



Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning en advies

Westergasfabriekterrein

Amsterdam 2012

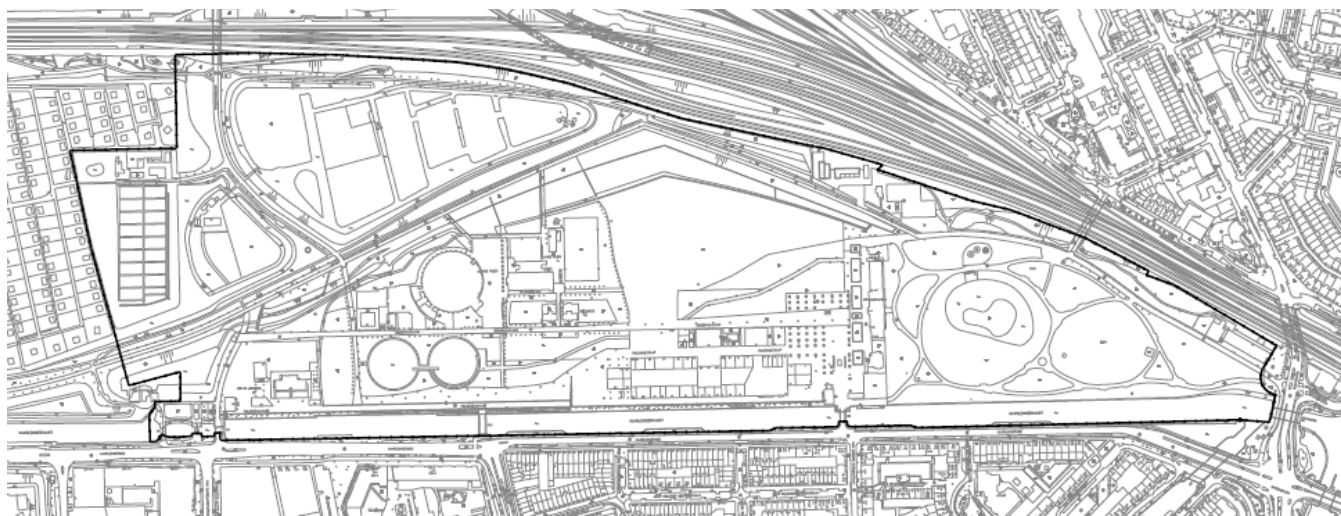
CONCEPT

Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
2.1	Overbraker Binnenpolder	5
2.2	De eerste spoorlijn van Nederland	6
2.3	Westerpark	7
2.4	De Westergasfabriek	8
2.5	Sluiting Westergasfabriek	10
2.6	Herontwikkeling Westergasfabriek	10
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	12
4	Advies	18
	Colofon	19

Inleiding

Stadsdeel West heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Westergasfabriekterrein van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het plangebied wordt begrensd door de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en een gedeelte van het Overbrakerpad in het noorden, de Haarlemmerweg in het zuiden, de volkstuinten van vereniging Nut en Genoegen in het westen en een gedeelte van de Houtmankade in het oosten.



Stadsdeel West – Kaart van het plangebied Westergasfabriekterrein.

1 Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 voorziet in de verplichting voor overheden tot het opstellen van een structuurvisie voor hun gebied. Hierin kan onder andere worden opgenomen welke cultuurhistorische waarden binnen een gebied aanwezig zijn. De visie kan door middel van het bestaande vergunningstelsel en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening in praktijk worden gebracht. Voor Amsterdam geldt, naast de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' (vastgesteld 17 februari 2011). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie is wat de bovengrondse waarden betreft gericht op gemeente-overschrijdende zaken waardoor het geen inzicht biedt op de lokale waarden.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) uit 2010, waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving moet 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. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied, dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. Zodoende is het sinds 1 januari 2012 verplicht om cultuurhistorische waarden te verankeren in het proces van ruimtelijke ordening en moet bij het opstellen of wijzigen van een bestemmingsplan daarmee rekening worden gehouden. Voor Amsterdam komt dit punt 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).

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Overbraker Binnenpolder

Tot aan het begin van de zeventiende eeuw vormde de slingerende Spaarndammerdijk, ook Haarlemmerdijk genoemd, de enige verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. De dijk diende als bescherming voor het IJ waardoor de route kwetsbaar was voor doorbraken en overstromingen. De naam van de achterliggende polder, de Overbraker Binnenpolder, is vermoedelijk gerelateerd aan deze wateroverlast.

Langs de dijk stonden enkele boerderijen die hun landerijen in de Overbraker Binnenpolder hadden. Het eerste dorp op de route van Amsterdam naar Haarlem was Sloterdijk.

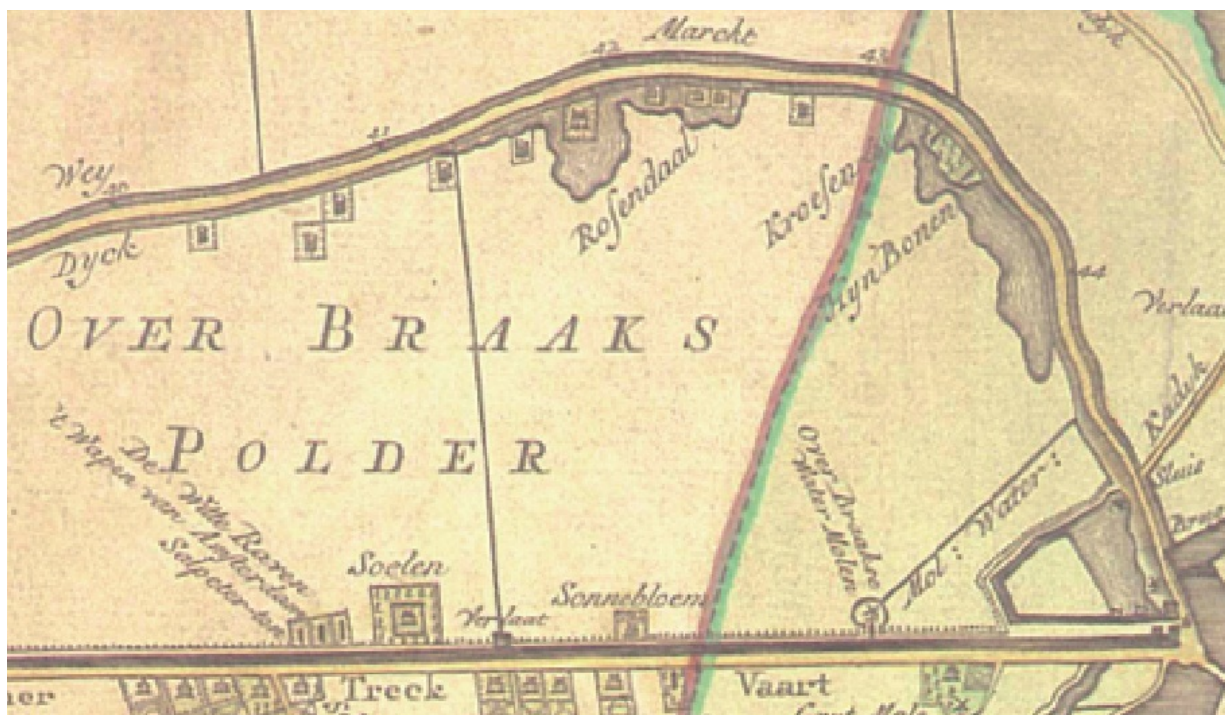
In 1631 werd besloten tot de aanleg van een trekvaart en zandweg tussen Amsterdam en Haarlem om de slingerende Spaarndammerdijk te omzeilen. De trekvaart kon niet lang concurreren met het snelle vervoer per wagen over de Haarlemmerweg, maar bleef tot 1860 in gebruik. Na de opheffing bleef er nog tot 1878 één schuit varen op het traject. De vaart scheidde de Overbraker Binnenpolder van de ten zuiden daarvan gelegen Sloter Binnenpolder.

In de loop der tijd is de polder grotendeels bebouwd geraakt, maar de historische structuur van poldersloten is op enkele plaatsen nog aanwezig, waaronder in het gebied direct ten noorden van het huidige Westergasfabriekterrein. Bij de ontginning van de veengrond werd overtollig water afgevoerd door een stelsel van smalle slootjes die op hun beurt uitmondden op bredere wetingen. Het stuk polder dat binnen de plangrenzen valt, sluit qua structuur aan op de volkstuincomplexen ten westen ervan en op het gebied aan de overzijde van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem.

Binnen de grenzen van het plangebied valt het complex met schoolwerktuinen aan het Overbrakerpad. Deze tuinen werden rond 1930 aangelegd op een rechthoekig perceel aan de Spaarndammerdijk, maar moesten aan het einde van de jaren vijftig naar hun huidige locatie verhuizen vanwege de aanleg van de Contactweg met bijbehorende bedrijven.



Detail 'Caerte van 't Hooghe Heemraetschap van Rhyndlandt' uit 1610-1615. De historische verkavelingsrichting van de polder is hier goed zichtbaar, namelijk noordwest-zuidoost. Deze richting is nu nog herkenbaar in de twee gebieden aan weerszijden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem.



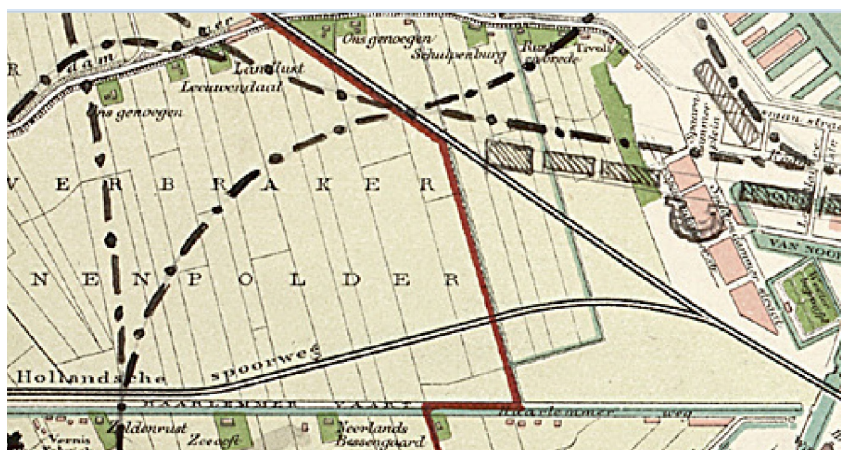
Detail 'Nieuwe Kaart van Amsterdam' uit 1770 - De spoorlijn zou ongeveer zeventig jaar later worden aangelegd. De Haarlemmertrekvaart en -weg zijn duidelijk herkenbaar, evenals de Spaarndammerdijk.

2.2 De eerste spoorlijn van Nederland

De aanleg van de eerste spoorlijn van Nederland in 1839, tussen Amsterdam en Haarlem droeg verder bij aan het einde van de trekvaart. Dit traject werd aangelegd door de eerste spoorwegmaatschappij van Nederland, de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM). Het tracé liep dwars door Sloterdijk, via Halfweg, naar Haarlem. Tot aan de jaren veertig van de negentiende eeuw was Station d'Eenhonderd Roe, ter hoogte van de huidige Westergasfabriek, het eindpunt aan Amsterdamse zijde. Dit station werd in 1843 opgevolgd door Station Willemspoort, dat ruwweg ter hoogte van de oostingang van het huidige Westerpark was gelegen.

Oorspronkelijk liep het spoor strak langs de Haarlemmervaart, maar aan het einde van de negentiende eeuw kreeg het tracé de gebogen loop die nu nog herkenbaar is.

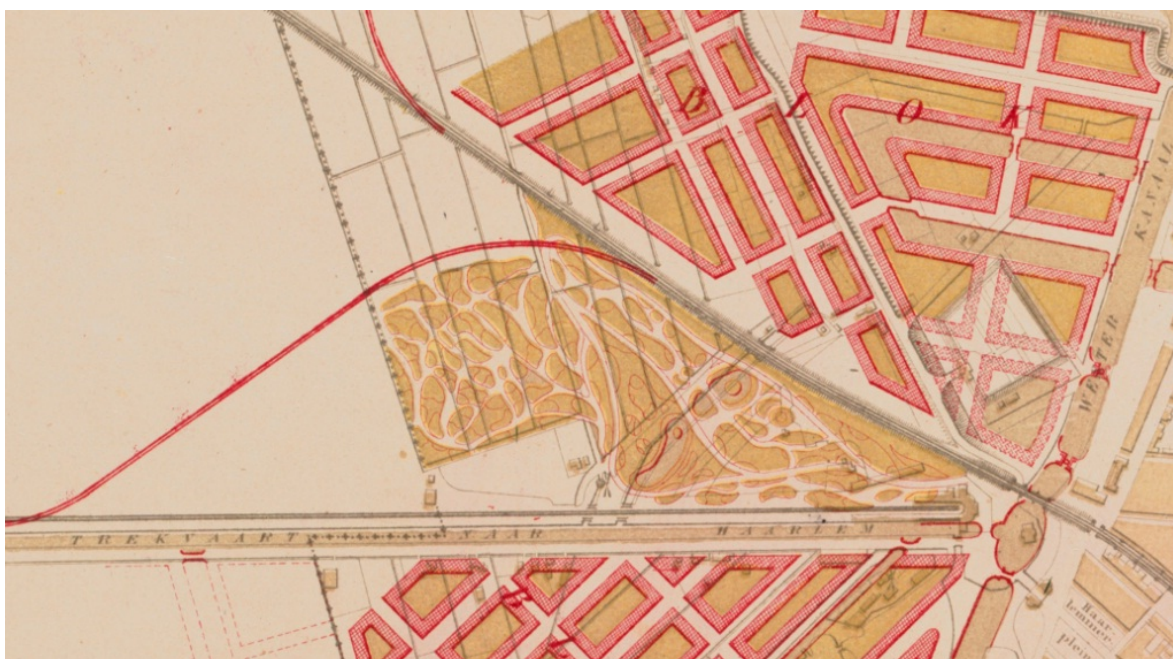
De bouw van het Centraal Station tussen 1881 en 1889 leidde ertoe dat Station Willemspoort in 1880 werd gesloopt en dat het spoor gedeeltelijk in een lus naar het noorden werd verlegd om een betere aansluiting op de overige spoorlijnen te verkrijgen. In de ruimte die ontstond tussen het spoor en de Haarlemmervaart is in 1885 de Westergasfabriek opgeleverd.



Detail kaart Dienst der Publieke Werken 1881. Het plangebied enkele jaren voor de aanleg van de Westergasfabriek in 1883. De veenverkavelingstructuur is hier goed zichtbaar.

2.3 Westerpark

Halverwege de negentiende eeuw ontstond er in Amsterdam een groeiende behoefte aan een stadspark, wat gezien kan worden binnen de grotere tendens in de negentiende eeuw van verbeteringen op het gebied van hygiëne, gezondheidszorg en leefomstandigheden. Rond 1840 werd een plantsoen aangelegd rond de Willemspoort, de huidige Haarlemmerpoort, dat enkele jaren later werd uitgebreid tot het meest noordelijke bolwerk van de stadsomwalling, het Blaauwhoofd. Het park kreeg de naam Haarlemmer- of Westerplantsoen. De aanleg van het Westerkanaal rond 1875, tussen Singelgracht en IJ, betekende echter dat het park moest verdwijnen. In 1875 verscheen ook het eerste officiële uitbreidingsplan van Amsterdam, naar ontwerp van J. Kalff. Op dit plan was tussen het tracé van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem en de Haarlemmervaart een nieuw plantsoen voorzien. Het plantsoen strekte zich uit tot de toenmalige gemeentegrens, halverwege het huidige plangebied. De Westergasfabriek werd echter eerst gerealiseerd, wat de omvang van het park deed afnemen. Zo ontstond het huidige Westerpark dat in 1891 werd geopend. Het ontwerp in Engelse landschapstijl is van de hand van L. Springer.



Uitsnede 'Plan Kalff' uit 1877 – Het plantsoen is op deze kaart tot aan de gemeentegrens van Amsterdam ingetekend en zou op die manier de helft van het Westergasfabriekterrein beslaan.

2.4 De Westergasfabriek

Het terrein tussen de spoorlijn en de Haarlemmertrekvaart, was door een relatief geïsoleerde ligging de ideale locatie voor een nieuwe fabriek voor de productie van gas aan de westkant van de stad. Om het waterpeil ter hoogte van de fabriek op gelijk peil te houden werd er in 1883 een sluizencomplex in de Haarlemmervaart aangelegd.

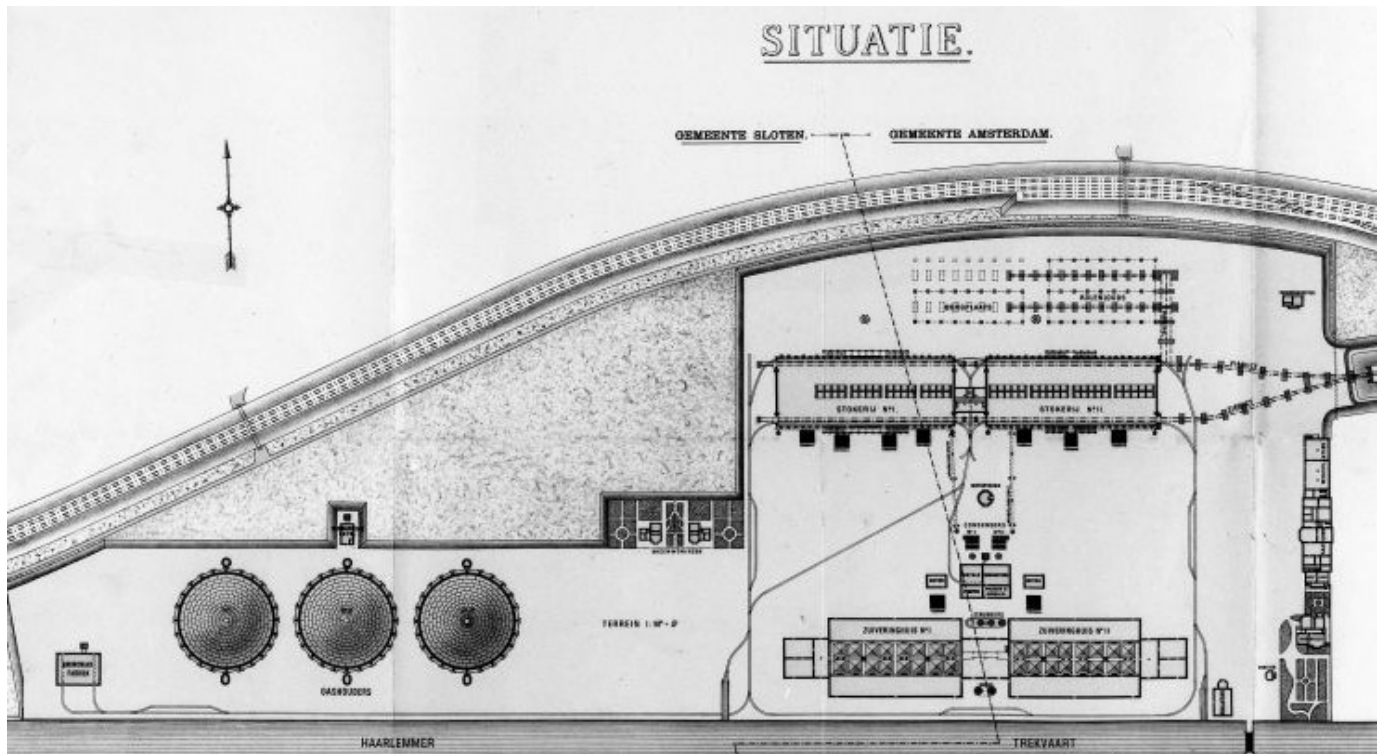
De gasproductie kwam in handen van de Britse Imperial Continental Gas Association (ICGA) te liggen. Als architect werd de toonaangevende I. Gosschalk aangenomen. De opzet van de fabriek, de situering van de verschillende onderdelen van het complex op het terrein, werd door J. Pazzani vormgegeven, de directeur van de nieuwe gasfabriek. Deze combinatie moest leiden tot een fabriek die zowel esthetisch als functioneel optimaal was vormgegeven.

Het terrein kreeg de volgende opzet: parallel aan de Haarlemmertrekvaart werden twee zuiveringsgebouwen gebouwd; langs het spoor werden twee loodsen voor steenkool en twee stokerijen gebouwd; tussen de stokerijen en de zuiveringsgebouwen kwamen enkele bijgebouwen, zoals een ketelhuis en een pompgebouw, te staan en direct ten noorden daarvan werd een watertoren gebouwd. Verspreid over het terrein stonden nog enkele solitaire gebouwen zoals een ammoniakfabriek en de directiewoningen.

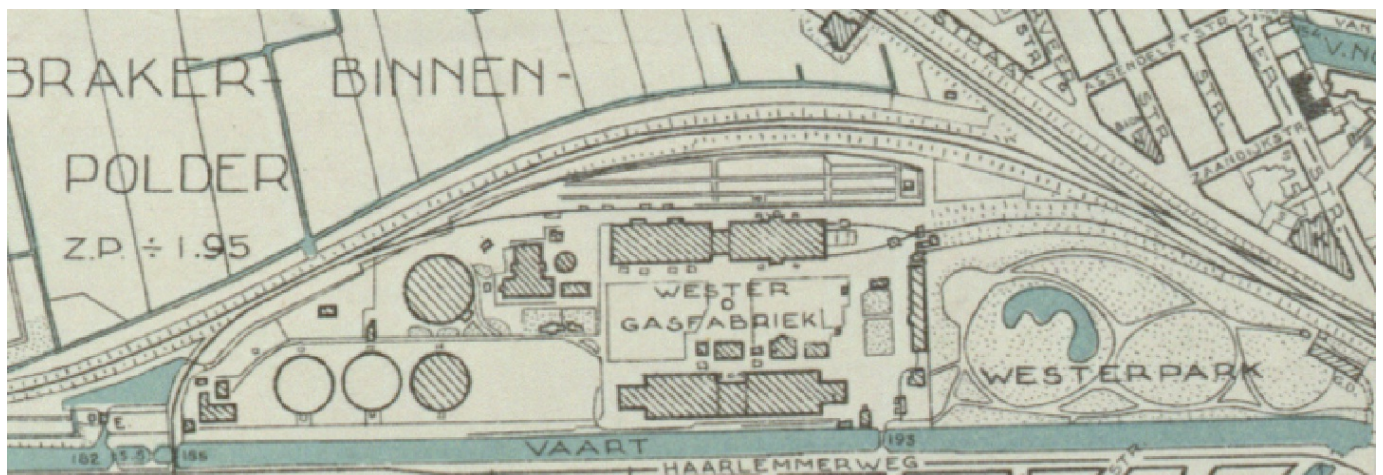
Het portiersgebouw, de kantoren en de ingenieurswoningen werden langs de oostrand gesitueerd. Dit gedeelte van het terrein verschilde van de rest qua karakter, omdat hier de administratieve functies waren ondergebracht. Dit hangt samen met de positie van de hoofdingang, die bij de brug tegenover de Van Limburg Stirumstraat gelegen was. Bovendien vormen deze gebouwen een functionele en decoratieve buffer met het Westerpark.

Ter hoogte van de fabriek had de Haarlemmervaart een utilitair karakter om laden en lossen te vergemakkelijken. Om dezelfde reden konden treinen via een aftakking van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem doorrijden tot in de stokerijen. Om ontplofingsgevaar te voorkomen werden de feitelijke gashouders op de meest westelijke punt van het terrein gesitueerd. Aan deze zijde werd het terrein overigens begrensd door een spoorlijn naar de Centrale Asch- en Vuilnisbelt, een aftakking van het tracé tussen Amsterdam en Haarlem. Deze lijn liep via een brug bij de sluis via de huidige Van Slingelandtstraat naar de vuilnisbelt, het latere terrein van de Centrale Markthallen. Dit gebogen tracé is tegenwoordig nog herkenbaar.

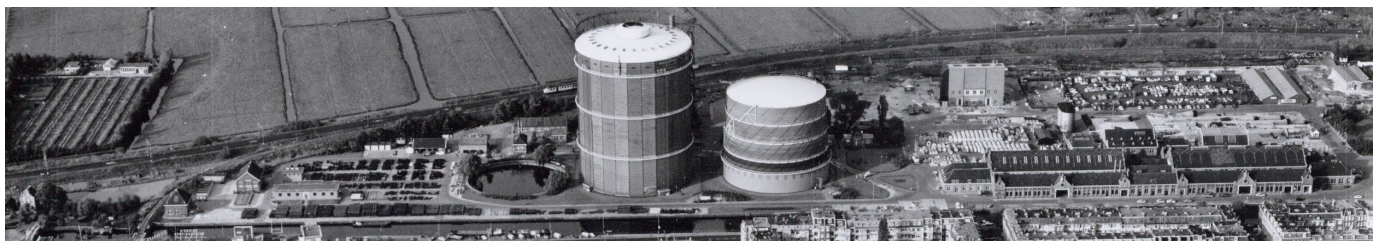
Het complex werd in het najaar van 1885 in gebruik genomen. Hoewel de ICGA oorspronkelijk een concessie van 30 jaar had gekregen, werd de gasproductie al in 1898 overgenomen door de gemeente. Kort daarop vond de eerste uitbreiding plaats in de vorm van een nieuwe ijzeren gashouder in 1902. Deze behoorde op dat moment tot de grootste van Europa en kwam direct ten noorden van de oorspronkelijke drie gashouders te staan. Dit is tevens de gashouder die nu als evenementenhal in gebruik is. Direct ten oosten ervan werd een watergasfabriek met bijgebouwen gebouwd.



Situatietekening van de Westergasfabriek uit 1883.



Kaart Dienst der Publieke Werken uit 1936. De nieuwe bebouwing is voornamelijk op het westelijke deel van het terrein gelegen.



Luchtfoto van de Westergasfabriek uit 1969. (Dienst der Publieke Werken).

2.5 Sluiting Westergasfabriek

In de loop van de twintigste eeuw heeft een deel van de oorspronkelijke bebouwing plaats gemaakt voor nieuwbouw. Zo werd de ammoniakfabriek in 1933 vervangen door een compressorgebouw en de westelijke stokerij halverwege jaren vijftig door een nieuwe fabriek voor de productie van watergas. Tegelijkertijd werd één van de gashouders vernieuwd.

Ondanks alle aanpassingen werd in 1960 de productie van koolgas gestaakt, wat leidde tot de sloop van de resterende stokerij, de opslagloodsen en enkele bijgebouwen. In 1967 werd ook de levering van stadsgas gestaakt, waarmee er een einde kwam aan de Westergasfabriek als zodanig. De beeldbepalende watertoren werd afgebroken. Het zuiveringsgebouw, de bazen- en ingenieurswoningen, het kantoor- en werkplaatsgebouw, de grote gashouder, de oude- en de nieuwe watergasfabriek, het ladderhuis, het ketelhuis, het westelijk- en oostelijk meterhuis, het reguleurshuis met Cokeskantoor, het ketelhuis van de ammoniakfabriek, een tweede reguleurshuis en het sluizencomplex bleven alle bewaard.

Het gemeentebestuur had sinds de sluiting van de fabriek verschillende bestemmingen voor ogen. Een tramremise, een wasplaats voor treinstellen en een verbreding van de Haarlemmerweg behoorden tot de voorstellen. Protest van buurtbewoners leidde er toe dat het terrein rond 1980 toch een groene en recreatieve bestemming kreeg in het toenmalige bestemmingsplan. De bewoners verwezen in hun pleidooi naar het officiële uitbreidingsplan van Amsterdam uit 1875 van J. Kalf, aangezien het terrein hierin oorspronkelijk als park was bedoeld.

In het voorjaar van 1991 werd het volledige Westergasfabriek-complex aangewezen tot Rijksmonument. Het terrein en enkele gebouwen bleven nog tot 1992 bij andere gemeentediensten in gebruik, waaronder het Gemeentelijke Energiebedrijf, waarna het werd overgedragen aan het toenmalige Stadsdeel Westerpark.

2.6 Herontwikkeling Westergasfabriek

Om het Westergasfabriekterrein voor recreatieve doeleinden geschikt te maken, was allereerst een ingrijpende bodemsanering noodzakelijk. Aangezien het terrein in 1992 feitelijk leeg was komen te staan en er aan de nieuwe invulling nog geen vorm kon worden gegeven, werd er gekozen voor tijdelijk gebruik. Tussen 1993 en 2001 deed het terrein dienst als evenementenlocatie en culturele ontmoetingsplek. Dit zou tevens de uiteindelijke bestemming van het terrein worden.

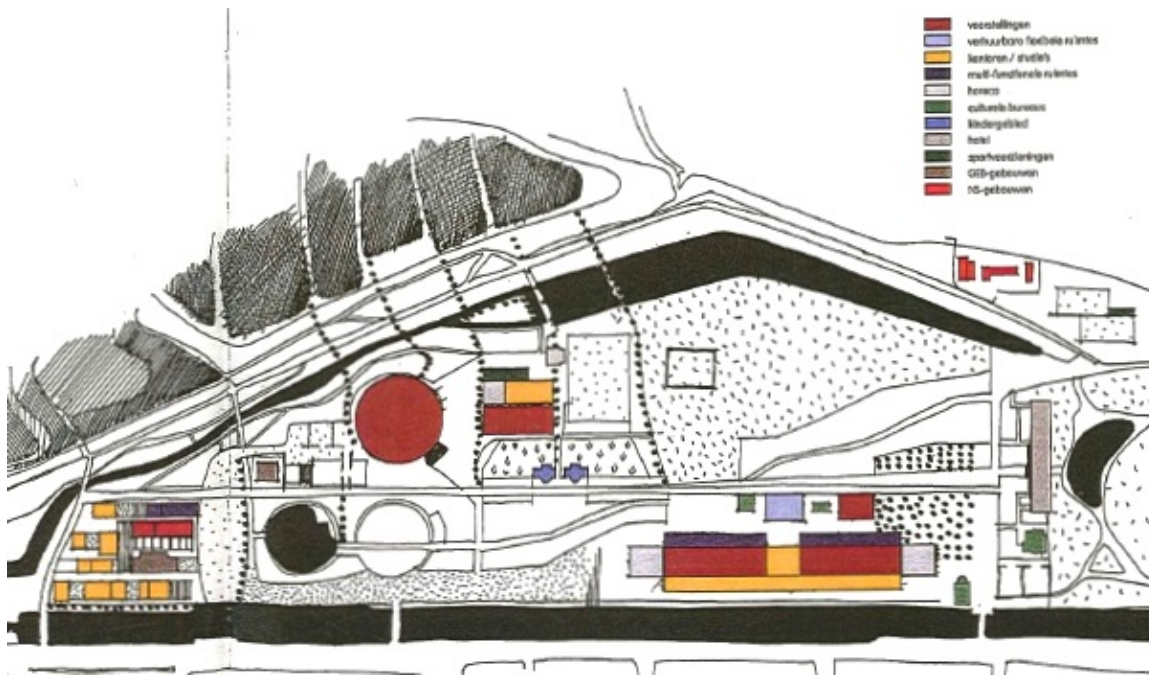
De herontwikkeling van het Westergasfabriekterrein begon met het masterplan van Mecanoo Architecten uit de periode 1997-2000 definitief vorm te krijgen. Dit plan voorzag in een viertal clusters die elk bestemd waren voor een ander type gebruik; één voor horeca, studio's en andere culturele activiteiten in en rond het zuiveringsgebouw en het Westerpark; één voor grootschalige evenementen in de gashouder en de oude watergasfabriek; één voor kinderactiviteiten in de voormalige bazenwoningen en een vierde cluster met kleinschalige nieuwbouw.

Voor het ontwerp van de groenstructuur werd een ontwerpwedstrijd uitgeschreven, welke door landschapsarchitecte K. Gustafson werd gewonnen. In dit ontwerp stond de wisselende houding van de mens tegenover de natuur centraal, waardoor er is gekozen voor een groot aantal verschillende landschapstijlen. Zo is bijvoorbeeld het traditionele wandelpark aanwezig in de vorm van het Westerpark, maar is anderzijds de natuur de vrije hand gegeven in het basement van twee gashouders en is het historische veengebied in de noordwesthoek van het plangebied bewaard gebleven, het zogenaamde "Woeste Westen".

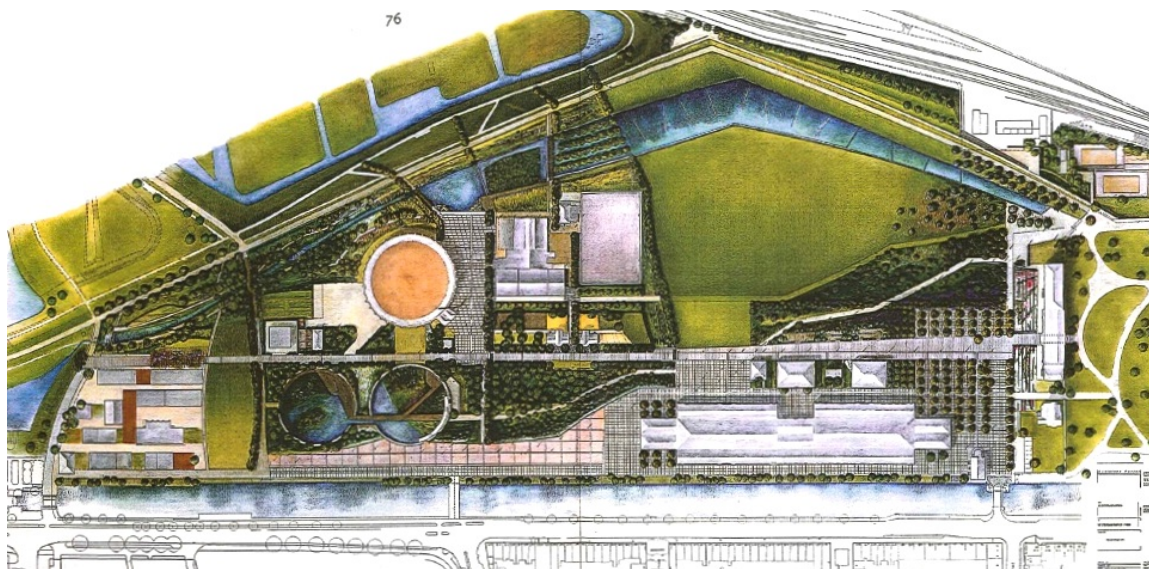
Door het gebruik van stelconplaten voor de bestrating van een groot deel van het terrein kreeg de inrichting van de openbare ruimte een industrieel karakter, hetgeen goed aansluit bij de historische functie. Maar ook hier werd op verschillende plekken het groen het industriële terrein ingetrokken. Als verbinding tussen de verschillende onderdelen van het cultuurpark ontwierp Gustafson een centrale as met granieten bestrating.

Vanaf het einde van de jaren negentig werd begonnen aan de restauratie van de monumentale gebouwen onder leiding van architectenbureau Braaksma en Roos.

Eind 2003 was het transformatieproces grotendeels voltooid en kon het park in gebruik genomen worden.



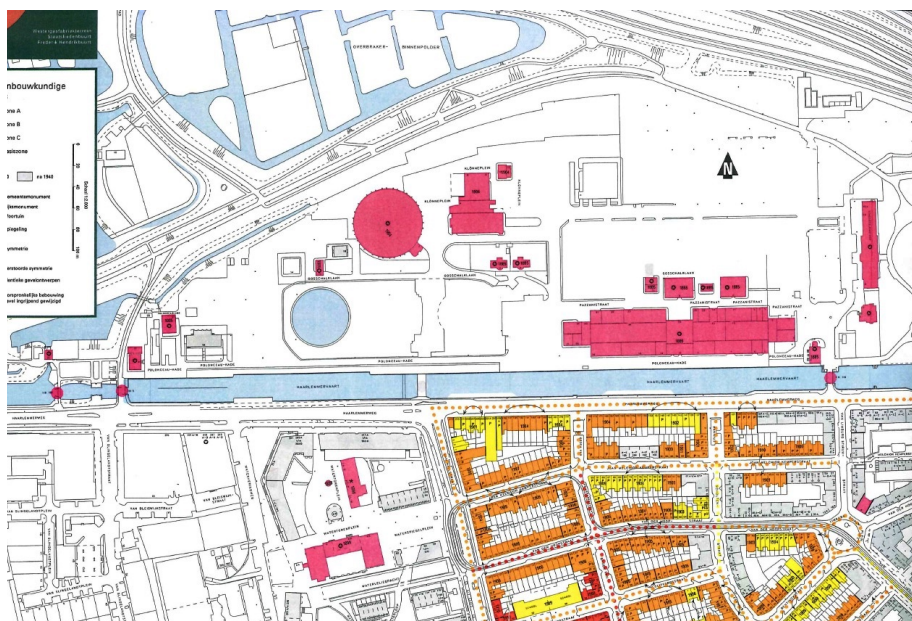
Masterplan Cultuurpark Westergasfabriek Mecanoo Architecten.



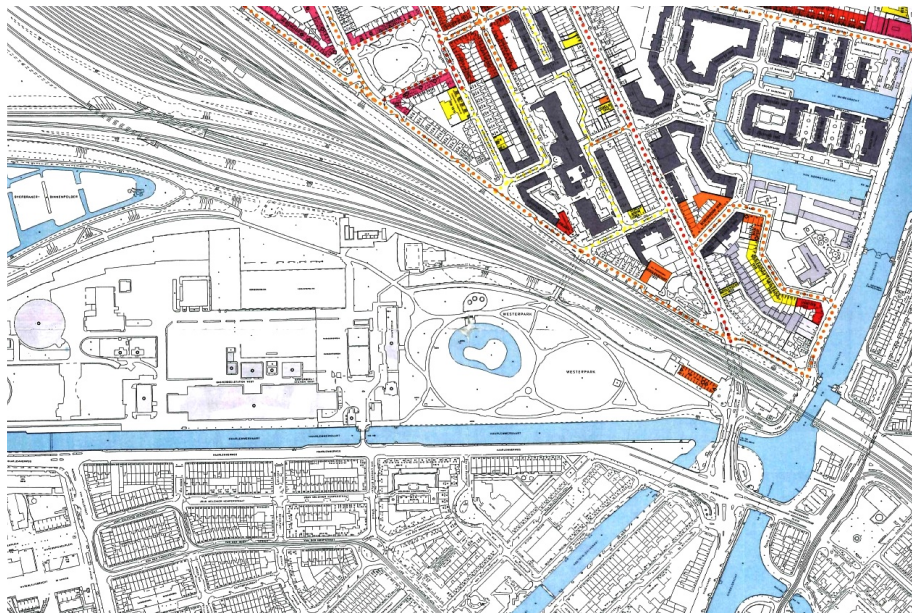
Parkontwerp K. Gustafson.

3 Betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen

Het plangebied Westergasfabriek ligt in de zogenaamde 19^e-eeuwse Ring en Gordel 20-40. De architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten van deze stadsuitbreidingen uit het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw, zijn gewaardeerd volgens de systematiek van de Welstands ordekaarten.



Uitsnede van ordekaart 1 van de 'Atlas 19^e-eeuwse Ring'.



Uitsnede van ordekaart 2 van de 'Atlas Gordel 20-40'.

De architectonische ordes worden in de 19^e-eeuwse Ring en Gordel 20-40 als volgt gedefinieerd:
Paars – Orde 1: De geregistreerde en beoogde Rijks- en Gemeentelijke monumenten; *Rood* – Orde 2: Monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis; *Oranje* – Orde 3: Karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde; *Geel* – Basisorde: Voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren; *Grijs* – Bebouwing voor periode '20-'40.

Voormalige Westergasfabriek

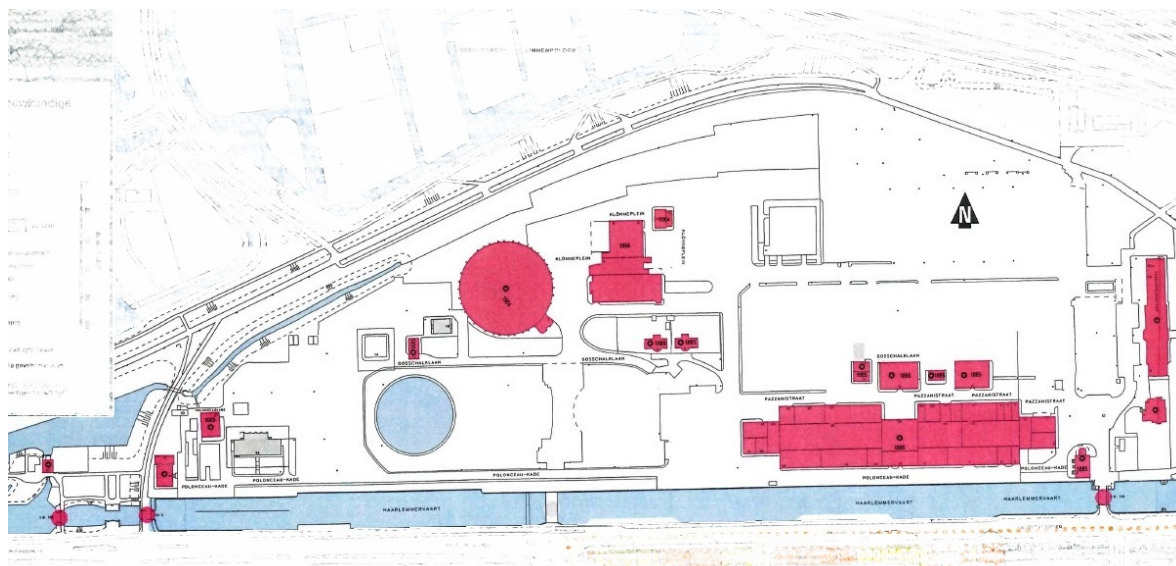
Het plangebied Westergasfabriekterrein wordt gekenmerkt door een groot aantal gebouwen uit het einde van de negentiende eeuw. Alle maken deel uit van de voormalige Westergasfabriek.

De volgende objecten hebben de status van Rijksmonument:

Object	Architect	Bouwjaar	Straat	Nr.
Oostelijke Bazenwoning	I. Gosschalk	1883-1885	Gosschalklaan	6
Westelijke Bazenwoning	I. Gosschalk	1883-1885	Gosschalklaan	8
Ketelhuis 9	I. Gosschalk	1883-1885	Gosschalklaan	12
Ingenieurswoning	I. Gosschalk	1883-1885	Haarlemmerweg	4
Assistent-ingenieurswoning	I. Gosschalk	1883-1885	Haarlemmerweg	10
Werkplaatsgebouw	I. Gosschalk	1883-1885	Haarlemmerweg	10
Kantoorgebouw	I. Gosschalk	1883-1885	Haarlemmerweg	10
Sluiswachterswoning annex Gemaal	Onbekend	1883	Haarlemmerweg	20
Gashouder	A. Klönne	1902	Klönneplein	1
Watergasfabriek	Onbekend	1905	Klönneplein	4
Ladderhuis	Onbekend	1904	Klönneplein	10
Ketelhuis	Onbekend	1903	Pazzanistraat	4
Oostelijk Meterhuis	I. Gosschalk	1883-1885	Pazzanistraat	6
Machinegebouw	I. Gosschalk	1883-1885	Pazzanistraat	8
Westelijk Meterhuis	I. Gosschalk	1883-1885	Pazzanistraat	10
Zuiveringsgebouw	I. Gosschalk	1883-1885	Pazzanistraat	41
Regulateurshuis met Cokeskantoor	I. Gosschalk	1883-1885	Polonceaukade	2
Ketelhuis Ammoniakfabriek	I. Gosschalk	1883-1885	Polonceaukade	27
Regulateurshuis 2	I. Gosschalk	1883-1885	Polonceaukade	40

Bovenstaande bebouwing is van algemeen belang vanwege de hoge architectuurhistorische- en typologische waarde en als historisch-functioneel onderdeel van het complex Westergasfabriek. De afzonderlijke objecten hebben om die reden ook elk een hoge ensemblewaarde omdat ze tot één historisch complex behoren.

Van de objecten bestaan uitgebreide redengevende omschrijvingen die, indien noodzakelijk, door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) of de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) kunnen worden verstrekt. Ook de muur/hekwerk aan de Haarlemmervaart bij de hoofdingang behoort tot het historische complex.



Uitsnede van ordekaart 1 van de 'Atlas van de 19^e-eeuwse Ring'. Hierop is alle monumentale bebouwing uit het bovenstaande overzicht weergegeven. De betreffende objecten zijn voorzien van een paarse kleur, wat duidt op een orde-1 waardering.

Sluizen Haarlemmertrekvaart

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1883

Status: Rijksmonument



Met de bouw van de Westergasfabriek rond 1883 werd het sluizencomplex in de Haarlemmertrekvaart aangelegd. De schutsluis met bijbehorende schutkolk wordt gevormd door tweemaal twee, haaks op de waterloop geplaatste, uitgebouwde landhoofden waartussen houten sluisdeuren. De vier landhoofden zijn gemetseld in baksteen, kruisverband, en voorzien van natuurstenen accenten op de naar voren springende ronde hoeken en als dekplaat langs de muur van de landhoofden. De deuren zijn in de loop der tijd vernieuwd.

De schutsluis in de Haarlemmertrekvaart is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische en historisch-civieltechnische waarde als voorbeeld van laat negentiende-eeuwse waterbeheersing in een historisch belangrijke vaarroute. De schutsluis heeft ensemblewaarde met de bijbehorende sluiswachterwoning annex gemaal.

Vanzelfsprekend vertegenwoordigen ook de Haarlemmertrekvaart en –weg een hoge cultuurhistorische waarde.

Brug 193, Haarlemmervaart ter hoogte van Van Limburg Stirumstraat

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1919 (sinds 1959 op huidige locatie)

Status: Orde 1



Brug nummer 193 over de Haarlemmervaart is een ophaalbrug met stalen constructie. De brug dateert van 1919 en was oorspronkelijk gesitueerd over Zijkanaal I in Amsterdam-Noord. In 1956 is de brug verplaatst naar de huidige locatie om als toegangsbrug dienst te doen tot het terrein van de voormalige Westergasfabriek. Als zodanig is de brug beeldbepalend. De ijzeren leuning van de landhoofden dateert van het einde van de vorige eeuw en moet als essentieel onderdeel van brug nummer 193 worden beschouwd.

De brug is stedenbouwkundig van belang en heeft ensemblewaarde als onderdeel van de voormalige gasfabriek.

Voormalige GG&GD/School, Westerpark 1

Architect: onbekend (Dienst der Publieke Werken)

Bouwjaar: +/- 1930

Status: Orde 3



Gebouwd als school (lage bouwdeel) annex GGD-kantoor (hoge bouwdeel). Het GGD-kantoor is een bakstenen gebouw van twee bouwlagen met zadeldak en hoge schoorsteen. De entree aan de korte kant is voorzien van een luifel. Eenvoudige gootlijst en horizontaal gelede dakkapel. Ramen voorzien van kleine roedenverdeling. De laagbouw is langgerekt en telt één bouwlaag onder een zadeldak. Aan de westgevel heeft het gebouw twee afgeronde hoeken in metselwerk.

Het gebouw vertoont enige invloed van een versoberde Amsterdamse School-architectuur en is architectuurhistorisch van belang als voorbeeld van een schoolgebouw uit de periode 1920 - 1940.

Westerpark



In het eerste officiële uitbreidingsplan van Amsterdam van J. Kalff uit 1875 was de ruimte tussen de spoorlijn naar Den Helder en de spoorlijn naar Haarlem (deze liep destijds parallel aan de Haarlemmervaart) bedoeld voor de aanleg van een stadspark. Ook het terrein van de voormalige Westergasfabriek behoorde tot het gebied. Toen de fabriek echter eenmaal gebouwd was, besloot de stad om alleen het belendende perceel aan de oostzijde als park in te richten. Architect L. Springer was verantwoordelijk voor het ontwerp. In 1891 werd het geopend.

Het park vertegenwoordigt een hoge stedenbouwkundige waarde vanwege de ligging en een hoge architectonische waarde vanwege het ontwerp in Engelse landschapsstijl met romantisch groen, waterpartijen en sierlijke wandelpaden. Het park vormt bovendien de oostelijke begrenzing van de zogeheten Brettenzone, een groene lob die verder naar het westen – bij landschapspark De Bretten – eindigt.

Het hekwerk bij de oostelijke ingang van het park, nabij de Houtmankade, vormt een eenheid met de naastgelegen brug, de Mirakelbrug.

Voormalige spoortracé tussen Amsterdam en Haarlem



Dit fietspad ligt op de plaats van het oude spoortracé van de eerste spoorlijn van Nederland tussen Amsterdam en Haarlem en vertegenwoordigt om die reden een hoge cultuurhistorische waarde.

Polderverkaveling Overbraker Binnenpolder



Direct ten noorden van het terrein van de voormalige Westergasfabriek en de oude spoordijk van de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem ligt een gebied waar de historische slotenstructuur van de Overbraker Binnenpolder nog herkenbaar is. Het systeem van poldersloten was erop gericht om het waterrijke gebied bruikbaar te maken voor agrarische doeleinden.

Haarlemmervaart

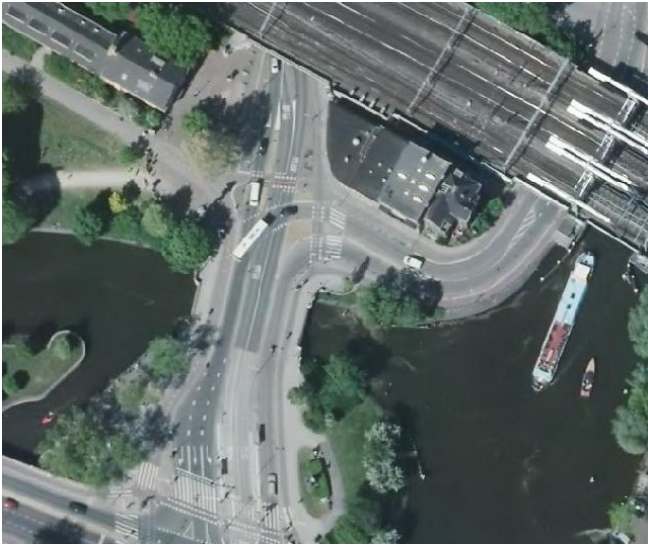


De Haarlemmervaart is de opvolger van de Haarlemmertrekvaart uit het begin van de zeventiende eeuw. De rechte vaart heeft een sterk utilitair karakter waaruit het oude gebruik nog valt te herleiden. Zo heeft de vaart ter hoogte van de Westergasfabriek kades en elders zachte oevers. Hieruit valt het oude gebruik van laad- en loskade af te leiden.

Brug 152, 'Mirakelbrug', Westerpark/Haarlemmervaart

Architect: P. Kramer (Dienst der Publieke Werken)

Bouwjaar: 1928



Basculebrug naar ontwerp van P. Kramer, die voor de Dienst der Publieke Werken een groot aantal bruggen in Amsterdam heeft ontworpen. De gemetselde landhoofden zijn voorzien van natuurstenen details. Dit muurwerk loopt aan de noordoostzijde door in de oostelijke toegangspoort tot het Westerpark, waar het is gecombineerd met een subtiel gedecoreerd metalen hekwerk. Tussen de landhoofden heeft de brug een decoratieve metalen balustrade. Architectonisch van belang vanwege de Amsterdamse School-detaillering. Stedenbouwkundig van belang als beëindiging van de Haarlemmervaart uit het begin van de twintigste eeuw. Oorspronkelijk identiek aan nabijgelegen Willemsbrug over de Singelgracht, die eveneens door Kramer werd ontworpen. Bij latere verbreding is het beweegbare brugdek verdwenen en is veel van de oorspronkelijke detaillering herplaatst.

Advies

Resumé

Het plangebied Westergasfabriek en de directe omgeving waren lange tijd in gebruik als buitengebied met een overwegend agrarische bestemming. Een van de eerste stedelijke ontwikkelingen in het plangebied Westergasfabriekterrein was de aanleg van de Haarlemmertrekvaart en –weg aan het begin van de zeventiende eeuw. Het ontstaan van deze verbinding tussen Amsterdam naar Haarlem maakte de Overbraker Binnenpolder en de onderliggende Sloter-Binnenpolder een gewilde locatie voor buitenplaatsen. Aan het einde van de negentiende eeuw werden deze één voor één vervangen voor fabrieksgebouwen. De aanleg van een spoorverbinding tussen Amsterdam en Haarlem halverwege de negentiende eeuw was nog een reden voor bedrijven om zich in de omgeving te vestigen.

Tussen de spoorlijn en de Haarlemmervaart was oorspronkelijk een nieuw stadspark voorzien, maar het hoge tempo waarin de stad zich ontwikkelde leidde ertoe dat een deel van de grond bestemd werd voor de bouw van de nieuwe gasfabriek. Hier opende de Westergasfabriek in 1885 haar deuren. Enkele jaren later, in 1891, werd ten oosten van de gasfabriek het Westerpark geopend.

De Westergasfabriek bleef tot het einde van de jaren zestig als zodanig in gebruik en werd vervolgens overgedragen aan andere gemeentediensten. Een deel van de oorspronkelijke bebouwing was op dat moment reeds afgebroken en in 1967 werd ook de karakteristieke watertoren gesloopt.

Gedurende de jaren tachtig werd besloten het terrein te herontwikkelen tot cultuurpark. Dit proces nam ongeveer twintig jaar in beslag. Het terrein kreeg een parkachtige aanleg volgens verschillende ontwerpfilosofieën en de resterende gebouwen werden tot Rijksmonument benoemd en gerestaureerd. In 2003 werden de eerste gebouwen in gebruik genomen.

Monumentale of anderzijds betekenisvolle bebouwing

BMA adviseert om bij cultuurhistorisch betekenisvolle architectuur de nok-, goot- en bouwhoogten, bouwvlakken, rooilijnen en kapvormen in de regels van het bestemmingsplan vast te leggen. Ook is het wenselijk om de aanwezige monumenten op de plankaart aan te duiden en de ordekaarten als bijlage op te nemen.

Openbare ruimte

Het terrein van de Westergasfabriek zelf dient als wezenlijk onderdeel van het complex te worden beschouwd. Hoewel er in het verleden enkele gebouwen zijn afgebroken, is de bebouwingsdichtheid nooit hoog geweest. Een afgewogen ontwerp op basis van esthetiek en functionaliteit van I. Gosschalk en J. Pazzani lag hieraan ten grondslag.

Het onbebouwde, open karakter van de openbare ruimte zou in de regels van het bestemmingsplan opgenomen moeten worden om zicht op het complex vanuit alle richtingen te garanderen en om de historische opzet van de fabriek leesbaar te houden.

Groen en water

Het plangebied kent een aantal belangrijke historische groen- en waterstructuren zoals het Westerpark en de Overbraker Binnenpolder. Het verdient aanbeveling deze elementen als groen te bestemmen in de regels van het bestemmingsplan. Bij het Westerpark is het bovendien van belang om de historische padenstructuur vast te leggen. De parkaanleg op het feitelijke Westergasfabriekterrein is van relatief recente datum. Om deze reden zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentiële cultuurhistorische waarden. De relatie tussen het groen en de monumentale bebouwing is van een dusdanig hoge kwaliteit dat BMA adviseert het aanwezige groen ook als zodanig te bestemmen.

De Haarlemmervaart is de voornaamste historische waterstructuur in het plangebied. Het is wenselijk om deze waterweg als water te bestemmen.

Bronnen:

- Heijdra, T., *Westerpark: Barren, Sparren en Koperen Knopen*, Alkmaar 2007.
- Koekebakker, O., *Cultuurpark Westergasfabriek: Transformatie van een industrieterrein*, Amsterdam 2003.
- Somer, K. en P. Lankamp (red.), *Westergasfabriek: Het terrein en de gebouwen: een cultuurhistorische verkenning*, Amsterdam 1998.
- *Website Project Westergasfabriek* < <http://www.project-westergasfabriek.nl/> > (10 augustus 2012).

Datum: 23-08-2012
Status: Concept
Redactie: H. Aardse
Tekst: 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.