



Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning en advies

Concept-bestemmingsplan Rond de Graven

Amsterdam 2012

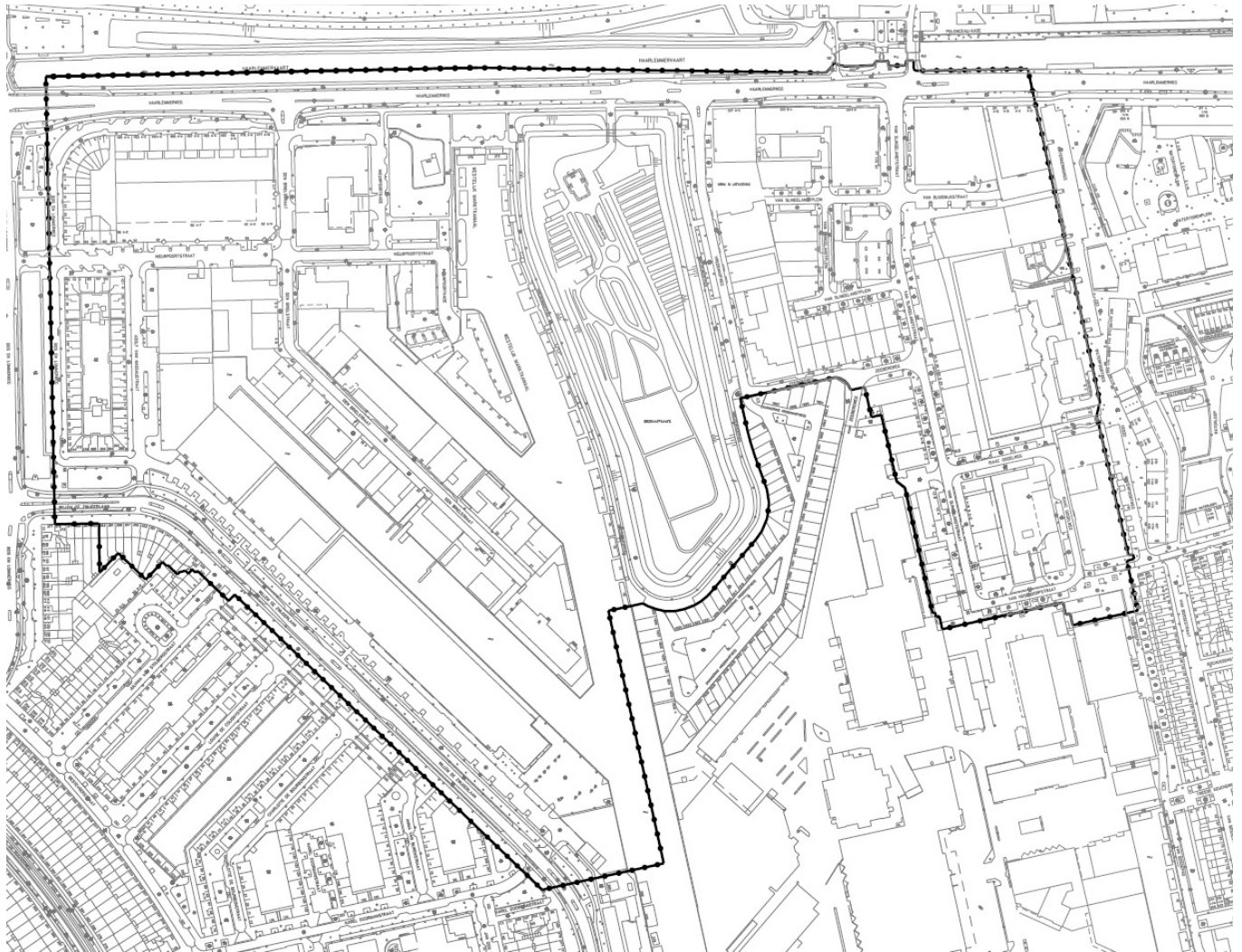
Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
2.1	Sloter-Binnenpolder	5
2.2	Vroege industrie	6
2.3	Annexatie	6
2.4	Uitbreidingsplan Landlust	7
2.5	Centrale Markthallen	8
2.6	Invulling Plan Landlust	8
2.7	Recente ontwikkelingen	9
	Résumé	9
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	10
4	Advies	17
	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 Rond de Graven van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in de hierna volgende uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de aanwezige cultuurhistorische waarden.

De begrenzing van het plangebied is op onderstaande kaart weergegeven.



Stadsdeel West – Kaart van het plangebied Rond de Graven

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 vergunningenstelsel 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 in 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 Sloter-Binnenpolder

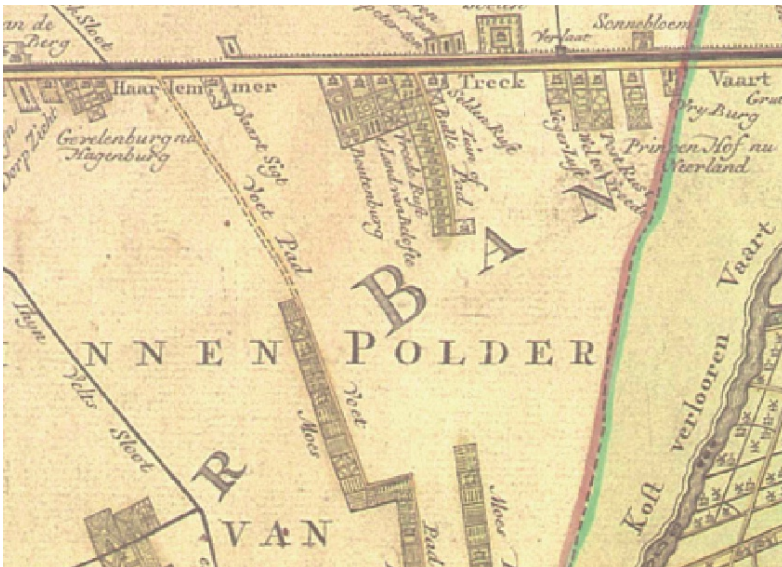
Het plangebied Rond de Graven is gelegen in de oude Sloter-Binnenpolder, een grote polder ten zuiden van de Haarlemmerweg. Deze behoorde tot 1921 tot de Gemeente Sloten. Naast de historische landschappelijke structuur van polderslootjes waren er ook enkele wegen in de polder gelegen.

Tot aan het begin van de zeventiende eeuw vormde de slingerende Spaarndammerdijk, ook wel Haarlemmerdijk genoemd, de enige verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. De dijk diende als bescherming tegen het IJ waardoor de route kwetsbaar was voor doorbraken en overstromingen. De aanleg van de Haarlemmertrekvaart en -weg in de jaren dertig van de zeventiende eeuw was een van de vroegste, meest ingrijpende veranderingen in het plangebied. Deze nieuwe route was een relatief veilig alternatief voor de Spaarndammerdijk en vormde de belangrijkste verbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Aan weerszijden van de weg werden al spoedig buitenplaatsen gebouwd. De vaart scheidde de Sloter-Binnenpolder van de ten noorden daarvan gelegen Overbraker-Binnenpolder.

De bestrating van het zandpad langs de Haarlemmertrekvaart halverwege de achttiende eeuw vergemakkelijkt het vervoer van personen en goederen per wagen. De trekvaartdienst kon niet lang met de weg concurreren, maar bleef tot 1860 in gebruik. Na de opheffing bleef er nog tot 1878 dagelijks één schuit varen op het traject. Hoewel de Haarlemmerweg tot het plangebied Rond de Graven behoort, valt de trekvaart er net buiten.

In 1884, gelijktijdig met de bouw van de Westergasfabriek, is tegenover de huidige Van Slingelandtstraat een schutsluis in de vaart aangebracht. De sluis heeft sinds 2003 de status van Rijksmonument en valt gedeeltelijk binnen het plangebied.

In het westelijke deel van het plangebied was lange tijd het zogeheten Slatuinenpad gelegen. Tussen het einde van de zeventiende eeuw tot aan 1927, lag deze lommerrijke wandelroute parallel aan een oude wetering langs moestuinen. Het pad verbond de Baarsjesweg met de Haarlemmerweg en sloot ruwweg ter hoogte van de huidige Bos en Lommerweg aan op de Haarlemmerweg.



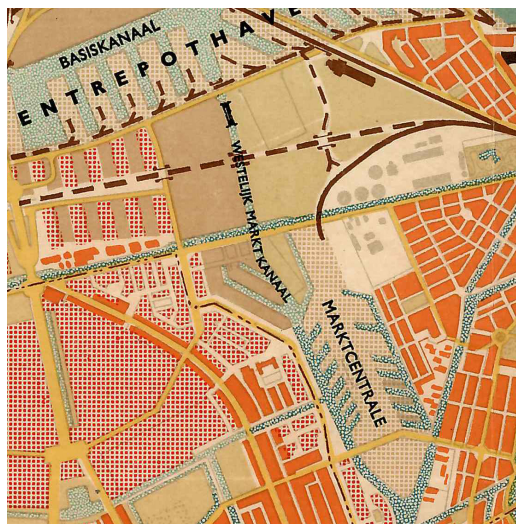
Detail *Nieuwe Kaart van Amsterdam*, 1770 – Uitsnede die bij benadering de contouren van plangebied Rond de Graven volgt. De buitenplaatsen aan weerszijden van de Haarlemmertrekvaart en het Slatuinenpad zijn hier goed zichtbaar.

2.4 Uitbreidingsplan Landlust

Om na de annexatie van 1921 toekomstige stadsuitbreidingen vanuit één visie te laten plaatsvinden, werd in 1928 de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken opgericht. Hiertoe ontwierp Stadsontwikkeling het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP), dat in 1935 officieel werd vastgesteld. Dit plan bepaalde de ligging van een reeks uitbreidingsgebieden in de periferie van de stad. Om het AUP te laten aansluiten op de bestaande stad, stelde Stadsontwikkeling reeds rond 1930 een aantal deelplannen op.

In april 1929 presenteerde Stadsontwikkeling een schemaplan voor de verdere ontwikkeling van Amsterdam-West. Ook dit plan viel weer in verschillende onderdelen uiteen, waar het gedeelte ten oosten van de Admiraal de Ruyterweg er één van was. Dit plandeel kreeg de naam Landlust. Na enkele herzieningen werd het plan in 1931 vastgesteld. Het gebied werd begrensd door de Haarlemmerweg in het noorden, de Admiraal de Ruijterweg in het westen en de Kostverlorenvaart en het Oostelijk Marktkanaal in het oosten. Behalve woningen moest er ook een bedrijventerrein voor kleinschalige industrie worden gerealiseerd.

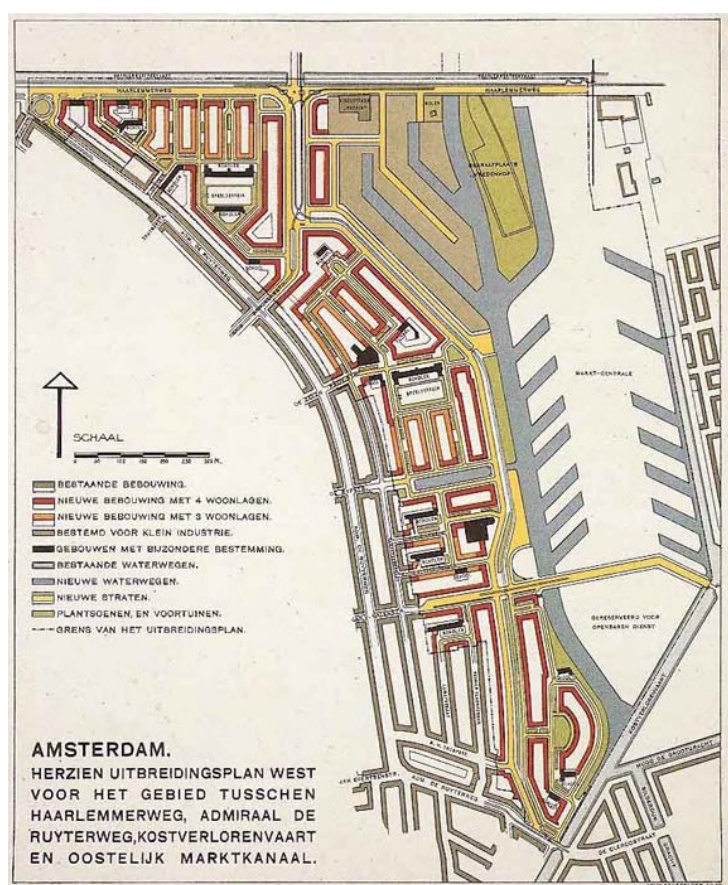
Met de aanleg van Landlust verdween de prestedelijke situatie, met uitzondering van de Bos en Lommerweg, die grotendeels het tracé van het Slatuinenpad volgt. De aanleg van dit bedrijfsterrein hangt samen met de grotere visie op industrie-, bedrijfs- en havengebieden in Amsterdam. Zo werden deze gebieden zoveel mogelijk gescheiden van woonwijken gesitueerd. Onder meer vanwege stank- en geluidsoverlast, maar ook om tot zo efficiënt mogelijke verkeersstromen te komen. Het transport van goederen ging tot in de jaren vijftig van de twintigste eeuw nog grotendeels over het water en om die reden voorzag het AUP in diverse infrastructurele watervoorzieningen. Dat behelsde ondermeer een grootschalige ontwikkeling als het Westelijk Havengebied, maar ook kleinschaliger ontwikkelingen als een gedeelte van Westelijk Marktkanaal en het bedrijfsterrein Landlust. Het Westelijk Marktkanaal vertakt zich op de plankaart in drie insteekhavens terwijl het kanaal zelf is doorgetrokken naar de Entrepothaven in het Westelijk Havengebied. Ondanks het systematische onderzoek waarop het AUP gebaseerd was, bleek de ontwikkelingssnelheid van de transport- en overslagsector de verwachtingen ruimschoots te overtreffen. Hierdoor werd het Westelijk Havengebied nauwelijks gerealiseerd zoals in het AUP was voorgesteld. Vanaf de jaren '60 nam het wegtransport verder toe en was er minder behoefte aan insteekhavens en kades. Het Westelijk Marktkanaal kreeg uiteindelijk twee van de drie vertakkingen en het werd niet doorgetrokken naar de Entrepothaven. De verkavelingswijze en oorspronkelijke oriëntatie op het water is bij een deel de bedrijven in Landlust nog goed zichtbaar. Daarnaast is het gebied duidelijk herkenbaar als vroeg twintigste-eeuws bedrijfsterrein met een grote verscheidenheid aan verkavelingswijzes van de percelen. De verkaveling is gericht op zo groot mogelijke efficiency en daarom afhankelijk van de specifieke bedrijfsvoering. Zo zijn er bedrijven waarbij de bebouwing rond een parkeer- en manoeuvreerruimte is gegroepeerd, maar ook bedrijven waarbij de open ruimte aan het water of de straatzijde is gelegen en de bebouwing direct in de rooilijn of juist terugliggend.



Uitsnede plankaart AUP Havens uit 1935.

2.5 Centrale Markthallen

De ontwikkeling van de Centrale Markthallen, het huidige Food Center, vond ongeveer gelijktijdig plaats. Het idee van een centrale markt was reeds voor de Eerste Wereldoorlog ontstaan in reactie op onhygiënische toestanden op de zogeheten Appeltjesmarkt aan de Marnixstraat. Door een groter gebied te reserveren voor de handel, voornamelijk in groente en fruit, zouden de producten makkelijker vers te houden zijn. Het duurde tot 1926 tot besloten werd dat een groot terrein ten zuiden van Begraafplaats Vredenhof tot centrale markt bestemd moest worden. Hier was op dat moment de Centrale Asch- en Vuilnisbelt gelegen. De Dienst der Publieke Werken was verantwoordelijk voor het ontwerp. Het feitelijke marktterrein heeft de vorm van een langwerpig schiereiland dat door twee kanalen wordt begrensd, het Oostelijke- en Westelijke Marktkanaal. In het Uitbreidingsplan Landlust heeft Stadsontwikkeling het marktterrein opgenomen en getracht de twee gebieden op elkaar aan te laten sluiten. Oorspronkelijk had het terrein aan weerszijden insteekhavens in de kanalen, maar deze zijn later weer gedempt. Het feitelijke marktterrein kwam tussen 1927 en 1935 tot stand. Tot in de jaren zeventig bestond er nog een spoorverbinding tussen het marktterrein en de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem, zoals die ook naar de voormalige vuilnisbelt had bestaan.



Plankaart Landlust, 1931. Op deze plankaart is duidelijk te zien dat de Centrale Markthallen een aparte ontwikkeling zijn ten opzichte van Uitbreidingsplan Landlust, maar dat er toch een hoge mate van samenhang bestaat tussen de beide onderdelen.

2.6 Invulling Plan Landlust

Het woongebied Landlust grenst direct aan het bestemmingsplangebied Rond de Graven. Met de invulling van dit plan werd aan het einde van de jaren dertig begonnen. Vanwege de aanleg van de Centrale Markthallen was er al veel grond opgespoten die benut moest worden. De uiteindelijke invulling van het plan wijkt af van het bovenstaande ontwerp, omdat er rond de Charlotte de Bourbonstraat voor het eerst met strookverkaveling werd geëxperimenteerd in Amsterdam. Dit experiment komt voort uit het streven naar licht, lucht en ruimte, hetgeen volgens de planmakers in de opzet van veel bestaande steden ontbrak. Het gesloten bouwblok was op dat moment nog de dominante woonvorm in de Amsterdamse binnenstad en de rest van het plan is er alsnog mee bebouwd.

Binnen het plangebied Rond de Graven kwamen er op basis van Plan Landlust een bedrijventerrein en twee woonblokken tot stand. Het bedrijventerrein is direct ten westen van Begraafplaats Vredenburg gelegen en is voorzien van een tweetal insteekhavens die aansluiten op het Westelijk Marktkanaal. Het bedrijventerrein werd vanaf de tweede helft van de jaren dertig bebouwd.

De bouwblokken die binnen de bestemmingsplangrenzen vallen zijn een gesloten bouwblok aan de Bos en Lommerweg van G.J. Rutgers uit 1935 en het bouwblok met de afgeronde hoek aan de Bos en Lommerweg en de Haarlemmerweg uit 1937 van J. Dunnebier. Het laatstgenoemde blok sloot oorspronkelijk aan op het terrein van Biscuitfabriek Patria en heeft samen met het blok van Rutgers de stedenbouwkundige functie om de Bos en Lommerweg te accentueren. Ook een gedeelte van het grote gesloten bouwblok op de hoek van de Willem de Zwijgerlaan en de Bos en Lommerweg van L. Th. F. Peters uit 1935 valt binnen de plangrenzen.

De aanwezige betekenisvolle bebouwing komt in hoofdstuk 3 van dit rapport nader aan bod.

Omdat het Slatuinenpad niet gehandhaafd werd in Plan Landlust, kreeg de Willem de Zwijgerlaan een dubbele bomenrij die oorspronkelijk bedoeld was ter begeleiding van een nooit gerealiseerde tramlijn. Langs het Westelijk Marktkanaal werd bovendien een wandelroute aangelegd.

2.7 Recente ontwikkelingen

Het plangebied Rond de Graven is in de loop der jaren steeds verder bebouwd geraakt. Aan weerszijden van Begraafplaats Vredenburg zijn middelgrote industrieterreinen ontstaan.

De meeste fabrieksgebouwen uit het einde van de negentiende- en de eerste helft van de twintigste eeuw zijn inmiddels vervangen door nieuwbouw. Zo is halverwege de jaren tachtig de centrale wasserij van de gemeente, het voormalige Electra N.V., afgebroken. Hier staat momenteel een aantal loodsen waarin een bouwmarkt gevestigd is en een pompstation van Waternet. Het voormalige gebouw van Weduwe Numans Blikfabrieken moest halverwege de jaren negentig plaatsmaken voor een parkeergarage. Ook de voormalige biscuitfabriek van Patria werd aan het einde van de jaren tachtig vervangen door woningbouw naar ontwerp van Kromhout en Groet. De Maggifabriek op de westelijke hoek van de Van Slingelandtstraat is aan het einde van de jaren negentig afgebroken en enkele jaren later vervangen door nieuwbouw. Tegelijk met deze ontwikkeling werd de stedenbouwkundige structuur van het gebied rond de Van Slingelandtstraat 'recht' getrokken, werden de rooilijnen strak langs de straten gelegd en zijn de kavels ingevuld met eenvoudige tweelaagse bedrijfsbebouwing. Op een enkel perceel is nog bebouwing van voor de jaren 1980 aanwezig.

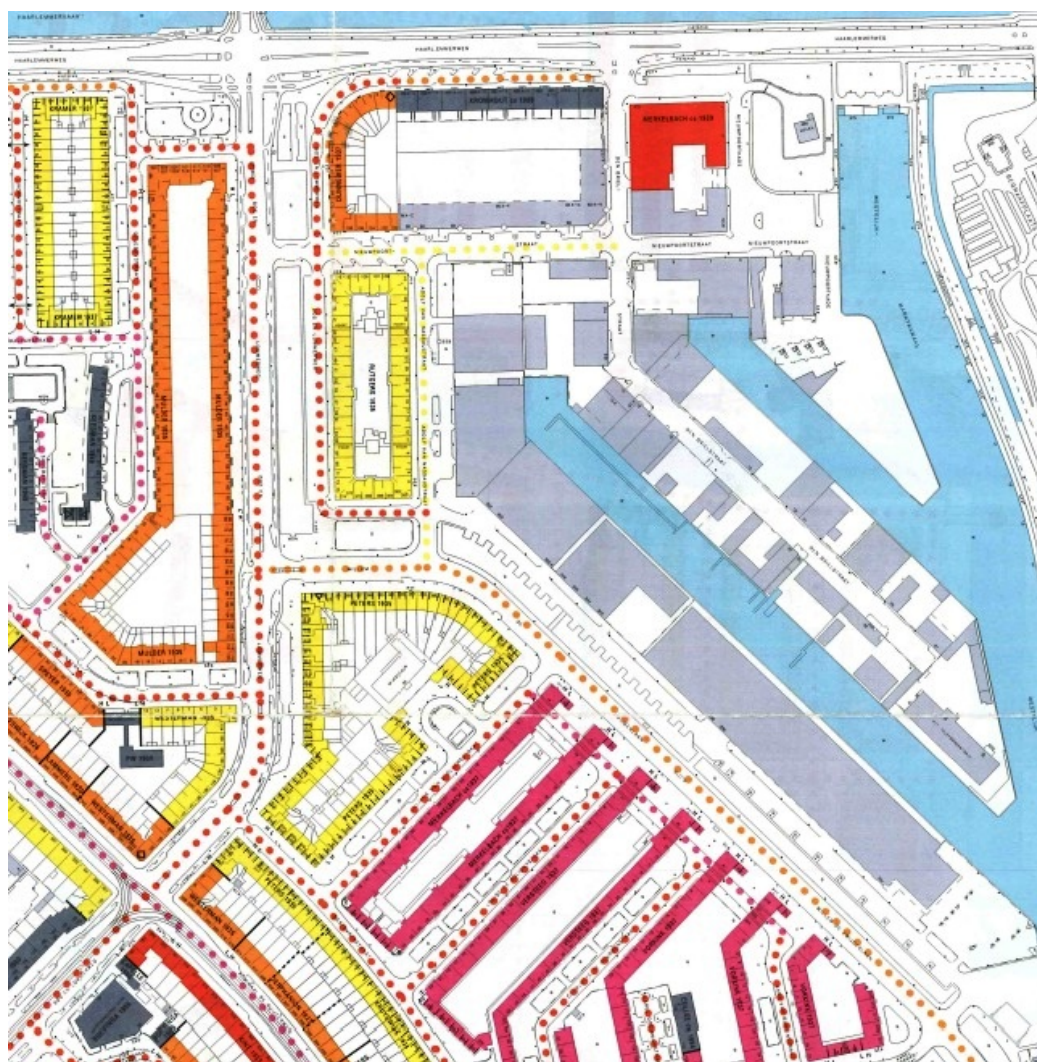
Résumé

De aanleg van de Haarlemmertrekvaart en –weg aan het begin van de zeventiende eeuw was één van de voornaamste infrastructurele ontwikkelingen in het gebied en bracht een reeks nieuwe ontwikkelingen met zich mee. Zo werden er vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw buitenplaatsen langs de vaart gebouwd. De landschappelijke structuur van de polder werd lange tijd bepaald door poldersloten, maar ontwikkelingen in de regio, zoals de bestrating van de Haarlemmerweg en de aanleg van de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem, maakten het gebied interessant voor bedrijven om zich er te vestigen. Vanaf het einde van de negentiende eeuw werden de buitenplaatsen vervangen door fabrieksgebouwen. Ter hoogte van één buitenplaats werd op particulier initiatief Begraafplaats Vredenburg aangelegd.

Aan het einde van de jaren twintig werd het gebied volledig door Amsterdam geannexeerd. Enkele jaren later werd begonnen met de aanleg van de Centrale Markthallen direct ten zuiden van Begraafplaats Vredenburg. Ongeveer gelijktijdig werd het Uitbreidingsplan Landlust ontworpen. Daarmee verdween de prestedelijke verkaveling grotendeels. Op basis van dit plan kwamen binnen plangebied Rond de Graven het bedrijventerrein ten westen van Begraafplaats Vredenburg en enkele woonblokken aan de Bos en Lommerweg tot stand. In het Van Slingelandtgebied is in de loop van het laatste kwart van de twintigste eeuw de meeste (fabrieks-)bebouwing uit het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw vervangen door nieuwbouw.

3 Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren

Binnen het plangebied Rond de Graven kunnen enkele objecten en ruimtelijke elementen als cultuurhistorisch betekenisvol worden aangeduid. Op de ordekaarten van de 'Atlas Negentiende-eeuwse Ring' en de 'Atlas Gordel '20-'40' is slechts een klein deel van de bebouwing van een waardering voorzien. De reden hiervoor is dat de periode waarin de meeste bebouwing tot stand is gekomen, buiten de kaders van deze ordekaarten valt.



Uitsnede van ordekaart 3 van de 'Atlas Gordel '20-'40'

De architectonische ordes worden in de 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.

Molen 'De Bloem', Haarlemmerweg 465

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1614 (herbouwd in 1878)

Status: Rijksmonument



Korenmolen uit 1614 (herbouwd in 1878). Achtkante bovenkruier met stelling. Stond oorspronkelijk op bolwerk Rijkeroordt langs de Singelgracht. Wegens ontmanteling van de vestingwerken werd de molen ontmanteld en verplaatst naar huidige locatie. De molen vormt een eenheid met de groene setting waarin deze is geplaatst. Deze groene buffer zorgt voor een vrije ligging, waardoor er vanuit alle richtingen vrij zicht op de molen mogelijk is. Bovendien maakt het groen deel uit van de prestedelijke groenstructuur waartoe ook de naastgelegen Begraafplaats Vredenhof behoort.

Begraafplaats Vredenhof, Haarlemmerweg 367

Architect: J.L. Springer (tuin) en A. Salm (ontvangstgebouw)

Bouwjaar: 1897

Status: orde 2



Particuliere begraafplaats aan de Haarlemmerweg. Gerenommeerde tuinarchitect en architect verantwoordelijk voor ontwerp. Past binnen laat negentiende-eeuws, vroeg twintigste-eeuws fenomeen van begraafplaatsen die op particulier initiatief zijn opgericht. Ontvangstgebouw staat in lengteas van begraafplaats en ook grafvelden hebben deze richting. Het oorspronkelijke ontwerp (van de aanleg) is nog steeds herkenbaar.

Voormalig fabrieksgebouw Algemene Nederlandsche Elektriciteitsmaatschappij, Haarlemmerweg 315-321

Architect: Th. Groenendijk en Th. J. Lammers

Bouwjaar: 1919 – 1920

Status: Rijksmonument



Voormalige fabriek van de Algemene Nederlandsche Elektriciteitsmaatschappij. Gebouwd tussen 1919 en 1920 naar ontwerp van Th. Groenendijk en Th. J. Lammers. Kantoorgedeelte telt drieënhalve bouwlaag op een langwerpige plattegrond. Haaks op het hoofdgebouw staat een lager, rechthoekig bouwvolume. Façade aan de Haarlemmerweg vertoont invloeden van de Amsterdamse School in de vorm van siermetselwerk, getrapte bogen en een gevarieerd materiaalgebruik. Behalve architectonisch, ook typologisch van belang als voorbeeld van een vroeg twintigste-eeuwse fabriek. Stedenbouwkundig beeldbepalend door ligging aan Haarlemmerweg.

Voormalige fabrieksgebouw van Bosch/Willem van Rijn, Haarlemmerweg 476

Architect: B. Merkelbach (P. Elling 1964; K. Visser, 1970)

Bouwjaar: 1939 (uitgebreid 1964; 1970)

Status: orde 2



Gebouwd als fabrieksgebouw voor Garage Willem van Rijn aan het einde van de jaren dertig. Bestond oorspronkelijk uit bouwdelen van ongelijke hoogte, gegroepeerd rond een binnenplaats. Toegang tot het binnenterrein via poort met dubbellaagse loopbrug aan de Nieuwpoortkade. Latere uitbreidingen voor de firma Bosch, het hoogbouwvolume op de hoek van de Den Briel- en Nieuwpoortstraat, hebben de heldere opzet van Merkelbach aangetast. Ook de oorspronkelijke detaillering en functie is slechts beperkt bewaard gebleven. Typologisch van belang als grootschalig garagecomplex van vlak voor de oorlog.

Voormalig trainingcentrum Bosch, Nieuwpoortstraat 1-3

Architect: onbekend

Bouwjaar: ca. 1960



Langshal in noord-zuidrichting. Gebouwd als trainingcentrum voor Bosch-personeel. Bestaat uit betonnen skelet dat aan de zijgevels is ingevuld met bakstenen in keperverband. Noordelijke kopgevel bestaat overwegend uit glas, zuidelijke is grotendeels gepleisterd en heeft één grote doorgang in het midden. Fungeert momenteel als wasstraat voor het naastgelegen pompstation. Architectonisch van belang door fraai gedetailleerde betonconstructie. Bouwhistorisch van belang vanwege de geprefabriceerde betonnen standers/kapspanten.

Fabrieksgebouw C.J.R. Kesbeke, Adolf van Nassaustraat 2

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1948

Status: GMP-selectie

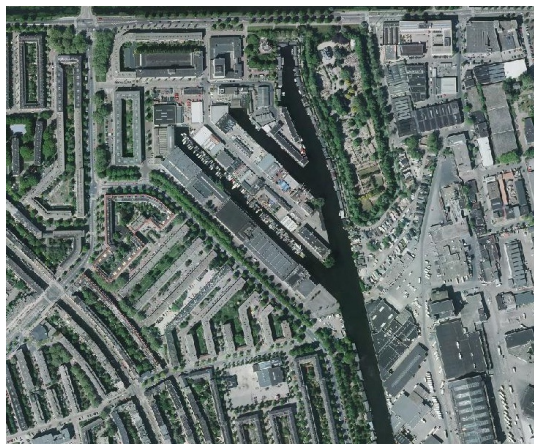


Fabrieksgebouw voor de productie van voedingsmiddelen. Bestaat uit een drielaags kantoorvolume en een aantal gecombineerde hallen. Het kantoorgebouw is opgetrokken uit baksteen met smalle vensters en een golvende luifel boven de entreepartij. De gevels van de hallen worden geleed door de standers van het betonskelet. De borstweringen van de muurvlakken zijn met rode baksteen ingevuld met daarboven rondgaande bovenlichten. De langshal aan de Adolf van Nassaustraat wordt bedekt door een plat dak en de achterliggende hal door een gebogen dak. De twee langshallen zijn met elkaar verbonden door een lager gedeelte met glazen sheddakvensters. Architectonisch en typologisch van belang als - ook binnen - goed bewaard voorbeeld van een fabrieksgebouw uit het einde van de jaren veertig.

Westelijk Marktkanaal

Architect: onbekend (Dienst der Publieke Werken)

Bouwjaar: 1927-1935



Het Westelijk Marktkanaal is tussen 1926 en 1935 aangelegd als onderdeel van de infrastructurele ingrepen die in het AUP waren voorzien. Het Westelijk Marktkanaal was, net als het Oostelijk Marktkanaal, in eerste instantie bestemd voor de aan- en afvoer van aardappelen en groente naar de Centrale Markthallen. Daarnaast voorzag het in de noodzakelijke infrastructuur om het bedrijfsterrein Landlust te ontsluiten. Oorspronkelijk zou het doorgetrokken worden naar het Westelijk Havengebied en zodoende een belangrijke schakel vormen tussen handel over zee en binnenvaart. De functionele eisen van het Westelijk Marktkanaal bepalen de stedenbouwkundige aanleg van het bedrijfsterrein Landlust.

Cultuurhistorisch van belang vanwege deze oorspronkelijke transportfunctie en als bedrijventerrein dat voorkomt uit het AUP.

Sluizen Haarlemmertrekvaart

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1883

Status: Rijksmonument



Met de bouw van de Westergasfabriek rond 1883 werd het sluisencomplex 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.

Advies

Algemeen

Plangebied Rond de Graven heeft een overwegend industrieel karakter. Begraafplaats Vredenhof is echter een opvallende uitzondering en doet herinneren aan de buitenplaatsen die nog tot het einde van de negentiende eeuw langs de Haarlemmerweg gelegen waren.

Aan weerszijden van Vredenhof zijn middelgrote industrieterreinen gelegen. Het terrein ten westen van de begraafplaats is ruim opgezet volgens een duidelijk stedenbouwkundig ontwerp, Uitbreidingsplan Landlust. De verkaveling van de meeste bebouwing wordt gekenmerkt door een gevarieerd gebruik. Sommige percelen zijn volledig bebouwd, andere slechts gedeeltelijk om het laden en lossen van goederen te vergemakkelijken. Het Van Slingelandtterrein ten oosten van Begraafplaats Vredenhof, was van oorsprong een meer organisch gegroeid geheel. Dit is echter strak getrokken sinds de jaren tachtig van de twintigste eeuw. Het was een rafelrand van de stad uit het begin van de twintigste eeuw waar relatief veel bedrijven zich vestigden. Bijna alle fabrieksgebouwen uit het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw zijn echter vervangen door bedrijfsgebouwen van een geringe architectonische kwaliteit. Hoewel er aan dit bedrijventerrein geen helder stedenbouwkundig ontwerp ten grondslag ligt, volgt de bebouwing hier juist overwegend het stratenpatroon.

In stedenbouwkundig opzicht is de Haarlemmerweg, en de bijbehorende vaart, een historisch ruimtelijk element waarop veel bebouwing is georiënteerd. Begraafplaats Vredenhof is een belangrijke groene lob binnen het plangebied en het naastgelegen Westelijk Marktkanaal heeft samen met de insteekhavens en het bedrijfsterrein Landlust een beeldbepalend karakter.

Algemeen adviseert BMA om de waarderingskaart als bijlage van het bestemmingsplan op te nemen en voornoemde cultuurhistorisch betekenisvolle gebouwen, complexen en structuren op de plankaart (of een kaartbijlage) op te nemen.

Haarlemmertrekvaart – en weg, sluiscomplex

De zeventiende-eeuwse Haarlemmertrekvaart en -weg zijn cultuurhistorisch van waarde. Het karakter van trekvaart is nog altijd herkenbaar, niet alleen vanwege het water met belendende weg, maar ook vanwege het oeverprofiel en de groene zomen aan weerszijden. De in de vaart gelegen sluis is eveneens van waarde.

Advies:

Het groen en water als zodanig te bestemmen in de regels van het bestemmingsplan. De huidige status van het sluiscomplex vastleggen op de kaart.

Ten aanzien van Begraafplaats Vredenhof

Samen met molen De Bloem is de begraafplaats een belangrijk negentiende-eeuws prestedelijk restant. Het oorspronkelijke ontwerp van L. Springer is relatief goed bewaard gebleven en veel van de beplanting is zeer oud. Hoewel het interieur ingrijpend gewijzigd is, vervult het ontvangstgebouw een essentiële rol in de opzet van de begraafplaats.

Advies:

Voor Begraafplaats Vredenhof geldt het advies om de groen- en padenstructuur in de regels van het bestemmingsplan vast te leggen. Voor de bebouwing rooilijn, nok- en goothoogtes vastleggen.

Bedrijfsterrein Landlust en het Westelijk Marktkanaal

De planmatige aanleg van het gebied heeft gezorgd voor een heldere structuur, die bepaald is door de functionele eisen van het Westelijk Marktkanaal als primair infrastructureel element. De inrichting van het bedrijventerrein is utilitair van aard en de kades van de insteekhavens hebben een nautisch karakter. Doordat de percelen

pragmatisch zijn ingedeeld, en gevarieerd verkaveld zijn, heeft het gebied een enigszins ongepolijst karakter. Daarmee is het een kenmerkend bedrijfsterrein uit de eerste helft van de twintigste eeuw.

Advies:

Het verdient aanbeveling het huidige karakter te handhaven. Bij cultuurhistorisch betekenisvolle architectuur is het wenselijk om bouwhoogten, rooilijnen en kapvormen in de regels van het bestemmingsplan vast te leggen. Om de specifieke identiteit van het gebied ook in de toekomst te behouden en zelfs te versterken, zou de bestaande gevarieerde verkavelingsstructuur voortgezet kunnen worden. Het water zou als water bestemd moeten worden.

Bronnen:

Anoniem, Gemeentebld Amsterdam 1931 afd. 1, Amsterdam 1931.
Bierenbroodspot, J., e.a., Begraafplaatsen van Amsterdam, Amsterdam 2004.
Heijdra, T., Westerpark : Barren, Sparren en Koperen Knopen, Alkmaar 2007.
Heijdra, T., Bos en Lommer en De Baarsjes : De geschiedenis van Amsterdam-West, Alkmaar 2004.

Colofon

Datum: 15-08-2012
Status: Definitief
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.