

Cultuurhistorische verkenning

Westertoegang De Ruyterkade

C 12-045, Amsterdam, dec. 2012

Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	6
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	10
4	Conclusie	13
	Bijlage I: Historische kaarten	14
	Bijlage 2: Informatie brug 314	17
	Colofon	19

Inleiding

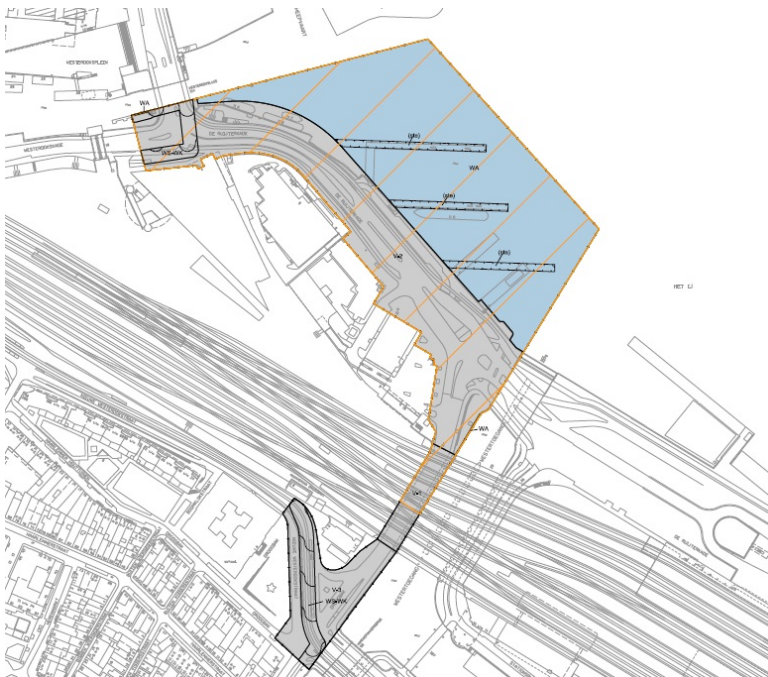
Dienst IVV heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan *Herinrichting De Ruyterkade – Westertoegang* van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting over de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

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 monument of als beschermd 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.

Plangebied

Het plangebied bestaat in hoofdzaak het gedeelte van de De Ruyterkade tussen de Westertoegang en de Westerdoksluis met aan de oostzijde een uitloper onder het spoor door in de richting van de Droogbak. Op dit punt raakt het plangebied aan de historische stad, aan een gedeelte van het voormalige 'open havenfront'. De rest van het plangebied ontstond omstreeks 1873 door de demping van een gedeelte van het 19de-eeuwse Westerdok. In de 20^{ste} eeuw onderging het gebied vele gedaanteverwisselingen, zodat de oude historische structuur nauwelijks meer afleesbaar is. Cultuurhistorisch belangrijke elementen zijn het nog grotendeels uit geklonken ijzeren vakwerkkolommen opgebouwde spoorwegviaduct over de Westertoegang en de sluis met draaibrug die toegang geeft tot het Westerdok en de Westelijke Grachtengordel. De historische ontwikkeling wordt in hoofdstuk 2 verder uitgewerkt.

Het hele plangebied maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht* en ligt in de bufferzone van het door Unesco aangewezen werelderfgoed. De implicaties daarvan voor het plangebied worden in de paragrafen 1.2 en 1.3 beschreven.



Dienst IVV, 2012 - Plangebied Westertoegang De Ruyterkade.

1 Beleidskader

1.1 Algemeen

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

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

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

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

1.2 Beschermd Stadsgezicht

het ontwerpbestemmingsplan *Herinrichting De Ruyterkade – Westertoegang* valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht* in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuur, bebouwing en openbare ruimte. Het beschermd stadsgezicht wordt door middel van conserverende bestemmingsplannen verankerd in de ruimtelijke ordening (Wro). In de bestemmingsplannen zijn waarderingskaarten opgenomen waarop aan alle bebouwing tot 1940 een orde is toegekend.

Over de Stationseilanden zegt de toelichting bij het besluit tot aanwijzing van Amsterdam binnen de Singelgracht het volgende:

“Aan de IJ-zijde van de binnenstad van Amsterdam bevinden zich belangrijke infrastructurele werken, zoals de Stationseilanden voor het railvervoer en de Prins Hendrikkade voor het wegverkeer, die bij de ontsluiting van de binnenstad een belangrijke rol spelen. Daarnaast zijn de Oosterdoks- en Westerdoksdijk, inclusief bijbehorende sluizen, nog aanwezig. De infrastructurele werken hebben een overwegende oost-west richting. Door de situering van deze werken tussen de historische binnenstad van Amsterdam en het IJ is het open IJ-zicht echter verdwenen. [...] De Prins Hendrikkade is een verbrede voor de stad langs gelegen kade die parallel loopt aan de route aan de Noordkant van het station en die aansluiting geeft op de IJ-tunnel.”

Het te beschermen gebied wordt als volgt beschreven:

“Bij de bescherming van het stadsgezicht Amsterdam ligt het accent op de gave historisch-ruimtelijke structuur en het nog overwegend historisch waardevolle bebouwingsbeeld van de historische binnenstad. Als begrenzing is gekozen voor de Singelgracht aan de stadszijde, omdat deze historisch-ruimtelijk gezien een belangrijke cesuur vormt. Aan de IJ-zijde wordt het stadsgezicht begrensd door het IJ zelf, behalve op die plaatsen waar de historische stadsuitleg aan

het IJ in stedenbouwkundige opzet of bebouwingsbeeld ingrijpend is gewijzigd. Zo sluit de grens van het beschermde stadsgezicht vanaf de Singelgracht, via de spoordijk, Eilandsgracht (om het Prinseiland, Realeneiland en Bickerseiland heen) en Westerdokskade aan op het IJ. Aan de oostzijde loopt de grens direct achter de kavels met bebouwing aan de Kattenburger-, Wittenburger- en Oostenburgergracht om achterlangs het Scheepvaartmuseum via het Oosterdok aan te sluiten op het IJ. De Oostelijke Eilanden vallen als zodanig dus grotendeels buiten het te beschermen stadsgezicht.”

Vanuit het beschermd stadsgezicht is een zorgvuldige omgang noodzakelijk met cultuurhistorisch waardevolle elementen in het plangebied. Als zodanig kunnen de Westertoegang en de Westerdoksluis worden aangemerkt (zie paragraaf 2.2). Het verleggen van de begrenzing van de De Ruyterkade in noordwaartse richting is een beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden: water is een essentieel en onmisbaar onderdeel van de monumentwaarde van de Amsterdamse binnenstad. De openheid van het IJ, als voormalige zeearm, vormt daarbij een contrast met de door gemetselde kademuren afgebakende grachten van de binnendijkse gebieden.

Met de sloop van de huidige waterkering, die bestaat uit damwandprofielen, gaat geen historische waarde verloren. Een punt dat verbeterd moet worden is de aansluiting van de waterkering op het zuidelijke landhoofd van de brug over de Westerdoksluis. In de huidige toestand sluit de damwand op een willekeurig punt aan op de natuurstenen beplating van het landhoofd. In het conceptplan wordt de begrenzing nog verder verlegd naar de waterzijde, waar een terugwijking in zuidelijke richting meer voor de hand zou liggen. Deze aansluiting moet in een separaat ontwerp worden uitgewerkt, waarbij de zichtbaarheid van de brug en de sluis vanaf het water leidend moet zijn.

1.3 Unesco werelderfgoed

De Unesco bescherming richt zich in de eerste plaats op de 17de-eeuwse grachtenuitleg van Amsterdam ('property'). Het plangebied ligt in de bufferzone, de (historische) context van het werelderfgoedmonument, die voor het functioneren en behouden van de 'site' onmisbaar is. Ontwikkelingen en veranderingen in de bufferzone worden door het Werelderfgoedcomité getoetst op hun gevolgen voor de 'site'. Kernbegrippen bij de beoordeling zijn 'visual impact', 'authenticity' en 'integrity'. Bouwprojecten en ruimtelijke aanpassingen moeten voldoen aan de door de Unesco gehanteerde criteria voor het behoud van de 'outstanding universal value'.

De in het ontwerpbestemmingsplan *Herinrichting De Ruyterkade – Westertoegang* voorgestelde wijzigingen hebben geen gevolgen voor de Unescobescherming.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Droogbak

De oorspronkelijke Droogbak was een stuk kade grenzend aan de Haarlemmer Houttuinen, dat deel uitmaakte van het open havenfront. De kade ontstond bij de grote westelijke stadsuitleg van 1613. Deze uitleg – het begin van de befaamde grachtengordel – omvatte vier deelgebieden: de hoofdgrachten, de Jordaan, de Westelijke Eilanden en de Haarlemmerbuurt. De Haarlemmerbuurt werd doorsneden door de rechtgetrokken middeleeuwse zeedijk, die buiten de Haarlemmerpoort aansloot op de oude zeedijk richting Haarlem. De Westelijke Eilanden en het noordelijk van de dijk gelegen deel van de Haarlemmerbuurt lagen buitendijks. Langs het IJ waren laad- en losplaatsen voor hout (Haarlemmer Houttuinen) en de Droogbak, een stuk kade waar vismarkt werd gehouden.

2.2 Westerdok

Om dichtslibbing van de Amsterdamse haven tegen te gaan werd omstreeks 1830 een tweetal dijken in het IJ aangelegd vóór het oostelijke- en westelijke havenfront. Deze moesten de vaargeul vernauwen waardoor de getijden de geul beter op diepte zouden kunnen houden. Zo ontstonden het Ooster- en Westerdok, twee binnenhavens die beide via een sluis toegankelijk waren. Tussen de twee dokken in, werd het open havenfront nog tot de aanleg van de stationeilanden in 1872 gehandhaafd.

De oude indeling van het Westerdok is goed te zien op de Publieke Werkenkaart van 1867 (PW 1867). De Haarlemmer Houttuinen en de kade van de Droogbak grenzen niet langer aan open water maar aan het (nog altijd ruime) binnenwater van het Westerdok. De sluis, op de plaats van de huidige Westerdoksluis, was gesitueerd op een sluseiland met een lichtbaken ('stormsignaal'), een bergplaats voor sluisdeuren en, vreemd genoeg, een plantsoentje. Kort daarop zou de situatie door de komst van de spoorwegen drastisch veranderen.

2.3 Stationseilanden

Het spoor naar Haarlem vertrok aanvankelijk vanaf een kopstation buiten de Haarlemmerpoort, nabij de huidige toegang tot het Westerpark. Vanaf 1860 werd het aanleggen van nieuwe spoorlijnen door het Rijk ter hand genomen. Vanaf 1864 waren er plannen om een nieuwe station te bouwen in het open havenfront en de nieuwe lijn in de richting van Alkmaar op een verhoogd talud voor de Houttuinen langs te leggen. In 1870 werd met de spoorwegwerken begonnen. Tussen 1872 en '77 werden in het open havenfront tussen Westerdok en Oosterdok drie kunstmatige eilanden opgeworpen, waarvan de middelste bedoeld was voor de bouw van het Centraal Station. De aanleg van de eilanden geschiedde, afgaande op een aantal kaarten uit de periode, gefaseerd, waarbij het westelijke en oostelijke eiland als eerste klaar waren en fungeerden als werkeilanden. De eilanden waren van elkaar gescheiden door de Oostelijke en Westelijke Toegang die werden overspannen met fraaie spoorwegviaducten. Het westelijke 'eiland' was feitelijk geen eiland maar werd vastgebouwd aan de Drookdok en de Haarlemmer Houttuinen, die hiermee hun connectie met het water verloren. Op de kaart van Loman (1876) staan de eilanden, de spoorlijn en het te bouwen station alvast schetsmatig aangegeven. Diagonaal over het nieuwe westelijke eiland is het verloop van de oude Westerdoksdijk nog aangegeven, een element dat ook terugkeert op de B&W plankaart van 1921. Aan de zijde van de Droogbak stonden een tijdelijk stationsgebouw en een stalling voor de (paarden-) tram. In 1883 verrees aan de westzijde van dit nieuwe plein het Administratiegebouw van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij.



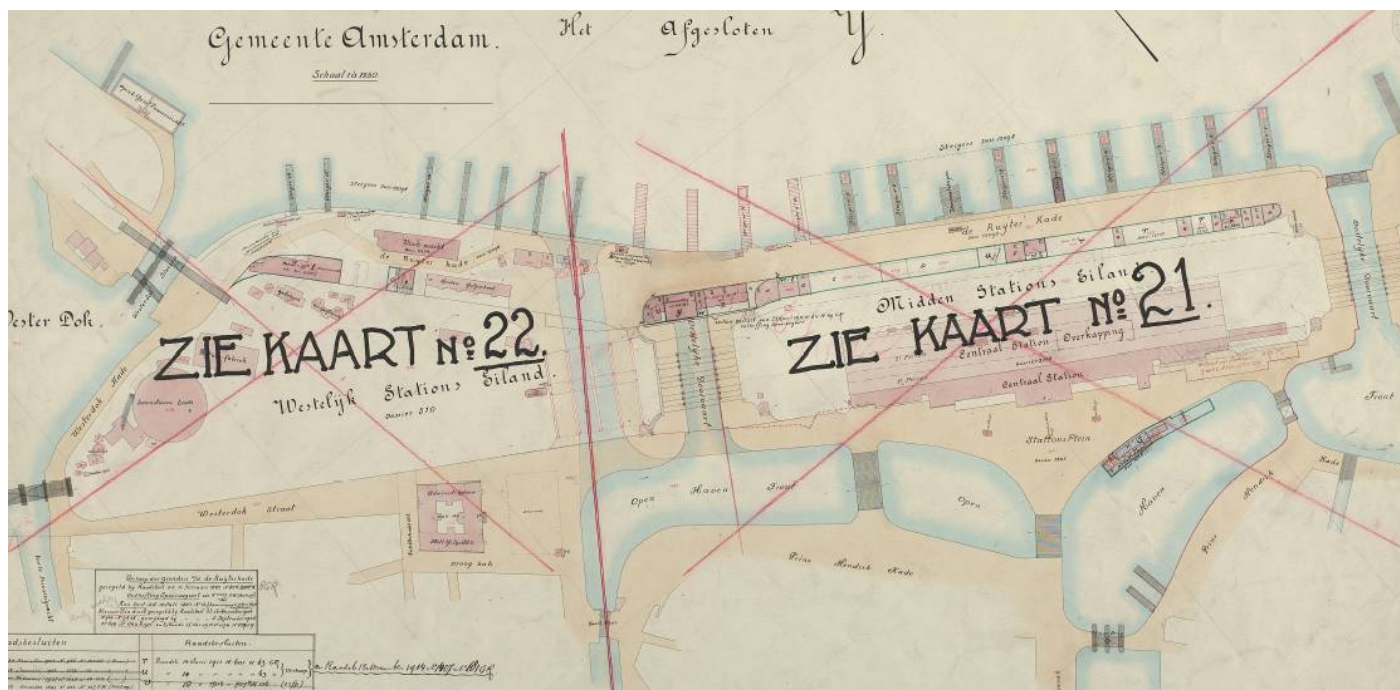
Situatie vóór 1907.



C.a. 1915.

2.4 Westertoegang en Droogbak

Tussen 1905 en 1908 kreeg het plangebied zijn huidige, min of meer definitieve vorm door het met circa 70 meter in westelijke richting verleggen van de Westertoegang. Deze ingreep ging gepaard met de bouw van een nieuw spoorwegviaduct dat nog steeds onderdeel uitmaakt van de huidige overspanning (1918 verdubbeld voor de lijn naar Zaandam). De doorvaart kwam daarmee in de as te liggen van het Singel. De oude en de nieuwe situatie zijn op de B&W plankaart van 1907 door elkaar weergegeven. Aan de zijde van de Droogdok ontstond door het rechttrekken van de kademuur een rechthoekig plein dat in zijn geheel Droogbak werd genoemd en waarop een 'gemeentelijk speelterrein' werd aangelegd. Met de rug tegen het spoor, ongeveer op de plaats van het eerdere, tijdelijke station, verrees in 1925 een school voor schipperskinderen. Het plein behield zijn rechthoekige vorm tot in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw. Door de schuine aantakking van de Prins Hendrikkade op de Nieuwe Westerdokstraat werd het plein later opgedeeld in twee driehoekige pleintjes. Het nieuwe stuk straat volgt, waarschijnlijk toevallig, bijna exact het verloop van het verdwenen deel van de Westerdoksdijk.



Bouw & Woningtoezicht 1907 – 1921.



Bouw & Woningtoezicht 1921 – 1936.

2.5 Westelijk Stationseiland en Westerdoksluis

Met de realisatie van het Centraal Station en de bijbehorende spoorlijnen werden de stationseilanden bijna volledig voor spoorweggerelateerde infrastructuur benut. Op het westelijke eiland werd een rangeerterrein aangelegd met een aftakking over de Westerdoksluis en een cilindervormige locomotievenloods, waarvan de hoofdvorm terugkeert in het ongeveer op dezelfde plaats verzezen Verkeersleidingsgebouw van de spoorwegen. Op de B&W plankaart van 1907 is voor het eerst de De Ruyterkade ingetekend. Deze had niet zijn huidige verloop parallel aan het water maar maakte een inwaartse knik om ruimte te bieden aan een overdekte vismarkt of visafslag, die daar in bedrijf bleef tot 1954. Aan de spoorzijde van de kade stonden in 1907 nog een houten hulpschool en een gebouwtje voor de pakketpost. Dwars op de kade staken steigers in het IJ bestemd voor de veerdiensten naar Groningen, Zaandam, Hoorn, IJmuiden en Purmerend. Op de B&W plankaart van 1921 en navolgende jaren is de situatie bijna onveranderd. Over de Westerdoksluis is de nu nog bewaarde, ijzeren draaibrug toegevoegd, zodat in totaal twee spoorbruggen en een brug voor wegverkeer de verbinding vormen tussen het Westerdokseiland en het Westelijk Stationseiland. De cilindervormige locomotievenloods werd omstreeks 1925 gesloopt en vervangen door een groter, half rond exemplaar dat in oostelijke richting was opgeschoven.

In het midden van de jaren '50 werden de Visafslag, de locomotievenloods en de overige gebouwen van de spoorwegen gesloopt. De De Ruyterkade kreeg zijn huidige verloop als doorgaande verkeersroute langs het IJ. In 1959 verdween de doorgaande spoorlijn langs de Westerdoksdijk en werden de noordelijke twee bruggen vervangen door één brede basculebrug. Bij deze ingreep zijn de historische sluiswanden nagenoeg volledig vervangen. De strook tussen de De Ruyterkade en het spoor werd gaandeweg gevuld met nieuwe kantoorgebouwen, zoals het Havengebouw van W.M. Dudok en R.M.H. Magnée (1959), een verzekeringskantoor (1987) en het gebouw voor de Kamer van Koophandel.



Vismarkt De Ruyterkade, c.a. 1910.



De Ruyterkade, ca 1965.

3 Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen

3.1 Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren

Westertoegang

Het Centraal Station met de spoordijk aan weerszijden en alle viaducten, bruggen en constructies die daar deel van uitmaken wordt in de toelichting op beschermd stadsgezicht expliciet vermeldt als cultuurhistorisch belangrijk structurelelement. De huidige spoorbrug over de Westertoegang dateert op deze plaats uit 1905-1908 en kreeg zijn huidige omvang door toevoeging van een tweede viaduct in 1918 en een verbreding in de jaren '90 van de 20^{ste} eeuw. De viaducten uit 1908 en 1918 lagen los van elkaar en zijn geconstrueerd met behulp van dicht op elkaar gelegde, geklonken ijzeren balken, gedragen door geklonken, ijzeren vakwerkpijlers. De later toevoegingen zijn in beton. In de gemetselde wanden van de Westertoegang zijn de afmetingen van de oude viaducten aan de plaats van de natuurstenen hoekblokken voor een deel nog afleesbaar.



De constructie heeft ondanks alle latere wijzigingen nog een historisch industrieel karakter. Er is in materiaal en vormgeving een duidelijke samenhang met de brug over de Korte Prinsengracht en met de bogenconstructie langs de Haarlemmer Houttuinen. Gezamenlijk houden deze kunstwerken de herinnering levendig aan de explosieve groei van het spoorwegennet in het laatste kwart van de 19^{de} eeuw, die voor Amsterdam verstreckende stedenbouwkundige consequenties had.

Het stoere, industriële karakter van de Westertoegang kan een meerwaarde opleveren voor de inrichting van de openbare ruimte. Door herstel (ontroesting), belichting en kleurgebruik kan het historisch industriële karakter worden versterkt.

Westerdoksuis

De oorspronkelijke sluis van omstreeks 1830 werd in 1959 ontmanteld of gesloopt. De plek is vooral van cultuurhistorische waarde omdat de sluis in combinatie met het restant van de spoorbrug de geschiedenis van het Westerdok als havenwerk uit de eerste helft van de 19^{de} eeuw afleesbaar houdt. Het Westerdok behoort, samen met het Oosterdok, het Entrepotdok en het Noord-Hollands Kanaal tot de grote infrastructurele projecten die in en om Amsterdam onder het regime van Koning Willem I werden uitgevoerd om Amsterdam als zeehaven nieuw leven in te blazen. Doordat op het Westerdokseiland alle historische bebouwing is gesloopt is de 19^{de}-eeuwse oorsprong van de plaats nauwelijks meer afleesbaar. De sluis en de spoorbrug krijgen daardoor een vrij grote cultuurhistorische betekenis.

Van de spoorbrug is het gedeelte op de sluis gerestaureerd en herbestemd. Het gedeelte boven de weg verkeert in een matige staat van onderhoud en is zonder functie. Zonder dit vaste stuk van de spoorbrug wordt de draaibrug, die in de huidige toestand steeds open staat, een onbegrijpelijk, geïsoleerd relict van het spoorwegemplacement dat doorliep over het hele Westerdokseiland.

De sluis uit 1959 is een, in combinatie met de brug voor wegverkeer zorgvuldig ontworpen utilitair bouwwerk. Door de toevoeging van hekken is het aanzicht verschaald. De aansluiting van de damwandconstructie op het zuidelijke landhoofd ligt teveel noordwaarts, zodat een deel van het landhoofd in de kadeconstructie is verdwenen.





3.2 Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing

Op de ordekaarten van Stadsdeel Centrum zijn gebouwen en objecten aangegeven waaraan binnen de grenzen van het beschermd stadsgezicht om architectuurhistorische of stedenbouwkundige redenen een bijzondere waarde is toegekend. Binnen de grenzen van het plangebied zijn geen monumenten gelegen (orde 1). De inrichting van het plangebied heeft wel consequenties voor direct aangrenzende gebouwen of objecten met orde 1 status, die uiteraard in relatie staan tot de hen omringende openbare ruimte. Aan de zijde van de Droogbak betreft dit:

- het Administratiegebouw van HIJSMIJ, C. Posthumus Meyjes (1883), Rijksmonument
- de School voor Schipperskinderen, Dienst Publieke Werken (1925), Rijksmonument

- Aan de zijde van de De Ruyterkade betreft dit:
 - het Havengebouw, W.M. Dudok en R.M.H. Magnée (1959), Gemeentelijk monument
 - de Westerdoksluis, Dienst Publieke Werken (1959), orde 2
 - de spoorbrug over de Westerdoksluis (1918), orde 2

4 Conclusie

Het plangebied ontstond omstreeks 1873 door de demping van een gedeelte van het 19de-eeuwse Westerdok. Tussen 1905 en 1908 kreeg het gebied zijn definitieve vorm doordat de Westertoegang circa 70 meter werd verschoven in westelijke richting en recht in de as van het Singel kwam te liggen.

In de 20ste eeuw onderging het gebied vele gedaanteverwisselingen, zodat de oude historische structuur slechts met moeite afleesbaar is. Cultuurhistorisch belangrijke elementen zijn het nog grotendeels uit geklonken ijzeren vakwerkkolommen opgebouwde spoorwegviaduct over de Westertoegang (1908/ 1918) en de sluis met brug (1959) die toegang geeft tot het Westerdok.

Het hele plangebied maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht en ligt in de bufferzone van het door Unesco aangewezen werelderfgoed. Het verleggen van de begrenzing van de De Ruyterkade in noordwaartse richting is een beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden: water is een essentieel en onmisbaar onderdeel van de monumentwaarde van de Amsterdamse binnenstad. De openheid van het IJ, als voormalige zeearm, vormt daarbij een contrast met de door gemetselde kademuren afgebakende grachten van de binnendijkse gebieden.

Met de sloop van de huidige waterkering langs de De Ruyterkade, die grotendeels bestaat uit damwandprofielen, gaat geen historische waarde verloren. Een punt dat verbeterd moet worden is de aansluiting van de damwand/ kademuur op het zuidelijke landhoofd van de brug over de Westerdoksluis. In de huidige toestand sluit de damwand op een willekeurig punt aan op de natuurstenen beplating van het landhoofd. In het conceptplan wordt de begrenzing nog verder verlegd naar de waterzijde, waar een terugwijking in zuidelijke richting meer voor de hand zou liggen. Deze aansluiting moet in een separaat ontwerp worden uitgewerkt, waarbij de zichtbaarheid van de brug en de sluis vanaf het water leidend moet zijn.

Voor de Westertoegang zouden de vroeg-20ste-eeuwse delen van het spoorwegviaduct beter tot spreken kunnen worden gebracht door inrichting van het maaiveld, kleurgebruik en verlichting. Daarbij zou gezocht kunnen worden naar samenhang met de overige kunstwerken in de spoordijk langs de noordelijke binnenstad.

De in het ontwerpbestemmingsplan *Herinrichting De Ruyterkade – Westertoegang* voorgestelde wijzigingen hebben geen gevolgen voor de Unescobescherming.

De archeologische verwachting voor het plangebied is separaat beschreven in BO 11-101 (februari 2012) van Bureau Monumenten & Archeologie

This historical map depicts the Haarlemmer Dijk and its surrounding urban environment. The dike itself is a prominent feature, curving from the top left towards the center. To the north of the dike is a large green area labeled 'Zaaienschied' and 'Wester Dijk Stale'. A 'Stormvloed' (storm surge) is indicated near the dike's base. The area to the south of the dike is labeled 'D O K'. To the east, the 'Wester Aandijplaatse' is shown. The map includes numerous street names such as 'Haarlemmer Dijk', 'Houtenlaan', 'Droegbak', 'Haring Pakkerij', 'Brouwers', and 'Gracht'. Various buildings and landmarks are marked, including 'St. Stadthuis', 'Stoomboot Steigers', 'Hof van de Politie', 'Janszonen', and 'Janszonen'. The map also shows the 'Zuid' (South) direction and a compass rose indicating North (N) and East (E). The map is oriented with North at the top.

This is a detailed historical map of Amsterdam, Netherlands, showing the city's layout, including the harbor, canals, and various districts. Key features include the 'Westendok' (Westendock), 'Centraal' (Central) area, 'Tijdelijk Station' (Temporary Station), and 'Rijkskade' (Rijkscade). The map is oriented with 'W E S T' (West) at the top left and 'O O S T' (East) at the bottom right. The city is divided into numerous streets and blocks, with labels for various districts and landmarks.

14



PW 1900.



PW 1922.



PW 1936.

Bijlage II: Informatie brug 314 (1959)

Brug 314 Westerdokssluis

Stalen basculebrug in de Westerdoksdijk over de Westerdokssluis

De plannen voor het bebouwen van het westelijk Stationseiland waren in 1955 in kannen en kruiken. Aan een geprojecteerde IJ-boulevard, die de De Ruyterkade met de Van Diemenstraat moest verbinden, was op de plaats van de voormalige locomotievenloods en de oude Vismarkt een gebouwencomplex gepland. Het Havengebouw naar ontwerp van de architect W.M. Dudok maakte hiervan deel uit en het gebouw zou onderdak moeten bieden aan de verschillende diensten en instanties die iets met de haven van doen hadden. Ook een nieuwe brug over de Westertoegang (brug 147) en een basculebrug over de Westerdokssluis zijn onderdeel van het plan voor de IJ-boulevard.

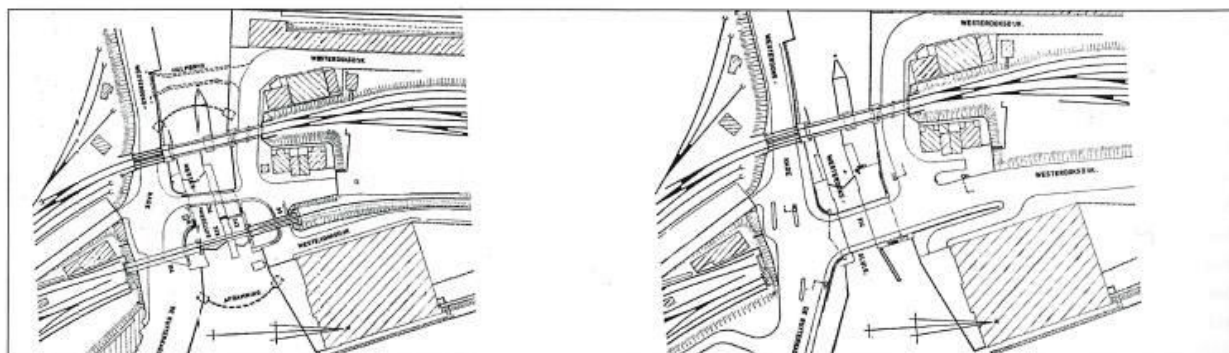
De bouw van de basculebrug liet op zich wachten, omdat het Rijk tussen 1959 tot 1961 een bestedingsbeperking uitgevaardigd had. Hierdoor bleef bij de afdeling Bruggen een groot aantal bruggen en andere werken op de plank liggen. De door Dic. Slebos vormgegeven basculebrug moest de ongelijkarmige, uit getrokken ijzer geconstrueerde draaibrug uit 1876 vervangen. Desondanks werd al op 31 mei 1960 de kale bascule van 150 ton op zijn plaats gebracht en op 26 november is de brug officieel geopend. De staalconstructie was gemaakt door de Constructiewerkplaats nv, voorheen Du Croo & Brauns, waarvan de werkplaats aan de Valkenweg in Amsterdam-Noord precies in het tracé van de IJtunnel lag. De bascule weegt inclusief zijn ballast en het wegdek met balustrades ongeveer 285 ton. De brug is 22,6 meter breed en de rijweg 16,5 meter. Met een elektromotor van 45 pk kan de brug in 45 seconden worden geopend. De brugwachter bedient vanuit een brugwachtershuisje zowel de



Sloop in 1959 van de in 1843 gebouwde Westerdokssluis met twee draaibruggen van de Nederlandse Spoorwegen.

Westerdokssluis als de Han Lammersbrug (brug 2202).

De bruggen over de Westerdokssluis waren beweegbaar vanwege de scheepsbouw, die vooral op het Bickerseiland gevestigd was. In 1890 liep de stalen driemaster Van Galen als laatste schip bij de werf De Nachtegaal van scheepsbouwmeester Meursing van stapel. Tegenwoordig staan de beweegbare bruggen ten dienste van de pleziervaart met staande masten.



Tekening uit 1959 van de oude en nieuwe Westerdokssluis.

(overgenomen uit: F.V. Smit, *Bruggen in Amsterdam. Infrastructurele ontwikkelingen en brugontwerpen van 1850 tot 2010*, Utrecht 2010, p. 194)



Brug 314 kort na de oplevering (foto oktober 1960). De lage kade is een wachtplaats voor de sluis. Het talud is bekleed met zeskantige keien. Het landhoofd van de burg is voorzien van natuurstenen platen. Talud, landhoofd en brug vormen één architectonische compositie. Bij het verleggen van de kademuur moet het vrije zicht op het landhoofd intact blijven en moet een logische aansluiting worden gevonden tussen brug en kade.

Colofon

Datum: 13-12-2012

Status: definitief

Tekst en redactie: P. Rosenberg/C. van Onna

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2012
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 BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.