



Cultuurhistorische verkenning

Oosterdokseiland Noord

C 14-0001 Amsterdam 2014

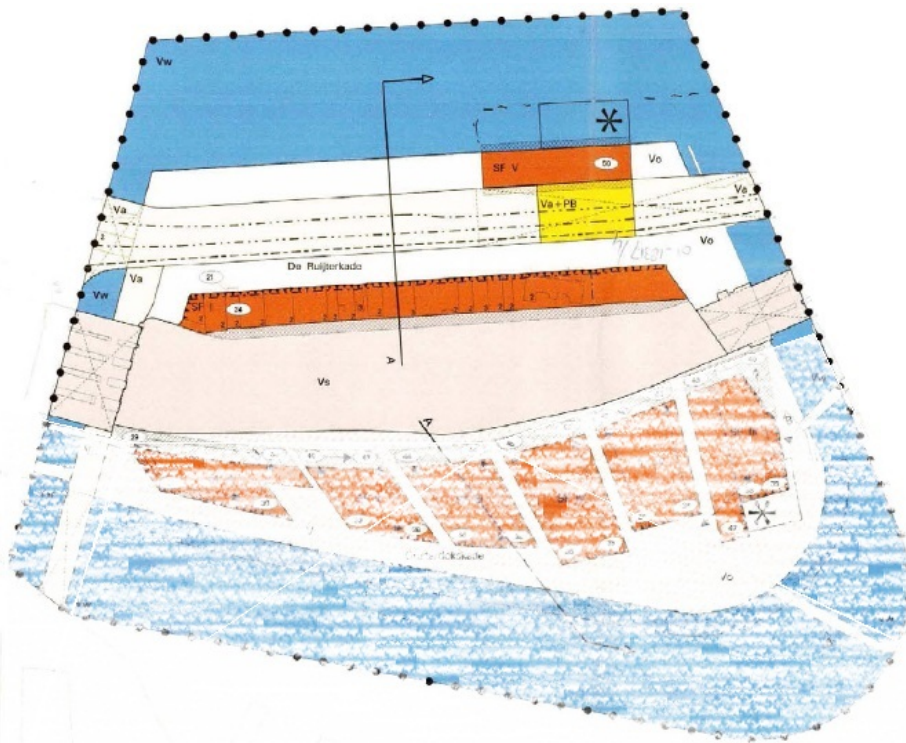
Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	8
4	Conclusie	13
	Bijlage I: Aanvullend beeldmateriaal	14
	Colofon	14

Inleiding

Het Project Management Bureau (PMB) van de Gemeente Amsterdam heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Oosterdokseiland Noord (ODE Noord) van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

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



Plangebied Oosterdokseiland Noord (ODE Noord) 2013.

1 Beleidskader

1.1 Algemeen

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

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

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

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

1.2 Beschermd Stadsgezicht

Het ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Noord 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. In deze Cultuurhistorische Verkenning wordt een voorstel gedaan voor actualisering van de bestaande ordekaart.

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'.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Oosterdok

Met de aanleg van een dijk tussen de westelijke punt van het Waalseiland naar de meest noordoostelijke punt van de Amsterdamse vestingwerken ontstond circa 1830 het Oosterdok. De oorspronkelijke ligging van deze Oosterdoksdijs, komt gedeeltelijk overeen met de zuidelijke begrenzing van plangebied Oosterdokseiland Noord.

Ten westen van het havenfront werd een soortgelijk dok aangelegd, het Westerdok. De twee nieuwe havenbekkens waren minder kwetsbaar voor slibvorming, omdat er geen getijdenwerking meer plaatsvond binnen de dijken.

De dokken waren via sluizen toegankelijk die in 1832 voltooid werden. De Oosterdoksluis had oorspronkelijk een breedte van 15 meter. Met de voltooiing van de sluizen in IJmuiden en de Oranjesluizen bij Schellingwoude in de jaren zeventig van de negentiende eeuw, verloren de Ooster- en Westerdoksluis hun waterkerende functie. Feitelijk ontstond op dat moment de huidige waterstaatkundige toestand waarbij het IJ en het Amsterdamse binnenwater één geheel vormen.



Detail Jacob Kuyper, 1867. De situatie ter hoogte van plangebied Oosterdokseiland Noord circa vijf jaar voor de aanleg van de stationseilanden.

2.2 Aanleg Stationseilanden

Vanaf 1860 werd het aanleggen van nieuwe spoorlijnen door het Rijk ter hand genomen. Ook voor de spoorverbinding tussen Haarlem, Amsterdam en Utrecht moest een nieuwe oplossing komen. De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, J.R. Thorbecke, wilde dat de spoorlijn langs de IJ-oever kwam te liggen, met een nieuw te bouwen centraal station in het Open Havenfront. Tegen dit plan bestond veel weerstand vanuit de stad en de

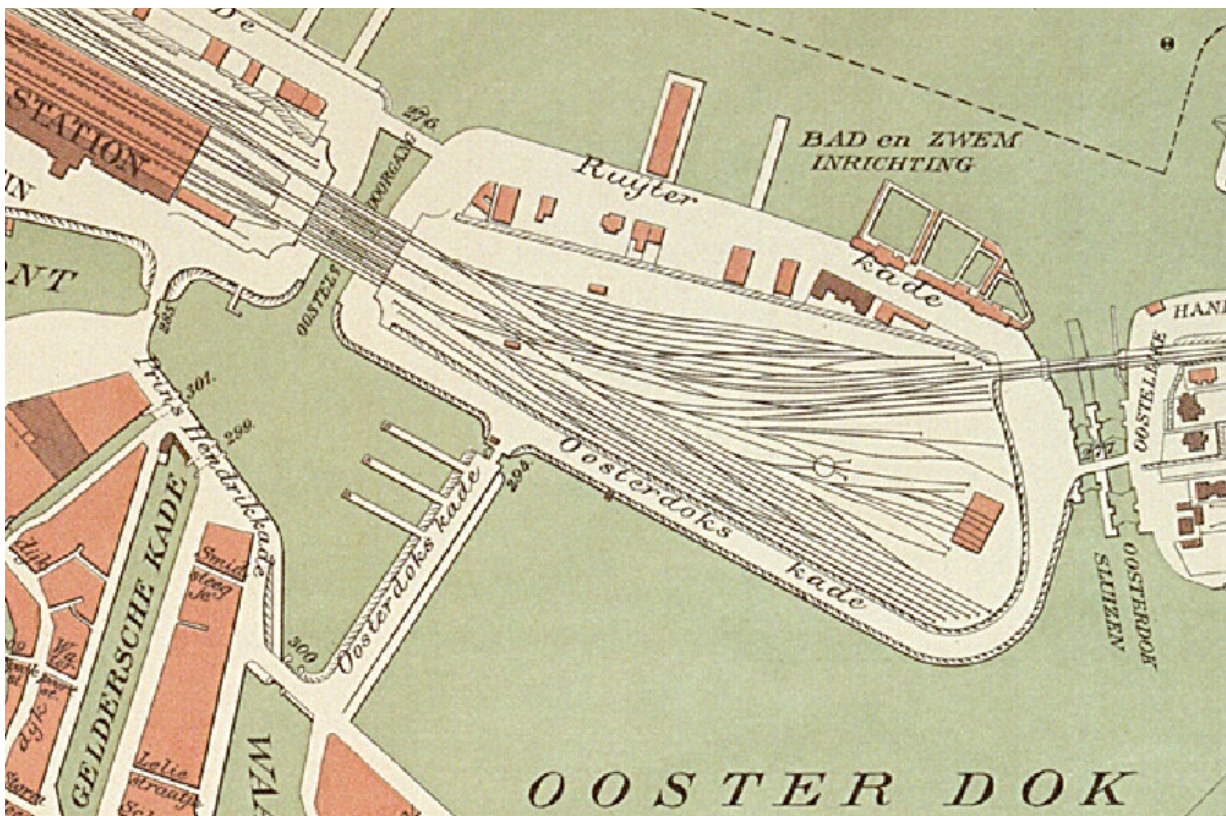
scheepvaart, maar in 1869 werd bij Koninklijk besluit bepaald dat het nieuwe station aan het IJ gebouwd moest worden.

In 1870 werd met het werk begonnen. Tussen 1872 en 1877 werden in het open havenfront tussen Westerdok en Oosterdok drie kunstmatige eilanden opgeworpen met zand afkomstig van de aanleg van het Noordzeekanaal. Het middelste eiland was bedoeld voor de bouw van het nieuwe Centraal Station, de andere twee eilanden hoofdzakelijk voor de bijbehorende spoorwegen. De eilanden kregen aanvankelijk de functionele namen Oostelijk- en Westelijk Stationseiland mee. De Oostelijke- en Westelijke Toegang, de waterwegen die de drie eilanden van elkaar scheidden, werden met stalen spoorwegviaducten overspannen. Deze werden gekenmerkt door een rijke architectuur, waarvan enkele fragmenten bewaard zijn gebleven.

De grootte van het Oosterdok nam door deze ingrepen aanzienlijk af, omdat de bestaande Oosterdoksdiijk deels is opgenomen in het Oosterdokseiland. De zuidwestelijke punt van de Oosterdoksdiijk bleef bestaan om als verbinding te dienen tussen het nieuwe Oosterdokseiland en het Waalseiland.¹ Dit gedeelte kreeg vanaf 1886 de naam Oosterdokskade of -dam mee.²

Het spoortracé kwam gedeeltelijk over het oostelijke deel van de dijk heen te liggen. De Oosterdoksluizen, die met de afsluiting van het IJ hun functie als primaire waterkering hadden verloren, werden door een spoorbrug grotendeels overdekt. Deze spoorbrug kon voldoende worden geopend voor hogere schepen. Via een doorgang uit 1884 in de Oosterdoksdam bleef de doorvaart tussen het IJ, het Oosterdok en het Open Havenfront mogelijk.

De Oosterdoksluizen bleven nog enige tijd intact, maar in 1908 werden ze gedeeltelijk ontmanteld om de doorvaart van grotere schepen mogelijk te maken. De doorvaart werd hierbij verbreed van 15 meter naar 25 meter. Minder dan tien jaar later was ook de nieuwe doorvaart te smal voor grotere zeeschepen. De spoorlijn maakte verdere uitbreiding onmogelijk. De rol van het Oosterdok als zeehaven kwam hiermee definitief ten einde.³



Detail PW Scheltema 1900. De situatie ter hoogte van Plangebied Noord na de aanleg van de stationseilanden. De eerste bebouwing aan de De Ruijterkade en de Oosterdoksluizen zijn tevens afgebeeld.

¹ Op de kaart van de Dienst der Publieke Werken in de Atlas van J.C. Loman jr uit 1876 is deze verbinding gemarkeerd als Oosterdoksdiijk. De aanduiding Oosterdoksdiijk maakte in de loop der tijd plaats voor Oosterdokskade

² J.A. Wiersma, *De Naam van Onze Straat*, Amsterdam 1978, p. 150.

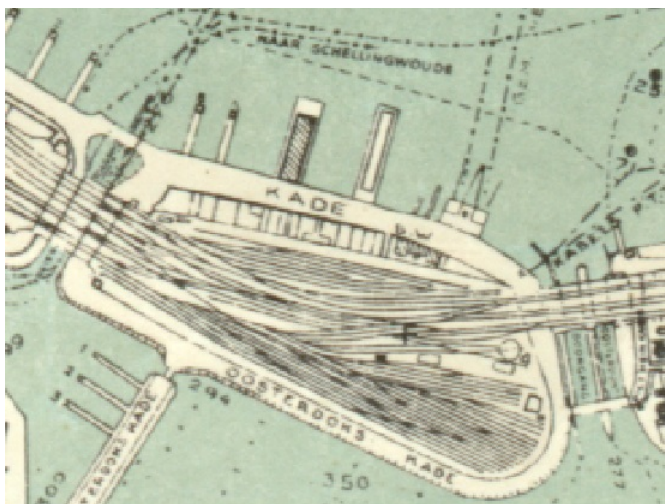
³ H. Dessens, 'Van Zeehaven tot Binnenwater' in: T. Dekker (red.), *Het Oosterdok: Verhalen van een Amsterdamse Haven*, Zutphen 2011, p. 38.

2.3 Inrichting Oosterdokseiland

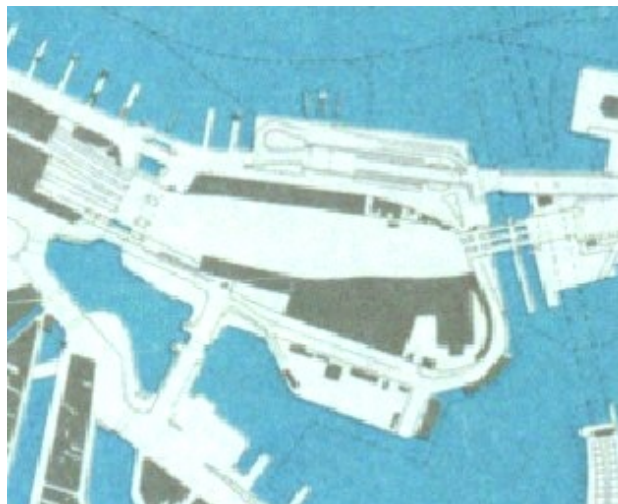
De Oostelijke- en Westelijke Stationseilanden boden na voltooiing van het Centraal Station, ruimte aan het spoortracé en aan rangeer- en stallingsterreinen. Behalve rangeer- en stallingsterrein kende het Oosterdokseiland aan de noordzijde ook andere gebruiksvormen. Over de gehele breedte van de drie stationseilanden werd de De Ruijterkade aangelegd. Ter hoogte van de oostelijke- en westelijke stationseilanden droeg de kade tot 1880 enkele jaren respectievelijk de namen Ooster- en Westerhoofd.⁴ Aan de kade werden pieren aangelegd voor diverse stedelijke- en regionale veerdiensten.

Vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw verscheen de eerste bebouwing aan de kade, welke een goed beeld geeft van de hoofdstedelijke architectuur rond de eeuwwisseling. Een groot deel van de bebouwing langs deze kade is al voor 1920 gesloopt ten behoeve van de bouw van de tweede perronkap van het Centraal Station. In feite resteert nu alleen nog het oostelijk deel van de historische bebouwing aan de De Ruijterkade, een ensemble van bovengemiddeld architectonisch niveau dat is gewaardeerd met de orden 1-3. De historische functies in deze strook waren voornamelijk toegespitst op handel en scheepvaart.

Het beeld van het zuidelijke deel van het Oosterdokseiland, dat buiten plangebied Oosterdokseiland Noord valt, is lang bepaald door het stationspostgebouw van P.J. Elling en A. van Gelderen uit 1955-1968. De rangeersporen hadden na de elektrificatie van het spoorbedrijf in de jaren dertig hun functie verloren en de situering van het nieuwe postkantoor, bij het Centraal Station en aan het spoor, was destijds optimaal. Rond 2005 werd begonnen met de herontwikkeling van het Oosterdokseiland. Het stationspostkantoor is hierbij volledig afgebroken en vervangen door nieuwbouw.



Detail PW 1950. Het Oosterdokseiland vóór de bouw van



Detail PW 1976. Het spoorwegemplacement heeft plaatsgemaakt voor het nieuwe stationspostkantoor. Ook is er veel land aangeplempt aan de IJ-zijde.

De De Ruijterkade is van oudsher een handelskade en heeft lange tijd als aankomst- en vertrekpunt gediend van enkele gemeenteveren van en naar Amsterdam-Noord. Tot het eind van de jaren zestig vertrok de pont vanaf de noordoostelijke hoek van de De Ruijterkade richting de voormalige Valkenweg. Hier waren de textielfabriek van Hollandia-Kattenburg en de scheepswerven van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) gevestigd. De aanleg van de IJ-tunnel gedurende de jaren zestig leidde ertoe dat de pontsteigers verplaatst werden in westelijke richting. Vanaf de nieuwe aanlegsteiger, die nog grotendeels aanwezig is nabij de Oostertoegang aan de De Ruijterkade, was er een rechte oversteek mogelijk naar het IJplein in Amsterdam-Noord. Nog later is de zuidelijke pontsteiger verplaatst naar zijn huidige locatie ten noorden van het Centraal Station.

⁴ Dit blijkt onder andere uit bestudering van een kaart uit 1881 van de Dienst Publieke Werken.

3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

Binnen het plangebied ODE Noord bevindt zich een aantal infrastructurele onderdelen van de oostelijke ringspoorbaan, die gedeeltelijk nog resteren uit het einde van de negentiende- en het begin van de twintigste eeuw. Daarnaast is ook de historische bebouwing aan de De Ruijterkade van belang als de oudste, nog bestaande bebouwing aan deze kade sinds de sloop van de oorspronkelijke bebouwing op de centrale- en westelijke stationseilanden in de loop van de twintigste eeuw.

3.1 Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren

Spoorwegviaduct Oostertoegang

In de jaren zeventig van de negentiende eeuw is een drietal stalen spoorwegviaducten over de Oostertoegang aangelegd ter voorbereiding op de bouw van het nieuwe Centraal Station. Oorspronkelijk waren deze op vier hoeken gemarkeerd door een vleugelgebouw, een met beeldhouwde leeuwen bezette architectonische uitwerking van het oorspronkelijke viaduct, dat op het viaduct aansloot via een concaaf muurgedeelte. Aangenomen wordt dat architect A.L. van Gendt verantwoordelijk is voor het ontwerp hiervan.

Omstreeks 1917 zijn de bestaande drie viaducten vervangen door vier nieuwe dubbelsporige, in staal uitgevoerde viaducten geleverd door de firma Kloos en Zn. Hierbij zijn ook de kolommen aan weerszijden van de doorvaart vervangen door de huidige, gemetselde exemplaren met granieten afdekplaten en basementen. De kolommen staan zo te zien nog op de 19^{de}-eeuwse, hardstenen afdekking van de kademuur. In de negentiende eeuw bevonden zich, blijkens oude foto's, tussen de kolommen nog natuurstenen balustrades.

Circa 1924 zijn de noordelijke vleugelgebouwen afgebroken ten behoeve van de aanleg van een vijfde spoorwegviaduct.

In 1966 is aan de zuidzijde een betonnen viaduct toegevoegd als verbinding naar het stationspostkantoor op het Oosterdokseiland. De beide vleugelgebouwen zijn in de jaren zestig bekleed met betonplaten om aansluiting te verkrijgen op het nieuwe viaduct.

In 1996 is aan de noordzijde een betonnen viaduct toegevoegd ter vervanging van het viaduct uit 1924. Hierbij is een gedeelte van de keermuur in stijl bijgemaakt om aan te sluiten op de historische oostelijke en westelijke keermuren (door de spoordijk) die nog uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw dateren.

Bij de sloop in 2004 van het betonnen viaduct (1966) aan de zuidzijde, zijn restanten aangetroffen van het zuidoostelijke vleugelgebouw uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw. Mogelijkerwijs zijn ook van het zuidwestelijke vleugelgebouw onder de huidige betonnen afdekking nog restanten bewaard.

De oostelijke en westelijke keermuren (door de spoordijk) dateren nog uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw. Zij kennen een geleding door middel van geblokte pilasters van kalkzandsteen, die niet meer correspondeert met de huidige oplegging van de ijzeren spoorwegviaducten. De oostelijke keermuur heeft aan de zuidzijde (stadszijde) nog gedeelte van de concave beëindiging. Dit restant is recent hersteld en opgenomen in de vernieuwde, met granietplaten afgewerkte spoordijk (zie foto's).

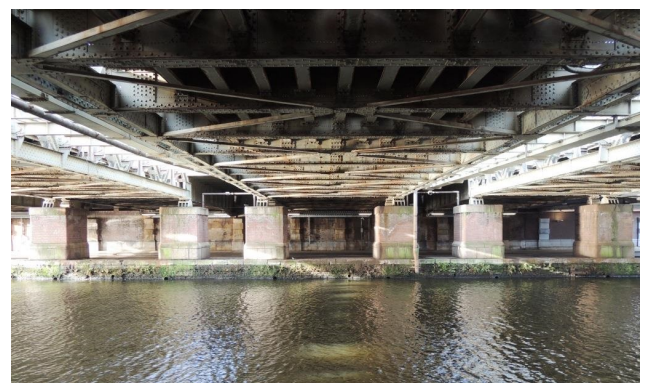
Zowel de staalconstructies uit 1917 als de keermuren en (het restant van) het zuidelijkvleugelgebouw zijn van bijzonder belang als herkenbaar restant van de grote infrastructurele werken uit het vierde kwart van de negentiende eeuw, die het aanzicht van Amsterdam voorgoed zouden veranderen. Zij vormen cultuurhistorisch gezien één geheel met het station. Bij een toekomstige renovatie geldt als opdracht te onderzoeken op welke manier de negentiende-eeuwse oorsprong herkenbaar kan blijven. Nu wordt voorgesteld aan de viaducten een orde 2 waardering toe te kennen.



Beeldbank Stadsarchief 010003012873 - Zuidoostelijke vleugelgebouw ca. 1890. In de huidige toestand zijn alleen het linkerdeel van de concave muur en de aansluitende keermuur nog aanwezig.



Beeldbank Stadsarchief 010186000084 – Oorspronkelijke pijlers + viaducten met balustrades ca. 1910.



De huidige toestand onder de viaducten is grotendeels overeenkomstig met de toestand van ca. 1917. De liggers en pijlers uit deze fase zijn nog aanwezig.



Beeldbank Stadsarchief 010122022708 - Betonnen voorbouwviaduct t.b.v. stationspostkantoor. Ca. 2003 afgebroken.



Het resterende gedeelte van het zuidoostelijke vleugelgebouw. Huidige toestand.

Spoorwegviaduct Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang

Het spoorwegviaduct over de Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang is tussen circa 1935 en 1938 gebouwd ter vervanging van de oorspronkelijke dubbelsporige draaibrug uit 1875. Het viaduct overspant twee doorvaarten van ongelijke breedte en bestaat uit drie tweesporige rolbasculebruggen over het 20 meter brede westelijke deel van de doorvaart en heeft vaste delen over het oostelijke deel. De overspanningen zijn samengesteld uit staal en beton en zijn gebouwd bij de Nederlandsche Droogdok Maatschappij in Amsterdam-Noord.

De doorvaarten zijn uitgevoerd in schoon metselwerk met granietblokken. De brede doorvaart van de sluis is tegelijk verbreed van 19,10 naar 20 meter (dus de tweede verbreding), ten behoeve van Werkspoor (motorenrevisie) op Oostenburg. De doorvaarthoogte is hierbij op 4,75 meter gebracht.

De westelijke onderdoorgang ten behoeve van wegverkeer is uitgevoerd in bruine en gele geglazuurde baksteen in sierverband. Ten oosten van deze doorgang is in de onderbouw van het viaduct een werkruimte opgenomen met deur en twee stalen ramen. Aan de noordzijde bevindt zich een groot brugwachtershuis. De vormgeving van het viaduct en het brugwachtershuis is mogelijk van J. Leupen, die verantwoordelijk was voor de spoorwegwerken Oost.⁵



Beeldbank Stadsarchief 010003012860 - Plaatsing van drie nieuwe viaducten ca. 1938. Ook het brugwachtershuis is op de foto te zien.

⁵ F. Smit, *Bruggen in Amsterdam* p. 255 (brug 31s)

Doorvaart Oostertoegang

Oorspronkelijk lag over de Oostertoegang een draaibrug uit 1876. Deze werd in 1930 vervangen door een hefbrug naar ontwerp van P. Kramer, een brugtype dat op meer plaatsen in de stad is toegepast. In 1973 is naast de hefbrug een vaste betonnen brug geplaatst. De doorvaarthoogte nam hierdoor aanzienlijk af. Rond 2001 is de hefbrug gedemonteerd en opgeslagen om elders in de stad herplaatst te worden. Ook de betonnen brug uit 1973 is na die tijd vervangen door de huidige, zeer lage brug die doorvaart onmogelijk maakt. Hoewel de Oostertoegang als historische doorvaart betrekkelijk goed bewaard is gebleven, is deze door bovenstaande ingrepen feitelijk geen toegang meer.



Beeldbank Stadsarchief 010003021926 –
De oorspronkelijke draaibrug uit 1876 over de Oostertoegang.



Beeldbank Stadsarchief B00000022149 – De
betonnen brug uit 1973 naast de hefbrug uit 1930.

Oosterdoksdoorgang/Oosterdoksluis

Hoewel de Oosterdoksdoorgang grotendeels buiten plangebied Oosterdokseiland Noord valt, raakt de oostgrens toch aan dit belangrijke stedenbouw- en waterstaatkundige element. De ligging van deze voormalige sluis dateert uit de jaren dertig van de negentiende eeuw en als doorvaart is de Oosterdoksdoorgang te herleiden tot de jaren zeventig van die eeuw. Na verbreding in 1908 van 15 naar 25 meter is de huidige doorgang ontstaan. De bouw van het spoorwegviaduct uit de jaren dertig heeft weer geleid tot een vernauwing van de doorvaartbreedte.

De kademuren van de Oosterdoksdoorgang dateren gedeeltelijk uit de negentiende- en vroege twintigste eeuw en de voormalige sluis is nog als zodanig herkenbaar. Enkele uitsparingen voor sluisdeuren zijn nog aanwezig in de kademuren, evenals de draaischijf voor een voetgangersdraaibrug uit het einde van de negentiende eeuw.

3.2 Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing



Orde 1, *paars* – De geregistreerde en beoogde Rijks- en gemeentelijke monumenten.

Orde 2, *rood* – Monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis.

Orde 3, *oranje* – Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde.

De historisch waardevolle bebouwing is door middel van ordewaarderingen op de bovenstaande kaart aangegeven. Deze waarderingskaart dient op de onderstaande punten geactualiseerd te worden:

1. BMA adviseert om aan het ensemble spoorwegviaducten over de Oostertoeegang, met uitzondering van het meest noordelijke viaduct, een orde 2 waardering toe te kennen.
2. BMA adviseert om aan de spoorwegviaducten over de Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang, het brugwachtershuis en de naastgelegen tunnel voor wegverkeer een orde 2 waardering toe te kennen.
3. BMA adviseert om aan de restanten van de Oosterdoksluis een orde 2 waardering toe te kennen.
4. Het pand aan De Ruijterkade 144 is op de huidige kaart voorzien van een orde 2 waardering. Dit pand en de bijbehorende muur/poort behoren feitelijk tot de voormalige brandweerkazerne (De Ruijterkade 149-150, Rijksmonument) en dienen van een orde 1 waardering te worden voorzien.
5. Het object dat op de kaart van een orde 3 waardering is voorzien, is gesloopt (De Ruijterkade 126). De contour dient te worden gewijzigd/verwijderd en de status ingetrokken.
6. Het object dat op de kaart van een orde 3 waardering is voorzien, is ingrijpend gerenoveerd. De status dient te worden ingetrokken.
7. Ter hoogte van het wegviaduct op de De Ruijterkade is abusievelijk een stervormig icoon ingetekend dat bedoeld is om gemeentelijke monumenten te markeren. Deze ster dient te worden verwijderd.
8. Aan het wegviaduct bij de Oostertoeegang is abusievelijk een orde 1 waardering toegekend. Deze status is niet van toepassing op dit viaduct.

4 Conclusie

Resumé

Plangebied Oosterdokseiland Noord omvat een groot deel van het Oosterdokseiland, waarbij de recent gerealiseerde Oosterdoksstraat in feite de zuidelijke begrenzing vormt. Aan de oost- en westzijde vormen respectievelijk een gedeelte van de Oosterdoksluis en een gedeelte van de Oostertoegang de plangrens. Aan de noordzijde ligt de plangrens in het IJ voor de De Ruijterkade.

Het Oosterdokseiland is ontstaan bij de aanleg van de Stationseilanden tussen 1872 en 1877. Hiermee ging het Oosterdokseiland deel uitmaken van de massieve bundel spoorinfrastructuur die de oude relatie tussen de stad en het IJ voorgoed heeft verbroken. Enkele historische elementen van deze infrastructuur zijn nog aanwezig.

De bebouwing langs de De Ruijterkade dateert gedeeltelijk uit het einde van de negentiende eeuw en heeft van oudsher een bedrijfskarakter dat gericht is op de scheepvaart. Deze bebouwingswand vormt de oudste, nog resterende bebouwing aan de De Ruijterkade.

Spoorwegviaducten Oostertoegang

Qua ligging dateert deze reeks spoorwegviaducten over de Oostertoegang uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw toen de stationseilanden en de oorspronkelijke viaducten werden aangelegd. In de oostelijke- en westelijke keermuren zijn nog elementen uit deze periode aanwezig. Op de zuidoosthoek is tevens een gedeelte van de concave beëindiging bewaard gebleven. Mogelijkerwijs is de oorspronkelijke decoratieve afwerking van de zuidwesthoek, één van de zogeheten “vleugelgebouwen” nog grotendeels aanwezig onder de huidige betonnen afwerking. Het merendeel van de gemetselde pijlers en stalen liggers dateert nog uit de periode 1915-1917, toen de viaducten hun eerste renovatie ondergingen.

Zowel de staalconstructies en keermuren en het zuidelijke vleugelgebouw zijn van bijzonder belang als herkenbaar restant van de negentiende-eeuwse infrastructuur aan de noordzijde van het centrum. Bij renovatie geldt als opdracht te onderzoeken op welke manier de negentiende-eeuwse oorsprong herkenbaar kan blijven.

Het verdient aanbeveling om aan het viaductensemble een orde 2-waardering toe te kennen vanwege de nog resterende architectonische details en de cultuurhistorische betekenis als infrastructureel element uit de aanleg van de stationseilanden. Ook zou onderzocht kunnen worden of zich onder de betonnen afwerking nog restanten van het zuidwestelijke “vleugelgebouw” bevinden.

Oostertoegang

In de huidige toestand is doorvaart van de Oostertoegang niet mogelijk vanwege de plaatsing van een tweetal vaste bruggen op de De Ruijterkade. De meest noordelijke brug, een fietsbrug, heeft een doorvaarhoogte die net geschikt lijkt te zijn voor rondvaartboten. De brug voor wegverkeer is hiervoor echter te laag. Het is vanuit cultuurhistorisch- en stedenbouwkundig oogpunt wenselijk om het doorvaren van de Oostertoegang opnieuw mogelijk te maken door de brughoogte hierop aan te passen. De historische functie van de Oostertoegang wordt hierdoor hersteld.

Spoorwegviaducten Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang

Gaaf bewaard gebleven ensemble van spoorwegviaducten uit het midden van de jaren dertig van de twintigste eeuw. Het verdient aanbeveling om aan dit ensemble, met inbegrip van de verkeerstunnel en de architectonische verbijzondering, een orde 2 waardering toe te kennen. De huidige kleurstelling van de stalen onderdelen doet overigens afbreuk aan de beleving van het viaduct als geheel en zou bij toekomstig onderhoud vervangen moeten worden door één utilitaire kleur.

Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang

De restanten van de voormalige Oosterdoksluis bij de huidige Oosterdoksdoorgang dienen als een van de laatste reminiscenties aan de historische havenfunctie van het Oosterdok. De functie van het Oosterdok als havenbekken is hieraan nog te herkennen. Vanwege de hoge cultuurhistorische waarde en de nog aanwezige architectonische elementen zou aan deze sluis ten minste een orde 2 waardering toegekend moeten worden.

Bijlage I: Aanvullend beeldmateriaal



Huidige situatie autobrug De Ruijterkade over Oostertoeegang. De beperkte hoogte sluit de Oostertoeegang af voor scheepvaart.



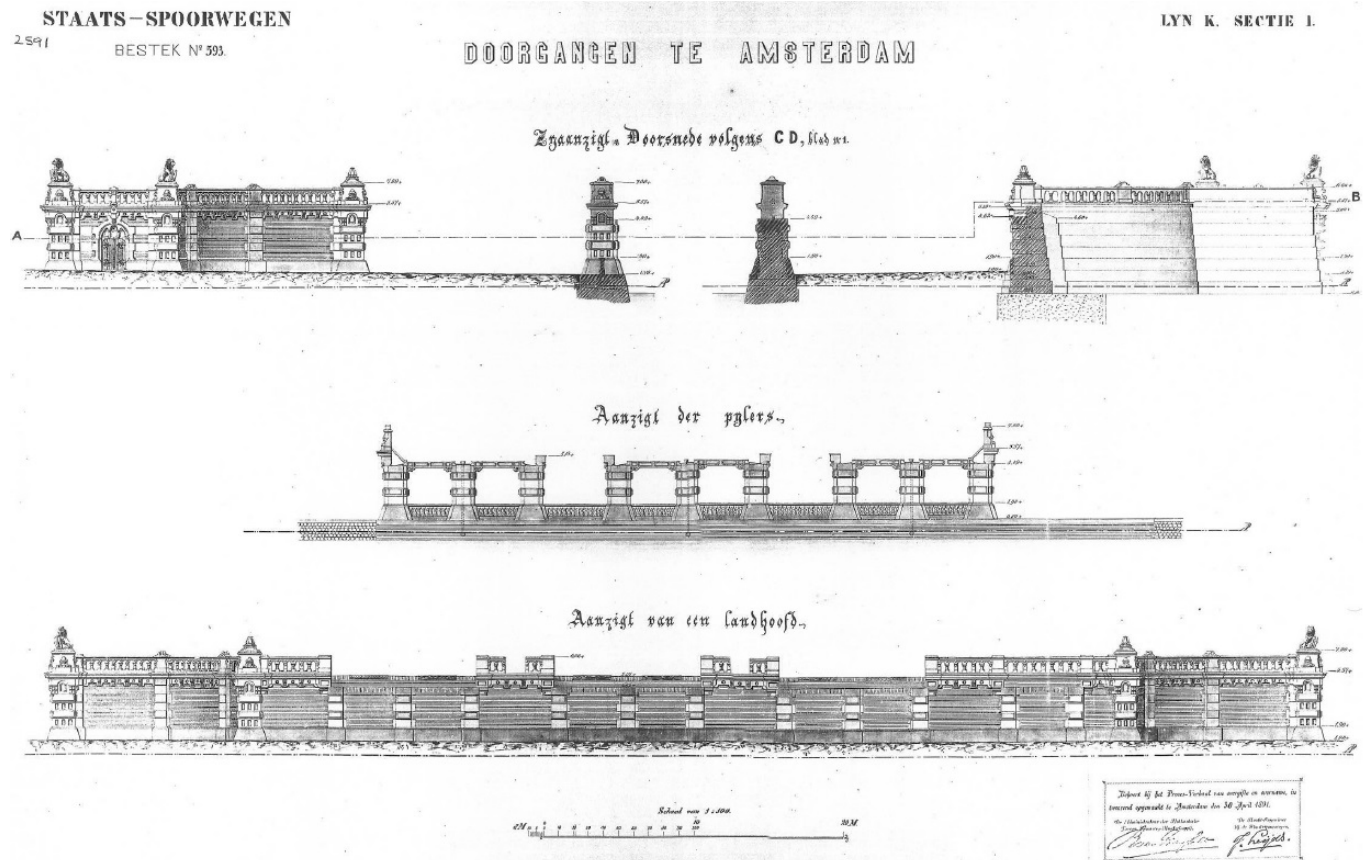
Spoorwegviaducten Oosterdoksdoorgang/De Ruijterkade en bijbehorend brugwachtershuis.



Onderbouw autotunnel t.h.v. De Ruijterkade/spoorwegviaduct Oosterdoksdoorgang.



Huidige Oosterdoksdoorgang gezien in zuidelijke richting. In de kademuren zijn de uitsparingen van de voormalige sluisdeuren nog zichtbaar. Het ronde element in het midden is de draaischijf van de voormalige voetgangersbrug.



Bestektekening uit 1891 voor de, nog gedeeltelijk bestaande, ornamentale keermuren en vleugelgebouwen bij de Oostertoegang.

Bronnen en Literatuur

- Bureau Monumenten & Archeologie, Archeologisch Bureauonderzoek 13-099 Oosterdokseiland Noord, Amsterdam 2013.
- H. Dessens, 'Van Zeehaven tot Binnenwater' in: T. Dekker (red.), *Het Oosterdok: Verhalen van een Amsterdamse Haven*, Zutphen 2011, p. 38.
- Genootschap Leeuwen van het Centraal Station, Rapport ontstaansgeschiedenis Oostertoegang, Amsterdam 2012.
- F. Smit, *Bruggen in Amsterdam; Infrastructurele ontwikkelingen en brugontwerpen van 1950 tot 2010*, Utrecht 2010.
- J.A. Wiersma, *De Naam van Onze Straat*, Amsterdam 1978, p. 150.

Colofon

Datum: 15 januari 2014

Status: Concept

Redactie: P. Rosenberg

Tekst: C. van Onna/P. Rosenberg

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2014
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.