

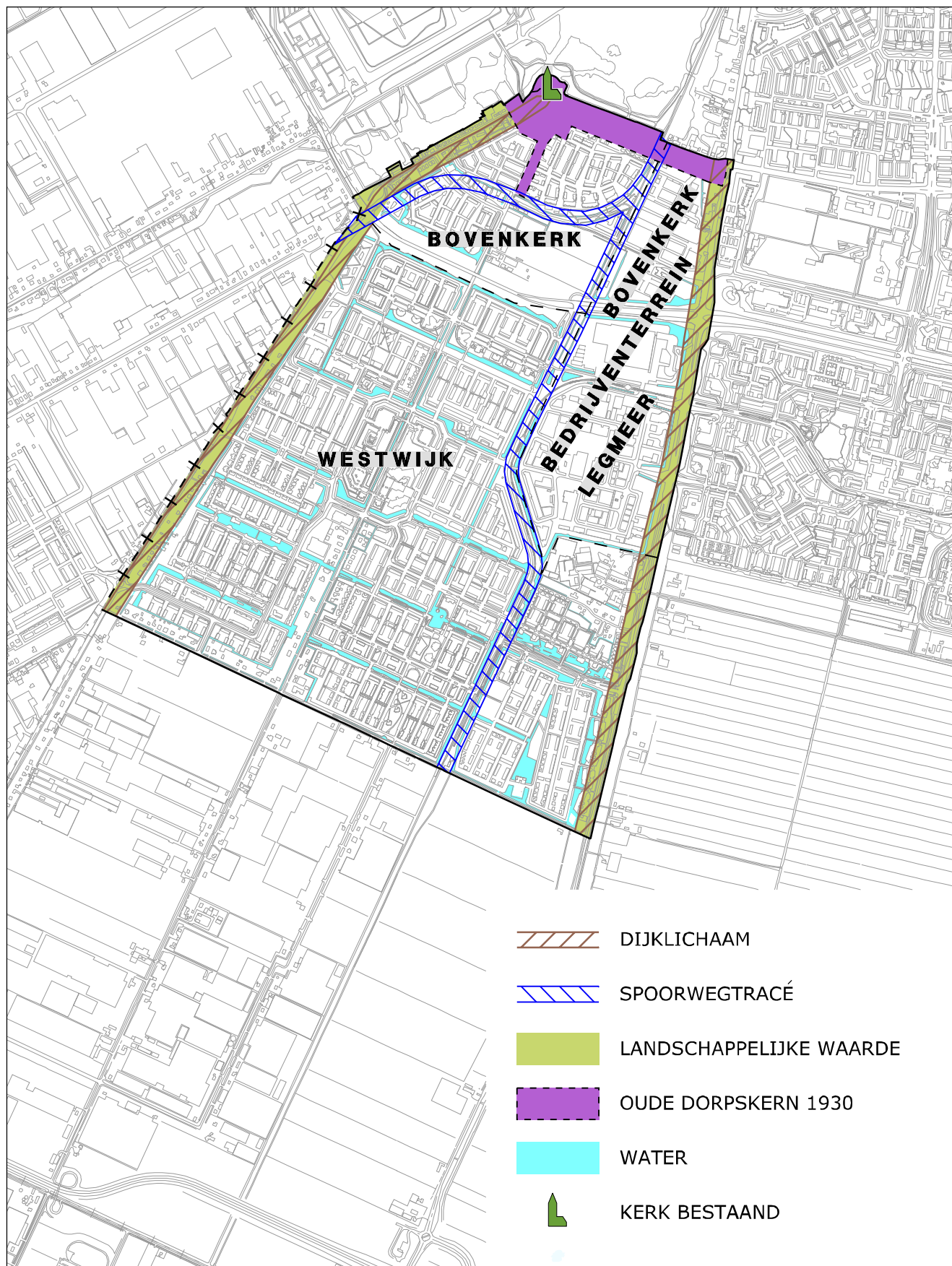
Bijlage

Cultuurhistorische gebiedsbeschrijvingen

Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West

- 12.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 12.2 Cultuurhistorische waarden
 - 12.2.1 Dorpskern Bovenkerk
 - 12.2.2 Spoorlijn
 - 12.2.3 Kerken
- 12.3 Landschappelijke waarden
 - 12.3.1 Dijklichaam Legmeerdijk-Noorddammerlaan
 - 12.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg
- 12.4 Archeologie
 - 12.4.1 Dijklichaam
 - 12.4.2 Verveend en drooggemaakt
- 12.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Amstelveen Zuid-West



12.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Het bestemmingsplangebied Westwijk Zuid-West ligt in het noordelijke deel van de Legmeerpolder en is in de tweede helft van de 19de eeuw ingepolderd. Hier ontstond een polderlandschap met intensieve akkerbouw. Het landschap werd in toenemende mate gedomineerd door het steeds groter wordende industriële karakter van de akkerbouw en de kassen-complexen. In de tweede helft van de twintigste eeuw werd het gebied gedomineerd door glastuinbouw, voornamelijk rozenkwekerijen. Eind jaren '90 is gestart met de bouw van de woonwijk Westwijk. Inmiddels is praktisch het gehele gebied bebouwd: de westzijde met hoofdzakelijk woningbouw, de oostzijde met een combinatie van woningbouw en bedrijven-terreinen.

Aan de noordzijde van het plangebied, aan de zuidelijke oever van de Poel, bevindt zich van oudsher het oost-westelijk georiënteerde lintdorp Bovenkerk, ontstaan op een hoger gelegen veendijk. Direct ten zuiden hiervan is in de jaren twintig en in de jaren na de tweede wereldoorlog woningbouw gerealiseerd; de wijk 'het St. Urbanuspark'. De wijk werd aan de zuidzijde begrenst door de spoorlijn richting Aalsmeer.

De woonwijk Westwijk is in de jaren negentig van de 20ste eeuw en in de eerste tien jaar van de 21e eeuw gebouwd. Het overgrote deel van de woningen uit de jaren '40 en '50 is daarbij gesloopt, maar de nieuwbouw volgt de footprint van deze oudere woonwijk. Westwijk wordt van de wijk Middenhoven gescheiden door het bedrijventerrein Legmeer. Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig patroon van Westwijk is het sloten- en wegenpatroon van de polder. Gekozen is voor een rechthoekige water- en groenstructuur met lange sloten of singels en duidelijke laanbeplantingen. De typerende rechthoekige stroken grond, die door het graven van afwateringssloten werden verkregen, liggen hieraan ten grondslag. Het straatbeeld is geïnspireerd op de polderweg: een kaarsrecht wegen- en waterpatroon met aan weerszijden doorgaande bomenrijen en bermsloten.

12.2 Cultuurhistorische waarden

12.2.1 Dorpskern Bovenkerk

Het lintdorp Bovenkerk ligt ten zuiden van het dorp Amstelveen, aan de zuidelijke oever van de Poel. Het lintdorp dankt zijn naam aan een voormalig

kerkje dat vroeger langs de weg heeft gestaan, bij de kruising met de tegenwoordige Nesserlaan. Behalve deze 'Bovenkerk' bestond halverwege de Legmeerdijk ook een 'Benedenkerk'. Bovenkerk is ontstaan als een lintdorpje op het hoger gelegen dijklichaam langs de Noorddammerlaan en de Legmeerdijk, nabij de doorgaande route tussen Amsterdam en Leiden, en de afsplitsing van die weg richting het dorp Aalsmeer. Op kaarten van voor 1900 staat het dorp Bovenkerk nog niet aangegeven als bewoningskern. Het onderscheidde zich toen waarschijnlijk niet wezenlijk van de enkelzijdige lintbebouwing langs de Handweg. Toch is Bovenkerk van vroege oorsprong. In een 15e eeuwse akte en in de 16de eeuwse transportregisters komt de benaming Bovenkerk al voor. Toen de Legmeerpolder aan het eind van de 19de eeuw werd ingepolderd, gaf dit een impuls voor de agrarische sector, waarin veel bewoners van het dorpje Bovenkerk hun geld verdienden. In deze zelfde periode werd op een karakteristiek punt, in de knik van de Legmeerdijk/Noorddammerlaan, in 1883 de Sint Urbanuskerk met aangebouwde pastorie gesticht volgens een ontwerp van de bekende architect P.J.H. Cuypers. Nadat het Haarlemmermeerspoorlijntje bij de Noorddammerlaan een afsplitsing kreeg naar Aalsmeer en Uithoorn en de halte met station aan de Noorddammerlaan verrees in 1915, nam de bebouwing en inwonersaantal in Bovenkerk een vlucht.

De historisch gegroeide bebouwing aan weerszijden van de Noorddammerlaan wijkt sterk af van de overige seriematig geplande en gebouwde wijken van Amstelveen, en heeft daarom een hoge cultuurhistorische waarde.

Typerend voor het lintdorp is de grotendeels individuele bebouwing, in opdracht van de eigenaren zelf gebouwd. Naast vrijstaande bebouwing komen in het lint ook twee-onder-één-kapwoningen en korte rijtjes van meerdere woningen onder één kap voor. De bebouwing bestaat uit een mix van arbeiderswoningen en middenstandswoningen, winkels en kleine bedrijfjes, horecagelegenheden en de Rijksmonumentale Sint Urbanuskerk met pastorie. De oudere bebouwing heeft overwegend één laag met kap, de meer recente bebouwing heeft veelal twee lagen en een kap. De oudere bebouwing heeft overwegend een eenvoudige en traditionele vormgeving met een zorgvuldige detaillering.

De bebouwing aan het lint kent een grote variatie doordat de huizen dateren uit verschillende perioden, individueel zijn vormgegeven en verschillend in bouwmassa. Ook de nokrichting, de kapvorm en

de nok- en goothoogte verschillen per pand. Kenmerkend is het feit dat alle hoofdgebouwen in de voorgevelrooilijn staan: het enige vaste gegeven in het lintdorp, dat daarnaast juist gekenmerkt wordt door variatie.

12.2.2 Spoorlijn

Door het bestemmingsplangebied Amstelveen Zuid-west loopt een uit 1915 stammende spoorlijn. Deze splitste ter hoogte van de kruising Noorddammerlaan-Handweg, en liep vanaf daar in westelijke richting naar Aalsmeer, en in zuidelijke richting naar Uithoorn.

De Haarlemmermeerspoorlijnen vormden een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden. De eerste plannen voor spoorlijnen door de Haarlemmermeer werden al gepresenteerd in 1864 door burgemeester Amers-foord, twaalf jaar na het droogvallen van de polder. Van uitvoering kwam niets terecht. Pas in 1912 werden de eerste lijnen geopend. De lijnen werden aangelegd door de HESM (Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij). Ondanks de naam, die wijst op de ambitie van de maatschappij, zijn de lijnen nooit geëlektrificeerd. Voor reizigersvervoer hebben er alleen stoomtreinen gereden. Door de economische crisis van de jaren dertig werden diverse lijnen al na ruim twee decennia weer gesloten. Alleen de lijnen Amsterdam-Haarlemmermeerstation – Amstelveen – Aalsmeer en Bovenkerk – Uithoorn – Nieuwersluis bleven nog voor reizigers- en goederenverkeer in gebruik. In 1950 reed hier de laatste reizigerstrein. In 1972 werden de lijnen gesloten.

Het overgrote deel van de spoorrails is inmiddels opgebroken. Het nog bestaande tracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk loopt vanaf het Haarlemmermeerstation, langs het Zwar-te Pad richting de kruising Handweg-Noorddammerlaan. Het tracé is tussen 1975 en 1997 geëlektrificeerd en wordt gebruikt door de Electriche Museumtramlijn Amsterdam. Voorheen splitste het tracé zich, in een zuidelijke route over de huidige Hammarskjöldsingel richting Uithoorn, en een zuid-westelijke route richting Aalsmeer over de Noorddammerlaan. Sommige tracés van spoorlijnen zijn nog herkenbaar. De metrolijn door Amstelveen van Poortwachter naar Westwijk maakt bijvoorbeeld gebruik van het oude Haarlemmermeertra-cé. Ook is de loop van de spoorlijn nog te herkennen aan de resterende, markante stations-gebouwen en spoorwegwach-

terswoningen. In Amstelveen zijn deze stationnetjes en spoorwachtershuizen allemaal aangewezen als gemeentelijke monumenten. Binnen bestemmingsplangebied Amstelveen Zuid-West zijn twee spoorwegwachtershuizen aangewezen als gemeentelijk monument, één aan de Vierlingsbeeklaan en één aan de J.C. van Hattumweg. Ook het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuurhistorische waarde.

12.2.3 Kerken

In het begin van 1600 waren er twee kerkjes zuidelijk van Amstelveen voor de rooms-katholieke eredienst in gebruik. Dit waren de Bovenkerk aan de Bovenkerkerweg en de Be-nedenkerk aan de Legmeerdijk. In 1805 werd een nieuwe parochiekerk gebouwd op de hoek van de huidige Legmeerdijk en de Noorddammerlaan. Deze werd uiteindelijk gesloopt en in 1875 werd gestart met de bouw van de huidige Sint Urbanuskerk. De Sint-Uranuskerk is een rooms-katholieke kerk en is gebouwd naar ontwerp van architect Pierre Cuypers, onder andere bekend van het Rijksmuseum en het Centraal Station van Amsterdam. In 1875 werd met de bouw begonnen en in 1888 werd de kerk ingewijd. Het is een driebeukige neogotische hallenkerk met transept. De kerk heeft een hoge zeskantige toren. Naast de kerk staat de uit 1872 daterende pastorie, welke is opgetrokken in vak-werkstijl. Het uit 1893 daterende priestergraf van J.W. Brouwers is uitgevoerd in neogotische stijl en is gelegen op de in 1872 aangelegde begraafplaats. De Sint Urbanuskerk van Bovenkerk is samen met de pastorie en het priestergraf in 1976 door het Rijk aangewezen als Rijksmonument.

12.3 Landschappelijke waarden

12.3.1 Dijklichaam Legmeerdijk – Noorddammerlaan

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer drie kilo-meter westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze veendijk fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting uitgevoerde ontginningen van de Legmeerpolder. Ook hier werd opnieuw een achterdijk opgeworpen en deze is nog altijd herkenbaar in het huidige tracé Noorddammerlaan en Legmeerdijk. Deze hoger gelegen veendijk vormde de doorgaande weg tussen Amstelveen en Aalsmeer.

De hoger gelegen Legmeerdijk is nog altijd goed herkenbaar in het landschap.

12.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer drie kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ook wel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Amsterdamse/Amstelveense weg, Dorpsstraat, Handweg en Bovenkerkerweg.

De hoger gelegen Bovenkerkerweg is nog altijd goed herkenbaar, en heeft cultuurhistorische waarde. Langs de Bovenkerkerweg ontstonden in de loop der eeuwen boerderijen, overwegend haaks op de dijk gelegen. Enkele exemplaren uit het begin van de 20ste eeuw zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

12.4 Archeologie

12.4.1 Dijklichaam

De dijkzones langs de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg en hebben een hoge archeologische verwachtingswaarde. Deze zijn als 'primaire kade' aangegeven en bovendien als 'zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden'. Hiervoor geldt het criterium dat bij bodemverstoringen groter dan 100 vierkante meter én dieper dan 30 cm inventariserend archeologisch onderzoek verplicht is.

12.4.2 Verveend en drooggemaakt

Westwijk en de Noorderlegmeerpolder zijn op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Amstelveen voor het overgrote deel aangeduid als 'verveend en drooggemaakt' gebied. De verwachtingswaarde is er laag. Voor het gehele gebied geldt dat er bij bodemverstoringen dieper dan 30 cm én met een groter oppervlak dan 10.000 vierkante meter, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient te worden verricht.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform

artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

12.5 Monumenten

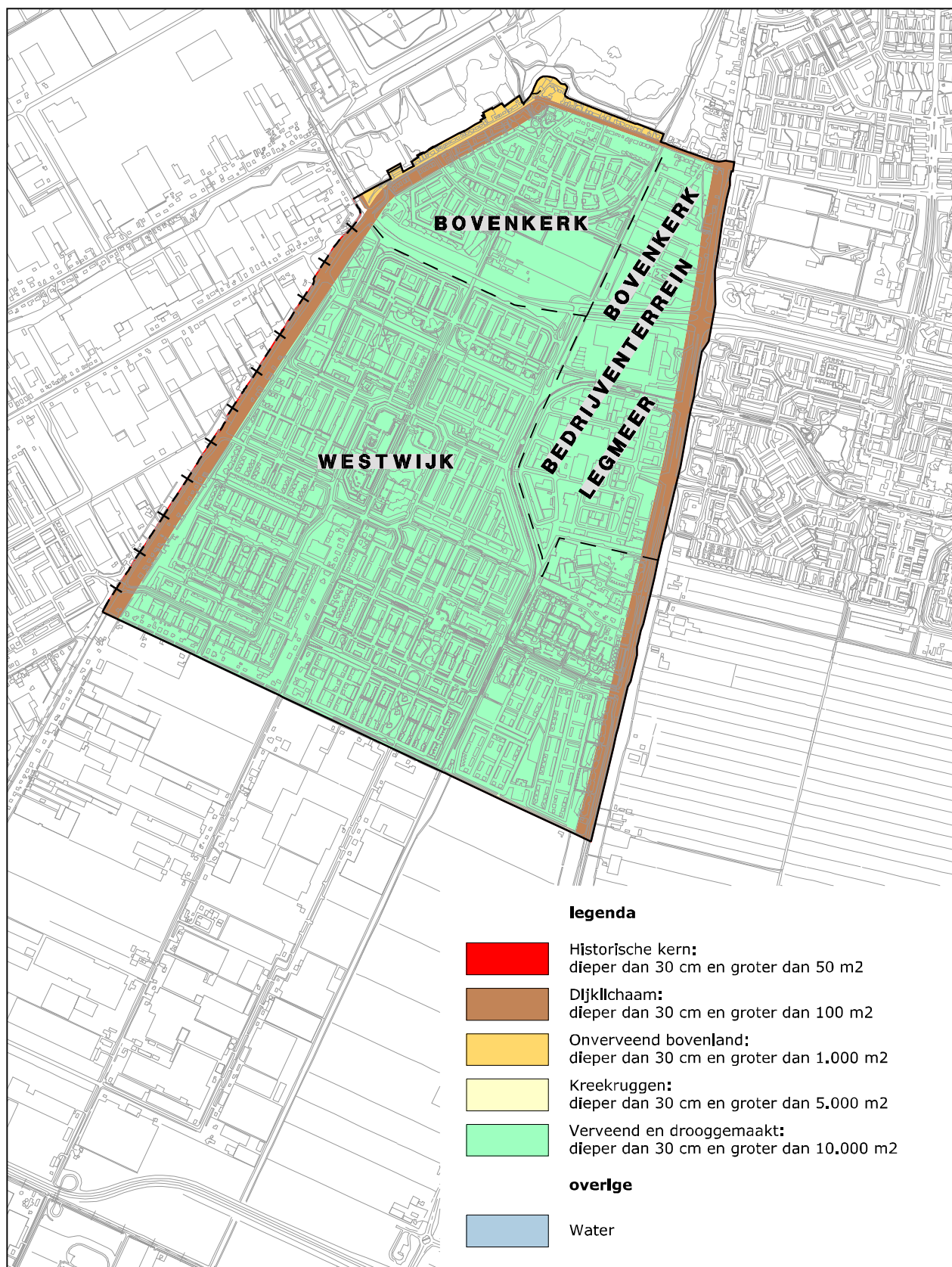
Rijksmonumenten:

- Noorddammerlaan 124, 126: St. Urbanus kerk Bovenkerk, pastorie en priestergraf van J.W. Brouwersop de begraafplaats. Bouwjaar 1873 tm 1888. Architect P.J.H. Cuypers.

Gemeentelijke monumenten:

- Vierlingsbeeklaan 14a en 14b: Voormalige spoorwegwachterswoning. Bouwjaar 1914. Architect onbekend.
- J.C. van Hattumweg 4-6: Voormalige dubbele spoorwegwachterswoning. Bouwjaar 1914. Architect onbekend.

Archeologische Beleidsadvieskaart Amstelveen Zuid-West



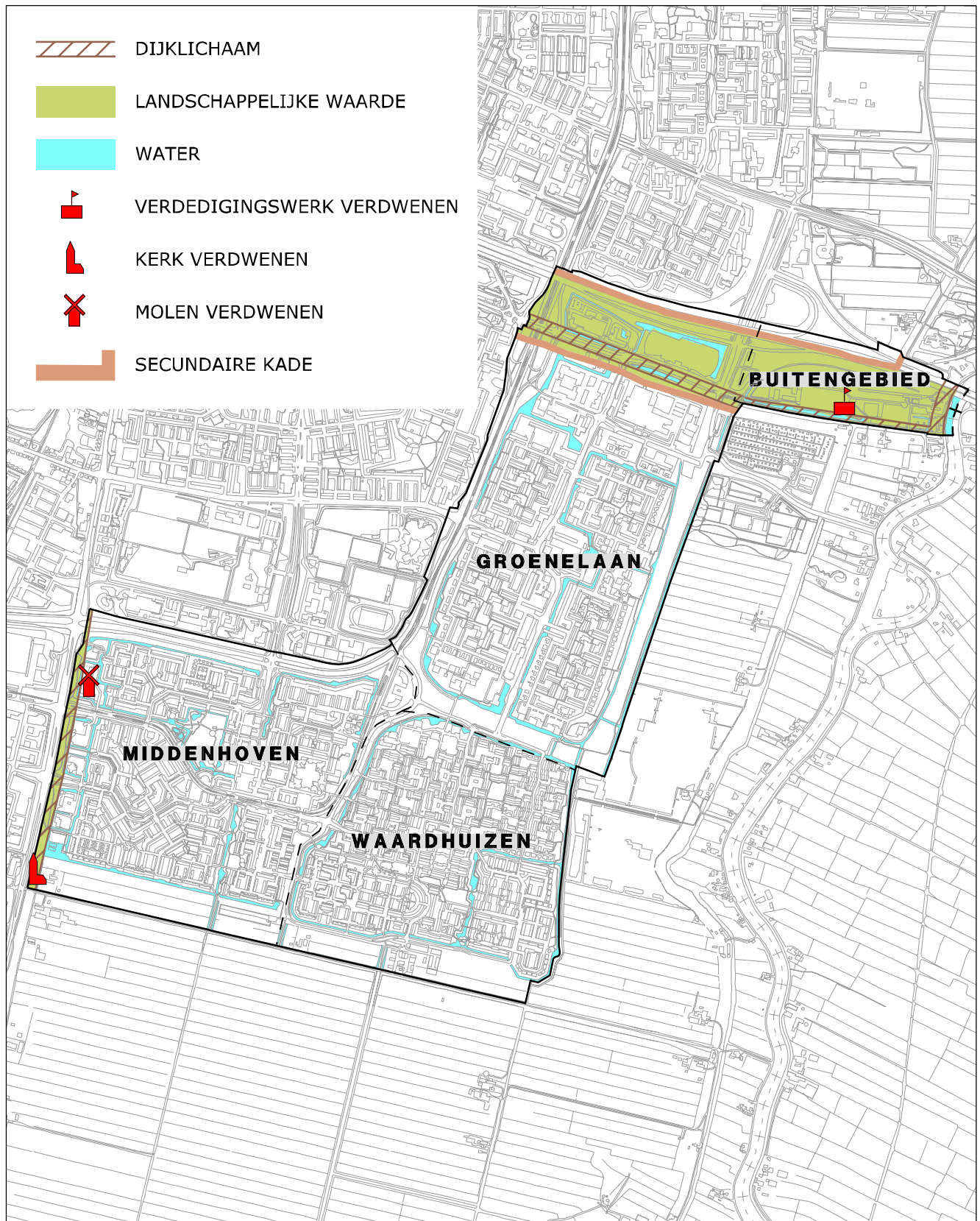
Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Amstelveen Zuid-Oost

- 13.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 13.2 Cultuurhistorische waarden
 - 13.2.1 Verdedigingswerken
 - 13.2.2 Koninklijke Nederlandse Springstoffen Fabriek
- 13.3 Landschappelijke waarden
 - 13.3.1 Groot Loopveld
 - 13.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg
 - 13.3.3 Dijklichaam Ouderkerkerlaan
- 13.4 Archeologie
 - 13.4.1 Dijklichaam
 - 13.4.2 Onverveend Bovenland
 - 13.4.3 Historische kern
 - 13.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 13.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Amstelveen Zuid-Oost

-  DIJKLICHAAM
-  LANDSCHAPPELIJKE WAARDE
-  WATER
-  VERDEDIGINGSWERK VERDWENEN
-  KERK VERDWENEN
-  MOLEN VERDWENEN
-  SECUNDAIRE KADE



13.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Het bestemmingsplangebied Amstelveen Zuid-Oost bevat de woonwijken Groenelaan, Waardhuizen en Middenhoven. De wijken zijn gebouwd in de Bovenkerkerpolder. Honderd jaar lang, tot 1639 werd er turf gestoken in de Bovenkerkerpolder. De waterplas, die daardoor ontstond, reikte tot de Bovenkerkerweg (west), de Amsteldijk (bovenlanden) (oost), de Hollandse Dijk (zuid) in Uithoorn en aan de noordkant de Ouderkerkerlaan. De Ouderkerkerlaan vormde de grens tussen de Bovenkerkerpolder en de Middelpolder: allebei grote waterplassen ontstaan door turfwinning. Al dat water vormde uiteindelijk zo'n bedreiging voor Amstelveen en Amsterdam dat de waterplas weer droog gemalen werd. Een groot gedeelte van de polder is, na drooglegging, bebouwd en bewoond.

De woonwijken Groenelaan, Waardhuizen en Middenhoven zijn achtereenvolgend gebouwd na de oorlog en vertegenwoordigen stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten van de opeenvolgende decennia, die in soms sterk contrasteren met elkaar.

Aan de noordzijde van het bestemmingsplangebied loopt het tracé van de snelweg A9. Ten zuiden van die snelweg zijn verschillende bedrijfsgebouwen gerealiseerd.

Groenelaan is in de jaren na de tweede wereldoorlog gebouwd, in een tijd dat de woningnood hoog was. Als reactie op de gesloten woonblokken van voor de oorlog, was in het naoorlogse bouwen 'licht, lucht en ruimte' het motto. Groenelaan is een echte 'stempelwijk' en daarmee kenmerkend voor zijn tijd. Patronen van bouwblokken werden binnen de wijk regelmatig herhaald. De voorzieningen binnen de wijk, zoals wonen, werken en winkels, zijn strikt van elkaar gescheiden.

Waardhuizen werd in de jaren zeventig gebouwd, als reactie op de grootschalige stempelwijken uit de naoorlogse periode. De wijk staat vol met woonerven, waarbij terug werd gegaan naar de menselijke maat: in plaats van flats vind je er hoofdzakelijk eengezinswoningen rond erven, speeltuintjes en parkeerhoven.

Middenhoven dankt zijn naam aan een boerderij die ooit in het gebied stond. De wijk is gebouwd in de jaren tachtig, en is net als Waardhuizen een typische woonervenwijk. Vanwege de stedenbouwkundige opzet van rondlopende en doodlopende straten

rond hoven en erven worden dergelijke wijken ook wel 'bloemkoolwijken' genoemd. De wijk bestaat hoofdzakelijk uit eengezinswoningen, maar in het centraal gelegen buurtcentrum en langs de grote ontsluitingswegen komen ook gestapelde woonvormen voor. Het gemeentebestuur had de ambitie om met Middenhoven een wijk te creëren 'waar mensen zich thuisvoelen'. Woning-differentiatie en –typologieën moesten een eind maken aan de eentonigheid van nieuwbouwwijken en Middenhoven een eigen gezicht geven.

13.2 Cultuurhistorische waarden

13.2.1 Verdedigingswerken Linie van Krayenhoff

Dwars door Amstelveen loopt een stelling van een aantal oude verdedigingswerken: een voorloper van de Stelling van Amsterdam uit 1787. Deze linie werd aan het begin van de 19de eeuw door de luitenant-generaal C.R.T. baron Krayenhoff aangelegd, in opdracht van Raadspensionaris R.J. Schimmelpenninck (1761-1825). Begin 19de eeuw dreigde oorlog tussen Frankrijk en Pruisen en bestond er de angst dat het Koninkrijk bij het Franse Rijk zou worden ingelijfd. Dit was aanleiding om een verdedigingslinie met inundaties (het onderwater zetten van gebieden) en de verdedigingsposten te ontwerpen in een cirkel rondom Amsterdam, die de aanvallers op tenminste twee uur van de hoofdstad zouden houden. De linie bestond uit zogeheten 'posten': dit zijn eenvoudige, hoger gelegen aarden wallen bewapend met één of meer kanonnen. De posten 11, 12, 13 en 14 van deze linie bevonden zich op het huidige Amstelveense grondgebied: twee ervan ter hoogte van het oude dorp (post 13 aan de Ouderkerkerlaan en post 14 aan de Handweg), en twee ten zuiden van de Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek, aan de Amstel (post 12 aan de Oostelijke Ringdijk in de Bovenkerkerpolder en post 11 aan weerszijden van de sluiswachterwoning). Van de posten is weinig meer terug te vinden. Ze zijn afgegraven of overbouwd. Alleen van post 12 aan de Kruitmolen is in 2011 een reconstructie gemaakt. Post 12 van de Linie van Krayenhoff vertegenwoordigt een cultuurhistorische waarde, die ons meer verteld over de geschiedenis van Amstelveen en Amsterdam en de militaire geschiedenis van de regio. Geen van de posten geniet een monumentale status, maar ze zijn op de archeologische beleidsadvieskaart wel aangeduid als zeer waardevol.

13.2.2 Koninklijke Nederlandse Springstoffen fabriek

Aan de Amsteloevers, ten zuiden van de Buurt over Ouderkerk, ligt de voormalige Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek. Deze werd in 1719 gesticht, nadat de Amsterdamse kruitmolen aan de Overtoom in 1709 was ontploft. In de Koninklijke Nederlandse Springstoffen Fabriek in Ouderkerk aan de Amstel werden met name springstoffen voor militaire doeleinden geproduceerd, maar in mindere mate ook voor de mijnbouw en andere civiele doeleinden. Aanvankelijk werd er alleen zwart buskruit geproduceerd, later, in de tweede helft van de 19de eeuw, kwam het rookloze buskruit in productie. Het huidige complex bestaat uit verschillende gebouwen, waaronder fabrieken, magazijnen, buskruitmolen, stallen en wagenschuren, een laboratorium, een kapberg en een watertoren. In 1991 is de kruitfabriek definitief gesloten. De verschillende gebouwen op het terrein zijn in 2005 aangewezen als Rijksmonument.

13.3 Landschappelijke waarden

13.3.1 Groot Loopveld

Het hoger gelegen, niet ontveende Groot Loopveld is van oorsprong ontstaan als een water-kering tussen de ontveende Middelpolder en Bovenkerkerpolder. De Ouderkerkerlaan werd ook wel 'Het Groot Loopveld' genoemd, in tegenstelling tot 'Het Klein Loopveld', waarmee de Kalfjeslaan werd aangeduid. De benaming 'loopveld' maakt een oorspronkelijke functie als verbindingroute tussen de Amsteldijk en het dorp Ouderkerk aan de Amstel en de Veendijk waaraan het dorp Amstelveen ontstond, aannemelijk.

13.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ook wel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Bovenkerkerweg. De veendijk fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen. De hoger gelegen Bovenkerkerweg is nog altijd goed herkenbaar, en heeft cultuurhistorische waarde.

13.3.3 Dijklichaam Ouderkerkerlaan

Het hoger gelegen, niet ontveende Groot Loopveld is van oorsprong ontstaan als een water-kering tussen de ontveende Middelpolder en Bovenkerkerpolder. De Ouderkerkerlaan werd ook wel 'Het Groot Loopveld' genoemd, in tegenstelling tot 'Het Klein Loopveld', waarmee de Kalfjeslaan werd aangeduid. De benaming 'loopveld' maakt een oorspronkelijke functie als verbindingroute tussen de Amsteldijk en het dorp Ouderkerk aan de Amstel en de Veendijk waaraan het dorp Amstelveen ontstond, aannemelijk.

13.4 Archeologie

13.4.1 Dijklichaam

De dijkzone langs de Bovenkerkerweg is op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'primaire kade' en bovendien als 'Dijklichaam'; een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Hiervoor geldt het criterium dat bij bodemverstoringen groter dan 100 vierkante meter én dieper dan 30 cm inventariserend archeologisch onderzoek verplicht is.

Het meest oostelijke strookje van het bestemmingsplangebied wordt ter hoogte van het A9-tracé (het voormalige 'Groot Loopveld') gevormd door de Amsteldijk Zuid. Ook deze dijk is op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'Dijklichaam'; een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Ook hiervoor geldt het criterium dat bij bodemverstoringen groter dan 100 vierkante meter én dieper dan 30 cm inventariserend archeologisch onderzoek verplicht is.

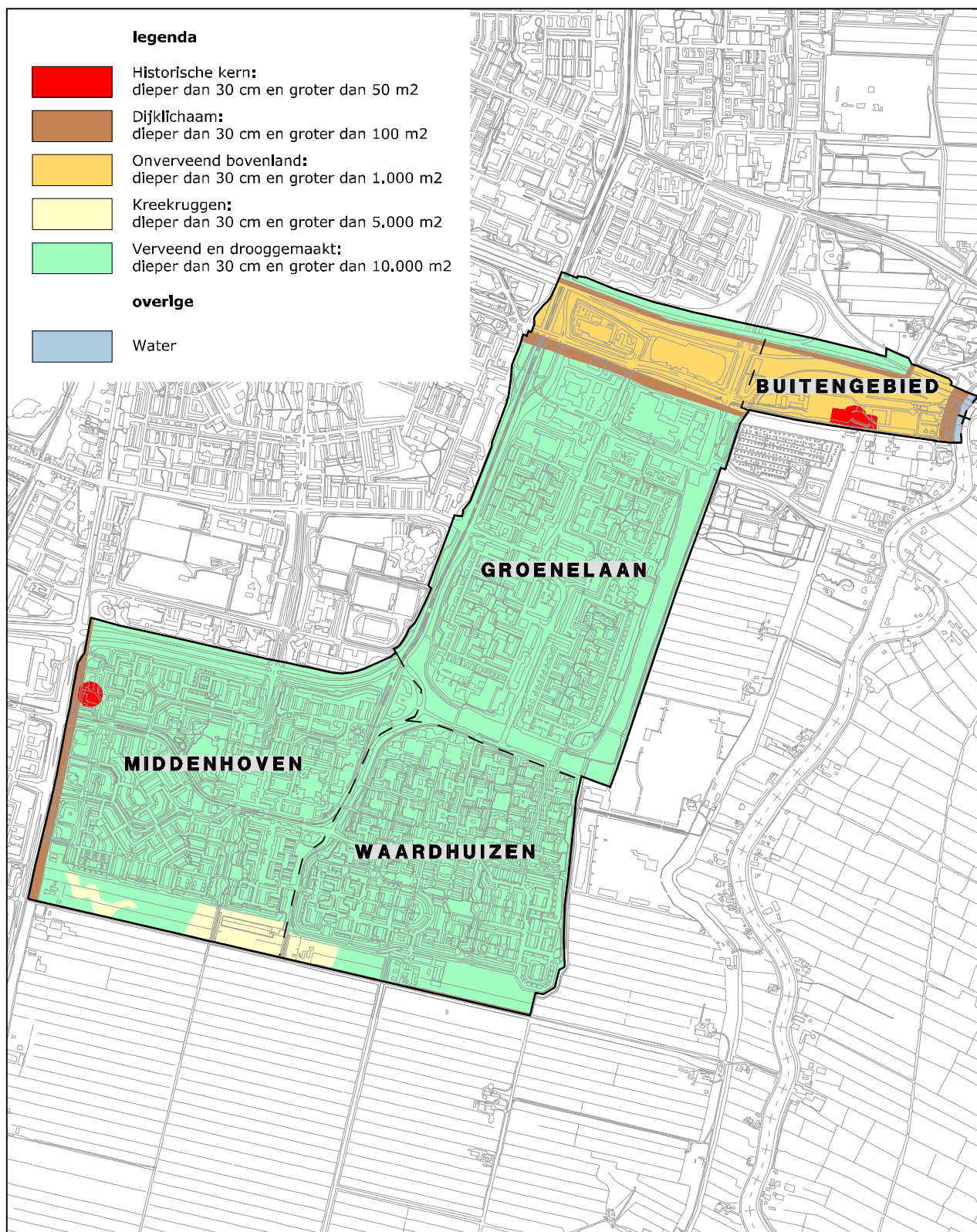
13.4.2 Onverveend Bovenland

Ook het 'Groot Loopveld' aan de noordzijde van het gebied is op de archeologische waardekaart aangeduid als 'van waarde' en wordt beschreven als zijnde 'onverveend bovenland'. Hier geldt dat bij bodemverstorende werkzaamheden met een oppervlakte groter dan 1000 M2 en dieper dan 30 cm vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

13.4.3 Historische kern

Post 12 van de Linie van Kraijenhoff is op de archeologische beleidsadvieskaart aangewezen als van hoge waarde. Dat betekent dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient

Archeologische Beleidsadvieskaart Amstelveen Zuid-Oost



vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Ook de locatie van de voormalige molen aan de Bovenkerkerlaan is op de archeologische beleidsadvieskaart aangewezen als van hoge waarde. Dat betekent dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

13.4.4 Verveend en drooggemaakt

De wijken Middenhoven, Waardhuizen en Groenel- aan zijn op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Amstelveen voor het overgrote deel aangeduid als 'verveend en drooggemaakt' gebied. De verwachtingswaarde is er laag. Voor het gehele gebied geldt dat er bij bodemverstoringen dieper dan 30 cm én met een groter oppervlak dan 10.000 vierkante meter, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient te worden verricht.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

13.5 Monumenten

Rijksmonumenten:

Binnen het bestemmingsplangebied Amstelveen Zuid-Oost bevinden zich een aantal Rijksmonumenten die allemaal tot het complex van de Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek (KNSF) behoren: Het gaat om de volgende objecten:

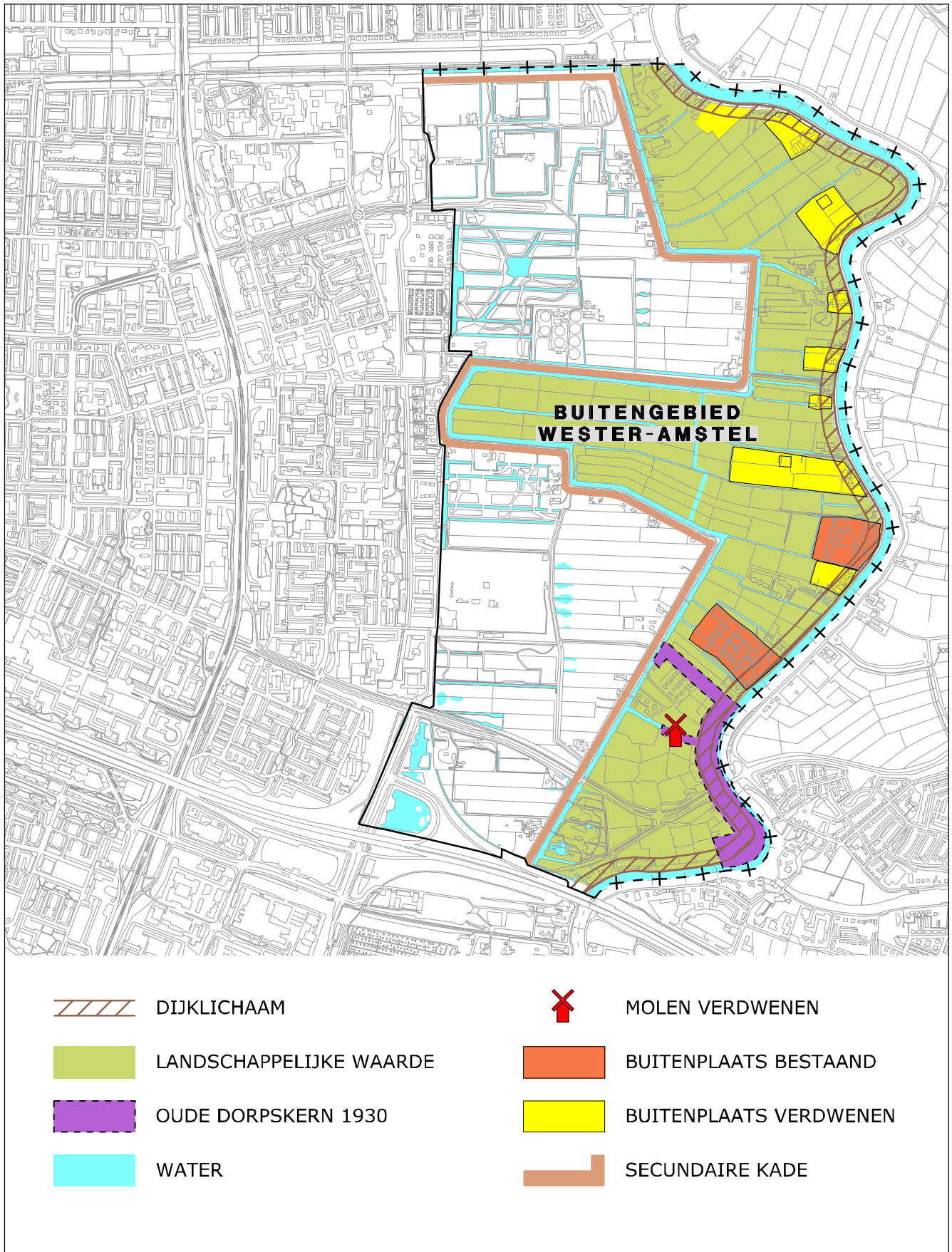
- De Oude Molen 1A: werkplaats annex timmerwinkel. Bouwjaar 1913. Architect: B.J. Ouendag.
- De Oude Molen 1B: Salpeter- en katoenmagazijn. Bouwjaar 1903. Architect onbekend.
- De Oude Molen 1C: Salpetermagazijn. Bouwjaar 1896. Architect onbekend.
- De Oude Molen 1: Laboratorium en watertoren. Bouwjaar 1895, 1910, 1925 en 1955.

- Architecten: J.F. Klinkhamer en B.J. Ouendag. De Oude Molen 2: Twee salpeterzuurbouwen. Bouwjaar 1907, 1918. Architect onbekend
- De Oude Molen 4: Magazijn. Bouwjaar 1925. Architect onbekend.
- De Oude Molen 5: Koestal, wagenschuur en kapberg. Bouwjaar 1913. Architect B.J. Ouendag.
- Amsteldijk zuid 54 tm 58: Buskruitmolen met vier woningen, inclusief poort. Bouwjaar 1718, 1782. Architect B.J. Ouendag.
- Amsteldijk zuid 59 tm 62: vier dienstwoningen. Bouwjaar: 1940.
- Kruitmolen 2-4, 6-8: Twee keer twee gekoppelde dienstwoningen. Bouwjaar 1940. Architect onbekend.

Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan Wester-Amstel

- 14.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 14.2 Cultuurhistorische waarden
 - 14.2.1 Dorpskern Buurt over Ouderkerk
 - 14.2.2 Buitenplaatsen
 - 14.2.3 Molens
 - 14.2.4 Dijkbebouwing Amsteldijk
- 14.3 Landschappelijke waarden
 - 14.3.1 Polderlandschap
 - 14.3.2 Onverveend Bovenland
 - 14.3.3 Dijklichaam Amsteldijk
- 14.4 Archeologie
 - 14.4.1 Historische kern
 - 14.4.2 Dijklichaam
 - 14.4.3 Onverveend Bovenland
 - 14.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 14.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Wester-Amstel



14.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Buurt over Ouderkerk en de Amstel

De rivieren de Amstel en de Bullewijk, waartussen Ouderkerk gelegen is, zijn van oorsprong afwateringsstroompjes in de uitgestrekte Utrechtse en Hollandse veengebieden. In de 12de eeuw komen de veenstroompjes in open verbinding te staan met de Zuiderzee. Door de getijdenwerking vond afzetting van zeeklei plaats op de oevers van de Amstel. Op deze oeverwallen kwam later in de Middeleeuwen opnieuw bewoning tot stand. Deze oevers vormden eveneens de basis voor de ontginning van de achterliggende gronden. Zo ontstond de eerste lintbebouwing. Vanaf de veertiende eeuw vormde Buurt over Ouderkerk de marktplaats van Ouderkerk, een gehucht tussen de Utrechtse en Hollandse veengebieden.

Ouderkerk, evenals het omringende gebied oorspronkelijk als Aemstelle aangeduid, vormt het oudste bestuurlijk en kerkelijk centrum van Amstelland. In de 13de eeuw vindt een splitsing van Amstelland in Ouder- en Nieuwer-Amstel plaats, met de Amstel als grens. Ouderkerk wordt het centrum van het ambacht Ouder-Amstel en het latere dorp Amstelveen wordt één van de kernen van Nieuwer-Amstel. Aan het eind van de 13de eeuw krijgt de jongere nederzetting aan de monding van de Amstel, Amsterdam, stadsrechten. De oudere kernen Ouderkerk en Amstelveen worden in korte tijd overvleugeld door de zich snel ontwikkelende stad. In Ouderkerk vindt een toename plaats van op het reizigersverkeer afgestemde bedrijven, voornamelijk geconcentreerd op de westelijke oever van de Amstel, in de Buurt over Ouderkerk. Aan de kade die vanaf de 14de eeuw als markt functioneerde, komen herbergen en uitspanningen tot stand. Op een kaart uit 1629 is duidelijk de bebouwing langs het water en de brug over de Amstel te zien. Tot in de 17de eeuw functioneerde Ouderkerk als verzorgingskern voor het omringende gebied, waar veeteelt en visserij de belangrijkste bestaansmiddelen waren. De aanleg van buitenplaatsen voor de stedelingen versterkte de verzorgingsfunctie. De buitendijs gelegen bebouwing aan de Amsteldijk is rond 1650 ontstaan. Aan de westkant van de Amstel heeft waarschijnlijk al vanouds een over- of doortocht van de rivier gelegen, die later een lange brug zou worden. Deze waterovergang won aan belang als gevolg van de opkomst van Amsterdam. Het vervoer van en naar Utrecht ging voor en belangrijk deel via de Amstel, en kwam dus door Ouderkerk. De opmerkelijke concentratie van uitspanningen en tapperijen langs de Amstelzijde

dateert al vanaf deze tijd en diende als pleisterplaats voor reizigers en handelslieden die zich vooral over het water verplaatsten. Het waterverkeer over de Amstel bestond indertijd met name uit vrachtscheepjes, trekschuiten en beurtschepen. In 1938 werd de lange brug vervangen door een nieuwe brug, de Oranjebaan. Deze brug werd over de Amstel gebouwd ten behoeve van de provinciale weg Haarlem-Hilversum. De oude brug werd afgebroken. Alleen het brugwachtershuis is echter behouden gebleven. Niet ver daarnaast langs de Amstelzijde bevindt zich ook nog de oude weegbrug.

Amsteldijk Noord en het onverveende bovenland
Langs de Amstel loopt de Amsteldijk: de deels natuurlijke, deels door mensen opgeworpen barrière die het Amstelwater uit het binnenland houdt. De dijk is van oudsher de belangrijke doorgangsroute tussen Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. Op de dijk vond en vindt ook bebouwing plaats, in de vorm van boerderijen, (arbeiders)huizen en buitenplaatsen. Het achterliggende onverveende bovenland daarentegen is overwegend vrij van bebouwing. Hoewel lager dan de dijk, is het gebied hoger dan het achtergelegen land van de Middelpolder. Het bovenland is in tegenstelling tot de Middelpolder nooit ontveend. Dit heeft verschillende redenen: ten eerste was het veen direct langs de Amsteldijk minder bruikbaar als brandstof (bosveen, vaak vermengd met kleiafzettingen). Daarnaast was in de 17de eeuw een verbod uitgevaardigd om turf te steken langs de Amsteldijk van zo'n 150 tot 450 meter breedte uit angst voor afkalving van de Amsteldijk. Daarbij behoorde het land van oudsher bij boerderijen en buitenplaatsen en mocht het dus niet zomaar afgegraven worden. Eind 18de eeuw werd de Ringdijk aangelegd rond de Middelpolder.

Langs de Amsteldijk staan enkele agrarische bedrijven en woningen, zowel afzonderlijk als aaneengesloten. Daarnaast kent het gebied een volkstuintencomplex en een gemaal. Ten noorden van Ouderkerk aan de Amstel hebben vroeger, langs de rivier, diverse buitenplaatsen gestaan. Er zijn er nog maar twee over. De meest zuidelijke is Oostmeer, een fraaie buitenplaats met een deftig herenhuis met bijgebouwen uit 1728 en aangelegde tuin en ten noorden daarvan buitenplaats Westeramstel, waarbij de tuinaanleg en het mooie rococo inrijhek behouden zijn. De Amstel, Ringvaart, kavelsloten en gemaalsloot vormen de waterstructuur in het gebied. De groenstructuur bestaat uit de weidegron-

den, begroeiing rondom de landgoederen, woonerven en een volkstuintencomplex.

De Middelpolder

In de zeventiende eeuw werd de Middelpolder drooggelegd, tussen de Ouderkerkerlaan, Amsterdamseweg, Kalfjeslaan, Dorpsstraat en Amsteldijk. Halverwege de negentiende eeuw werd de vraag naar turf zo groot dat werd ingestemd met de ontvening van de Middelpolder. Toen aan het eind van de negentiende eeuw de turf gestoken was, werd de ontstane plas opnieuw drooggemalen. De oude verkavelingsstructuur van de Middelpolder is nog steeds herkenbaar, en heeft een rechthoekige verkavelingsstructuur, met kavels in oostwestelijke richting. Het bovenland is het restant van het oude veenweidegebied, dat door inklinking nu onder het niveau van de Amstel ligt, maar boven het polderniveau. Het gebied wordt ontsloten door de Amsteldijk, Kalfjeslaan en twee dwarsverbindingen tussen de Amsteldijk en Ringdijk: de Machineweg van de Middelpolder en Oostermeerweg. Alle woon- en bedrijfsgebouwen zijn te bereiken vanaf de Ringdijk, die een grillig verloop heeft en op elke plek weer anders heet (Bankrasweg, Machineweg en Kostverlorenweg). De boerderijen liggen aan de laaggelegen polderzijde van de Ringdijk.

Kenmerkend is de hiërarchie van de gebouwen op het erf; de woningen zijn gericht op de dijk, de bedrijfsgebouwen (schuren, bergingen) en gebruikelijke 'rommelige' erven liggen daarachter. De overige woningen langs de dijk betreffen kleinschalige landarbeiderswoningen van één bouwlaag en een kap. De laatste jaren zijn in het gebied woningen gerealiseerd die qua typologie, kleurgebruik en masoepbouw niet passen bij de bestaande bebouwing in het gebied. Een ontwikkeling die afbreuk doet aan het landelijke karakter van de omgeving. Zowel de Amsteldijk als de Middelpolder zijn van grote recreatieve waarde voor stedelingen uit Amstelveen en Amsterdam. Fietzers, hardlopers en wandelaars maken veelvuldig gebruik van het natuur- en recreatiegebied langs de Amstel en in de Middelpolder.

14.2 Cultuurhistorische waarden

14.2.1 Dorpskern Buurt over Ouderkerk

Het dorp Ouderkerk aan de Amstel bestaat uit twee delen, waartussen de rivier de Amstel de grens vormt. Op de oostoever van de Amstel ligt het dorp met dezelfde naam, gelegen in de gemeente

Ouder-Amstel. Op de westoever ligt, op het grondgebied van Amstelveen, de voormalige Buurt over Ouderkerk. Mede door het bochtige verloop van de Amstel heeft deze buurtschap een geheel eigen karakter. Dat eigen karakter, vastgelegd in een Rijksbeschermd dorpsgezicht wordt nog versterkt door de kleinschalige bebouwing met een veelheid aan functies. Daarin is de horeca sterk vertegenwoordigd, waardoor Ouderkerk aan de Amstel bij velen bekend is. De bebouwing aan de Amstelzijde is zeer divers, en verschilt in bouwperiode, massa, kaprichting, functie en architectonische detaillering. Het historische gegroeide lintdorpje aan de Amstel is mede daarom een geliefde plek om te recreëren, maar ook om te wonen en te werken.

14.2.2 Buitenplaatsen

Vanaf de zeventiende eeuw raakt bij vermogende families het bezit van een buitenplaats naast een huis in de stad in de mode. Bij historische buitenplaatsen gaat het om een van oorsprong tweede huis (naast een huis in de stad) met grond daarbij, waarop onder andere een aangelegd park te vinden was. De welgestelde Amsterdammers in de 17de eeuw verhuisden in de zomermaanden graag hun grachtenpand voor een zogeheten 'buiten', bij voorkeur niet te ver van de stad, en makkelijk te bereiken. Omdat de boot in deze periode het meest comfortabele vervoermiddel was, is het niet verwonderlijk dat de Amsteloever een geliefde locatie was. De meeste buitenplaatsen in Nieuwer-Amstel werden niet nieuw aangelegd maar waren bestaande boerderijen die werden aangekocht en verbouwd. Meestal verbleef de eigenaar alleen in de zomermaanden op het platteland en werd slechts een deel van de boerderij mooi ingericht voor de nieuwe eigenaar. Daarnaast werd een beperkt aantal grote, prestigieuze buitenplaatsen aangelegd, die werden voorzien van fraaie aangelegde tuinen en bijgebouwen, zoals dienstwoningen, koetshuizen, theekoepels, ijskelders en oranjerieën.

Rond 1800 was het voor velen echter alweer afgelopen met het sprookje aan de Amstel. De Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) was failliet gegaan en het ging in het hele land economisch bergafwaarts. De Franse tijd betekende voor veel buitenplaatsen de ondergang.

Aan de Amstel zijn alleen Amstelrust (gemeente Amsterdam), Wester-Amstel en Oostermeer (gemeente Amstelveen) aan de slopershamer ontkomen. Zoals op de Cultuurhistorische waardekaart van het deelgebied Wester-Amstel te zien is, zijn er naast de twee bestaande buitenplaatsen, acht verdwenen

buitenplaatsen. Van noord naar zuid stonden langs de Amstel de volgende buitenplaatsen: Kostverloren-Ruischenstein, De Morgenstond, Oost Rust, Nooitgedacht, Rozenburg, Noordwijk, Tulpenburg, Wester-Amstel, Zonnestein en Oostermeer.

Slechts twee hiervan bestaan nog: De buitenplaats Wester-Amstel, die van rond 1665 dateert, is een voorbeeld van het betrekkelijk eenvoudige hofstedetype. Iets zuidelijker aan de Amstel ligt het statige buiten Oostermeer, gebouwd rond 1700. Een symmetrisch vormgegeven woonhuis met aan weerszijde bijgebouwen, een prestigieus inrijhek aan de Amstel en een zeer fraai vormgegeven tuin. Omdat deze buitenplaats nog altijd particulier wordt bewoond, is zowel het exterieur en het interieur van het woonhuis als de tuin in zeer oorspronkelijke staat gebleven. Beide bestaande buitenplaatsen zijn aangewezen als Rijksmonument.

Een van de oudste buitenplaatsen aan de Amstel was Kostverloren, gelegen in een bocht van de rivier, niet ver van de huidige gemeentegrens met Amsterdam. Het leek wel een kasteel, compleet met een toren en een grote aangelegde tuinpartij. Kostverloren diende rond 1500 als onderkomen voor Jan Benningh, burgemeester van Amsterdam en zijn vrouw. Dat het de allure droeg van een (pseudo) kasteel, hing vermoedelijk samen met een kasteelachtig woonhuis, inclusief slotgracht, dat er rond 1420 had gestaan. Het buiten Kostverloren heeft, nadat Benningh er was vertrokken, enige tijd Ruischenstein geheten.

Op de locatie van de voormalige buitenplaats Tulpenburg stond sinds 1606 een huis dat 'het Breeweer of Jonge Costverloren' werd genoemd. In 1650 werd Dirk Tulp, bewindhebber van de Oost-Indische Compagnie, samen met zijn vrouw, eigenaar van het huis en noemde het 'Tulpenburg' en bouwde het om tot een prestigieuze buitenplaats met een fraaie tuin met fontein en grotten. In 1761 kwam het huis in handen van de Amsterdamse koopman de Pinto. Na faillissement van het handelshuis werd de buitenplaats in 1784 verkocht aan de beruchte sloper van buitenplaatsen Frederik Kaal. De buitenplaats werd tot de grond toe afgebroken en de bouwmaterialen verkocht. In 2014 is op de plaats van de oude Buitenplaats Tulpenburg een nieuwe buitenplaats gebouwd. Voorafgaande aan de bouw heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden.

14.2.3 Molens

In de Middelpolder werden rond 1640 twee molens gebouwd. Eén bij de buitenplaats Tulpenburg, nabij de banpaal aan de Amsteldijk. De tweede molen

werd aan het eind van het huidige Bankraspad gebouwd. Het waren 8-kantige molens die tezamen een oppervlakte van 1024 ha moesten bemalen. Van beide molens is niets bewaard gebleven.

14.2.4 Dijkbebouwing Amsteldijk

Langs de gehele oostelijke gemeentegrens loopt de rivier de Amstel, en de daarnaast gelegen Amsteldijk. Naast de functionele waarde, namelijk de barrière die de dijk vormt tegen het water uit de Amstel, heeft de dijk ook cultuurhistorische waarde. De hoger gelegen dijk vormt al vele eeuwen de doorgaande route voor het vervoer van mensen en goederen tussen Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. Ook is hier, langs de dijk en op het hoger gelegen bovenland, in de afgelopen eeuwen bebouwing ontstaan, variërend van buitenplaatsen tot boerderijen en arbeiderswoningen. De verschillende bebouwingstypologieën die zowel in functie als architectonische uitwerking, evenals de inrichting van de bijbehorende erven en tuinen, sterk uiteenlopen, zijn cultuurhistorisch waardevol. In het Beeldkwaliteitsplan Amsteldijk van de gemeente Amstelveen worden deze verschillende typologieën nader toegelicht. Het document is opgesteld om het bestaande kwaliteitsniveau aan de Amsteldijk te handhaven.

14.3 Landschappelijke waarden

14.3.1 Polderlandschap

Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapontwikkeling van de Middelpolder. De rationele en regelmatige inrichting is zowel op het onderveend bovenland, als in de lager gelegen Middelpolder herkenbaar. De kenmerkende openheid is nog ten dele aanwezig, hoewel de druk op deze open ruimte hoog is. De ruimtelijke en genetische samenhang tussen het wegen- en afwateringspatroon enerzijds, en de Amsteldijk, het bovenland, de polder en de ringdijk anderzijds, is afleesbaar in het landschap.

Zowel deze verkaveling als het hoogteverschil in het landschap is van landschappelijke waarde. Het huidige polderlandschap geeft ons inzicht in het ontstaan, de ontwikkeling en het functioneren van een droogmakerij.

14.3.2 Onverveend Bovenland

De strook bovenland langs de Amstel is nooit ontveend. Dit heeft verschillende redenen: ten eerste was het veen direct langs de Amsteldijk minder bruikbaar als brandstof (bosveen, vaak vermengd met kleiafzettingen). Daarnaast was in de 17de

eeuw een verbod uitgevaardigd om turf te steken langs de Amsteldijk van zo'n 150 tot 450 meter breedte uit angst voor afkalving van de Amsteldijk. Daarbij behoorde het land van oudsher bij boerderijen en buitenplaatsen en mocht het dus niet zonder toestemming afgegraven worden. Het onverveende bovenland onderscheidt zich duidelijk van het achtergelegen lagere ontveende polderlandschap, en heeft landschappelijke waarde.

14.3.3 Dijklichaam Amsteldijk

Langs de gehele oostelijke gemeentegrens loopt de rivier de Amstel, en de daarnaast gelegen Amsteldijk. Naast de functionele waarde, namelijk de barrière die de dijk vormt tegen het water uit de Amstel, heeft de dijk ook landschappelijke waarde. De hoger gelegen dijk vormt al vele eeuwen een markant en karakteristiek element in het polderlandschap aan de Amstel. De Amsteldijk is niet alleen een zeer geliefde plek om te wonen, maar ook wordt er door zowel Amsterdammers als Amstelveners in grote getalen gerecreëerd; te voet, op de (race)fiets, op de motor en in de boot.

14.4 Archeologie

14.4.1 Historische kern

De locaties van de bestaande en voormalige buitenplaatsen langs de Amsteldijk zijn op de archeologische beleidsadvieskaart aangewezen als van hoge waarde. Dat betekent dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Ook de locaties van de voormalige molens op het onverveend bovenland, zijn op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als van hoge waarde. Dat betekent dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

14.4.2 Dijklichaam

De Amsteldijk is op de Archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'Dijklichaam': een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 vierkante me-

ter, en dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

14.4.3 Onverveend bovenland

Het gebied tussen de Amsteldijk en de ringdijk bestaat uit onverveend bovenland. Het is daarom op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als van middelhoge archeologische waarde. Dat betekent dat bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 1.000 vierkante meter, dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

14.4.4 Verveend en drooggemaakt

Het gebied ten westen van de ringdijk heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote ontwikkelingen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en een diepte van meer dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek verricht te worden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd en drooggemalen. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

14.5 Monumenten

Rijksmonumenten

- Amsteldijk-Noord 36; 37; 38 (530661)
Historische buitenplaats 'Oostermeer' bestaande uit de onderdelen: Hoofdgebouw (nr. 37), historische tuin- en parkaanleg, bouwhuizen (nrs. 36 en 38), toegangsbrug met keer- en kademuren en balustrade, inrijhek, koepel daterende uit 1728, tuinmuur, werkplaats/stal.
Bouwjaar: vóór 1722. Ontwerp: Van Logteren. Aangewezen op 19 november 2008.
- Amsteldijk-Noord 55 (414318) landhuis 'Westeramstel', bestaande uit hoofdgebouw, historische tuin- en parkaanleg, toegangs

brug met pijlers en toegangshek en tuin koepel. Bouwjaar: voor 1730. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 oktober 1991.

- Amsteldijk-Noord, nabij 65 (8122) banpaal. Bouwjaar: 1625. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 29 april 1993.
- Amsteldijk-Noord 93 (8119) boerderij 'Nooit Gedacht'. Bouwjaar: 17de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 14 januari 1993.
- Amsteldijk-Noord 147 (8120) boerderij 'Oud Mijl'. Bouwjaar: 18de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 22 maart 1995.
- Amsteldijk-Noord 165 (8121) Hoeve 'Sloterdijk' en zomerhuis. Bouwjaar: 17de resp. 19de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 2;4 (8216); vm. Herberg 't Jagershuis'. Bouwjaar: 1614. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 29 oktober 1993.
- Amstelsijde 28 (8127); woonhuis. Bouwjaar: 18e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 30 (8128); woonhuis. Bouwjaar: 1806. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 33 (8129); winkel-woonhuis. Bouwjaar: 19de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 34 (8130); woonhuis. Bouwjaar: 18de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 22 mei 1989.
- Amstelsijde 37 (8131); vm. Herberg 'De Oude Prins'. Bouwjaar: 1651 / 18e eeuw. Aangewezen op 30 juni 1989.
- Amstelsijde 42 (8132); woonhuis. Bouwjaar: begin 19de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 45 (8133); woonhuis. Bouwjaar: 18e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 46; 48 (8135); woonhuis. Bouwjaar: vóór 1907. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 22 mei 1989.
- Amstelsijde 47 (8134); theehuis 'Paardenburg' met woning. Bouwjaar: 1693. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 51 (8136); vm. Woonhuis. Bouwjaar: 1702. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 52 (8137); brugwachterswoning. Bouwjaar: 18de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 1 april 1992.

- Amstelsijde 53 (8138); café met woonhuis. Bouwjaar: 18de eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 februari 1989.
- Amstelsijde 55 (8139); restaurant 'Paardenburg' met bovenwoning. Bouwjaar: 1702. Aangewezen op 11 december 1991.

Provinciale monumenten

- Amstelsijde, nabij 52 voertuigweegbrug en dienstgebouwtje. Bouwjaar: 1951. Architect: Willem Pool.

Gemeentelijke monumenten

- Amsteldijk-Noord 69 poldergemaal (1878, restauratie 1973) complex met Machineweg MP stuw en sluis (1960). Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Noord 127/128 dubbel woonhuis en kaasboerderij Rembrandt (1904). Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Noord 167 villa. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: F. Jurrema en J.H. Antonisse. Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Noord 168 villa. Bouwjaar: 1936. Ontwerp: F. Jurrema. Aangewezen op 11 december 2007.
- Amstelsijde 20 woonhuis. Bouwjaar: 1909. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 22 woonhuis + vm timmerwerk plaats. Bouwjaar: 1909. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 25 woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 27 woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 29 woonhuis, voormalig winkel woonhuis. Bouwjaar: 18e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 31 dubbel woonhuis met winkel, voormalige woning-smederij. Bouwjaar: 18e /19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 32 woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 39 woonhuis, voormalig winkel woonhuis met werkplaats. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 41 woonhuis, voormalig winkel woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelsijde 43 woonhuis, voormalig winkel woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.

- Amstelzijde 44 woonhuis, voormalig winkel woonhuis Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 63 helft van dubbel woonhuis, voormalig winkelwoonhuis Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 65 helft van dubbel woonhuis, voormalig winkelwoonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 67 woonhuis, voormalig winkel woonhuis. Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 69 woonhuis, voormalig winkel woonhuis Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 79 woonhuis Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.
- Amstelzijde 81 woonhuis Bouwjaar: 19e eeuw. Aangewezen op 28 augustus 2007.

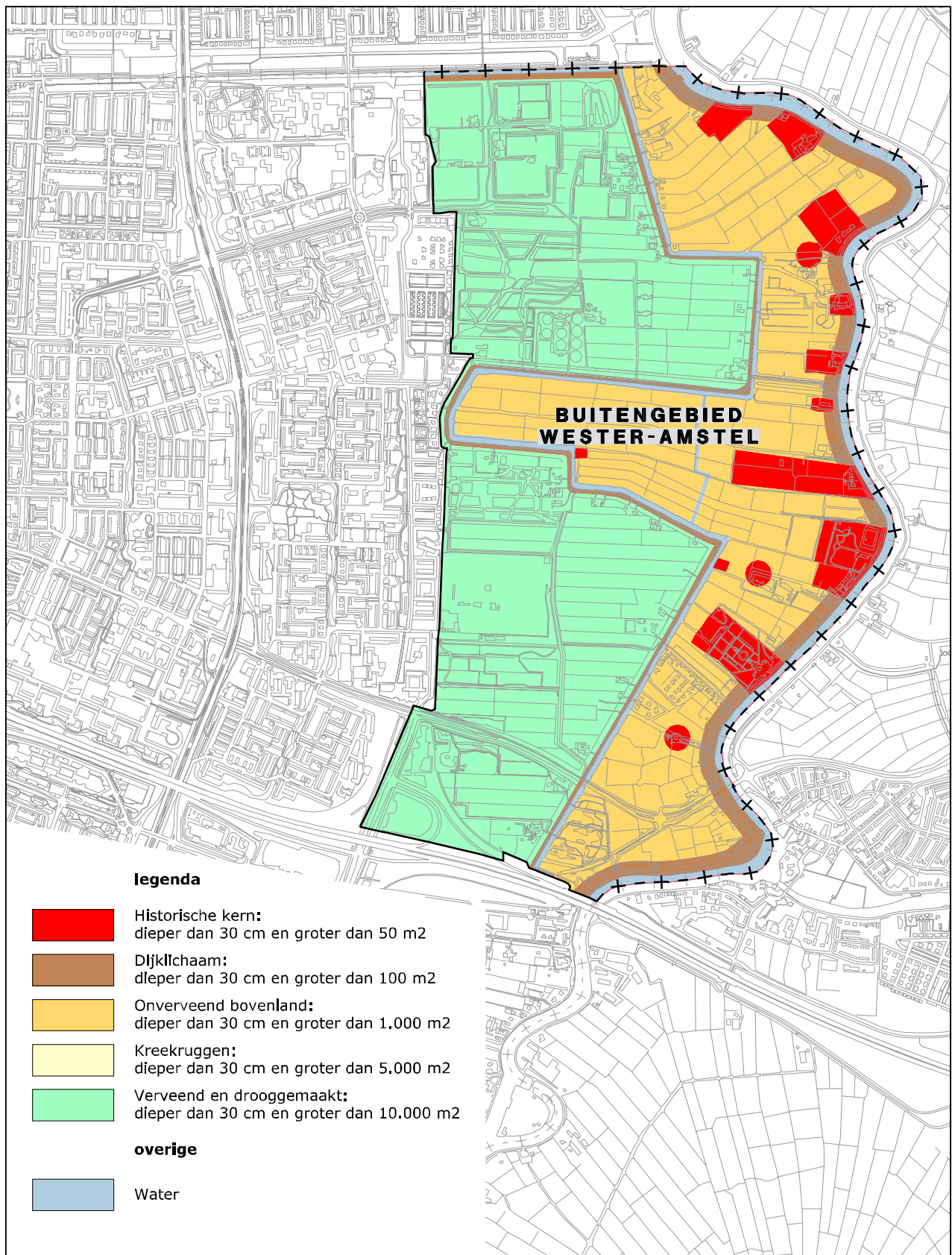
Rijksbeschermde stads- of dorpsgezichten

- Buurt over Ouderkerk. Amstelzijde 2 tm 89. Aangewezen op 26 oktober 1990.

Gemeentelijke beschermde dorpsgezichten

- Amsteldijk-Noord 1c-16 complex 16 woon huizen (Schneidershuisjes) Gevelwand met bermsloot; Aangewezen op 11 december 2007.

Archeologische beleidsadvieskaart Wester-Amstel

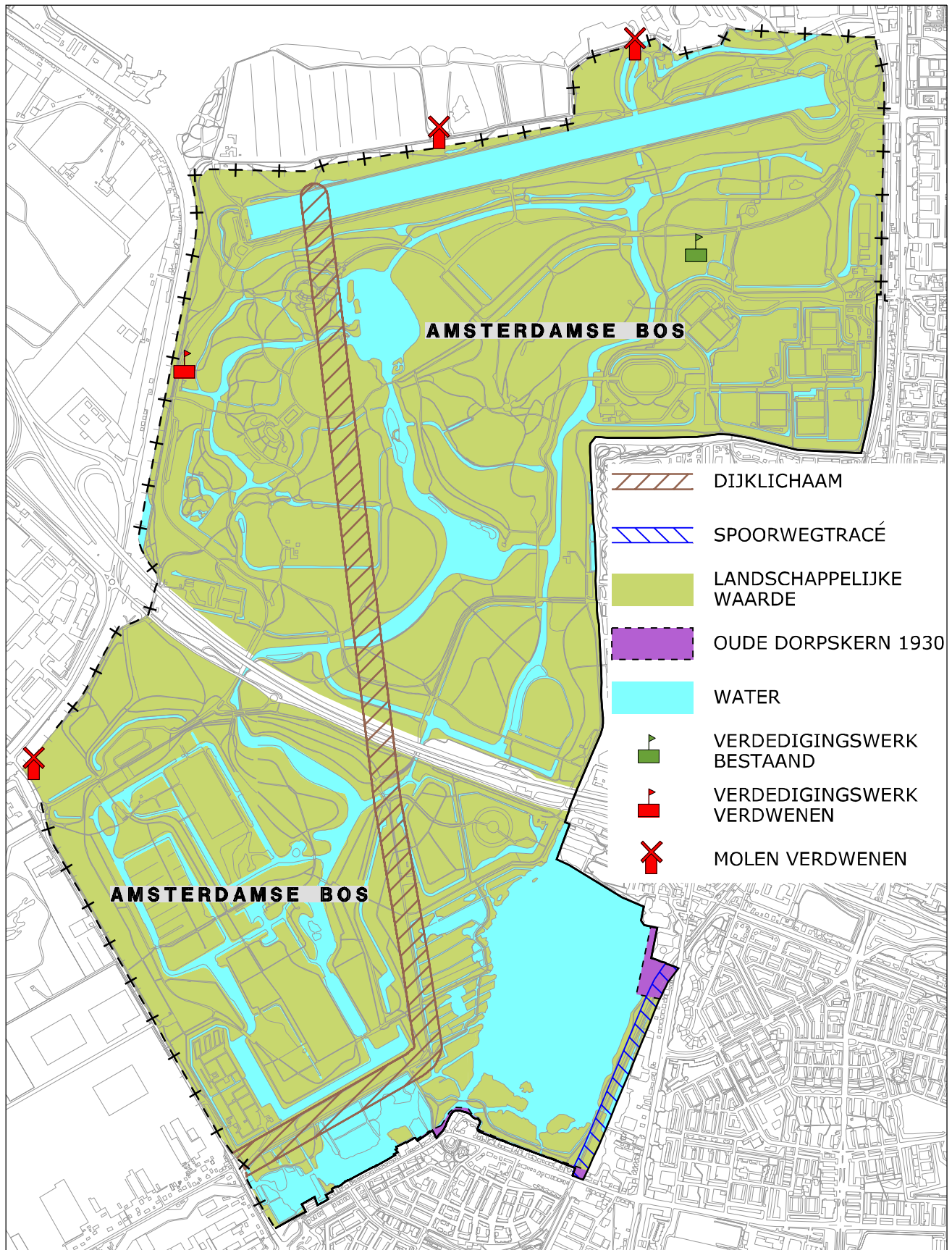


Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Amsterdamse Bos

- 15.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 15.2 Cultuurhistorische waarden
 - 15.2.1 Molens
 - 15.2.2 Verdedigingswerken
 - 15.2.3 Oude dorp Amstelveen
 - 15.2.4 Spoorlijn
- 15.3 Landschappelijke waarden
 - 15.3.1 Amsterdamse Bos
 - 15.3.2 Dijklichaam Schinkelpolder
- 15.4 Archeologie
 - 15.4.1 Historische kern
 - 15.4.2 Dijklichaam
 - 15.4.3 Onverveend Bovenland
 - 15.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 15.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Amsterdamse Bos



15.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Het Amsterdamse Bos ligt voor het grootste deel op Amstelveens grondgebied; het noordelijke gedeelte in de voormalige Rietwijkerpolder, het zuidelijke gedeelte in de Schinkelpolder. Het bos is ingeklemd tussen de Nieuwe Meer in het noorden, de Amsterdamseweg in het oosten, de Bosrandweg in het zuiden en de ringvaart van de Haarlemmermeer in het westen.

Hoewel de naam anders doet vermoeden, ligt het Amsterdamse Bos ligt voor het overgrote deel op Amstelveens grondgebied. Het gebied waar nu het Amsterdamse Bos ligt, was vroeger veengebied en bestaat uit drie polders: de Buitendijkse Buitenveldertse Polder, de Rietwijkeroordpolder en de Schinkelpolder. In 1879 werd begonnen met de vervening van de Rietwijkeroordpolder en in 1906 is deze drooggelegd en vervolgens verkaveld en agrarisch in gebruik genomen. Het agrarisch landgebruik heeft hier niet lang geduurd, want in de jaren dertig werd al begonnen met de aanleg van het bos en zijn de boerderijen en de droogmakerij gesloopt. Tenslotte hebben nog verveningen en droogleggingen plaatsgevonden in de Buitendijkse Buitenveldertse polder. In de negentiende eeuw is het veen grotendeels afgegraven. Het gedroogde veen (turf) werd gebruikt om de Amsterdamse huizen te verwarmen. Het gebied kwam daardoor een stuk lager te liggen en moest worden bemaald.

Het Amsterdamse Bos is in de jaren dertig van de vorige eeuw ontworpen en deels aangelegd naar ontwerp van Cornelis van Eesteren en Jacoba Mulder. Het zuidelijke deel van het bos is na de Tweede Wereldoorlog aangelegd.

Het ontwerp ging uit van een gebruiksbos voor alle Amsterdammers. Het ontwerp vormde een ideale mix tussen voorzieningen voor recreatie en ontspanning enerzijds, en een natuurlijk parklandschap anderzijds. De grote speelvijver en de grote speelweide zijn een voorbeeld van deze mix: niet alleen om naar te kijken, maar ook om te gebruiken. Voor de aanleg van het bos zette de gemeente werklozen in, en was daarmee een van de grootste werkverschaffingsprojecten van Amsterdam tijdens de economische crisis van de jaren '30. Tussen 1934 en 1940 werkte er maar liefst 20.000 mensen in het bos, onder leiding van de Nederlandse Heidemaatschappij.

Een bijzonder onderdeel van het bos zijn de in totaal 116 bruggen. Daarvan zijn 67 bruggen naar ontwerp

van architect Piet Kramer, werkzaam bij de Dienst Publieke Werken van de gemeente Amsterdam. Hij behoorde tot de architectuurstroming van de Amsterdamse School. Deze expressieve ontwerpstyl zie je terug in deze bruggen. 53 bruggen zijn door de gemeente Amstelveen aangewezen als gemeentelijk monument.

Het bos kent vier hoofdonderdelen: het kamvormige 'ecologische' gedeelte langs het Nieuwe Meer, de Bosbaan en zijn omgeving, het radvormige parkachtige gedeelte tussen de Bosbaan en de A9, en het meer bosachtige 'doolhof' ten zuiden van de A9. Het middengedeelte bevat de meeste functies en kent de meest uitgewerkte aanleg van functies. Het bestaat uit verschillende assen. Er zijn 'activiteitsassen', waarlangs de verschillende (recreatieve) functies in het bos zijn geplaatst, en zicht-assen, waaraan met name opvalt dat de schijn van on-eindigheid wordt gewekt, en dat alle architectonische accenten asymmetrisch, dus uit de zicht-as zijn geplaatst. De concentratie van activiteiten was gericht op het 'vrij van rumoer' houden van andere delen van het Bos. Verder heeft het bos geen harde rand, zoals een stadspark, maar wordt het van de stad gescheiden door een meer geleidelijke overgang, waarbij de meeste gebouwen van de rand van het bos af zijn georiënteerd.

15.2 Cultuurhistorische waarden

Het gehele bos, zowel het ontwerp als de natuurlijke inpassing en de gebouwde elementen binnen het bos, vertegenwoordigen tezamen een hoge cultuurhistorische waarde.

Momenteel loopt een onderzoek naar de cultuurhistorische waarde van het Amsterdamse Bos, uitgevoerd door het Amsterdamse Bos in samenwerking met Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam en de gemeente Amstelveen naar een eventuele monumentwaardige status van het bos. 53 bruggen in het bos zijn aangewezen als gemeentelijk monument. De Botenloods bij de Bosbaan is aangewezen als Rijksmonument.

15.2.1 Molens

In 1645 werd de Rietwijkeroordpolder gesticht. Samen met de Buitendijkse Buitenveldertse Polder werd deze voorzien van een doorlopende kade langs de Nieuwe Meer, de Koenenkade. Voor het droogmalen van de polders werden twee molens, de Koenenmolen en de Noordermolen, geplaatst die uitsloegen op de Nieuwe Meer. De molens zijn met

de aanleg van het bos in de jaren '30 gesloopt. De locatie van de molens vertegenwoordigen cultuur-historische waarde.

15.2.2 Verdedigingswerken

Niet ver van de Hockeyclub Hurley, ligt verscholen in het groen, een schuilkelder, aangelegd in 1966. De kelder was bedoeld als schuilplaats voor het management van het Amsterdamse Bos van de gemeente Amsterdam ten tijde van de koude oorlog, bij eventuele dreiging van een bombardement of nucleaire aanval. De kelder bestaat uit twee ruimten en een nooduitgang achter een stalen luik, vanwaar een stalen trappetje door een betonnen schacht omhoog gaat. De schuilkelder is van binnen uitgerust met elektriciteit, een luchtventilatiesysteem, een (grond)waterpomp en een douche. Van de schuilkelder zijn bovengronds alleen twee metalen luiken, twee luchtpijpen en een antenne binnen een hek zichtbaar. De schuilkelder vertegenwoordigt cultuur-historische waarde vanwege de tastbare herinnering aan de Koude Oorlog.

15.2.3 Oude dorp Amstelveen

Aan de noord-oost zijde van de Poel is op de waardekaart nog een klein gedeelte van de oude dorpskern van Amstelveen te vinden. Het betreft de meest zuidelijke bebouwing van het oude dorp Amstelveen gelegen aan de Handweg, van oudsher de doorgaande weg van Amsterdam langs het dorp Amstelveen naar Leiden.

15.2.4 Spoorlijn

Aan de oostzijde van de Poel loopt een spoorlijn over een hoger gelegen dijklichaam. Deze is begin twintigste eeuw aangelegd, en was onderdeel van de Haarlemmermeerspoorlijnen, die Amstelveen met Amsterdam verbond. De Haarlemmermeerspoorlijnen vormen een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden aangelegd door de Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij. Het overgrote deel van de spoorrails is inmiddels opgebroken, maar op het tracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk loopt vanaf het Haarlemmermeerstation, langs het Zwarte Pad richting de kruising Handweg-Noorddammerlaan, nog steeds een museumtrammetje. Het tracé is tussen 1975 en 1997 geëlektrificeerd en wordt gebruikt door de Elektrische Museum-tramlijn Amsterdam. Het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuurhistorische waarde. De stationnetjes aan deze lijn, evenals de spoorwegwachterswoningen, zijn in Amstelveen al-

lemaal aangewezen als gemeentelijke monumenten.

15.3 Landschappelijke waarden

15.3.1 Amsterdamse Bos

De landschappelijke waarde van het Amsterdamse Bos is hem met name gelegen in het ontwerp van het bos van Cornelis van Eesteren en Jacoba Mulder, de verschillende aanleg-perioden van het bos en de natuurlijke elementen (groen, water, flora en fauna) en gebouwde elementen (bruggen, bosbaan, kleinschalige bebouwing etc) daarbinnen. Hoewel het bos door mensen is aangelegd volgens een ontwerp is het op de cultuurhistorische waardekaart aangeduid als van landschappelijke waarde, vanwege de natuurlijke, groene setting en de recreatieve waarde van het bos. Van de oorspronkelijke situatie, het ontveende polderlandschap en droogmakerij, is niets meer te zien. Dit slotenpatroon en bijbehorende molens en dijken zijn bij de aanleg van het bos verloren gegaan of aan het oog onttrokken. Het gehele bos vertegenwoordigt landschappelijke waarde. Momenteel wordt door het Amsterdamse Bosbeheer en Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de (eventueel monumentale) waarde van het gehele Amsterdamse Bos.

15.3.2 Dijklichaam Schinkelpolder-Rietwijkerpolder

In noord-zuidelijke richting liep dwars door het bos een dijklichaam. Voor de aanleg van het bos lag deze hoger gelegen dijk te midden van de Rietwijkerpolder en de Schinkelpolder, en werd ten tijde van de ontvening gebruikt voor vervoer door het drassige veenlandschap en bebouwing. Bij de aanleg van het Amsterdamse Bos zijn de boerderijen en de droogmakerij gesloopt en is het hoger gelegen dijklichaam gedeeltelijk aan het oog onttrokken door ophoging van het landschap. Alleen aan de zuidzijde van het bos, in de schinkelpolder, is de dijk nog als zodanig herkenbaar.

15.5 Archeologie

15.4.1 Historische kern

Ook de locaties van de voormalige molens aan de westelijke rand van de Schinkelpolder en de Rietwijkerpolder, zijn op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als van hoge waarde. Dat betekent dat het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend

archeologisch onderzoek plaats te vinden.

15.4.2 Dijklichaam

Het meest zuidelijke deel van het dijklichaam dat door de Schinkelpolder en de Rietwijker-polder loopt, is op de Archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'Dijklichaam': een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden. Het noordelijke deel van de Schinkeldijk is bij de aanleg van het bos verdwenen, en heeft geen bijzondere waarde meer op de archeologische beleidsadvieskaart.

De Handweg is op de Archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'Dijklichaam': een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

15.4.3 Onverveend bovenland

Het gebied rond de Poel en de Poeloevers bestaat uit onverveend bovenland. Het is daarom op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als van middelhoge archeologische waarde. Dat betekent dat bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 1.000 vierkante meter, dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

15.4.4 Verveend en drooggemaakt

Het overgrote deel van het bos heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. De oude polderstructuren van ontvening en bemaling zijn verdwenen nadat het bos in de jaren dertig tot en met de jaren zestig is aangelegd. Alleen bij zeer grote ontwikkelingen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en een diepte van meer dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek verricht te worden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd en drooggemalen. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een

gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

15.5 Monumenten

Rijksmonumenten

- Bosbaan 2 (506203) botenhuis met staan-tribune op het dak. Bouwjaar: 1936. Architect: Dienst Publieke Werken, gemeente Amsterdam.

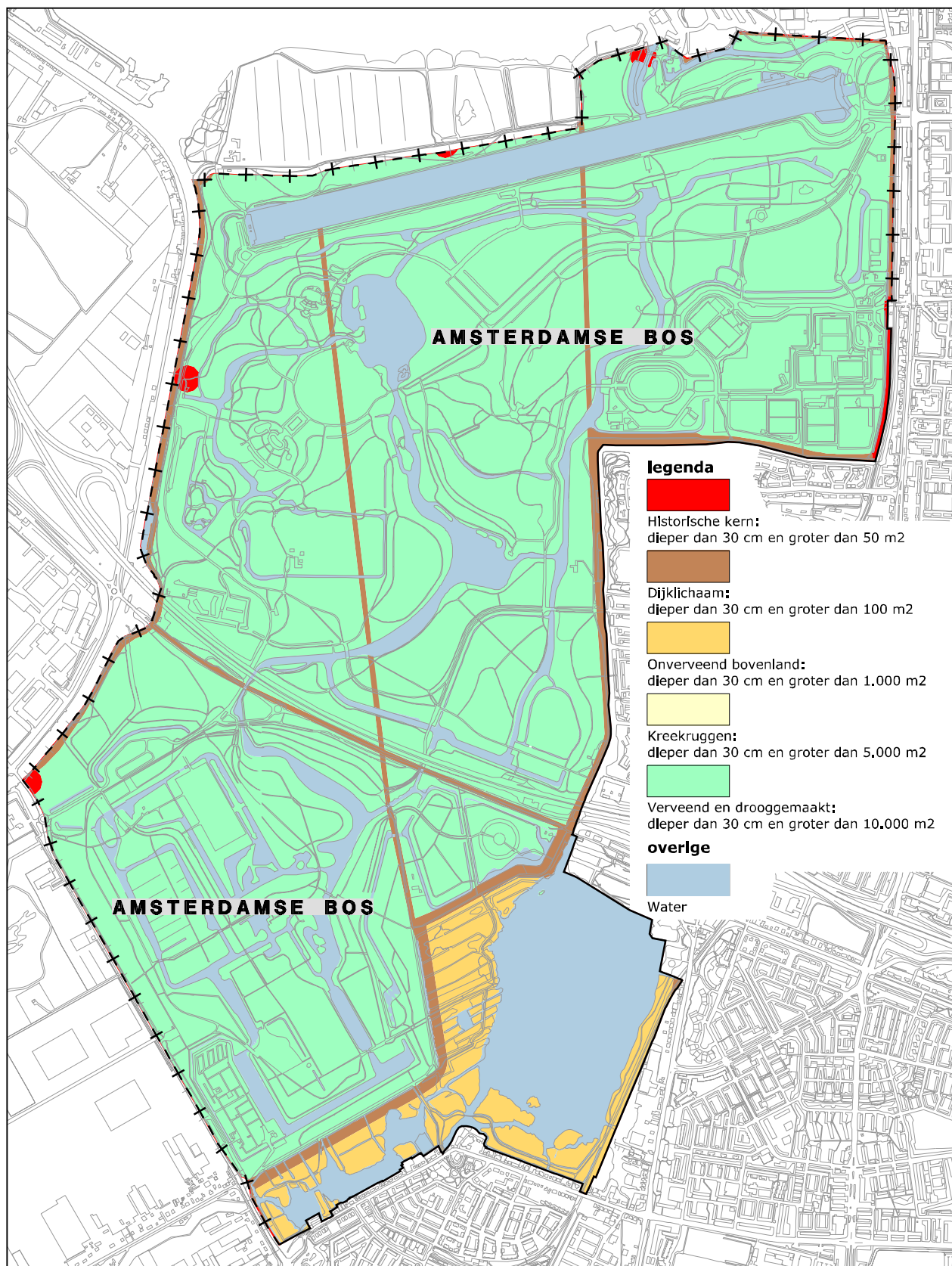
Gemeentelijke monumenten

- 53 Bruggen in het Amsterdamse Bos, diverse locaties. Bouwjaar: van 1937 tot 1970. Architect: P.J. Kramer en anderen. Brugnummers: Aangewezen op 19 november 2013.
- Nieuwe Kalfjeslaan 9 vm. spoorwegwachterswoning en halte Kalfjeslaan. Bouwjaar: 1914. Aangewezen op 1 december 1998.
- Handweg 31, villa Johanna. Bouwjaar: 1916. Architect: J. Roodenburgh. Aangewezen op 12 mei 2010.

Gemeentelijke beschermde dorpsgezichten

- Jan Tooropplantsoen 1-16 met Jan Tooroplaan 51 t/m 53 en Nieuwe Kalfjeslaan 11-15 complex van 22 woningen. Bouwjaar: 1931. Architect: Alb. J. Kramer. Aangewezen op 27 oktober 2009

Archeologische beleidsadvieskaart Amsterdamse Bos

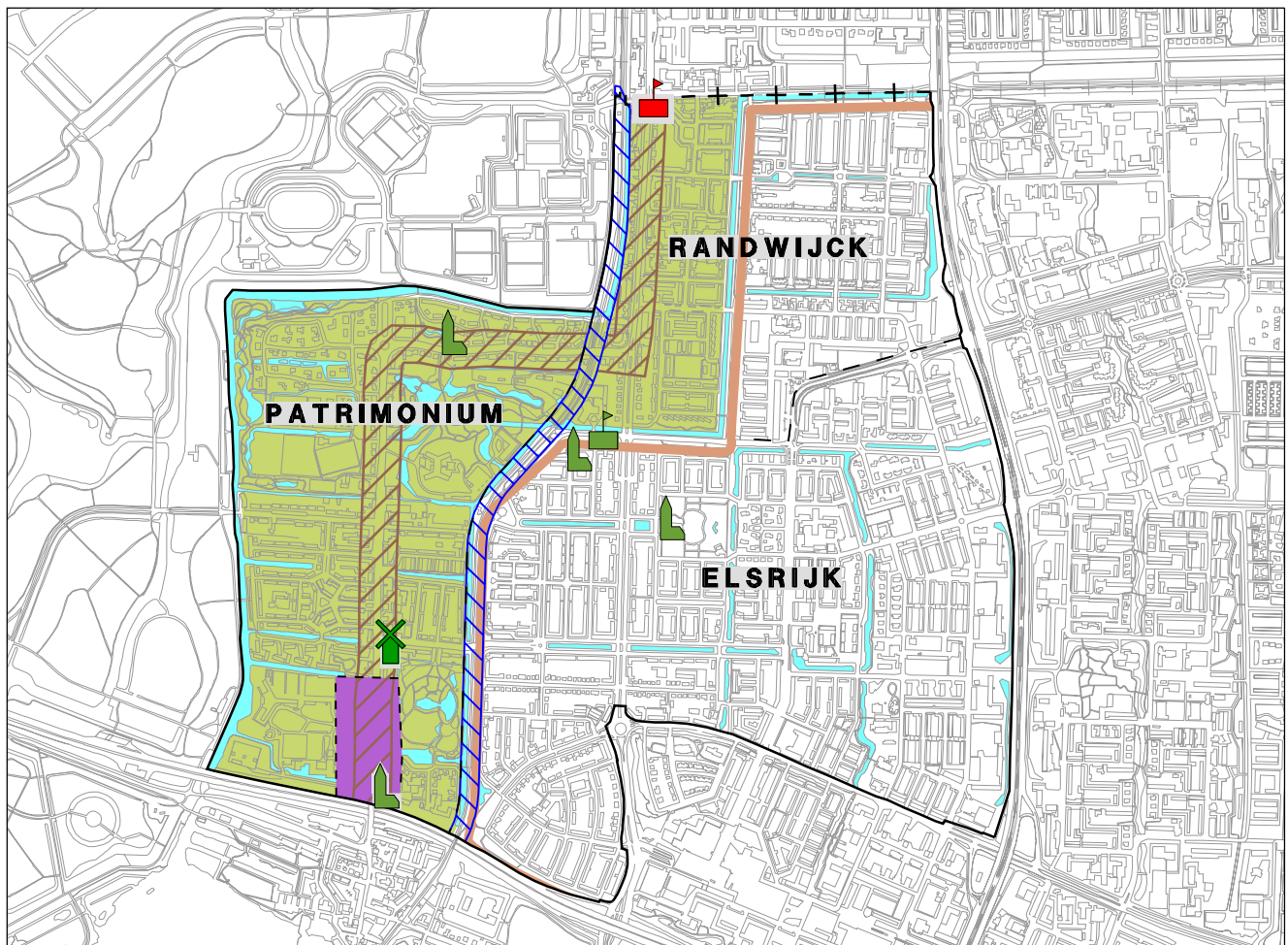


Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Amstelveen Noord-West

- 16.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 16.2 Cultuurhistorische waarden
 - 16.2.1 Spoorlijn
 - 16.2.2 Dorpskern Amstelveen
 - 16.2.3 Kerken
 - 16.2.4 Molens
 - 16.2.5 Buitenplaatsen
- 16.3 Landschappelijke waarden
 - 16.3.1 Parken
 - 16.3.2 Dijklichaam Amsterdamseweg – Dorpsstraat
- 16.4 Archeologie
 - 16.4.1 Historische kern
 - 16.4.2 Dijklichaam
 - 16.4.3 Onverveend Bovenland
 - 16.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 16.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Amstelveen Noord-West



-  DIJKLICHAAM
-  SPOORWEGTRACÉ
-  LANDSCHAPPELIJKE WAARDE
-  OUDE DORPSKERN 1930
-  WATER
-  VERDEDIGINGSWERK BESTAAND
-  VERDEDIGINGSWERK VERDWENEN
-  KERK BESTAAND
-  MOLEN BESTAAND
-  SECUNDAIRE KADE

16.1.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Het gebied Amstelveen Noord-West bestaat uit de wijken Patrimonium, Randwijck en Elsrijk, en het meest noordelijke deel van de oude dorpskern Amstelveen. Het westelijke gedeelte van dit gebied, ten westen van het Kazernepad en de Rentmeesterlaan, is niet ontveend en ligt daardoor hoger dan de wijken die ten oosten hiervan gebouwd zijn. De buurten die op dit hogere gebied liggen zijn eerder gebouwd dan de buurten van deze wijken die lager liggen, in het ontveende en ingepolderde gebied. De Amsterdamseweg is van oorsprong een veendijk, welke fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen ten behoeve van de turfwinning. Op deze hoger gelegen dijk ontstond al in een vroeg stadium bebouwing. Bovendien fungeerde de dijk als doorgaande route tussen Amsterdam en het dorp Amstelveen.

Na de annexaties van grondgebied van Nieuwer-Amstel door de gemeente Amsterdam in 1896 en 1921 richtte Nieuwer-Amstel zich in het interbellum op de ontwikkeling tot forens-gemeente van de hoofdstad. Hierdoor kwam een fors verstedelijkingsproces op gang. Nog voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak kwamen langs de Amsterdamseweg de nieuwe woonwijken Patrimonium en Randwijck tot stand. Patrimonium werd aangelegd op het resterende bovenland van de Buitendijkse Buitenveldertse Polder en de Middelpolder. Randwijck kwam deels op resterend bovenland en deels in het verveende gebied op Middelpolder te liggen. Verder werden in de verveende Middelpolder reeds delen van de wijken Elsrijk en Keizer Karelpark gerealiseerd.

16.2 Cultuurhistorische waarde

16.2.1 Spoorlijn

Ten behoeve van het droogmalen is in de 18de eeuw een ringdijk rondom de Middelpolder aangelegd. Deze loopt dwars door de wijken Randwijck en Elsrijk heen. Op dit hoger gelegen dijklichaam is begin twintigste eeuw een spoorlijn aangelegd, onderdeel van de Haarlemmermeerspoorlijnen, die Amstelveen met Amsterdam verbond. De Haarlemmermeer-spoorlijnen vormen een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden aangelegd door de Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij..

Het overgrote deel van de spoorrails is inmiddels opgebroken, maar op het tracé Amsterdam – Am-

stelveen – Bovenkerk loopt vanaf het Haarlemmermeerstation, langs het Zwarte Pad richting de kruising Handweg-Noorddammerlaan, nog steeds een museumtrammetje. Het tracé is tussen 1975 en 1997 geëlektrificeerd en wordt gebruikt door de Elektrische Museum-tramlijn Amsterdam. Het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuurhistorische waarde.

16.2.2 Oude dorp Amstelveen

Binnen het gebied ligt het meest noordelijke deel van de oude dorpskern van Amstelveen. Het dorp Amstelveen is begonnen als bebouwing op de veendijk, welke fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen. Langs deze kade zijn al in een vroeg stadium de buurtschappen Roemersdorp, Middeldorp en Smedeman gesticht. Deze groeide uit tot de belangrijkste dorpskernen binnen de heerlijkheid (voorloper van de gemeente) Nieuwer-Amstel. In de loop der tijd zijn de nederzettingen aan de Veendijk aan elkaar gegroeid en gezamenlijk bekend komen te staan als Amstelveen. Sinds de aanleg van de snelweg A9 in 1967 is het noordelijke gedeelte van de oude dorpskern geïsoleerd komen te liggen van het oude dorp Amstelveen.

Waardevolle bebouwing ten noorden van de A9 betreft de Annakerk en pastorie en de Engelbewaardersschool. Bovendien bevindt zich met name aan de oostelijke zijde van de Amsterdamse weg nog een deel oude lintbebouwing: overwegend vrijstaande woningen die elk met zorg zijn vormgegeven, overwegend in het eerste kwartaal van de 20ste eeuw. Deze overwegend voorname woningen, gelegen aan weerszijden van de entree van het Broersepark en de Parklaan zijn hier in deze periode gebouwd om de inwoners van Amsterdam te verleiden naar de gemeente Nieuwer-Amstel te verhuizen. Ze vertegenwoordigen het rustige en landelijke wonen in een groene setting, dat in groot contrast stond met het wonen in de overvolle, drukke binnenstad van Amsterdam.

16.2.3 Kerken

Heilige Sint Annakerk

Direct ten noorden van de A9 vinden we de katholieke enclave van het oude dorp, waarbinnen de Heilige St. Annakerk met naastgelegen pastorie zich bevindt, de katholieke Engelbewaardersschool en verschillende broeder- en zusterhuizen. De Sint Annakerk is in 1927 gebouwd naar ontwerp van architecten J.P.L. Hendriks en H.C.M. van Beers.

Pauluskerk

Aan de Wolfert van Borsselenweg ligt de Pauluskerk. Deze is in 1937 gebouwd door architect A.T. Kraan. De Pauluskerk vormt samen met de kosterij aan de Mr. Sixlaan 31 en de pastorie aan de Rensdorplaan 32 een fraai complex. Tijdens de tweede wereldoorlog is de toren (achtkantige, met koper beklede ruiter) van de kerk verwijderd, omdat de Duitse bezetter bang was, dat het als referentie zou worden gebruikt bij luchtaanvallen. Na de bevrijding is deze herbouwd.

Johanneskapel

Aan de Amsterdamseweg, tegenover heempark de Braak, ligt de van oorsprong hervormde Johanneskapel. Een kleinschalig kerkje, in 1928 gebouwd naar ontwerp van architect A. Ingwersen. In 1975 is de kerk met een tweetal vleugels uitgebreid, naar ontwerp van de architect John Webbers dat sterk afwijkt van de architectuur van de Johanneskapel.

Kruiskerk

De Kruiskerk met bijgebouwen en het voorplein uit 1949-1950 is de eerste van zes naoorlogse Nederlands Hervormde kerken van de bekende architect en latere hoogleraar bouwkunde ir. Marius Duintjer. De Kruiskerk maakt nog traditioneel gebruik van torens en een schip, maar in een zeer onconventioneel ontwerp dat beantwoordde aan de protestantse liturgische vernieuwing. De Kruiskerk ligt in het verlengde van de Charlotte van Montpensierlaan, een prachtige zichtas langs een groene singel. De kerk ligt bovendien te midden van een groen park, welke is ontworpen door de directeur van de gemeentelijke plantsoenendienst, Chris Broerse. Daarvan is de padenstructuur bewaard gebleven, de groenaanleg is gewijzigd. De vrije en prominente ligging van de kerk is behouden gebleven.

Bovengenoemde kerken zijn belangrijke beeldbepalende gebouwen in hun omgeving. De St. Anna-kerk en de Pauluskerk genieten een gemeentelijke monumentenstatus. De Kruiskerk is aangewezen als Rijksmonument.

16.2.4 Molens

Op de hoek van de Molenweg en de Amsterdamseweg ligt molen De Dikkert. De molen is afkomstig uit de Zaanstreek, en is daar in 1672 gebouwd als houtzaagmolen. In 1896 is de molen in Amstelveen opnieuw opgebouwd en deed dienst als korenmolen. De molen staat inmiddels volledig temidden

van de bebbouwing, en vormt een herkenbaar markeringspunt, op de hoek van de molenweg en de Amsterdamseweg. De molen doet tegenwoordig dienst als restaurant 'De Jonge Dikkert'. De molen is aangewezen als Rijksmonument.

16.2.5 Buitenplaatsen

Aan de oostzijde van de Amsterdamseweg, nabij de banpaal en de entree van het voormalige kantoor van Van Leer's Vatenfabriek (RM), heeft in de 17e en 18de eeuw de buitenplaats Elsrijk gestaan. Eerder heette de buitenplaats 'Braekrijck' vanwege de dijkdoorbraak die een meertje genaamd 'de Braak' had veroorzaakt op de locatie. Helaas is er niets meer terug te vinden van de buitenplaats. Desondanks heeft de locatie cultuurhistorische waarde.

16.2.6 Verdedigingswerken

Aan de Wolfert van Borsselenweg, in het plantsoen tegenover de Pauluskerk, staat een schuilkelder die daar tijdens de Tweede Wereldoorlog door de Duitsers is gebouwd. Tegen het talud van de Ringdijk bouwden zij in 1943 twee bunkers, als schuilplaats voor de Duitse bezetters bij bombardementen die woonden in geconfisqueerde huizen in de buurt. Eén van de twee bunkers was ingericht als telefooncentrale voor het divisiehoofdkwartier. Deze is in 1949 gesloopt. De andere bunker diende als meteorostation. Vanaf deze bunker werden weerballonnen opgelaten om de weersomstandigheden voor Schiphol te bepalen. De bunker is in 2016 aangewezen als gemeentelijk monument.

16.3 Landschappelijke waarde

Het onverveende deel van het gebied Amstelveen Noord-west vertegenwoordigt een landschappelijke waarde. Bovendien zijn in dit gebied een aantal parken gelegen, die stuk voor stuk waardevol zijn.

16.3.1 Parken

Broersepark

Het Broersepark (gemeentelijk monument), direct ten noorden van de oude dorpskern van Amstelveen bijvoorbeeld, is aangelegd tussen 1926 en 1928 naar ontwerp van de Naardense tuinarchitect D.F. Tersteeg. Het park is daar temidden van een aantal vrijstaande villa's aangelegd en heette toen nog het 'Stads- en Wandelpark' en was bedoeld om een aantrekkelijke woonomgeving te creëren voor de welgestelde Amsterdammers.

Heempark de Braak

Meer naar het noorden, ligt in de bocht van de Amsterdamseweg het Rijksmonumentale Heempark de Braak, aangelegd vanaf 1939 naar ontwerp van hoofd plantsoenendienst van de gemeente Nieuwer-Amstel C.P. Broerse en met hulp van botanisch tekenaar en planten-kenner J. (Koos) Landwehr.

Jac. P. Thijsssepark

Aan de noord-west zijde van het plangebied, ligt het eveneens Rijksmonumentale Jac. P. Thijsssepark. Dit heempark is aangelegd tussen 1940 en 1972, in drie fasen, naar ontwerp van C.P. Broerse en J. Landwehr. Het langgerekte park ligt verscholen tussen een villawijk, en de grenzen van het Amsterdamse Bos.

Koos J. Landwehrpark

Ten noorden van de Amsterdamseweg, ingeklemd tussen enerzijds de Amsterdamseweg en anderzijds de Mauritslaan, ligt bovendien nog een klein heempark dat als gemeentelijk monument is aangewezen: het Koos J. Landwehrpark. Aangelegd in 1950 naar ontwerp van C.P. Broerse. Het heempark vormt een groene schakel tussen het Jac. P. Thijsssepark en heempark De Braak.

16.3.2 Dijklichaam Amsterdamseweg - Dorpsstraat

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ookwel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Amsterdamse/Amstelveense weg, Dorpsstraat, Handweg en Bovenkerkerweg.

Zowel het verhoogde dijklichaam als de daarop aanwezige karakteristieke bebouwing heeft cultuurhistorische waarde.

Langs de lijn van het Kazernepad en de Rentmeesterslaan ligt een hoger gelegen secundaire kade, die het hoger gelegen westelijke gedeelte Patrimonium afscheidt van het door ontvening lager gelegen oostelijk gelegen Elsrijk en oostelijk gedeelte van Randwijck. De kade is onderdeel van de ringdijk die in de 18de eeuw rond de Middelpolder is aangelegd. De ringdijk loopt ten zuiden van de kalfjeslaan, ten oosten van het bovenland langs de Amstel, ten noorden van het Groot Loopveld (huidige A9-tracé) en ten westen van de Rentmeesterslaan.

16.4 Archeologie

16.4.1 Historische kern

Op een groot deel van de veendijk waarover de Amsterdamseweg loopt, heeft in een vroeg stadium bewoning plaatsgevonden. Bovendien was het de doorgaande route tussen Amsterdam en het dorp Amstelveen. Het gebied heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde op de archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Aan die Amsterdamse weg lag op locatie van de voormalige hoofdkantoor van de Vatenfabriek van Leer in de 17e en 18e eeuw de buitenplaats Elsrijk. Dit gebied is ook aangeduid als van hoge archeologische waarde. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Hetzelfde criterium geldt voor de locaties van twee bekende archeologische vindplaatsen van de Late Middeleeuwen aan de Amsterdamseweg en de Nieuwe Tijd aan de Burgemeester A. Colijnweg, aangeduid met een rode stip op de kaart.

16.4.2 Dijklichaam

Het tracé van de Amsterdamseweg is op de Archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als 'Dijklichaam': een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

15.4.3 Onverveend bovenland

Het gebied rond de Poel en de Poeloevers bestaat uit onverveend bovenland. Het is daarom op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als van middel-hoge archeologische waarde.

16.4.3 Onverveend bovenland

Het Amstelveens grondgebied dat tussen de twee ringdijken van de Middelpolder en de Rietwijkerpolder in ligt, is niet ontveend en ingepoldert. Daarom heeft het een middel-hoge archeologische verwachtingswaarde. Dat betekent dat bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 1.000 vierkante meter, dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

16.4.4 Verveend en drooggemaakt

Het Amstelveens grondgebied ten oosten van de ringdijk rond de Middelpolder, heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd, drooggemaakt en op locatie van de woongebieden opgespoten met zand. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

16.5 Monumenten

Rijksmonumenten

- Amsterdamseweg, nabij, de Braak, openbaar park met inheemse beplanting (532028). Bouwjaar: 1939. Ontwerp: C.P. Broerse. Aangewezen op 27 mei 2011.
- Amsterdamseweg, nabij 212 (8140); bankpaal. Bouwjaar: 1625. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 15 december 1970.
- Amsterdamseweg 60; 62; 64; 66; (524290) twee dubbele woonhuizen. Bouwjaar: 1928. Aangewezen op 9 juli 2002.
- Amsterdamseweg 104A; (527661) (hout zaag)molen 'De Dikkert' met twee aangebouwde schuren. Bouwjaar: 1672. Aangewezen op 12 maart
- Amsterdamseweg 204; kantoorgebouw Van Leer's Vatenfabriek met vrijstaande schoorsteen, portiersloge en parkaanleg. Bouwjaar: 1957, 1958. Ontwerp: Marcel Breuer. Aangewezen op 7 april 2010.
- Amsterdamseweg 419, 421 en 421a; bankgebouw voormalige incassobank (524291). Bouwjaar: 1938. Ontwerp: Gratema en Dinger. Aangewezen op 9 juli 2002.
- Van der Veerelaan 30a; Kruiskerk met twee

dienstgebouwtjes en voorplein (530844).

Bouwjaar: 1949, 1950) Ontwerp: Marius Duintjer. Aangewezen op 23 maart 2010.

- Zuidelijke Hoornsloot, Prinses Irenelaan, Amsterdamseweg; Dr. J.P. Thijssepark, openbaar park met inheemse beplanting (532027). Bouwjaar: 1941, 1949 en 1971. Ontwerp: C.P. Broerse. Aangewezen op 27 mei 2011.

Gemeentelijke monumenten

- Amsterdamseweg 22; kerkgebouw Heilige Annakerk. Bouwjaar: 1927. Ontwerp: J.P.L. Hendriks en H.C.M. van Beers. Aangewezen op 16 februari 2010.
- Amsterdamseweg 24; vm H. Engelbewaarderschool. Bouwjaar: 1929. Ontwerp: J.P.L. Hendriks en H.C.M. van Beers. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Amsterdamseweg tussen 44 en 60; Broersepark. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: D.F. Ter-steeg. Aangewezen op 25 januari 2011.
- Amsterdamseweg 273; vm Van Speykschool. Bouwjaar: 1925. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Amsterdamseweg 283; vm villa. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: H.F. Sijmons. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Amsterdamseweg tussen 297 en 311; Koos J. Landwehrpark, heempark. Bouwjaar: 1950. Ontwerp: C.P. Broerse. Aangewezen op 14 februari 2012.
- Amsterdamseweg 311; Johanneskapel. Bouwjaar: 1928. Ontwerp: A. Ingwersen. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Amsterdamseweg 479; helft van twee-onder-een-kap. Bouwjaar: 1925. Ontwerp: H. van der Bijl. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Amsterdamseweg 481; helft van twee-onder-een-kap. Bouwjaar: 1925. Ontwerp: H. van der Bijl. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Amsterdamseweg 485; In de Groene Hagedis. Bouwjaar: 1914. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Amsterdamseweg 511; villa Aemstelle. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: H. van der Bijl. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Baljuwenlaan 2 en 4, Margriete van Cleveland 16 en 18; vier woonhuizen. Bouwjaar: 1928. Ontwerp: Corn. J.H. Schol. Aangewezen op 27 oktober 2009.
- Baljuwenlaan 26; woonhuis. Bouwjaar: 31.

Ontwerp: A.R. de Vries & W. Pool.

Aangewezen op 3 juni 2008.

- Catharina van Clevelaan 28/ Margriete van Clevelaan 1 en 3; drie woonhuizen. Gevelwand. Bouwjaar: 1925. Ontwerp: F.A. Warners. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Catharina van Clevelaan 30 en 32/ Margriete van Clevelaan 2; drie woonhuizen, gevelwand. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: F.A. Warners. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Catharina van Clevepark 10, Michiel de Ruyterschool. Bouwjaar: 1930. Ontwerp: Dienst Gemeentewerken. Aangewezen op 1 april 2008.
- Catharina van Clevepark 12, trafostation. Bouwjaar: 1932. Ontwerp: P.E.N. Aangewezen op 11 december 2007.
- De Savornin Lohmanlaan 2, Prof J.H. Gunningsschool. Bouwjaar: 1952. Ontwerp: Gemeentewerken Nieuwer-Amstel. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Dijkgravenlaan 1, 2, 3, 3A complex 4 woonhuizen. Gevelwand. Bouwjaar: 1938. Ontwerp: F. Jurrema. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Eikenrodelaan 68; woonhuis. Bouwjaar: 1933. Ontwerp: Veerman en Dekker. Aangewezen op 3 februari 2009.
- Graaf Aelbrechtlaan 138, 140; pastorie en kerkgebouw Apostolisch Genootschap. Bouwjaar: 1940. Ontwerp: ir. C.M. Bakker. Aangewezen op 16 februari 2010.
- Heemraadschapslaan 23; woonhuis. Bouwjaar: 1923. Ontwerp: H. Baarda & Jac. Bot. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Heemraadschapslaan 25; woonhuis. Bouwjaar: 1923. Ontwerp: H. Baarda & Jac. Bot. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Heemraadschapslaan 44; woonhuis. Bouwjaar: 1923. Ontwerp: H. Baarda & Jac. Bot. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Keizer Karelweg 307-329; flatgebouw met 12 appartementen. Bouwjaar: 1960. Ontwerp: W.M. Dudok en R.M.H. Magnée. Aangewezen op 27 oktober 2007.
- Margaretha van Borsselenlaan 4 / Rentmeesterslaan 65 t/m 68; gevels van 5 woonhuizen. Bouwjaar: 1926/1927. Ontwerp: H. van der Bijl. Aangewezen op 27 oktober 2009.
- Mr. Rendorpiaan 32; vm pastorie bij Pauluskerk. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: A.T. Kraan. Aangewezen op 3 februari 2009.

- Mr. Sixlaan 31; kosterswoning bij Pauluskerk. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: A.T. Kraan. Aangewezen op 3 februari 2009.
- Molenweg nabij 39; transformatorhuisje. Bouwjaar: 1927. Ontwerp: P.E.N. Aangewezen op 11 december 2007.
- Nassaupark; zuil met bloembak. Geplaatst in 1927. Aangewezen op 26 augustus 2008.
- Parklaan 5; woonhuis en garage. Bouwjaar: 1948. Ontwerp: W. Hol. Aangewezen op 22 juni 1999.
- Parklaan 8; woonhuis en garage. Bouwjaar: 1938. Ontwerp: dhr E. Verschuyl en dhr P. J. Verschuyl jr.; Aangewezen op 10 april 2012.
- Willem van Beijerenlaan 27-29; 2-onder-1-kap woning. Bouwjaar: 1927. Ontwerp: P.J.M. Zeegers. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Wolfert van Borsselenweg 92A en 92B; voormalig dubbele spoorwegwachterswoning en halte Karselaan 'Post 33 T'. Bouwjaar: 1913. Ontwerp: H.E.S.M. Aangewezen op 1 december 1998.
- Wolfert van Borsselenweg 95; vm. landhuis, later woonhuis/kantoor. Bouwjaar: 1919. Ontwerp: J. van der Bijl. Aangewezen op 18 december 2007.
- Wolfert van Borsselenweg 116; kerkgebouw Prot. Pauluskerk. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: A.T. Kraan. Aangewezen op 3 februari 2009.

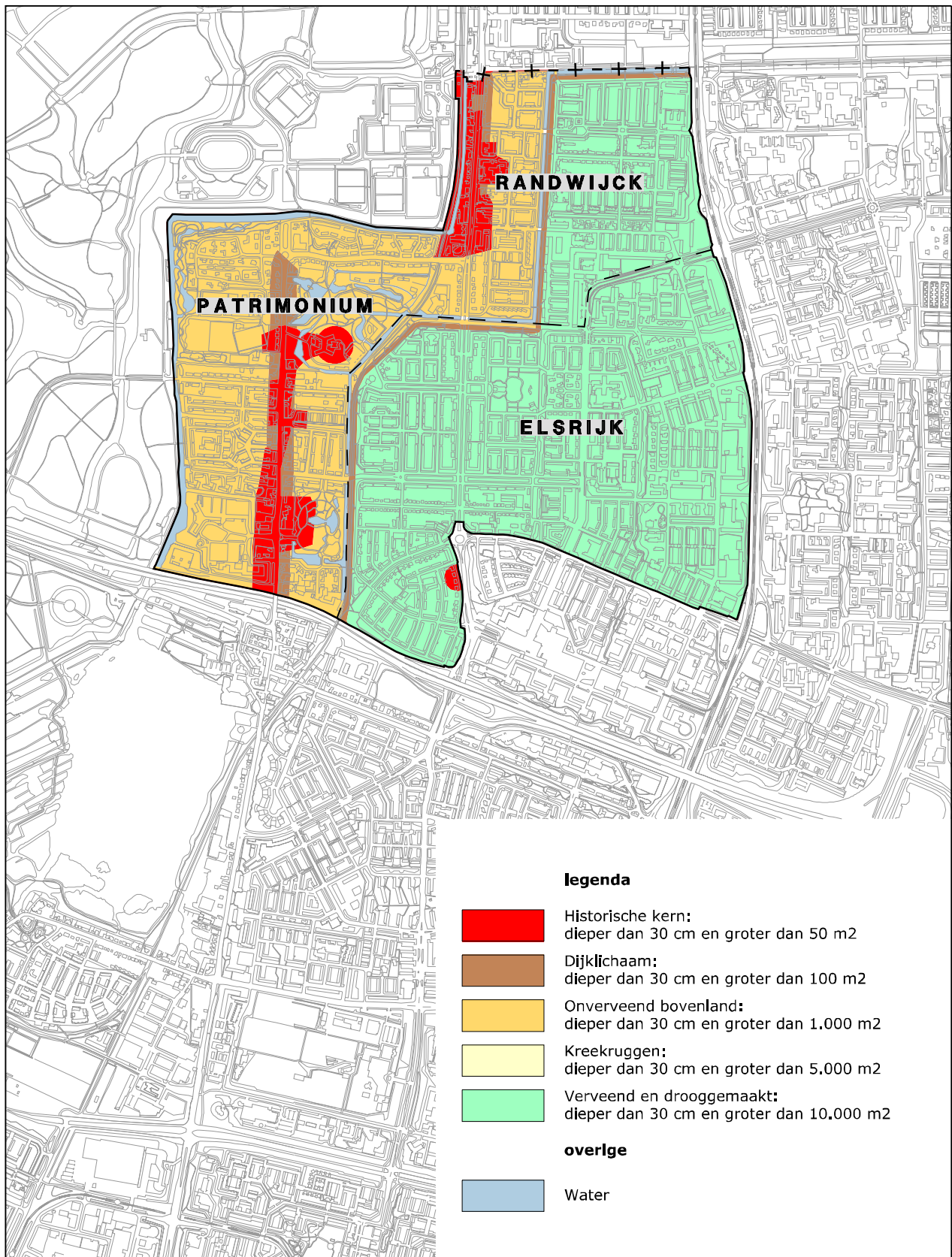
Gemeentelijke beschermde dorpsgezichten

- Patrimoniumlaan 1-85, 4-58 en Spoorlaan 19-26; complex 79 woningen. Bouwjaar: 1949. Ontwerp: J.C. Teunisse. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Plantsoen Laanhorn 1 t/m 22; complex 22 woningen. Bouwjaar: 1930. Ontwerp: A.R. de Vries & W. Pool. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Boekenrodelaan 2-18; complex 9 woonhuizen; Bouwjaar: 1930. Ontwerp: J.C. Brand. Aangewezen op 3 februari 2009.
- Catharina van Clevepark 1-29 met Rentmeesterslaan 69 en 70; complex van 17 woonhuizen. Bouwjaar: 1927. Ontwerp: J.C. Brand jr. Aangewezen op 12 mei 2009.
- Catharina van Clevepark 30-40; complex van 6 appartementen. Bouwjaar: 1949. Ontwerp: Wiegerinck & Rutgers. Aangewezen op 3 februari 2009.
- Claes Persijnlaan 2-12 met De Ruwiellaan 15-19 (even en oneven), De Ruyschlaan 195-205 en Dijkgravenlaan 17-21 (even en

oneven); complex 24 woonhuizen. Bouwjaar: 1938. Ontwerp: J.C. Teunisse. Aangewezen op 3 februari 2009.

- Nassaupark 1-8; complex 8 woningen. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: A. Ingwersen. Aangewezen op 8 september 2009.

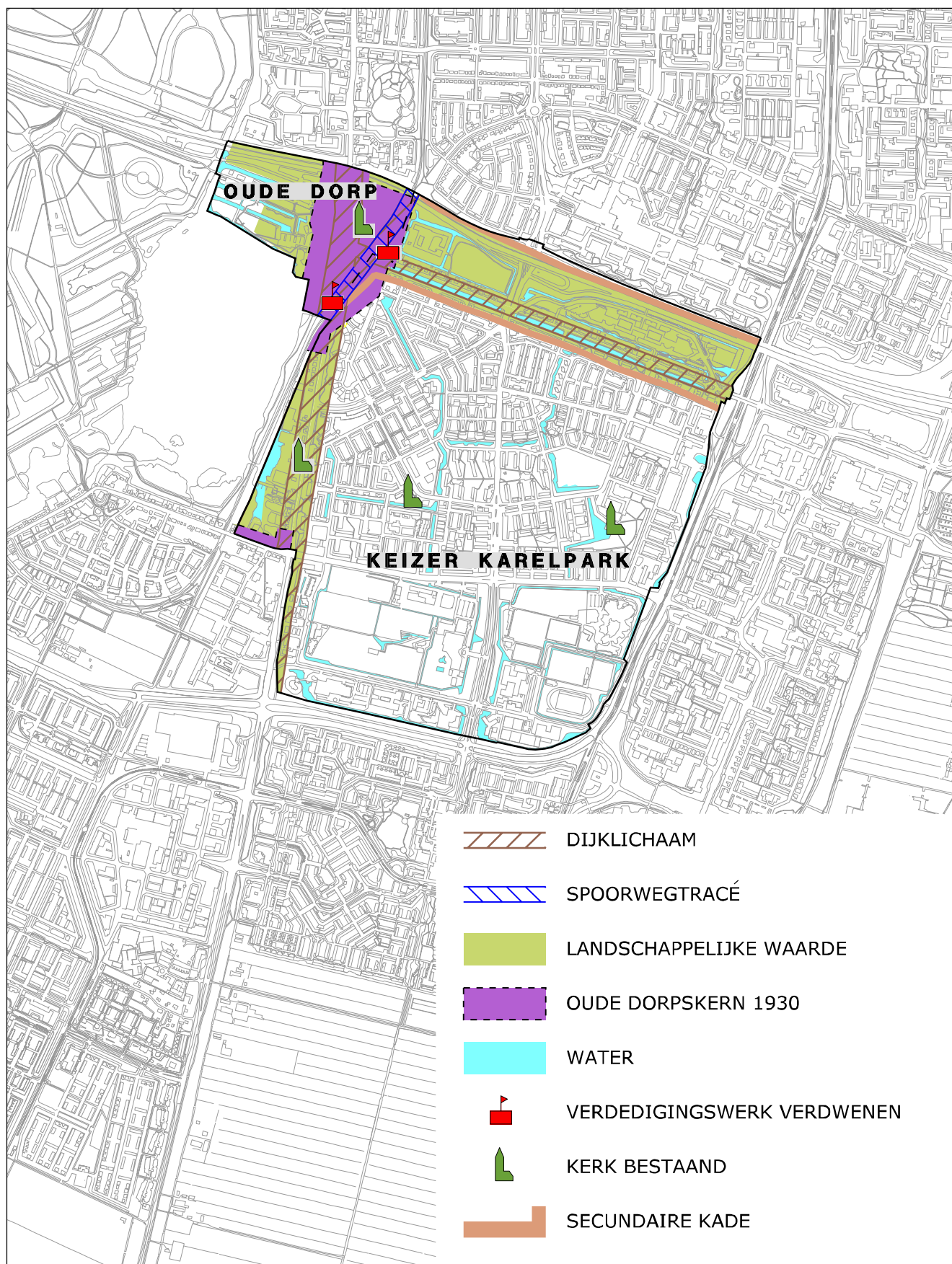
Archeologische Beleidsadvieskaart Amstelveen Noord-West



Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan Amstelveen Midden-West

- 17.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 17.2 Cultuurhistorische waarden
 - 17.2.1 Dorpskern Amstelveen
 - 17.2.2 Verdedigingswerken
 - 17.2.3 Kerken
 - 17.2.4 Spoorlijn
- 17.3 Landschappelijke waarden
 - 17.3.1 Groot Loopveld
 - 17.3.2 Dijklichaam Handweg - Bovenkerkerweg
- 17.4 Archeologie
 - 17.4.1 Historische kern
 - 17.4.2 Dijklichaam
 - 17.4.3 Onverveend Bovenland
 - 17.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 17.5 Monumenten

Cultuurhistorische waardekaart Amstelveen Midden-West



17.1.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Het gebied, centraal gelegen in Amstelveen, wordt aan de noordzijde begrenst door het A9 tracé en de Ouderkerkerlaan. Van oudsher werd deze strook bovenland tussen het dorp en de Amsteldijk ook wel 'het groot loopveld' genoemd. Aan de westzijde wordt het gebied begrenst door de Handweg/Bovenkerkerweg, eveneens een oude veendijk die fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen. Daar waar de twee veendijken samenkomen ontstond het dorp Amstelveen.

Het Keizer Karelpark is het gebied tussen Rijksweg A9, de Beneluxbaan, de Sportlaan en de Handweg. Dit omvangrijke plangebied omvat een belangrijk deel van de uitleg die in de jaren vijftig ten zuiden van de Ouderkerkerlaan werd gerealiseerd. Bij het bepalen van de stedenbouwkundige opzet van Keizer Karelpark speelde de gemeentelijke stedenbouwkundige W. Bron en de directeur van de Plantsoenendienst Chr. P. Broerse een belangrijke rol. Het resultaat van deze samenwerking is onder andere zichtbaar in het samsenspel van de flats die Augustinuspark omzomen en het groen. In 1953 werd een begin gemaakt met het ontwerpen van stedenbouwkundige plannen voor het Keizer Karelpark. Het zuidelijke gedeelte van Keizer Karelpark heeft een menging van dominante flatgebouwen en strak verkavelde eengezinsrijenhuizen. Er is een samenhang met de goed ontwikkelde groenstructuur en tussen de flatgebouwen zijn grote solitaire groenplekken. Hierdoor levert de wat droge opzet van de verkaveling in totaal toch een aan-genaam woonmilieu op. Daaraan wordt ook een bijdrage geleverd door de zorgvuldige situering van de bijzondere gebouwen (scholen, kerken) met de vaak ruime terreinen eromheen.

17.2 Cultuurhistorische waarden

17.2.1 Oude dorp Amstelveen

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ookwel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Amsterdamse/Amstelveense weg, Dorpsstraat, Handweg en Bovenkerkerweg. De veendijk fungeerde als ontginningsbasis voor de

verder in westelijke richting optrekkende ontginningen. Langs deze kade zijn al in een vroeg stadium de buurtschappen Roemersdorp, Middeldorp en Smedeman gesticht. Deze groeide uit tot de belangrijkste dorpskernen binnen de heerlijkheid (voorloper van de gemeente) Nieuwer-Amstel. In de loop der tijd zijn de nederzettingen aan de Veendijk aan elkaar gegroeid en gezamenlijk bekend komen te staan als Amstelveen. Deze benaming komt in de loop van de 15e eeuw voor het eerst voor in schriftelijke bronnen. Hoewel sterk op Amsterdam georiënteerd, bleef Amsterdam tot in de 20ste eeuw een landelijke nederzetting waarvan de bevolking zich bezighield met veehouderij, turfwinning en visserij.

In de 17e en 18e eeuw waren in het dorp Amstelveen een kerk, een aantal herbergen, winkels en ambachtelijke bedrijfjes te vinden. Het oude dorp Amstelveen had omstreeks 1850 een lintvormig karakter, waarin zich een plaatselijke verdichting bevond rond de kerk aan het Dorpsplein. Omdat de Amsterdamseweg de doorgaande route tussen Amsterdam en Leiden vormde, was het dorp Amstelveen een goede pleisterplaats met herbergen voor de passerende mensen- en goederenstroom. In de 19de eeuw werd zelfs tol geheven aan de Dorpsstraat. Na de aanleg van het spoorlijntje in 1915 en de komst van het station Amstelveen, nam het inwonersaantal snel toe en groeide niet alleen de dorpskern van Amstelveen maar werden daaromheen ook woonwijken gepland, in eerste instantie aan weerszijde van de Amsterdamseweg. Vanwege de snelle groei van het inwonersaantal in de eerste decennia van de twintigste eeuw bleek het noodzakelijk een uitbreidingsplan voor de gemeente op te stellen. Als gevolg hiervan werden de wijken Patrimonium en Randwijck gebouwd.

In de jaren zestig bleek dat het oude dorp niet langer als kern kon dienen voor de moderne en nog altijd snel groeiende plaats. Men ontwikkelde een nieuw krachtig, aantrekkelijk en centraal gelegen centrum aan de A9; het stadshart. Horeca en winkels vertrokken in rap tempo uit het dorp richting het nieuwe centrum. In deze periode heeft een deel van de historische bebouwing in het oude dorp plaats moeten maken voor modernere bebouwing. Zowel de veendijk als de historisch gegroeide bebouwing in de dorpskern van Amstelveen hebben cultuurhistorische waarde.

Ten zuiden van het oude dorp heet de veendijk in het verlengde van de Amsterdamseweg de Handweg. De historische oorsprong van de Handweg is niet alleen af te lezen aan de hogere ligging van de

veendijk, maar ook aan de historisch gegroeide bebouwing. Deze is overwegend vrijstaand en per bouweenheid ontworpen. De bebouwing verschilt in uiterlijke verschijningsvorm, bouwjaar en oriëntatie aan de dijk. Nog zuidelijker gaat de Handweg over in de Bovenkerkerweg.

17.2.2 Verdedigingswerken

Vanaf de 16e eeuw ontwikkelde de wapentechniek zich zodanig dat kastelen, stadsmuren en vestinggrachten niet voldoende bescherming boden tegen vijandelijk geschut. Er werden daarom steeds meer verdedigingswerken aangelegd in het buitengebied. De omgeving van Amstelveen maakte deel uit van het verdedigingsgebied rond Amsterdam. Om aaneengesloten stellingen te creëren werden in oorlogstijd in laag gelegen gebieden tussen de verdedigingswerken militaire inundaties aangelegd. Zodoende ontstonden in de loop der tijd verdedigingslinies zoals de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dwars door Amstelveen loopt een stelling van een aantal oude verdedigingswerken: een voorloper van de Stelling van Amsterdam uit 1787. Deze linie werd aan het begin van de 19de eeuw door de luitenant-generaal C.R.T. baron Krayenhoff aangelegd, in opdracht van Raadspensionaris R.J. Schimmelpenninck (1761-1825). Begin 19de eeuw dreigde oorlog tussen Frankrijk en Pruisen en bestond er de vrees dat het Koninkrijk bij het Franse Rijk zou worden ingelijfd. Dit was aanleiding om een verdedigingslinie met inundaties (het onderwater zetten van gebieden) en de verdedigingsposten te ontwerpen in een cirkel rondom Amsterdam, die de aanvallers op tenminste twee uur van de hoofdstad zouden houden. De linie bestond uit zogeheten 'posten': dit zijn eenvoudige, hoger gelegen aarden wallen bewapend met één of meer kanonnen. De posten 11, 12, 13 en 14 van deze linie bevonden zich op het huidige Amstelveense grondgebied: twee ervan bevinden zich in het bestemmingsplangebied Amstelveen Midden-West: Post 13 aan de Ouderkerkerlaan en post 14 aan de Handweg. Van de posten is weinig meer terug te vinden. Ze zijn afgegraven of overbouwd. Ter herinnering van post 13 en 14 is in 1996 een zwart granieten herdenkingssteen aangebracht in de bestrating van het Tempelhof.

17.2.3 Kerken

Handwegkerk en pastorie

De gereformeerde Handwegkerk aan de Handweg is gebouwd in 1899 naar ontwerp van de Amster-

damse architect B. Koolhaas. Het betreft een zaalkerk met een kerkzaal van zeven traveeën en een zadeldak. De toegang van de kerk wordt bekroond met een achthoekig torentje met een achzijdige spits. Naast de Handwegkerk ligt de bijbehorende pastorie. Deze is in 1907 gebouwd door de Amstelveense architect L. van der Bijl, en profileert zich als een statig huis in een landelijke omgeving. Zowel de kerk als de pastorie zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

Heilige Geestkerk

De Heilige Geestkerk bevindt zich op de hoek van de Haagbeuklaan en de Lindenlaan en is gebouwd in 1961 naar ontwerp van architect J.G. de Groot. Het betreft een groot vierkant gebouw met een plat dak, een vrijstaande klokkenstoel en een doopkapel die met een korte gang met de kerkzaal is verbonden, past qua ontwerp in de bouwtraditie van de jaren '50 en '60. Bijzonder is het tegeltableau dat zich bevindt boven de entree, naar ontwerp van glas-kunstenaar Hub Levigne. De kerk is aangewezen als gemeentelijk monument.

Paaskerk

Centraal in het Keizer Karelpark, aan het water, staat de in 1963 gebouwde hervormde Paaskerk naar ontwerp van de architect J.B. baron van Asbeck. De bijzondere architectuur van de kerk is geïnspireerd op de kapel in Ronchamp van architect Le Corbusier. De kerk heeft een vierkante plattegrond en twee verdiepingen. Daarop ligt een zeer karakteristiek zogeheten schaaldak. De kerk is gelegen in een groene parksetting, en twee van de gevels van de kerk grenzen aan een vijver. De kerk stond vanaf 2010 op de gemeentelijke monumentenlijst en is in 2014 aangewezen als Rijksmonument.

Dorpskerk

De Dorpskerk, in het centrum van het dorp Amstelveen, staat op een plek waar al vele eeuwen een kerk heeft gestaan. Het overgrote deel van de huidige Dorpskerk is gebouwd in 1866, mogelijk staat hij op een oude fundering van een voorganger. In 1925 wordt de kerk uitgebreid met een transept. In 1928 wordt de kerk voorzien van de huidige toren en entree, naar ontwerp van architect Bakhuizen, nadat de vorige toren door blikseminslag was beschadigd. Na enkele jaren van leegstand heeft de kerk in 2012 een nieuwe functie gekregen als gezondheidscentrum. De kerk is aangewezen als gemeentelijk monument.

17.2.4 Spoorlijn

Midden in het oude dorp Amstelveen staat het station Amstelveen en loopt in noord-zuidelijke richting een spoorlijn over een hoger gelegen dijklichaam. Deze is begin twintigste eeuw aangelegd, en was onderdeel van de Haarlemmermeerspoorlijnen, die Amstelveen met Amsterdam verbond. De Haarlemmermeerspoorlijnen vormen een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden aangelegd door de Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij.

Het overgrote deel van de spoorrails is inmiddels opgebroken, maar op het tracé Amsterdam – Amstelveen – Bovenkerk loopt vanaf het Haarlemmermeerstation, langs het Zwarte Pad richting de kruising Handweg-Noorddammerlaan, nog steeds een museumtrammetje. Het tracé is tussen 1975 en 1997 geëlektrificeerd en wordt gebruikt door de Elektrische Museum-tramlijn Amsterdam. Het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuurhistorische waarde. De stationnetjes aan deze lijn, waaronder het station Amstelveen, evenals de spoorwegwachterswoningen, zijn in Amstelveen allemaal aangewezen als gemeentelijke monumenten.

17.3 Landschappelijke waarde

17.3.1 Groot Loopveld

Het hoger gelegen, niet ontveende Groot Loopveld is van oorsprong ontstaan als een water-kering tussen de ontveende Middelpolder en de Bovenkerkerpolder. De Ouderkerkerlaan werd ookwel 'Het Groot Loopveld' genoemd, in tegenstelling tot 'Het Klein Loopveld', waar-mee de Kalfjeslaan werd aangeduid. De benaming 'loopveld' maakt een oorspronkelijke functie als verbindingroute tussen de Amsteldijk en het dorp Ouderkerk aan de Amstel en de Veendijk waaraan het dorp Amstelveen ontstond, aannemelijk.

17.3.2 Dijklichaam Handweg – Bovenkerkerweg

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ookwel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Amsterdamse/Amstelveense weg, Dorpsstraat, Handweg en Bovenkerkerweg. Zowel het verhoogde dijklichaam als de daarop

aanwezige karakteristieke bebouwing heeft cultuurhistorische en landschappelijke waarde.

17.4 Archeologie

17.4.1 Historische kern

In de dorpskern van Amstelveen, evenals op de veendijk waarover de Amsterdamseweg – Handweg loopt, heeft in een vroeg stadium bewoning plaatsgevonden. Het gebied heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde op de archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 50 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

17.4.2 Dijklichaam

De veendijk waarover de Handweg - Bovenkerkerweg loopt, heeft een hoge archeologische waarde. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het betreft onverveend bovenland en vormde eeuwenlang de doorgaande route voor reizigers tussen Amsterdam en Leiden.

17.4.3 Onverveend Bovenland

Het Groot Loopveld, de strook onverveend bovenland tussen het dorp Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel, heeft een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 1.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden.

17.4.4 Verveend en drooggemaakt

Het Amstelveens grondgebied ten zuiden van de Ouderkerkerlaan en ten oosten van de Handweg heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd, drooggemalen en op locatie van de woongebieden opgespoten met zand. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een

gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

17.5 Monumenten

Rijksmonumenten

- Augustinuspark 1 (532146); kerkgebouw gereformeerde Paaskerk. Bouwjaar: 1962. Ontwerp: ir J.B. baron van Asbeck. Aangewezen op 15 augustus 2014.

Gemeentelijke monumenten

- Badlaan 2A, 4; twee-onder-een-kap gevelwand. Bouwjaar: 1927. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Badlaan 6, 8; twee-onder-een-kap gevelwand. Bouwjaar: 1925. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 december 2007.
- Badlaan 10; villa, vm woonhuis architect P. Heijn. Bouwjaar: 1922. Ontwerp: P. Heijn. Aangewezen op 18 december 2007.
- Badlaan 12; villa. Bouwjaar: 1924. Ontwerp: Joh. A. Bakhuizen. Aangewezen op 18 december 2007.
- Dorpsstraat 10 Villa Cornelia vm ambts-woning burgemeester. Bouwjaar: 1908. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 24; vm winkelwoonhuis. Bouwjaar: ca. 1900. Ontwerp: Joh. A. Bakhuizen. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 29; vm koetshuis, later winkel woonhuis. Bouwjaar: 1909. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 18 december 2007.
- Dorpsstraat 31,33/Badlaan 2; drie winkel-woonhuizen, gevelwand. Bouwjaar: 1936. Ontwerp: bouwbedrijf Albert Heijn. Aangewezen op 18 december 2007.
- Dorpsstraat 34; vm pastorie NH kerk. Bouwjaar: ca 1876. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 36; kerkgebouw Dorpskerk. Bouwjaar: 1866. Aangewezen op 16 februari 2010. Ontwerp: Joh. A. Bakhuizen (toren), Posthumus Meyes & Zoon (transept).
- Dorpsstraat 38; vm Openbare Lagere School. Bouwjaar: 1907. Ontwerp: L. van der Bijl.
- Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 40-42; dubbel woonhuis. Bouwjaar: ca 1800. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 43; vm winkelwoonhuis, later winkel. Bouwjaar: 1908. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Dorpsstraat 44; woonhuis. Bouwjaar: 1799. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 63; vm rijtuighandel/wagenmakerij, later winkelwoonhuis. Bouwjaar: 1910. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 18 december 2007.
- Dorpsstraat 64-64A; vm café 'Het Dorstige Hert'. Bouwjaar: ca 1911. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 65; woonhuis. Bouwjaar: 1909. Ontwerp: L. van der Bijl. 18 december 2007.
- Dorpsstraat 66-76/ Stationsstraat 2-20; complex 16 winkel-woonhuizen, gevelwand. Bouwjaar: 1923. Ontwerp: Joh. A. Bakhuizen. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Dorpsstraat 78/ Stationsstraat 1-5; complex 4 winkel-woonhuizen gevelwand. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: H. van der Bijl. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Haagbeuklaan 1 en 3; kerkgebouw met pastorie H. Geestkerk. Bouwjaar: 1962. Ontwerp: J.G. de Groot. Ontwerp: J.G. de Groot. Aangewezen op 16 februari 2010.
- Handweg 2; voormalig spoorwegwachters woning 'Post 32'. Bouwjaar: 1913. Aangewezen op 1 december 1998.
- Handweg 31; villa Johanna. Bouwjaar: 1916. Ontwerp: J. Roodenburgh. Aangewezen op 12 mei 2009.
- Handweg 111; vm onderwijzerswoning. Bouwjaar: ca 1908. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Handweg 117; kerkgebouw Geref. Handwegkerk Gevelwand. Bouwjaar: 1899. B. Koolhaas. Aangewezen op 16 februari 2010.
- Handweg 119; vm pastorie (gevelwand) met 2 beuken, fagus sylvatica 'Atropunicea' in de voortuin. Bouwjaar: 1907. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 15 maart 2011.
- Ir. Romplaan ong. brug. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: J. Wils. Aangewezen op 11 december 2007.
- Noorddammerlaan 36; voormalig spoorweg

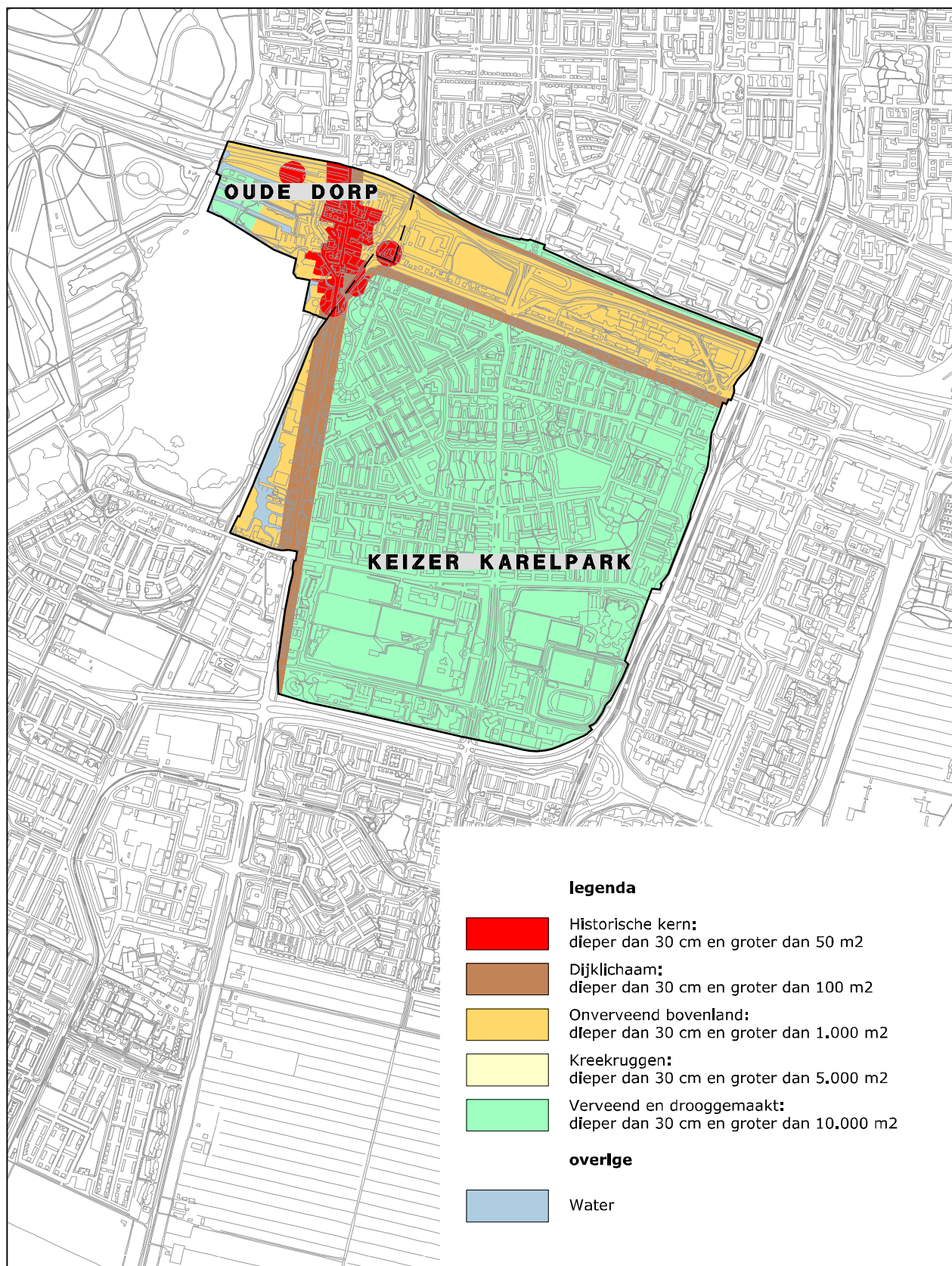
wachterswoning en halte Bovenkerk 'Station 31'. Bouwjaar: 1913. Ontwerp: H.E.S.M. Aangewezen op 1 december 1998.

- Ouderkerkerlaan 1,3; vm marechausseekazerne. Bouwjaar: 1921. Ontwerp: Genie Amsterdam. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Ouderkerkerlaan 10; woonhuis. Bouwjaar: 1915. Ontwerp: Heineke & Kuipers. Aangewezen op 8 september 2009.
- Ouderkerkerlaan 14,15; vm Christelijke school voor ULO. Bouwjaar: 1926. Ontwerp: A. Ingwersen. Aangewezen op 3 juni 2008.
- Stationsstraat 15-17 vm Post- en Telegraaf kantoor met bovenwoning. Bouwjaar: ca 1921. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Stationsstraat 24-26; vm kantoor Rijksontvanger der Belastingen met bovenwoning. Bouwjaar: ca 1922. Ontwerp: L. van der Bijl. Aangewezen op 28 oktober 2008.
- Stationsstraat 28, 28B en 30; voormalig spoorwegstation Amstelveen met stationswachterswoning en vrijstaand privaatgebouw met bergplaats. Bouwjaar: 1912. Ontwerp: H.E.S.M. Aangewezen op 1 december 1998.
- Veenendaalplein; brug en plantsoen met vijver. Bouwjaar: 1937. Ontwerp: J. Wils. Aangewezen op 11 december 2007.
- Vierlingsbeeklaan 14A en 14B; voormalig dubbele spoorwegwachterswoning. Bouwjaar: 1914. Ontwerp: H.E.S.M. Aangewezen op 1 december 1998.

Gemeentelijke beschermde dorpsgezichten

- Middeldorpstraat 17-25 en Roemer dorpstraat 1 t/m 11; complex van 16 woningen. Ontwerp: W. Pool. Aangewezen op 22 december 2009.

Archeologische Beleidsadvieskaart Amstelveen Midden-West



Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan Stadshart

- 18.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 18.2 Cultuurhistorische waarden
- 18.3 Landschappelijke waarden
- 18.4 Archeologie
 - 18.4.1 Verveend en drooggemaakt
- 18.5 Monumenten

Cultuurhistorische Waardekaart Stadshart



18.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

De geschiedenis van het huidige winkelcentrum Het Stadshart van Amstelveen is betrekkelijk jong. De oudste delen van het stadshart zijn onmiskenbaar producten van de tweede helft van de vorige eeuw. De planningsgeschiedenis van het centrum van Amstelveen begint in de jaren vijftig. Aan de Rembrandtweg, die de toegangsweg naar het nog te realiseren winkel-centrum vormde, zijn in 1955 ongeveer 30 winkels geopend. Het centrum werd in de loop van 1961 geopend: "Plein 1960". Het Binnenhof was een grote rechthoekige binnenplaats, waar men onder luifels rustig zou kunnen winkelen. De Galerijflats, in de volksmond 'Zaagtandflats' genoemd, aan de noordzijde van het plein, waarmee het centrum werd afgesloten van de achterliggende wijk, vormen een tegenstelling met het rechte Binnenhof. Aan de zuidkant is het centrum begrensd door hoge torenflats, afgewisseld door lage flatgebouwen met daar tussen groenstroken. De grondvorm van de flats is slingerende ofwel meandervormige woonblokken, vandaar de naam 'Meanderflats'. Eind jaren tachtig werd duidelijk dat er iets met het centrum moest gebeuren. Uitbreidingen en vernieuwingen van concurrerende centra in de regio maakten het noodzakelijk om het centrum van Amstelveen een nieuwe impuls te geven. In 1989 werd dan ook het winkelcentrum "Plein 1960" gerenoveerd; het werd overdekt en uitgebreid. Dat was bij lange na niet voldoende. In 1991 koos de gemeenteraad opnieuw voor een impuls in de ontwikkeling van het Stadshart. In 1998 werd het Stadshart geopend. Aan de geplande cultuurstrip, met de muziekschool, volksuniversiteit en een nieuwe openbare bibliotheek annex kunsttuleen, is pas in 1999 begonnen.

18.2 Cultuurhistorische waarde

Op de Cultuurhistorisch waardekaart zijn geen gebieden of objecten aangeduid met cultuur-historische waarde.

18.3 Landschappelijke waarde

Op de Cultuurhistorisch waardekaart zijn geen gebieden aangeduid met landschappelijke waarde.

18.4 Archeologie

18.4.1 Verveend en drooggemaakt

Het Amstelveens grondgebied in het bestemmingsplangebied Amstelveen Stadshart, heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd, drooggemalen en opgespoten met zand. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

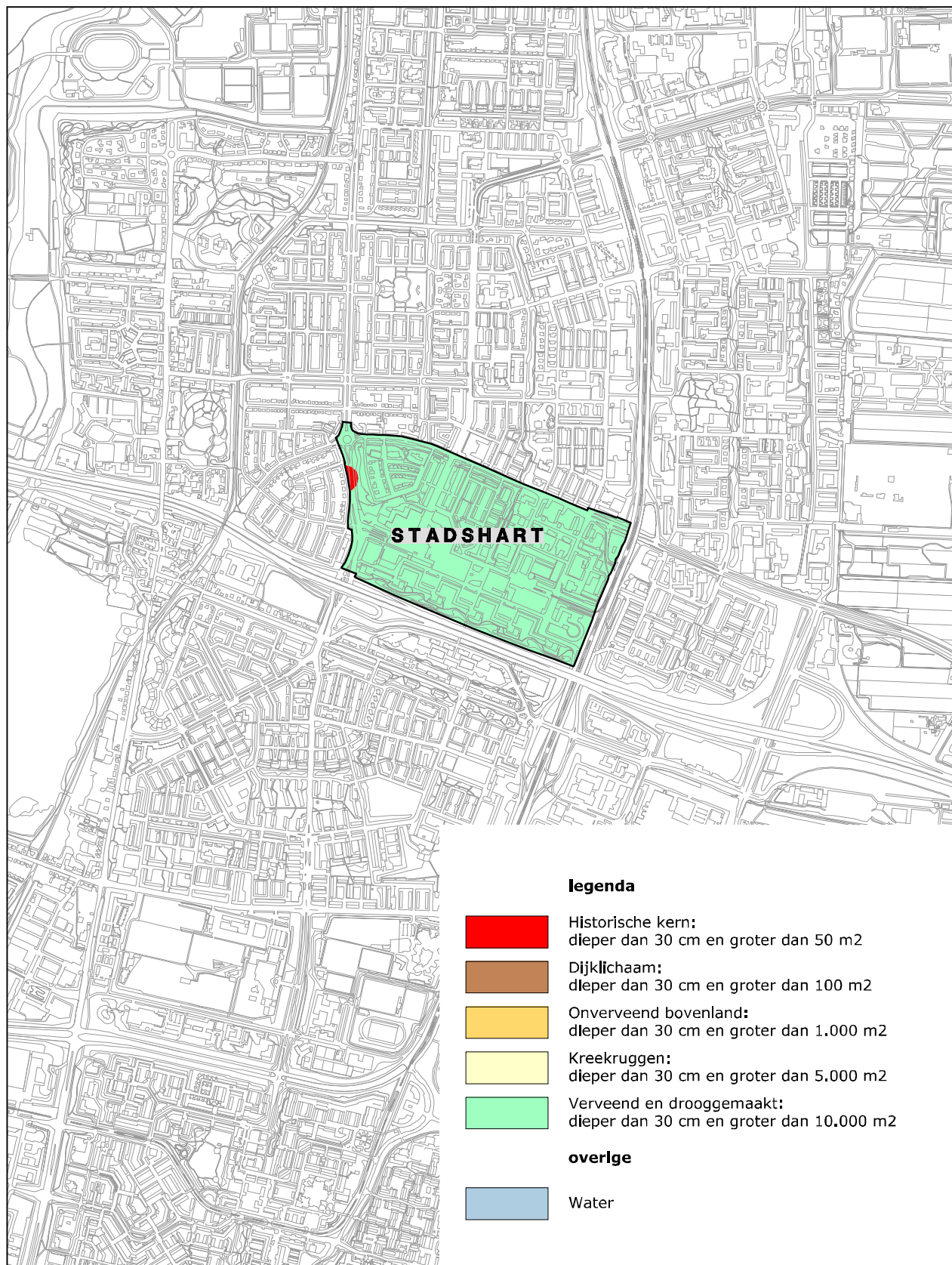
De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

18.5 Monumenten

Gemeentelijke monumenten

- Keizer Karelweg 259-281; flatgebouw met 12 appartementen. Bouwjaar: 1960. Ontwerp: W.M. Dudok en R.M.H. Magnée. Aangewezen op 27 oktober 2007.

Archeologische Beleidsadvieskaart Stadshart

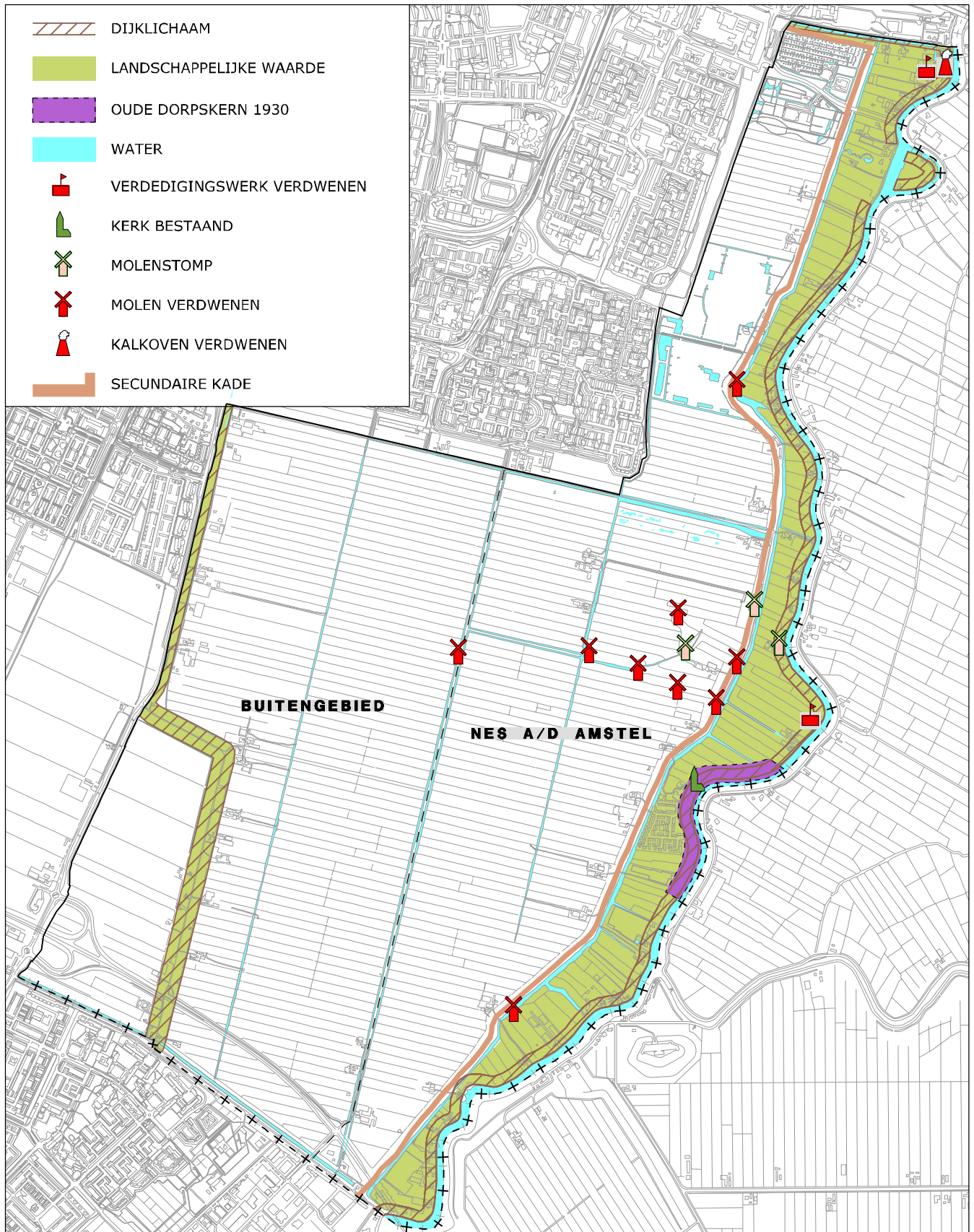


Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Landelijk Gebied

- 19.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 19.2 Cultuurhistorische waarden
 - 19.2.1 Dorpskern Nes aan de Amstel
 - 19.2.2 Boerderijen
 - 19.2.3 Molens
- 19.3 Landschappelijke waarden
 - 19.3.1 Polderlandschap
 - 19.3.2 Onverveend Bovenland
 - 19.3.3 Dijklichaam Amsteldijk
 - 19.3.4 Amsteleiland
 - 19.3.5 Dijklichaam Bovenkerkerweg
- 19.4 Archeologie
 - 19.4.1 Dijklichaam
 - 19.4.2 Onverveend Bovenland
 - 19.4.3 Getij-inversieruggen
 - 19.4.4 Verveend en drooggemaakt
- 19.5 Monumenten

Cultuurhistorische Waardekaart Landelijk Gebied



19.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

De Amstel is een natuurlijke waterweg die vanaf de late middeleeuwen voortdurend is aan-gepast ten behoeve van goederen- en personen vervoer over water. Kenmerkend voor de ontwikkeling van het veen- en poldergebied is de aanleg van de polderkaden. Door de ont-vening in de 17de en 18de eeuw en het natuurlijke proces van inklinking daalde de bodem. Door de voortschrijdende bodemdaling van de aanliggende veen- en landbouwgronden werd het verschil tussen de hoogte van het maaiveld en het peil van de Amstel steeds groter. Hierdoor moesten de kaden steeds worden verhoogd. Het “Bovenland” is het niet ontveende gebied dat wordt begrensd door de Amstel en Amsteldijk aan de ene zijde en de Ringdijk en Ringsloot aan de andere zijde. Achter de Ringdijk is het land ontveend en lager gelegen: de polder of zogeheten “benedenland”. Zowel langs de Amsteldijk als langs de Ringdijk hebben in de 17de en 18de eeuw een heel aantal molens gestaan, om het water van het benedenland via de Ringsloot en het Bovenland naar de Amstel te malen. Begin 20ste eeuw werd de bemaling groten-deels overgenomen door (stoom)gemalen en verdwenen de molens uit het landschap.

De bewoning van de Bovenkerkerpolder is van oudsher gesitueerd aan de rand van de droogmakerij, aan de Ringdijk en de Amsteldijk. De genetische en ruimtelijke samenhang met de ringdijk, ringsloot en de verkaveling is nog duidelijk aanwezig. Hoewel het grootste deel van de molens verdwenen is, is de molengang in de Bovenkerkerpolder nog herkenbaar aan de afwijkende verkaveling. Boerderijen aan de Ringdijk en de Amsteldijk zijn nog in re-delijke getalen aanwezig, al verliezen zij hun agrarische functie. Wonen aan de Amstel en in de polder is in trek, maar de gemeente Amstelveen heeft in haar beleid vastgelegd dat langs de Amsteldijk geen ruimte meer wordt geboden voor uitbreiding van de woonbebouwing. Vervangende nieuwbouw dient bovendien aan te sluiten qua diversiteit, schaal en uitstraling bij de bestaande bebouwing langs de Amstel.

19.2 Cultuurhistorische waarde

19.2.1 Dorpskern Nes aan de Amstel

Het dorpje Nes aan de Amstel ligt halverwege Ouderkerk en Uithoorn en is ontstaan op een landtong (of nes), die eerder vastzat aan de oostoever van de Amstel. Toen men de bocht afsneed door het graven van een kortere verbinding ontstond een eiland. De oorspronkelijke rivierarm slibde dicht, waarna het

eiland vastzat aan de westoever. Het dorp ligt aan de rand van de Bovenkerkerpolder welke in 1764 werd drooggelegd. Het oorspronkelijke lintdorp langs de Amsteldijk bestaat thans uit verschillende buurtschappen; De Nes, de Zwaluwen-buurt, Vierhuizen en Waardhuizen. De Zwaluwenbuurt vormt nu de kern van het dorp, hier ligt het Rijksmonumentale katholieke complex met de Urbanuskerk met pastoriewoning en de voormalige Sint Josephschool. Het dorp Nes is een kilometer zuidelijker ontstaan in de omgeving van de Nessersluis, de plek waar nu een pont over de Amstel vaart. Hier stond ten tijde van de hervorming (begin 17de eeuw) een katholieke schuilkerk, die vele katholieken aan zich bond. Mede daardoor is het te verklaren dat de Nesser gemeenschap tot aan het midden van de 20ste eeuw bijna voor 100% rooms-katholiek was. De toenemende ontkerkelijking bracht daar verandering in en de bouw van meer dan 100 nieuwe woningen in de Zwaluwenbuurt in de jaren '70 versterkte die ontwikkeling nog eens. Die nieuwe Nessers waren veelal Amstelveners en Amsterdammers die hun hart hadden verpand aan de kleinschalige woongemeenschap. De katholieke neo-gothische Urbanuskerk, gebouwd door Jos Cuijpers tussen 1889 en 1891, is desondanks nog altijd beeldbepalend voor het silhouet van het dorp.

19.2.2 Boerderijen

Niet zo lang geleden stonden er nog 27 boerderijen in de Bovenkerkerpolder, bijna allemaal aan de Ringdijk en aan de Amsteldijk-Zuid, overwegend van het type dwarshuis. Het woon-gedeelte stond dwars op de stallen, evenwijdig aan de weg. Het belangrijkste vertrek was de verhoogde ‘opkamer’, die eigenlijk alleen maar werd gebruikt op zondag of bij voor- naam be-zoek. Omdat deze kamer hoog lag, bood zij tevens een uitzicht over de dijk, maar vormde ook een ideale vluchtplaats bij overstromingen. Onder de opkamer bevond zich een koele ruimte, die gebruikt werd als voorraadkamer of voor het maken van kaas. De open tralieven-sters dienden voor ventilatie. Achter het aan de dijk georiënteerde woonhuis, lag de stal. Daarachter, los verspreid over het erf bevonden zich de bijgebouwen: stallen, (wa-gen)schuren, de hooizolder. Als gevolg van het verlies van de agrarische functie transformeren veel boerderijen tot woningen en verdwijnen de bijgebouwen. Of ze maken plaats voor nieuwbouwwoningen, veelal vrijstaande villa's die niet passen binnen de typologie van het polderlandschap en de daarbij behorende bebouwing.

19.2.3 Molens

De Bovenkerkerpolder werd in 1629 bedijkt en bemaald door twee molens, aan de noordzijde 'De Weteringsbrugmolen' en aan de zuidzijde 'De Nesser molen' ofwel 'De Oude Gerard'. Nadat het grootste gedeelte van de polder in een plas was veranderd werd in 1764 door de Staten van Holland en Westfriesland octrooi verleend voor het droogmaken van de polder. Op circa 250 meter van de Amstel werd de ringsloot aangelegd en met de vrijgekomen grond kon de Ringdijk worden opgeworpen. Aan de Ringdijk kwamen de molens 'De Hoorn' en 'De Zon' tot stand. Deze molens loosden op het niet verveende bovenland en om het waterpeil daar niet te veel te laten stijgen werd molen 'De Parel' gebouwd, die het water van het bovenland weer in de Amstel loosde. Nadat het waterpeil in de polder was gezakt werden in 1767 op een lager niveau nieuwe molens opgericht, 'De Johanna Bregitta' en 'De Cornelia Wilhelmina'. Een jaar later werden weer op een lager niveau molens bijgebouwd, totdat de polder in 1769 droogviel. Tussen 1818 en 1836 werden de schepradmolens verbouwd tot vijzelmolens. Na de overgang op machinale bemaling werden de molens in 1914 buiten gebruik gesteld. Van het bemalingsapparaat van totaal 11 molens zijn slechts drie onderstukken bewaard gebleven: De Hoorn (1765, vervijzeld in 1819), De Parel (1766, vervijzeld in 1822) en De Cornelia Wilhelmina (1766, vervijzeld in 1836). Deze zijn alle drie aangewezen als gemeentelijk monument en als woning in gebruik.

19.2.4 Verdedigingswerken

Vanaf de 16e eeuw ontwikkelde de wapentechniek zich zodanig dat kastelen, stadsmuren en vestinggrachten niet voldoende bescherming boden tegen vijandelijk geschut. Er werden daarom steeds meer verdedigingswerken aangelegd in het buitengebied. De omgeving van Amstelveen maakte deel uit van het verdedigingsgebied rond Amsterdam. Dwars door Amstelveen loopt een stelling van een aantal oude verdedigingswerken: een voorloper van de Stelling van Amsterdam uit 1787. Deze linie werd aan het begin van de 19de eeuw door de luitenant-generaal C.R.T. baron Krayenhoff aangelegd, in opdracht van Raadspensionaris R.J. Schimmelpenninck (1761-1825). Begin 19de eeuw dreigde oorlog tussen Frankrijk en Pruisen en bestond er de vrees dat het Koninkrijk bij het Franse Rijk zou worden ingelijfd. Dit was aanleiding om een verdedigingslinie met inundaties (het onderwater zetten van gebieden) en de verdedigingsposten te ontwerpen in een cirkel rondom Amsterdam, die de aanvallers op ten-

minste twee uur van de hoofdstad zouden houden. De linie bestond uit zogeheten 'posten': dit zijn eenvoudige, hoger gelegen aarden wallen bewapend met één of meer kanonnen. De posten 11, 12, 13 en 14 van deze linie bevonden zich op het huidige Amstelveense grondgebied: twee ervan ter hoogte van het oude dorp (post 13 aan de Ouderkerkerlaan en post 14 aan de Handweg), en twee ten zuiden van de Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek, aan de Amstel (post 12 aan de Oostelijke Ringdijk in de Bovenkerkerpolder en post 11 aan de Amsteldijk zuid). Van de posten is weinig meer terug te vinden. Ze zijn afgegraven en/of overbouwd. Alleen van de post 12 aan de Kruitmolen is in 2011 een reconstructie gemaakt.

19.3 Landschappelijke waarden

19.3.1 Polderlandschap

Het landschap van de Bovenkerkerpolder is steeds aan veranderingen onderhevig geweest. Aanvankelijk was de polder een deel van een uitgestrekt moerasbos, later werd het een grote veenplas, en daarna een droogmakerij waarbij molens rond Nes aan de Amstel het landschap bepaalden. Als gevolg van de bemaling, ging de bodem van de polder inklinken en moest men het water van de droogmakerij steeds dieper wegmalen. Het bemalingsapparaat bleef tot 1914 gehandhaafd: het jaar waarin het polderbestuur overstapte op mechanische bemaling. De overgebleven vijzelmolens werden verkocht en geleidelijk aan geheel of gedeeltelijk gesloopt. Droogmakerijen zijn zeer bepalend geweest voor de landschapsontwikkeling van de Bovenkerkerpolder. De kleinschalige verkaveling is in dit (zuidelijke) deel van de Bovenkerkerpolder gaaf en herkenbaar, in het noordelijke deel (bestemmingsplan Zuid-Oost) is het volledig verdwenen door de bouw van de woonwijken Middenhoven, Waardhuizen en Groenelaan. De kenmerkende openheid is in het zuidelijk en oostelijk gedeeltelijk nog aanwezig. De ruimtelijke en genetische samenhang tussen het wegen- en afwateringspatroon enerzijds, en de Amsteldijk, het bovenland, de polder en de ringdijk anderzijds, is hier nog altijd afleesbaar in het landschap. De ringdijk van de Bovenkerkerpolder is in het oosten het best herkenbaar. Hier is ook de overgang van droogmakerij naar de bovenlanden van de Amstel te zien. In het westen valt de ringdijk samen met de ringdijk van de Noorder-Legmeerpolder. Zowel deze verkaveling als het hoogteverschil in het landschap is van landschappelijke waarde. Het geeft

ons inzicht in het ontstaan, de ontwikkeling en het functioneren van een polderlandschap en de droogmakerij.

19.3.2 Onverveend Bovenland

De strook bovenland langs de Amstel is nooit ontveend. Dit heeft verschillende redenen: ten eerste was het veen direct langs de Amsteldijk minder bruikbaar als brandstof (bosveen, vaak vermengd met kleiafzettingen). Daarnaast was in de 17de eeuw een verbod uitgevaardigd om turf te steken langs de Amsteldijk van zo'n 150 tot 450 meter breedte uit angst voor afkalving van de Amsteldijk. Daarbij behoorde het land van oudsher bij boerderijen en buitenplaatsen en mocht het dus niet zomaar afgegraven worden. Het onverveende bovenland onderscheidt zich duidelijk van het achtergelegen lagere ontveende polderlandschap, en heeft cultuurhistorische waarde.

19.3.3 Dijklichaam Amsteldijk

Langs de gehele oostelijke gemeentegrens loopt de rivier de Amstel, en de daarnaast gelegen Amsteldijk. Naast de functionele waarde, namelijk de barrière die de dijk vormt tegen het water uit de Amstel, heeft de dijk ook cultuurhistorische waarde. De hoger gelegen dijk vormt al vele eeuwen de doorgaande route voor het vervoer van mensen en goederen tussen Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. Ook is hier, langs de dijk en op het hoger gelegen bovenland, in de afgelopen eeuwen bebouwing ontstaan, variërend van buitenplaatsen tot boerderijen en arbeiderswoningen. Nog altijd is de Amsteldijk een zeer geliefde plek om te wonen en te recreëren.

19.3.4 Amsteleiland

Het Amsteleiland is in de geschiedenis niet van nature een eiland, het was van oorsprong verbonden met de nu westelijke oever van de Amstel; de Amsteldijk Zuid. Oorspronkelijk maakte de Amstel, tot 1738, ter hoogte van het eiland, alleen een zeer scherpe bocht in de van nature sterk meanderende rivier. Gezien de grote bedrijvigheid in de streek, het belang van transport over water, maar vooral vanwege de in de loop der jaren steeds langer wordende trekschuiten die in de problemen kwamen door de scherpe bocht in de Amstel, besloot de "Schepenen van Amsterdam" om ter plaatse de rivier recht door te trekken. Deze korte verbinding werd gegraven in 1738, waardoor het Amsteleiland ontstond. In die tijd heette het gebied echter nog "Rietmolenshoek", genoemd naar de krijtmolen die

op de zuidwestelijke punt van het ontstane eiland stond.

Aanvankelijk was het 'nieuwe' eiland een onontgonnen (natuur)gebied. De eerste bedrijvigheid ontstond aan het begin van de 20e eeuw. Aan de westelijke zijde ontwikkelde zich een bedrijfsmatig gebruik in de scheepsbouw. De enige bebouwing op het eiland is dan nog het houten huis aan de oostzijde van het eiland, de houten driekap loods en twee hellingbanen. In die tijd was er nog geen vaste verbinding naar één van de oevers. Er lag lange tijd alleen een vlotbrug aan de zijde van het houten huis naar de oostelijke oever van "De Ronde Hoep". Eind jaren '50 van de vorige eeuw werd er een vaste verbinding gebouwd aan de noordzijde van het eiland naar de doorgaande weg Rondehoep West. In de historie van de scheepswerf zijn er in de loop van de tijd onder meer dekschuiten, bin-nenvaartschepen, mossel- en viskotters en ten slotte grote jachtschepen van de helling gegaan. In 1993 ging het laatste schip van de helling en in 2008 is het eiland verkocht aan een projectontwikkelaar. De aanwezige bebouwing is toen gesloopt, maar de realisatie van de voorziene villawijk is niet van de grond gekomen.

19.3.5 Dijklichaam Bovenkerkerweg

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze achterkade, ook wel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Amsterdamse/Amstelveense weg, Dorpsstraat, Handweg en Bovenkerkerweg.

De hoger gelegen Bovenkerkerweg is nog altijd goed herkenbaar, en heeft cultuurhistorische waarde. Langs de Bovenkerkerweg ontstonden in de loop der eeuwen boerderijen, overwegend haaks op de dijk gelegen. Enkele exemplaren uit het begin van de 20ste eeuw zijn aangewezen als gemeentelijk monument.

19.4 Archeologie

19.4.1 Dijklichaam

Zowel de meest westelijke grens van het bestemmingsplangebied Landelijk gebied als de oostelijke grens is op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als een 'zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden'. Aan de westzijde

loopt de Boven-kerkerkade, de doorgaande route tussen Amstelveen en Uithoorn, en aan de oostzijde de Amsteldijk zuid, de doorgaande route tussen Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. De archeologische verwachtingswaarde is hier hoog. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm een vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek vereist is.

19.4.2 Onverveend bovenland

Het gebied tussen de Amsteldijk en de ringdijk bestaat uit onverveend bovenland. Het is daarom op de archeologische beleidsadvieskaart aangeduid als van middelhoge archeologische waarde. Dat betekent dat bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 1.000 vierkante meter, dieper dan 30 cm, vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek dient plaats te vinden.

19.4.3 Getij-inversieruggen

Een groot gedeelte van het bestemmingsplangebied landelijk gebied is op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als getij-inversierug. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen groter dan 5.000 m² én dieper dan 30 cm vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek vereist is.

19.4.4 Verveend en drooggemaakt

Het landelijk gebied ten westen van de ringdijk rond de Bovenkerkerpolder en ten oosten van de Bovenkerkerweg, heeft voor een deel een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd en drooggemalen. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

19.5 Monumenten

Rijksmonumenten

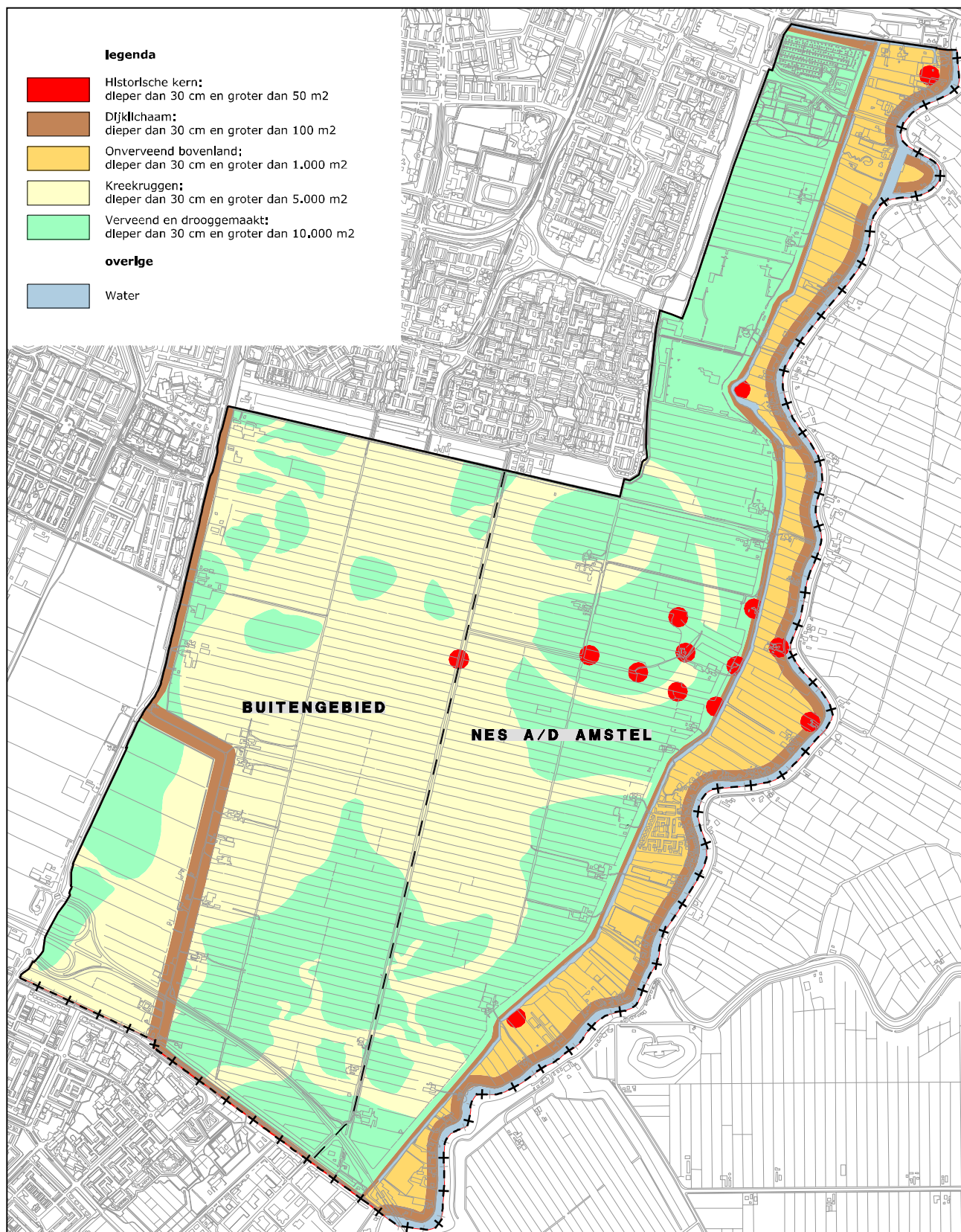
- Amsteldijk-Zuid 23-28; 29-34; 35-40 (complex 524282); drie blokken van zes dienst-woningen springstoffenfabriek. Bouwjaar: 1905. Ontwerp: B.J. Ouendag. Aangewezen op 9 juli 2002.
- Amsteldijk-Zuid 54; 55; 56; 57; 58 (complex 511966); buskruitmolen met vier woningen, incl. poort. Bouwjaar: 1718, 1782. Ontwerp: B.J. Ouendag. Aangewezen op 8 september 2005.
- Amsteldijk-Zuid 59; 60; 61; 62 (complex 511966); vier dienstwoningen. Bouwjaar: 1940. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 september 2005.
- Amsteldijk-Zuid 68 (8124) vm. sluiswachters woning (1764)
- Amsteldijk-Zuid 91 (8125) boerderij (19de eeuw)
- Amsteldijk-Zuid 144; 145 (complex 524286); St. Urbanuskerk Nes a/d Amstel incl. toegangshek tot begraafplaats en pastorie met erfscheiding. Bouwjaar: 1889. Ontwerp: Joseph T.J. Cuypers. Aangewezen op De Oude Molen 1; 2; 3; 4; 5 (complex 511966); De Oude Molen 1: laboratorium, watertoren; De Oude Molen 1a: werkplaats annex timmerwinkel; De Oude Molen 1b: salpeter- en katoenmagazijn; De Oude Molen 1c: salpetermagazijn; De Oude Molen 2: twee salpeterzuurgebouwen; De Oude Molen 4: magazijn; De Oude Molen 5: koestal en wagenschuur, kapberg; Bouwjaar: ca. 1720, 1907, 1918. Ontwerp: J.F. Klinkhamer en B.J. Ouendag. Aangewezen op 8 september 2005.
- Hollandse dijk (524292) uitstroomgoot met uitwateringsluis (spuisluis) ten behoeve van het gemaal van de Noorder Legmeer en Thamerpolder. Bouwjaar: 1884. Ontwerp: W.C. & K. de Wit. Aangewezen op 9 juli 2002.
- Kruitmolen tegenover 21 (524293) transformatorhuisje. Bouwjaar: 1918. Ontwerp: J.B. van Loghem. Aangewezen op 9 juli 2002.
- Kruitmolen 2, 4 (complex 511966); twee gekoppelde dienstwoningen. Bouwjaar: 1940. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 8 september 2005.
- Kruitmolen 6; 8 (complex 511966); twee gekoppelde dienstwoningen. Bouwjaar: 1940. Ontwerp: onbekend. Aangewezen

op 8 september 2005.

Gemeentelijke monumenten

- Amsteldijk-Zuid 67/67A; vm gemeentelijk abattoir met kantoor en bovenwooning. Bouwjaar: 1928. Ontwerp: P.M.A. Huurman, Willem Stok & ir H.F. Mertens. Aangewezen op 18 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 74; voormalige boerderij Van Buuren met drie lindebomen. Bouwjaar: ca 1855. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 81; woonhuis vm. boerderij De Waardhuizen. Bouwjaar: 18e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 117; voormalige molen. Bouwjaar: 1766. Ontwerp: Anthony de Heus en Anthony Coesandt. Aangewezen op 12 juli 2011.
- Amsteldijk-Zuid 122; voormalige boerderij. Bouwjaar: laatste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 11 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 138; vm parochiale St. Jozefschool. Bouwjaar: 1921. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 146; woonhuis (kerkbestuur St. Urbanuskerk). Bouwjaar: 1914. Ontwerp: P.J. de Bruijn. Aangewezen op 18 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 150; woonhuis. Bouwjaar: laatste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 167; woonhuis. Bouwjaar: eerste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Amsteldijk-Zuid 194; woon-zorgboerderij, voormalige boerderij alleen voorhuis met 1 beuk en 1 taxus. Bouwjaar: vermoedelijk 1874. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 11 december 2007.
- Kerklaan 40; woonhuis met vm werkplaats. Bouwjaar: laatste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Nesserlaan 1; boerderij Bouwlust. Bouwjaar: 1820. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Noorddammerweg 99; boerderij. Bouwjaar: laatste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Noorddammerweg 104; boerderij Adriaan hoeve. Bouwjaar: laatste kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 18 december 2007.
- Ringdijk BP 1; dwarshuisboerderij 'Mariahoeve' en vm zomerhuis. Bouwjaar: 4e kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Ringdijk BP 6; samengevoegde arbeidershuisjes vh 5 en 6 behorende bij boerderij nr. 7. Bouwjaar: ca 1900. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Ringdijk BP 7; boerderij. Bouwjaar: 1923. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Ringdijk BP 15; voormalige molen. Bouwjaar: 1765. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 12 juli 2011.
- Ringdijk BP 18; voormalige molen. Bouwjaar: 1767. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 12 juli 2011.
- Ringdijk BP 22; boerderij. Bouwjaar: 3e kwart 19e eeuw. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 10 juni 2008.
- Ringdijk BP 23; stolpboerderij 'Kerkzicht'. Bouwjaar: ca 1885. Ontwerp: onbekend. Aangewezen op 10 juni 2008.

Archeologische Beleidsadvieskaart Landelijk Gebied

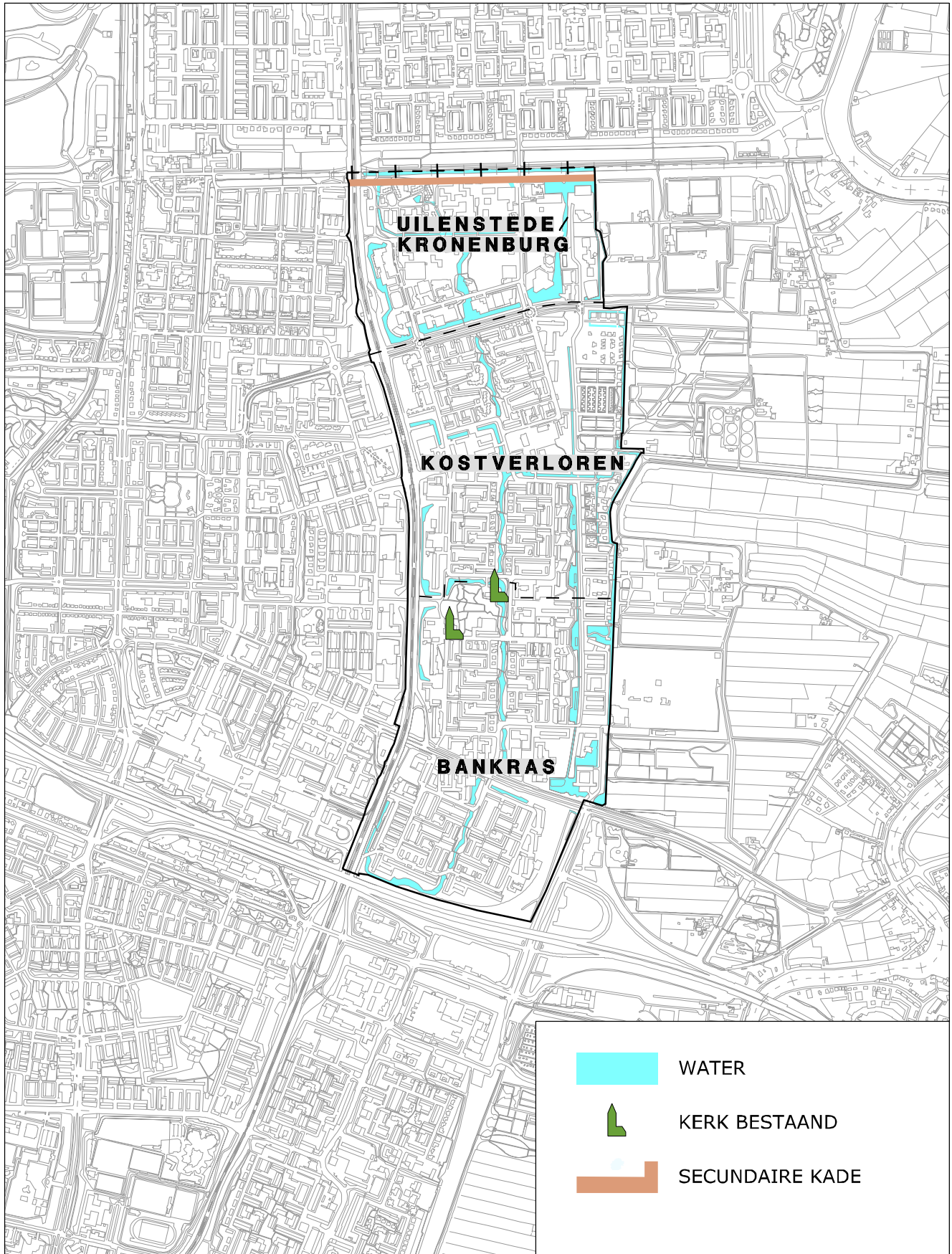


Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Amstelveen Noord-Oost

- 20.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 20.2 Cultuurhistorische waarden
 - 20.2.1 Kerken
- 20.3 Landschappelijke waarden
- 20.4 Archeologie
 - 20.4.1 Verveend en drooggemaakt
- 20.5 Monumenten

Cultuurhistorische Waardekaart Amstelveen Noord-Oost



20.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

Kronenburg-Uilenstede

De wijk Kronenburg Uilenstede ligt tegen de gemeentegrens van Amsterdam aan, en grenst aan de zuidkant aan de woonwijk Kostverloren. Amstelveen was tot de jaren zestig vooral een woongemeente. Eind jaren vijftig drong het besef door dat er behoefte was aan een evenwichtige verdeling van werkgebieden in de regio. Amstelveen moest in dat kader plaats bieden aan bijzondere voorzieningen, zoals ziekenhuizen, universiteitsgebouwen en grote kantoorgebouwen. Kronenburg werd vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de toekomstige Rijksweg A3 aangewezen als ideale locatie. In de jaren zestig gingen de eerste studenten aan de Vrije Universiteit wonen op Uilenstede, een 'campus' met voorzieningen en woningen voor studenten. Het zuiden van Kronenburg groeide in de jaren zestig, zeventig en tachtig uit tot één van de meest prestigieuze werkgebieden in Amstelveen.

Bankras/Kostverloren

Als antwoord op de woningnood na de Tweede Wereldoorlog werd in de jaren vijftig en zestig Bankras-Kostverloren aangewezen als één van de uitbreidinglocaties van Amstelveen. Bankras-Kostverloren is een zogenaamde 'stempelwijk', waarbij patronen van bebouwing binnen de wijk regelmatig werden herhaald. In stempelwijken worden voorzieningen, wonen, werken en verkeer strikt van elkaar gescheiden. In de woonbuurten wordt vooral gewoond; voorzieningen en winkels zijn geconcentreerd in winkelcentra en de hoofdwegen hebben primair een verkeersfunctie. Binnen de woonbuurten bestaat de verkeerskundige structuur uit woonstraten, (parkeer)pleintjes en paden in het groen. Passend binnen de na-oorlogse wijkgedachte is Bankras-Kostverloren zo ontworpen dat het een min of meer zelfstandige woonwijk zou vormen. De naam van de noordelijke buurt is ontleend aan de buitenplaats Kostverloren, naar een buitenplaats die vroeger aan de Amstel heeft gelegen. Dat was de eerste buitenplaats die langs de Amstel gebouwd werd. De zuidelijk gelegen wijk Bankras werd vernoemd naar het Bankrasmeertje, dat even ten oosten van deze buurt heeft gelegen. De wijken Bankras en Kostverloren zijn gescheiden door een wijkpark en een scholencomplex. Elke buurt heeft een eigen winkelcentrum. Tussen de beide buurten is de centrale groenstrook een belangrijk element.

20.2 Cultuurhistorische waarden

20.2.1 Kerken

Aan het Westelijk Halfrond, grenzend aan de noordzijde van het Bankraspark, is de Titus Brandsmakerk met Karmalietenklooster te vinden. De kerk en klooster zijn gebouwd in 1969 naar ontwerp van het architectenbureau Thunnissen-Van Kranendonk-Thunnissen. Het ensemble van het kerkgebouw tezamen met het klooster is aangewezen als gemeentelijk monument.

Aan de zuidkant van het Bankraspark ligt de voormalige Bankraskerk, welke momenteel in gebruik als Nederlands Israëlitische synagoge. Deze kerk aan de Max Havelaarlaan 435, gebouwd in 1971, geniet geen monumentale status.

20.3 Landschappelijke waarden

Op de Cultuurhistorisch waardekaart zijn geen gebieden aangeduid met landschappelijke waarde.

20.4 Archeologie

20.4.1 Verveend en drooggemaakt

Het volledige gebied behorende tot bestemmingsplangebied Amstelveen Noord-Oost, heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd, drooggemalen en op locatie van de woongebieden opgespoten met zand. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

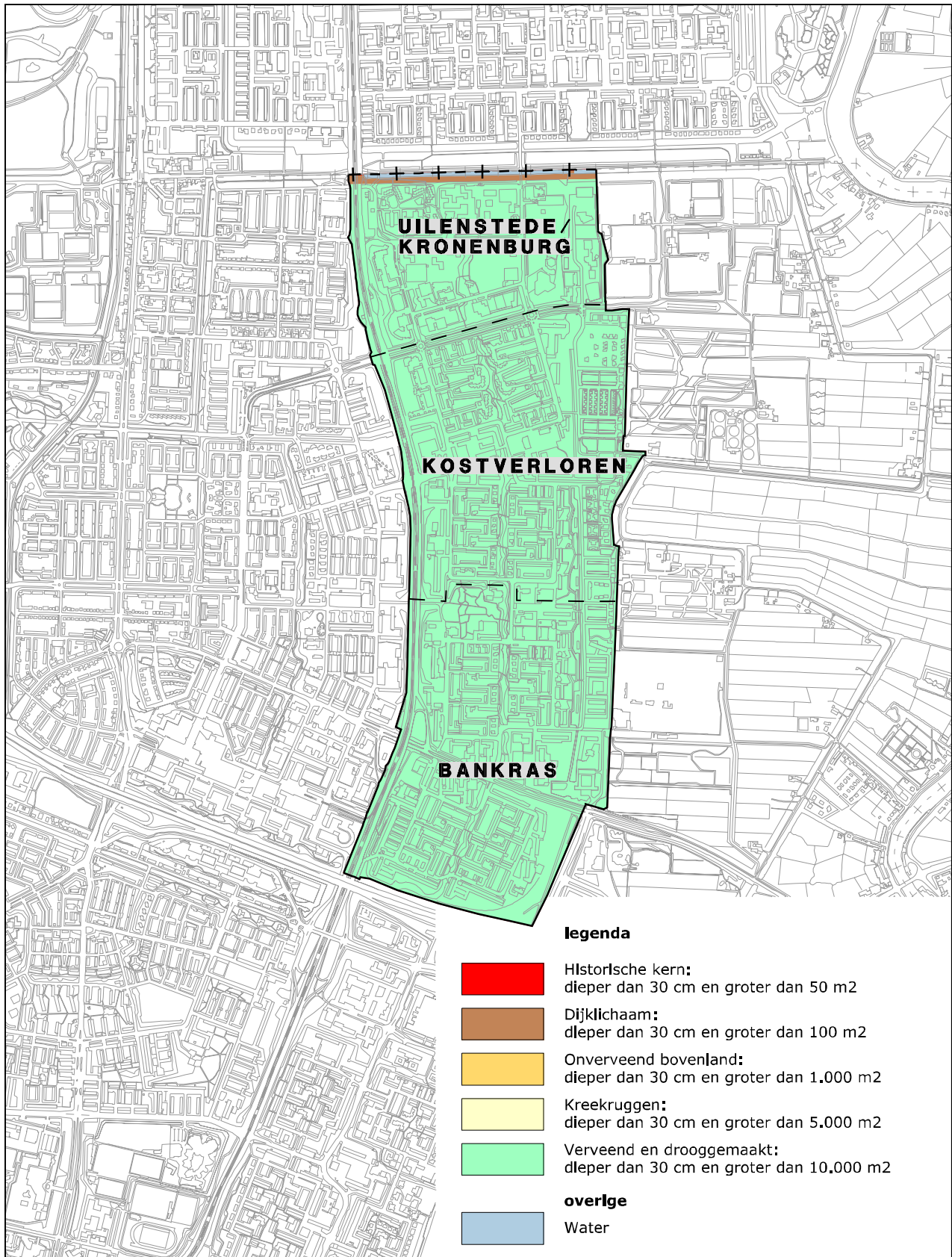
De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangewezen als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

20.5 Monumenten

Gemeentelijke monumenten

- Straat van Mozambique 1; Rietveldwoning, huize Dolk (1966) 18 december 2007.
- Westelijk Halfrond 1 en 3A; kerkgebouw Titus Brandsmakerk met Karmelietenklooster (1969) 16 februari 2010.

Archeologische Beleidsadvieskaart Amstelveen Noord-Oost

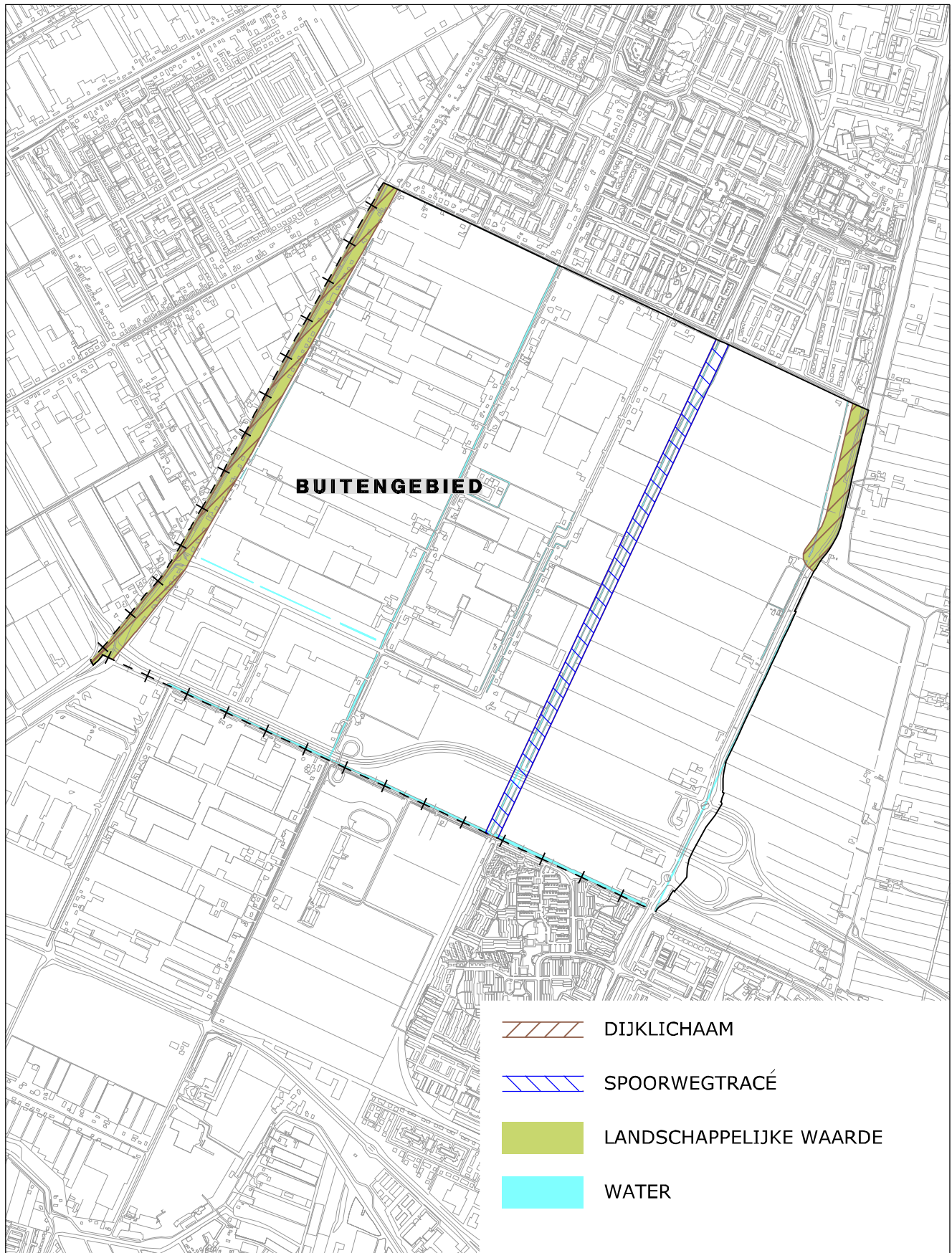


Cultuurhistorische gebiedsbeschrijving Bestemmingsplan

Legmeerpolder

- 21.1 Gebiedsbeschrijving algemeen
- 21.2 Cultuurhistorische waarden
 - 21.2.1 Boerderijen
 - 21.2.2 Spoorlijn
- 21.3 Landschappelijke waarden
 - 21.3.1 Dijklichaam Legmeerdijk
 - 21.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg-Zijdelweg
- 21.4 Archeologie
 - 21.4.1 Dijklichaam
 - 21.4.2 Getij-inversieruggen
 - 21.4.3 Verveend en drooggemaakt
- 21.5 Monumenten

Cultuurhistorische Waardekaart Legmeerpolder



21.1 Gebiedsbeschrijving algemeen

De Legmeerpolder ligt ten zuiden van de uitbreidingswijk Westwijk. De polder wordt begrensd door de Legmeerdijk, J.C. van Hattemweg, Bovenkerkerweg en gemeentegrens met Uithoorn. De Noorderlegmeerpolder kent een rechthoekige verkaveling met kavels van tweehonderd bij zeshonderd meter. De Meerlandenweg verdeelt de Legmeerpolder grofweg in twee gebieden. Een land- en tuinbouwgebied met grote kassencomplexen ten westen van de weg en ten oosten van de Meerlandenweg een grotendeels onbebouwd agrarisch gebied met een beperkt aantal bedrijven langs de Bovenkerkerweg en Hollandse Dijk. Het open landschap en de beplanting rondom de erven van de agrarische bedrijven vormen de groen-structuur van het gebied. In het land- en tuinbouwgebied staan voornamelijk bedrijfsgebouwen en kassencomplexen, en woningen in zeer diverse bouwvormen. Kenmerkend voor de agrarische complexen is de hiërarchie van de panden op het erf. In de Legmeerpolder zijn twee boerderijen aan de Noordammerweg aangewezen als gemeentelijk monument.

21.2 Cultuurhistorische waarde

21.2.1 Boerderijen

De Legmeerpolder werd relatief laat drooggemalen, in de tweede helft van de 19de eeuw. Pas enige tijd daarna ontstonden ook hier agrarische bedrijven, die zich in tegenstelling tot de boerderijen aan de Amstel, richtte op de akkerbouw en tuinbouw (veelal in kassen). De typologie van deze boerderijen is dan ook totaal anders, en in mindere mate cultuurhistorisch waardevol. Niet alleen vanwege het latere bouwjaar, maar ook vanwege een andere bedrijfsvoering. De boerderijen hier bestaan veelal uit een losstaand woonhuis, met daarachter gelegen kassen en functionele schuren voor de landbouwvoertuigen en opslag. Alleen aan de hoger gelegen Bovenkerkerweg/Zijdelweg en de Noordammerweg, van oudsher een doorgaande route richting Uithoorn over een dijk, staan nog een aantal voorname boerderijen die stammen uit het laatste kwartaal van de 19de eeuw. Deze langgerekte gebouwen zijn alle haaks op de dijk gelegen, met het woonhuis richting de dijk, en de stal of schuur in het verlengde daarvan gelegen, onder dezelfde kap als het woonhuis.

21.2.2 Spoorlijn

Door het bestemmingsplangebied Legmeerpolder loopt het tracé van een voormalige, uit 1915 stam-

mende, spoorlijn. Deze liep vanuit Amsterdam in zuidelijk richting en splitste ter hoogte van de kruising Noorddammerlaan-Handweg, en liep vanaf daar in westelijke richting naar Aalsmeer langs de huidige Noorddammerlaan, en in zuidelijke richting naar Uithoorn langs de huidige Bovenkerkerweg-Zijdelweg. Hoewel de rails grotendeels verwijderd is, is het tracé nog altijd herkenbaar. De metrolijn door Amstelveen van Poortwachter naar Westwijk maakt gebruik van het oude tracé. Het tracé van de spoorlijn vertegenwoordigt cultuur-historische waarde.

De Haarlemmermeerspoorlijnen vormen een netwerk van voormalige lokaalspoorlijnen in het gebied tussen Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Leiden. De eerste plannen voor spoorlijnen door de Haarlemmermeer werden al gepresenteerd in 1864 door burgemeester Amersfoord, twaalf jaar na het droogvallen van de polder. Van uitvoering kwam niets terecht. Pas in 1912 werden de eerste lijnen geopend. De lijnen werden aangelegd door de HESM (Hollandsche Electriche-Spoorweg-Maatschappij). Ondanks die naam, die wijst op de ambities van deze maatschappij, zijn de lijnen nooit geëlektrificeerd. Voor reizigersvervoer hebben er alleen stoomtreinen gereden. Door de economische crisis van de jaren dertig werden diverse lijnen al na ruim twee decennia weer gesloten. Alleen de lijnen Amsterdam-Haarlemmermeerstation – Amstelveen – Aalsmeer en Bovenkerk – Uithoorn – Nieuwersluis bleven nog voor reizigers- en goederenverkeer in gebruik. In 1950 reed hier de laatste reizigerstrein. In 1972 werden de lijnen gesloten. Tussen het Haarlemmermeerstation tot Bovenkerk rijdt nu met enige regelmaat een museumtrammetje over het oude, maar inmiddels geëlektrificeerde tracé.

21.3 Landschappelijke waarde

21.3.1 Dijklichaam Legmeerdijk

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Deze veendijk fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen van de Legmeerpolder. Ook hier werd opnieuw een achterdijk opgeworpen, en is herkenbaar in het huidige tracé Noorddammerlaan en Legmeerdijk. Deze hoger gelegen veendijk vormde de doorgaande weg tussen Amstelveen en Aalsmeer. De hoger gelegen Legmeerdijk is nog altijd goed herkenbaar

in het landschap.

21.3.2 Dijklichaam Bovenkerkerweg-Zijdelweg

Nadat vanaf de 15e eeuw op grote schaal ontvening plaatsvond, werd op ongeveer 3 kilometer westelijk van de Amstel een achterkade opgeworpen om het ontgonnen gebied te beschermen tegen wateroverlast vanuit het nog niet ontgonnen veen. Het zuidelijke deel van deze achterkade, ookwel de veendijk genoemd, is nog steeds herkenbaar in het hoger gelegen tracé van de huidige Bovenkerkerweg-Zijdelweg. De veendijk fungeerde als ontginningsbasis voor de verder in westelijke richting optrekkende ontginningen. De hoger gelegen Bovenkerkerweg-Zijdelweg is nog altijd goed herkenbaar, en heeft cultuurhistorische waarde.

21.4 Archeologie

21.4.1 Dijklichaam

Zowel de meest westelijke grens van het bestemmingsplangebied Legmeerpolder, het dijklichaam Legmeerdijk, als een deel van de oostelijke grens, het dijklichaam Bovenkerkerkade-Zijdelweg, is op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als dijklichaam; een zone met historische bebouwing. De archeologische verwachtingswaarde is hier hoog. Dat betekent dat bij bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm een vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek vereist is.

21.4.2 Getij-inversieruggen

Het overgrote gedeelte van het gebied ten oosten van de voormalige spoorbaan is op de archeologische beleidsadvieskaart aangegeven als getij-inversierug. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen groter dan 5.000 m² én dieper dan 30 cm vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek vereist is.

21.4.3 Verveend en drooggemaakt

Het gebied ten westen van de voormalige spoorlijn is van lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen bij zeer grote bodemverstoringen met een oppervlakte groter dan 10.000 vierkante meter, en dieper dan 30 cm, dient vroegtijdig inventariserend archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd en drooggemalen. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag.

De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden

uitgesloten, ook niet wanneer in inventariserende onderzoeken de locatie vrij wordt gegeven voor de geplande ontwikkeling of wanneer het om een gebied gaat dat op de beleidsadvieskaart is aangegeven als van 'lage waarde'. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

21.5 Monumenten

Gemeentelijke monumenten

- Noorddammerweg 104, boerderij Adriaan hoeve. Laatste kwart 19de eeuw. Aangewezen op 18 december 2007.
- Noorddammerweg 99, boerderij. Laatste kwart 19de eeuw. Aangewezen op 18 december 2007.

Archeologische Beleidsadvieskaart Legmeerpolder

