Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning en advies

Industrieterrein OverAmstel

Amsterdam 2012

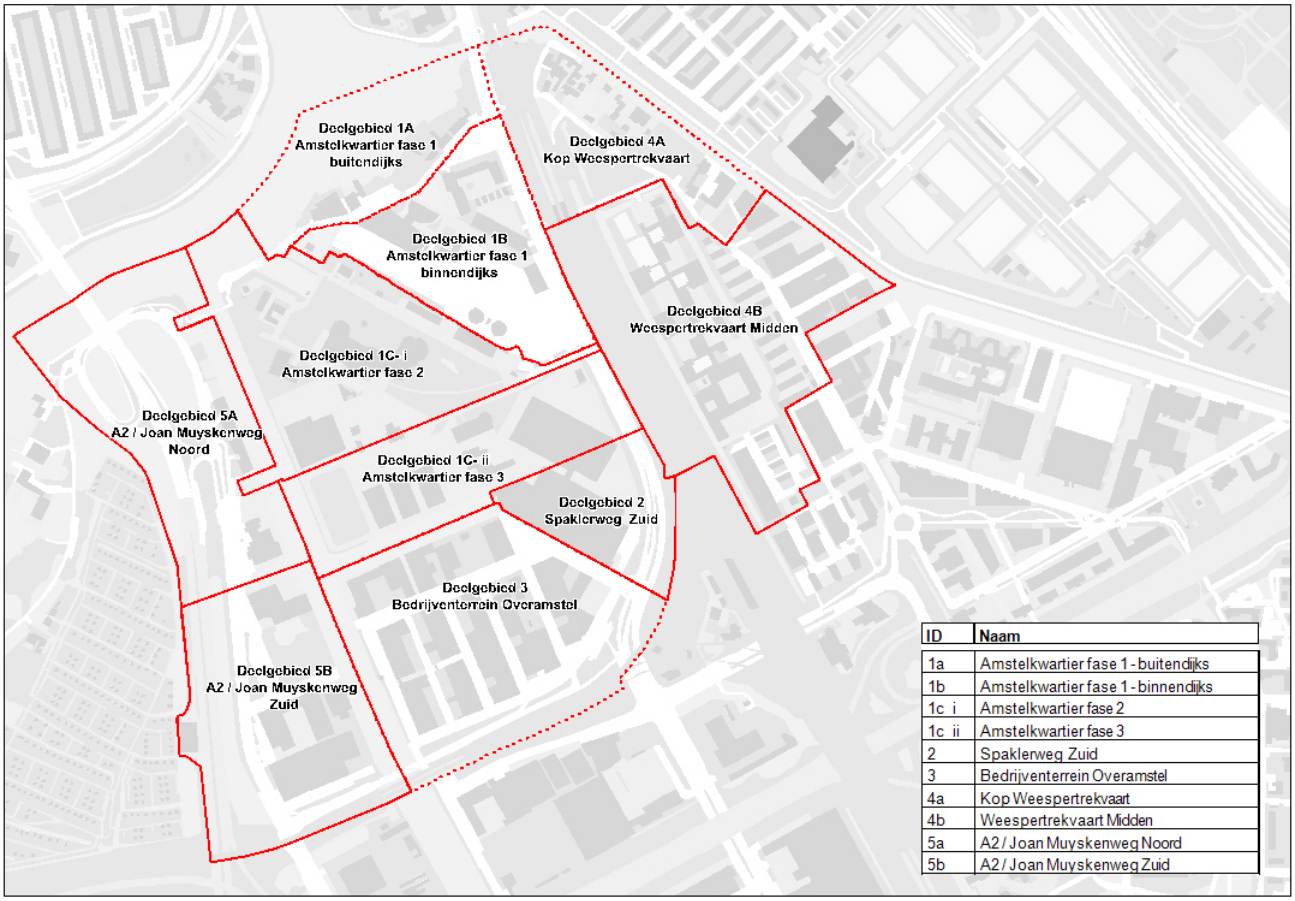
Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleid	5
2	Historisch stedenbouwkundige en architectuurhistorische analyse	6
2.1	Voorgeschiedenis	6
2.2	Industrie in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1934	8
2.3	Industrieterrein Amstel	8
2.4	Industrieterrein Weespertrekvaart	11
3	Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden	12
3.1	Aanwezige monumenten	12
3.2	Overige cultuurhistorische waarden	13
3.3	Karakterisering buurten	21
4	Advies	22
4.1	Algemeen	22
4.2	Effect op de cultuurhistorische waarden van het gebied	22
4.3	Aanbevelingen	25
4.4	Advies ten aanzien van de bestemmingsplannen voor deelgebieden 1c en 5	25
	Colofon	26

Inleiding

Projectbureau Wibaut aan de Amstel heeft Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) verzocht om een cultuurhistorische verkenning te maken van het gebied Overamstel en de cultuurhistorische waarden hiervan in kaart te brengen. In het bijzonder gaat de aandacht uit naar een viertal deelgebieden (op de plankaart in grijs gemarkeerd) waarvoor een Milieu-effectrapport (MER) wordt opgesteld en tot op heden nog geen geactualiseerde bestemmingsplannen bestaan. BMA is gevraagd om op basis van deze verkenning na te gaan, welke effecten de ontwikkelings-alternatieven, zoals omschreven in de *MER Overamstel - Notitie reikwijdte en detailniveau*, hebben op de cultuurhistorische kwaliteiten in het gebied. Tevens is verzocht om een reactie op de in uitvoering zijnde bestemmingsplannen Zone A2 Joan Muyskenweg (deelgebied 5) en Amstelkwartier tweede fase (noordelijk deel deelgebied 1c).

Het totale plangebied Overamstel wordt in het noorden begrensd door de Amstel, in het zuiden door het metrotracé, in het westen door de Rijksweg A2 en in het oosten door de Weespervaart. Het is op te delen in een aantal deelgebieden: Amstelkwartier fase 1 buitendijks (1A), Amstelkwartier fase 1 binnendijks (1B), Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C), Spaklerweg Zuid (2), Bedrijventerrein Overamstel (3), Kop Weespertrekvaart (4A), Weespertrekvaart Midden (4B) en A2/Joan Muyskenweg (5).
Het plangebied MER Overamstel bestaat uit de deelgebieden: Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C), Spaklerweg Zuid (2), Weespertrekvaart Midden (4B) en A2/Joan Muyskenweg (5). Voor de overige deelgebieden zijn onlangs nieuwe bestemmingsplannen in werking getreden die reeds voorzien in een ontwikkeling van de betreffende deelgebieden tot een gemengd werk/woongebied.
Deze gebieden kunnen, wat cultuurhistorie betreft, het best als één geheel worden bezien omdat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkelingshistorie. Deze aanpak heeft geresulteerd in een historisch stedenbouwkundige analyse van algemene aard en een meer specifieke analyse van de aanwezige monumenten en overige cultuurhistorische waarden in het plangebied MER Overamstel. Hieruit is een advies voortgekomen.



ID	Naam
1a	Amstelkwartier fase 1 - buitendijks
1b	Amstelkwartier fase 1 - binnendijks
1c i	Amstelkwartier fase 2
1c ii	Amstelkwartier fase 3
2	Spaklerweg Zuid
3	Bedrijventerrein Overamstel
4a	Kop Weespertrekvaart
4b	Weespertrekvaart Midden
5a	A2 / Joan Muyskenweg Noord
5b	A2 / Joan Muyskenweg Zuid

Plankaart Overamstel (bron: DRO).

1 Beleidskader

Wet ruimtelijke ordening
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 wordt door middel van het bestaande vergunningenstelsel en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening in praktijk 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 rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. Daarom 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 'Erfgoed, spiegel van de stad. Visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

Rijksmonumenten
In één van de deelgebieden van het plangebied MER (1C) bevinden zich verschillende Rijksmonumenten. Dat zijn bouwwerken van nationale betekenis. Die zijn dus van grote cultuurhistorische waarde. Rijksmonumenten vallen onder de Monumentenwet. Dat betekent dat er bij sloop een monumentenvergunning moet worden aangevraagd. De Minister moet dan een afweging maken tussen monumentale belangen en economische belangen, veiligheid en maatschappelijke belangen.

Waarderingskaarten en orde status 2
Voor veel naoorlogse gebieden die tot stand kwamen op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan heeft de gemeente Amsterdam waarderingskaarten opgesteld. Ook voor Overamstel geldt dat de ontwikkeling in de jaren vijftig en zestig, gebaseerd op het gedachtegoed uit het AUP, bepalend zijn geweest voor het gebied. Een aantal bedrijfsgebouwen uit deze periode is van een bijzondere architectonische kwaliteit. Voor dit gebied is geen waarderingskaart gemaakt. De gebouwen zouden bij het opstellen van zo'n waarderingskaart echter in aanmerking komen voor een orde status 2. Bij de waarderingskaarten is orde status 1 de meest hoge status (gelijk aan monumentale waarde). Bij een orde 2-status bouwwerk is "behoud en restauratieve aanpak" de richtlijn. Verder kent de waarderingskaarten nog orde 3-status en een basisstatus. Sloop van orde status 2 bouwwerken vereist geen specifieke vergunning (anders dan een gewone sloopvergunning), maar sloop van dergelijke bouwwerken veroorzaakt wel verlies aan cultuurhistorische waarden.

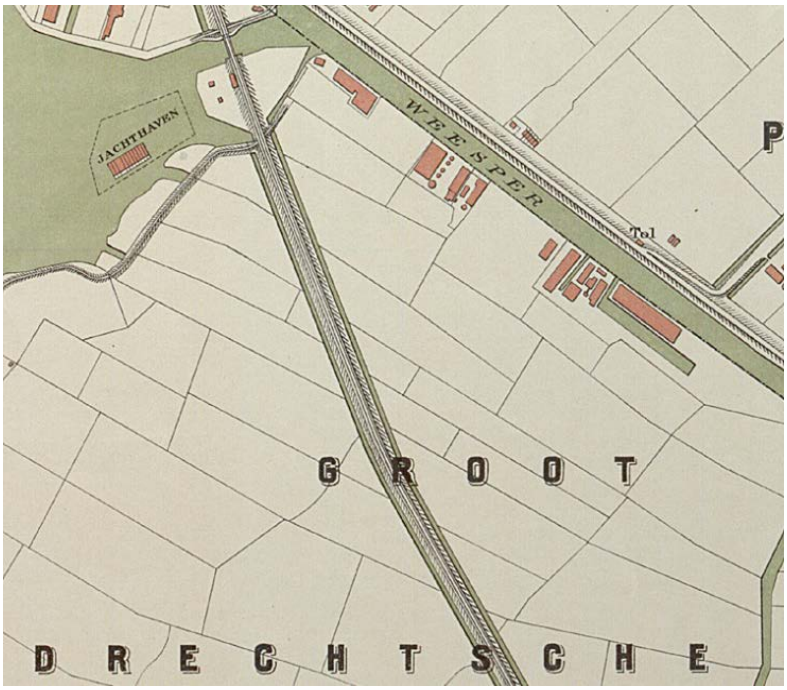
De waarderingskaarten AUP en Post-AUP gebieden worden opgesteld om te dienen als welstandskaarten die, afhankelijk van de ordewaardering, aangeven hoe met de bebouwing moet worden omgegaan. In de toelichting op de waarderingskaarten wordt een object met een orde 2-status als volgt beschreven: "een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld".

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

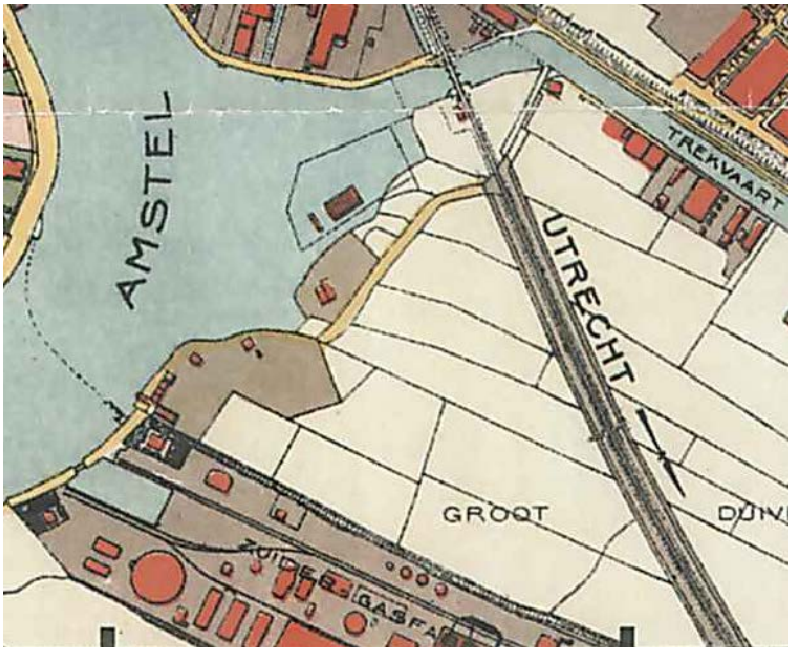
2.1 Voorgeschiedenis

Ter hoogte van het huidige plangebied was tot aan het begin van de twintigste eeuw de Grote Duivendrechter Polder gelegen. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. Tot aan het einde van achttiende eeuw was er in het gebied een aantal buitenplaatsen aanwezig en was vooral de natuur beeldbepalend. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde. De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden.
Tot 1900 stond er nog nauwelijks bebouwing in het gebied, afgezien van wat industrie aan de westkant van de Weespertrekvaart. Daar kwam in 1906 met de aanleg van de Zuidergasfabriek verandering in. De verschillende onderdelen van de fabriek werden vanaf dat moment in een tijdspanne van circa tien jaar gebouwd. In deze fabriek werd, net als op andere plaatsen in de stad, lichtgas geproduceerd uit steenkool. Bijzonder is dat de Zuidergasfabriek door de Gemeente Amsterdam zelf is gebouwd nadat de productie en exploitatie van lichtgas voorheen in handen van particuliere ondernemingen had gelegen. Na de Tweede Wereldoorlog nam de vraag naar lichtgas af. Als gevolg hiervan werd het complex vanaf 1969 grotendeels gesloopt, waarna slechts enkele gebouwen overbleven. Deze vormen nu nog een tastbare herinnering aan de oude Zuidergasfabriek.

Detail kaart 1770 – De huidige Weespertrekvaart is herkenbaar als de Ringsloot rond de Watergraafsmeer.



Detail kaart 1900 – In vergelijking met de situatie van 1770 vormt de spoorlijn het grootste verschil. De kleinschalige industrie langs de Weespertrekvaart is hier goed zichtbaar.



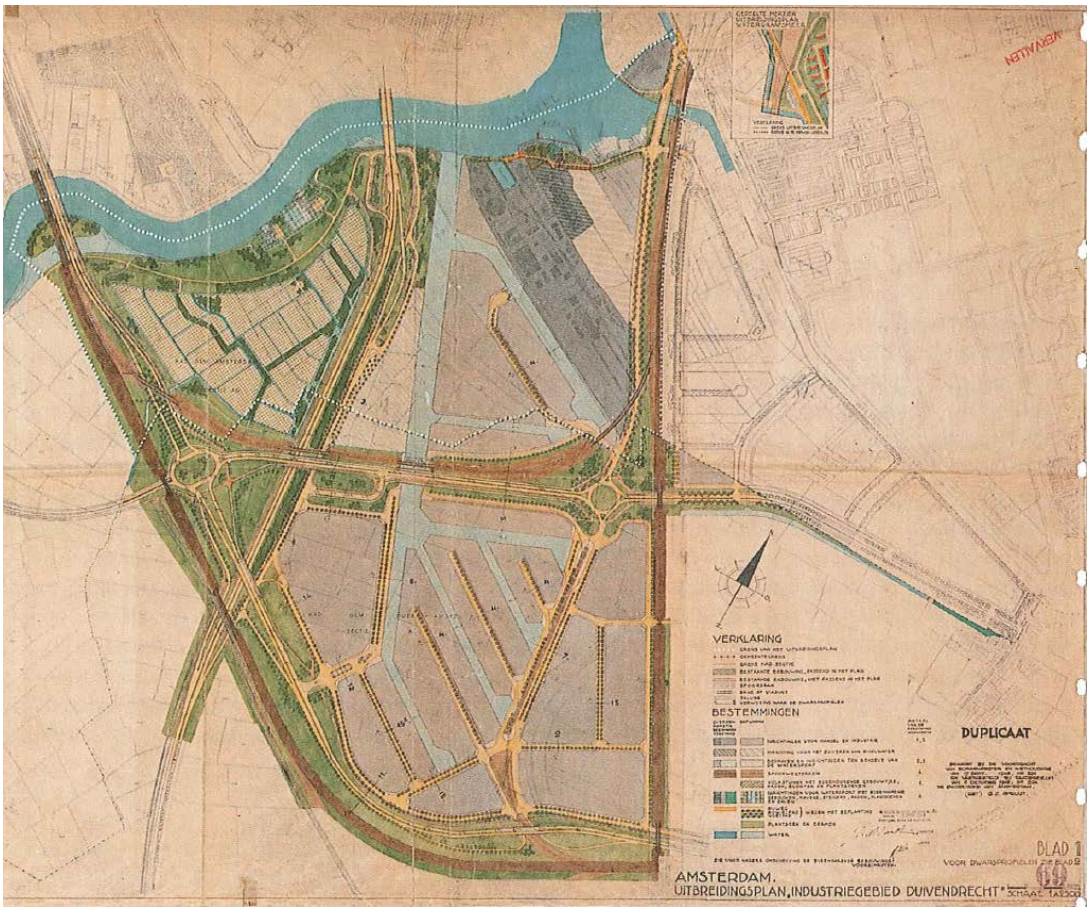
Detail kaart 1922 – Het terrein van de Zuidergasfabriek is linksonder op de kaart te zien. Nog altijd is er verder niet veel bebouwing in het gebied aanwezig.

2.2 Industrie in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1934

Halverwege de jaren dertig presenteerde de Dienst Stadsontwikkeling het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor de stad Amsterdam, dat in 1934 officieel is aangenomen. Hierin werden meerdere industrieterreinen rondom Amsterdam aangewezen. Deze beslissing kwam voort uit het streven om zwaardere industrie te scheiden van woonbebouwing. Ook het huidige plangebied is op de bijbehorende kaart van het AUP als industriezone gemarkeerd. Naast de Zuidergasfabriek, vestigde zich hier vanaf het midden van de jaren dertig ook de Rioolwaterzuivering Zuid.
Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon er pas na de oorlog aan de invulling van het AUP worden begonnen. Feitelijk waren er twee afzonderlijke industrieterreinen in het gebied voorzien: industriegebied-Duivendrecht en industrieterrein Weespertrekvaart.

2.3 Industrieterrein Amstel

Omdat het industriegebied-Duivendrecht deels op Amsterdams grondgebied lag en deels op dat van de gemeente Ouder-Amstel, moesten er twee deelplannen worden opgesteld. De scheidingslijn tussen deze twee gebieden was een geplande trambaan, het huidige metrotracé.
De twee deelplannen zijn in 1949 officieel goedgekeurd. Vanaf dat jaar werd begonnen aan het gedeelte boven de geplande trambaan. Het gedeelte ten zuiden daarvan werd vanaf 1959 aangelegd. Het ontwerp dat aan de ontwikkeling ten grondslag lag, was in grote lijnen voor de oorlog reeds ontstaan.

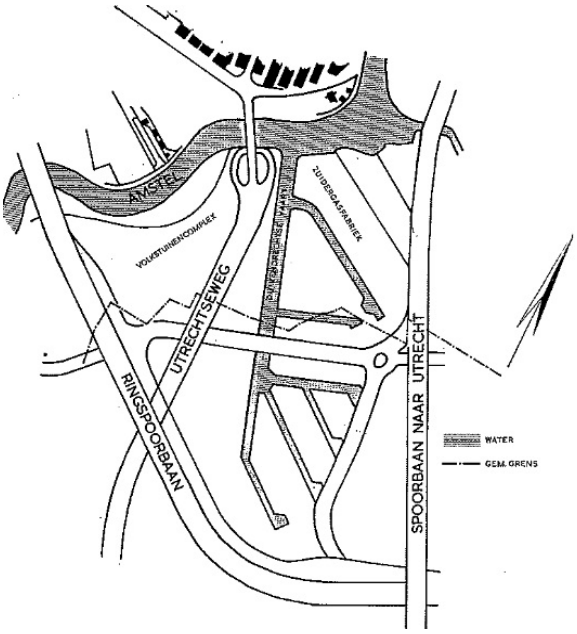


Uitbreidingsplan Industriegebied Duivendrecht uit 1948.

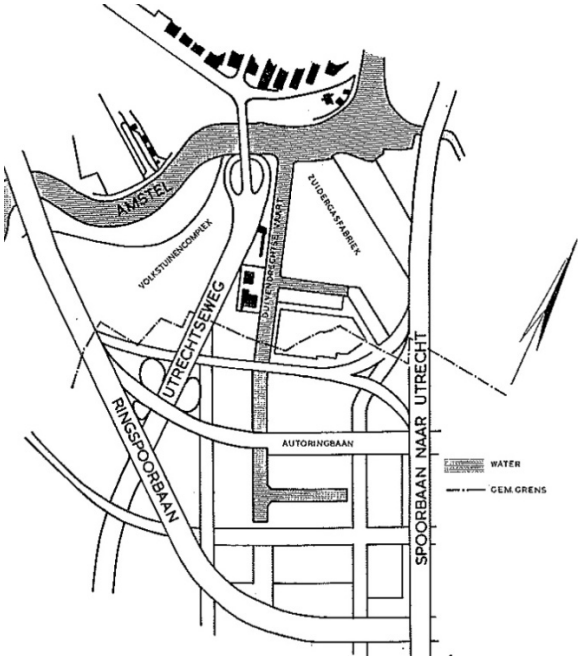
Op de bovenstaande ontwerptekening uit 1948, een uitwerking van het vooroorlogse ontwerp, is te zien hoe de Duivendrechtse Vaart in zekere zin een grens vormt tussen de groene Amsteloever en het industriegebied. Aan het groene karakter van de Amsteloevers werd destijds veel waarde gehecht, net als bij de aanleg van de Zuidergasfabriek.

Het is niet ondenkbaar dat het aanwezige groen als compensatie diende voor het industriegebied. De beplanting aan weerszijden van de als een ‘parkway’ ontworpen rijksweg vormt de punt van de Amstelscheg in de vorm van een groenstrook langs de Amstel. Daarin liggen de botenhuizen van de roeiverenigingen, het volkstuinencomplex ten westen van de Utrechtseweg en de groenstrook waarin de latere Joan Muyskenweg ligt ingebed. Opvallend is dat de ligging van wegen en spoorlijnen nagenoeg gelijk is aan de huidige toestand. Van Eesteren hoopte dat met dit diep in het stadsweefsel doordringende groen, stad en landschap met elkaar verweven raakten. Hoewel de Rijksweg later is vervangen door de A2, vormt deze zuidelijke toegang tot de stad een vloeiende overgang vanuit het open landschap via de Utrechtsebrug richting de bebouwing van Amsterdam Zuid.

In de vooroorlogse variant vormde een insteekhaven met vijf aftakkingen de basis, ondersteund door een bescheiden wegennetwerk. In de naoorlogse variant is de insteekhaven, de Duivendrechtse Vaart, teruggebracht naar twee aftakkingen en is er een groot aantal wegen voorzien in de structuur van een relatief strak raster.

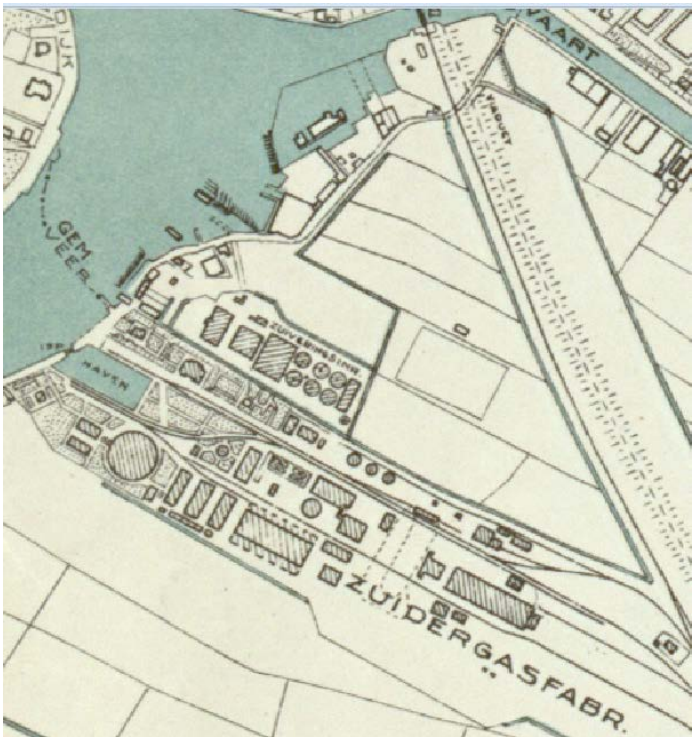


Oorspronkelijk vooroorlogs ontwerp.



Herzien naoorlogs ontwerp. (bron: Ons Amsterdam XIV, 1962)

Bij de herziening van het ontwerp in 1961 kreeg het gebied als naam ‘industrieterrein Amstel’ en in 1966 kwamen beide gedeelten voor een periode van twaalf jaar onder Amsterdams bestuur. Om onderscheid te maken tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte zijn in het verleden de aanduidingen Amstel-Noord en Amstel-Zuid gebruikt of Amstel I en II.



Detail kaart 1936 – Ten noorden van de Zuidergasfabriek is nu ook de Rioolwaterzuivering Zuid te zien. Ook is de oever van de Amstel steeds meer ingericht ten behoeve van recreatie.

Detail kaart PW 1960 – De nieuw aangelegde Duivendrechtsevaart is hier te zien, evenals de ontwikkeling die het noordelijke gedeelte in de jaren vijftig heeft doorgemaakt. Het zuidelijke gedeelte is nog niet opgehoogd en bebouwd.

Het noordelijke gedeelte van het industrieterrein Amstel werd vanaf het begin van de jaren vijftig geleidelijk bebouwd. Het eerste grootschalige complex was de Fiat fabriek van automobielbedrijf Leonard Lang, die nog grotendeels intact is. In 1955 werd er een tweede perceel bebouwd en vervolgens meerdere. Aan het einde van de jaren vijftig was het noordelijke gedeelte volledig bebouwd. Vanaf dat moment werd de aanleg en ontwikkeling van het zuidelijke deel ingezet.

2.4 Industrieterrein Weespertrekvaart

Hoewel voor het industrieterrein Weespertrekvaart al in 1942 een deelplan was vastgesteld, duurde de invulling ervan dusdanig lang dat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkeling met die van het industrieterrein Amstel. Langs de Weespertrekvaart stond reeds wat industrie, maar de grond lag nog gedeeltelijk op polderpeil. Pas in 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart.
De voornaamste ontwikkeling in dit deelgebied is de aanleg van de Penitentiaire Inrichting Overamstel, ook wel bekend als de Bijlmerbajes. Deze gevangenis is halverwege de jaren zeventig op een strook langs het spoor gebouwd, omringd door water dat aansluit op de aanwezige poldersloot. Het complex bestaat uit zes torens die op grondniveau geschakeld zijn en is via een carrévormig voorgebouw toegankelijk. Het ontwerp is van architecte K. Pot-Keegstra (1908 – 1997) en kan worden gezien als een mijlpaal in de ontwikkeling van penitentiaire instellingen in Nederland. Technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie en beveiliging maakten deze opzet destijds mogelijk.

Detail kaart PW 1961 – In tegenstelling tot het industrieterrein Amstel aan de overzijde van het spoor is industrieterrein Weespertrekvaart afgezien van een doorontwikkeling van de bestaande bebouwing langs de vaart nog onbebouwd.

Detail kaart PW 1976 – Het perceel waarop de P.I. Overamstel gelegen is, is reeds herkenbaar. Ook is er een verdichting van de industrie aan de Weespertrekvaart te zien.

3 Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden

3.1 Aanwezige Monumenten

Het plangebied Overamstel wordt gekenmerkt door een groot aantal bedrijfs- en industriegebouwen uit de jaren vijftig en zestig. Rond de noordwestoever van de Amstel staat echter een aantal oudere bouwwerken uit het begin van de twintigste eeuw. Alle maken deel uit van de voormalige Zuidergasfabriek. De volgende objecten hebben de status van Rijksmonument:

- Hekwerk langs de Amstel aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Directeurswoning aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Portiersgebouw aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Watertoren tegenover de Spaklerweg 24 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Hoofdopzichterswoning aan de Spaklerweg 24 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Directiegebouw aan de Spaklerweg 26/28 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Assistent-ingenieurswoning aan de Spaklerweg 30/32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Meterhuis aan de Spaklerweg 32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Regulateurgebouw achter de Spaklerweg 32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek

De gebouwen van de Zuidergasfabriek en het bijbehorende haventje, ophaalbrug en hekwerk vormen een geheel in een parkachtige opzet. Uit archiefonderzoek is gebleken dat er bij de bouw van de fabriek en de aanleg van het terrein, vanaf 1906, bewust rekening is gehouden met het omliggende natuurschoon. Zo werd er gekozen voor de plaatsing van de meest representatieve architectuur langs de Amsteloever terwijl functionele gebouwen meer landinwaarts werden geplaatst. Naast het aanzicht van de Amsteloever speelde de volgorde in het productieproces van het lichtgas een rol in de positionering van de verschillende gebouwen. De gashouder werd vanwege ontploffingsgevaar aan de rand van de Amstel gebouwd, maar kleurrijk beschilderd om het aanzicht te verbeteren. Deze opzet van losse bouwwerken in een groene omgeving is ook bij andere gasfabrieken herkenbaar met als duidelijkste voorbeeld de Westergasfabriek. Tot de meest beeldbepalende infrastructuur op het terrein behoorde de spooraansluiting en de, nog aanwezige insteekhaven.
De noordwest/zuidoost lopende verkavelingsrichting van de Zuidergasfabriek, die direct volgt uit de polderverkaveling, is gebruikt in de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe Amstelkwartier.

3.2 Overige cultuurhistorische waarden

De ontwikkeling in de jaren vijftig en zestig heeft de meest ingrijpende gevolgen voor het gebied gehad. Een aantal bedrijfsgebouwen uit deze periode is van een bijzondere architectonische kwaliteit. Voor dit gebied is, anders dan voor vele ander naoorlogse gebieden die tot stand kwamen op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan, geen waarderingskaart gemaakt. De hieronder beschreven gebouwen zouden bij het opstellen van zo'n waarderingskaart echter in aanmerking komen voor een orde 2-status. De waarderingskaarten AUP en Post-AUP gebieden worden opgesteld om te dienen als welstandskaarten die, afhankelijk van de ordewaardering, aangeven hoe met de bebouwing moet worden omgegaan. Ook kunnen zij als een belangrijk kennisdocument dienen. In de toelichting op de waarderingskaarten wordt een object met een orde 2-status als volgt beschreven: "een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld". Naast gebouwen zijn er enkele ruimtelijke elementen van belang voor de leesbaarheid van het gebied.

Betekenisvolle gebouwen in plangebied MER Overamstel

Voormalige Fiat garage Leonard Lang, Daniël Goedkoopstraat 9

Bouwjaar: ca. 1952
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: Fiat garage van N.V. Leonard Lang
Functie tegenwoordig: Commerciële functies/Dienst Stadstoezicht

Complex van de oude Fiat garage van N.V. Leonard Lang. Eerste ontwikkeling in het gebied op basis van AUP. Hoofdgebouw inmiddels gerenoveerd en gewijzigd maar complex nog grotendeels intact. Bestaat voornamelijk uit een aantal geschakelde werkplaatsen. De witte loods op de foto laat nog oorspronkelijke details zien zoals het Fiat logo boven de deur. (architect onbekend)

Voormalige hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam, Spaklerweg 20

Bouwjaar:1985
Architect: N.J.J. Gawronski
Functie oorspronkelijk: kantoor (Energiebedrijf Amsterdam)
Functie tegenwoordig: kantoor (NUON)

Voormalige hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam. Dit gebouw is sinds 1985 gelegen op het terrein van de Zuidergasfabriek en is ontworpen door architect Norbert Gawronski. Het is een van de weinige resterende gebouwen uit zijn oeuvre. Kenmerkend is de keuze voor een langgerekt, laag ontwerp dat uit verschillende terrasniveaus is opgebouwd. De positie van de watertoren heeft de vorm en ligging van het gebouw bepaald. Het interieur bestaat uit zogeheten kantoortuinen, waarbij gestreefd is naar een evenwicht tussen openheid en beslotenheid. Als hoofdkantoor voor een energiebedrijf lag de nadruk op de energiezuinigheid van het gebouw.

De tuin van het voormalig Energiebedrijf Amsterdam, Spaklerweg 20
Jaar van aanleg: 1991-1993
Ontwerp: Bureau B + B

De tuin rond het gebouw is een ontwerp van het bureau voor landschapsarchitectuur B+B en wordt gekenmerkt door een glad gemaaid gazon met twee grote ovalen daarin, omringd door heggen. Een van de ovalen omvat een vijver, de ander een klein plantsoen. Het is een in esthetisch opzicht geslaagd en representatief voorbeeld van de landschapsarchitectuur uit de jaren ’90 van de vorige eeuw, waarin de in te richten ruimte zoveel mogelijk leeg en open wordt gelaten en de beplanting tot geometrische vormen wordt beperkt. De tegenstelling tussen de grote openheid die de tuin kenmerkt en de door hagen omsloten ovale tuinen die plekken daarbinnen markeren lijkt verwant aan de traditie in de Deense landschapsarchitectuur, maar de ovale ruimte geven hier geen vorm aan de tussenruimtes, maar richten de ovalen de ruimte in. De bestaande bomen zijn zoveel mogelijk in het ontwerp opgenomen.

Penitentiaire Inrichting Overamstel, H.J.E. Wenkenbachweg 48

(foto: Martin Alberts, 2003)
Bouwjaar: 1978
Architect: K. Pot-Keegstra
Functie: gevangenis

De gevangenis bestaat uit zes torens die op grondniveau geschakeld zijn door middel van een gang. In elke toren zijn verschillende voorzieningen ondergebracht waaronder ook gemeenschappelijke ruimtes. Het complex is via een carrévormig voorgebouw toegankelijk en telt verder enkele bijgebouwen die onder andere voor sportbeoefening worden gebruikt. Rondom de torens zijn luchtplaatsen gelegen. Het geheel wordt omringd door een betonnen ommuring en een sloot. Aan het ontwerp ligt de gedachte ten grondslag dat gedetineerden gebaat zijn bij meer interactie met elkaar. Technologische ontwikkelingen op het gebied van bewaking maakten een meer ruimtelijke opzet mogelijk. Qua architectuur laat de gevangenis zich kenmerken door een zeer sobere vormgeving. De torens zijn nagenoeg identiek en uitgevoerd in beton. De geringe grootte van de vensters valt te verklaren vanuit de functie van het gebouw, maar werkt beeldbepalend.

Betekenisvolle gebouwen in plangebied Overamstel, buiten plangebied MER

Kantoorgebouwtje voormalige Maple Leaf fabriek, Daniël Goedkoopstraat 8

Bouwjaar: 1956
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: bedrijfsruimte
Functie tegenwoordig: bedrijfsruimte

Enkellaags kantoorgebouwtje uit 1956 met een hoger, vooruitstekend bouwvolume. Een glaswand aan de zijde van de Daniel Goedkoopstraat zorgt voor veel lichtinval. (architect onbekend)

Woonhuis, Korte Ouderkerkerdijk 16

Bouwjaar: 1914
Architect: E. Breman
Functie oorspronkelijk: vermoedelijk kantoor/woning
Functie tegenwoordig: onbekend

Fraaie villa van drie bouwlagen uit 1914. Opgetrokken in baksteen met subtiele detaillering in het metselwerk. Strakke gevelgeleding met gelijke muurvlakken. Geveltop in zeldzame Duitse neobarok. Maakte deel uit van het complex van Scheepsbouwwerf De Valk. Nu vrijstaande ligging aan Amstel.

ROC van Amsterdam, Korte Ouderkerkerdijk 5

Bouwjaar: 1961-62
Architect: A.J. van der Steur, W. Snieder en H. Duyvendak
Functie oorspronkelijk: Electrotechnische school
Functie tegenwoordig: ROC van Amsterdam

Schoolgebouw bestaande uit een drietal geschakelde vleugels rondom een halfopen binnenplaats. Hoofdvleugel van vier bouwlagen en twee zijvleugels van twee bouwlagen. In het hoofdgebouw bevinden zich de leslokalen, aan de zijde van de binnenplaats. De oostvleugel herbergt een aula en gymnastieklokaal en de westvleugel praktijklokalen. De constructie van elke vleugel wordt bepaald door een betonskelet dat grote glaspartijen mogelijk maakt. Op de koppen, waar de trappenhuizen zich bevinden, zijn de gevels bekleed met baksteen. De school is gebouwd tussen 1961 en 1962 als nieuwbouw voor de voormalige Electrotechnische School. Oorspronkelijk J.M. Vrijberghe de Coninghschool geheten.

Voormalige gemeentelijke loodsen, weerszijden Isaac Asscherpad

Bouwjaar: ca. 1955
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: Loodsen
Functie tegenwoordig: Loodsen/bedrijfsruimten

Vier blokken van bedrijfsloodsen die in opdracht van de Gemeente Amsterdam ca. 1955 werden gebouwd. De loodsen zijn uitgevoerd in baksteen en hebben sheddaken boven de werkplaatsen voor een goede lichtinval. In het metselwerk is op de hoeken een drietal Andreaskruisen aangebracht, het wapen van de stad Amsterdam. De loodsen zijn relatief goed bewaard gebleven en vormen een bijzonder ensemble.

Dubbele loods, Willem Fenengastraat 10

Bouwjaar: ca. 1955
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: bedrijfsruimte/loods
Functie tegenwoordig: bedrijfsruimte/loods

Dubbele loods uit ca. 1955 met overkragend zadeldak. Betonskelet met veel glas. Licht naar buiten toe staande hoekkolommen.

Bedrijfsgebouw met drie loodsen, hoek Willem Fenengastraat en Abram Dudok van Heelstraat 2 - 4

Bouwjaar: ca. 1955
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: bedrijfsruimte/loods
Functie tegenwoordig: bedrijfsruimte/loods

Bedrijfsgebouw op de hoek van de Willem Fenengastraat en de Abram Dudok van Heelstraat uit ca. 1955. Representatief kantoorgebouw van twee bouwlagen met een hoger gedeelte van drie bouwlagen op de hoek. In dit hoge gedeelte bevindt zich ook de entree die met natuursteen en glas is gemarkeerd. Ook het hogere volume is in een andere steensoort opgetrokken dan de rest van het gebouw. Achter het hoofdgebouw staat een drietal geschakelde loodsen met gebogen daken. Rechts op de achtergrond is de oude kolensilo van de voormalige Zuidergasfabriek te zien. Dit gebouw is nu in gebruik als oefencentrum voor de brandweer.

Geschakelde loodsen voormalige kauwgomfabriek, Abram Dudok van Heelstraat 3

Bouwjaar: 1956
Architect: vooralsnog onbekend
Functie oorspronkelijk: fabriek, magazijn en dienstwoning
Functie tegenwoordig: film-verzamelgebouw

Vijf geschakelde loodsen uit 1956 met een combinatie van zadel- en sheddaken. Maakten onderdeel uit van kauwgomfabriek Maple Leaf. (architect onbekend)

Betekenisvolle stedenbouwkundige elementen

Duivendrechtse Vaart

De Duivendrechtse Vaart werd afgegraven om in het gebied de aan- en afvoer van goederen per schip mogelijk te maken, In het vooroorlogse ontwerp voor het gebied had de vaart vijf aftakkingen. Na de oorlog werd dit aantal teruggebracht tot twee. De vaart heeft een nautisch/utilitair karakter met strakke kademuren. Cultuurhistorisch van belang vanwege de historische functie en stedenbouwkundig van belang als ruimtelijk element.

Weespertrekvaart

Als opvolger van de Ringsloot rondom de Watergraafsmeer is de Weespertrekvaart als waterweg van historisch belang. Op het punt waar de Weespertrekvaart een knik maakt is een insteekhaven aanwezig die aansluit op de bebouwing aan de H.J.E. Wenckebachweg. De bebouwing in dit zuidelijke gedeelte is van recentere datum dan die in het noordelijke deel.

Volkstuinencomplex *Amstelglorie*

Het volkstuinencomplex Amstelglorie waarborgt het groene karakter van de zuidelijke Amsteloevers. Op deze plek stond van oudsher een aantal boerderijen met bijbehorend groen. Dit complex ligt buiten het plangebied MER Overamstel.

3.3 Karakterisering deelgebieden

Binnen het plangebied MER Overamstel zijn vier deelgebieden gelegen, waarover BMA verzocht is te adviseren. Het betreft de deelgebieden die op de plankaart zijn aangeduid met Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C), Spaklerweg Zuid (2), Weespertrekvaart Midden (4B) en A2/Joan Muyskenweg (5). Niet alle deelgebieden beschikken over specifieke waarden en de gehanteerde gebiedsgrenzen hebben geen achterliggende cultuurhistorische betekenis. In beginsel moet het gebied als één geheel worden beschouwd met de spoorlijn Amsterdam – Utrecht als tweedeling tussen Industrieterrein Amstel en Weespertrekvaart.

Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C)

Binnen de grenzen van het deelgebied valt een deel van het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek. Het oude hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam van architect Norbert Gawronski is beeldbepalend. Het gebied is grotendeels in gebruik bij energieleverancier Nuon en Liander is verder bebouwd met een aantal loodsen. Het oefencentrum van de Brandweer, voorheen een onderdeel van de gasfabriek, valt ook binnen de grenzen. Centrale waarden in het gebied zijn het groen, de openheid en de positionering van de historische architectuur. De oriëntatie dankt het complex aan de vroeger verkaveling van het polderlandschap. In het stedenbouwkundig ontwerp voor het aangrenzend gebied ten zuiden van de voormalige fabriek wordt een van de villa's door beoogde nieuwbouw gescheiden van de reeks historische bebouwing langs de zuidzijde van het terrein. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt dient de Zuidergasfabriek, inclusief de onderlinge relatie van de gebouwen, als één geheel te worden beschouwd.

Spaklerweg Zuid (2)

Spaklerweg Zuid omvat de voormalige Fiat-fabriek aan de Daniel Goedkoopstraat en een gedeelte van de Kauwgomballenfabriek. De Fiat-fabriek is in zijn opzet nog oorspronkelijk. Het complex is geordend op basis van een verkaveling in de richting zuidwest-noordoost.

Weespertrekvaart Midden (4B)

Dit gebied verschilt wezenlijk van het industrieterrein aan de westkant van het spoor. De P.I. Overamstel is hier de belangrijkste ontwikkeling en vormt een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. De aanwezige industrie in dit gebied is geconcentreerd langs de Weespertrekvaart, maar is van kleine schaal. Haaks op de Wenckebachstraat is sinds 2005 het studentenwooncomplex Wenckehof gelegen. Deze elementen vormen samen de voornaamste bebouwing. Van een duidelijke samenhang is echter geen sprake. Centrale waarden in het gebied zijn de gevangenis, indien deze locatie wordt herontwikkeld zullen deze waarden in ieder geval gedocumenteerd moeten worden, en de Weespertrekvaart zelf die feitelijk een opvolger is van de Ringsloot om de Watergraafsmeer.

A2/Joan Muyskenweg (5)

De Nieuwe Utrechtseweg, de Rijksweg A2, fungeert als een centrale as binnen dit gebied. Ten westen van de snelweg is het volkstuinencomplex *Amstelglorie* gelegen, ten oosten een strook bestemd voor industrie. Deze situatie valt te herleiden tot het oorspronkelijke ontwerp uit 1948 waarin de waardering voor de groene Amsteloevers zo nadrukkelijk naar voren kwam. De snelweg leidt het verkeer als een ‘parkway’ de stad binnen over de Utrechtsebrug die zo minimalistisch mogelijk werd ontworpen om het zicht over de Amstel vrij te laten. Een dergelijke entree tot de stad, in wezen een ononderbroken snelwegverbinding tussen Amsterdam en verscheidene Europese steden, is relatief zeldzaam. De oorspronkelijke bebouwing op de strook aan de oostkant van de A2 is grotendeels gerenoveerd of vervangen maar heeft nog steeds een industrieel karakter.

4 Advies

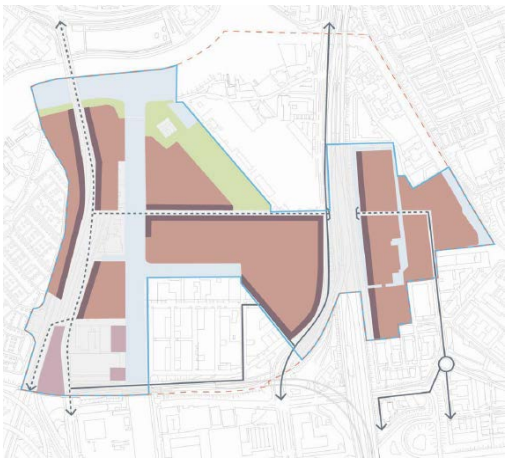
4.1. Algemeen

Het huidige plangebied Overamstel kan worden verdeeld in twee delen. Deze tweedeling grijpt terug op de oorspronkelijke deelplannen van het AUP voor de industrieterreinen Duivendrecht (Amstel) ten westen van de Rijnspoorlijn en Weespertrekvaart ten oosten daarvan. Deze twee gebieden hebben zich langs verschillende lijnen ontwikkeld en hebben als gevolg daarvan een verschillend karakter. In het westelijke deel vormt de Duivendrechtse Vaart in zekere zin een barrière tussen industrie en groen. Afgezien van de bebouwing langs de oostzijde van de A2, markeert het volkstuinencomplex en het groen waarin de A2 is gelegd de punt van de groene Amstelscheg die een belangrijk uitwerking is van het AUP. Hoewel de 'parkway' uit het oorspronkelijke plan is vervangen door de A2, is het beoogde effect van een vrijliggende invalsweg en daarmee het contrast tussen de stedelijke bebouwing van de Rivierenbuurt en het diep in de stad doordringende landschap nog goed te ervaren. De groene uitloper van de Amstelscheg vertegenwoordigt een belangrijke landschappelijke waarde
Ten oosten van de spoorlijn, deelgebied Weespertrekvaart, is de verkaveling grotendeels gebaseerd op de ligging van de vaart zelf. De P.I. Overamstel is vanuit cultuurhistorisch oogpunt een belangrijk object.

4.2. Effect op de cultuurhistorische waarde van het gebied naar aanleiding van de voorgenomen planontwikkeling

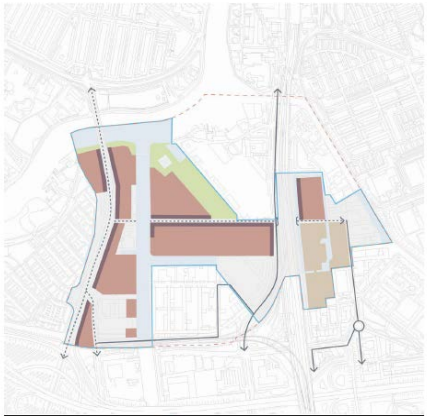
In de *MER Overamstel – Notitie reikwijdte en detailniveau* wordt vermeld dat in de visie Overamstel 2005 is het noordelijk deel een concentratie van woningbouw zal plaatsvinden. Voor enkele deelgebieden zijn vervolgens stedenbouwkundige plannen uitgewerkt. Voor de ontwikkeling van de gebieden 1c, 2, 4b en 5 zijn nog geen bestemmingsplannen vastgesteld. In de huidige ontwikkeling van het gebied (referentiesituatie) wordt ingezet op de aanleg van een park en de bouw van woningen en voorzieningen in de deelgebieden 1A en 1B en 4A. en een intensivering van bedrijvigheid van deelgebied 3. Voor de overige gebieden worden 4 ontwikkelalternatieven voorgesteld. Kort samengevat komen deze op het volgende neer:

- Basisalternatief: bebouwing voor wonen,werken en voorzieningen op de kop van de Amstelscheg aan weerszijden van de A2, op een deel ten noorden van het Meertensinstituut en intensivering van bedrijvigheid ten zuiden daarvan. Eveneens bebouwing van vrijwel geheel deelgebied 1c met uitzondering van een versmalde groenstrook op het voormalige zuidergasfabriekterrein en op een deel ten noorden van de P.I. Overamstel en nieuwbouw van de P.I. Overamstel op een deel van hun eigen terrein.



- Alternatief A Maximaal: ten aanzien van het basisalternatief is hierbij ook bebouwing geprojecteerd op deelgebied 2, op de plek van de P.I. Overamstel en op het gebied ten oosten daarvan. In dit alternatief is de westzijde van de A2 over een grotere lengte bebouwd.

- Alternatief B minimaal: in deze variant blijft de bebouwing in deelgebied 5 beperkt tot het deel ten noorden van het Meertensinstituut en van deelgebied 1C het zuidelijk deel.



- Alternatief C: alternatieve inrichting deelgebied 5: dit alternatief is een variant op alternatief A voor wat betreft deelgebied 5. De afwijking hangt samen met een onderzoek naar de ligging van de toekomstige stadstraat. Ook hier is bebouwing in de punt van de Amstelscheg geprojecteerd en over de gehele lengte ten oosten van de A2.

Op basis van het de historisch stedenbouwkundige analyse kan het volgende ten aanzien van de alternatieven worden opgemerkt:

- *De groene Amstelscheg (deelgebied 5):* de groenstructuur aan weerszijde van de A2 op de overgang naar de Utrechtsebrug heeft als uitwerking van het Algemeen Uitbreidingsplan, waarin het idee van de lobbenstad werd uitgewerkt, een belangrijk stedenbouwkundige kwaliteit. Het is niet ondenkbaar dat het aanwezige groen als compensatie diende voor het industriegebied. De beplanting aan weerszijden van de als een ‘parkway’ ontworpen rijksweg vormt de punt van de Amstelscheg. Hoewel de Rijksweg later is vervangen door de A2, vormt deze zuidelijke toegang tot de stad een vloeiende overgang vanuit het open landschap via de Utrechtsebrug richting de bebouwing van Amsterdam Zuid. Overigens is de precieze beplanting niet onderzocht en daarom in deze waardering niet meegenomen.
  Bij de uitwerking van de verschillende varianten zal in belangrijke mate rekening moeten worden gehouden met de stedenbouwkundige betekenis van de uitloper van de Amstelscheg. Zowel bij het Basisalternatief als Alternatief A en C is op deze punt bebouwing aangegeven, met uitzondering van een groene rand langs de Amstel. De hoeveelheid te realiseren bebouwing aan de westzijde van de A2 is afhankelijk van de keuze voor het tracé van de beoogde stadstraat. Bij alle drie de alternatieven is er dus een negatief effect te verwachten op de stedenbouwkundige

waarde van de punt van de Amstelscheg. Bij Alternatief B is geen bebouwing in deze groene zone geprojecteerd, waardoor deze variant geen effect heeft op de stedenbouwkundige waarde daarvan. Wanneer toch tot bebouwing van deze locatie wordt besloten, zou onderzocht moeten worden welke bebouwingtypologie het stedenbouwkundig en cultuurhistorisch belang van het groen optimaal respecteert.

- *De waterstructuur:* de waterstructuur van de Duivendrechtse vaart is een belangrijk stedenbouwkundig element in het voormalige industriegebied en blijft bij de ontwikkeling van alle alternatieven gehandhaafd. De uitwerking van de drie alternatieven hebben dus ook geen negatieve uitwerking op het stedenbouwkundig belang van de vaart.

- *Zuidergasfabiek en omgeving (deelgebied 1c):* In de planontwikkeling van dit deelgebied geldt voor alle alternatieven dat rekening moet worden gehouden met een goede inpassing van de Zuidergasfabriek. Bij de stedenbouwkundige uitwerking, waarin de verschillende gebouwen van de fabriek onderdeel zullen gaan uitmaken, zal er naar gestreefd moeten worden de samenhang tussen de verschillende gebouwen te respecteren. In dat opzicht is het te betreuren dat in het stedenbouwkundig plan voor het aangrenzende deel 1b de Directeurswoning (Spaklerweg 45) door een dwars geplaatst volume wordt losgesneden van de reeks tot de Zuidergasfabriek behorende gebouwen aan de oostzijde van de groenstrook.
  De opname van de groene parkaanleg in het stedenbouwkundige plan is een positief gegeven. BMA realiseert zich dat het open houden van de parkaanleg in conflict kan komen met de cultuurhistorische waarde van het voormalige hoofdkantoor van Energiebedrijf Amsterdam van Gawronski. Het in de planvorming wegbestemde gebouw voldoet niet aan de criteria die gesteld worden voor aanwijzing als (gemeentelijk) monument. Wel is BMA van mening dat het voor de bouwtijd typerende kantoorgebouw bijzonder is, vooral door de zorgvuldige geleding en inpassing in de deels al bestaande groenstructuur die vervolgens in nauwe samenhang met het ‘kantoortuin’- concept van het gebouw tot een bijzonder totaalontwerp aanleiding heeft gegeven. Hergebruik zou mogelijk overwogen kunnen worden, in ieder geval is een goed documentatie bij sloop van dit laatste werk van Gawronski aan te bevelen.

  De tuin rond het gebouw met de twee ovalen is een ontwerp van Bureau B+B, dat een representatief voorbeeld is van landschapsarchitectuur uit het begin van de jaren negentig. De ontwerpprincipes zouden mogelijk uitgangspunt kunnen zijn bij de herinrichting van het terrein, waarbij het behoud van de ovaal met de daarbinnen gelegen vijver overwogen kan worden.

- *Penitentiaire inrichting (deelgebied 4B):* in het tijdsbestek van dit advies is geen ruimte om een uitgebreide waardestelling van deze instelling te maken, hoewel het gebouw een belangrijk moment was in de ontwikkeling van het gevangeniswezen. BMA adviseert, wanneer alternatief A verder wordt ontwikkeld, ter documentering een dergelijke waardestelling te laten maken. Het complex is uit typologisch en stedenbouwkundig oogpunt van belang, maar vertegenwoordigt geen belangrijke architectonische waarde.

In onderstaande tabel is een overzicht gemaakt van de effecten van de verschillende planalternatieven, waarbij ervan wordt uitgegaan dat de gebouwen of structuren niet worden opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor het betreffende gebied. Uitgangspunt is verder dat de Rijksmonumenten in het gebieden behouden blijven.

Criterium	*Basis*	*Maximum*	*Minimum*	*Alternatieve inrichting deelgebied 5*
Groene Amstelscheg	--	--	0	--
Waterstructuur	0	0	0	0
Zuidergasfabriek e.o.	-	-	-	-
Penitentiaire Inrichting, H.J.E. Wenkenbachstraat 48	0	0	0	0
Voormalig Fiat Garage, Daniel Goedkoopstraat 9	0	-	0	0
Voormalig hoofdgebouw Energiebedrijf Amsterdam, Spaklerweg 20	--	--	--	--
Tuin rond voormalige Energiebedrijf	-	-	-	-

-- = zeer negatief effect
- = negatief effect
0 = neutraal
+ = positief effect
++ = zeer positief effect

4.3 Aanbevelingen

- *Hoogbouw:* in de door DRO en BMA opgestelde nota *Hoogbouw in Amsterdam* wordt gesteld dat vanuit de groene scheggen stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren is. Bouwhoogten aan de randen dienen zich tot 30 meter te beperken. Accenten tot 60 meter zijn toegestaan, bij voorkeur in de tweede linie. Voor de koppen van de scheggen geldt bovendien het toetsingskader Hoofdgroenstuctuur. Ten aanzien van de stedenbouwkundige ontwikkeling in de verschillende deelgebieden van Overamstel is het aan te bevelen van begin af aan rekening te houden met de in de Hoogbouwnota geformuleerde uitgangspunten. Bij het opstellen van een eventuele Hoogbouw Effectrapportage zal ook met de hoogbouw rond het Amstelstation rekening moeten worden gehouden.

4.4. Advies ten aanzien van de bestemmingsplannen voor deelgebied 1c en deelgebied 5

- De groenstrook in het centrum van deelgebied 1c herinnert met de nog overgebleven gebouwen van de Zuidergasfabriek aan de uitleg van deze voor Amsterdam belangrijke instelling. Een lijst van de in dit gebied aanwezige monumenten is te vinden op pg. 12 van dit advies. BMA adviseert in de opzet van het bestemmingsplan rekening te houden met de historische betekenis van deze groenstrook en deze zoveel mogelijk te handhaven, zoals ook wordt beoogd in het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier Fase 2 uit juni 2011.

- In deze groenstrook staat op dit moment het voormalige hoofdkantoor van Energiebedrijf Amsterdam waarbij in de opzet en vormgeving rekening is gehouden met de watertoren. In het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan voor het noordelijk deel van deelgebied 1c (Amstelkwartier tweede fase) is dit gebouw wegbestemd. Omdat het hier gaat om een belangrijk werk van de vroegere stadsarchitect N. Gawronski uit 1985. Hoewel het complex niet in aanmerking komt voor een monumentale status, gaat het om een bijzonder gebouw dat in samenhang met toren en de daaromheen staande boombeplanting is ontworpen. Wanneer hergebruik echt niet mogelijk is, zou een goede documentatie van het complex moeten worden gemaakt. Aanbevolen wordt om na te gaan in hoeverre de aan het ontwerp van de tuin ten grondslag liggende ontwerpprincipes uitgangspunt kunnen zijn bij herinrichting van het terrein en in hoeverre de ovalen daarin kunnen worden geïntegreerd.

- Omdat in het ontwerp bestemmingsplan voor deelgebied 5 (Zone A2 Joan Muyskenweg) de bestaande situatie voor een groot deel gehandhaafd blijft, heeft BMA geen opmerkingen. In het concept bestemmingsplan staan nog geen bouwhoogtes aangegeven, terwijl een deel van het onbebouwd gebied wel is bestemd als wonen. Voorde toekomstige planontwikkeling die mogelijk hoogbouw omvat, verwijst BMA naar de hierboven beschreven stedenbouwkundige betekenis van dit gebied en naar de uitgangspunten zoals deze in de Hoogbouwnota zijn geformuleerd.

Colofon

Cultuurhistorische verkenning en advies Overamstel

Datum: 31 mei 2012
Status: concept
Redactie: J. van der Werf
Tekst: C. van Onna / J. van der Werf

© 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.