwing waarvoor bij de afronding van de kaarten al vernieuwingsplannen waren vastgesteld is in wit aangegeven. De verschillende ordes worden in de AUP-gebieden als volgt gedefinieerd:

Orde 1: Monumenten of monumentwaardige bebouwing: Een architectuureenheid die op basis van typologie, een voor die periode bijzondere en/of karakteristieke architectonische vormgeving, de positie in een verkavelingseenheid en/of zijn bijdrage aan een verkaveling en veld de status heeft van rijks- of gemeentelijk monument of daarvoor in aanmerking komt.
Orde 2: Hoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld.
Orde 3: Middelhoge waarde: Een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld.
Basisorde: Lage waarde: Een voor de periode kenmerkende architectuureenheid zonder architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde, ofwel ontstaan door geringe ontwerpkwaliteit ofwel door latere, ingrijpende wijzigingen waardoor deze de architectonische meerwaarde en/of bijdrage aan de compositie van de verkaveling heeft verloren.

De systematiek van de waarderingskaarten maakt duidelijk dat orde 1 en orde 2 het hoogste beschermingsregime verdienen. Uitbreiding, ingrijpende vernieuwing, sloopnieuwbouw of aantasting van de omliggende groenstructuur is hier onwenselijk.



Afbeelding: Uitsnede van de *Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit AUP* ter plaatse van het Plan van Gool.

De elf middelhoge flats en de negen luchtbruggen zijn zeer hoog gewaardeerd op alle tussenwaarderingen en hebben een orde-1 gekregen. De kerk aan de oostkant van het gebied - de Weerenkapel, van J. van der Grinten en L. Heijdenrijk uit 1969 - werd tevens met een orde-1 gewaardeerd en is inmiddels aangewezen als gemeentelijk monument. De lage kapel met zijn zware overhangende platte dak voegt zich goed in het landschap.



Afbeelding: de Weerenkapel in 2012. Bron: 020apps.nl.

Daarnaast zijn ook de twee torens en de vier schoolgebouwen met een orde-3 gewaardeerd en een gebouwtje voor bijeenkomsten met een basisorde gewaardeerd. De andere aanwezige school (De Buikslotermeer - Alles-in-1 school) is niet gewaardeerd omdat het pas later (in de huidige vorm) is toegevoegd. Alle bruggen/ viaducten in het gebied zijn met een orde-3 gewaardeerd.

Bronnen

Publicaties
Voor deze CHV is voor een belangrijk deel gebruik gemaakt van:

- Aardse, H., *Cultuurhistorische verkenning Buikslotermeer II Amsterdam Noord*, M&A 2012
- Guarda, S., *Cultuurhistorische verkenning De Molenwijk*, M&A 2020
- Van Rossem, V., *Beschrijving Plan van Gool*, M&A 2008

Daarnaast zijn de volgende bronnen en literatuur geraadpleegd:

- Bolte, W. en Meijer, J., *Van Berlage tot Bijlmer*, Nijmegen 1981
- Bureau Voorlichting Gemeente Amsterdam, *Plan Oyevaar Stolle Van Gool, Buikslootermeer, Amsterdam-Noord*, Amsterdam 1967/68
- Colenbrander, B., *Frans van Gool: Leven en werk*, Rotterdam 2005
- Gemeentelijke dienst volkshuisvesting Amsterdam, *Sociale woningbouw Amsterdam 1968-1986*, Amsterdam 1987
- Hellinga, H. en De Ruijter, P. (red.), *Algemeen uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar*, Amsterdam 1985
- Kleijne, J., *De Bomen op Het Breed: Een geschiedenis van het Plan van Gool*, Amsterdam 2013
- Kosters, Muller en Van Wesemael, 'Experimenten op de schop: een tweede jeugd voor Het Breed', in: *OASE* 57, 2001, pp. 86-95
- Oyevaar, Stolle en Van Gool, 'Woningbouw Buikslotermeer te Amsterdam, in: *Bouwkundig Weekblad* 1969, pp. 140-144
- Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967*, Amsterdam 1968
- Van Velzen, E., 'Over vanzelfsprekendheid', in: *OASE* 49-50, 1998, pp. 44-65

Archieven en databanken

- Beeldbank Stadsarchief Amsterdam (SAA)
- Inventaris van het Archief van de Dienst Openbare Werken, Centraal Tekeningen Archief SAA

Internet
https://nieuws.eneco.nl/een-van-de-grootste-europese-renovatieprojecten-het-breed-viert-eerste-oplevering/
https://www.studiodmau.com/work/gridgrounds-breedveld
https://cie.nl/page/781/renovatie-het-breed

Colofon

Datum: juni/ oktober 2021
Status: definitief
Tekst en onderzoek: Sandra Guarda
Redactie: Hester Aardse, Annette ten Doeschate

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2021
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

De kennis uit deze uitgave mag door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M en A nodig. 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. M en A doet zelf altijd haar uiterste best rechthebbende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.