



Cultuurhistorische verkenning en advies

Plangebied Olympisch Stadion e.o.
Amsterdam 2012

Inhoud

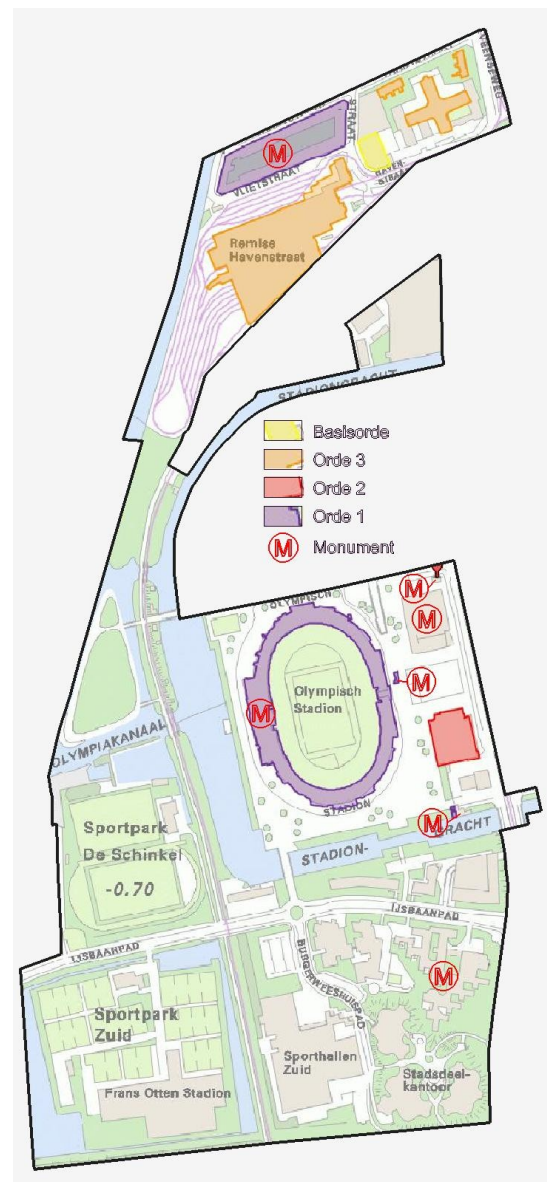
	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
2.1	Voorgeschiedenis	5
2.2	Ontwikkeling Olympisch Stadion e.o.	6
2.3	Schinkeilanden	8
2.4	IJsbaanpad en omgeving	8
3	Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden	10
3.1	Beschrijving monumenten	12
3.2	Overige cultuurhistorische waarden	16
4	Beantwoording vragen Stadsdeel Zuid	20

Inleiding

In opdracht van de Stadsdeel Zuid heeft Bureau Monumenten & Archeologie een cultuurhistorische verkenning en advies opgesteld ten behoeve van een nieuw bestemmingsplan voor het Olympisch Stadion e.o. Hiervoor is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en andere bronnen met betrekking tot het plangebied. In de verkenning is een historisch stedenbouwkundige analyse gemaakt die als uitgangspunt dient voor het advies. Het advies bestaat uit een beantwoording van enkele vragen van het stadsdeel omtrent de regelingen in het bestemmingsplan die betrekking hebben op de aanwezige cultuurhistorische waarden. Het betreft de volgende vragen:

1. Is er bebouwing aanwezig waarvoor voorkomen dient te worden dat deze (al dan niet gedeeltelijk) wordt gesloopt? Kan hierin een onderverdeling worden gemaakt naar de ordewaarderingen?
2. Indien een wijziging van de gevel in de plinten van de Citroëngebouwen en/of het Olympisch Stadion wordt aangevraagd, kan BMA op voorhand aangeven of dit haalbaar zal zijn?
3. Indien bij het advies op vraag 2 gevelwijzigingen op voorhand niet uitgesloten worden, maar er wel behoefte bestaat om voorwaarden mee te geven, welke voorwaarden zouden dit zijn?

Gezien het gecompliceerde verloop van de gebiedsgrenzen laat het plangebied zich het best duiden door de hiernaast afgebeelde kaart.



1 Beleidskader

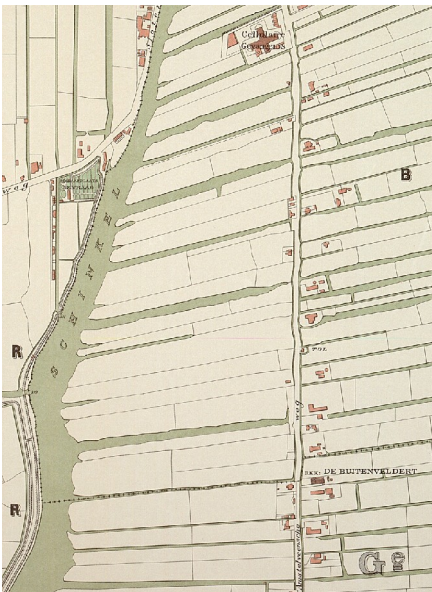
De Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 voorziet in de verplichting voor overheden tot het opstellen van een structuurvisie voor hun gebied. Hierin kan onder andere worden opgenomen welke cultuurhistorische waarden binnen een gebied aanwezig zijn. De visie wordt door middel van het bestaande vergunningstelsel en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening in praktijk gebracht. Voor Amsterdam geldt, naast de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040, de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' (vastgesteld 17 februari 2011). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie is wat de bovengrondse waarden betreft gericht op gemeente-overschrijdende zaken, waardoor het geen inzicht biedt in de lokale waarden.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) uit 2010, waarin de Wro nader is uitgewerkt, is opgenomen dat per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de in een gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Bij nieuwe ontwikkelingen in een gebied dienen de gevolgen voor de cultuurhistorische waarden op voorhand in kaart te worden gebracht. Daarom is het sinds 1 januari 2012 verplicht om cultuurhistorische waarden te verankeren in het proces van ruimtelijke ordening en moet bij het opstellen of wijzigen van een bestemmingsplan daarmee rekening worden gehouden. Voor Amsterdam komt dit punt ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Erfgoed, spiegel van de stad. Visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Voorgeschiedenis

Ten oosten van het huidige plangebied was tot circa 1915 de Binnendijksche Buitenveldertsche Polder gelegen. Deze omvangrijke zeventiende-eeuwse polder, oorspronkelijk begrensd door Amstel, Singelgracht, Overtoomse Vaart, Amstelveenseweg en Kalfjeslaan, was met de ontwikkeling van De Pijp en de Concertgebouw- en Vondelparkbuurt in zuidelijke richting al voor een groot deel volgebouwd. De huidige penitentiaire inrichting aan de Havenstraat werd in 1885 als cellulaire gevangenis gebouwd. Samen met de Schinkel en de Amstelveenseweg is de gevangenis op de onderstaande kaart van Publieke Werken uit 1900 één van de herkenbare elementen binnen het plangebied. De strook waarop het huidige plangebied is gelegen was op dat moment nog buitendijkse veengrond, de Amstelveenseweg was feitelijk een polderdijk, die werd onderbroken door poldersloten.



Uitsnede kaart Dienst der Publieke Werken uit 1900.

Met de invulling van het Uitbreidingsplan Zuid van H.P. Berlage werd opnieuw een groot deel van de polder opgehoogd en bebouwd. Op basis van dit plan kwamen ook het Noorder- en Zuider-Amstelkanaal tot stand die ten westen van de Amstelveenseweg de naam Stadiongracht hebben. Andere beeldbepalende ruimtelijke elementen zijn het spoortracé van het Haarlemmermeerstation uit 1915 en de tramremise aan de Havenstraat uit 1914. Ook de penitentiaire inrichting aan de Havenstraat was in het plan opgenomen.

Voorafgaand aan Plan Zuid was de bouw van een stadion naar ontwerp van H. Elte in 1913 één van de eerste grootschalige ontwikkelingen in het gebied rondom het huidige Olympisch Stadion. Het stadion van Elte lag ruwweg ter hoogte van het huidige bouwblok tussen de Van Tuyl van Serooskerkenweg, de Jasonstraat en de Stadionweg. Berlage had het in zijn ontwerp voor Amsterdam Zuid meegenomen, maar niet bijzonder geaccentueerd. Ten westen van de Amstelveenseweg had hij woonbebouwing voorzien. De hoofdstructuur, het verloop van primaire

infrastructuur en de ligging van water en groen is in de huidige situatie ten opzichte van het Uitbreidingsplan Zuid weliswaar in zuidelijke richting opgeschoven, maar blijft herkenbaar.



Uitsnede van het *Uitbreidingsplan Zuid* uit 1915 van H.P. Berlage.

2.2 Ontwikkeling Olympisch Stadion e.o.

Plan Zuid strekte oorspronkelijk uit tot aan de Ringspoorbaan, maar werd niet volledig tot uitvoering gebracht. Tot aan het Zuider-Amstelkanaal is er in grote lijnen naar het ontwerp van Berlage gebouwd. Eind jaren twintig werd de invulling van het plan overgenomen door de Afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken.

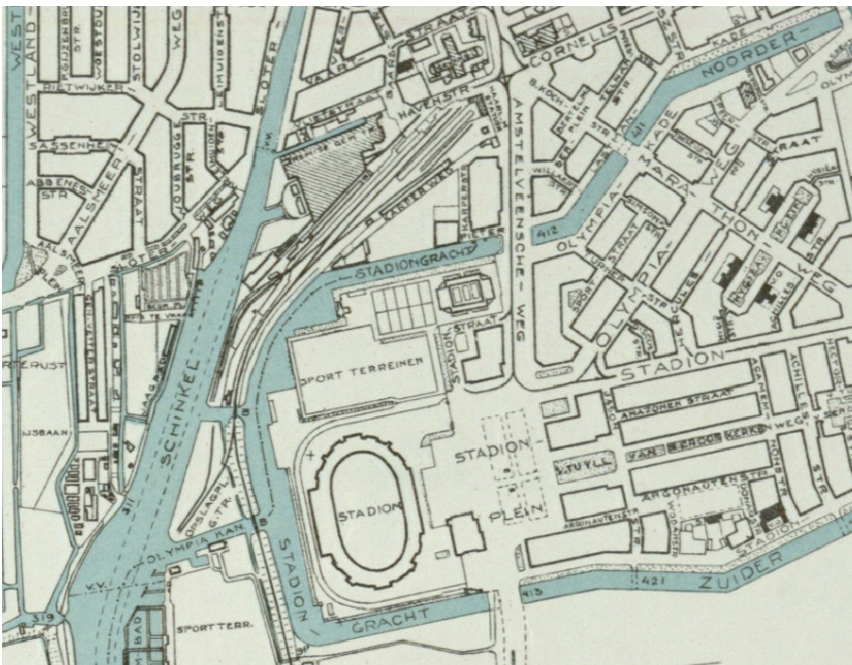
De Olympische Spelen van 1928 vroegen om de bouw van een groter stadion en het onvoltooide Uitbreidingsplan Zuid bood hiertoe ruimte. In eerste instantie was het nieuwe stadion op de plaats van het bestaande stadion voorzien, maar uiteindelijk is er voor de huidige locatie aan de westzijde van de Amstelveenseweg gekozen. Na de Spelen is het stadion van Elte afgebroken om plaats te maken voor de woningbouw tussen de Stadionweg, het Stadionplein, en de Van Tuyl van Serooskerkenweg.

Als architect voor het nieuw te bouwen stadion werd Jan Wils aangetrokken. Cornelis van Eesteren, destijds in dienst van Wils, was verantwoordelijk voor de stedenbouwkundige inpassing van het stadion in het plan van Berlage en werkte mee aan het ontwerp van het gebouw. Het stadion bestond oorspronkelijk uit een ovaalvormig speelveld omringd door een enkele tribune. De Marathontoren naast het stadion was bedoeld voor het Olympisch vuur. Op het omliggende plein stonden twee voorgebouwen met sportzalen, het zuidelijke was bestemd voor schermen en het noordelijke voor krachtsporten, en enkele dienstgebouwen. In 1937 is het stadion nog naar ontwerp van Wils uitgebreid met een nieuwe tribunering, maar bij de restauratie aan het einde van de jaren negentig is het stadion in grote lijnen teruggebracht naar de toestand van 1928. De voorgebouwen werden al eerder afgebroken om plaats te maken voor een tweetal

Citroëngarages, de zuidelijke uit 1931 en de noordelijke uit 1962. Beide garages werden ook door Jan Wils ontworpen. De zuidelijke garage is tussen 1970 en 1972 gedeeltelijk vernieuwd om als showroom dienst te kunnen doen. Dit gebeurde naar ontwerp van architect Herman de Bruin, die het gebouw in vorm grotendeels gelijk heeft gehouden aan dat van Wils.



Detail van luchtfoto uit 1928 – De geringe voortgang van Plan Zuid is goed zichtbaar. Het Olympisch Stadion van Wils is hier in aanbouw, maar reeds herkenbaar. Het zuidelijke grasland is de Binnendijsche Buitenveldersche Polder.



Detail kaart Dienst der Publieke Werken uit 1936 – De stedenbouwkundige situering van het Olympisch Stadion is hier goed zichtbaar. Op de plaats van het oude stadion is reeds woningbouw gerealiseerd en ook de zuidelijke Citroëngarage is herkenbaar. Ten noorden van het stadion zijn nog sportvelden gelegen.



Detail kaart Dienst der Publieke Werken uit 1961 – Ten opzicht van het beeld uit 1936 is er nauwelijks verandering waarneembaar. De noordelijke Citroëngarage van Wils is in aanbouw en in het zuiden is het Burgerweeshuis van Aldo van Eyck herkenbaar.

2.3 Schinkeleilanden

Ten westen van het Olympisch Stadion was een reststrook ontstaan, bestaande uit een drietal eilandjes in de Schinkel. De spoorlijn van de voormalige Haarlemmermeerspoorlijnen, de huidige museumtramlijn, verbond de eilandjes met elkaar. Het noordelijke eilandje was in gebruik als opslagterrein voor de Gemeentetram, het middelste als Olympisch sportterrein en het zuidelijke werd pas aan het einde van de jaren dertig ontgonnen. Rond 2008 zijn de eilanden heringericht door Buro Sant & Co landschapsarchitectuur waarbij ook een gedeelte van de tramremise tot park is omgevormd. In totaal kunnen nu vier eilandjes worden onderscheiden. Van noord naar zuid zijn de eilanden op basis van functie genoemd: Natureiland, Parkeiland, Voetbaleiland en Tenniseiland.

2.4 Ijsbaanpad en omgeving

Het gebied ten zuiden van de Stadiongracht was tot aan het einde van de jaren zestig nog grotendeels grasland dat voor de beoefening van verschillende sporten werd gebruikt. Vanaf het einde van de jaren dertig was het meest westelijke grondstuk aan de Schinkel in de wintermaanden als ijsbaan in gebruik. In 1949 kreeg de straat die door het gebied liep om die reden de naam Ijsbaanpad. In de zomermaanden was het terrein als camping ingericht. Aan het begin van de jaren negentig verhuisden tennisverenigingen AHC en De Algemene naar het terrein van de voormalige ijsbaan. Eerder waren deze verenigingen op een naastgelegen veld gevestigd, ten westen van de Sporthallen Zuid. Sinds 2004 is op dit veld de nieuwbouw van het Frans Ottenstadion gelegen. Het voormalige clubhuis van de ijsclub, rond 1937 gebouwd, is nu in gebruik bij Tennisclub Ijsbaanpad en ALTC De Algemene. De ontwikkeling van het gebied tussen de huidige museumtramlijn en de Amstelveenseweg kwam langzaam op gang. De bouw van het Burgerweeshuis naar ontwerp van Aldo van Eyck tussen 1958 en 1960 vormt het begin van een reeks bouwprojecten in het gebied. Zo is in 1966 aan de noordzijde van het ijsbaanpad een zogeheten ANWB Technostation geopend, een garagewerkplaats. Halverwege de jaren zeventig kwamen de Sporthallen Zuid gereed en enkele jaren later twee naastgelegen kantoorgebouwen. Vanaf het begin van de jaren negentig kan de geringe bouwhoogte van het Burgerweeshuis worden gezien als een uitgangspunt voor

ontwikkelingen in het gebied. In het betreffende bestemmingsplan ('Zuidstrook' uit 1991) staat opgenomen dat een groot contrast in bouwhoogte tussen het Burgerweeshuis en de omliggende bebouwing wordt vermeden door bebouwing vanaf Station Zuid richting Schinkel in hoogte te laten afnemen. In de jaren negentig ontwierp Aldo van Eyck het kantorencomplex Tripolis als een scherm rond zijn Burgerweeshuis dat tegelijkertijd onder zijn leiding werd gerenoveerd en uitgebreid. Iets noordelijker werden er nog enkele kantoorgebouwen op de strook tussen IJsbaanpad en Stadiongracht gerealiseerd die eveneens in relatie tot het Burgerweeshuis zijn ontworpen. Destijds was hier onder andere het Sociaal Agogisch Centrum gevestigd. Het gebouw op de hoek met de Amstelveenseweg correspondeert in bouwhoogte met het tegenoverliggende kantoorgebouw aan het begin van de Fred. Roeskestraat.

3 Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden

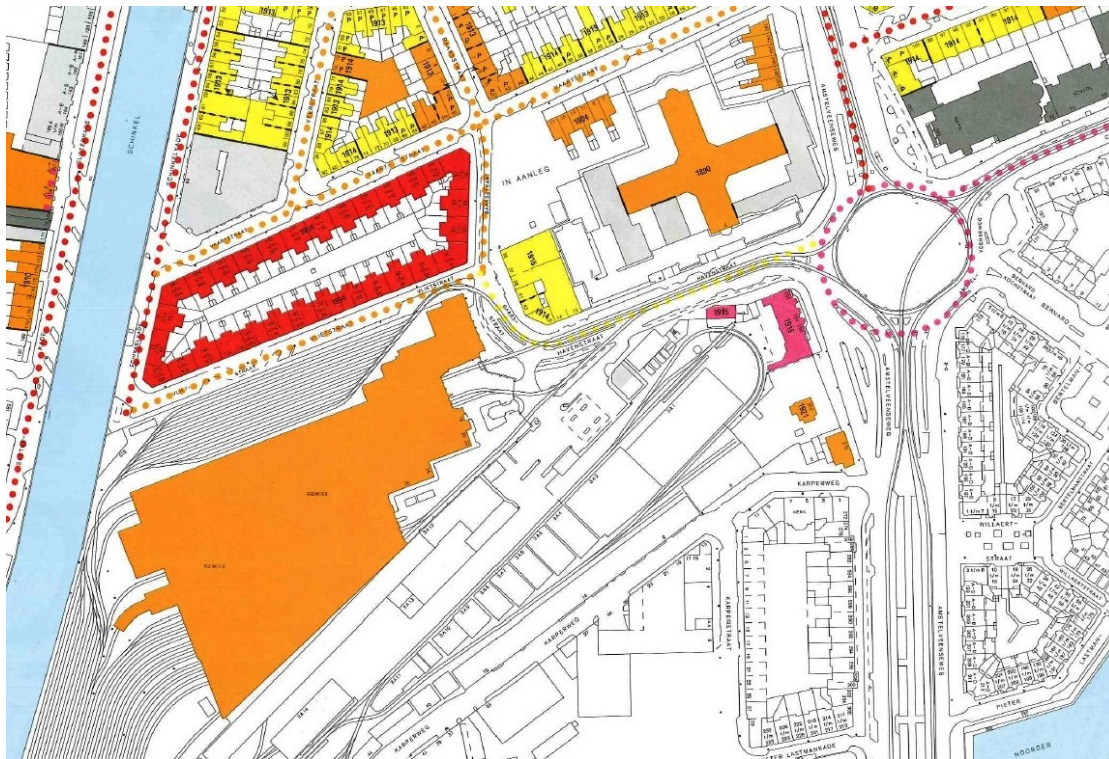
Binnen het plangebied is een aantal Rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig die hieronder kort zijn beschreven. Als onderdeel van de waarderingskaarten 19^{de} eeuwse Ring en de Gordel 20-40 (de zogeheten ordekaarten) is aan iedere architectuureenheid – een pand, een serie panden of een geheel bouwblok – een waardering van de architectonische kwaliteit gegeven, aangeduid met een orde, oplopend van basisorde naar orde 1. Bij orde 1 objecten gaat het meestal om een monument.

Orde 2 panden worden in de welstandkaart beschouwd als ‘monumentwaardige bouwwerken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering en bouwwerken met een bijzondere cultuurhistorische betekenis’.

Orde 3 panden zijn ‘karakteristieke bouwwerken met architectonische en/of stedenbouwkundige meerwaarde’.

Basisorde-waardering is toegekend aan de voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren.

Met stippellijnen is de stedenbouwkundige waarde van de straten en pleinen aangeduid, oplopend van basiszone via zone C en B naar zone A.



Ordekaart 4 ‘Atlas 19^e-eeuwse Ring’ – Tramremise Havenstraat e.o. (paars: orde 1, rood: orde 2, oranje: orde 3, geel: basisorde en grijs: geen status) Met stippellijnen zijn een viertal stedenbouwkundige zones aangeduid (paars: zone A, rood: zone B, oranje: zone C en geel: basiszone. Deze kleurcodering komt overeen met de verschillende ordes).



Ordekaart 4 'Atlas Gordel 20-40' – Stadionplein e.o. (*paars*: orde 1, *rood*: orde 2, *oranje*: orde 3, *geel*: basisorde, *lichtgrijs*: geen status en *donkergrijs*: bebouwing van na '20-'40) Met stippellijnen zijn een viertal stedenbouwkundige zones aangeduid (*paars*: zone A, *rood*: zone B, *oranje*: zone C en *geel*: basiszone. Deze kleurcodering komt overeen met de verschillende ordes).

Omdat de 'Atlas Gordel 20-40' in 2000 is verschenen en de 'Atlas 19^e eeuwse Ring' in 2004 is het mogelijk dat de kaarten niet volledig actueel zijn. Nb. op de bovenstaande waarderingskaart van de 'Gordel 20-40' is de noordelijke Citroëngarage donkergrijs gekleurd. Deze kleur geeft aan dat het bebouwing van na 1920 – 1940 betreft en zegt niets over de waardering. Feitelijk is de zuidelijke garage abusievelijk rood gekleurd aangezien deze in 1972 werd herbouwd.

3.1 Beschrijving monumenten



Atlas Amsterdam, 2009 - Hoofdpoort van het Olympisch Stadion.

Complex Olympisch Stadion, Rijksmonument (tot het huidige complex behoren het stadion, de Marathontoren, het Van Tuylmonument, de entreepartijen en ommuringen, de noordelijke dienstwoning en de zuidelijke dubbele dienstwoning)

Het Olympisch Stadion-complex uit 1928 is gesitueerd op het, aan de toenmalige zuidwestelijke stadsrand gesitueerde, Olympische sportterrein en werd omgeven door de daartoe gegraven Stadiongracht als verbinding tussen Zuider- en Noorder-Amstelkanaal en Schinkel.

Door middel van afsluitmuren met hekken en dienstgebouwen was het stadion van het ruim opgezette Stadionplein gescheiden.

De gebouwen van het Olympisch Stadion-complex, die rechtstreeks aan de negende Olympische Spelen van 1928 herinneren, zijn uitgevoerd in een voor het werk van Jan Wils kenmerkende vormtaal. Deze is deels op het werk van Frank Lloyd Wright geïnspireerd. Kenmerkend zijn de nadruk op het metselwerk (natuurstenen accenten, toepassing van glasstenen en verschillende soorten metselverbanden), de sterke horizontale lijnen van de in- en uitspringende bouwvolumes en luifels, verticale accenten en geïntegreerde bloembakken en afsluitmuren.

Het Olympisch Stadion-complex is van algemeen belang uit het oogpunt van cultuur-, sport-, architectuur, bouw- en stedenbouwkundig-historische waarde. In het bijzonder is het complex van belang als tastbaar bewaard gebleven herinnering aan de in 1928 in Nederland gehouden Olympische Spelen en als nationaal sport-, cultuur- en manifestatiepodium.



H. van Gool, 2002 - Noordelijke Citroëngarage.

Noordelijke Citroëngebouw, gemeentelijk monument

Het noordelijke Citroëngebouw (of Citroëngarage) uit 1959-62 is gebouwd op de plek van het noordelijke voorgebouw van het Olympisch Stadion en vormt het sluitstuk van een gebied waarin alle gebouwen en artefacten zijn ontworpen door architect Jan Wils (1891-1972). De kassa's die oorspronkelijk in het gebouw waren opgenomen, zorgen voor een concrete relatie met het sportcomplex. Samen met het zuidelijke Citroëngebouw geeft het bovendien uitdrukking aan de decennialange aanwezigheid van het automobielbedrijf Citroën in dit gebied.

Het gebouw, op rechthoekige grondslag, telt drie bouwlagen met daaronder een kelder en daarboven een parkeerdek. Aan de noordzijde zijn op het dak een kantine, technische ruimten en een autolift gebouwd. Op de zuidwesthoek bevindt zich een kleine opbouw voor het trappenhuis met spiltrap, die tot in de kelder doorloopt. De constructie is van gewapend beton, waardoor een enorme openheid en helderheid in plattegrond mogelijk was. Op de open door kolommen onderbroken verdiepingen - met grotendeels glazen gevels - zijn functie-eenheden als kantoren, receptie, portiersloge, toiletgroepen, wasruimten, wachtkamers, showrooms, reparatiewerkplaatsen, spuiterij en andere (technische) ruimten ondergebracht. Deze zijn in centrale 'eilanden' gesitueerd of in afzonderlijke ruimten langs de zuid- oost of noordgevel. Extern zijn deze eenheden ook als zodanig te onderscheiden.

Met uitzondering van de kelder die bijna in zijn geheel is ingericht als magazijn, zijn de open ruimten bestemd voor auto's; elke verdieping oorspronkelijk voor een bepaald model of type. De verdiepingen zijn met elkaar verbonden middels hellingbanen, die vanaf de hoofdingang op de zuidoosthoek afbuigen naar de begane grond, de verdiepingen (via de zuidzijde naar de eerste verdieping en daarna aan de westzijde naar de tweede verdieping) en naar de kelder (in noordelijke richting achter langs de kantoren en showrooms aan de oostzijde). Het parkeerdek is voor auto's via de autolift te bereiken. Behalve het trappenhuis op de zuidwesthoek, zijn er nog enkele secundaire verkeersruimten in de vorm van trappenhuisen met steektrappen en een personenlift aanwezig, centraal in het gebouw en aan de oostzijde.



H. van Gool, 2009 – Burgerweeshuis.

Burgerweeshuis, gemeentelijk monument

Het Burgerweeshuis uit 1958 – 1960 staat op een perifere locatie aan de westelijke rand van Amsterdam Zuid, net binnen de A10. Van Eyck vond het destijds een 'spannende plek', waar de bewegingen van de grote stad aanwezig zijn. Het drukke autoverkeer over de Amstelveense weg en het vliegverkeer van en naar Schiphol waren in zijn ogen geen minpunten maar juist manifestaties van 'de grote ruimte', met andere oorden dichtbij en ver weg. Ook het stadion, toen nog in gebruik voor belangrijke voetbalwedstrijden, beschouwde hij als een boeiend gegeven, waar tienduizenden uit alle provincies zich verzamelen. 'Beeld-arm is de plek niet', zo vatte Van Eyck de karakteristiek van de locatie kort samen. Op de door hem gemaakte situatietekening zijn deze elementen, stadion, vliegtuigen, diagonaal overvliegend, stad, en weg, uitdrukkelijk aangegeven.

Het weeshuis dat onderdak bood aan 125 kinderen staat vrij op een grote kavel. Het niet bebouwde deel van de kavel is ingericht als gazon. Dit biedt de mogelijkheid om het complexe gebouw van verschillende kanten goed in ogenschouw te nemen. Het vormt niet alleen architectonisch, maar ook stedenbouwkundig een opvallend gegeven door de geringe bouwhoogte. Alle omringende bebouwing is later toegevoegd, grotendeels in relatie tot het Burgerweeshuis. Het grote kantorencomplex Tripolis, voltooid in 1994, is door Van Eyck zelf ontworpen. Tegelijkertijd werd het Burgerweeshuis onder zijn leiding gerenoveerd.

Het weeshuis is internationaal het beroemdste ontwerp van Van Eyck.



H. van Gool, 2009 – Hoek Vaartstraat en Baarsstraat.

Woonhuizen Schinkelkade 71-86, Vaartstraat 101-259, Baarsstraat 50-96, Vlietstraat 2-168, gemeentelijk monument

Het complex aan de Schinkelkade 71-86, Vaartstraat 101-259, Baarsstraat 50-96, Vlietstraat 2-168 uit 1913 heeft stedenbouwkundige waarde, omdat het door zijn schaal en opzet een uitgesproken stedenbouwkundig karakter heeft, dat van belang is als een sterk in het oog springend onderdeel van de gevarieerde bebouwing in de Schinkelbuurt. De stedenbouwkundige functie wordt benadrukt door de markante vormgeving met afwisselend ingedeelde gevelwanden met zorgvuldig gedetailleerde ingangsportieken, erkerstroken en risalieten, alsmede diverse dakhuisen en topgevels. Langs het water van de Schinkel maakt het complex deel uit van de vanaf diverse standpunten opvallende bebouwing aan de Schinkelkade. Op het kruispunt van de Vaartstraat en de Baarsstraat vormt een tussen erkerstroken ingeklemde schuine hoekpartij met een tekstpaneel en een dakruiter een belangrijk stedenbouwkundig accent. Het complex heeft architectuurhistorische waarde als een goed voorbeeld van in een nieuw-historiserende trant vormgegeven woningwetbouw. Ten opzichte van de door rationalistische- en Amsterdamse Schoolontwerpen gedomineerde sociale woningbouw in het Amsterdam van de eerste decennia van de twintigste eeuw vertegenwoordigt het complex door zijn vormgeving zeldzaamheidswaarde. Weliswaar ging de originele detaillering van de gevelopeningen en de dakkapellen verloren, maar ondanks deze (reversibele) wijziging bleef het authentieke karakter zeer goed herkenbaar. Een opmerkelijk detail vormen de in navolging van oude voorbeelden in de Amsterdamse binnenstad toegepaste gevelstenen met diverse motieven. In zijn opzet en vormgeving geeft het complex een goede indruk van het oeuvre van het Amsterdamse architectenduo Tj. Kuipers en A. Ingwersen dat diverse hoofdstedelijke ontwerpen op zijn naam heeft staan en vooral bekend is van werken voor gereformeerde opdrachtgevers. In hun oeuvre vormt dit complex het eerste voorbeeld van woningwetbouw. Er is cultuurhistorische waarde omdat het in opdracht van de gereformeerde woningbouwvereniging Patrimonium gebouwde complex een weerspiegeling vormt van de contemporaine verzuilde verhoudingen in de maatschappij en een indruk geeft van de ideeën over huisvesting van de arbeidersklasse.

3.2 Overige cultuurhistorische waarden

Het plangebied Olympisch Stadion e.o. wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een groot aantal gebouwen en faciliteiten met een sportfunctie. Deze bevinden zich rondom en ten zuiden van het stadion, dat als middelpunt van het plangebied kan worden beschouwd. In dit deel van het plangebied zijn ook enkele bedrijven gevestigd, maar wordt nagenoeg niet gewoond. In het gedeelte van het plangebied ten noorden van het stadion zijn wel woningen aanwezig maar de meeste gebouwen hebben een utilitaire functie.



Atlas Amsterdam, 2006 – Omgeving Tramremise Havenstraat.

Tramremise en omgeving

Het noordelijk deel van het plangebied waarvan de Tramremise aan de Havenstraat en de kleinschalige bedrijvigheid aan de Karperweg deel uitmaakt, kent de charme van een rafelrand van de stad waarin al sinds lange tijd infrastructurele- en andere gebouwen met een ongepolijst industrieel karakter gelegen zijn. De combinatie van de oude spoorlijnen binnen het plangebied Havenstraat, het rangeerterrein van de tramremise en de museumtramlijn naar het Haarlemmermeerstation zijn versterken dit karakter. In nabijheid van het centrum zijn dergelijke gebiedjes zeldzaam geworden.



Stadsdeel Zuid, 2010 – Park Schinkeleilanden.

Park Schinkeleilanden

In het kader van de aanleg van een groene verbinding tussen het Vondelpark in het noorden en het Amsterdamse Bos in het zuiden is de oostelijke Schinkeloever ter hoogte van het plangebied heringericht door Buro Sant & Co.

Hierbij is er gekozen voor een viertal eilanden met een bestaande spoordijk als as. Van noord naar zuid zijn de volgende eilanden op basis van functie genoemd: Natuureiland, Parkeiland, Voetbaleiland en Tenniseiland. De aanleg van het Olympisch Stadion complex in de jaren twintig had er al voor gezorgd dat het huidige Voetbaleiland was ingericht als sportterrein. Halverwege de jaren dertig kwam er ten zuiden daarvan nog een sportterrein bij waarop destijds de Amsterdamse IJclub gevestigd was. Nu staat dit terrein bekend als het Tenniseiland.



M. Möller, 2010 – Kantorencomplex Tripolis.

Kantorencomplex Tripolis

Kantorencomplex dat tussen 1992 en 1994 is gebouwd naar ontwerp van Aldo en Hannie van Eyck. Het bestaat uit een drietal bouwblokken die de namen Alfa, Bèta en Gamma dragen. Elk bouwblok bestaat uit drie vleugels rondom een centrale toren. Het complex is ontworpen in relatie tot het naastgelegen Burgerweeshuis, eveneens van Van Eyck, en dient als een scherm in de richting van de Ring A10. Vanaf het gelijkvloerse weeshuis bezien neemt de bouwhoogte geleidelijk toe tot zeven lagen en zakt vervolgens weer tot vijf lagen. De vleugels zijn onderling op grondniveau geschakeld. Het echtpaar Van Eyck heeft het gebouw zo ontworpen dat er binnen een vrije indeling mogelijk is en dat alle kantooruimtes naar buiten toe gericht zijn. Dit komt voort uit de gedachte dat de mens centraal moet staan in het ontwerpproces. De gevels zijn gedeeltelijk bekleed met hardhout en de kozijnen zijn voorzien van felle kleuren. In dezelfde periode werd door het echtpaar Van Eyck ook het Burgerweeshuis gerestaureerd.



Atlas Amsterdam, 2002 – Stadiongracht gezien vanaf de Stadionbrug.

Stadiongracht en Stadionbrug (Brug 413)

Als ruimtelijk element is de Stadiongracht feitelijk een verbinding tussen het Noorder- en Zuider-Amstelkanaal, zoals deze in het Uitbreidingsplan Zuid van H.P. Berlage waren voorzien. Het gedeelte ten westen van de Amstelveenseweg draagt de naam Stadiongracht.

De brug over de Stadiongracht/Zuider-Amstelkanaal werd in 1937 gebouwd naar een ontwerp van P.L. Kramer. Op granieten sokkels van circa 8 meter hoog zijn aan de zijde van Amstelveen een tweetal beelden geplaatst van beeldhouwer Hildo Krop. Aan de westkant is een brugwachter afgebeeld, aan de oostkant een moeder met kind.

Bronnen:

Daale, E. en G. van der Plas, 'De omgeving van het Olympisch stadion', *Amstelodamum* 90 (2003) nr. 4 (juli/augustus), pp. 3-8.

Ligetelijn, V., *Aldo van Eyck – Werken*, Bussum 1999, pp. 257-259.

Looyenga, A., 'Stadion, Stadionplein en Stadionwijk in Amsterdam', *Cuypersbulletin* 8 (2002) nr. 1 (april), pp. 8-14.

Smit, F.V., *Bruggen in Amsterdam. Infrastructurele ontwikkelingen en brugontwerpen van 1850 tot 2010*, Utrecht 2010, pp. 169-171.

Wiersma, J.A., *De naam van onze straat*, Amsterdam 1978, p. 231.

Beantwoording vragen Stadsdeel Zuid

1. Is er bebouwing aanwezig waarvoor voorkomen dient te worden dat deze (al dan niet gedeeltelijk) wordt gesloopt? Kan hierin een onderverdeling worden gemaakt naar de ordewaarderingen?

Advies BMA:

Vanzelfsprekend zijn alle in het gebied aanwezige Rijks- en gemeentelijke monumenten door middel van wetgeving beschermd. Voor Rijksmonumenten geldt de Monumentenwet 1988 en voor gemeentelijke monumenten de gemeentelijke erfgoedverordening. Waarderingskaarten geven een gelaagde architectuurhistorische en stedenbouwkundige waardering weer. Slechts voor een gedeelte van het plangebied Olympisch Stadion e.o. bestaan waarderingskaarten waardoor niet alle bebouwing is gewaardeerd. Betekenisvolle bebouwing wordt in het bovenstaande rapport beschreven, maar voor Kantorencomplex Tripolis zou (gedeeltelijke-) sloop in het bijzonder voorkomen moeten worden. Ook verdient het aanbeveling om het industriële karakter rondom de tramremise aan de Havenstraat en de Karperweg te respecteren bij eventuele toekomstige ontwikkelingen.

2. Indien een wijziging van de gevel in de plinten van de Citroëngebouwen en/of het Olympisch Stadion wordt aangevraagd, kan BMA op voorhand aangeven of dit haalbaar zal zijn?

Advies BMA:

Het Olympisch Stadion en de noordelijke Citroëngarage hebben respectievelijk de status van Rijksmonument en gemeentelijk monument. Als gevolg hiervan is elke wijziging of verbouwing aan deze gebouwen vergunningplichtig. Op voorhand kan BMA reeds aangeven dat het huidige aantal gevelopeningen in het Olympisch Stadion dient te worden gehandhaafd. Dit gebouw biedt dus geen mogelijkheden tot wijziging van de gevel in de plinten of anderszids.

De noordelijke Citroëngarage biedt onder bepaalde voorwaarden meer ruimte tot wijziging van de plinten, maar hier voorziet BMA problemen vanwege de achterliggende constructie van het gebouw.

Aan de zuidelijke Citroëngarage is geen waardering toegekend aangezien het gebouw in zijn huidige vorm uit 1972 stamt. Dit betekent dat dit gebouw de meeste mogelijkheden biedt tot wijziging van de gevel in de plinten.

3. Indien bij het advies op vraag 2 gevelwijzigingen op voorhand niet uitgesloten worden, maar er wel behoefte bestaat om voorwaarden mee te geven, welke voorwaarden zouden dit dan zijn?

Advies BMA:

Gezien de noordelijke Citroëngarage de status van gemeentelijk monument heeft, zijn wijzigingen aan dit gebouw altijd vergunningplichtig. Er zal in elk geval rekening gehouden moeten worden met de constructie van het gebouw. Zo ligt één van de hellingbanen direct achter de zuidgevel van het gebouw wat leidt tot een beperking van bruikbare ruimte. Bij de westgevel correspondeert de gevel niet met de achterliggende vloerindeling. Het verdient aanbeveling eventuele mogelijkheden te zijner tijd op voorhand met BMA te bespreken.

Colofon

Historisch stedenbouwkundige analyse
Voor akkoord controle proces en waardestelling:

Hoofd afdeling Monumenten BMA
K. Westerink

Datum: 26 april 2012
Status: concept
Redactie: J. van der Werf
Tekst: C. van Onna

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2012
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

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