



Oosterdokseiland Zuid

Cultuurhistorische verkenning

C 16 -03 Amsterdam

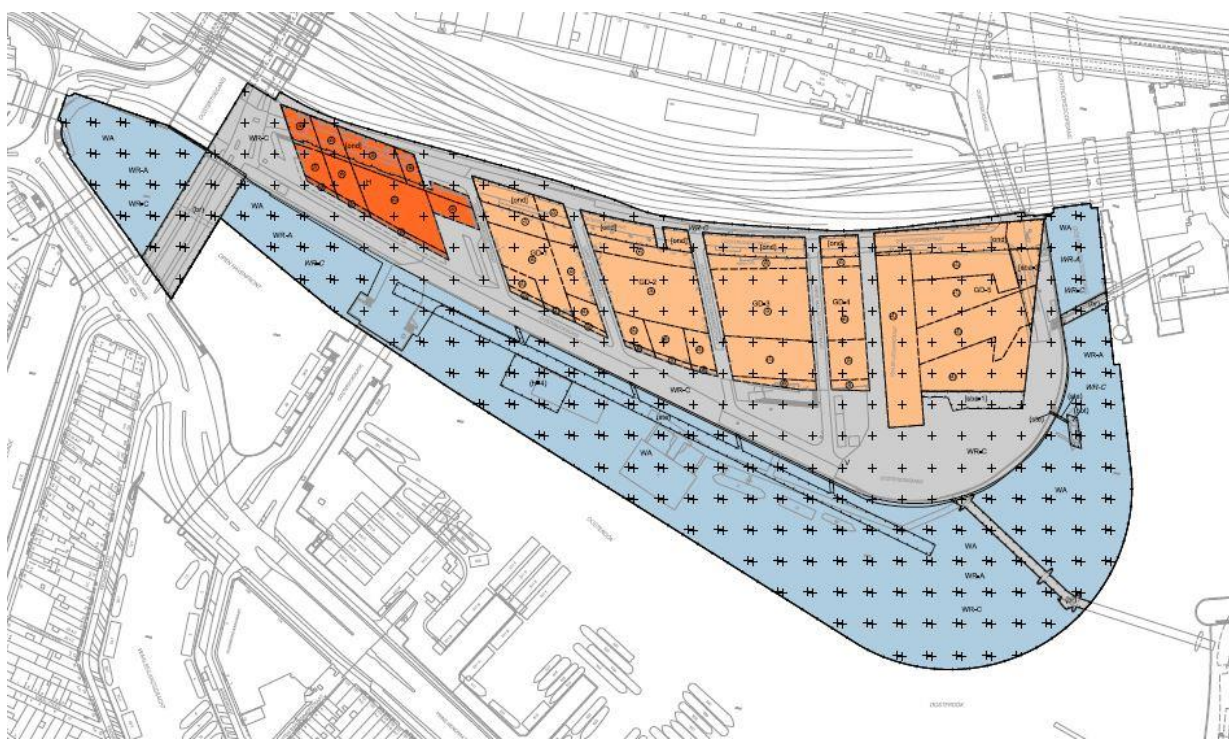
Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3	Conclusie en advies	11
	Bronnen	13
	Colofon	14

Inleiding

Het OOac BV heeft Monumenten en Archeologie (MenA) gevraagd onderzoek te doen naar de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Oosterdokseiland Zuid (ODE Zuid) van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.



Plangebied Oosterdokseiland Zuid 2016

1 Beleidskader

1.1 Algemeen

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

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

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

1.2 Beschermd Stadsgezicht

Het ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Zuid valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht* in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuur, bebouwing en openbare ruimte. Het beschermd stadsgezicht wordt door middel van conserverende bestemmingsplannen verankerd in de ruimtelijke ordening (Wro).

1.3 Unesco werelderfgoed

De Unesco bescherming richt zich in de eerste plaats op de 17de-eeuwse grachtenuitleg van Amsterdam ('property'). Het plangebied ligt in de bufferzone, de (historische) context van het werelderfgoedmonument, die voor het functioneren en behouden van de 'site' onmisbaar is. Ontwikkelingen en veranderingen in de bufferzone worden door het Werelderfgoedcomité getoetst op hun gevolgen voor de 'site'. Kernbegrippen bij de beoordeling zijn 'visual impact', 'authenticity' en 'integrity'. Bouwprojecten en ruimtelijke aanpassingen moeten voldoen aan de door de Unesco gehanteerde criteria voor het behoud van de 'outstanding universal value'.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Oosterdok

Met de aanleg van een dijk tussen de westelijke punt van het Waalseiland naar de meest noordoostelijke punt van de Amsterdamse vestingwerken ontstond circa 1830 het Oosterdok. De oorspronkelijke ligging van de Oosterdoksdiijk, komt gedeeltelijk overeen met de zuidelijke begrenzing van plangebied Oosterdokseiland Noord.

Ten westen van het havenfront werd een soortgelijk dok aangelegd, het Westerdok. De twee nieuwe havenbekkens waren minder kwetsbaar voor slibvorming, omdat er geen getijdenwerking meer plaatsvond binnen de dijken.

De dokken waren via sluzen toegankelijk, die in 1832 voltooid werden. De Oosterdoksuis had oorspronkelijk een breedte van 15 meter. Met de voltooiing van de sluzen in IJmuiden en de Oranjesluizen bij Schellingwoude in het kader van de aanleg van het Noordzeekanaal in de jaren zeventig van de negentiende eeuw, verloren de Ooster- en Westerdoksuis hun waterkerende functie. Feitelijk ontstond op dat moment de huidige waterstaatkundige toestand waarbij het IJ en het Amsterdamse binnenwater één geheel vormen.



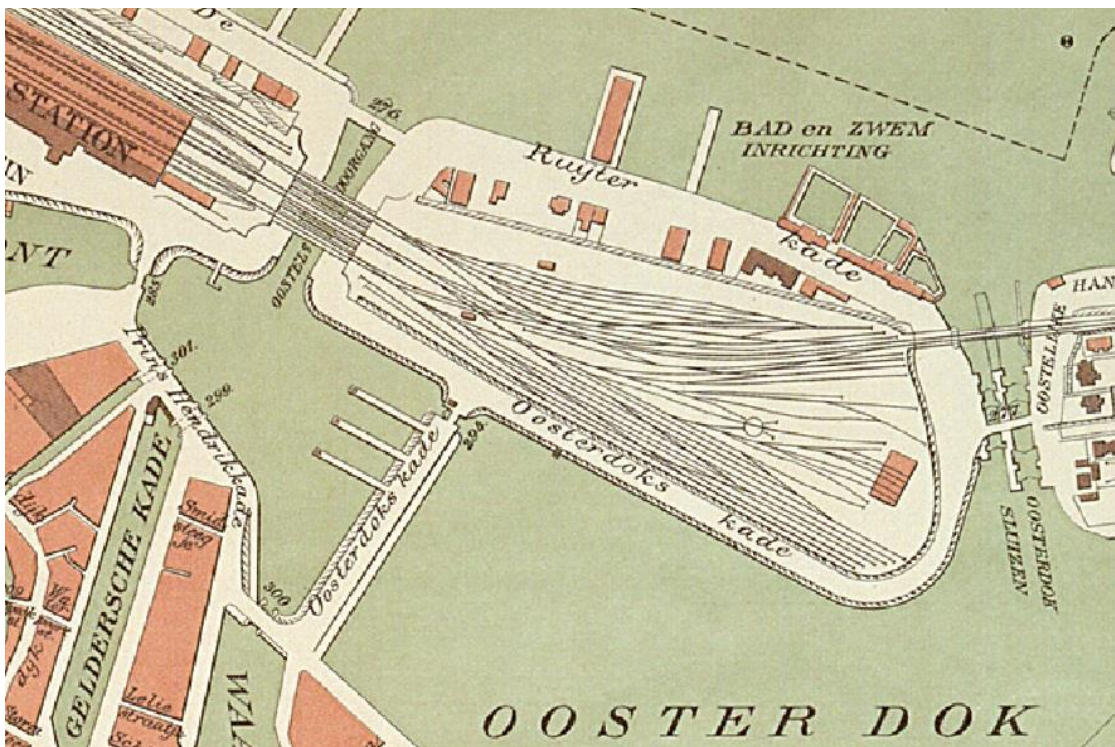
Detail Jacob Kuyper, 1867. De situatie ter hoogte van plangebied Oosterdokseiland Noord circa vijf jaar voor de aanleg van de stationseilanden.

2.2 Aanleg Stationseilanden

Vanaf 1860 werd het aanleggen van nieuwe spoorlijnen door het Rijk ter hand genomen. Voor de spoorverbinding tussen Haarlem, Amsterdam en Utrecht moest een nieuwe oplossing komen omdat beide lijnen eindigden in een kopstation. De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, J.R. Thorbecke, wilde dat de spoorlijn langs de IJ-oever kwam te liggen, met een nieuw te bouwen centraal station in het Open Havenfront. Tegen dit plan bestond veel weerstand vanuit de stad en de scheepvaart, maar in 1869 werd bij Koninklijk besluit bepaald dat het nieuwe station aan het IJ gebouwd zou worden. In 1870 werd met het werk begonnen. Tussen 1872 en 1877 werden in het open havenfront tussen Westerdok en Oosterdok drie kunstmatige eilanden opgeworpen met zand afkomstig van de aanleg van het Noordzeekanaal.

Het middelste eiland was bedoeld voor de bouw van het nieuwe Centraal Station, de andere twee eilanden hoofdzakelijk voor de bijbehorende spoorwegen. De eilanden kregen aanvankelijk de functionele namen Oostelijk- en Westelijk Stationseiland mee. De Oostelijke- en Westelijke Toegang, de waterwegen die de drie eilanden van elkaar scheidden, werden met stalen spoorwegviaducten overspannen. Deze werden gekenmerkt door een rijke architectuur, waarvan enkele fragmenten bewaard zijn gebleven.

De grootte van het Oosterdok nam door deze ingrepen aanzienlijk af, omdat de bestaande Oosterdoksdiijk deels is opgenomen in het Oosterdokseiland. De zuidwestelijke punt van de Oosterdoksdiijk bleef bestaan om als verbinding te dienen tussen het nieuwe Oosterdokseiland en het Waalseiland.¹ Dit gedeelte kreeg vanaf 1886 de naam Oosterdoks-kade of -dam mee.² Het spoortracé kwam gedeeltelijk over het oostelijke deel van de dijk heen te liggen. De Oosterdoks-luizen, die met de afsluiting van het IJ hun functie als primaire waterkering hadden verloren, werden door een spoorbrug grotendeels overdekt. Deze spoorbrug kon voldoende worden geopend voor hogere schepen. Via een doorgang uit 1884 in de Oosterdoks-dam bleef de doorvaart tussen het IJ, het Oosterdok en het Open Havenfront mogelijk. De Oosterdoks-luizen bleven nog enige tijd intact, maar in 1908 werden ze gedeeltelijk ontmanteld om de doorvaart van grotere schepen mogelijk te maken. De doorvaart werd hierbij verbreed van 15 meter naar 25 meter. Minder dan tien jaar later was ook de nieuwe doorvaart te smal voor grotere zeeschepen. De spoorlijn maakte verdere uitbreiding onmogelijk. De rol van het Oosterdok als onderdeel van de zeehaven kwam hiermee definitief ten einde.³



Detail PW Scheltema 1900. De situatie ter hoogte van Plangebied Noord na de aanleg van de stationseilanden. De eerste bebouwing aan de De Ruijterkade en de Oosterdoks-luizen zijn tevens afgebeeld.

2.3 Inrichting Oosterdokseiland

De Oostelijke- en Westelijke Stationseilanden boden na voltooiing van het Centraal Station, ruimte aan het spoortracé en aan rangeer- en stallingsterreinen. Behalve rangeer- en stallingsterreinen kende het Oosterdokseiland aan de noordzijde ook andere gebruiksvormen. Over de gehele lengte van de drie stationseilanden werd de De Ruijterkade aangelegd. Ter hoogte van de

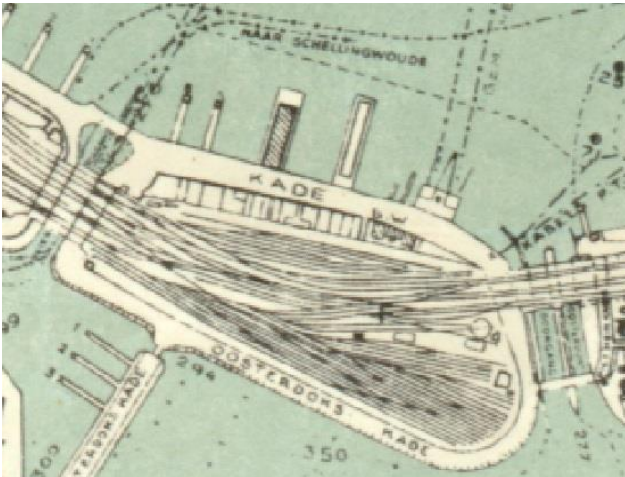
¹ Op de kaart van de Dienst der Publieke Werken in de Atlas van J.C. Loman jr uit 1876 is deze verbinding gemarkeerd als Oosterdoksdiijk. De aanduiding Oosterdoksdiijk maakte in de loop der tijd plaats voor Oosterdoks-kade

² J.A. Wiersma, *De Naam van Onze Straat*, Amsterdam 1978, p. 150.

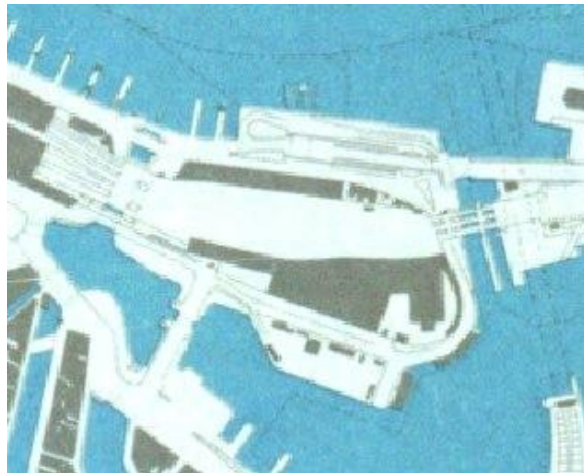
³ H. Dessens, 'Van Zeehaven tot Binnenwater' in: T. Dekker (red.), *Het Oosterdok: Verhalen van een Amsterdamse Haven*, Zutphen 2011, p. 38.

oostelijke- en westelijke stationseilanden droeg de kade tot 1880 enkele jaren respectievelijk de namen Ooster- en Westerhoofd.⁴ Aan de kade werden pieren aangelegd voor diverse stedelijke- en regionale veerdiensten.

Vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw verscheen de eerste bebouwing aan de kade, die een goed beeld geeft van de hoofdstedelijke architectuur rond de eeuwwisseling. Een groot deel van de bebouwing langs deze kade is al voor 1920 gesloopt ten behoeve van de bouw van de tweede perronkap van het Centraal Station. In feite resteert nu alleen nog het oostelijk deel van de historische bebouwing aan de De Ruijterkade, een ensemble van bovengemiddeld architectonisch niveau dat is gewaardeerd met de orden 1-3. De historische functies in deze strook waren voornamelijk toegespitst op handel en scheepvaart.



Detail PW 1950. Het Oosterdokseiland vóór de bouw van



Detail PW 1976. Het spoorwegemplacement heeft plaatsgemaakt voor het nieuwe stationspostkantoor. Ook is er veel land aangeplempt aan de IJ-zijde.

De De Ruijterkade is van oudsher een handelskade en heeft lange tijd als aankomst- en vertrekpunt gediend van enkele gemeenteveren van en naar Amsterdam-Noord. Tot het eind van de jaren zestig vertrok de pont vanaf de noordoostelijke hoek van de De Ruijterkade richting de voormalige Valkenweg. Hier waren de textiel fabriek van Hollandia-Kattenburg en de scheepswerven van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) gevestigd. De aanleg van de IJ-tunnel gedurende de jaren zestig leidde ertoe dat de pontsteigers verplaatst werden in westelijke richting. Vanaf de nieuwe aanlegsteiger, die nog grotendeels aanwezig is nabij de Oostertoegang aan de De Ruijterkade, was er een rechte oversteek mogelijk naar het IJplein in Amsterdam-Noord. Nog later is de zuidelijke pontsteiger verplaatst naar zijn huidige locatie ten noorden van het Centraal Station.

⁴ Dit blijkt onder andere uit bestudering van een kaart uit 1881 van de Dienst Publieke Werken.

2.4 De herontwikkeling van het Oosterdokseiland Zuid

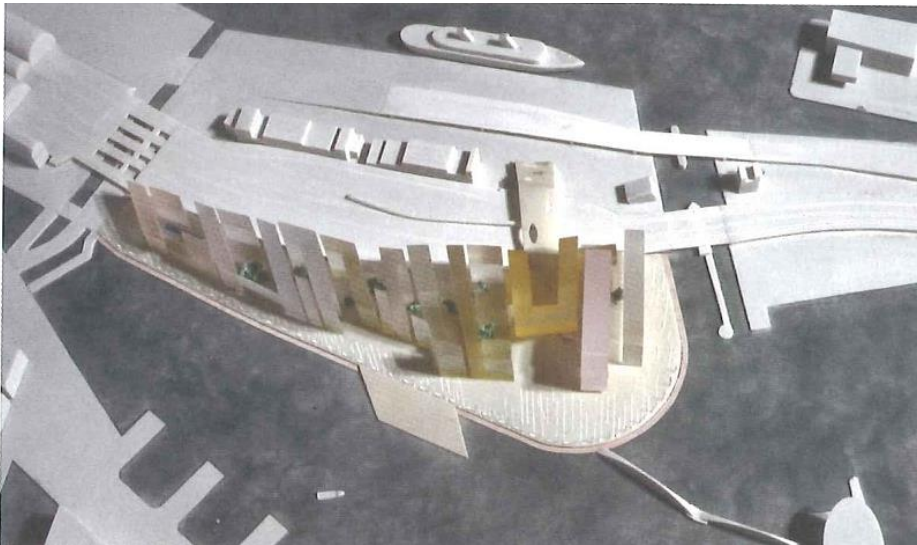
Het beeld van het zuidelijke deel van het Oosterdokseiland is lang bepaald door het stationspostgebouw van P.J. Elling en A. van Gelderen uit 1955-1968. De rangeersporen op deze plek hadden na de elektrificatie van het spoorbedrijf in de jaren dertig hun functie verloren en de situering van het nieuwe postkantoor, bij het Centraal Station en aan het spoor, was destijds optimaal.



Het voormalig stationspostkantoor (1968), gesloopt in 2010 (SAA: BMAB00014000050_009)

In de jaren tachtig kwam de binnenstad in een neerwaartse spiraal terecht, toen bewoners naar de overlooppgebuites verhuisden en kantoren en voorzieningen wegtrokken uit het centrum. Tussen 1975 en 1996 was de hele zuidelijke IJ-oever vrijgekomen van havenfuncties. De gemeente zag de ontwikkeling van dit gebied dat in het verlengde van de binnenstad lag, als een geschikte remedie tegen de teloorgang van het centrum. Aanvankelijk trok de gemeente de regie van de planvorming naar zich toe. In 1992 bleek dat het maken van een masterplan voor het gehele gebied niet het geschikte instrument daarvoor was. Vanaf dat jaar zou de ontwikkeling per deelgebied tot stand komen door een intensieve samenwerking tussen gemeentelijke overheid en particuliere investeerders. De vernieuwing van de het Oostelijke Havengebied leverde daarvoor een goed model. De rol van de Dienst Ruimtelijke Ordening (nu: Ruimte en Duurzaamheid) varieerde van het opstellen van randvoorwaarden, selectie en begeleiding van externe ontwerpers tot soms ook zelf het ontwerp voor een onderdeel leveren. In dit geval begeleidde DRO een externe ontwerper bij de uitwerking van zijn plan en ondersteunde zij de supervisor van de Zuidelijke IJ-oever

Het Oosterdokseiland vormt een van de deelgebieden van de Zuidelijk IJ-oever dat als een zelfstandig eenheid ontwikkeld kon worden. Door de nabije ligging van de binnenstad lag een functie als een dicht bebouwd woon- en werkgebied met een hoge verblijfskwaliteit voor de hand. Alleen de randen van het gebied waren in handen van de gemeente, het grootste deel van de grond was in handen van NS Vastgoed en TPG Post. Gezien de complexiteit van de opgave door de combinatie van een grote dichtheid, een sterke functiemenging en de wens om over de gehele lengte een parkeergarage onder maaiveld aan te leggen, werd het gebied opgevat als één groot project. Aan drie verschillende ontwikkelaars werden plannen gevraagd, waarvan uiteindelijk het voorstel van de combinatie van de MAB en architectenbureau EEA (Erick van Egeraat) zou worden uitgevoerd. Het liet van de drie plannen de beste menging van functies en onderverdeling van de algehele bouwmasa zien. Van begin af aan werd naar een sterke verticale menging van functies gestreefd, wat echter in de uitvoering niet altijd kon worden volgehouden.



Maquette van het ontwerp van MAB i.s.m. EEA (Erick van Egeraat)

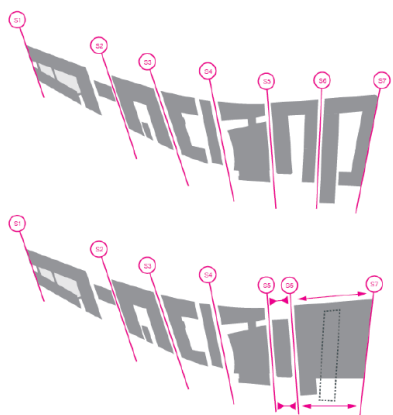
Voor de opzet van het plan waren de volgende principes leidend:

1. De bouwmassa kent een horizontale geleding door een waaier van smalle straten die een doorkijk van het water tot achterin het gebied mogelijk maken.
2. De bouwmassa kent een sterke verticale geleding in bouwkavels die elk door een andere architect is ontworpen om zo een grote afwisseling in de architectuur te krijgen.
3. De bouwmassa kent een oplopende daklijn van het Centraal Station aan de oostzijde naar de westzijde die in een curve van 22 tot 47 meter verloopt. In de uitwerking is daar niet helemaal aan vastgehouden en verscheen hier en daar een extra verdieping.
4. Om ervoor te zorgen dat er geen achterzijden zouden ontstaan werd in de bebouwing een overkraging van 10- 15 meter hoog over de langs het spoor lopende straat gerealiseerd in de vorm van bijzonder vormgegeven kolommen.
5. Aan de kant van het spoor is in de vormgeving van de gevels op de begane grond zoveel mogelijk voorkomen dat dichte puien ontstonden en vuilcontainers achterweg bleven.



In de vormgeving van de bebouwing, waarvoor onder meer hvdn architecten, Maccreanor Lavington architects en Meyer en Van Schooten ontwerpen leverden, is gestreefd naar een grote afwisseling in vormgeving. In de uitwerking is de vormgeving uiteindelijk eenvormiger geworden dan de bedoeling was.

In 2015 kreeg UN Studio de opdracht om op de locatie van het Stationspostkantoor van Merkelbach en Elling een ontwerp te maken voor een gebouw met woon –en kantoorfuncties en in de plint commerciële functies zoals dienstverlening en horeca. De massaopbouw is in het ontwerp zo geleed dat deze beantwoordt aan de in het stedenbouwkundige plan opgenomen parcellering. Ten opzichte van het oorspronkelijk plan is de meest oostelijk steeg langs het conservatorium komen te liggen, dit om toch voldoende licht in de achterlangs lopende spoorstraat te behouden. De hoge, westelijke schijf die in massa en vorm verwijst naar het voormalige Stationspostkantoor steekt fors door over de doorlopende rooilijn. De onderste twee lagen zijn transparant vormgegeven als een overdekte, semipublieke ruimte. De verdiepingen daarboven stulpen uit en vormen de basis voor een doorlopend daklandschap. De hoogte is met 1,2 meter hoger dan de aanvankelijk vastgestelde limiet, maar op het beeld van het stadlandschap heeft dat geen effect.



Principe verschuiving straat en stedenbouwkundige configuratie
Boven: huidig bestemmingsplan, Onder: herijking



Visualisatie van UN Studio van het ontwerp voor Ode kavel 5 en 6

3 Conclusie en advies

Resumé

In de opzet van de bebouwing van het Oosterdokseiland Zuid is, zij het op een groter schaalniveau, zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de historische binnenstad, zowel in de sterke menging van programma, in de structuur van de bouwmassa die door een waaier van steegjes wordt doorsneden als in de afwisseling van architectuur.

Advies

Rooilijnen

Leg in de regels de rooilijnen van de bebouwing vast zodat de structuur van het gebied, gekenmerkt door een waaier van stegen die refereert aan de historische binnenstad, een kade voorlangs en een achterstraat intact blijft,



Zicht op het Oosterdokseiland vanaf de Prins Hendrikkade



De Harry Banninkstraat

Bouwhoogte

De bouwhoogte van de als één bouwmassa opgevatte bebouwing beschrijft min of meer een curve van minimaal 20 tot maximaal 47 meter hoogte. Voor de samenhang van het geheel is aan te bevelen om deze hoogtes in het bestemmingsplan vast te leggen.

Straatplinten

Om te voorkomen dat de bebouwing gesloten achtergevels zouden krijgen, waardoor de sociale veiligheid in het geding was, zijn de gevels langs de Oosterdoksstraat open gehouden. Zorg er in de regels voor dat wordt voorkomen dat achter de puien aan zowel de Oosterdokstraat als in de stegen bergruimtes worden ingericht waardoor gesloten straatgevels ontstaan.



Zicht op de straatplinten, de overkraging van de Oosterdokstraat en de leistenen bekleding van de keermuur van de spoorweg

De overkraging

Door een overkraging van de Oosterdokstraat van 12 tot 15 meter hoog, kan voldoende licht in de Oosterdokstraat binnenvallen. Hierdoor is, mede door de bijzondere vormgeving van de kolommen, een bijzondere, open straatruimte ontstaan. Leg in de regels de hoogte van de overkraging vast.

Zichtlijnen

De ruimte tussen het Centraal Station en de oostelijke bebouwing van Oosterdokseiland Zuid maakt een doorzicht mogelijk naar de open ruimte van het IJ. Leg in de regels vast dat deze ruimte niet kan worden dicht gebouwd.



Ruimte tussen het Centraal Station en het Oosterdokseiland

Bronnen

Bureau Monumenten & Archeologie, Archeologisch Bureauonderzoek 13-099 Oosterdokseiland Noord, Amsterdam 2013.

H. Dessens, 'Van Zeehaven tot Binnenwater' in: T. Dekker (red.), *Het Oosterdok: Verhalen van een Amsterdamse Haven*, Zutphen 2011, p. 38.

S. Lebesque, *Het IJ rondom – Gebouwen, gebieden, groen en kunst aan Noordelijke en Zuidelijke IJ-oever, Amsterdam*, Amsterdam 2011.

Genootschap Leeuwen van het Centraal Station, Rapport ontstaansgeschiedenis Oostertoegang, Amsterdam 2012.

A. Schram, Kees van Ruyven, Hans van der Made e.a., *Amsterdam, terug aan het IJ – Transformatie van de Zuidelijke IJ-oever*, Amsterdam 2012.

F. Smit, *Bruggen in Amsterdam; Infrastructurele ontwikkelingen en brugontwerpen van 1950 tot 2010*, Utrecht 2010.

J.A. Wiersma, *De Naam van Onze Straat*, Amsterdam 1978, p. 150.

Colofon

Datum: 10 februari 2017

Status: Definitief

Redactie: J. van der Werf

Tekst: J. van der Werf

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2016
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek