



Amsteloever

Cultuurhistorische verkenning

C 17.37 Amsterdam

Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Ontwikkelingsgeschiedenis en cultuurhistorische inventarisatie	5
3	Conclusie en aanbevelingen	22
	 Bijlage I: Historische kaarten en foto's	 25
	Bronnen	34
	Colofon	34

Inleiding

Ruimte en Duurzaamheid heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht om een cultuurhistorische verkenning te maken over de Amsteloever ter hoogte van het Amstelstation. Dit heeft geresulteerd in een schetsmatige uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis. De cultuurhistorische verkenning besluit met een conclusie en aanbevelingen ten aanzien van het benutten van de cultuurhistorische waarden voor de gebiedsontwikkeling. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied. Belangrijke cultuurhistorische kenmerken kunnen benut worden voor de gebiedsontwikkeling waarnaar RenD op dit moment een studie doet. MenA kan als vervolg op deze verkenning adviseren over de wijze waarop de cultuurhistorische waarden kunnen worden betrokken in de planvorming en meegewogen kunnen worden in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



1 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr. 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente overschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

2 Ontwikkelingsgeschiedenis en cultuurhistorische inventarisatie

Watergraafsmeer en Weespertrekvaart, zeventiende eeuw

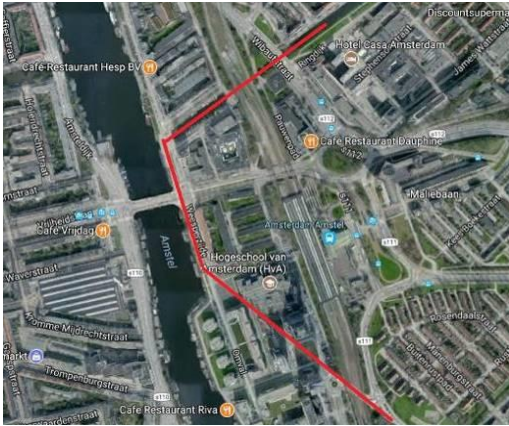
In 1629 is de Watergraafs- of Diemermeer, dat tot dan toe open water was, om veiligheidsredenen ingepolderd. Het laaggelegen poldergebied (5,50 meter beneden NAP), dat vervolgens dienst deed als groen- en recreatiegebied, werd omsloten door de Ringdijk en de Ringsloot. Tien jaar na de inpoldering, in 1639, werd het deel van de Ringsloot nabij de Amstel gebruikt bij de aanleg van de Weespertrekvaart (1639), een waterweg voor scheepvaartverkeer tussen de Amstel in Amsterdam en de Vecht in Weesp. Het pad langs het water fungeerde als jaagpad. Door de aansluiting van de Ringsloot op de Amstel was de landtong de Omval (oude schrijfwijze 'Omwal') ontstaan. Dit hoger gelegen buitendijkse stuk land was een markant punt in de bocht van de Amstel op een 'drielandenpunt' van de gemeenten Ouder Amstel, Watergraafsmeer en Amsterdam. Er zijn verschillende tekeningen bekend uit de zeventiende eeuw, waaronder van Rembrandt van Rijn, waarop de Omval is afgebeeld, met onder meer de Amstel en de Weespertrekvaart, trekschuiten, molens, een scheepswerf en enkele huizen. Op dit scheepvaartknooppunt ontstonden uitspanningen, waaronder herberg de Omval.

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- Ringdijk en Ringsloot om de Watergraafsmeer
- Tracé Weespertrekvaart is - gedeeltelijk als fietspad - nog herkenbaar.



Kaart uit 1790 met hierop de Watergraafs- of Diemermeer aangegeven (NHA: NL-HlmNHA_560_000713_G) en ets met weergegeven het gezicht langs de Weespertrekvaart naar de Amstel, met rechts de Watergraafsmeer en links de Omval, ca. 1617 (SAA: 010097004791)



Grens van de Watergraafsmeer over het tracé van de Weesperzijde, de Ringsloot en het fietspad

Industriegebied, rond 1900

Vanaf het eind van de negentiende eeuw onderging de Omval een ingrijpende transformatie: van een al dan niet idyllisch landelijk buitengebied met tuinderijen in een feeërieke bocht van de Amstel tot een intensief bebouwd stedelijk industriegebied. Vanwege de strategische ligging waren rond 1900 de volgende bedrijven er gevestigd: cacaofabriek Blooker, zeep- en parfumbabrikant Maschmeijer Aromatics en een emmertjesfabrikant. In feite kwam deze industrie terecht op een buitendijks land dat door zijn uitstulping wat een vernauwing van de Amstel tot gevolg heeft, herkenbaar is.

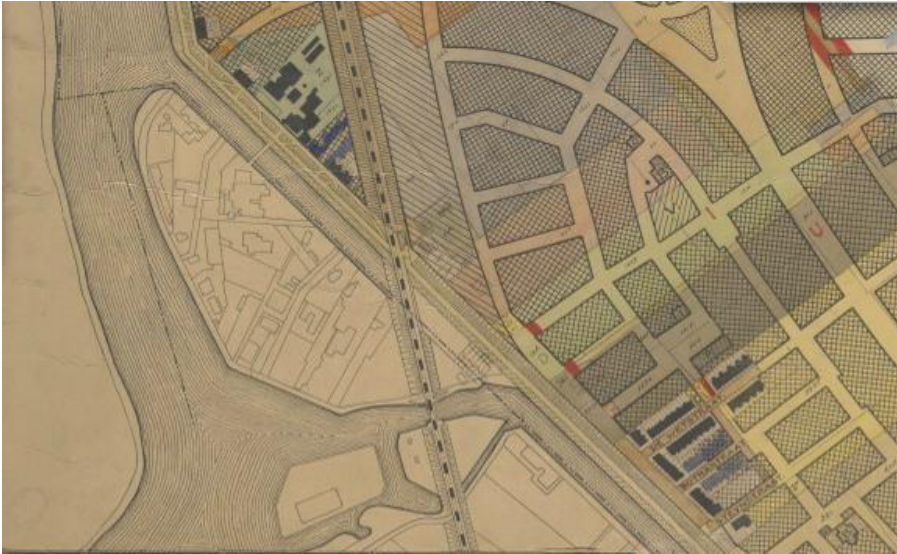
Al eerder in 1843 had de opening van de Rijnspoorweg, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, ertoe geleid dat de polder werd doorsneden. Het westelijke deel, gelegen aan de Amstel, werd hiermee bij de Omval getrokken. De spoorlijn had tevens als consequentie dat de Weespertrekvaart dood liep op de spoordijk; pal ten zuiden van de Omval (ter hoogte van Weesperzijde 250) is vervolgens een doorbraak gemaakt, waardoor een rechtstreekse verbinding werd gemaakt met de Amstel. Hiermee werden de diverse industrieën gelijk ontlast van doorgaand scheepvaartverkeer in de trekvaart. Onder de nieuwe spoorbrug was het jaagpad de Omval doorgetrokken, om langs de Weesperzijde verder te gaan.

Rond 1903 werd het in onbruik geraakte deel van de Weespertrekvaart gedempt, waar vervolgens bebouwing tot stand kwam. Weesperzijde 243-244 en 250 zijn restanten van een bebouwingslint dat hier tussen circa 1904 en 1914 in drie fasen werd gerealiseerd. Zie: Notitie MenA over Weesperzijde 243-244 en 250, dd. 6 nov 2016

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- Spoorlijn en groen talud van de spoordijk

- Rechtstreekse verbinding met de Amstel
- De morfologische herkenbaarheid van het buitendijks land
- Weesperzijde 243-244 en 250



1907 uitbreidingsplan Watergraafsmeer, bijgewerkt 1909 (detail, SAA UZFA00025000001).
Percelen Weesperzijde 245-250 ingetekend



Industrieën aan weersijden van de Weesperzijde, ca. 1920 (SAA: OSIM00002000086)



Weesperzijde 235-244, 1930. (SAA: OSIM00004003932)

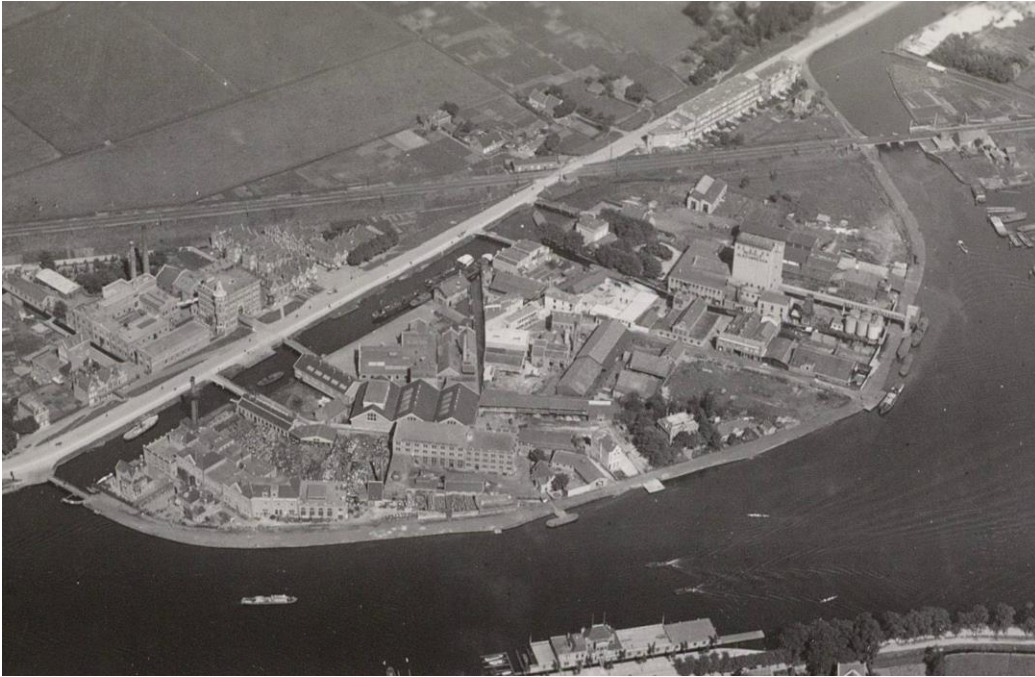
Uitbreidingsplannen, twintigste eeuw

In 1921 is het hele gebied de Omval, tegelijk met de Watergraafsmeer, door Amsterdam geannexeerd. Door de annexatie ontstond de behoefte om het bestaande uitbreidingsplan uit 1907 grondig te herzien. In 1932 opende de Berlagebrug, vanaf toen samen met de Mr. Treublaan een onmisbare schakel in het verkeer naar Amsterdam Oost. De kop van de Vrijheidslaan (de vroegere Stalinlaan) vormt een monumentaal ensemble met als toegangspoort ontworpen woongebouwen en een pleinachtige ruimte bij de aanlanding van de brug. Met de bouw van het Amstelstation (architect H.G.J. Schelling, 1938) ontwikkelde het gebied zich verder. Het leidde uiteindelijk tot de kantoorontwikkeling vanaf de jaren zestig. Als onderdeel van de verhoogd aangelegde spoorbaan door Oost – de zogeheten *Spoorwegwerken Oost* (1933-1940) – werd ten oosten van de bestaande spoorlijn Amsterdam-Arnhem een nieuwe spoordijk met viaduct aangelegd. Hiervoor moesten de panden Weesperzijde 235-242 in 1937 gesloopt worden. De eigenaar van het café op nummer 235 kreeg blijkbaar de mogelijkheid om het etablissement op nummer 250 voort te zetten.

Met het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) uit 1935 werd richting gegeven aan de ontwikkeling. De plannenmakers van de gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling hadden met het gebied Amstelstation tot aan de Weesperzijde een divers gebied voor ogen waar gewoond kon worden, en verschillende voorzieningen als scholen en kantoren aan zouden sluiten op het infrastructurele karakter van het gebied. De eerste uitwerking van Uitbreidingsplan Watergraafsmeer uit 1929 moest worden herzien in 1939 vanwege de spoorwegplannen die in de tussentijd waren bedacht, namelijk het omhoog brengen van het spoor en de bouw van het Amstelstation. De omgeving van het Amstelstation moest verder opgehoogd worden en herontworpen. Zo ontstond een ingewikkelde verkeersknoop van spoorlijnen, tram-busbanen en autowegen (lokaal en interlokaal verkeer). Voor de afwikkeling van het autoverkeer werd de rotonde gekozen, een bij Van Eesteren populaire oplossing. Voor het Amstelstation kwamen twee verkeerspleinen, waarvan de ene hoger ligt dan de ander. Aan ontwerp van de verbinding met zuid via de Mr. Treublaan werd bijzondere aandacht besteed. Haaks op de Mr. Treublaan waren (in tegenstelling tot het laagbouw karakter van de rest van de Watergraafsmeer middelhoge woningbouw van vier lagen geprojecteerd. Deze buurt had zich over de Mr. Treublaan voor moeten zetten. De woningen in de Van der Kunbuurt (Blomhert en Gulden, W.B. Ouëndag, J.P. Vos, C. Keesman, 1950-1955) in de vorm van vier korte woonstroken dwars op twee lange woningbouwstroken parallel aan de Weesperzijde, werden door vertraging en pal ten zuiden van de Mr. Treublaan gebouwd. Van Eesteren zelf en de subcommissie voor de Nieuwe Stad waren niet gelukkig met het ontwerp en de gebruikte bouwsystemen. Aan de andere zijde van de Mr. Treublaan kwam de Kweekschool voor de detailhandel (H. Knijtijzer, 1963) en het hoofkantoor van Muhako/ London Tower (M. Stam, 1966) tot stand. De toren markeerde de plek waar voorheen de karakteristieke villa van de familie Harff stond, een populaire uitspanning bij de Schollenbrug. Voor de bouw werd de grond met zand opgehoogd tot Amsterdam peil.

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- Amstelstation en het talud van de spoordijk
- De stedenbouwkundige en situationele van Weesperzijde 250
- Het ensemble van de Berlagebrug dat zich uitstrekt van de Vrijheidslaan tot en met de Schollenbrug en het haventje in de Ringsloot en gekenmerkt wordt door een asymmetrische opzet, waarbij de botenhuizen alleen aan de noordkant liggen.
- Tracé Berlagebrug - Mr. Treublaan - Amstelstation (relatie Amstelzijde, brug, hoogbouw)
- De relatie van het buitendijks land met het water van de Amstel en de Weesperterkvaart



1929 (SAA: A04139001725). Rechtsboven de rij woningen Weesperzijde 235-250, situatie voor de Ophoging van de spoorlijn



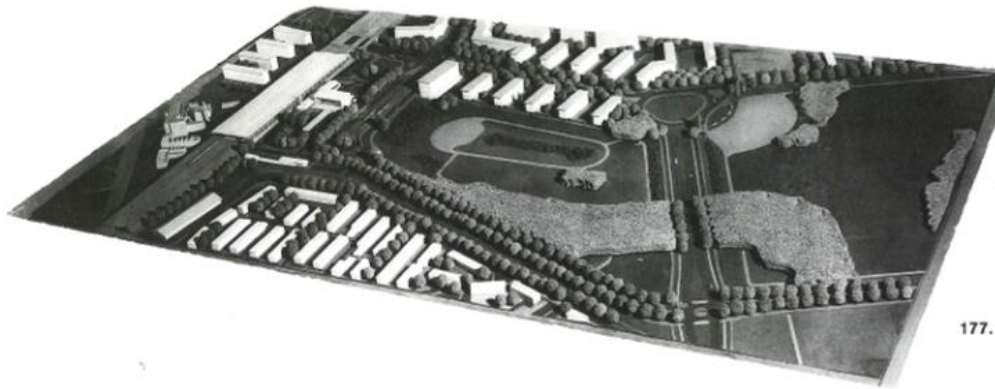
Luchtfoto van de Watergraafsmeer en omgeving gezien in noordoostelijke richting, 1937. Bovenaan is de Berlagebrug te zien en de ophoging t.b.v. Amstelstation en spoorbaan (SAA: A04139001014).



Luchtfoto van de Omval en omgeving gezien in noordelijke richting, 1939. Linkse industrieën van de Omval, en rechts werkzaamheden Amstelstation en spoorbaan waarvoor Weesperzijde 235-242 werd gesloopt, rechtsonder. Bovenaan is de Berlagebrug te zien, met in aanleg Mr. Treublaan. (SAA: A04139001260)



Herzien uitbreidingsplan Watergraafsmeer, 1939 (detail)



Maquette Uitbreidingsplan Watergraafsmeer, omgeving Amstelstation, 1939.
(uit: V. van Rossem, Het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, 1993)



Bouw van de Berlagebrug met monumentaal ensemble op de kop van de Vrijheidslaam,
1932 (SAA: A04139001158)



London Tower en kweekschool aan de Weesperzijde en Mr. Treublaan,
gezien vanaf Amsteldijk met Berlagebrug, 1976 (SAA: 010028000722)



Mr. Treublaan, hoek Van der Kunstraat, 1951 (SAA: 5293FO004413)



De Van der Kunbuurt met prettig ingerichte openbare ruimte, 2017.

Kantoorkolossen Omval en Leeuwenburg, jaren zeventig

In het Uitbreidingsplan Watergraafsmeer staan delen van de Omval, het gebied ten zuiden van de Mr. Treublaan en het fabrieksterrein van Korffs' fabriek op een overgebleven verlaagd stukje Watergraafsmeerpolder aangegeven als industrieterrein. Er werden in de jaren zestig verdere plannen gemaakt om het gebied de Omval aan te pakken. Er werd een weg geprojecteerd tussen de Amsteldijk en de Omval. Deze zou doorgetrokken worden richting de Hugo de Vrieslaan. De Amsteloever zou worden teruggelegd en het resterende gebied zou met kantoren worden ingericht. Deze grote verkeersdoorbraak werd echter uit de plannen geschrapt, de plannen voor de kantoren bleven. (bron: IMPACT)

In die jaren verdween de laatste serieuze vooroorlogse industrie- en bedrijfsvestigingen. Graansilo's van de voormalige Bertel's Oliefabrieken (die in 1909 in bedrijf kwam) werden in 1969 opgeblazen, gebouwen van Blooker aan de Weesperzijde zijn in 1971 afgebroken; de materialen van een bijgebouw werden opgeslagen en later gereconstrueerd tot het Café Blooker. Het in onbruik geraakte deel van de Weespertrekvaart was in de tussentijd langzaam dicht geslibd doordat bedrijven hier afval loosde. Het water kleurde dan ook al naar gelang welk middel de chemische fabriek produceerde. Bij de ontwikkeling van de Omval moest het gehele terrein inclusief sloot afgegraven worden om de verontreinigende stoffen te verwijderen.

In 1974 werd de Omval als een van de nevencentra aangewezen van de stad, goed aangesloten op het OV en snelwegen. Toen is vermoedelijk een stedenbouwkundig plan gemaakt voor de bouw van twee grote

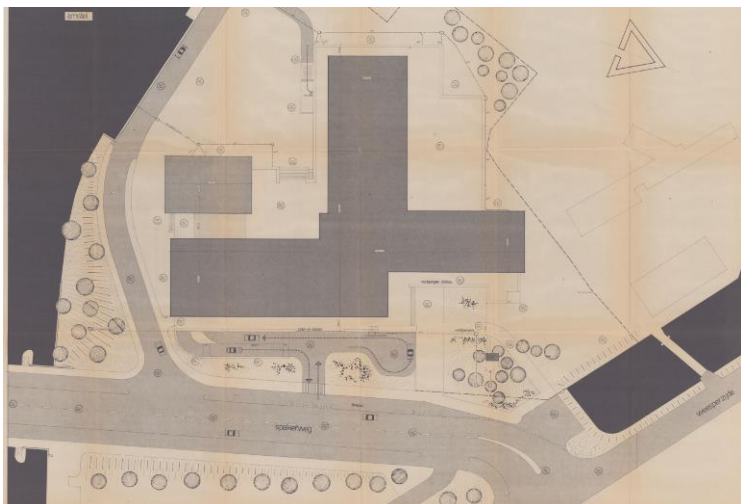
kantoorgebouwen, maar welk plan dat is, is tot nu toe onbekend. Luchtfoto's uit de jaren zeventig en tachtig wekken het vermoeden dat er geen totaalplan aan de situering van de beide kantoorgebouwen ten grondslag lag. Medio jaren zeventig zijn de kantoorgebouwen gebouwd. De Rijkspostspaarbank (1971-1972), ontworpen door ZZDP en het kantoorgebouw De Omval (1971-1977) in opdracht van pensioenfonds Philips ontworpen door J.E. De Keukeleire, vertonen twee totaal verschillende benaderingen van het gebouwtype. De eerste volgt in de toepassing van sculpturaal vormgegeven, massief beton opgetrokken volumes met een landschappelijk vormgegeven terras van ruimtes de voorbeelden van Amerikaans architecten als Kevin Roche en vooral Paul Rudolph. Met de bouw van de Postspaarbank kreeg het Amstelstation ook een entree aan de achterzijde, van waaruit een zicht op de Amstel over de terrassen van het kantoorgebouw werd gecreëerd. De loop en het zicht zijn echter geblokkeerd door een informatiebord en de toevoeging van een luifel.

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- Kantoorgebouw Omval, ontwerp 1971/1977, nader te onderzoeken.
- Leeuwenburg (Rijkspostspaarbank), ontwerp 1971/1972, bouw 1973/1977, architecten Zanstra, De Clercq Zubli, Lamberstma & Partners, in opdracht van Ontroerende Goederen Maatschappij 'De Omval'. Hoogte ong. 56 meter. Het gebouw staat op de langste palen van de stad, niet geheid, maar gegoten. Na de bouw werd het door de PTT aangekocht, en in '77 in gebruik genomen. Op dat moment grootste kantoorgebouw van Amsterdam. Naar dit gebouw moet nog nader onderzoek worden gedaan.
- Achteruitgang die zich kan ontwikkelen tot tweede hoofdentree van het Amstelstation.



Luchtfoto uit 1986 waarop het lijkt alsof de beide kantoorgebouwen zonder stedenbouwkundig plan tussen de bestaande, historische bebouwing zijn geplaatst. (SAA: B00000037241)



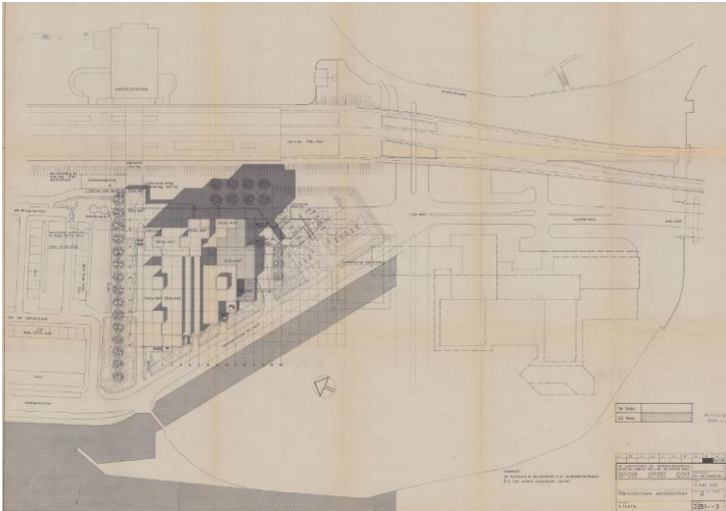
Situatietekening kantoorgebouw aan de Omval in opdracht van Philips Pensioenfonds, J.E. De Keukeleire, 1972



Zicht op het Delta Lloyd gebouw, 1976 (SAA: B00000014001)



Bij de huidige entree van het Delta Lloyd gebouw heeft parkeren prioriteit boven verblijf.



Leeuwenburg, Zanstra, De Clercq Zubli, Lamberstma & Partners, 1972



De Rijkspostspaarbank in 1976 (SAA: 010122002119)



De Rijkspostspaarbank in 1980 (SAA: 010122002125)



Entree voormalige Rijkspostspaarbank met geblokkeerd zicht op de Amstel, 2017

Stedenbouwkundig plan De Omval, 'Manhattan aan de Amstel', 1985

Midden jaren tachtig werden door ontwikkelaars Sedijko en Delta Lloyd nieuwe plannen voor het gebied gesmeed. ZZOP Architecten (nieuwe naam van het bureau van Zanstra) maakten een stedenbouwkundig plan, dat door samenwerking tussen de gemeente en ontwikkelaars, dus in publiek-private sfeer is uitgevoerd (exploitatie-overeenkomst). Dit plan werd in 1988 vastgesteld.

De programmatische en organisatorische eisen van de gemeente luiden:

- Weespertrekvaart moest worden gedempt en de grond moest worden gesaneerd
- Realisatie 78.000 m² kantoorruimte (ondergebracht in 3 hoge, slanke torens) en 400 woningen (200 vrije sector, 200 premiesfeer)
- Het verkeer moest een duidelijke organisatorische scheiding aanbrengen tussen woningen en kantoren
- Openbare ruimte aan Amsteloevers moest een stedelijk karakter krijgen.
- Met al deze ingrepen zou de Goudriaanbuurt (Van der Kunbuurt) uit zijn isolement worden gehaald.

Stedenbouwkundig plan van ZZOP:

- Kantoor-torens (variërend van 95-125 meter) rondom plein gesitueerd, dicht tegen het stationsgebied en de al bestaande twee kantoren Leeuwenburg en Delta Lloyd aan. Ruimte tussen gebouwen voor zichtlijnen richting water. Door het bepalen van de juist onderlinge afstand en hoogteverschillen is het mogelijk torens van verre van elkaar te onderscheiden. Samenhang werd gecreëerd door alle torens op enkele verdiepingen hoge plint te zetten en alle torens van een luifel te voorzien. Veel aandacht voor openbare ruimte en verlichting tussen de torens.
- Woongebied gelegen tussen de torens en de Amstel, aan de Amstelzijde, bestaande uit woonblokken die in de richting van het water successievelijk in hoogte aflopen, van tien naar zes lagen: een hoog U-vormig appartementengebouw en vier cilindervormige stadsvilla's aan de waterkant van zes lagen (architect Cees Dam).
- Gebied langs water kreeg parkachtige inrichting.
- Verkeersontsluiting en assen: kantoorgebied werd aangesloten op Spaklerweg, woongebied bereikbaar vanaf Mr. Treublaan door Weesperzijde in de straat Omval door te trekken. Een lager gelegen fiets- en wandelpad loopt langs de oever. Het gebied is diagonaal doorsneden door een fietspad op voormalig tracé van Weespertrekvaart. Het fietspad passeert in het kantorengedebiet de gereconstrueerde portiers huis van de Blokker Cacaofabriek. De omval wordt gekruist door de 40 m brede autovrije Amstelboulevard als verbindend element tussen kantoor- en woongebied. Deze wordt bij het station afgesloten door een electriciteitsstation (?). De Amstelboulevard had bij de Amsteloevers moeten uitkomen op een kunstmatig schiereilandje met voorzieningen.
- De meeste publieksfuncties op begane grond zijn gesitueerd langs de tweede as.

- De woonboten aan de openbare Amsteloever zijn in het plan niet weg getekend.

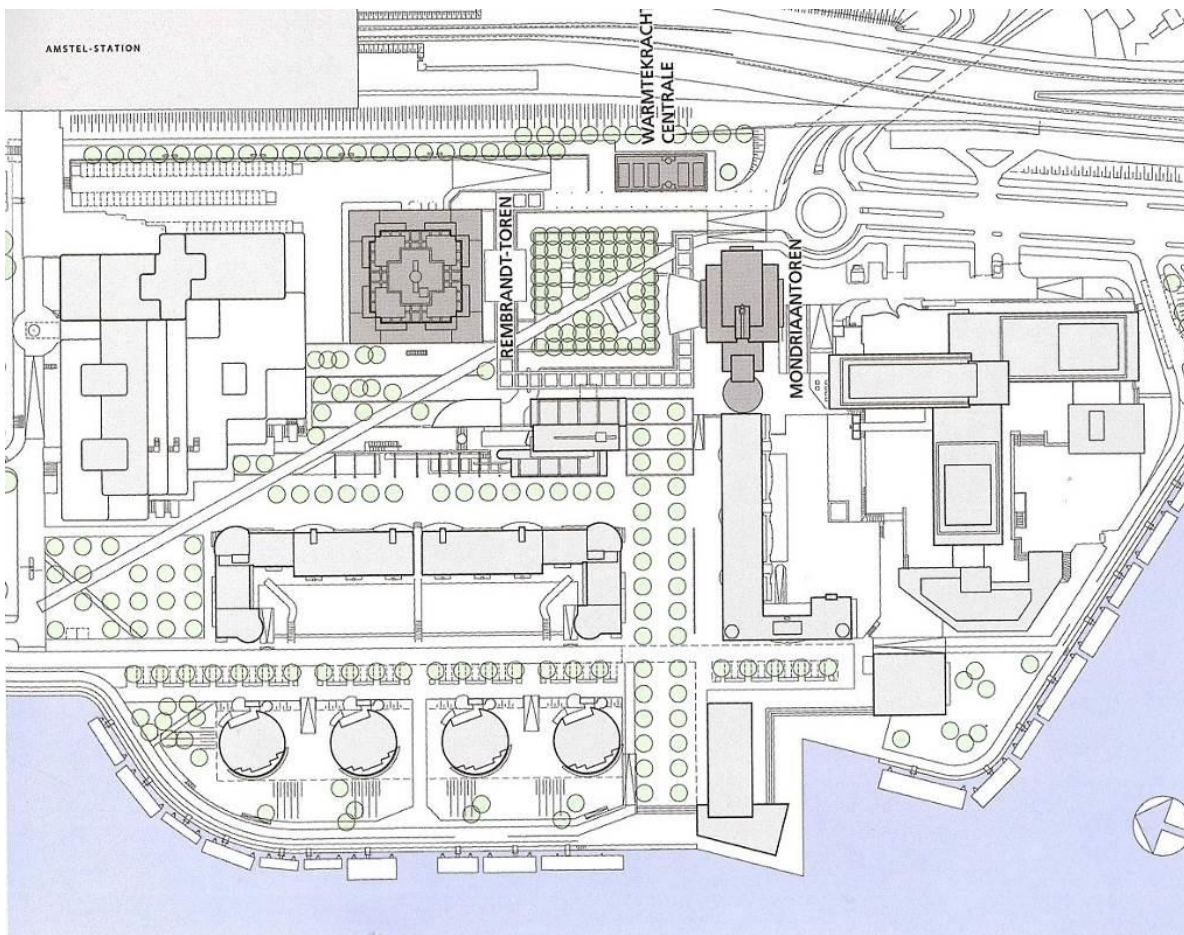
Uitvoering plan:

- Amstelhoek, later Rembrandt-toren werd in 1995 als eerste gebouwd. Met 135 meter is deze nog altijd de hoogste toren in de stad, die opmerkelijk zonder veel weerstand tot stand kwam. Begin 2000 werden de Breitner-toren en de Mondriaan-toren opgeleverd. De omval werd hiermee in zekere zin het eerste hoogbouwgebied van de stad.
- Eerste ontwikkeling 'woonwerkgebied' in de stad. Van echte menging is echter (nog) geen sprake. Van de geplande voorzieningen werd alleen het restaurant Riva (Dam en Partners, 2012) vrijstaand in het water gerealiseerd.
- De openbare ruimte kreeg inderdaad een stedelijk karakter, de Amstelboulevard kreeg een zekere allure mee door de boombeplanting aan weerszijden van de brede weg. Toch is het niet gelukt om de twee gebouwen uit de jaren zeventig op vanzelfsprekende wijze op te nemen in het nieuwe plan. Ook de geforceerde scheiding tussen werken en wonen heeft twee gescheiden werelden doen ontstaan, waarbij het achterstallig onderhoud van de openbare ruimte lijkt te wijzen op gering gebruik. De vijvers met watervallen waaraan gezeten kan worden, op een hoog gelegen niveau van het appartementen gebouw dat aan de Omval staat, zijn vanaf de straat nauwelijks ervaarbaar. De afgegrensde terrassen bij de woongebouwen worden niet onderhouden, de terrastuinen tussen het Delta Lloydgebouw en het noordzuid geplaatste appartementengebouw langs de Amstelboulevard zijn stenig en desolaat. Verkeerskundige overwegingen en de wens om vooral aan de grote parkeerbehoefte voor auto's en fietsen te beantwoorden, domineren het beeld. Ook is de aanwezigheid van het water in de positionering van de bebouwing niet benut. De Omval loopt dood op een uitbreiding van het Delta Lloydgebouw en geeft geen zich op de Amstel. De Amstel is ook door de aanwezige woonarken niet ervaarbaar.

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- Tracé Weespertrekvaart nog herkenbaar in de diagonaal van het fietspad
- Compositie van de drie hoge kantoorgebouwen in het stadsbeeld die elk als afzonderlijk door verschillende hoogte, positie en vormgeving van ver herkenbaar blijven.





Stedenbouwkundig plan en artist impressions van de Omval, uit: De Baar, P.P. , 'Manhattan aan de Amstel. Een wandeling over de Omval', *Ons Amsterdam* 46 (1994)



De Omval in 2006 (foto: Dorian Cransberg, saa: 010122055458)



De Rembrandttoren gezien vanuit de Wibautstraat. Het is niet bekend of de positie van de toren daar ook op was afgestemd.

Beelden openbare ruimte



De vijvers met waterval aan de Omval



Door geparkeerde fiets gedomineerde Amstelboulevard



De Omval die dood loopt op een uitbreiding van Delta Lloyd



Weg achter de kantoorgebouwen



onvermoede parkeerplekken



Tuinen achter het Delta Lloyd gebouw



Terras met zicht op de Amstel bij de woontorens



Zicht vanaf Amstelboulevard op de Amstel



Fietspad onderlangs

3 Conclusie en advies

Conclusie

- Van de vroegste geschiedenis (voor 1850) van het onderzoeksgebied markeren de Ringdijk en Ringsloot aan de Schollenbrugkant samen met een deel van de Weesperzijde en het fietspad, dat diagonaal door het gebied loopt en het vroegere tracé van de Weespertrekvaart volgt, de grens van de Watergraafsmeer (1639). De vernauwing van de Amstel ter hoogte van de uitmonding van de Weespertrekvaart markeert het buitendijks land dat nog tot in de jaren negentig van de 20^{ste} eeuw een industrieel karakter en daarna de drager werd van een gemengd werk- en woonprogramma. Daardoor behoort dit deel eerder bij het Amstelkwartier dan bij de Watergraafsmeer.
- Van de industriële ontwikkeling van het gebied ten westen van de spoorlijn die in 1843 is aangelegd en in de jaren dertig werd opgehoogd, resteert alleen een reconstructie van een bijgebouw van de Blookerfabriek. Weesperzijde 243-244 en 250 (zie Notitie MenA over Weesperzijde 243-244 en 250, dd. 6 nov 2016) die ook dateren van voor 1940, inclusief Café de Omval, staan aan de andere zijde van de spoorlijn. De Weespertrekvaart is bij het talud van de spoorlijn omgebogen om een rechte spoorbrug mogelijk te maken. De vaart die langs de spoordijk voor de ontsluiting van de industrie was blijven liggen, is later gedempt voor de bouw van kantoorgebouwen in de jaren zeventig.
- De opening van de Berlagebrug in 1932 en de bouw van het Amstelstation in 1938 maakt van het gebied binnen de Omval een infrastructureel knooppunt. Berlages brug is een complex dat zich uitstrekt tot en met de Schollenbrug en het haventje in de Ringsloot. Voor de aanleg is de asymmetrie van belang waarbij botenhuizen voor de roeiers alleen aan de noordzijde zijn gelegd.
- Van Eesterens plan om de monumentale opzet van de Vrijheidslaan op moderne wijze voor te zetten voorbij de Amstel wordt niet gerealiseerd. De bebouwing aan weerszijde van de Mr. Treublaan komt weinig planmatig tot stand, hetgeen ook geldt voor de bebouwing rond de rotonde van het prins Bernhardplein. Van de Van der Kunbuurt komt alleen het deel ten zuiden van de Treublaan tot stand, waardoor de in strokenbouw verkavelde woningbouw als een restant van een groter project oogt.
- De hoogbouw van de Mahukobank (1967; getransformeerd door Ben Loerakker in 1987), ontworpen door Mart Stam verwijst naar de villa van Harff op die locatie en markeert de grens tussen de vooroorlogse bebouwing aan de Weesperzijde en de naoorlogse planvorming. Detailhandelschool en Brandweerkazerne vullen het terrein op, maar daardoor is geen bijzondere ruimtelijke structuur ontstaan.
- Wanneer het Amstelstation en omgeving één van de nevencentra van de stad wordt, komt de eerste hoogbouw direct aan het spoortalud tot stand zonder een duidelijk stedenbouwkundig plan. De Leeuwenburg (Rijkspostspaarbank, Zanstra e.a., 1971-1972) meet 56 meter, het Delta Lloyd gebouw (De Keukeleire, 1971-77) meet ??? Het gebied binnen de Omval behoudt zijn tweedeling met de industriële bebouwing ten zuiden van het tracé van de Weespertrekvaart. Er komt een uitgang aan de achterzijde van het Amstelstation dat over het terras van de Rijkspostspaarbank zicht geeft op de Amstel. De onderbouw van het uit fors beton opgetrokken Postgebouw, voorzien van een ribbelstructuur als huid, kent een landschappelijk aanleg van ruimtes waarin het hoogteverschil door middel van terrassen wordt overbrugd.
- Eind jaren tachtig komt in een publiek-private samenwerking een groots opzet plan gereed met een duidelijke scheiding tussen appartementsgebouwen aan de zuidwestkant die naar het water toe in hoogte aflopen, en kantoorgebouwen. Een kruis van een met groen beplant, oostwest lopende laan en noord zuid lopende wandelboulevard brengt structuur aan in het gebied. Voor de bouw van deze min of meer gemengde wijk wordt alle historische industriebebouwing gesloopt. De Weespertrekvaart wordt gedempt voor de aanleg van een fietspad. Deze over het tracé van het water of van de dijk loopt is niet bekend. De straat vanuit de Mr. Treublaan, de Omval geheten, ontsluit de woongebouwen en loopt dood op een

uitbreiding van het Delta Lloyd gebouw. Het zicht op het water wordt daardoor geblokkeerd. De Amstelboulevard komt uit op het water. Deze had moeten uitkomen op enkele voorzieningen, waarvan alleen het restaurant Riva wordt gerealiseerd. De kantoorgebouwen worden ontsloten vanuit de Spaklerweg.

- De torens, variërend van 95-125 meter, zijn rond een plein geplaatst op zodanige afstand dat zij van ver als afzonderlijke gebouwen zijn te onderscheiden. In hoeverre de plaatsing van de Rembrandttoren net naast de as van de Wibautstraat ook zo bedoeld was, is niet bekend.
- De inrichting en beplanting hebben een grootstedelijk karakter. Een groot deel van de ruimte – Amstelboulevard, ruimte tussen kantoorgebouwen en appartementengebouwen - is voorbehouden aan voetgangers. Toch oogt de openbare ruimte verwaarloosd en ongebruikt: de vijvers met watervallen, waaraan gezeten kan worden, zijn vanaf de straat nauwelijks ervaarbaar, de afgegrensde terrassen bij de woongebouwen worden niet onderhouden, de terrastuinen tussen het Delta Lloydgebouw en het noord-zuid geplaatste appartementengebouw langs de Amstelboulevard zijn stenig en desolaat. Verkeerskundige overwegingen en de wens om vooral aan de grote parkeerbehoefte voor auto's en fietsen te beantwoorden, domineren het beeld. De Amstel is door de aanwezige woonarken niet ervaarbaar.

Waardenstelling en aanbevelingen

- Hou sporen van oorspronkelijk landschap ervaarbaar zodat de westelijke begrenzing van de Watergraafsmere en de morfologische samenhang met het gebied ten oosten van de spoorlijn intact blijft. Denk daarbij aan het tracé van de Weespertrekvaart (nu alleen fietspad), de Ringsloot en de Ringdijk. De hekken rond de brandweerkazerne blokkeren de ruimte rond het water van de Ringsloot. Mogelijk dat het tracé waarover nu het fietspad loopt, in loodrechte lijn met de Weespertrekvaart ten noorden van de spoorlijn kan worden gelegd.
- De Berlagebrug is rijksmonument, samen met de kades met de botenhuizen en de Schollenbrug met de kades aan weerszijden van de Ringsloot. Bij de ontwikkeling van de Amsteloevers kan dit complex inspireren tot een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Te denken valt aan een stedenbouwkundige opzet die gelijkwaardig is aan het ensemble rond de pleinvormige ruimte op de kop van de Vrijheidslaan.
- Op basis van de waarderingskaart AUP gebieden bezitten de Van der Kunbuurt en de bebouwing aan de overzijde van de Mr. Treublaan in architectonisch geen hoge waarde. Als restant van groter opgezet plan dat aan de andere zijde van de Mr. Treublaan werd voortgezet heeft het ook in stedenbouwkundig opzicht een geringe cultuurhistorische waarde. Door de inrichting en beplanting van de straten en de semipublieke binnenhof bezit het woonbuurtje wel een aangenaam woonklimaat.
- Met het plan uit 1988 is geprobeerd, onder meer met behulp van de introductie van een assenkruis van wegen, structuur in het gebied te brengen en de twee gebouwen uit de jaren zeventig op te nemen in een samenhangend plan. Praktische overwegingen van parkeren, de wens fietspaden vrij te leggen en de aanwezigheid van veel tussenruimtes, heeft geleid tot een gefragmenteerde openbare ruimte. Gebiedsontwikkeling is een uitgelezen kant om helderheid te brengen in de inrichting van de openbare ruimte, zodat ook de verblijfskwaliteit verhoogd wordt.
- De plaatsing en hoogte van de drie kantoorgebouwen komt voort uit een uitgewogen compositie, zodat elk van de kantoorgebouwen van ver te onderscheiden blijven. De Rembrandttoren vervult ook een rol als baken voor de wijde omtrek. Bij toevoegen van hoogbouw moet op een zorgvuldige wijze te werk gegaan worden, gebaseerd op een onderzoek naar verschillende perspectieven van waaruit de nieuwe gebouwen in samenhang met de bestaande bebouwing het silhouet van de stad bepalen. De gebouwen uit de jaren zeventig zijn vanzelfsprekend onderdeel van deze compositie.
- Bij de bouw van de Rijkspostspaarbank was de achteruitgang van het Amstelstation opgenomen in een mooi gecomposeerde route over de terrassen van het gebouw met een zicht op de Amstel. Door allerlei latere toevoegingen is die opzet nauwelijks meer ervaarbaar.

- De architectuur van de beide kantoorgebouwen uit de jaren zeventig, met name van de Leeuwenburg, is van een zodanig hoge kwaliteit dat nader onderzoek nodig is. Geadviseerd wordt om een waardenstelling van het Delta Lloydgebouw en de Leeuwenburg te laten maken.
- Onderzocht moet worden in hoeverre het water van de Amstel vanuit het plangebied ervaarbaar kan worden gemaakt. Daarbij dient ook met het oog op planvorming voor een volwaardige entree aan de westzijde van het Amstelstation met het oog op een goed zicht op de Amstel een deel onbebouwd moeten blijven.
- De groenstrook van het spoorwegtalud is een belangrijke waarde in een verder van veel groen verstoken stedelijk gebied.

Bijlage I: Historische kaarten en foto's

Kaartmateriaal

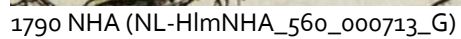
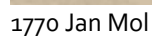
Afkortingen: SAA = Stadsarchief Amsterdam, NHA = Noord Hollands Archief, MenA = Monumenten en Archeologie.
Achter de foto's van Stadsarchief zijn de negatiefnummers van de beeldbank vermeld.



1591 Pieter Bruijsz (NL-HlmNHA_560_002233_XL)



1631 Danckerts de Rij (detail, NHA)





1810 J. Gaykema (detail, NHA 0023)



1821 Kaart Ouder Amstel (detail, NHA). De kaart is bijgewerkt in 1831 en 1921

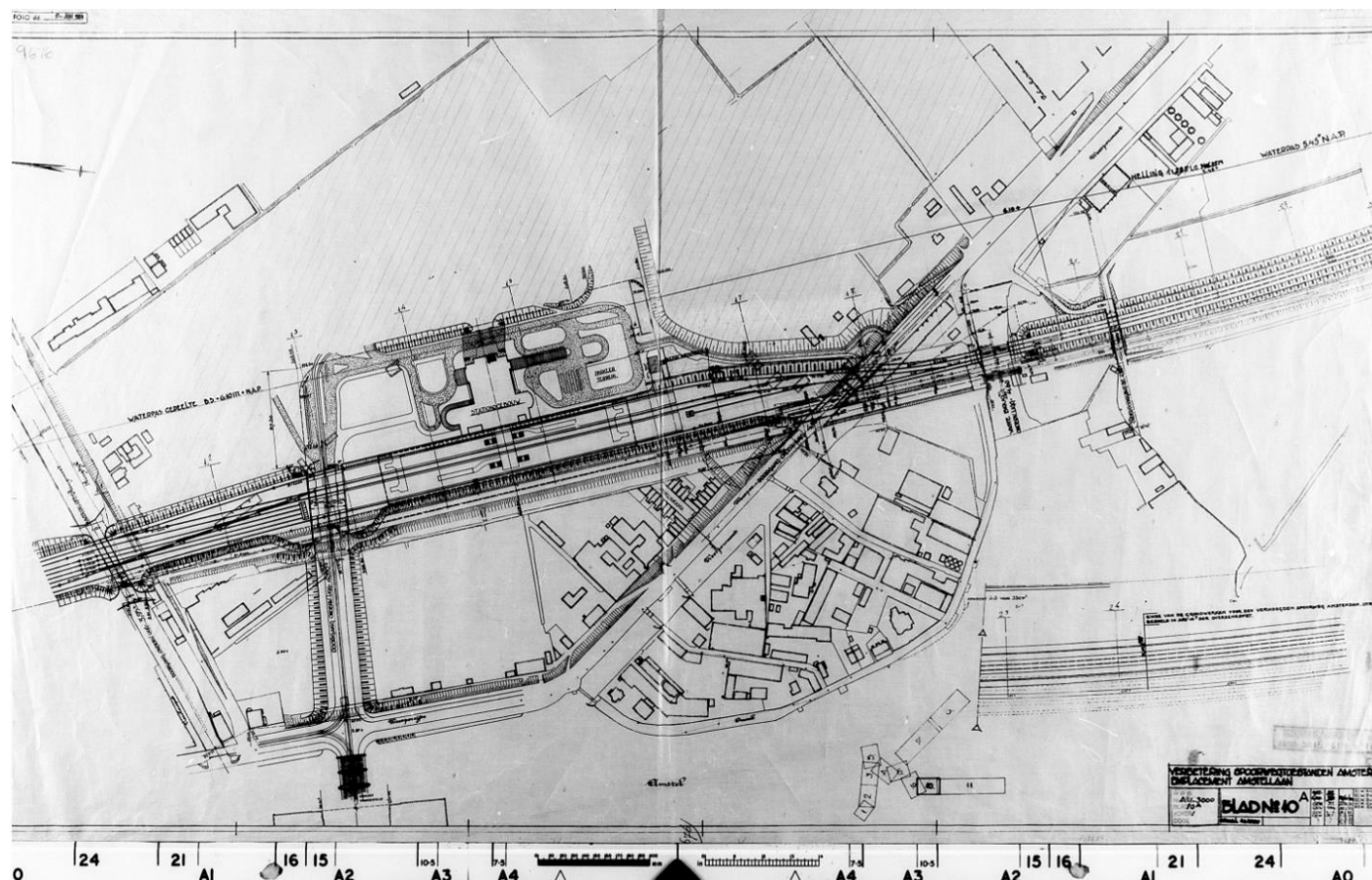




1922



1929 ANWP00147000001



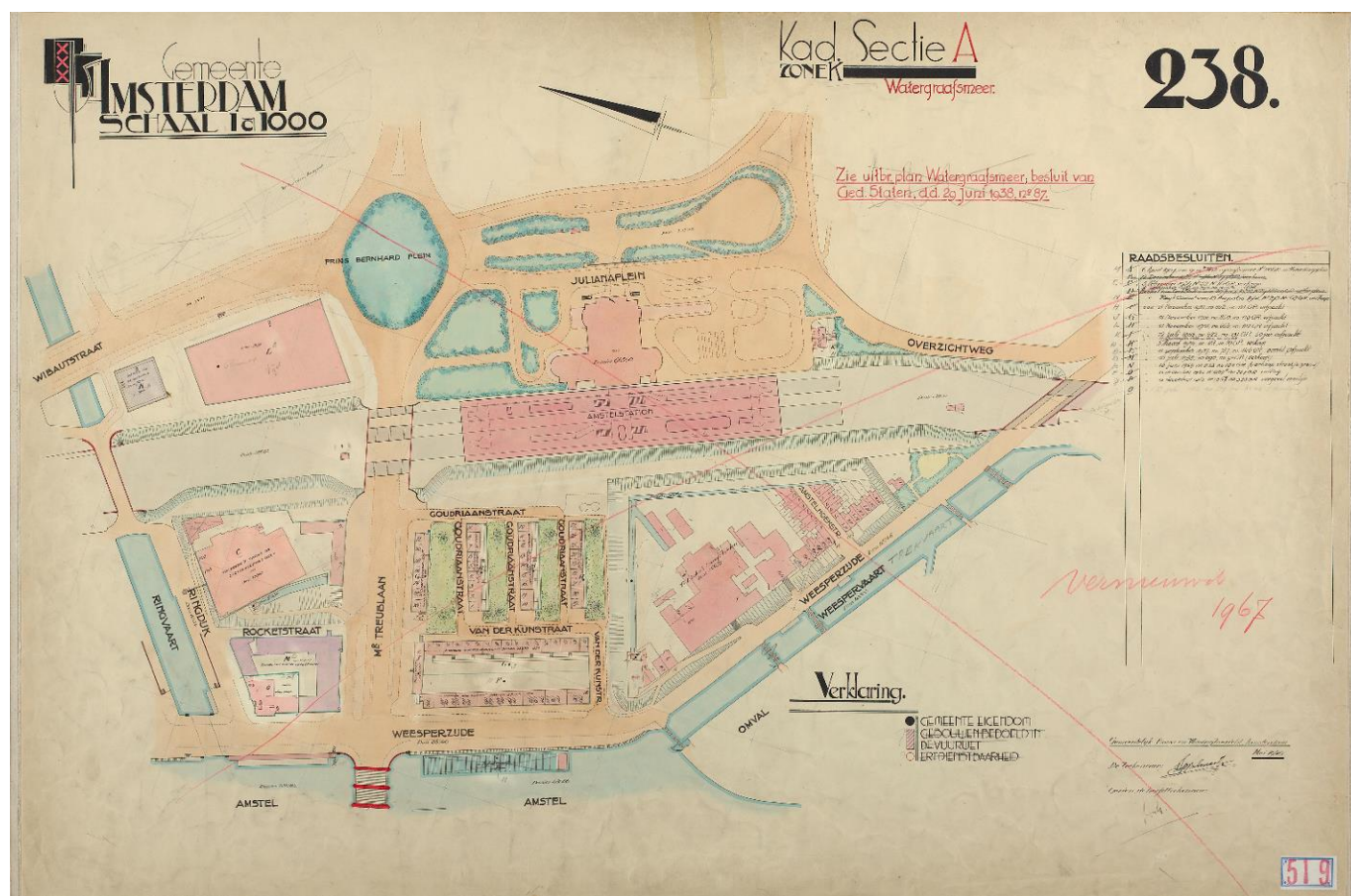
Verbetering spoorwegtoestanden oost; ontwerp omgeving Amstel station, omstreeks jaren dertig.



PW 1950 20005360



1952 ANWQ00060000001



Situatietekening 1967 BWT



1967



1976



1981 NHA (NL-HlmNHA_560_002189_XXL)



2000

Bronnen

Boek ZZDP

IMPACT 2002

Boomtown 1988

Ons Amsterdam, verschillende jaargangen, o.a.

De Baar, P.P. , 'Manhattan aan de Amstel. Een wandeling over de Omval', *Ons Amsterdam* 46 (1994) 58-62.

Colofon

Datum: 18 juli 2017

Status: concept

Redactie: Jeroen Schilt

Tekst: Victorien Koningsberger/ Joke van der Werf

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2017
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 M&A. M&A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.