

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES		
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		VERKEER		
28	-	VERVAARD. VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)								
281	0	Constructiewerkplaatsen:								
281	1a	- gesloten gebouw. p.o. < 200 m2	2	2	3.1	1	3.1	1	G	b
284	B1	Smederijen. lasinrichtingen. bankwerkerijen e.d.. p.o. < 200 m2	2	2	3.1	1	3.1	1	G	b
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig. p.o. <200 m2	2	2	3.1	1	3.1	1	G	b
32	-									
32	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-. VIDEO-. TELECOM-APPARATEN EN -BENODIGDH.								
321 t/m 323		Vervaardiging van audio-. video- en telecom-apparatuur e.d.	2	0	3.1	2	3.1	2	G	b
3210		Fabrieken voor gedrukte bedrading	3.1	1	3.1	2	3.1	1	G	b
33	-									
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN								
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	2	0	2	0	2	1	G	b
34	-									
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.								
361	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m2	0	1	1	0	1	1	P	b
362		Fabricage van munten. sieraden e.d.	2	1	1	1	2	1	G	b
363		Muziekinstrumentenfabrieken	2	1	2	1	2	2	G	b
364		Sportartikelenfabrieken	2	1	3.1	2	3.1	2	G	b
365		Speelgoedartikelenfabrieken	2	1	3.1	2	3.1	2	G	b
3661.1		Sociale werkvoorziening	0	2	2	0	2	1	P	b
3661.2		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	2	1	3.1	2	3.1	2	G	b
37	-									
45	-	BOUWNIJVERHEID								
45	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	1	2	3.1	1	3.1	2	G	b
45	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	1	2	3.1	1	3.1	2	G	b
45	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	1	2	1	2	1	G	b
50	-									
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S. MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS								

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES		
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		VERKEER		
501. 502. 504		Handel in auto's en motorfietsen. reparatie- en servicebedrijven	1	0	2	1	2	2	P	b
5020.4	B	Autobeklederijen	0	0	1	1	1	1	G	b
5020.4	C	Autospuitinrichtingen	3.1	2	2	2	3.1	1	G	b
5020.5		Autowasserijen	1	0	2	0	2	3	P	b
503. 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	2	1	2	1	P	b
51	-									
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING								
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P	
5134		Grth in dranken	0	0	2	0	2	2	G	b
5135		Grth in tabaksprodukten	1	0	2	0	2	2	G	b
5136		Grth in suiker. chocolade en suikerwerk	1	1	2	0	2	2	G	b
5137		Grth in koffie. thee. cacao en specerijen	2	1	2	0	2	2	G	b
5138. 5139		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	1	1	2	1	2	2	G	b
514		Grth in overige consumentenartikelen	1	1	2	1	2	2	G	b
5153	0	Grth in hout en bouwmaterialen:								
5153	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	1	3.1	1	3.1	2	G	b
5153	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	1	2	1	2	1	G	b
5153.4	4	zand en grind:								
5153.4	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	1	2	0	2	1	G	b
5154	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:								
5154	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	3.1	1	3.1	2	G	b
5154	2	- algemeen: b.o. <= 2.000 m²	0	0	2	0	2	1	G	b
5155.2		Grth in kunstmeststoffen	2	2	2	2	2	1	G	b
5156		Grth in overige intermediaire goederen	1	1	2	1	2	2	G	b
5157	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	1	1	3.1	1	3.1	2	G	b
5157.2/3	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	1	1	3.1	1	3.1	2	G	b
5162	0	Grth in machines en apparaten:								
5162	2	- overige	0	1	3.1	0	3.1	2	G	b

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

[illegible]

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES		
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		VERKEER		
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN. MACHINES. ANDERE ROERENDE GOEDEREN								
711		Personenautoverhuurbedrijven	1	0	2	1	2	2	P	b
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	1	0	3.1	1	3.1	2	G	b
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	1	0	3.1	1	3.1	2	G	b
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	1	1	2	1	2	2	G	b
72	-									
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE								
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	1	0	1	1	P	
72	B	Switchhouses	0	0	2 C	0	2	1	P	b
73	-									
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK								
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2	1	2	2	2	1	P	b
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	1	0	1	1	P	
74	-									
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING								
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	1	0	1	2	P	
747		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	3.1	1	2	2	3.1	1	P	b
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	1	0	2 C	1	2	2	G	b
7484.4		Veilingen voor huisraad. kunst e.d.	0	0	1	0	1	2	P	b
75	-									
75	-	OPENBAAR BESTUUR. OVERHEIDSDIENSTEN. SOCIALE VERZEKERINGEN								
75	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	1	0	1	2	P	
7525		Brandweerkazernes	0	0	3.1 C	0	3.1	1	G	b
80	-									
80	-	ONDERWIJS								
801. 802		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	0	0	2	0	2	1	P	
803. 804		Scholen voor beroeps-. hoger en overig onderwijs	1	0	2	1	2	2	P	

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES		
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		VERKEER		
90	-									
90	-	MILIEUDIENSTVERLENING								
9001	B	Rioolgemalen	2	0	1 C	0	2	1	P	b
9002.1	A	Vuilophaal-. straatreinigingsbedrijven e.d.	3.1	2	3.1	1	3.1	2	G	b
9002.1	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	2	2	3.1	2	3.1	2	G	b
9002.2	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	3.1	1	2	1	3.1	1	G	b
9002.2	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	1	1	2	2	2	1	G	b
91	-									
91	-	DIVERSE ORGANISATIES								
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	1	0	1	1	P	
9131		Kerkgebouwen e.d.	0	0	2	0	2	2	P	
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	0	0	2 C	0	2	2	P	
9133.1	B	Hondendressuurterreinen	0	0	3.1	0	3.1	1	P	
92	-									
92	-	CULTUUR. SPORT EN RECREATIE								
921. 922		Studio's (film. TV. radio. geluid)	0	0	2 C	1	2	2	G	
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	2	0	2	2	P	
9234.1		Dansscholen	0	0	2 C	0	2	2	P	
93	-									
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING								
9301.1	A	Wasserijen en strijkinrichtingen	2	0	3.1 C	2	3.1	2	G	b
9301.1	B	Tapjtreinigingsbedrijven	2	0	3.1	2	3.1	2	G	b
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	2	0	2	2	2	2	G	b
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	0	0	2	0	2	1	G	b
9301.3	B	Wasserettes. wassalons	0	0	1	0	1	1	P	
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	1	0	1	1	P	
9303	0	Begrafenisondernemingen:								
9303	1	- uitvaartcentra	0	0	1	0	1	2	P	

Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE PER MILIEUASPECT				MILIEU- CATEGORIE VAN DE FUNCTIE	INDICES		
	NUMMER		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR		VERKEER		
9303	2	- begraafplaatsen	0	0	1	0	1	2	P	
9304		Fitnesscentra. badhuizen en sauna-baden	1	0	2 C	0	2	1	P	
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	1 C	0	1	1	P	

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Behulpzaam Deskundig Daadkrachtig

Advies Externe Veiligheid Weespertrekvaart Midden In Amsterdam Oost

Referentie: 0000069/RoEv-2012
Datum: 29 Januari 2013

Behandeld door: K. Wiering



BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

INHOUD

1. AANLEIDING	3
2. SAMENVATTING EN ADVIES	3
3. SITUATIE	4
3.1 RISICOBRONNEN	4
3.2 RISICONORMERING.....	4
4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN.....	5
4.1 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON LPG	5
4.1.1 <i>Explosie</i>	5
4.1.2 <i>Wolkbrand</i>	7
4.2 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON BENZINE	7
4.2.1 <i>Plasbrand</i>	7
4.3 ONGEVAL MET EEN SPOORKETELWAGON MET EEN GIFTIGE STOF.....	9
4.3.1 <i>Giftige wolk</i>	9
4.4 ONGEVAL MET EEN BUISLEIDING AARDGAS	9
4.4.1 <i>Fakkelfbrand</i>	9
5. MAATREGELEN	11
5.1 BRONMAATREGELEN	11
5.2 EFFECTBEPERKENDE MAATREGELEN.....	11
5.3 ZELFREDZAAMHEID.....	11
5.4 TE OVERWEGEN MAATREGELEN	11
6. REFERENTIES.....	12

1. AANLEIDING

Het bestuur van de gemeente Amsterdam wil voor het gebied Weespertrekvaart Midden een bestemmingsplan vaststellen. In dit gebied en in de omgeving daarvan worden gevaarlijke stoffen gebruikt en vervoerd. Een mogelijk ongeval met gevaarlijke stoffen kan gevolgen hebben voor het plangebied. Daarom moeten de gevaren en risico's van het gebruik van gevaarlijke stoffen worden geïnventariseerd en bij de besluitvorming worden betrokken. Een advies van de veiligheidsregio is nodig om inzicht te geven in het gevaar en de mogelijkheden voor de hulpverlening.

2. SAMENVATTING EN ADVIES

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Een ongeval tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen in of in de directe omgeving vormt een gevaar voor het plangebied Weespertrekvaart Midden. Bij de besluitvorming over het bestemmingsplan moet hier rekening mee worden gehouden.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door.

- Een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het spoor. Hierbij kunnen een explosie, een brand of een giftige wolk ontstaan.
- Een ongeval met de ondergrondse leidingen waar aardgas onder hoge druk door wordt vervoerd. Daarbij kan een grote fakkelbrand ontstaan.

Bij een explosie of brand na een ongeval van een spoorketel met LPG wordt de omgeving gedurende 1 tot 20 seconden blootgesteld aan hittestraling. De plasbrand die kan ontstaan na een ongeval met een spoorketelwagon benzine duurt afhankelijk van de ondergrond één tot tien minuten. De hittestraling veroorzaakt schade. Door een ongeval met een spoorketelwagon met een giftige stof kan er een giftige wolk ontstaan die afhankelijk van de wind snel richting plangebied kan trekken. Een fakkelbrand bij de hoge druk aardgasleiding kan 1 tot 2 uur duren en verspreidt hitte over een grote afstand. Binnen een gebied van enkele honderden meters zorgt de hittestraling voor dodelijke slachtoffers, gewonden en schade.

De gevolgen van de bovengenoemde effecten voor het plangebied worden mede bepaald door de locatie van het ongeval en de aanwezige personen en voorzieningen in het effectgebied.

Het aantal doden en gewonden dat kan ontstaan na een ongeval met gevaarlijke stoffen is voornamelijk afhankelijk van de omstandigheden en het aantal mensen dat zich buitenshuis bevindt. Door een fakkelbrand bij een hoge druk aardgasleiding in het plangebied kunnen velen tientallen slachtoffers vallen. Een ongeval met een spoorketelwagon LPG of een giftige stof kan eveneens tientallen slachtoffers veroorzaken. Een ongeval met een tankwagen benzine zal naar verwachting geen slachtoffers met zich mee brengen.

Door het verdwijnen van de studentenhuysvestiging en de realisatie van bedrijven op deze plaats zal het aantal aanwezige (en hiermee mogelijke slachtoffers) in het plangebied afnemen.

Het ontstaan van de beschreven ongevalsscenario's is niet of nauwelijks te voorkomen door de brandweer. De gezamenlijke hulpdiensten richten zich voornamelijk op het veiligstellen van het gevarengedebied, het bestrijden van branden in de omgeving, het neerslaan van een mogelijke giftige wolk en het helpen van slachtoffers.

De maatregelen die het gevaar beperken en in overweging genomen kunnen worden zijn samengevat in tabel 8. De voorgestelde maatregelen hebben voornamelijk betrekking op bouwkundige voorzieningen en op voorlichten en tijdig alarmeren van personen. Deze maatregelen dragen vooral bij aan een betere bescherming en een grotere zelfredzaamheid van de in het effectgebied aanwezige personen. Met als resultaat minder slachtoffers bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het bevoegde bestuur van de gemeente Amsterdam wordt geadviseerd om:

1. bij het vaststellen van het bestemmingsplan rekening te houden met de genoemde gevaren veroorzaakt door het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen;
2. de mogelijke maatregelen die het gevaar beperken in overweging te nemen;
3. het gevaar dat overblijft na het nemen van maatregelen te betrekken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

3. SITUATIE

Het nieuwe bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan. Het plangebied maakt onderdeel uit van het noordelijk deel van het bedrijventgebied Amstel Business Park gelegen in het stadsdeel Oost van gemeente Amsterdam. Het plangebied bestaat uit twee delen. Het oostelijk deel omvat het bedrijventerrein en de studentenhuisvesting Wenckehof. Het westelijk deel omvat een deel van de spoorweg en het spoorwegtalud van de spoorlijn Amstel-Utrecht. Tussen deze twee delen ligt de penitentiaire Inrichting (PI) Over-Amstel Amsterdam. De globale ligging is weergegeven in figuur 1.

De studentenhuisvesting betreft 1000 containerwoningen met een tijdelijke vrijstelling. Deze zijn voorlopig bestemd. Binnen de planperiode van tien jaar verdwijnt de studentenhuisvesting en komen hier bedrijven conform het type aan de naastgelegen Weespertrekvaart voor terug.

Het bedrijventerrein bestaat hoofdzakelijk uit laagbouw met de volgende typen bedrijven:

- Autobedrijven zoals verhuur en schadehestel
- Media-, entertainment- en reclamebureaus
- Creatieve industrie zoals video- en filmproductie en muziek
- Enkele ICT bedrijven en vestigingen van groothandels- en bouwbedrijven [1]

Figuur 1. Globale ligging plangebied Weespertrekvaart Midden en aanwezige risicobronnen



3.1 Risicobronnen

In en nabij plangebied Amstel Business Park Zuid liggen de volgende risicobronnen die een gevaar kunnen opleveren voor het gebied [2]:

- **De spoorlijn tussen Amsterdam Amstel en Bijlmer Arena**
Het vervoer van LPG, benzine en giftige stoffen per ketelwagon over het spoor.
- **De hoge druk aardgasleiding W- 534- 01 (16 inch, 40 bar)**
Het vervoer van aardgas onder hoge druk door ondergrondse buisleidingen.

De risicobronnen weg en tankstation leveren gezien de ligging naar verwachting geen gevaar op voor het plangebied.

3.2 Risiconormering

In de volgende circulaire en besluiten worden normen genoemd voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) [3, 4, 5]:

- Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.
- Concept besluit transportroutes externe veiligheid.
- Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, aangenomen dat hij/zij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het GR is de kans dat een groep personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het PR geldt een grenswaarde en voor het GR een oriënterende waarde. Het bevoegde gezag kan voor de

verschillende risicobronnen het plaatsgebonden- en groepsrisico laten onderzoeken. Het is aan het bevoegde gezag om het PR en GR te beoordelen.

4. IDENTIFICEREN VAN GEVAREN

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Door de aanwezige risicobronnen en de aard van de gevaarlijke stoffen moet rekening worden gehouden met verschillende ongevalsscenario's. In tabel 1 worden deze scenario's met bijbehorende gevaren benoemd.

Tabel 1. Overzicht van ongevalsscenario's met bijbehorende gevaren.

#	Ongevalscenario	Aard van de stof	Gevaren
1.	Ongeluk met een spoorketelwagon LPG op de spoorlijn Amsterdam Amstel en Bijlmer Arena.	Tot vloeistof verdicht <i>brandbaar</i> gas	• Explosie (hittestraling, overdruk) • Wolkbrand (hittestraling)
2.	Ongeluk met een spoorketelwagon benzine op de spoorlijn Amsterdam Amstel en Bijlmer Arena.	<i>Brandbare</i> vloeistof	• Plasbrand (hittestraling)
3.	Ongeluk met een spoorketelwagon met een giftige stof op de spoorlijn Amsterdam Amstel en Bijlmer Arena.	<i>Giftig</i> gas of vloeistof	• Giftige wolk (vergiftigingsverschijnselen)
4.	Breuk van de ondergrondse hogedruk aardgasleiding W-534-01	<i>Brandbaar</i> gas	• Fakkelflam (hittestraling)

4.1 Ongeval met een spoorketelwagon LPG

Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door de explosie van de ketel of een wolkbrand.

4.1.1 Explosie

Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee soorten explosies van een ketelwagon. Een warme en een koude BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een al aanwezige brand de druk in de ketel doet oplopen, waardoor deze bezwijkt. Het LPG stroomt dan onder hoge druk massaal uit en ontsteekt. Dit veroorzaakt een drukgolf en een vuurbal. Een koude BLEVE ontstaat wanneer de ketel met LPG door de mechanische impact van bijvoorbeeld een botsing direct openscheurt. Er ontstaat een explosie doordat het LPG onmiddellijk gaat koken en vrij komt. Het LPG kan worden ontstoken wat leidt tot een vuurbal.

Effecten

De effecten van een BLEVE zijn hittestraling en overdruk. De gevolgen van hittestraling en overdruk zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Hittestraling is bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld. Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met LPG wordt het plangebied getroffen door de effecten van een BLEVE. In tabel 2 worden de berekende effectafstanden, het slachtofferbeeld en het schadebeeld beschreven die veroorzaakt worden door de hittestraling van een warme BLEVE [6]. Figuur 2 is een schematische weergave van een explosie van een spoorketelwagon.

Bestrijdbaarheid

Een warme BLEVE kan onder bepaalde omstandigheden worden voorkomen door de met LPG gevulde spoorketelwagon te koelen en de brand in de omgeving van de ketelwagon te blussen. Een warme BLEVE op het spoor is in de praktijk nauwelijks te voorkomen door de brandweer. Dit betekent dat de brandweer zich terugtrekt en zich voorbereidt op het bestrijden van branden in de omgeving en het verlenen van hulp aan slachtoffers. Het scenario koude BLEVE treedt direct op en is niet te voorkomen door de brandweer.

Hulpverlening

Na een BLEVE van een ketelwagon, richt de hulpverlening zich op het helpen van slachtoffers. De effecten en gevolgen van een BLEVE leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Het aantal slachtoffers kan variëren, is afhankelijk van het aantal aanwezige personen en wordt onder andere bepaald door de aanwezigheid van onbeschermden personen buitenshuis. In tabel 3 wordt een schatting weergegeven van het aantal slachtoffers in het plangebied.

Zelfredzaamheid

In geval van een aanstaande BLEVE op het spoor hebben aanwezige personen in het effectgebied twee mogelijkheden namelijk: schuilen of vluchten. Een brand, zoals bij een warme BLEVE, kan door aanwezige personen worden opgemerkt. De mogelijke gevolgen van een brand naast een ketelwagon met LPG zullen waarschijnlijk minder bekend zijn. Expliciete communicatie vooraf, het opstellen en oefenen van noodplannen vergroten de zelfredzaamheid. De gebouwen in het plangebied kunnen als zij goed zijn geconstrueerd bescherming bieden.

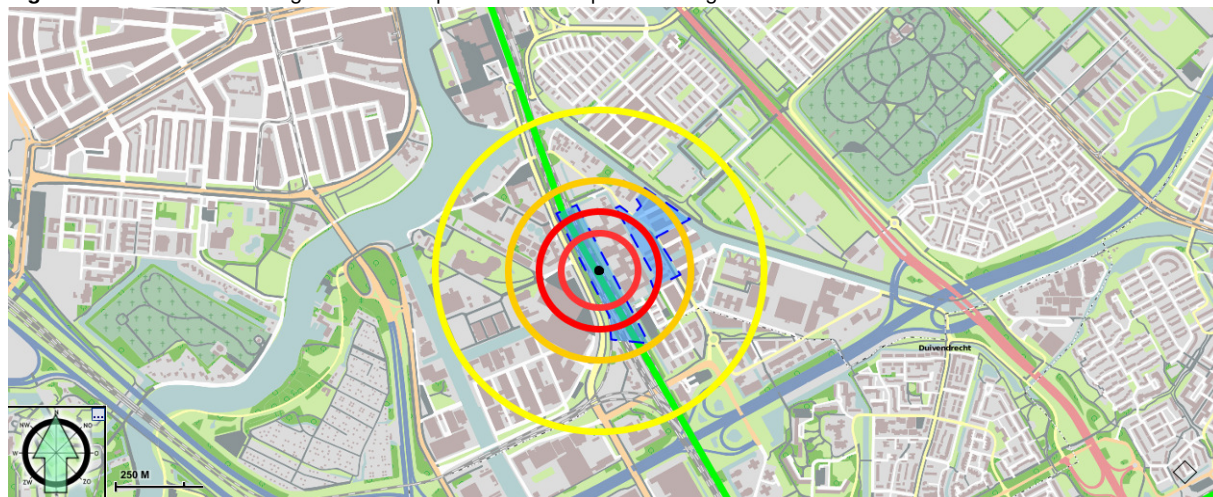
Tabel 2. Effectafstanden, slachtofferbeeld en schadebeeld bij een explosie van een spoorketelwagon LPG¹⁾

	Effectafstand (meter)	Slachtoffers buitenshuis ²⁾				Slachtoffers binnenshuis ²⁾				Schade aan objecten
		†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
1^e ring	0 - 140	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en branden
2^e ring	141 - 220	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en branden
3^e ring	221 - 330	2%	6%	14%	30%	0%	0,6%	1,4%	5%	Branden
4^e ring	331 - 600	0%	0,6%	1,4%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

1) Uitgangspunten: ketelwagon met 96 m³ LPG, warme BLEVE, blootstellingsduur omgeving 16 seconden.

2) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

Figuur 2. Schematische weergave na een explosie van een spoorketelwagon LPG



← Een ongeval met een spoorketelwagon LPG kan overal plaatsvinden waar LPG wordt vervoerd.

Tabel 3. Geschat aantal slachtoffers binnen het plangebied na een explosie van een spoorketelwagon LPG¹⁾

Risicobron	Slachtoffers buitenshuis				Slachtoffers binnenshuis			
	†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Ketelwagon LPG op het spoor	0-40	0-50	0-100	0-25	0-10	0-20	0-25	0-50

1) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

4.1.2 Wolkbrand

Een wolkbrand kan ontstaan als bij een ongeval met een spoorketelwagon met LPG de ketel lek raakt en er grote hoeveelheden LPG uitstromen. Er vormt zich dan een wolk LPG die zich over de grond verspreidt en eenvoudig kan ontsteken. Het ontsteken van de gaswolk leidt tot een vuurzee en drukeffecten.

Effecten

Het effect van een wolkbrand is hittestraling. De gevolgen die hierbij optreden zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Deze effecten zijn groot en kunnen tot 200 meter ver reiken. De omvang van de schade wordt voornamelijk bepaald door de hittestraling en de blootstellingstijd. Bij een ongeval met een spoorketelwagon LPG kan het plangebied worden getroffen door de effecten van een wolkbrand.

Bestrijdbaarheid

Een wolkbrand wordt beschouwd als een scenario dat zich snel ontwikkelt. De korte tijd waarin de wolk zich kan verspreiden en ontsteken zorgt ervoor dat dit scenario meestal niet voorkomen kan worden door de brandweer. De brandweer gaat hulp verlenen aan slachtoffers en branden blussen die in de omgeving zijn ontstaan.

Hulpverlening

De gevolgen van een gaswolkontbranding leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. In het plangebied kunnen slachtoffers vallen. Het aantal slachtoffers wordt voornamelijk bepaald door het aantal personen in het effectgebied dat zich buiten bevindt. Dit aantal kan variëren.

Zelfredzaamheid

Een gaswolkbrand is een snel scenario. Aanwezige personen zullen indien nodig zichzelf in veiligheid moeten brengen. Het is dan ook van belang dat aanwezige personen zich bewust zijn van de gevaren, deze kunnen herkennen en weten wat zij vervolgens moeten doen. Expliciete communicatie vooraf en noodplannen vergroten de zelfredzaamheid. De gebouwen bieden enige bescherming tegen de effecten van een wolkbrand.

4.2 Ongeval met een spoorketelwagon benzine

Bij een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met benzine wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door een plasbrand.

4.2.1 Plasbrand

Een plasbrand kan ontstaan als bij een ongeval met een spoorketelwagon benzine de ketel lek raakt en er grote hoeveelheden benzine uitstromen. Er vormt zich dan een grote plas benzine die zich over het ballastbed verspreidt en eenvoudig kan worden ontstoken. Ontsteking leidt tot een korte en hevige brand die branden in de omgeving kan veroorzaken.

Effecten

Het effect van een plasbrand is hittestraling. De gevolgen hiervan zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. De effecten van een plasbrand op de omgeving zijn onder andere afhankelijk van de grootte en de vorm van de plas die ontstaat en van de ondergrond. In tabel 4 worden de berekende effectafstanden, het slachtofferbeeld en het schadebeeld beschreven die veroorzaakt worden door de hittestraling van een plasbrand na een ongeval met een ketelwagon benzine [6]. Figuur 3 is een schematische weergave van een plasbrand op het spoor.

Bestrijdbaarheid

De mogelijkheden om een plasbrand te voorkomen zijn onder andere afhankelijk van de bereikbaarheid van de plaats van het ongeval en de beschikbare voorzieningen. Bij een dreigende ontsteking van een plas benzine richt de brandweer zich op het veiligstellen van het directe effectgebied en het voorkomen van ontsteking, door het effectgebied te ontruimen en de plas af te dekken. Als de plas direct wordt ontstoken zal deze binnen 15 minuten opbranden. De inzet van de brandweer richt zich dan op het bestrijden van branden in de omgeving en het helpen van slachtoffers.

Hulpverlening

In geval van een directe ontsteking van de brandbare plas zullen op het moment dat de multidisciplinaire hulpverlening (Brandweer, GHOR, Politie en Gemeente) arriveert de meeste mensen al uit de buurt van de brand weg zijn. De gecoördineerde inzet zal zich vervolgens richten op het helpen van slachtoffers en het afzetten van het effectgebied. Het aantal slachtoffers als gevolg van een ongeval met een spoorketelwagon benzine varieert en is afhankelijk van het aantal aanwezige personen in het effectgebied. In tabel 5 wordt een schatting weergegeven van het aantal slachtoffers.

Zelfredzaamheid

Een plasbrand is een snel scenario. In geval van een directe ontsteking van de brandbare benzine zullen aanwezige personen de brand die is ontstaan opmerken. Binnen 40 meter van de ketelwagon is de hittestraling te groot voor aanwezige personen buiten om zichzelf in veiligheid te brengen. Expliciete communicatie vooraf, goede noodplannen en onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van het spoor af vergroten de zelfredzaamheid. Snel alarmeren en er voor zorgen dat de aanwezige personen uit het zicht van de brand onder bescherming van muren en gebouwen kunnen vluchten verbetert de zelfredzaamheid en vermindert het aantal slachtoffers.

Tabel 4. Effectafstanden, slachtofferbeeld en schadebeeld na een plasbrand op het spoor ¹⁾

	Effectafstand (meter)	Slachtoffers buitenshuis ²⁾				Slachtoffers binnenshuis ²⁾				Schade aan objecten
		†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
1 ^e ring	0 - 40	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en branden
2 ^e ring	41 - 50	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en branden
3 ^e ring	51 - 60	2%	6%	14%	30%	0%	0,6%	1,4%	5%	Branden
4 ^e ring	61 - 75	0%	0,6%	1,4%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

1) Uitgangspunten: spoorketelwagon met 70 m³ benzine, plasbrand, plasoppervlak 750 m², brandduur < 15 minuten, blootstellingduur mensen 20 seconden.

2) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

Figuur 3. Schematische weergave na een plasbrand op het spoor



↔ Een ongeval met een spoorketelwagon benzine kan overal plaatsvinden waar benzine wordt vervoerd.

Tabel 5. Geschat aantal slachtoffers in het plangebied na een plasbrand op het spoor ¹⁾

Risicobron	Slachtoffers buitenshuis				Slachtoffers binnenshuis			
	†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Ketelwagon benzine op het spoor	0	0	0	0	0	0	0	0

1) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

4.3 Ongeval met een spoorketelwagon met een giftige stof

Bij een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door het ontstaan van een giftige wolk.

4.3.1 Giftige wolk

Door een ongeval op het spoor met een spoorketelwagon gevuld met een giftige vloeistof of een giftig gas scheurt de wand van de ketel en stroomt een groot deel van het gas of de vloeistof in korte tijd uit. De giftige damp die ontstaat wordt door de wind meegevoerd.

Effecten

In het plangebied kunnen (dodelijke) slachtoffers vallen bij het vrijkomen van een wolk giftig gas door een ongeval op het spoor. De plaats en grootte van het gebied waar slachtoffers kunnen vallen is sterk afhankelijk van de soort stof en de specifieke (weers)omstandigheden. De snelheid waarmee het scenario zich ontwikkelt is vooral afhankelijk van de eigenschappen van de stof. Een ineens vrijgekomen gas zal zich snel verspreiden terwijl een vrijgekomen vloeistof langzaam uitdampst.

Bestrijdbaarheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon gevuld met een giftig gas of vloeistof kan het ontstaan en verspreiden van een giftige wolk door de brandweer niet worden voorkomen. De brandweer richt zich in dat geval op het veiligstellen van de omgeving en het bestrijden van de giftige wolk met een waterscherm. Door een plas met vloeistof af te dekken kan uitdamping worden voorkomen.

Hulpverlening

Het vrijkomen van een giftige wolk leidt tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening (Brandweer, GHOR, Politie en Gemeente). De mogelijkheden van de hulpverleningsdiensten zijn bij dit scenario sterk afhankelijk van de blootstelling. Als gevolg van een ongeval met een spoorketelwagon gevuld met een giftige stof kunnen er in het plangebied slachtoffers vallen. Het aantal slachtoffers waar hulp aan moet worden verleend wordt vooral bepaald door de omstandigheden en het aantal personen in het effectgebied.

Zelfredzaamheid

Bij het direct vrijkomen van een groot deel van de inhoud van een ketelwagon met een giftig gas of vloeistof dienen aanwezigen in het effectgebied zichzelf en anderen, op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het is daarom van belang dat deze mensen tijdig worden gealarmeerd, dat bij hen bekend is hoe moet worden gehandeld bij een ongeval met een spoorketelwagon met een giftige vloeistof of gas en dat de mogelijkheden om zichzelf en anderen te redden aanwezig zijn en worden gestimuleerd. Binnen een gebouw geniet men over het algemeen bescherming, indien ramen, deuren en ventilatieopeningen gesloten zijn. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en mogelijkheden om te schuilen vergroten de zelfredzaamheid.

4.4 Ongeval met een buisleiding aardgas

Bij een ongeval met een buisleiding waarin aardgas onder hoge druk wordt getransporteerd wordt het gevaar voor de omgeving bepaald door een fakkelbrand.

4.4.1 Fakkelbrand

Een breuk in een hoge druk aardgasleiding kan ontstaan bijvoorbeeld bij (graaf)werkzaamheden of door grondverzakkingen. Bij een leidingbreuk stroomt het aardgas onder hoge druk continu uit. Vervolgens ontsteekt het brandbare gas waardoor een fakkelbrand optreedt. De fakkelbrand blijft branden totdat de leiding is afgesloten en de druk afneemt. Deze fakkel kan voor de grootste leidingen tot een hoogte van tientallen meters reiken. De fakkelbrand is hevig en veroorzaakt branden in de omgeving.

Effecten

Het effect van een fakkelbrand is hittestraling en het gevolg hiervan zijn slachtoffers, schade aan objecten en branden in de omgeving. Door de ligging van de hoge druk aardgasleidingen zal het plangebied worden getroffen door de effecten. In tabel 6 worden de effectafstanden, het slachtofferbeeld en het schadebeeld weergegeven [6]. Figuur 4 is een schematische weergave van een fakkelbrand.

Bestrijdbaarheid

Bij een dreigende breuk van een hoge druk aardgasleiding richt de brandweer zich op het veiligstellen van het effectgebied en het voorkomen van ontsteking. Als uitstroming plaatsvindt, zal de buisleiding door de leidingbeheerder worden afgesloten. Afhankelijk van het systeem en de afstand tot de breuk kan het enkele uren duren voor de leiding is afgesloten en leeggelopen. In geval van een directe ontsteking kan brandweerpersoneel in beschermende kleding de fakkel beperkt naderen. De fakkel zelf kan niet door de brandweer worden geblust. Tijdens fakkelbrand richt de brandweer zich op het afschermen en koelen van de omgeving en het redden van slachtoffers.

Hulpverlening

Tijdens een ongeval met de aardgasleiding wordt multidisciplinair (Brandweer, GHOR, Politie en Gemeente) opgetreden. De politie zal het onveilige gebied afzetten. Ambulances kunnen het onveilige gebied niet betreden wat de hulpverlening ter plaatse beperkt. Het aantal mogelijke slachtoffers is afhankelijk van het aantal aanwezige personen in het effectgebied. In tabel 7 wordt een schatting weergegeven van het mogelijke aantal slachtoffers in het plangebied.

Zelfredzaamheid

Aangezien de brandweer de fakkelbrand niet kan blussen en de geneeskundige hulpverlening slachtoffers niet kan bereiken zolang de fakkel brand, zijn aanwezige personen binnen het effectgebied aangewezen op zelfredzaamheid. Afhankelijk van de afstand tot de aardgasleiding is vluchten niet of nauwelijks mogelijk. De hittestraling is daarvoor te groot. Vluchten is dan alleen mogelijk via een route buiten het "zicht" van de fakkel. Bijvoorbeeld achter een hoge muur van een gebouw langs. Indien de afstand groot genoeg is dan zijn personen binnen gedurende langere tijd veilig, mits zij zich buiten het zicht van de fakkel bevinden. Om de zelfredzaamheid te vergroten is het raadzaam om rekening te houden met het verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde van de aardgasleiding en het realiseren van veilige vluchtroutes. Hierdoor worden de gevolgen van de hittestraling beperkt. Overigens is een snelle alarmering van aanwezige personen binnen het effectgebied essentieel voor een goede zelfredzaamheid.

Tabel 6. Effectafstanden, slachtofferbeeld en schadebeeld bij een fakkelbrand¹⁾

	Effectafstand (meter)	Slachtoffers buitenshuis ²⁾				Slachtoffers binnenshuis ²⁾				Schade aan objecten
		†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
1 ^e ring	0 - 80	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en branden
2 ^e ring	81 – 170	2%	6%	14%	30%	0%	0,6%	1,4%	5%	Branden
3 ^e ring	171 – 320	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	Geen of lichte schade

1) Uitgangspunten: aardgasleiding, leidingbreuk continue uitstroom, druk 40 bar, diameter leiding 16 inch, blootstellingsduur mensen 20 seconden.

2) Slachtofferssystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

Figuur 4. Schematische weergave van een ongeval met een hoge druk aardgasleiding



← → Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding kan overal plaatsvinden waar de leiding ligt.

Tabel 7. Geschat aantal slachtoffers binnen het plangebied bij een fakkelbrand ¹⁾

Risicobron	Slachtoffers buitenshuis				Slachtoffers binnenshuis			
	†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Hoge druk aardgasleiding	5-100	0-15	0-25	5-50	0-25	0-15	0-30	10-75

1) Slachtoffersystematiek: doden (†) en zeer zwaar (T1) tot lichtgewond (T3).

5. MAATREGELEN

Er kunnen maatregelen worden genomen die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperken. Deze worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

5.1 Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de gevaren voor het plangebied te beperken. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze procedure niet worden beslist. Te overwegen maatregelen:

1. Voorzieningen treffen die de kans op een ongeval met de hogedruk aardgasleiding in het plangebied verkleinen, zoals het markeren en vrijhouden van de leidingstraat en het beschermen van de leiding tegen beschadigingen door graafwerkzaamheden [7].
2. Werkzaamheden in de omgeving van de hogedruk aardgasleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan. [7]

5.2 Effectbeperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een scenario op het plangebied beperkt kunnen worden. Te overwegen maatregelen:

3. Mogelijkheden onderzoeken om de constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen. [8]
4. In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden.

5.3 Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Te overwegen maatregelen:

5. Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
6. Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt. Goed voorbeeld hiervan is: De 'wat doe je' campagne. [9]
7. Bedrijven en woningbeheerders noodplannen laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

5.4 Te overwegen maatregelen

In tabel 12 op de volgende bladzijde worden de maatregelen die genomen kunnen worden ter beperking van het gevaar samengevat. In de tabel is een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren.

Tabel 8. Te overwegen maatregelen en een inschatting van de bijdrage ervan.

Bronmaatregelen		Ongeval met een Spoorketelwagon LPG	Ongeval met een Spoorketelwagon benzine	Ongeval met een Spoorketelwagon giftige stof	Ongeval met een Hoge druk aardgasleiding
1.	In het plangebied voorzieningen aan de hoge druk buisleiding en kerosineleiding treffen die de kans op een ongeval verkleinen	0	0	0	++
2.	Werkzaamheden in de omgeving van de hoge druk buisleiding en kerosineleiding alleen onder strikte voorwaarden toestaan	0	0	0	++
Effectmaatregelen					
3.	Mogelijkheden onderzoeken om bij de constructies van (nieuwe) gebouwen rekening houden met de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen	++	++	++	++
4.	Ventilatievoorzieningen snel kunnen uitschakelen en sluiten	0	0	+	0
Maatregelen zelfredzaamheid					
5.	Snel kunnen alarmeren bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+
6.	Communicatie vooraf over de gevaren en hoe te handelen	+	+	+	+
7.	Opstellen van noodplannen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen	+	+	+	+

+++ zeer gunstig effect

++ gunstig effect

+ licht gunstig effect

0 geen effect

6. Referenties

1. Conceptontwerpbbp Weespertrekvaart Midden.
2. Risicokaart, geraadpleegd op 15 januari 2013.
3. Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, versie 2010.
4. Concept besluit transportroutes externe veiligheid, november 2008.
5. Besluit externe veiligheid buisleidingen; 24 juli 2010.
6. Scenarioboek Externe Veiligheid; versie 1.0; april 2011.
7. Achtergronden bij vervanging van de zoneringsafstanden hoge druk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie; RIVM; rapport 620121001/2008; 2008.
http://www.rivm.nl/milieuportaal/images/Aardgas_methodiek_beschrijving_RIVM-rapport.pdf
8. Bouwkundige maatregelen externe veiligheid; IPO 10; januari 2010.
<http://www.relevant.nl/download/attachments/5669066/Catalogus+bouwkundige+maatregelen+externe+veiligheid+januari+2010.pdf?version=1&modificationDate=1265624272159>
9. Wat doe je en de zelftest veiligheidscultuur. Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.
<http://www.watdoeje.nl/amsterdam>



Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning en advies
Industrieterrein OverAmstel

Amsterdam 2012

Inhoud

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

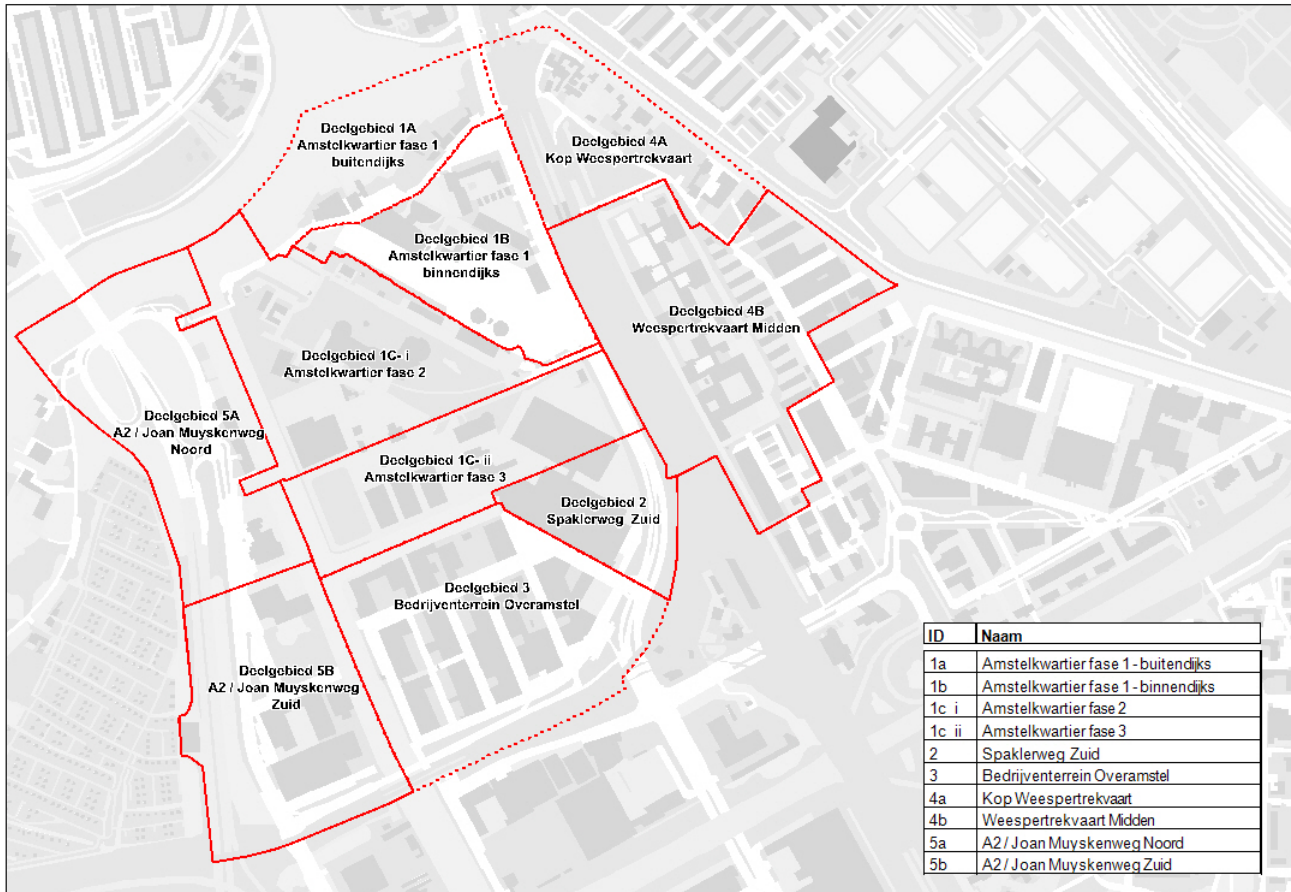
Inleiding

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

Het totale plangebied Overamstel wordt in het noorden begrensd door de Amstel, in het zuiden door het metrotracé, in het westen door de Rijksweg A2 en in het oosten door de Weespervaart. Het is op te delen in een aantal deelgebieden: Amstelkwartier fase 1 buitendijks (1A), Amstelkwartier fase 1 binnendijks (1B), Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C), Spaklerweg Zuid (2), Bedrijventerrein Overamstel (3), Kop Weespertrekvaart (4A), Weespertrekvaart Midden (4B) en A2/Joan Muyskenweg (5).

Het plangebied MER Overamstel bestaat uit de deelgebieden: Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C), Spaklerweg Zuid (2), Weespertrekvaart Midden (4B) en A2/Joan Muyskenweg (5). Voor de overige deelgebieden zijn onlangs nieuwe bestemmingsplannen in werking getreden die reeds voorzien in een ontwikkeling van de betreffende deelgebieden tot een gemengd werk/woongebied.

Deze gebieden kunnen, wat cultuurhistorie betreft, het best als één geheel worden gezien omdat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkelingshistorie. Deze aanpak heeft geresulteerd in een historisch stedenbouwkundige analyse van algemene aard en een meer specifieke analyse van de aanwezige monumenten en overige cultuurhistorische waarden in het plangebied MER Overamstel. Hieruit is een advies voortgekomen.



Plankaart Overamstel (bron: DRO).

1 Beleidskader

Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit 2008 voorziet in de verplichting voor overheden tot het opstellen van een structuurvisie voor hun gebied. Hierin kan onder andere worden opgenomen welke cultuurhistorische waarden binnen een gebied aanwezig zijn. De visie wordt door middel van het bestaande 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).

Rijksmonumenten

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

Waarderingskaarten en orde status 2

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

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

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

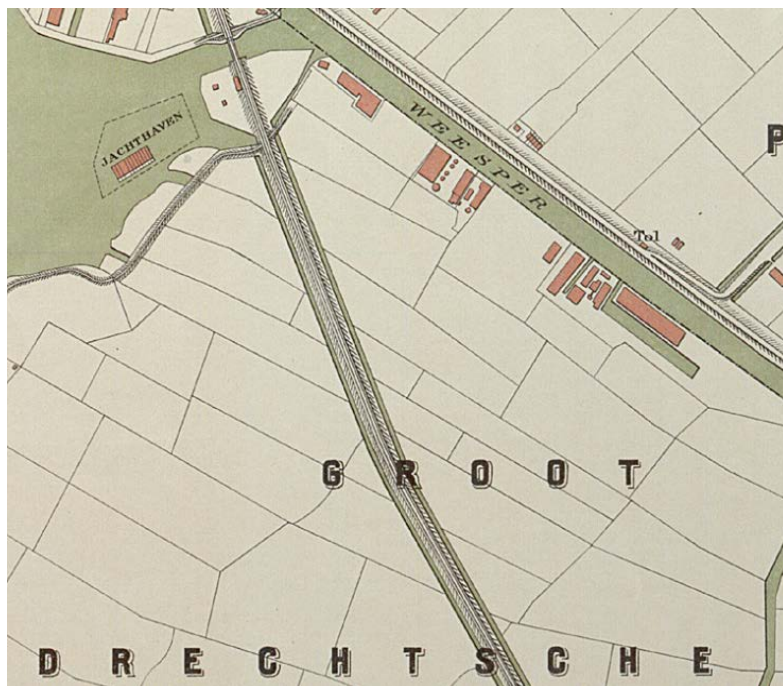
2.1 Voorgeschiedenis

Ter hoogte van het huidige plangebied was tot aan het begin van de twintigste eeuw de Grote Duivendrecht Polder gelegen. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. Tot aan het einde van achttiende eeuw was er in het gebied een aantal buitenplaatsen aanwezig en was vooral de natuur beeldbepalend. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde. De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden.

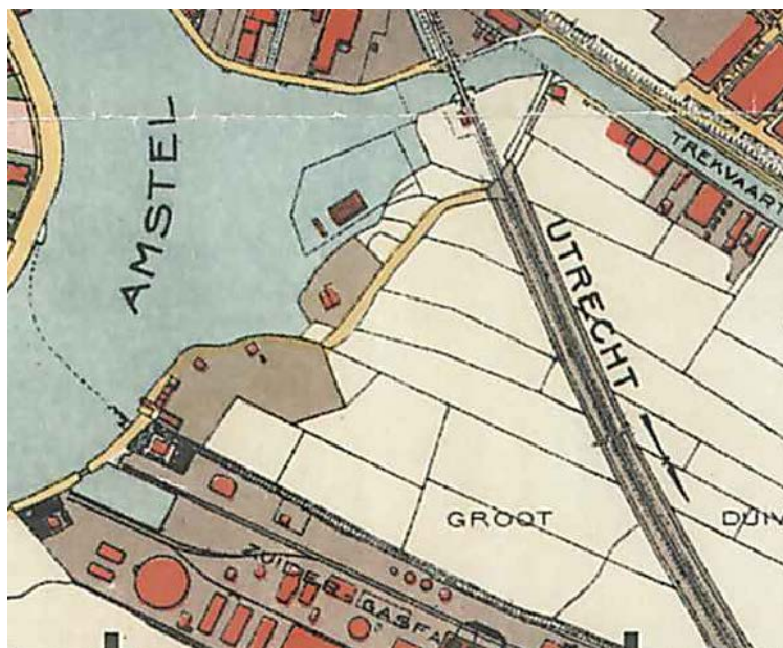
Tot 1900 stond er nog nauwelijks bebouwing in het gebied, afgezien van wat industrie aan de westkant van de Weespertrekvaart. Daar kwam in 1906 met de aanleg van de Zuidergasfabriek verandering in. De verschillende onderdelen van de fabriek werden vanaf dat moment in een tijdspanne van circa tien jaar gebouwd. In deze fabriek werd, net als op andere plaatsen in de stad, lichtgas geproduceerd uit steenkool. Bijzonder is dat de Zuidergasfabriek door de Gemeente Amsterdam zelf is gebouwd nadat de productie en exploitatie van lichtgas voorheen in handen van particuliere ondernemingen had gelegen. Na de Tweede Wereldoorlog nam de vraag naar lichtgas af. Als gevolg hiervan werd het complex vanaf 1969 grotendeels gesloopt, waarna slechts enkele gebouwen overbleven. Deze vormen nu nog een tastbare herinnering aan de oude Zuidergasfabriek.



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



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



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

2.2 Industrie in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1934

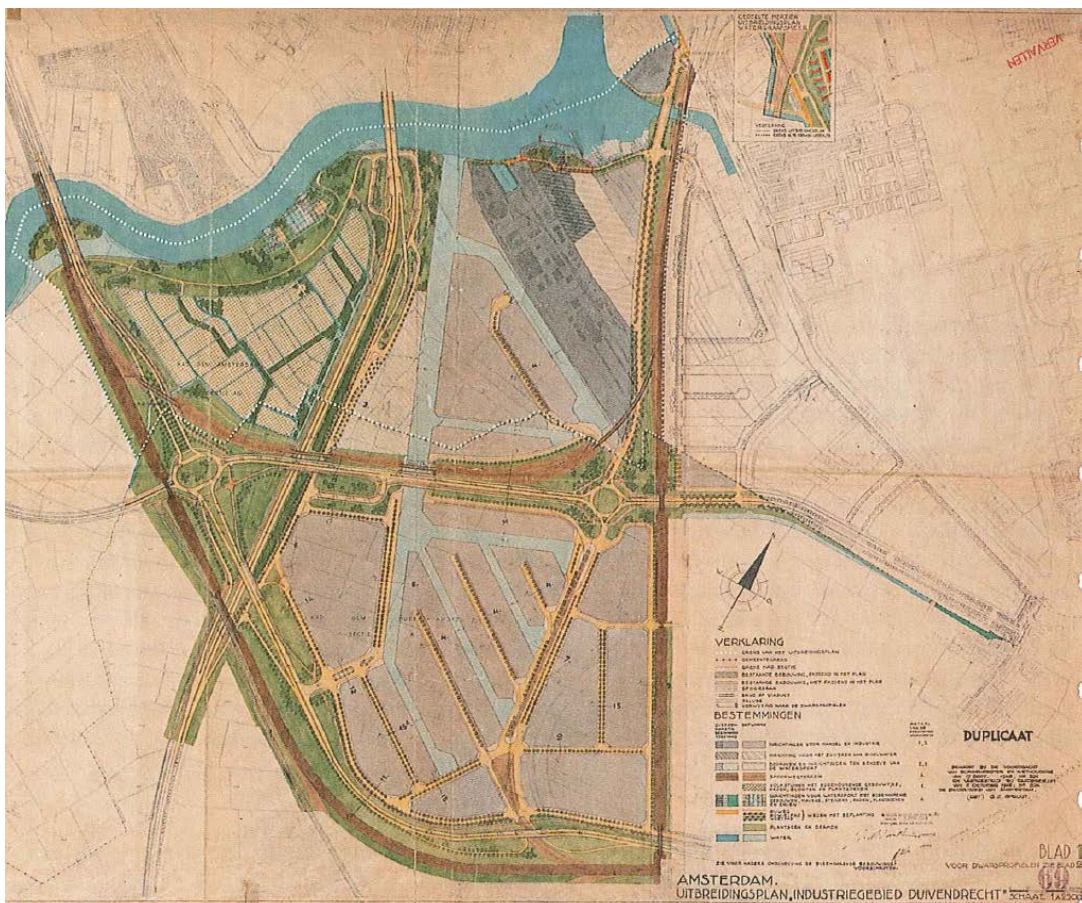
Halverwege de jaren dertig presenteerde de Dienst Stadsontwikkeling het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor de stad Amsterdam, dat in 1934 officieel is aangenomen. Hierin werden meerdere industrieterreinen rondom Amsterdam aangewezen. Deze beslissing kwam voort uit het streven om zwaardere industrie te scheiden van woonbebouwing. Ook het huidige plangebied is op de bijbehorende kaart van het AUP als industriezone gemarkeerd. Naast de Zuidergasfabriek, vestigde zich hier vanaf het midden van de jaren dertig ook de Riolwaterzuivering Zuid.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon er pas na de oorlog aan de invulling van het AUP worden begonnen. Feitelijk waren er twee afzonderlijke industrieterreinen in het gebied voorzien: industriegebied-Duivendrecht en industrieterrein Weespertrekvaart.

2.3 Industrieterrein Amstel

Omdat het industriegebied-Duivendrecht deels op Amsterdams grondgebied lag en deels op dat van de gemeente Ouder-Amstel, moesten er twee deelplannen worden opgesteld. De scheidingslijn tussen deze twee gebieden was een geplande trambaan, het huidige metrotracé.

De twee deelplannen zijn in 1949 officieel goedgekeurd. Vanaf dat jaar werd begonnen aan het gedeelte boven de geplande trambaan. Het gedeelte ten zuiden daarvan werd vanaf 1959 aangelegd. Het ontwerp dat aan de ontwikkeling ten grondslag lag, was in grote lijnen voor de oorlog reeds ontstaan.

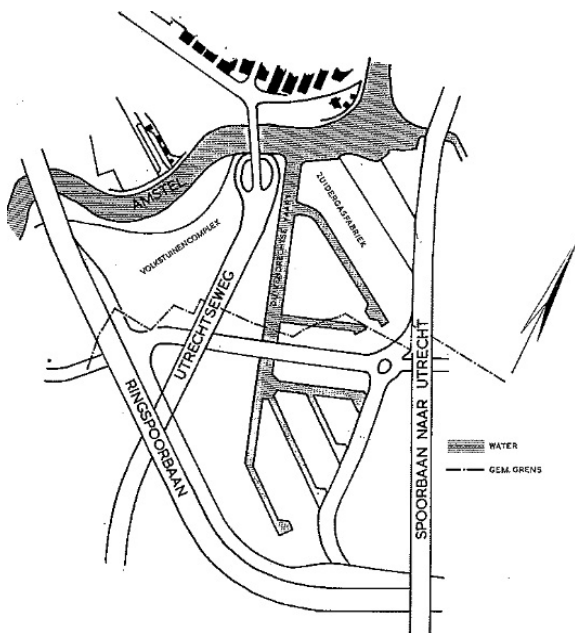


Uitbreidingsplan Industriegebied Duivendrecht uit 1948.

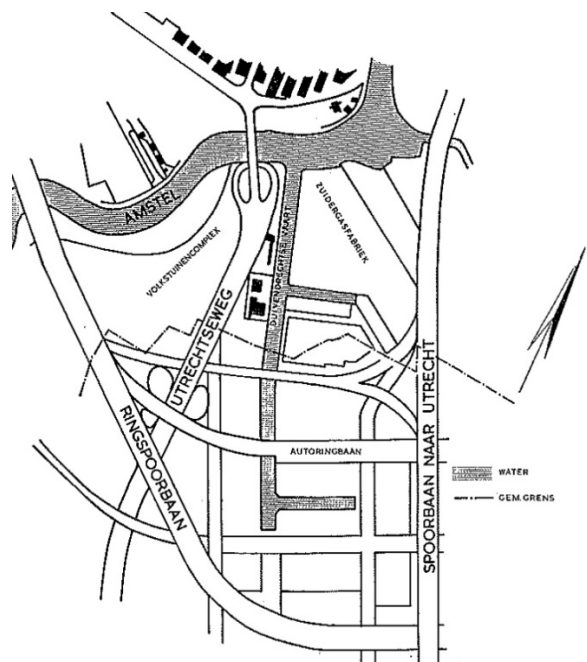
Op de bovenstaande ontwerptekening uit 1948, een uitwerking van het vooroorlogse ontwerp, is te zien hoe de Duivendrechtse Vaart in zekere zin een grens vormt tussen de groene Amsteloevers en het industriegebied. Aan het groene karakter van de Amsteloevers werd destijds veel waarde gehecht, net als bij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

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

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

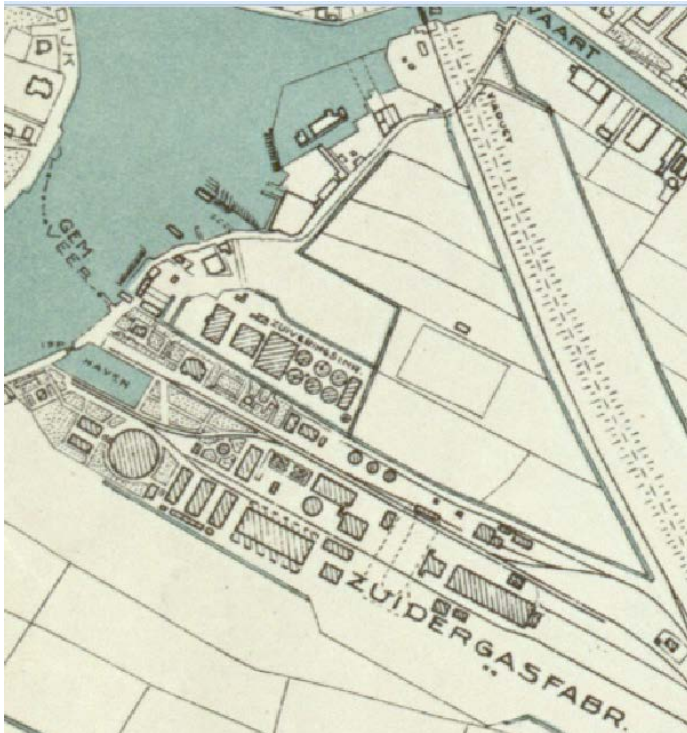


Oorspronkelijk vooroorlogs ontwerp.



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

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



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



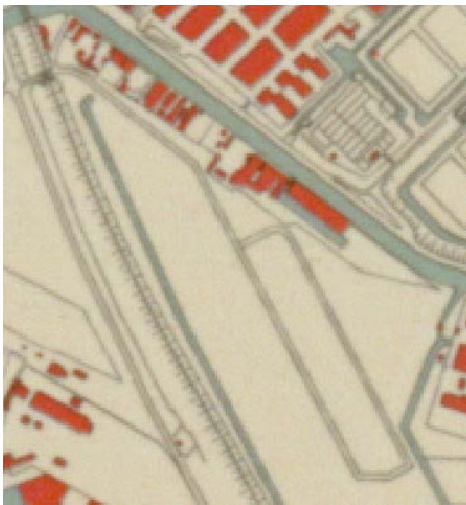
Detail kaart PW 1960 – De nieuw aangelegde Duivendrechtsevaart is hier te zien, evenals de ontwikkeling die het noordelijke gedeelte in de jaren vijftig heeft doorgemaakt. Het zuidelijke gedeelte is nog niet opgehoogd en bebouwd.

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

2.4 Industrierrein Weespertrekvaart

Hoewel voor het industrierrein Weespertrekvaart al in 1942 een deelplan was vastgesteld, duurde de invulling ervan dusdanig lang dat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkeling met die van het industrierrein Amstel. Langs de Weespertrekvaart stond reeds wat industrie, maar de grond lag nog gedeeltelijk op polderpeil. Pas in 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart.

De voornaamste ontwikkeling in dit deelgebied is de aanleg van de Penitenciaire Inrichting Overamstel, ook wel bekend als de Bijlmerbajes. Deze gevangenis is halverwege de jaren zeventig op een strook langs het spoor gebouwd, omringd door water dat aansluit op de aanwezige poldersloot. Het complex bestaat uit zes torens die op grondniveau geschakeld zijn en is via een carrévormig voorgebouw toegankelijk. Het ontwerp is van architecte K. Pot-Keegstra (1908 – 1997) en kan worden gezien als een mijlpaal in de ontwikkeling van penitenciaire instellingen in Nederland. Technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie en beveiliging maakten deze opzet destijds mogelijk.



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



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

3 Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden

3.1 Aanwezige Monumenten

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

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

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

3.2 Overige cultuurhistorische waarden

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

Betekenisvolle gebouwen in plangebied MER Overamstel

Voormalige Fiat garage Leonard Lang, Daniël Goedkoopstraat 9



Bouwjaar: ca. 1952

Architect: vooralsnog onbekend

Functie oorspronkelijk: Fiat garage van N.V. Leonard Lang

Functie tegenwoordig: Commerciële functies/Dienst Stadstoezicht

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

Voormalige hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam, Spaklerweg 20

Bouwjaar: 1985

Architect: N.J.J. Gawronski

Functie oorspronkelijk: kantoor (Energiebedrijf Amsterdam)

Functie tegenwoordig: kantoor (NUON)

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

De tuin van het voormalig Energiebedrijf Amsterdam, Spaklerweg 20

Jaar van aanleg: 1991-1993

Ontwerp: Bureau B + B



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

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

(foto: Martin Alberts, 2003)

Bouwjaar: 1978

Architect: K. Pot-Keegstra

Functie: gevangenis

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

Betekenisvolle gebouwen in plangebied Overamstel, buiten plangebied MERKantoorgebouw(tje) voormalige Maple Leaf fabriek, Daniël Goedkoopstraat 8

Bouwjaar: 1956

Architect: voornamelijk onbekend

Functie oorspronkelijk: bedrijfsruimte

Functie tegenwoordig: bedrijfsruimte

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

Woonhuis, Korte Ouderkerkerdijk 16



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

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

ROC van Amsterdam, Korte Ouderkerkerdijk 5



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

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

Voormalige gemeentelijke loodsen, weerszijden Isaac Asscherpad



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

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

Dubbele loods, Willem Fenengastraat 10



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

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

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

Bouwjaar: ca. 1955

Architect: vooralsnog onbekend

Functie oorspronkelijk: bedrijfsruimte/loods

Functie tegenwoordig: bedrijfsruimte/loods

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

Geschakelde loodsen voormalige kauwgomfabriek, Abram Dudok van Heelstraat 3

Bouwjaar: 1956

Architect: vooralsnog onbekend

Functie oorspronkelijk: fabriek, magazijn en dienstwoning

Functie tegenwoordig: film-verzamelgebouw

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

Betekenisvolle stedenbouwkundige elementen

Duivendrechtse Vaart



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

Weespertrekvaart



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

Volkstuinencomplex Amstelglorie



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

3.3 Karakterisering deelgebieden

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

Amstelkwartier fase 2 en 3 (1C)

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

Spaklerweg Zuid (2)

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

Weespertrekvaart Midden (4B)

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

A2/Joan Muyskenweg (5)

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

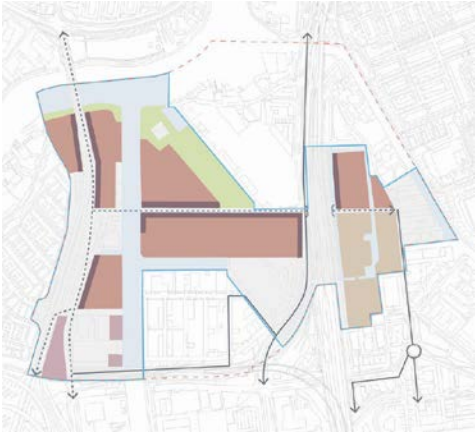
4 Advies

4.1. Algemeen

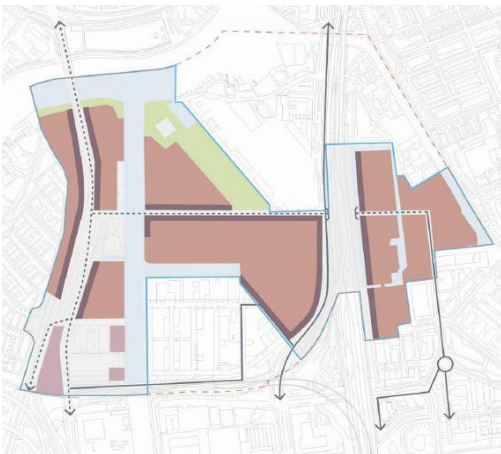
Het huidige plangebied Overamstel kan worden verdeeld in twee delen. Deze tweedeling grijpt terug op de oorspronkelijke deelplannen van het AUP voor de industrieterreinen Duivendrecht (Amstel) ten westen van de Rijnspoorlijn en Weespertrekvaart ten oosten daarvan. Deze twee gebieden hebben zich langs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

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

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



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



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

-- = zeer negatief effect

- = negatief effect

0 = neutraal

+ = positief effect

++ = zeer positief effect

4.3 Aanbevelingen

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

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

- De groenstrook in het centrum van deelgebied 1c herinnert met de nog overgebleven gebouwen van de Zuidergasfabriek aan de uitleg van deze voor Amsterdam belangrijke instelling. Een lijst van de in dit gebied aanwezige monumenten is te vinden op pg. 12 van dit advies. BMA adviseert in de opzet van het bestemmingsplan rekening te houden met de historische betekenis van deze groenstrook en deze zoveel mogelijk te handhaven, zoals ook wordt beoogd in het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier Fase 2 uit juni 2011.
- In deze groenstrook staat op dit moment het voormalige hoofdkantoor van Energiebedrijf Amsterdam waarbij in de opzet en vormgeving rekening is gehouden met de watertoren. In het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan voor het noordelijk deel van deelgebied 1c (Amstelkwartier tweede fase) is dit gebouw wegbestemd. Omdat het hier gaat om een belangrijk werk van de vroegere stadsarchitect N. Gawronski uit 1985. Hoewel het complex niet in aanmerking komt voor een monumentale status, gaat het om een bijzonder gebouw dat in samenhang met toren en de daaromheen staande boombeplanting is ontworpen. Wanneer hergebruik echt niet mogelijk is, zou een goede documentatie van het complex moeten worden gemaakt. Aanbevolen wordt om na te gaan in hoeverre de aan het ontwerp van de tuin ten grondslag liggende ontwerpprincipes uitgangspunt kunnen zijn bij herinrichting van het terrein en in hoeverre de ovalen daarin kunnen worden geïntegreerd.
- Omdat in het ontwerp bestemmingsplan voor deelgebied 5 (Zone A2 Joan Muyskenweg) de bestaande situatie voor een groot deel gehandhaafd blijft, heeft BMA geen opmerkingen. In het concept bestemmingsplan staan nog geen bouwhoogtes aangegeven, terwijl een deel van het onbebouwd gebied wel is bestemd als wonen. Voor de toekomstige planontwikkeling die mogelijk hoogbouw omvat, verwijst BMA naar de hierboven beschreven stedenbouwkundige betekenis van dit gebied en naar de uitgangspunten zoals deze in de Hoogbouwnota zijn geformuleerd.

Colofon

Cultuurhistorische verkenning en advies Overamstel

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

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

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



Archeologisch bureauonderzoek

**Plangebied Weespertrekvaart
Stadsdeel Oost**

BO 10-146 Amsterdam 2011

Inhoud

Samenvatting	4
Inleiding	5
1 Administratieve gegevens plangebied	6
1.1 Administratieve gegevens	6
2 Wet- en regelgeving	7
2.1 Algemeen	7
2.2 Rijk	7
2.3 Provincie Noord-Holland	7
2.4 Gemeente Amsterdam	8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie	8
3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie	9
3.1 Geomorfologie en bodem	9
3.2 Historie algemeen	9
3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied	10
3.3.1 Ontginningen	10
3.3.2 Buitenplaatsen	12
3.3.3 Aanleg bedrijventerrein Over-Amstel/Weespertrekvaart	14
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied	16
3.5 Conclusie: verwachtingsmodel	16
4 Archeologische verwachtingskaart	17
5 Archeologische beleidskaart	20
Conclusie	22
Bronnen	23
Appendix: beleidsvarianten, stroomschema	24

Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Dienst Ruimtelijke Ordening een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het peen langebied Weespertrekvaart, stadsdeel Oost. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied, dat gelegen is in de Grote Duivendrecht Polder, in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van de Grote duivendrecht Polder. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op de archeologische verwachtingskaart (p. 17-19) wordt een onderscheid gemaakt in twee zones met een hoge archeologische verwachting en vijf zones met een lage archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd.

De beleidskaart telt vier beleidszones (p. 20-21). Voor elk van deze zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Inleiding

In opdracht van Dienst Ruimtelijke Ordening heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Weespertrekvaart, Stadsdeel Oost.

Met het bureauonderzoek wordt een overzicht gegeven van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historische kaarten, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel waarmee tenslotte beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

In het bureauonderzoek komen het nationale, provinciale en gemeentelijke archeologiebeleid (hoofdstuk 2), de historische en archeologische achtergronden (hoofdstuk 3) en de archeologische verwachting van het plangebied (hoofdstuk 4) aan de orde, gekoppeld aan een beleidskaart (hoofdstuk 5) die inzichtelijk maakt of en in welke mate archeologische maatregelen binnen (toekomstige) planontwikkeling vereist zijn.

1 Administratieve gegevens plangebied

Het plangebied Weespertrekvaart wordt in het noordwesten begrensd door de Weespertrekvaart, in het zuidoosten door de zuidzijde van de A10, in het zuidwesten door een deel van de Wenckebachweg, in het westen door de Spaklerweg en de spoorbaan en in het noorden door het fiets-/voetpad van de Wenckebachweg naar het metrostation Spaklerweg.

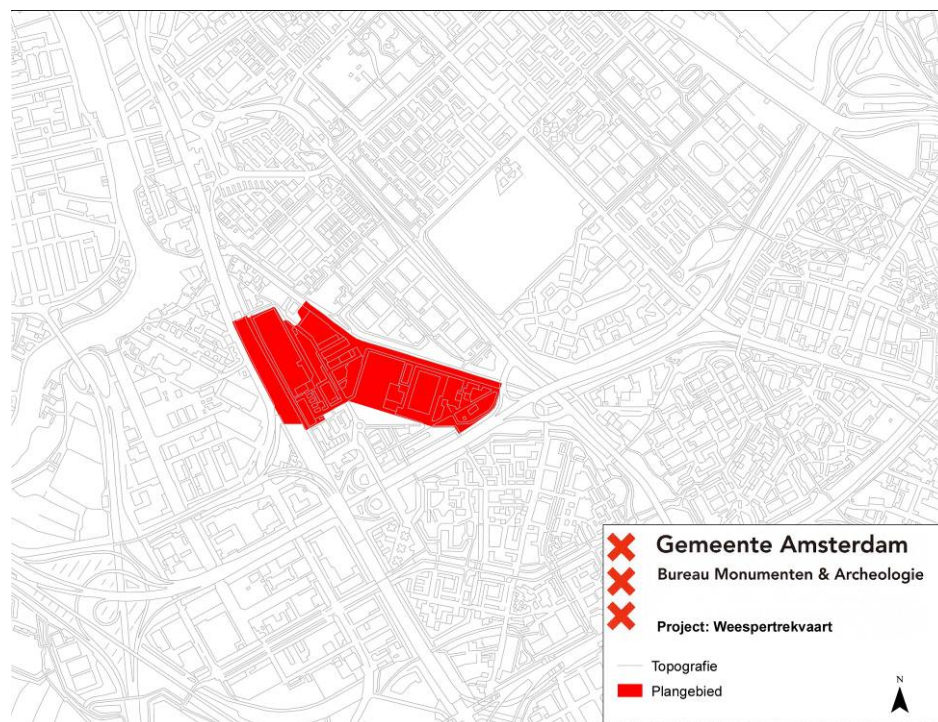
1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever	DRO
Contactpersoon	De heer V. Flinkert
Adres	Afdeling PTO, Postbus 2758
Postcode / plaats	1000 CT Amsterdam

Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25G
ARCHIS meldingsnr.	44526	ARCHIS afmeldingsnr.	34149
X-coördinaat NO	123.480	Y-coördinaat NO	483.746
X-coördinaat O	124.430	Y-coördinaat O	483.325
X-coördinaat Z	124.279	Y-coördinaat Z	483.069
X-coördinaat ZW	123.532	Y-coördinaat ZW	483.156
X-coördinaat NW	123.250	Y-coördinaat NW	483.675

Locatie



1 Plangebied Weespertrekvaart (rood)

2 Wet- en regelgeving

2.1 Algemeen

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor optimale integratie van de archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk o.a. de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast.

2.2 Rijk

Om het bewustzijn van het Europese erfgoed te vergroten hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Een van de voorwaarden om dit te bereiken is dat het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beschikbaar blijft.

In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (*in situ*) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek.

In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.¹ Ook bevat de Monumentenwet een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zgn. meldingsplicht).²

2.3 Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad landschap en Cultuurhistorie en de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW).³ Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de CHW zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben. Naast de CHW beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis.

¹ Artikel 38a lid 1 van de gewijzigde Monumentenwet schrijft hierover dat *De gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Met 'monument' wordt hier een (onbeschermd) archeologisch monument bedoeld, ofwel alle terreinen welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde* (art. 1 Monumentenwet)

² Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988

³ Provincie Noord-Holland, 2010

2.4 Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd.⁴ Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die BMA heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen, die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de of 20ste eeuwse ophogingen (Appendix: beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

Voor de uitvoering van archeologisch onderzoek is door het ministerie van OCW de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) opgesteld. De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, een Archeologische Opgraving (AO) en een Archeologische Begeleiding (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Een archeologische begeleiding houdt in dat de bouwgreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

⁴ BMA, 2005

3 Bodemkunde en historie

3.1 Geomorfologie en bodem

Het huidige natuurlijke landschap in en om Amsterdam wordt in grote mate bepaald door de landschapsvorming in het Holoceen. Dat is de geologische periode na de laatste IJstijd (vanaf ca. 10.000 v. Chr.). Er heerste een gematigd klimaat waarin in enkele duizenden jaren grote pakketten veen groeiden in de kuststreek: het zogenaamde Hollandveen. Deze veenlaag bevindt zich in de huidige ondergrond tussen gemiddeld 5 m en 2 m ÷ NAP en loopt plaatselijk door tot 0 m NAP.

Het natuurlijke landschap werd door middel van grootschalige veenontginningen vanaf de 11de eeuw omgevormd tot een veenweidegebied. Bij de ontginning van het landschap speelde de waterhuishouding een cruciale rol. Tegelijkertijd met de veenontginningen begon ook de aanleg van dijken en later in de 17de en 18de eeuw volgden de droogmakerijen waarbij grote watergebieden in Noord-Holland werden ingepolderd.

3.2 Historie algemeen

De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

De eerste bebouwing ontwikkelde zich in de 12de en 13de eeuw aan de Nieuwendijk / Kalverstraat en de Warmoesstraat/Nes. Met de aanleg van de (Nieuwezijds en Oudezijds) burgwallen in de 14de eeuw startte het proces van stadsvorming. De stad had eerst een aarden omwalling als verdedigingswerk die in het laatste kwart van de 15de eeuw werd vervangen door een stenen stadsmuur. De laatmiddeleeuwse stad was omsloten door de huidige Singel aan de westkant en de Geldersekade en Kloveniersburgwal aan de oostkant. In de periode 1585-1663 groeide de stad explosief door vier stadsuitbreidingen. Ten tijde van de Eerste Uitleg (1585-1586) verplaatste de stadsrand zich naar de huidige Herengracht en de Oudeschans. Bij de Tweede Uitleg (1592-1596) verschenen er vier nieuwe woon- en werkeilanden (Marken, Uilenburg, Rapenburg en Vlooienburg) aan de oostkant van de stad. In 1613 ontstond met de Derde Uitleg aan de westzijde van de stad de woon- en werkbuurt de Jordaan en het eerste deel van de grachtengordel tot aan de Leidsegracht. De vroeg 17de-eeuwse stad werd beschermd door een gebastioneerde aarden wal ontworpen naar de nieuwste fortificatieplannen uit Italië, voorzien van elf bolwerken. Met de Vierde Uitleg van 1663 werd in de Gouden Eeuw het halfcirkelvormige stadsplan van Amsterdam voltooid. Het oostelijk deel van de grachtengordel werd aangelegd over de Amstel en aan het IJ werden de drie oostelijke haveneilanden Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg gerealiseerd. De nieuwe bakstenen stadswal (met in totaal 26 bolwerken) volgde met zijn gracht het tracé van de huidige Singelgracht.

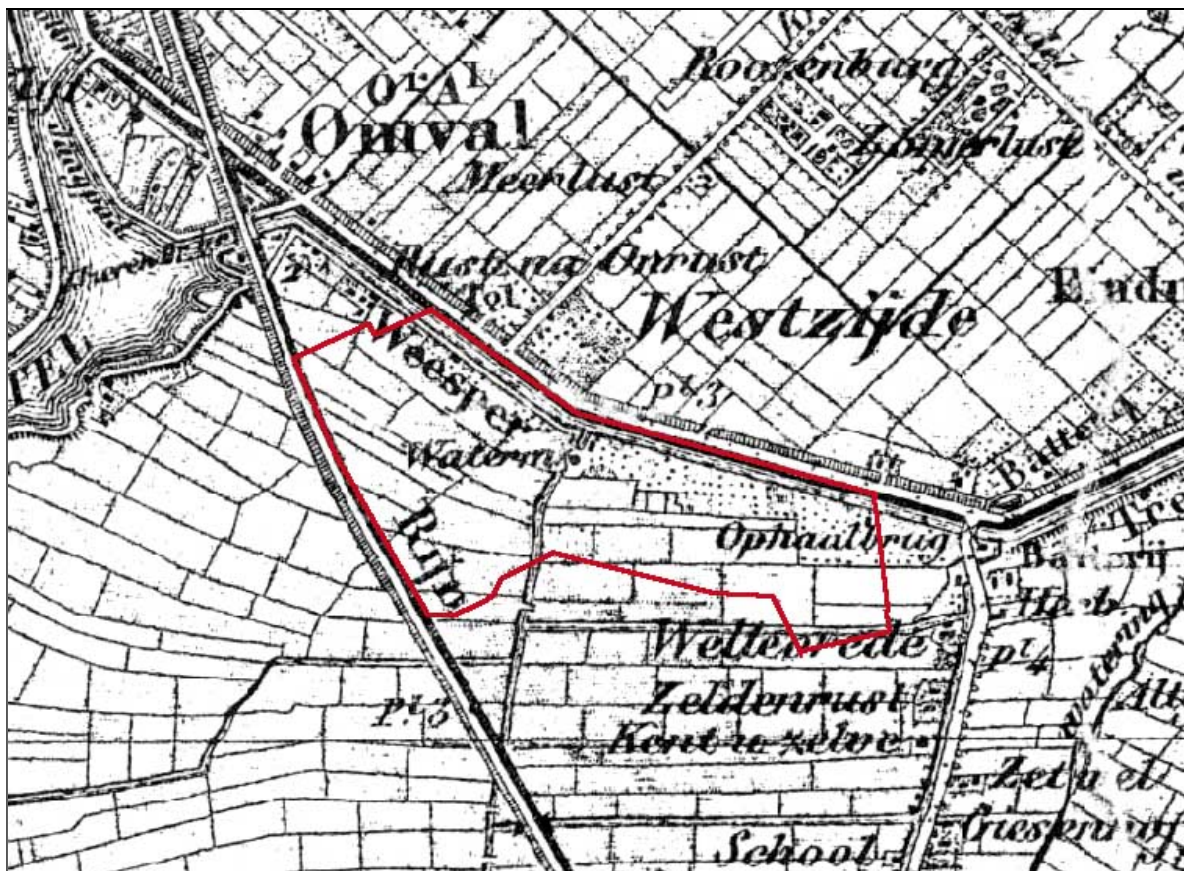
De eerste woonwijken buiten de Singelgracht verrezen naar aanleiding van het uitbreidingsplan Kalff in 1877, gevolgd door een tweede ring na annexatie van grote delen van de gemeenten Nieuwer-Amstel en Sloten in 1896. De 20ste-eeuwse groei van de stad valt uiteen in vier fasen; bebouwing van de Baarsjes, Zuid en West in de jaren twintig en dertig, het door nieuwbouw aaneengroeien van voormalige dijkdorpen in Amsterdam Noord, de wederopbouwijken aan de westzijde van de stad (de Westelijke Tuinsteden) en de bebouwing van de voormalige Bijlmermeer in de jaren zestig en zeventig. Met IJburg borduurt de stad begin 21ste eeuw weer voort op het concept van vier eeuwen tevoren, het creëren van stedelijk areaal in en aan het IJ.

3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied

Voor de historisch topografische analyse zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt: de kaarten van Nicolaas Visscher (1700), Pieter Mol (1770), de Topografisch Militaire Kaart (1854), de kaart van De Geest en Scheltema (1888) en de kaarten van Publieke Werken uit 1936, 1961 en 1976.

3.3.1 Ontginningen

Het plangebied Weespertrekvaart bevindt zich in de Grote Duivendrecht Polder, het gebied ten zuiden van de Watergraafsmeer aan de oostzijde van de Amstel. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. De ontginning van dit gebied vond in de 12de en 13de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering van het veen daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Aangezien de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar werden ter bescherming achter- en zijkaden aangelegd. Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door.⁵ Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur. Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen.⁶ Dit zogenaamde slagenlandschap is nog duidelijk te zien op historische kaarten (afb. 2).



2 Het plangebied (rood omlijnd) op de Topografisch Militaire Kaart uit 1854

⁵ Borger 1987, 16-17

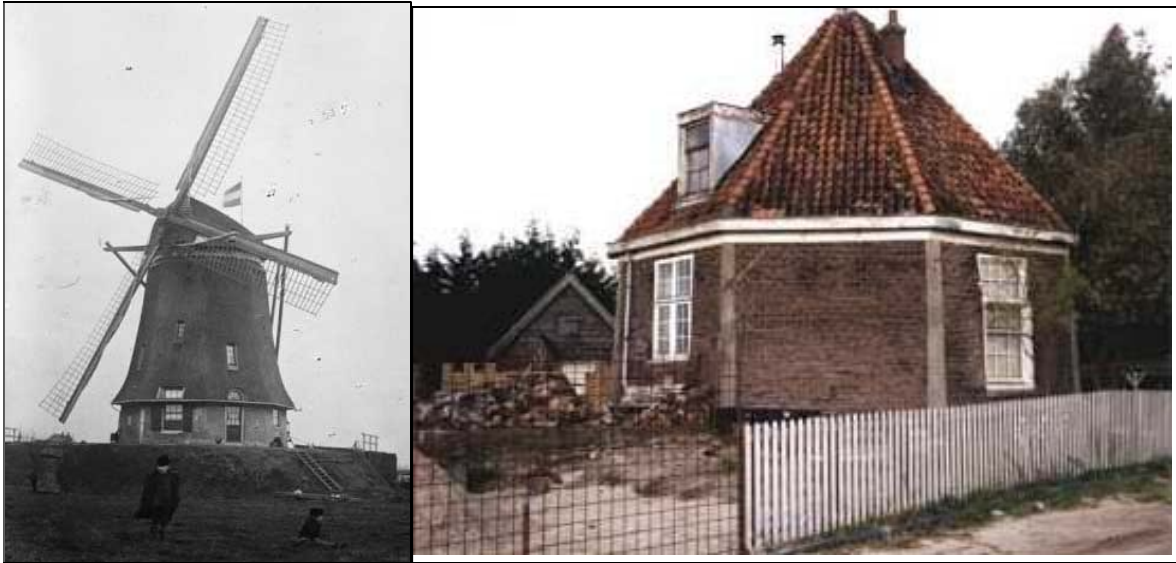
⁶ Stol 1993, 29

[illegible]

Sinds het einde van de middeleeuwen werden waterrijke gebieden met windmolens tot polder droog gemalen. In de Groot-Duivendrechtse Polder waren er van tijd tot tijd problemen met waterstand, onder andere door het hogere peil van de Amstel, de drooglegging en verkaveling van het Watergraafsmeer (aan de noordgrens van het plangebied) en Bijlmermeer in het begin van de 17de eeuw en door de waterafvoer van de aangrenzende polders. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland dan ook toestemming om de Groot-Duivendrechtse Polder te bedijken en nieuwe molens te bouwen⁷, waarna in de polder door drie molens de waterstand op het gewenste peil werd gehouden.

Westelijk buiten het plangebied aan de Weespertrekvaart bij de Duivendrechtter brug stond de Duivendrechtter Kleine Molen (afb. 3 rechts). Ruim twee kilometer ten zuiden van het plangebied staat aan de Amstel nog de romp van de tweede Duivendrechtter Kleine Molen. Binnen het plangebied stond aan de Weespertrekvaart de Duivendrechtter Grote Molen (afb. 3 midden, 4, 5). De molen, een grondzeiler voorzien van een scheprad, werd omstreeks 1640 gebouwd. Rond 1880 werd het scheprad vervangen door een vijzel, bij welke gelegenheid de molen op een hogere stenen voet werd geplaatst. In 1920 kwam er naast de molen een elektrisch gemaal en werd de molen ontmanteld. De molenromp heeft nog tot 2001 als woning dienst gedaan, maar is toen gesloopt en vervangen door nieuwbouw.⁸

⁸ Molendatabase Nr 1810; Hoek Ostende 1978, 380; Hoek Ostende 2001, 87

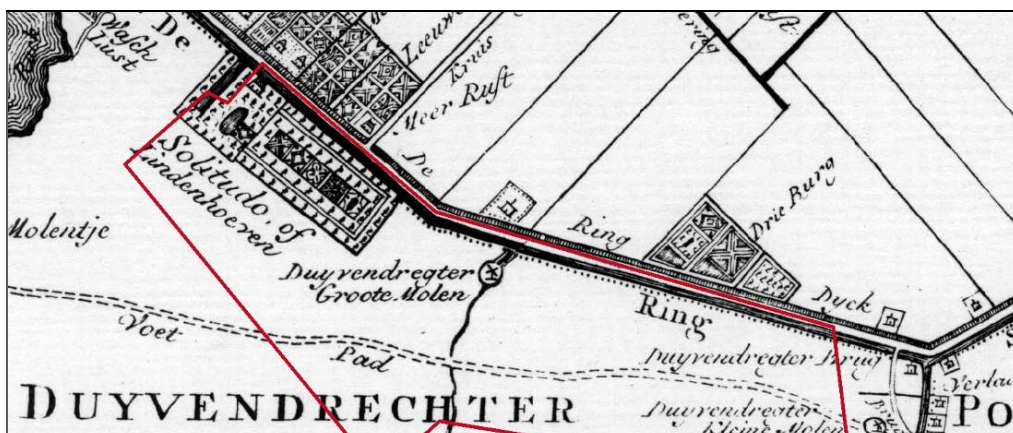


4 Duivendrecht Grote molen, Jacob Olie 1891 (SAA) en J. van Dijk 1999 (Molendatabase)

Opmerkelijk is dat de molen volgens de 17de-eeuwse kaarten van Visscher (afb. 3), Van den Berge (niet afgebeeld) en Mol (afb. 5) ca. 250 meter oostelijker gelegen zou zijn van de plek waar hij van voor 1854 tot 2001 gestaan heeft (afb. 2, 7). Blijkens twee gedenkstenen in de onderbouw is de molen in 1793 en in 1875 vernieuwd.⁹ Er vanuit gaande dat het historisch kaartbeeld van de drie 17de-eeuwse cartografen correct is, betekent dit dat de molenwetering waarschijnlijk in 1793 verlegd is en de molen verplaatst.

3.3.2 Buitenplaatsen

De polders rond Amsterdam waren niet alleen in gebruik als voorraadschuur van de stad, het buitengebied was tevens een gewild stedelijk recreatiegebied. Amsterdamse patriciërs lieten in de landelijke omgeving weelderige buitenplaatsen en pleziertuinen bouwen.¹⁰ Aanvankelijk hadden deze buitenplaatsen een overwegend agrarische functie, maar in de loop van de 17de eeuw werden veel boerenhoeves getransformeerd tot luxueuze buitenplaatsen. In de zomer werden de buitens door de Amsterdamse eigenaren bewoond. Binnen het plangebied heeft langs de Weespertrekvaart het buiten Solitudo gestaan (afb. 3, 5, 6).



5 Deel van de plangebied Weespertrekvaart op de kaart van Mol uit 1760

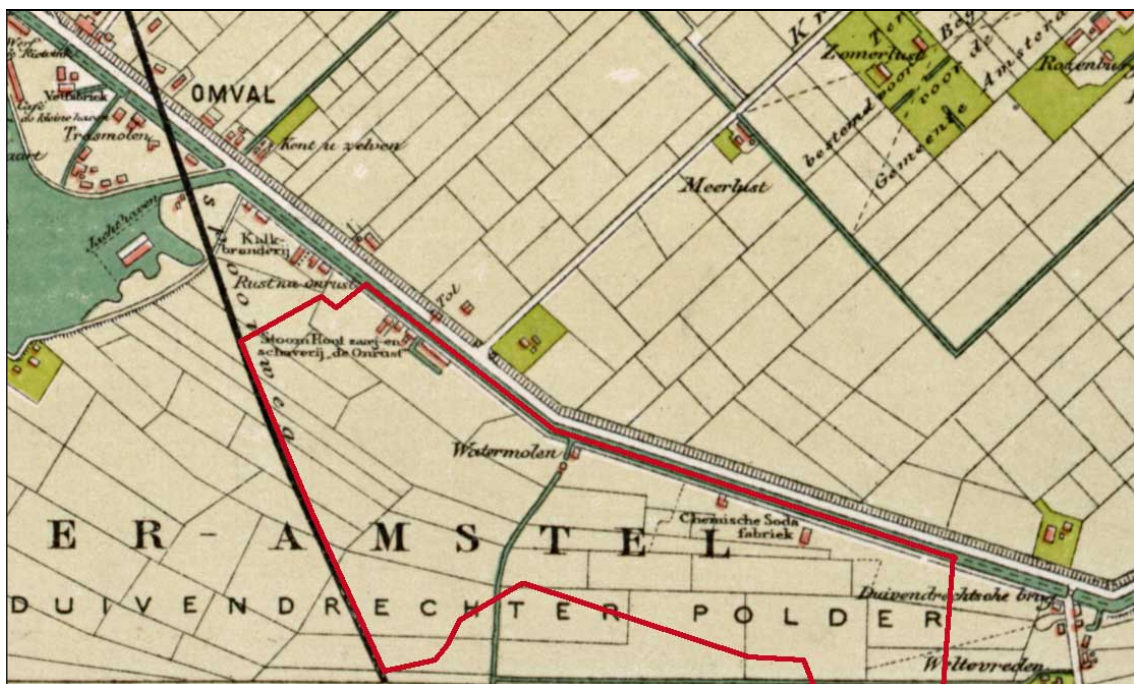
⁹ Hoek Ostende 2001, 87

¹⁰ Meischke, 1958, 140-141

Solitudo of Lindenhoven/Lindenhoeve



6 Het buiten Solitudo aan de Weespertrekvaart, D. Stopendaal 1725 (SAA)



7 Het plangebied op de kaart van De Geest en Scheltema uit 1888

In 1730 was de buitenplaats Solitudo in het bezit van een zekere heer Reinders. In de 18de eeuw werd het huis bewoond door de families Van Schie en de Bruyn; Sara van Schie ontwierp de tuinen. In 1741 werd Solitudo in akten een 'plaisierplaats' genoemd. In 1777 kocht mr. Christiaan Scholten van Aschat (1722-1799) de hofstede die toen Lindenhoven heette en in 1798 werden Dirk en Gerardus Kruijff de eigenaren. Ze lieten het huis en de begroeiing verwijderen.¹¹ In 1888 was op het terrein van de voormalige buitenplaats de Stoom Hout zagerij en schaverij 'de Onrust' gevestigd (afb. 7). Later, tot ca 2000 bevond zich hier houthandel Harff (afb. 8).



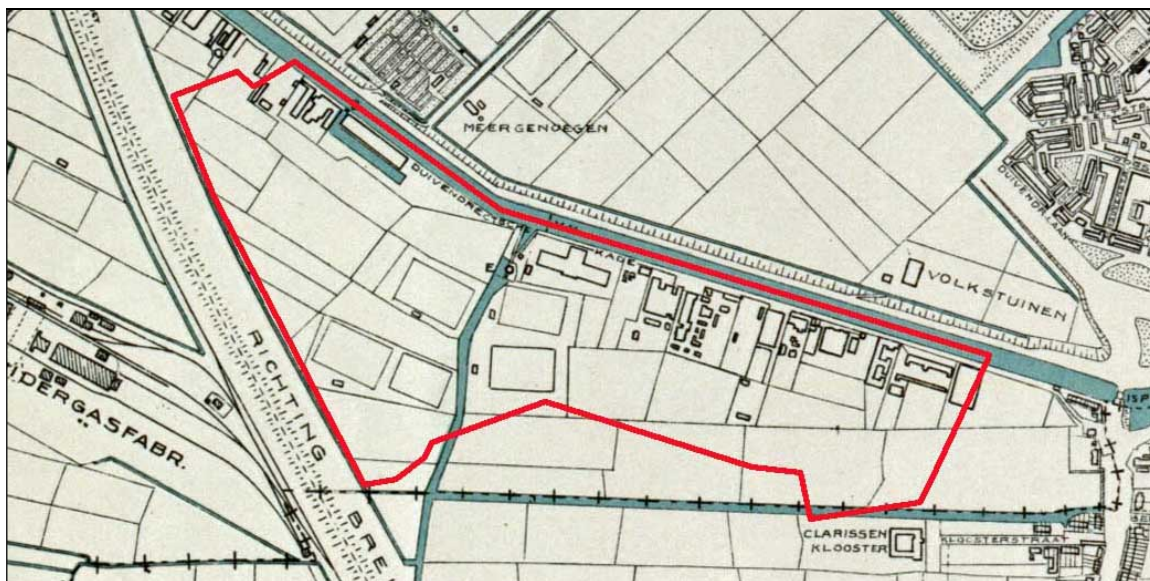
8 Houthandel Harff, ter plaatse van Solitudo, aan de Wenckebachweg in 1972 (foto SAA)

3.3.3 Aanleg bedrijventerrein Over-Amstel/Weespertrekvaart in de 20ste eeuw

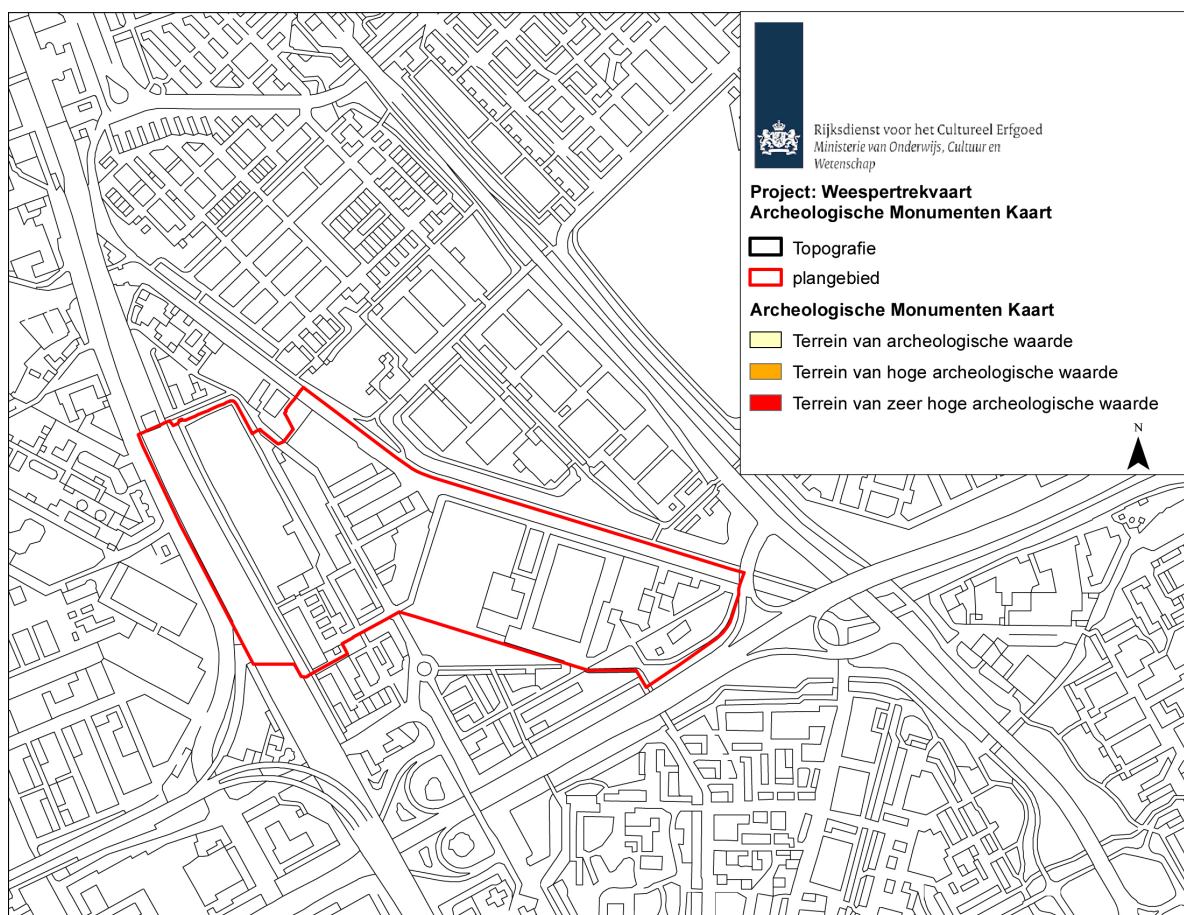
Tegen het eind van de 19de eeuw heeft het plangebied een nog overwegend landelijk karakter. Langs de Weespertrekvaart zijn slechts twee bedrijven gevestigd: de Stoom Hout zagerij en schaverij 'de Onrust' (zie boven, later de firma Harff) en de Chemische Soda Fabriek (afb. 7). In 1932 kochten Isodoor en Jules Biederman de inmiddels vervallen chemische fabriek en stichtten daarin de Cinetone Studio's¹², sinds 1988 Amsterdam Studio's. In de dertiger jaren vestigden zich nog enkele bedrijven langs de Weespertrekvaart, zoals opgemaakt kan worden uit de kaart van publieke Werken uit 1936 (afb. 9). Ten zuiden hiervan werden sportvelden en volkstuintjes ingericht. Pas in de loop van de jaren '60 en '70 werd het gebied toegankelijk gemaakt door de aanleg van de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg, waarlangs wat lage loodsen en bedrijfsruimtes werden gebouwd. Als eerste nieuwe bebouwing kwam in 1979 de Penitentiare Inrichting Over-Amstel, beter bekend als Bijmerbajes, gereed. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20ste- en de eerste jaren van de 21ste eeuw. In tegenstelling tot de Bijmerbajes en enkele kantoorbebouwen bestaan de bedrijfsruimtes merendeels uit niet onderkelderde laagbouw.

¹¹ Bertram 2005, 296; Kruizinga e.a. 1948, 108, 306

¹² Van Gelder 1999, 308



9 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Publieke Werken uit 1936



10 Het Plangebied Weespertrekvaart, in rood aangegeven, op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, juli 2010). Het plangebied valt buiten gebieden met een hoge archeologische waardering (oranje). De Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het kaartbeeld van de AMK

3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied

Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen (afb. 10). Het verwachtingsbeeld van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) is algemeen van aard en dient in het kader van de planvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt uit de historisch topografische analyse hierboven.

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Ook is in de nabije omgeving geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel is op het terrein van houthandel Harff, de locatie van het buiten Solitudo, door een particulier een 17de-eeuwse tegel gevonden.¹³

De kwaliteit van eventuele archeologische resten is vastgesteld op basis van de bovenstaande inventarisatie van historisch topografische bronnen.

Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft is het oorspronkelijke veenweidegebied, met een maaiveldhoogte van 2 m ÷ NAP, met 1 tot 2 meter zand opgehoogd.

3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

Binnen het plangebied Weespertrekvaart zijn op grond van de historische ontwikkeling materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de- tot in de 20ste eeuw. Er kunnen bebouwing langs de Weespertrekvaart, verkavelingsloten of afval van de bewoning verwacht worden. Buitenplaatsen, molens of boerderijen laten archeologische sporen na in de vorm van structuren met een hoge trefkans. De archeologische sporen van afvalstort vertonen een ruimtelijke patroon met een wijde verspreiding en een lage trefkans. Op enkele plaatsen zijn vanwege grootschalige bebouwing eventuele archeologische sporen verstoord.

¹³ Kruizinga 1979, 137

4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Weespertrekvaart materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de- tot in de 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied.

Archeologische verwachtingszones op basis van cultuurhistorische informatie

Het plangebied is verdeeld in zeven verwachtingszones:



Begrenzing plangebied



Zone A: Buiten Solitudo

Archeologische verwachting: hoog

Betreft de locatie van het buiten Solitudo. De materiële neerslag betreft aanplantingen, ophogingslagen, sporen van bebouwing en losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.



Zone B: Bewoning langs de Weespertrekvaart

Archeologische verwachting: hoog

Betreft de zone van bewoning langs de Weespertrekvaart. De materiële neerslag betreft aanplantingen, ophogingslagen, sporen van bebouwing en losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.



Zone C: Duivendrecht Grote Molen

Archeologische verwachting: laag

Betreft de zone van de Grote Duivendrecht Molen aan de Weespertrekvaart. De materiële neerslag betreft sporen zoals ophogingen, fundering, losse vondsten en afvallagen. Dergelijke sporen hebben een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom in principe hoog. Vanwege de afbraak van de molenromp in 2001 en de daaropvolgende nieuwbouw ter plaatse wordt de hoge verwachting voor deze zone bijgesteld naar een lage verwachting.



Zone D: Ringvaart Watergraafsmeer

Archeologische verwachting: laag.

De materiële neerslag betreft losse vondsten van in de ringvaart gegooid afval of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.



Zone E: Polderland Grote Duivendrecht polder

Archeologische verwachting: laag.

Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik van de ontginning tot de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.



Zone F: Molenwetering

Archeologische verwachting: laag.

De materiële neerslag betreft losse vondsten van in de wetering gegooide afval of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.



Zone G: Voetpad

Archeologische verwachting: laag.

De materiële neerslag betreft losse vondsten van afval of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.



5 Archeologische beleidskaart

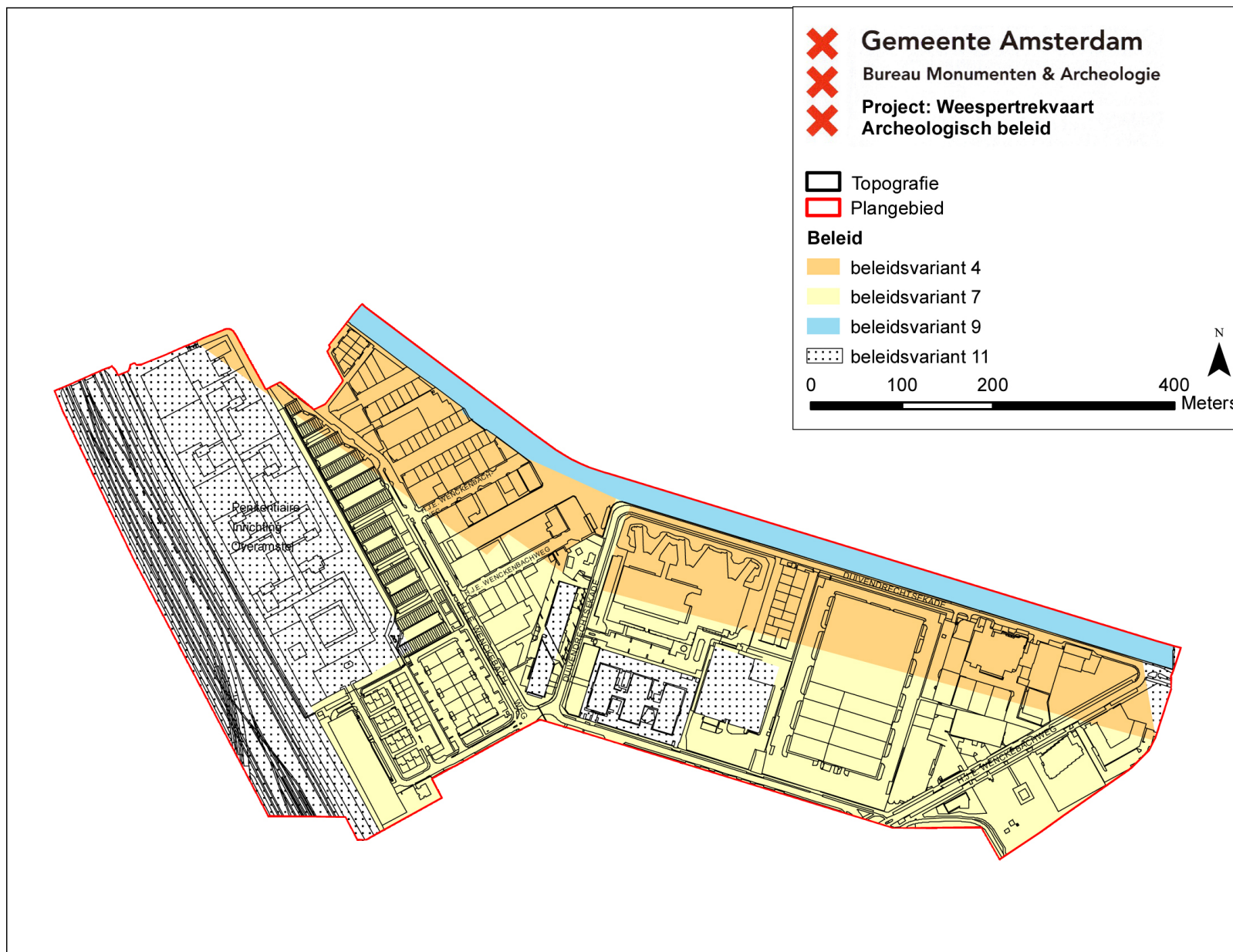
De archeologische beleidskaart van het plangebied Weespertrekvaart is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (appendix: beleidsvarianten)

Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones en verstoringen

-  Begrenzing plangebied
-  **Beleidsvariant 4 (verwachtingszones A, B,)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 2 m ÷ NAP.
-  **Beleidsvariant 7 (verwachtingszones C, E deels, F, G deels)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 2 m ÷ NAP.
-  **Beleidsvariant 9 (verwachtingszone D)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
-  **Beleidsvariant 11 (verwachtingszones E deels, G deels)**
Voor dit deel van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Daarmee is het vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

Voor de uitvoering van archeologisch veldonderzoek, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch veldonderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij de gemeente aangemeld worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd voor het plangebied bestemmingsplan Weespertrekvaart. De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen.

Aan de hand van de archeologische verwachtingen (p. 17-19) is een beleidskaart (p. 20-21) opgesteld waarin 4 beleidszones worden onderscheiden.

Voor de eerste beleidszone (**verwachtingszones A, B**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 2 m ÷ NAP.

Voor de tweede beleidszone (**verwachtingszones C, D deels, E, F deels**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 2 m ÷ NAP.

Voor de derde beleidszone (**verwachtingszone D**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij een ingreep in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².

Voor de vierde beleidszone (**verwachtingszones E deels, G deels**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij elke bodemingreep.

Voor de uitvoering van elk archeologisch veldwerk, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Bronnen

Digitale bronnen

Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS): <http://www.archis.nl/archisii/html/index.html>

Cultuur Historische Waardenkaart provincie Noord-Holland: <http://chw.noord-holland.nl>

Stadsarchief Amsterdam (SAA): <http://beeldbank.amsterdam.nl/>

Molendatabase: www.molendatabase.org

Literatuur

Bertram, C., *Noord-Hollandse Arcadia. Ruim 400 Noord-Hollandse buitenplaatsen in tekeningen, prenten en kaarten uit de Provinciale Atlas Noord-Holland*, Alphen aan den Rijn, 2005

BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2005-2010*, Amsterdam 2005

Borger, G.J., 'Ontgonnen, bedijkt, bebouwd. De agrarische voorgeschiedenis van het stedelijk gebied', in: Heinemeijer, W.F. & Wagenaar, M.F., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Antwerpen 1987, 16-17

Gelder, H. van, 'Hollywood aan de Weespertrekvaart', *Ons Amsterdam* 51, 1999, 308-312

Hoek Ostende, J.H. van den, 'Poldermolens rond Amsterdam', *Amstelodamum* 70, 1978, 360-390

Hoek Ostende, J.H. van den, *De Molens van Amsterdam in oude ansichten deel 3*, Zaltbommel 2001

Kruizinga, J.H.: *350 jaar Watergraafsmeer*, Amsterdam/Alphen a/d Rijn, 1979

Meischke, R., 'Het Amsterdamse buitenhuis in de eerste helft van de zeventiende eeuw', *Amstelodamum* 45, 1958, 133-144

Provincie Noord-Holland, *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland. Ontwikkelen met Ruimtelijke Kwaliteit*. Haarlem 2010

Smit, J., 'Beschrijving van Ouderkerkerdijk 225', *Archief BMA*, Amsterdam 2007

Stol, T., *Wassend water, dalend land. Geschiedenis van Nederland en het water*. Utrecht/Antwerpen 1993

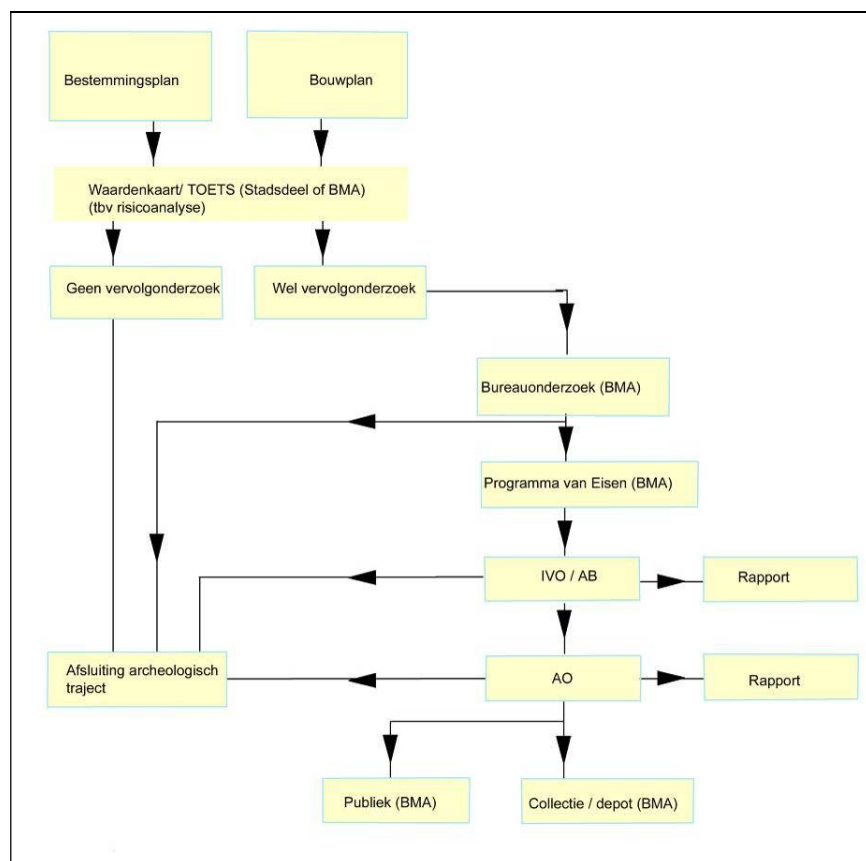
Appendix: Beleidsvarianten

Het archeologisch beleid wordt als maatwerk voor een bepaald plangebied in Amsterdam vastgesteld aan de hand van elf varianten, die een afweging bieden op basis van de aard van de verwachting in combinatie met de specifieke (oppervlakte/diepte) bodemingreep.

- 1: Gebieden met bekende archeologische waarden. Aangezien hier met zekerheid archeologische overblijfselen aanwezig zijn, is bij elke bodemingreep ongeachte het oppervlak of de diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk.
- 2: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 3: Gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. Deze gebieden zijn onbebouwd of de bebouwing dateert van vóór de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 4: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog in het landschap zichtbare historisch infrastructurele assen / in historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing dateert uit het einde van de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of ondieper dan de 19de en 20ste eeuwse ophogingen.
- 5: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs voormalige (overbouwde of opgehoogde) historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan de 20ste eeuwse ophogingen.
- 6: Onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van Amsterdam. Hier liggen archeologische vondsten dicht aan het oppervlak, zodat relevante archeologische lagen kunnen zijn opgenomen in de bouwvoor. De bouwvoor heeft gemiddeld een diepte van 0,3 – 0,5 m waaronder een eerste sporenveld zichtbaar wordt. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 7: Bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). De bebouwing dateert uit het einde van de 19de en de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de en 20ste eeuwse ophogingen.
- 8: Terreinen met een hoge archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m².
- 9: Gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen en buiten het historische centrum van Amsterdam. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem binnen het historisch centrum kleiner dan 2.500 m² en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m².

- 10: Gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water liggen, of die onder water gelegen hebben en ingepolderd zijn of opgespoten zijn. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of in de oorspronkelijke waterbodem of in het oorspronkelijke maaiveld.
- 11: Gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijv. zware funderingen, kelders, tunnels ed. en gebieden in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam buiten de Singelgracht met een lage archeologische verwachting die bovendien opgehoogd, onderheid en bebouwd zijn aan het einde van de 19de en in de 20ste eeuw. Hier geldt een vrijstelling van archeologisch onderzoek. Gebieden waar al archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

Voor de beleidsvarianten, 4, 5 en 7 tot en met 10 geldt dat het dieptecriterium op de uiteindelijke beleidskaart nader wordt gespecificeerd.



Stroomschema archeologie BMA.

Colofon

Archeologisch Bureauonderzoek 10-146

Voor akkoord controle proces en waardestelling:



Hoofd afdeling Archeologie BMA
Prof. dr. J.H.G. Gawronski

Datum:	23-05-2011
Status:	definitief
Redactie:	prof. dr. J.H.G. Gawronski
Tekst:	dr. J. Euwe, drs. L. de Leeuw
Cartografie:	drs. L. de Leeuw, dr. J. Euwe

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2011
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.



Jaar	2013
Afdeling	1
registratienummer	389917
Onderwerp	Zwaarwegend advies bestemmingsplannen Overamstel

Onderwerp: Zwaarwegend advies bestemmingsplannen Overamstel

De raad van Stadsdeel Oost

Gezien de voordracht van d.d. 19 maart 2013.

Gelezen:

- De memo *Bestemmingsplannen op hoofdlijnen* d.d. 27 februari 2013;
- De memo *Toelichting concept MER en onderzoeksuitkomsten Overamstel* d.d. 18 februari 2013;

Overwegende dat:

- De stadsdeelraad bij de vaststelling van de ruimtelijke plannen binnen het grootstedelijk gebied Overamstel een zwaarwegend advies kan uitbrengen;
- Het stadsdeel in principe positief adviseert op de opgestelde bestemmingsplannen;
- De nieuwe tijd de stad dwingt om op een andere manier naar gebiedsontwikkeling te kijken;
- Ook bij de ontwikkeling van Overamstel nu een hoge mate van faseren en ontwikkelen in kleinere korrelgroottes te zien is;
- Daarom in het advies wordt benoemd dat deze nieuwe aanpak echter geen reden mag zijn de ambities voor dit gebied te laten varen;
- Het MER en de bijbehorende onderzoeken zijn uitgevoerd op een moment dat de plannen voor Overamstel op hoofdlijnen bekend zijn, maar uitwerkingen nog niet vastliggen;
- Voor bepaalde thema's zoals verkeer nog belangrijke vragen spelen die bij de toekomstige planuitwerking aandacht behoeven;
- De autonome ontwikkeling in en in de directe omgeving van het plangebied leidt tot een verslechtering van de doorstroming van een aantal kruispunten;
- Daarom in het advies is opgenomen over de monitoring van de verkeerssituatie, zoals opgenomen in het MER, bij de vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenteraad een expliciet besluit te nemen;
- Tevens in het advies wordt opgeroepen om gezamenlijk (projectbureau, stadsdeel, dRO en DIVV) het integrale verkeersbeeld van het hele gebied gezamenlijk te bekijken om zo mogelijke verbeteringen in het gebied te benoemen.

Voordracht voor de raadsvergadering van <datum onbekend>

- Er kanttekeningen zijn te plaatsen bij de wijze waarop de tuinmuur in het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart in het bestemmingsplan is opgenomen;
- Daarom geadviseerd wordt een wijziging op te nemen in de tekst van de herziening waarbij de hoogte van de muur beperkt wordt tot 2 meter en geadviseerd wordt in de kavelpaspoorten te onderzoeken of een meer groene oplossing mogelijk is.

Gehoord de Commissie op 22 april 2013.

Met inachtneming van de aangenomen amendementen 407 ("jongeren/studentenwoningen in de Bijlmerbajes") en 408 ("verkeerssituatie Overamstel").

Besluit:

1. Bijgaand zwaarwegend advies vast te stellen.

De raad van Stadsdeel Oost

Frank Dixel,
griffier

Gery de Boer,
voorzitter

Afschrift: Hester Ombre, Byrill Willemsen