Gemeente Amsterdam

Marine Etablissement

Cultuurhistorische verkenning

C 17-53 Amsterdam



Inhoud

	Inleiding	**3**
1	**Conclusie en advies**	**5**
2	**Historisch stedenbouwkundige analyse**	**13**
3	**De ontwikkeling van de gebouwen**	**23**
4	**Cultuurhistorische context**	**27**
5	**Waardering afzonderlijke, structuur, onderdelen en gebouwen**	**29**
	Bijlage I: Verkenning en advies historische muur	**63**
	Bijlage II: Beleidskader	**73**
	Bronnen & Literatuur	**75**
	Colofon	**75**

Foto voorblad: Marine-etablissement in 1966. De toegang tot de IJ-tunnel moet nog worden voltooid. Op de voorgrond de nieuw voltooide insteekhaven en rechts de Technische Opleidingen Koninklijke Marine (TOKM) gebouwen. (Fotograaf onbekend, Nationaal Historisch Archief Den Haag / Anefo, CCo 919-7756)

Inleiding

Voor u ligt het aanvullende cultuurhistorische verkenning bovengrondse waarden van het Marine Etablissement in Amsterdam. Het betreft in het bijzonder de uitkomst van nader onderzoek naar de opzet van het terrein en bebouwing die vanaf de jaren '60 tot stand gekomen is. De dienst Grond en Ontwikkeling van de Gemeente Amsterdam heeft in samenwerking met het Rijksvastgoedbedrijf aan de Amsterdamse dienst Monumenten en Archeologie (MenA) opdracht gegeven voor dit onderzoek. Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken wat de cultuurhistorische waarden zijn om als inspirerend uitgangspunt te benutten bij de herontwikkeling van het terrein. Dit rapport is een aanvulling op de *Historisch stedenbouwkundige analyse & inventarisatie van monumenten en beeldbepalende gebouwen, Plangebied Marine-Etablissement* van MenA uit 2012. Voor de ondergrondse cultuurhistorische waarden verwijzen we naar Archeologisch Bureauonderzoek van MenA. Voor deze actuele verdiepingsslag is nader onderzoek gedaan waarbij de (nog niet geïnventariseerde) archieven van Stadsontwikkeling en het inmiddels openbare archief van Defensie voor de periode 1945- 1970 geraadpleegd zijn. Een en ander heeft zodoende nieuwe informatie opgeleverd. Met dit onderzoek is meer inzicht gekregen in de ontwikkeling van het Marine Etablissement sinds de jaren '60 en wordt aan de hand daarvan geadviseerd over de waardering van dit relatief jonge complex.

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

Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat ook het Marine Etablissement bijzondere cultuurhistorische kwaliteiten bevat die waardevolle aanknopingspunten bieden voor de toekomstige ontwikkelingen.



Vice-admiraal od schout A.H.J. van der Schotte en Burgemeester G. van Hall schudden elkaar de hand bij het slaan van de eerste paal op 27 juni 1962. Fotograaf Jac. De Nijs, Nationaal Archief Den Haag / Anefo, CC0914-0709.



001	Officierswoning
002	Commandementsgebouw
003	Voorwerf/poortgebouw
004	Botenhuis
006	Officiersgebouw
007	Portiersgebouw
010	Ketelhuis
012	Wiskundig centrum
014	Marechaussee
015	Provoosthuis
017	Marcandi
022	Schietbaan
024	Vm Scheepstimmerwerkplaats / TOKM
025	Onderofficiersgebouw
026	Legeringsgebouw manschappen
027	TOKM
028	Verbindingsschool
029	VBS-kazerne
030	Bedrijfskantine
031	Zeekadettencorps
034	Sportschool
039	Lesgebouw
040	Loods
041	Depot Scheepvaartmuseum

1 Conclusie en advies

Met de herinrichting in de jaren 1960 van het Marine Etablissement, gericht op het functioneren als opleidingscentrum en Rijksmarine, is een vrijwel geheel nieuwe situatie ontstaan die op haar eigen merites beschouwd en beoordeeld moet worden. De eeuwenoude functie van scheepsswerf had deze locatie al in 1915 verloren toen de Rijkswerf gesloten werd. Nadat ten behoeve van de aanleg van de IJ-tunnel begin jaren '60 een groot deel van het Rijksdok was gedempt, de scheepshellingen verdwenen, de oude begrenzing gedeeltelijk en vrijwel alle bestaande bebouwing gesloopt was, verrees een op maat gesneden complex met voor die tijd moderne gebouwen. Gezien de prominente ligging in het centrum van de stad, ging vanuit de gemeente onder aansturing van stedenbouwer Jakoba Mulder, hoofd van de stedenbouwkundige dienst Stadsontwikkeling, de nodige aandacht uit naar de wijze waarop het nieuwe etablissement zich naar de omgeving zou manifesteren. De betrokken instanties van het Rijk realiseerden in het kader van deze gelegenheid een hoogwaardig, goed geoutilleerd, functioneel én representatief complex – dit in tegenstelling tot de gangbare pragmatische aanpak van Defensie die primair op onderhoudsvrij gebruiksgemak gericht was (en is). Er werd ingezet op vooruitstrevende bouwmethodes, moderne architectuur en een hoogwaardige inrichting en ontwerp van de buitenruimte.

Het splinternieuwe etablissement dat zo tot stand kwam heeft een geheel eigen karakter en aspecten die als rode draad met de historische situatie gezien kunnen worden. Beide komen tot uitdrukking in onderstaande cultuurhistorische waarden.

Relatie met het water
De Rijkswerf voor de Marine en het latere Marine Etablissement zijn beide zowel functioneel als visueel op het water gericht. Zo ging het in de historische situatie om een functioneel op scheepsbouw gericht complex. Het nieuwe etablissement was bestemd voor het commandement der zeemacht, marine-opleidingen en kennisuitwisseling. Dit komt tot uitdrukking in de opzet met een insteekhaven en afmeermogelijkheden langs de Dijksgracht en de kades rondom het etablissement. In de loop der tijd waren er op verschillende locaties tussen de palenrijen en latere omdijking doorgangen gemaakt naar de Dijksgracht en het Oosterdok. Langs (c.q. in) de Dijksgracht was ook in de nieuwe situatie nog sprake van onderhoudsdokken en afmeerplaatsen.

Afgesloten terrein
Het Marineterrein was altijd goed beveiligd en zichtbaar afgesloten van de buitenwereld, als een enclave met een heel eigen identiteit, functie en stedenbouwkundige opzet. Dit komt tot uitdrukking in de met een muur begrensde zijde aan de Kattenburgerstraat en de buffer die het omgrenzende water van het Oosterdok/Dijksgracht vormt: het draait hier om een beveiligde plek met mensen, informatie en materieel die van landsbelang waren/zijn. Dat gevoel van beslotenheid is een belangrijke kwaliteit die ook nu nog voelbaar is - als een geheime ommuurde tuin die te ontdekken valt. De contrastwerking met de dicht bebouwde woonbuurten en het intensieve verkeer die de omringende binnenstad juist kenmerken, vergroot deze bijzondere besloten en rustige kwaliteit des te meer. Daardoor is het een werkelijk unieke locatie middenin het centrum van de stad.

Een functionele opzet in een ruimtelijke omgeving
Met de herinrichting ontstonden ook een aantal nieuwe eigenschappen:
Er is een royale, 'open' en ruime opzet die als het ware bestaat uit een doorlopend groen tapijt waarin naast de benodigde verkeersroutes en parkeervakken veel beplanting aanwezig is in de

vorm van graszones, lage bosschages en boomaanplant. Dit groene maaiveld wordt helder beëindigd door de hoogwaardige, meeontworpen kades.
Dit geeft het marineterrein een overwegend groen karakter. Daarin zijn de gebouwen als vrijstaande, rondom ontworpen eenheden geplaatst. De onbebouwde voorzieningen voor o.a. sport- en oefenvelden geven de indruk van een overmaat aan ruimte, wat samen met de groenaanleg bijdraagt aan de belevingswaarde van het terrein. Ook hier speelt het contrast met de omringende binnenstedelijke context mee. Tussen de gebouwen is ruimte met zichtlijnen vanuit en naar het aangrenzende water. Daarmee is het hele Marine Etablissement aan drie zijden visueel verbonden en is het ook vanuit de omringende stad bezien verankerd vanaf het water en de spoorzijde. Later toegevoegde gebouwen verstoren een aantal van deze zichtlijnen en het verdient aanbeveling deze teniet te doen. Al deze elementen versterken het effect van ruimtelijkheid.

Een representatief gezicht naar de stad en een indeling in zones
Langs het Oosterdok, bij het Voorwerfterrein en rond de nieuwe insteekhaven staan de meest representatieve en belangrijkste functies. Zo staan de Commandantswoning, Commandements- en het Officiersgebouw op het Voorwerfterrein en vormen ze een ensemble met het historische Poortgebouw / Voorwerf en 's Lands Zeemagazijn (nu Scheepvaartmuseum). Langs de insteekhaven en aan het Oosterdok staan vervolgens de prominente opleidingsgbouwen – de Verbindingsschool en de Technische Opleidingen Koninklijke Marine. Bij elkaar bepalen die het gezicht van het ME naar de stad. Met name de TOKM op poten maakt daarin een krachtig stedenbouwkundig gebaar naar het Oosterdok. Verder naar het noorden profileert het ME zich met het Onderofficierengebouw en de voormalige TOKM. Aan de minder prominente Dijksgracht is een strook met utilitaire gebouwen en een hijsinstallatie; hier meerden schepen af om bevoorraad te worden, en kunnen ook sloepen in en uit het water gehesen worden. Tussen deze buitenranden met opleidingen- en utilitaire gebouwen zijn twee grote buitenruimtes voor sport- en exercitievelden en een helikopter-landingsplaats aangelegd met daar omheen gegroepeerd nog enkele opleidings- en legeringsgebouwen. En daar middenin, als hart van het complex, staat de bedrijfskantine voor de korporaals en manschappen (tegenwoordig congrescentrum).

Campusachtige opzet, heldere groene inrichting
De inrichting met veel groen rond de gebouwen en ter aankleding van de parkeervakken en infrastructuur vormt een naadloze eenheid met de functionele groene buitenruimtes voor sport en exercitie. De beweegredenen voor deze groene inrichting zullen niet alleen van esthetische, maar ook van praktische aard geweest zijn: gras is relatief goedkoop in aanleg en onderhoud – iets wat bij de Marine altijd sterk gewaardeerd wordt. Het resultaat is in ieder geval een even eenvoudig als krachtig concept. Bomen(rijen) omlijsten de belangrijkste routes en plekken. Ook rond alle andere gebouwen is beplanting in de vorm van een grasperk of bescheiden haagpartij ingezet. De grasvelden lopen bijna geheel door tot aan de kaderand met het daarop aansluitende wandelpad. De eenvoudige, strakke kademuren met bolders zijn eveneens onderdeel van het jaren '60 ontwerp. Ze zijn beeldbepalend en illustratief voor de maritieme functie. De gazons en lage hagen maken lange zichtlijnen over het hele terrein mogelijk. Het Voorwerfterrein kreeg in de jaren '60 een nieuwe, parkachtige inrichting. Het heeft een zekere voornaamheid en versterkt de context van de aangrenzende historische monumenten. Het zorgt ook voor een ruimtelijke relatie tussen de historische en nieuwe gebouwen die in architectuur juist sterk van elkaar verschillen. Daarbij kregen de Commandantswoning en het Officiersgebouw een royale omlijsting met fraai aangelegde tuinen en terrassen die deze gebouwen sterk in de parkachtige omgeving inbedden. Het hele Voorwerfterrein met gebouwen en de aangrenzende insteekhaven en het stedenbouwkundige accent van het TOKM moet wat dat betreft als een monumentaal ensemble gezien worden.

Resultaat van het Jaren '60 ontwerp

Het jaren '60 Marine Etablissement is dus enerzijds zeer functioneel en pragmatisch opgezet, maar het heeft tegelijk een aantal ruimtelijke kwaliteiten die ook in de toekomstige fase bij kunnen dragen aan de specifieke identiteit van het gebied:

- Het doorlopende groene karakter waarin vrijstaande, rondom ontworpen gebouwen staan is kenmerkend voor de bouwperiode. Die open opzet zorgt ervoor dat de relatie met het water aan de west- en noordzijde op het hele terrein zicht- en voelbaar is. Dat werkt ook omgekeerd, namelijk dat het ME vanaf Oosterdok/Dijksgrachtzijdes visueel goed ingebed is.
- Het welhaast minimalistische concept van een bijna tot aan het water doorlopend grastapijt dat vervolgens strak wordt beëindigd door de hoogwaardige, meeontworpen kades – water en groen sluiten strak op elkaar aan.
- De nieuwe insteekhaven vormt de verbinding met het Oosterdok en representeert de maritieme functie.
- Openheid in beslotenheid. Op het ME heerst een wonderlijke sfeer van rust en ruimtelijkheid en een sterke visuele verbinding met het water. Er zijn lange zichtlijnen over het terrein en naar de stedelijke omgeving dankzij de open verkaveling met vrijstaande gebouwen. Het vanaf vrijwel het hele terrein zicht- en voelbare omringende water geeft daar vervolgens nog een extra dimensie aan. Dit werkt met name extra krachtig omdat het in groot contrast is met de omringende, dicht bebouwde stad. Rumoer en tempo van autoverkeer zijn letterlijk op afstand omdat er geen doorgaande autowegen zijn.
- De enige (visueel) gesloten zijde is van oudsher aan het Kattenburg. Hier is het van belang om de historisch muur te behouden. Het openen van dichtgemetselde delen is goed mogelijk. De latere 20ste eeuwse nieuwe muur heeft geen historische betekenis, maar wel een cultuurhistorische en typologische. Hier ligt een spannende ontwerpopgave om enerzijds het concept van de begrenzing en beveiliging herkenbaar te houden en anderzijds de toegankelijkheid van het terrein in praktische zin te vergroten. Die eeuwenlange afgeslotenheid, en het gevoel dat je nu een 'geheime plek ontdekt' is een belangrijk kenmerk van met Marine Etablissement.

Historisch gelaagd bebouwingsbeeld

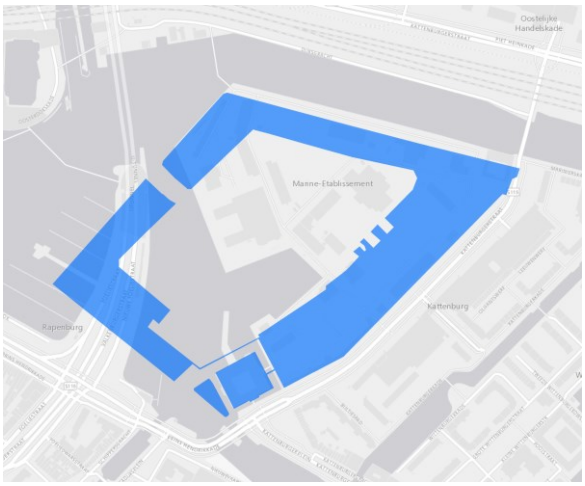
Alle jaren '60 gebouwen hebben een robuuste betonconstructie, die zich goed leent voor herontwikkeling. De architectonische vormgeving is kenmerkend voor de bouwperiode. De Commandantswoning (die een functionele eenheid vormt met het Commandementsgebouw) en het Officiersgebouw zijn van een bovengemiddelde architectuur. Samen met het rijksmonumentale Voorwerfgebouw, het flankerende Zeemagazijn, het Voorwerfterrein, de insteekhaven en het omringende Oosterdok is hier sprake van een monumentaal ensemble. Het aan de overzijde van de insteekhaven gelegen TOKM, en dan met name de twee hoge gebouwdelen op poten, zet dit waardevolle ensemble voort. Het vormt hét stedenbouwkundige gebaar van het ME naar het Oosterdok, hetgeen behoudenswaardig is. Ook het oude TOKM op de noordwestkop van het terrein moet als een van de weinige overgebleven gebouwen uit de tijd dat 's Lands Werf hier nog gevestigd was, als monument beschouwd worden. Het ontwerp voor de bedrijfskantine was architectonisch en stedenbouwkundig van grote kwaliteit, maar is door renovaties behoorlijk aangetast. Van de overige, gestandaardiseerd vormgegeven jaren '60 gebouwen (legerings- en opleidingengebouwen, magazijnen etc.) is het zinvol om er enkele te behouden zodat de jaren '60 tijdslaag over het Marineterrein afleesbaar blijft. Voor het nieuwe stedenbouwkundig plan valt te denken aan het per 'kamer' behouden van een dergelijk historisch gebouw. Aan de Dijksgrachtkade leent het Provoostgebouw in combinatie met de kraan zich daar goed voor. Daarbij is er in het gebied buiten het genoemde monumentale ensemble aan het Voorwerfterrein veel ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter. Tot slot zijn er nog enkele gebouwen die op eigenzinnige wijze kleur geven aan het terrein: het gebouwtje voor het Zeekadettenkorps en het depot voor het Scheepvaartmuseum.



Projectie van het Marineterrein rond 1800



Projectie van het Marineterrein eind 19e eeuw



Projectie van het Marineterrein begin 20ste eeuw

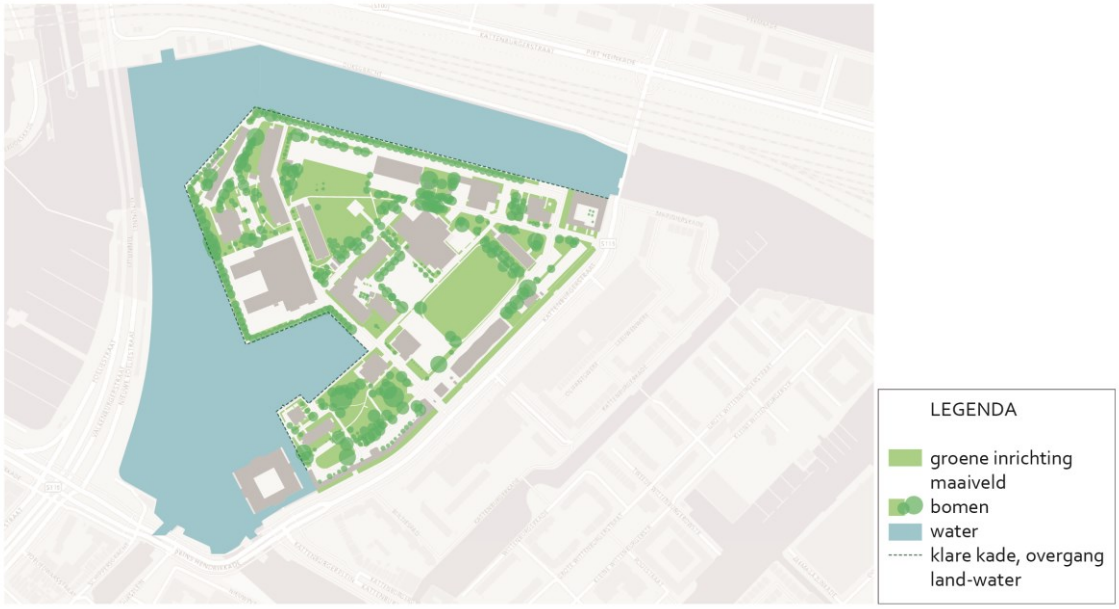


Projectie van het Marineterrein 1966

[Projecties MenA, T. Terhorst]

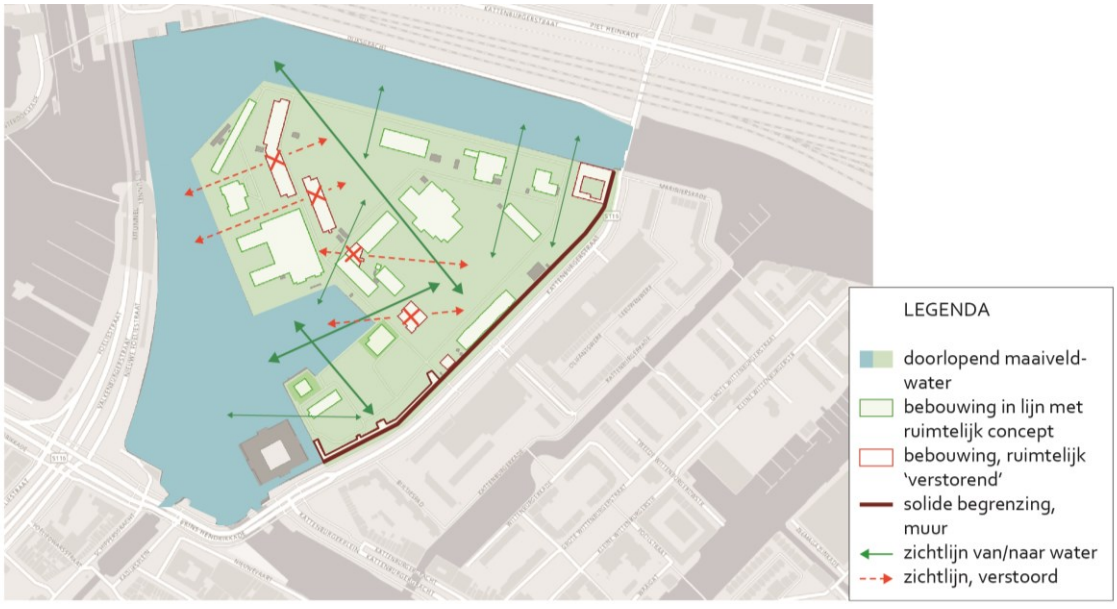


[Kaart MenA, A. ten Doeschate]



Campusachtige opzet, heldere groene inrichting

Eenvoudig en krachtig concept van een bijna tot aan het water doorlopend groen tapijt dat strak wordt beëindigd door de hoogwaardige, meeontworpen kades – water en groen sluiten strak op elkaar aan. Bomen(rijen) omlijsten de belangrijkste routes en plekken. Ook rond alle andere gebouwen is beplanting in de vorm van een grasperk of bescheiden haagpartij ingezet. De parkachtige inrichting van Voorwerfterrein verbindt de historische en moderne gebouwen, de Commandantswoning en het Officiersgebouw zijn stevig ingebed met fraai aangelegde tuinen en terrassen. De groene maaiveld inrichting vormt een naadloze eenheid met de functionele groene buitenruimtes voor sport en exercitie.

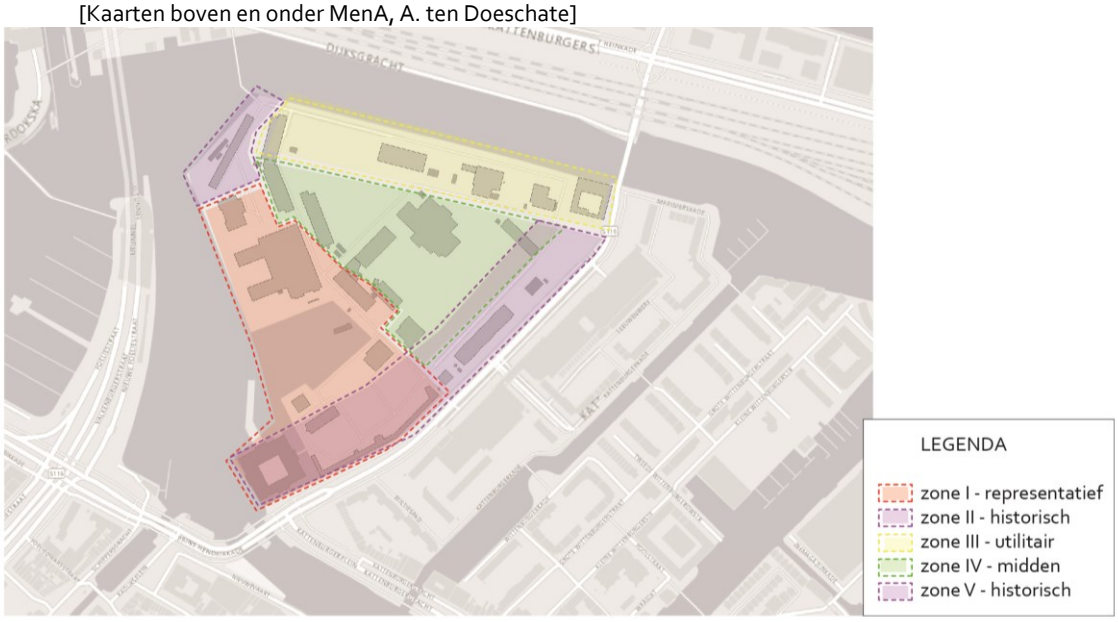


Openheid in beslotenheid. Op het ME heerst een wonderlijke sfeer van rust en ruimtelijkheid en een sterke visuele verbinding met het water. Er zijn lange zichtlijnen over het terrein en naar de stedelijke omgeving dankzij de open verkaveling met vrijstaande gebouwen. Het vanaf vrijwel het hele terrein zicht- en voelbare omringende water geeft daar vervolgens nog een extra dimensie aan. De enige (visueel) gesloten zijde is aan het Kattenburg is cultuurhistorisch en en typologisch van waarde.

[Kaarten MenA, A. ten Doeschate]



[Kaarten boven en onder MenA, A. ten Doeschate]



Zone I Representatieve functies rond het historische Voorwerfterrein aan de Insteekhaven en het Oosterdok. Monumentaal gebouwensemble op en rond het parkachtig ingerichte Voorwerfterrein bestaande uit de Commandantswoning met meeontworpen Commandementstgebouw en het Officiersgebouw. Het TOKM op poten vormt het stedenbouwkundig accent naar het Oosterdok. De groene inrichting van het maaiveld en de doorlopende kade fungeren als verbindende onderlegger.

Zone II Volgt deels de historische dijk uit 1920 rond het Rijksdok, terwijl de positie van de monumentwaardige voormalige Scheeptimmerwerkplaats herinnert aan de situatie van voor die tijd.

Zone III Utilitaire strook langs de Dijksgrachtkade illustreert het maritieme karakter van het ME. Ook hier fungeren de groene inrichting van het maaiveld en de doorlopende kade als verbindende onderlegger.

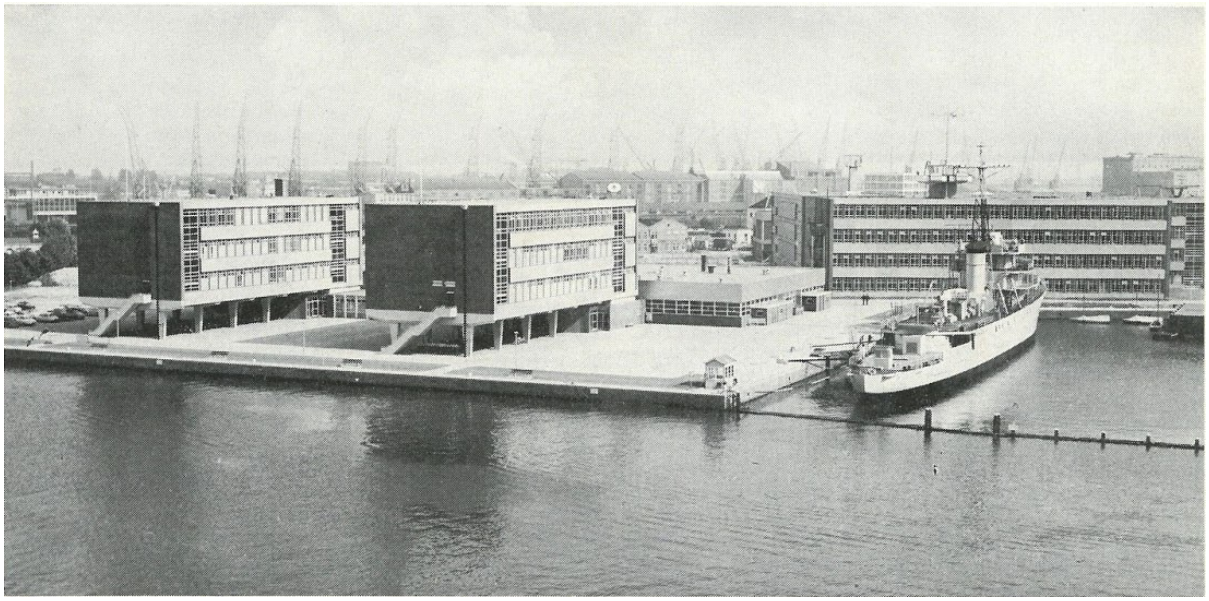
Zone IV Middengebied met buitenvoorzieningen als sport- en exercitievelden. Opdeling in rechthoekig en driehoekig terrein met daartussen de Bedrijfskantine die met getrapte gevels beide buitenaccommodaties stedenbouwkundig kadert. Ook hier de jaren '60 groene maaiveldinrichting die gebouwen en voorziening omkadert, verfraait en de ruimte als geheel verbindt.

Zone V Historische scheepswerfzone van 's Lands Werf die van oudsher ter beveiliging met een muur (deels met achtergelegen gebruiksruimtes) van de buitenwereld is afgesloten. Van de hellingbanen en dergelijke zijn geen zichtbare restanten.



Boven: Zicht op het Voorwerfterrein met monumentaal ensemble, vanuit TOKM. [Foto MenA, 2017]





Boven: Presentatie van het Marine Etablissement naar de stad. [Bouw 1967]

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Modernisering Marine Etablissement

De aanlegplannen van de IJ-tunnel vanaf het einde van de jaren 1950 hadden grote gevolgen voor het Marine Etablissement op Kattenburg. Het tracé met de toegang tot de tunnel werd aan de oostzijde van het marineterrein aangelegd, deels op een aangeplempte strook in het Oosterdok. Dit tracé liep gedeeltelijk over het Marine Etablissement. Om het Oosterdok bevaarbaar te houden moesten de gehele zuidwestelijke hoek van de voormalige Rijkswerf en het Rijksdok wijken voor de aanleg van de tunnel. Omdat de aanleiding voor het wijzigen van het Marine Etablissement het gevolg was van gemeentelijke plannen, kwam een groot deel van de kosten voor rekening van Amsterdam.

Verhuizen of blijven?
Vanaf het moment dat de plannen voor de IJ-tunnel concreet gestalte kregen, overlegde de gemeente met de betrokken Rijkinstanties (Koninklijke Marine, Rijksgebouwendienst, Defensie). Aanvankelijk was het plan om het hele Marine Etablissement naar het Zeeburgereiland te verplaatsen vanwege de meer strategische ligging aan het Buiten IJ. In 1956 waren de Rijkinstanties en Gemeente het hierover eens geworden. Voor het ontwerp van het nieuw aan te leggen etablissement op Zeeburgereiland tekende ingenieursbureau Van Hasselt en De Koning de plannen. In 1959 werd bij nader inzien echter het plan gelanceerd om toch op de bestaande locatie in Amsterdam te blijven, op een geheel nieuw in te richten terrein. Uit de correspondentie in de archieven blijkt dat er bij de verschillende rijksinstanties geen eenstemmigheid was en dat –volgens sommigen– deze nieuwe insteek voor het ministerie Defensie zelfs als een complete verrassing kwam, hoewel dat door anderen gelijk weer ontkracht wordt. In ieder geval is duidelijk dat een combinatie van financiële, bedrijfsvoeringstechnische en logistieke bezwaren alsmede persoonlijke voorkeuren meegespeeld hebben. Zo was dhr. Eggink van de Directie Sluizen en Stuwen voorstander om het hele etablissement naar Den Helder te plaatsen, terwijl dhr. Frets, directeur van de Rijksgebouwendienst Noordholland/Utrecht, de voorkeur gaf aan het ontwikkelen van een nieuw etablissement op de Oosterdoklocatie.

De eerste planschetsen uit 1959 voor de herinrichting van het ME aan het Oosterdok zijn eveneens door Van Hasselt en De Koning getekend. Omdat de tijdsdruk echter steeds verder toenam in verband met de op stapel staande uitvoering van de IJ-tunnel, weigerden zij om de opdracht voor de uitvoering ter hand te nemen. De hierboven genoemde heer Eggink van Sluizen en Stuwen suggereerde tijdens een vergadering op 19 februari 1960 "een ingenieursbureau uit Rotterdam die ook voor de rijkswerf in Den Helder ontworpen heeft " aan te trekken. Hoewel niet bij naam genoemd, betreft dit ongetwijfeld het Rotterdamse architecten- en ingenieursbureau De Weger, van architect ir. F. (Frans) C. de Weger[1]. Uit de verschillende stukken blijkt dat De Weger deze opdracht alleen wilde accepteren als hij, om de planning te kunnen halen, af mocht wijken van de geëiste voorbereidings- en aanbestedingsregels, een integraal team mocht samenstellen waarin ook de aannemer etc. betrokken waren, en dat hij gebruik mocht maken van prefab-bouw[2]. Aldus geschiedde: voor het ontwerp en de uitvoering werd in 1961 de opdracht verleend Bureau de Weger dat vervolgens zorgdroeg voor de opzet van het terrein alsmede het ontwerp en de uitvoering van alle jaren zestig nieuwbouw op het Marine Etablissement.

[1] SAA 5213 – 1228
[2] SAA 5344 – 294, Afschrift S.O. No 900a S.O. '61, No 575 / 2 PW '61; BOUW 27/28 8/15 -7-'67

Om ruimte te verkrijgen voor de nieuwbouw werd besloten het Rijksdok volledig te dempen, met behoud van een insteekhaven voor de bereikbaarheid over water. Het dok had zijn functie reeds in 1915 verloren, toen de Rijkswerf werd gesloten, maar de vorm was tot dan toe behouden gebleven. Het gemak waarmee besloten werd tot het dempen van het dok, wekt toch wel enige verwondering. In 1934 werd nog een plan gelanceerd door de Amstels Bouwvereniging om het dok te dempen ten behoeve van de bouw betaalbare volkshuisvesting (naar ontwerp van A.J. Westerman). In 1941 is dit plan beoordeelt door de dienst Publieke Werken van de gemeente, de gemeentesecretaris J.J. Franken en de Regeeringscommissaris voor Amsterdam dhr. Voûte. Zij constateren dat dit water historisch veel te belangrijk is en dat het voorliggende plan het stadsgezicht teveel aantast: "De uitvoering van uw plannen zou het uiterlyk van het Marine Etablissement ingrijpend wijzigen en het karakter van het stadsbeeld ontoelaatbaar aantasten"[3].

In de geraadpleegde archieven zijn geen stukken gevonden waaruit blijkt dat dergelijke overwegingen in de naoorlogse jaren nog een rol spelen en in de jaren vijftig is besloten tot demping. In juni 1962werd in aanwezigheid van de Amsterdamse burgemeester G. van Hall de eerste paal voor de nieuwbouw geslagen door de Vlagofficier Materieel A.H.J. van der Schatte Olivier. In 1963 was de demping van het Rijksdok voltooid, het terrein bouwrijp en had het marineterrein zijn huidige vorm gekregen.

<u>En de bestaande gebouwen dan?</u>
Als onderdeel van de herontwikkeling is in 1957 een complete inventarisatie van de bestaande gebouwen gemaakt, inclusief de gebruiks- en boekwaarde[4]. Daaruit blijkt dat het merendeel van de bebouwing in slechte staat verkeerde en geen noemenswaardige gebruikswaarde meer vertegenwoordigde. De Koninklijke Marine greep de gelegenheid dan ook aan om het complex geheel te moderniseren – het feit dat een belangrijk deel van de kosten voor rekening van gemeente Amsterdam zou komen, heeft die keuze vast vergemakkelijkt. Een samengestelde werkcommissie met vertegenwoordigers van de gemeente, de marine en de Rijksgebouwendienst ontfermde zich over de nieuwe inrichting. Er werd aangestuurd op vervanging van de oudbouw, waarbij de nieuwbouw functioneel moest zijn en aan moderne maatstaven moest voldoen. Over vrijwel alle bestaande bebouwing werd besloten tot sloop. Uitzonderingen waren 's Lands Zeemagazijn, waarover in diezelfde periode werd besloten om het gebouw af te stoten en tot Scheepvaartmuseum te ontwikkelen. Het markante 'Paleis' (huis voor marine-officieren dat ten zuidwesten van het Zeemagazijn stond) stond slechts met een klein deel van een hoek in het IJtunneltracé. Tijdens een overleg op 26 april 1960 tussen rijksambtenaren is de mogelijkheid besproken het gebouw op een andere 'representatieve en architectonisch aanvaardbare plaats te [kunnen] worden herbouwd'[5]. Vermoedelijk was dit te gecompliceerd, want het gebouw is niet lang daarna gesloopt.

[3] 5213 – 20282, 1701 '34/dossier 20154, No 485 P.W. 1941
[4] NA2.12.56-8027
[5] NA2.12.56 - 8029

2.2 Werfopzet en inrichting

De keuze om de locatie aan het Oosterdok aan te passen vond mede plaats aan de hand van de genoemde tekening van Van Hasselt en De Koning. Maar het uiteindelijk uitgevoerde plan ziet er heel anders uit. In het archief van Stadsontwikkeling (SO) zit een interessant schrijven van de stedenbouwkundige Jakoba Mulder, tevens hoofd van deze gemeentelijk afdeling, aan de directeur van de dienst Publieke Werken, dhr. Walraven. In de zomer van 1961 schrijft zij dat het "*zo toch niet kan zijn dat er al een kant en klaar plan is zonder dat SO geraadpleegd is.*" Zij meent dat de met moeite door haar verkregen tekening uit 1959 niet anders kan zijn dan een ruwe programmaschets en niet een plan. Het zal wel ook al veranderd zijn, veronderstelt ze. Hoe dan ook moet haar het een en ander van het hart over de "*op voorhands weinig gave structuur van deze opzet. Hoewel een voor buitenstaanders afgesloten terrein, heeft het ME een zó grote oppervlakte en een zó geëxponeerde ligging, dat het stadsbeeld er in belangrijke mate door wordt beïnvloed (aanblik over het water; aanblik voor de duizenden treinpassagiers die hier dagelijks passeren).*
De verkaveling van het terrein en de situering van de gebouwen is op de schets naar mijn mening onbegrijpelijk en chaotisch, hetgeen ook buiten het ME zichtbaar en voelbaar zal zijn.
De wijze waarop het terrein aan de tunneldam is beëindigd is weinig fraai en er is weinig relatie tussen de tunneldam en het ME te bespeuren. De afstand tot de tunneldam m.i. aan de noordzijde te klein is; de tunneldam zelf is in de verdrukking gekomen. De ruimte ten noorden van 's Lands Zeemagazijn, waar de toegang tot het ME is, heeft thans nog een bepaalde charme. De schets vestigt de indruk dat deze charme helemaal niet onderkend is en dat niet getracht is hier iets waardevols van te maken of te behouden. Bij goeden behandeling zou dit een fraaie entree van het complex kunnen zijn. Of bovenstaande opmerkingen te laat of te voorbarig zijn, kan ik moeilijk beoordelen, maar ik meende de stem van SO tocht wel te moeten laten klinken en daarom hierop uw aandacht te moeten vestigen." aldus Mulder[6].

Een vergelijking met het uitgevoerde plan maakt duidelijk dat Mulders' opmerkingen van invloed zijn geweest op de planvorming. Zo werd het Voorwerfterrein bijzonder fraai parkachtig ingericht, is er meer ruimte tussen de IJ-tunneldam en het Etablissement gekomen, en manifesteert het nieuwe ME zich nu naar de stad op een gestructureerde en eenduidige wijze. Anders gezegd: het ME *presenteert* zichzelf aan het Oosterdok naar de omringende stad. Gaandeweg is Mulder niet de enige die kritische eisen stelt ten aanzien van de stedenbouwkundige kwaliteit van de nieuwe situatie en het lijkt erop dat haar aandacht voor dit soort zaken op het gebied van stadsschoon en stedenbouw ook de ogen geopend hebben bij een aantal van de betrokken vertegenwoordigers van het Rijk. In een brief van 1961 van De Weger aan directeur Frets van de R.G.D. Noordholland/Utrecht, wordt ook aangegeven dat er discussie is over de herpositionering van enkele gebouwen, zoals de VBS en het TOKM, wegens te hoge geluidsbelasting op de voorgestelde locatie. En dat De Weger in reactie daarop vasthoudt aan zijn planopzet. De Weger bestrijdt het geluidsoverlastprobleem en meent dat een wijziging van de locatie het plan verzwakt. In zijn verdere argumentatie verwijst hij ook naar bezwaren door Schoonheidscommissie etc., die blijkbaar de plannen ook uitvoerig beoordeeld hebben[7]. Helaas zitten er geen tekeningen bij die de precieze wijzigingsvoorstellen illustreren, en ook de verslaglegging van de Schoonheidscommissie is vooralsnog bij de archiefonderzoeken niet boven water gekomen. Uiteindelijk stelt in 1963 ook het Ministerie van Defensie het als voorwaarde om het Voorwerfterrein tot groene zone te bestemmen[8].

[6] SAA 5344 – 294; No 1050e S.O. 1961
[7] NA 2.12.56 – 8031; brief d.d. 19 sept. 1961 van De Weger aan dhr. Frets van de R.G.D. Noordholland/Utrecht..
[8] NA 2.12.56 – 8031; Goedkeuring aan R.G.D. d.d. 3 mei 1963 aangaande diverse fasen situatie ME Amsterdam door Minister van Defensie, namens hem de plv Vlagofficier Materieel, A. van Es. Commandeur

Mulder hechtte ook groot belang aan de inrichting en kwaliteit van de openbare ruimte. Zij speelde in de gemeente Amsterdam een belangrijke rol in de ontwikkeling van de landschapsarchitectuur en de betekenis daarvan in de openbare ruimte. Een en ander komt duidelijk tot uitdrukking in de de nieuwe woonwijken van het Algemeen Uitbreidingsplan en de stedelijke groenvoorzieningen zoals het Amsterdamse Bos waar zij nauw bij betrokken was. Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat dankzij haar aandacht voor dit soort zaken, dhr. Frets op 19 maart 1963 aan het Bureau J. Meijers en H. Warnau opdracht gaf voor het maken van een schetsontwerp en – bij goedkeuring – beplantingsplan voor het nieuwe ME[9]. Hans Warnau was bepaald geen onbekende van Mulder, aangezien hij in 1951 als assistent stedenbouwkundige werkte voor Mulder en het toenmalig hoofd van de afdeling Stedenbouw, Cornelis Van Eesteren. Helaas bevinden zich geen tekeningen van de ontwerpen voor de buitenruimte in de geraadpleegde archieven van het Nationaal Archief en het Stadsarchief. Misschien dat die wel in het persoonlijk of het bureau-archief van Warnau aanwezig zijn, maar dat kon binnen het tijdsbestek van deze cultuurhistorische verkenning niet onderzocht worden.

Het opvallendste verschil tussen de opeenvolgende planversies van Bureau De Weger is dat het Voorwerfterrein meer betekenis krijgt als parkachtige, verbindende ruimte. Het zogenaamde Marvagebouw dat in de eerste planversies nog dwars op het terrein tussen het Commandementsensemble en het Poortgebouw geprojecteerd staat, wordt uiteindelijk niet gerealiseerd ten gunste van de parkachtige inrichting van het Voorwerfterrein. Daarnaast is duidelijk dat gezocht werd naar een zo gestructureerd en logisch mogelijke indeling van het ongelijkvormige marineterrein.

In de verschillende varianten is evengoed een rode draad te bespeuren in de nieuwe opzet van het terrein dat zowel gericht was op het functioneren als een opleidingscentrum als een Rijksmarine. Daarin is niet alleen een functiescheiding tussen recreëren en werken te zien, maar ook onderscheid in belang, representatie en rang. Zo zijn de Commandantswoning, het Commandementsgebouw en het Officiersgebouw bestemd voor hogere rangen en cruciale functies voor de Rijksmarine. Die kregen daarom een plek op het Voorwerfterrein, in de betekenisvolle historische context van het Poortgebouw/Voorwerf en 's Lands Zeemagazijn. Ook de andere meer representatieve gebouwen staan dichtbij het Oosterdok, gericht op het water en de stad; zo kwamen de belangrijkste opleidingsgebouwen bij de insteekhaven, waarbij direct naast de insteekhaven opleidingsgebouw op poten (TOKM) zich naar het Oosterdok profileert. Overige onderwijsgebouwen staan wat meer naar midden van het terrein. Utilitaire voorzieningen om schepen te bevoorraden (loodsen, Marcandi, Provoosthuis en kraan) staan aan de minder prominente kade aan de noordzijde langs de Dijksgracht. Er is uiteraard ook een schietbaan, die in een onopvallend gebouw ten westen van de voormalige TOKM is gesitueerd. De open terreinen in het middengebied voorzien conform de stafeisen in een sportterein (later met sintelbaan), helikopterlandingsplaats en een exercitieterrein[10]. Deze ruimtes voor de buitenvoorzieningen zijn opgeknipt in twee hoofdvormen. Een rechthoekige aan de oostzijde (met o.a. sportvelden) en een driehoekige aan de westzijde (met de helikopterlandingsplaats). Zodoende werd het probleem opgelost om een zo logisch mogelijk georganiseerd en aanvoelend terrein tot stand te brengen op een bijzonder ongelijkvormig terrein. Om deze verschillende oefenruimtes en functies met elkaar te verbinden en stedenbouwkundig vorm te geven, staat in hart, op de grens tussen beide buitenruimtes de bedrijfskantine. De oorspronkelijk dubbelzijdig getande opzet en afwijkende architectonische articulatie van de Bedrijfskantine gaf mede stedenbouwkundig vorm aan de omringende buitenaccomodaties en utilitaire kadestrook. Dat werd positief gewaardeerd door de

[9] NA 2.12.56 – 8033
[10] NA 2.12.56-8029, Stafeisen CHB/37/7/60.a.

betrokken Amsterdamse architecten en stedenbouwkundigen[11]. Bovendien kan deze locatie ook gezien worden als fysiek en symbolisch hart van het complex, waar de lagere rangen op gezette tijden samenkwamen om de maaltijden te nuttigen.

In de loop der jaren zijn er nog voorstellen gedaan om de voorzieningen uit te breiden. Zo ging in 1965 de vergadering met afgevaardigden van de Provincie, het Rijk en Bureau de Weger in principe akkoord met een breder scala aan buitensportaccommodaties (exercitieveld, waaromheen een doorlopende hardloopbaan, een hardloopbaan van 100 meter, verspringbak, kogelstootring, discuswerpring, hoogspringbak en hindernisbaan[12]) en werden er in 1968 nog planvoorstellen gedaan om het terrein aan de noordwestzijde uit te breiden ten behoeve van een hindernisbaan met omringende bossage[13]. Geen van die plannen werd uitgevoerd. En in tegenstelling tot de eerdere plannen bleef het historische TOKM-gebouw op de noordwestkop van het terrein uiteindelijk gehandhaafd. Overigens herinnert de oriëntatie dat gebouw als enige gebouw nog aan de 19e eeuwse contour van 's Lands Dok.

Door latere wijzigingen hebben een aantal stedenbouwkundige gebaren aan kracht ingeboet. Zo is het beeldbepalende effect van het TOKM op poten sterk verminderd doordat ze grotendeels aan het zicht onttrokken is door de bouw van het NEMO. Daarnaast zijn de lange zichtlijnen over het terrein en van en naar het water op een aantal plekken verloren gegaan door het bouwvolume tussen de Verbindingsschool en de VBS-kazerne (028 en 029) en de jaren tachtig legeringsgebouwen (026 en 039).

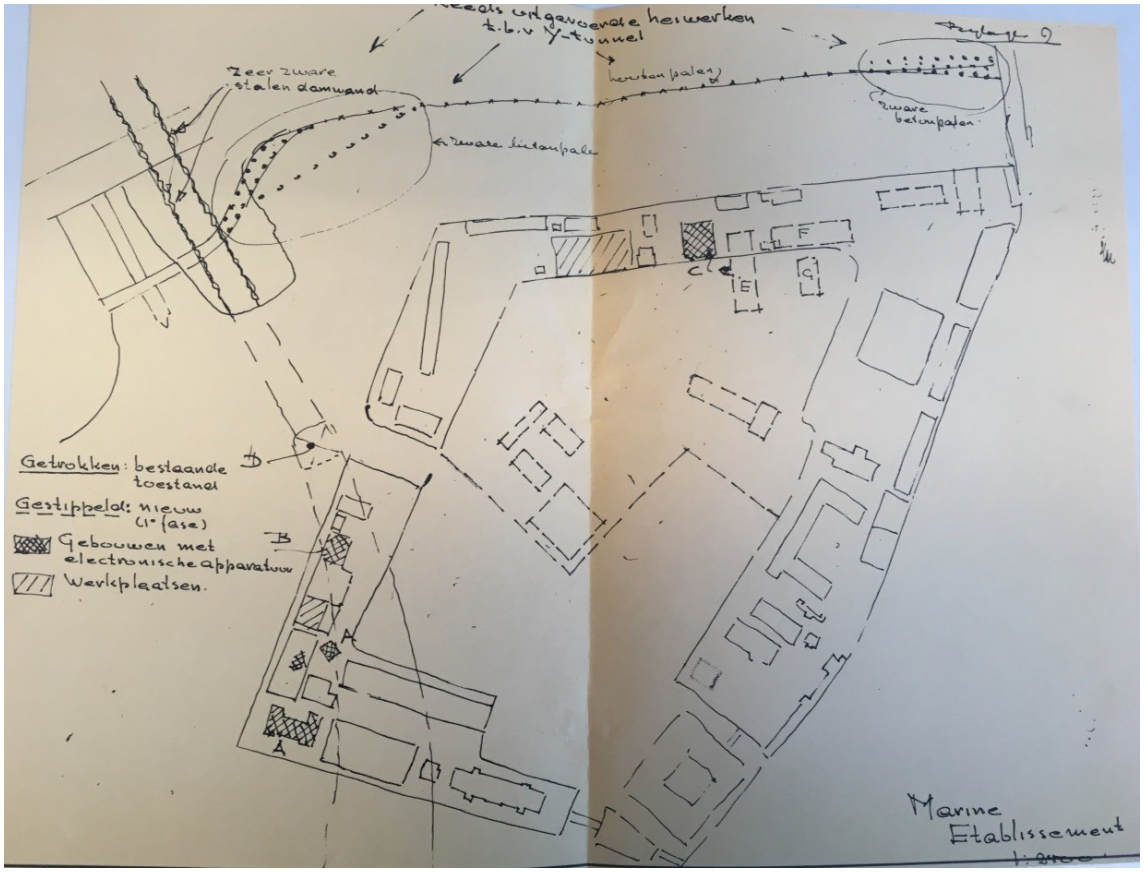
[11] SAA 5344 – 215, Notulen Directiebespreking gemeente Amsterdam, 23 juli 1963. Zie ook onder gebouwbeschrijvingen, Bedrijfskantine.
[12] NA 2.12.56-8111
[13] NA 2.12.56-8111



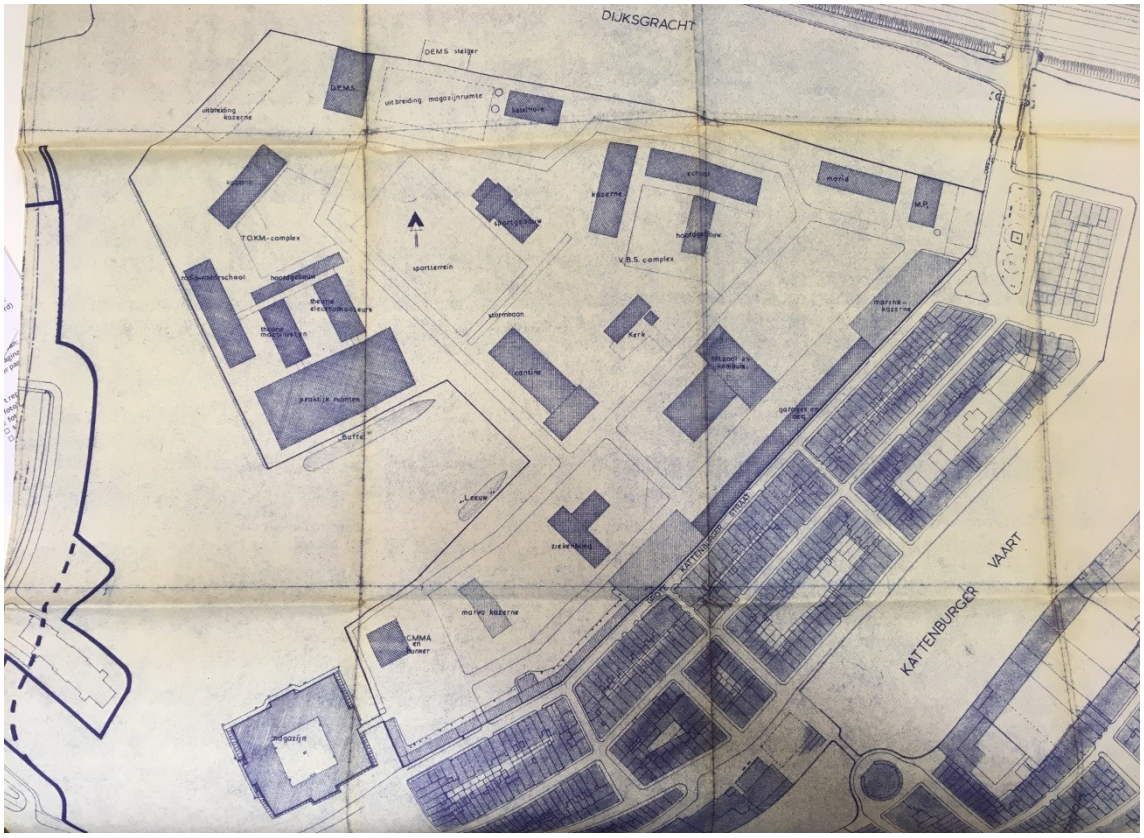
De huidige situatie geprojecteerd op de kadastrale minuutplan uit 1820. Blauw omlijnd is het huidige Marine Etablissement. Op de kaart is de dam uit 1794 te zien die het 's Lands Dok omsloot. Links de IJ-tunnel die het westelijke deel van het voormalige 'Lands Dok doorsnijdt, in geel zijn de locaties van eerder archeologisch onderzoek op het terrein aangegeven (KAT. KAT2 en KAT3). [Monumenten en Archeologie Amsterdam]



Projectie van IJ-tunneltracé op de bestaande situatie, d.d. 28 mei 1957. [SAA 5213-1228]



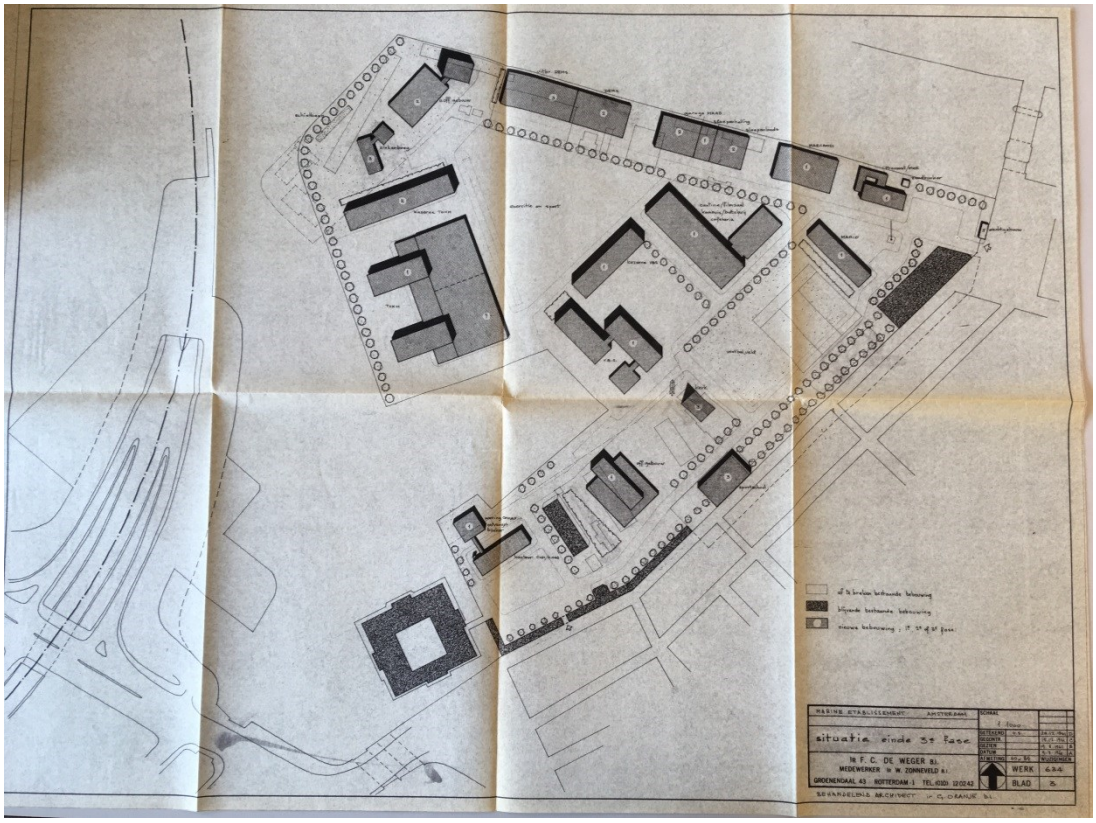
Schets bij het 'Verslag 8e bespreking technisch overleg op 5 december 1957 in Den Haag'. [SAA 5213 – 1228]



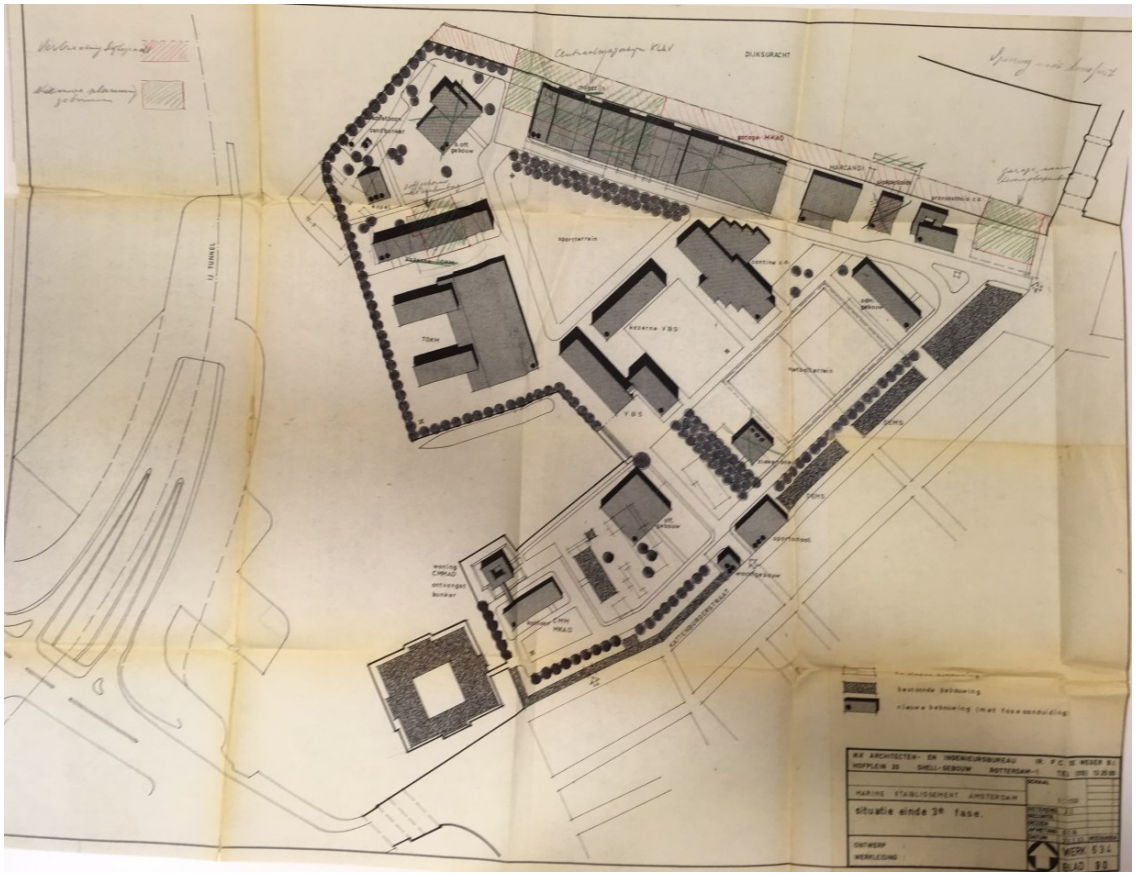
Situatietekening d.d. 6 februari 1959, bureau Van Hasselt en De Koning, tekening 573-256. [NA 2.12.56-8029]



Plattegrond Fase 3 d.d 22 juni 1961, Bureau De Weger, Werk 634 Blad 3. Met aantekeningen d.d. 6 oktober 1961. [NA 2.12.56-031]



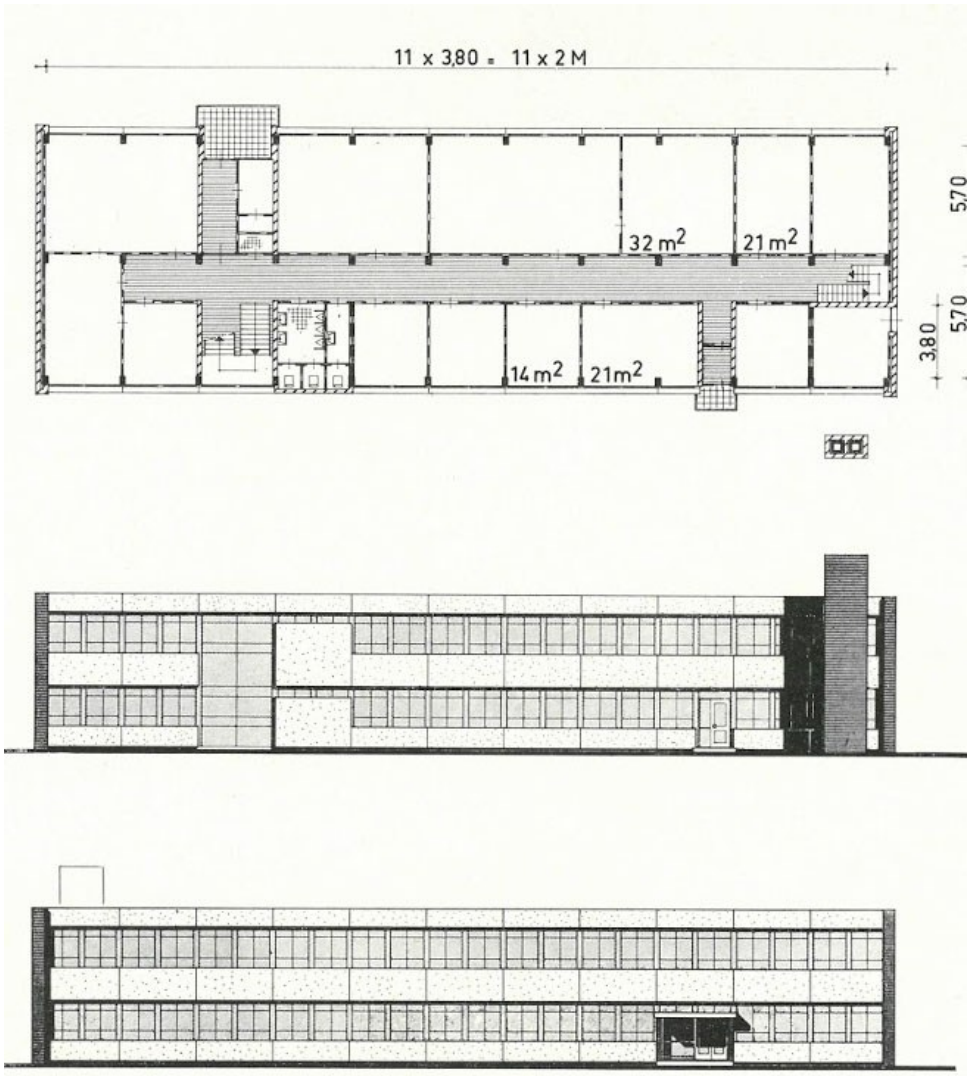
Situatietekening einde 3e fase, d.d. 9 juli – 28 december 1961, bureau De Weger, werk 634, blad 3. [NA 2.12.56-8031]



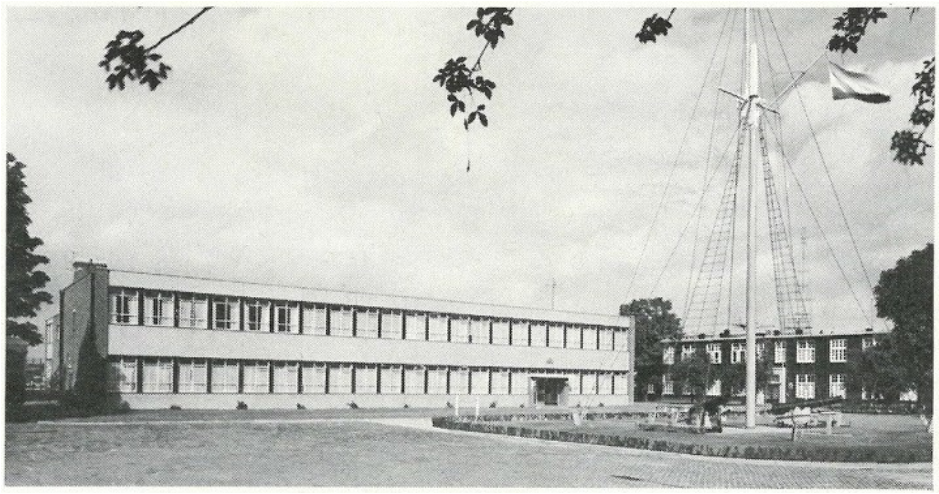
Situatietekening eind fase 3, d.d. 20 februari 1962. Bureau De Weger, werk 634 blad 90, met aantekeningen. [NA 2.12.56-8111]



Situatietekening fase 3, d.d. 4 maart 1966, Bureau De Weger, werk 937 blad 133. [NA2.12.56-8031]



5 Plattegrond en gevels kantoorgebouw



Plattegrond en gevels kantoorgebouw ['Marine-etablissement te Amsterdam', *Bouw* 1967]

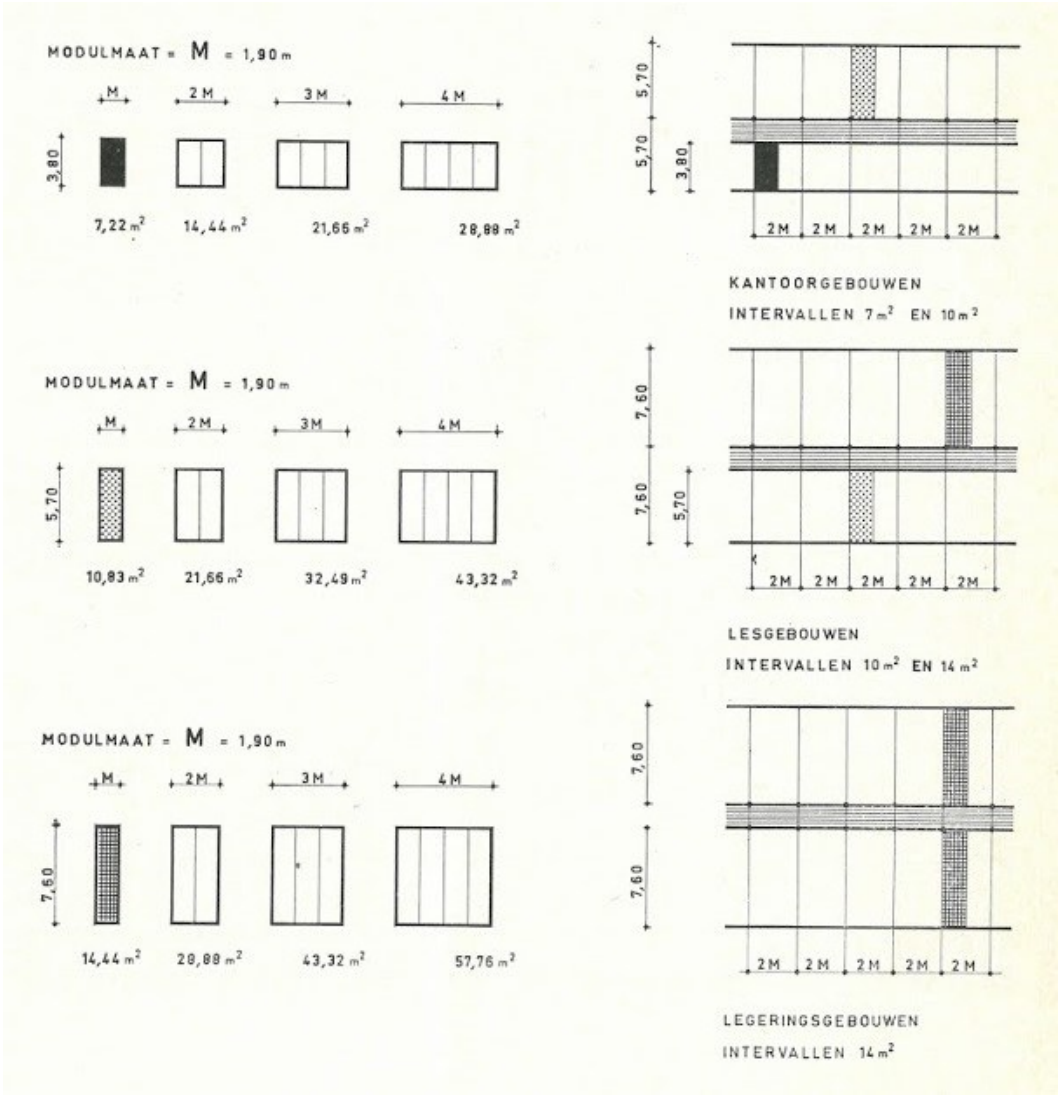
3 De ontwikkeling van de gebouwen

3.1 Systeembouw

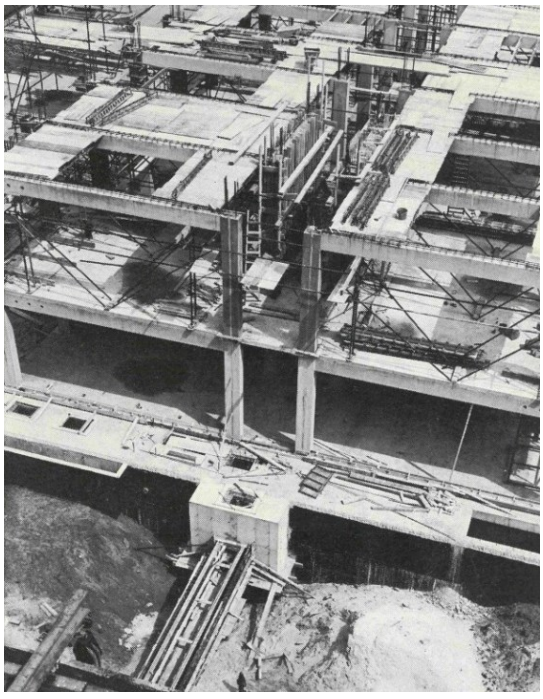
Het sloopwerk van het bestaande Marine Etablissement ten behoeve van de aanleg van de IJ-tunnel moest in 1964 beginnen, hetgeen een bijzonder korte voorbereidings- en bouwtijd betekende. De beschikbare arbeidscapaciteit was bovendien beperkt, waardoor de werkplanning van de verschillende bouwprojecten nauwgezet op elkaar afgestemd moest worden en er arbeidsbesparende methoden nodig waren. Gezien de haast werden niet alle gebouwen tegelijkertijd, maar stapsgewijs ontworpen en gebouwd. Telkens als een nieuw gebouw werd opgeleverd, kon er een oude worden gesloopt. Tijdens de bouwwerkzaamheden draaide het Marine Etablissement gewoon door.
Voor een snelle en efficiënt bouwproductie werd gebruik gemaakt van systeembouw en een standaardisering van elementen. Als aannemer werd de N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij uit Den Haag betrokken. Het bedrijf had een semi-prefabricage systeem voor betonskeletbouw ontwikkeld, waarmee de controlerende instanties reeds bekend waren. De uitgangspunten waren als volgt: een zo eenvoudig mogelijk betonskelet dat in systeem kon worden gebouwd; een vaste traveemaat, waardoor gevelelementen en geveloplossingen konden worden gestandaardiseerd; vaststelling van een standaard verdiepingshoogte, gebaseerd op de maximale overspanning.
Men ging uit van drie gebouwtypen, namelijk kantoor-, les- en legeringsgebouwen. Als basis gebruikte men het aantal vierkante meters per persoon, naar functie en aantal, en naar het gebruik van de ruimte, zoals dit door de marine als norm werd gehanteerd op schepen en wat 1 op 1 werd doorgezet naar de wal-activiteiten. Bij afwijkende gebouwen zoals werkplaatsen en magazijnen, werd het systeem verlaten voor een meer geëigende constructie, bijvoorbeeld een staalconstructie. Om aan te geven hoe snel deze aanpak werkte: na het gereedkomen van de funderingen was de gemiddelde bouwtijd voor de ruwbouw per verdieping slechts twee weken. Ook bij de afwerking werd van prefabricage en unificatie gebruik gemaakt, middels standaard borstwerings- en dakrandelementen van gestaalstraald beton en tussen de gevelelementen stalen raamstroken. Om afwijkende gevelelementen en dergelijke te vermijden werden kopgevels voorzien van metselwerk. Voor de afwerking van het interieur werd eveneens gekozen voor een combinatie van beton en schoon metselwerk: B-2 blokken voor de gangwanden, die aan de gangzijde in kleur werden geschilderd en aan de lokaalzijde gepleisterd, en binnenwanden opgetrokken uit porisosteen, gepleisterd of (wel zo efficiënt) onbehandeld. De aanpak en afwerking sloot ook aan op het pragmatische karakter van de Marine: robuuste bouw tegen lage kosten en zo min mogelijk onderhoud. Voor De Weger was het een prestigeproject, temeer vanwege de succesvolle toepassing van systeembouw dat binnen de gestelde termijn kon worden gerealiseerd[14]. Het experimentele karakter kwam echter al in 1966 tot uitdrukking in gebreken aan het TOKM-gebouw, zoals de slechte isolatie van de stalen ramen en afbrokkelende muren[15].

De nieuwbouw werd in twee fasen voltooid. In de eerste fase, tussen 1962 en 1966 werden het wiskundig centrum (012), het commandementsgebouw (002), de commandantswoning (001), de verbindingschool (028), de VBS-kazerne (029), het TOKM (Technische Opleidingen Koninklijke Marine, 027) en het Officiersgebouw (006) voltooid. Na 1966 werd er nog een reeks gebouwen gerealiseerd waaronder het gebouw voor de Marine Cantine Dienst (Marcandi, 017), de Bedrijfskantine (030), het Onderofficiersgebouw (025) en het Provoosthuis (015) [16].

[14] Architecten- en ingenieursbureau ir. F.C de Weger, 'Marine-etablissement te Amsterdam', *Bouw* 27/28, nr. 8 (juli) 1967, pp. 1022 – 1027)
[15] A. Lemmers, *Van Werf tot Facilitair Complex. 350 jaar Marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005, pp. 171-176
[16] A. Lemmers, *Van Werf tot Facilitair Complex. 350 jaar Marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005, pp. 155-



Relatie modulemaat, oppervlakte en overspanning. ['Marine-etablissement te Amsterdam', *Bouw* 1967]



Betonskelet legeringsgebouw in uitvoering ['Marine-etablissement te Amsterdam', *Bouw* 1967]









Details systeembouw en standaardelementen. [Foto's MenA 2017]

3.1 Architectuur

Het geheel leverde een reeks voor die tijd zeer moderne gebouwen op. Gebouwen met de voor die periode kenmerkende gestaalstraalde grindbetontegels die afgewisseld worden door langgerekte (naar alle waarschijnlijkheid oorspronkelijk) wit geschilderde horizontale raamstroken. Verticaal geplaatste raampartijen accenturen de trappenhuizen en verbijzonderen de gevels. Het resultaat is een sterk grafisch beeld dat past bij de moderne vormentaal van die tijd. Op enkele plaatsen zijn nog de stalen ramen aanwezig, de meeste ramen zijn echter inmiddels vervangen door kunststof kozijnen. Het interieur is bij de utilitaire gebouwen sober, de trappenhuizen hebben standaard een relatief hoogwaardige afwerking met natuurstenen vloertegels en enigszins verbijzonderde trappen van hout of beton met een natuurstenen betegeling. De gebouwen voor hogere rangen en de Bedrijskantine kregen een aangepaste vormgeving.

In de afgelopen decennia werden nog enkele gebouwen in een geheel eigen architectuur toegevoegd; in de jaren tachtig welhaast spartaans vormgegeven nieuw legerings- en lesgebouwen, een rechttoe-rechtaan sportschool (ter vervanging van een uit de jaren '60) en een loods, alsmede een eigenzinnig vormgegeven portiersgebouw met toegangspoort en wachthuisje naar ontwerp van Benthem Crouwel. Begin 2000 werd vlak naast de historische muur een markant depotgebouw naar ontwerp van L. van der Pol voor het Scheepvaartmuseum opgetrokken. Zie ook de beschrijvingen per gebouw verderop in dit rapport.



Officiersgebouw [Foto Koninklijke Marine, ongedateerd, NIHM-beeldbank, nr, 2158_012927]

4 Cultuurhistorische context

4.1 Bureau De Weger

De Rotterdamse architect ir. F.C. (Frans) de Weger (1913-2005) heeft bekendheid gekregen als oprichter van het grote advies- en ingenieursbureau De Weger. Vanaf de jaren zestig is het bureau betrokken geweest bij diverse omvangrijke projecten, zoals assistentie van architect Duintjer bij de bouw van de luchthaven Schiphol (1961-1967). In de jaren negentig was het bureau betrokken bij de uitbreiding van de luchthaven, de restauratie van het Chabotmuseum te Rotterdam en nam het het bureau van Rem Koolhaas over toen dit financiële en organisatorische problemen verkeerde. Bureau de Weger ontwierp behalve voor de locaties in Den Helder en Amsterdam ook marinegebouwen in De West, op Aruba en Curaçao.[17] Hoe de ontwerpen voor deze verschillende marineprojecten zich tot elkaar verhouden is nog niet onderzocht. Voor het Marine Etablissment in Amsterdam staan (de vooralsnog onbekende) ir. Zonneveld en ir. G. Oranje vermeld op de bouwtekeningen en werd samengewerkt met de Amsterdamse architect Otto Sluizer. Ingenieur Oranje staat vaak vermeld als afgevaardigde tijdens vergaderingen met de gemeente en het rijk.

4.2 Meijers en Warnau

Hans Warnau (1922-1995) was van 1954 tot 1978 partner bij het bureau Meijers en Warnau. Dat bureau heeft divers samenstellingen en namen gehad en met leden als P. Buys, J. Hofman en J. Kalff. Het bureau bestaat tegenwoordig onder de naam tlu Utrecht. Hij volgde zijn opleiding aan de Rijkstuinbouwschool in Boskoop en werkte in 1951 als assistent-stedenbouwkundige bij de afdeling Stadsontwikkeling van Amsterdam, daarbij werkte hij nauw samen met Cornelis Van Eesteren en Jakoba Mulder. Warnau behoorde, naast Mien Ruys en Jan Bijhouwer, tot een van de toonaangevende landschapsontwerpers uit het midden van de 20ste eeuw. Zijn 'modernistische' werk wordt gekenmerkt door een heldere opzet en een terughoudende vormgeving met strakke belijningen. Hij paste voor die tijd nieuwe vormen, materialen en constructies toe. Zijn beplantingskeuze is vaak eenvoudig en beperkt tot een aantal inheemse soorten. Bekende Amsterdamse werken uit zijn oeuvre zijn onder andere het Darwin- en Robert Kochplantsoen en het Gijsbrecht van Aemstelpark (rijksmonument). Gezien de uiterlijke kenmerken van de groenaanleg van het hele Marine Etablissement en de tuinen en terrassen rond de Commandantwoning en de het Officiersgebouw, is het aannemelijk dat Warnau hiervoor tekende. Ook de eenvoudige opzet van het hele terrein waar alle gebouwen in een eenvoudig groen kader gevat zijn, de het doorstromende groen in de vorm van gazons, hagen en begeleidende bomenrijen, passen zowel bij zijn als de modernistische naoorlogse landschapsontwerptaal.

4.3 De Bataafsche Aannemers Maatschappij (BAM).

De geschiedenis van Koninklijke BAM Groep nv gaat terug tot 12 mei 1869, als Adam van der Wal een timmerwinkel (gespecialiseerd in molenherstel) in Groot-Ammers opent. Zijn zoon en kleinzoon zorgen er beiden voor dat het werkgebied uitbreid. Met namen onder de derde generatie, Joop Van der Wal, die na zijn studie civiele techniek in Delft in 1926 in het bedrijf komt werken. In 1927 wordt het familiebedrijf een naamloze vennootschap onder de naam 'N.V. Bataafsche Aanneming Maatschappij van Bouw- en Betonwerken v/h Firma J. van der Wal en Zoon' (al snel afgekort tot 'BAM'). De naam 'Bataafsche' is mede ontleend aan de Bataafsche Petroleum Maatschappij – het latere Shell – waarvoor de onderneming dan al veel werk heeft verricht. Tot de grote werken van BAM in de beginjaren behoren het kantoorgebouw van de Bataafsche Petroleum Maatschappij in Den Haag (nu Shell hoofdkantoor), het AVRO-gebouw aan de Keizersgracht in

[17] M. Kloos / ARCAM, 'Het marine-etablissement' op website *Parool Stadsgezichten* < www.parool.nl/stadsgezichten > (15 september 2011).

Amsterdam, het inmiddels gesloopte Diaconessenziekenhuis Bronovo in Den Haag, een laboratorium voor KEMA in Arnhem, het winkelpand voor C&A en Diergaarde Blijdorp in Rotterdam, het City Theater in Amsterdam en de verbouwing van Paleis Soestdijk voor prinses Juliana en prins Bernhard. Vlak voor WOII verschijnt 'De economische ontwikkeling van het bouwbedrijf in Nederland' van ir. J.J. van der Wal (Delft, 1940), dat vele decennia later nog geldt als een standaardwerk over de geschiedenis van de particuliere bouwindustrie vanaf de middeleeuwen. De onderneming is sinds 1959 beursgenoteerd in Amsterdam en ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan heeft Hare Majesteit de Koningin de onderneming in 1994 het recht verleend om het predicaat 'koninklijke' te voeren.



Marine Etablissement in 1966. Op de voorgrond de nieuw voltooide insteekhaven en rechts de TOKM (Technische Opleidingen Koninklijke Marine) gebouwen. Op de achtergrond de IJ-tunnel in aanbouw. Fotograaf onbekend. [Nationaal Archief Den Haag / Anefo, CC0 919-7756]

5 Waardering structuur, onderdelen en gebouwen



001	Officierswoning
002	Commandementsgebouw
003	Voorwerf/poortgebouw
004	Botenhuis
006	Officiersgebouw
007	Portiersgebouw
010	Ketelhuis
012	Wiskundig centrum
014	Marechaussee
015	Provoosthuis
017	Marcandi
022	Schietbaan
024	Vm Scheepstimmerwerkplaats / TOKM
025	Onderofficiersgebouw
026	Legeringsgebouw manschappen
027	TOKM
028	Verbindingsschool
029	VBS-kazerne
030	Bedrijfskantine
031	Zeekadettencorps
034	Sportschool
039	Lesgebouw
040	Loods
041	Depot Scheepvaartmuseum



[Kaart MenA, A. ten Doeschate]

PAARS Monument(waardig)
Gebouwen met intrinsieke, grote cultuurhistorische, architectonische en/of stedenbouwkundige waarde. Behoud en restauratieve aanpak voor zowel interieur als exterieur.
Voorwerf (003); Commandantsgebouw (001) met tuin/terrassen; Commandementsgebouw (002) vormt in wezen al een eenheid met Commandantswoning en als onderdeel van de familie op het Voorwerfterrein; Officiersgebouw (006) met tuin/terrassen; Timmerwerkplaats (024)

ROOD: Orde 1 en 2
Gebouwen met een cultuurhistorische, stedenbouwkundige of architectonische waarde. Per gebouw staat in het hiernavolgende hoofdstuk aangegeven welk aspect van belang is.
Depot Scheepvaartmuseum (041); Historische muur (ongenummerd); Zeekadettengebouw (031); Voormalige TOKM (027); kraan achter Provoosthuis 015

ORANJE: Orde 3
Gebouwen die de historische gelaagdheid van het ME illustreren. Behoud, van tenminste enkele van deze gebouwen verspreid over het hele terrein, met ruimte om de grenzen van transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het historisch gelaagde karakter.
Wiskundig centrum (012); Provoostgebouw (015); Marcandi (017); Verbindingsschool (028); VBS-kazerne (029); Bedrijfskantine / Congrescentrum (030); Portiersgebouw met toegangspoort en wachthuisje (007)

GEEL: Basisorde
Gebouwen die onderdeel zijn van het ME maar geen bijzondere cultuurhistorische waarde (meer) hebben.
Ketelhuis I (010); Schietbaan (022); Legeringsgebouw (026); Onderofficiersgebouw (025); Loods (040); Verbindingslid tussen 028 en 029; Lesgebouw (039)

Gebouwen die niet bezocht konden worden in het kader van deze cultuurhistorische verkenning
Marechaussee (014); Botenhuis (004)

- *Deze graduele waardering van monument(waardigheid) en welstandsordes is gebaseerd op het reguliere erfgoed- en welstandsbeleid van de gemeente Amsterdam. Het Marine Etablissement was nog niet integraal gewaardeerd. MenA adviseert de voorgestelde de waardering en beschermingsmiddelen in zetten. Zie ook Bijlage II.*

Historische muur (ongenummerd, ten oosten van 041)
Gemetselde muur die een overblijfsel is van aaneengesloten bebouwing aan de Kattenburgerstraat die van oudsher de begrenzing van's Lands Werf vormt. Deze bebouwing bestond uit werk- en bergplaatsen van de Marinewerf. De muur laat een variëteit aan metselwerk zien. De oudste gedeelten stammen mogelijk uit de zeventiende eeuw. Maar er zijn ook metselwerkgedeeltes die, gezien de steensoort en de dunne voegen, uit de achttiende of vroege negentiende eeuw moeten stammen, alsmede laatnegentiende-eeuwse stukken. De plint is later gecementeerd, waarvoor een aantal lagen bakstenen is uitgehakt.
Het noordelijk deel van de muur is aan het eind van de twintigste eeuw vernieuwd waarbij een nieuwe doorgang werd gemaakt. De hierboven beschreven historische muur vormt een waardevol overblijfsel van de bebouwing van de voormalige Marinewerf (zie ook Bijlage I – Verkenning).
Waardering: historische bouwdeel: orde 1, typologisch en cultuurhistorisch behoudenswaardig als overblijfsel van de aaneengesloten bebouwing en begrenzingsmuur aan de Kattenburgerstraat.


Historische muur rechts op de foto – links hoek van het scheepvaartdepot. Foto MenA 2017

Inrichting buitenruimte / groen

Ontwerp waarschijnlijk bureau Meijers en Warnau, begin jaren '60.
Het kwalitatief hoogwaardige Voorwerfterrein met sterk historisch aandoend parkachtig karakter, romantisch slingerende paden, monumentale bomen en centraal geplaatste fontein uit de jaren '90 van de kunstenaar A. Spronken. De tuin- en terrasinrichting rond Commandantswoning en Officiersgebouw dragen daar aan bij, hoewel die worden gekenmerkt door een eigen, geometrische vormentaal en beplantingstaal. De andere gebouwen worden omzoomd door eenvoudige groenvakken met gazons of lage hagen.
Verder helder en eenvoudig met doorlopende, vlakke grasvelden/gazons die bijna tot in het water reiken. In het doorlopende groen markeren bomen(rijen) de kades, looproutes en bijzondere plekken. Ze geven de werf een fraai, op sommige plekken zelfs lommerrijk, karakter. Overwegend heldere geometrische belijning, die ook rondom de jaren zestig gebouwen bij de Voorwerf te zien is. De kade is een kwalitatief hoogwaardige strak afgewerkte hardstenen rand die voor een scherpe, bijna minimalistische grens tussen water en groen zorgt. Op regelmatige afstanden zijn ijzeren bolders opgenomen. Langs de Dijksgracht meerden schepen aan ten behoeve van bevoorrading of om sloepen uit/in het water te laten, de hijskraan (ten noorden van het Provoosthuis, 015) herinnert daaraan. De eenvoud van deze inrichting maakt de relatie met het water sterk en draagt bij aan het maritieme karakter.
Waardering: Campusachtige opzet met veel ruimte en groen illustreert de jaren '60 fase. De inrichting van de Voorwerf integraal behouden. Voor de rest, het concept van het doorlopende groene tapijt met markerende bomen(rijen) als uitgangspunt voor de herontwikkeling inzetten.



Links: Parkachtige inrichting Voorwerfterrein met Fontein van A. Spronken. Rechts de Voorwerf/Poortgebouw, links het Commandementsgebouw.

Foto's MenA 2017

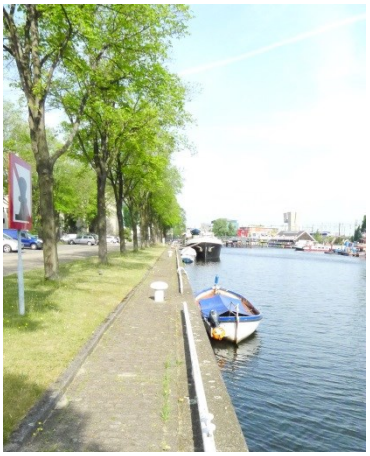




Boven: Sportvelden maken onderdeel uit van het doorlopende groene grastapijt.
Links: Bomenrijen begeleiden routes, ook langs de kades en gazons rijken bijna tot aan het water rijken, zoals hier op de foto langs de Dijksgracht.

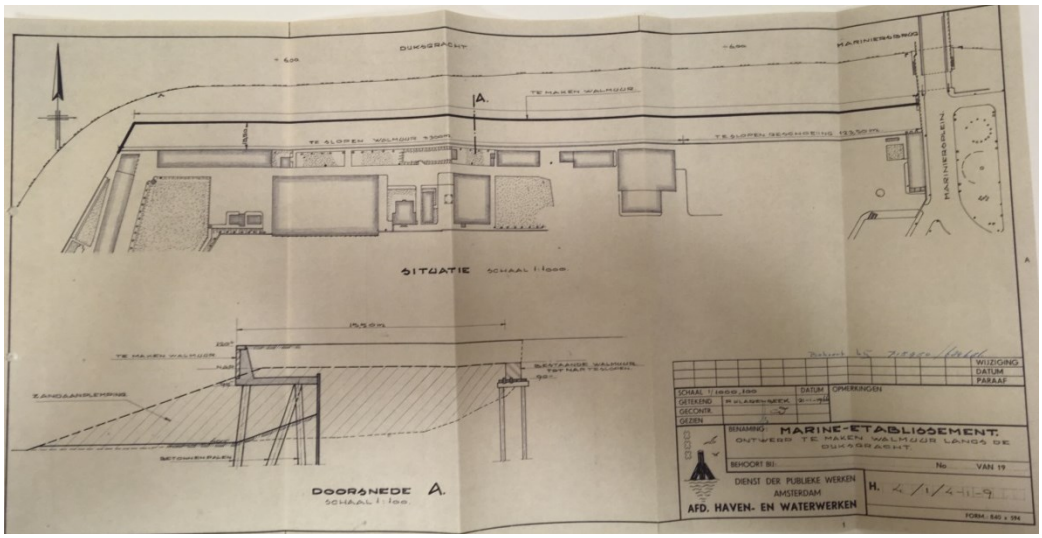
Kades met bolders, insteekhaven

Aangelegd in de jaren zestig tijdens de grootschalige herontwikkeling tot het Marine Etablissment naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger in samenwerking met afdeling Havenwerken van Publieke Werken. Vanaf 1961 is er correspondentie over verlegging van de kademuur langs Dijksgracht met ca. 15 a 20 meter noordwaarts, die uiteindelijk ook plaats vindt[18]. Afwerking van hoge kwaliteit en een eenheid met de overige kademuren rond het ME. Direct aan de kades grenst een wandelpad met ander verhardingsmateriaal dan de rest van het ME.
Waardering: behoudenswaardig; illustreert de watergerelateerde functie van het Marine Etablissement. Afleesbaarheid van die functie is relevant.



Kade met bolders langs de insteekhaven en bij de loods. Foto MenA 2017



Insteekhaven. Foto MenA 2017



Links:
Ontwerp te maken walmuur langs de Dijksgracht, Dienst PW, Haven- en Waterwerken P. Klarenbeek, 21 januari 1966. NA 2.12.56 -8111

[18] SAA 5344 – 215, Notulen 241e Directiebespreking 6 november 1961; Notulen van de 344e Directiebespreking 1 september 1964; Grb no 9295 '64 / doss. … Van Walraven aan de wethouder PW 26 februari 1965. NA – 2.12.56 / inv. Nr 8111.

Sport- en exercitievelden, landingsplaats

De vlakke grasvelden voor de sport- en exercitievoorzieningen en de landingsplaats (met langgerekte aarden wal langs noordzijde) vormen visueel een eenheid met de gazons. Ze zijn deels afgescheiden door hekken.

Waardering: Onderdeel van de campusachtige opzet, onderdeel van de afleesbaarheid van het functioneren van het Marine Etablissement



Sportveld met aangrenzende de Bedrijfskantine. Sportvelden maken onderdeel uit van het doorlopende groene grastapijt. Foto MenA 2017

Helikopter landingsplaats

Met een H gemarkeerd en geplaveid onderdeel temidden van de doorlopende gazons. Ten noordwesten is volgens sommigen op goed moment een langgerekte wal opgeworpen om de overlast (stof etc) luchtverplaatsing te verminderen, terwijl anderen aangeven dat het zand gewoon over was en hier gestort is omdat afvoeren te kostbaar was.

Waardering: Onderdeel van de afleesbaarheid van het functioneren van het Marine Etablissement



Helikopterlandingsplaats



Langgerekte wal ten noorden van de helikopterlandingsplaats.

Foto's MenA 2017

Hijskraan (ten noorden van 015)
Bouwjaar 2006
NV Van den Berg Bros BV
Waardering: Orde 2, behoudenswaardig. Kenmerkend voor het functioneren van het Marine Etablissement, situationele waarde aan de utilitaire kade; vormt visueel sterk ensemble met Provoosthuis (015).



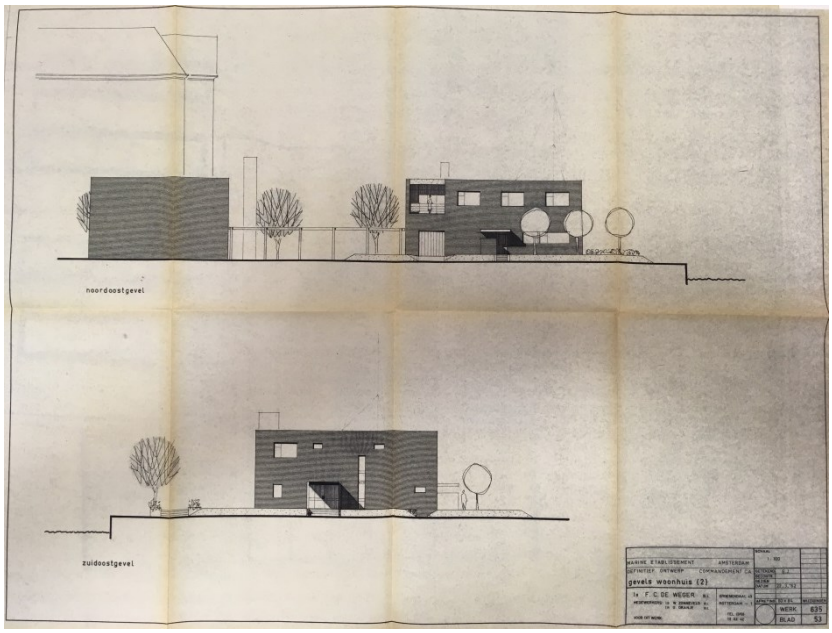
Hijskraan aan de Dijksgracht. Foto MenA 2017

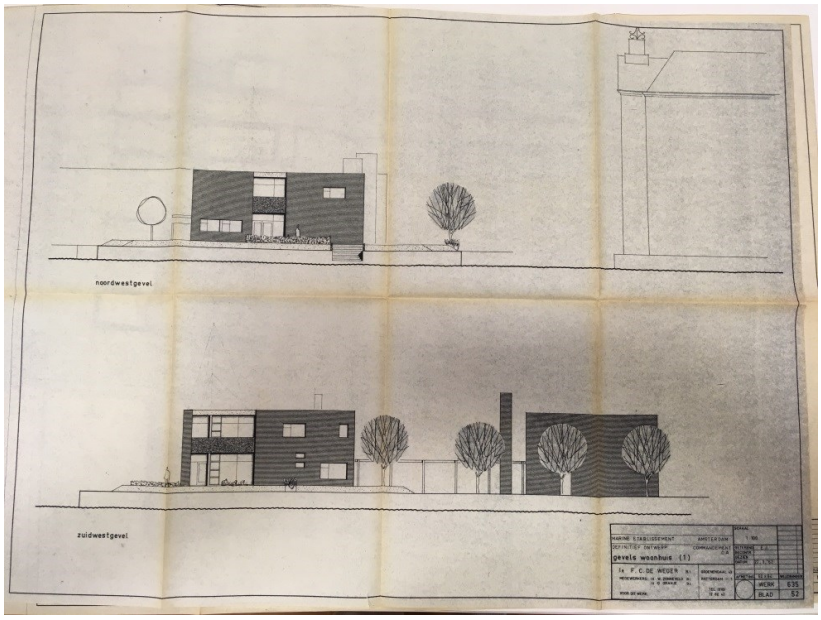
Commandantswoning (001)

Gebouwd in de periode 1962-1966, tijdens de herinrichting van het Marine Etablissement, naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Is als een geheel ontworpen met het Commandementsgebouw.

Dienstwoning voor de commandant. Nagenoeg kubusvormig bakstenen gebouw van twee verdiepingen. Grotere en kleinere raampartijen geleden de gevel op een grafische wijze en de open en gesloten gevelvlakken zorgen voor een spannende compositie . Oorspronkelijk met stalen kozijnen. De begane grondverdieping was bedoeld voor representatie, de 1e verdieping voor privévertrekken. Begin jaren '90 gerenoveerd en gerestaureerd naar ontwerp van architect Manfred Kausen. Grotendeels gaaf, met bijzondere, zorgvuldige interieurafwerking die deels van bureau De Weger en deels van Kausen is. Onder het gebouw is een bunker aanwezig. Fraaie omringende tuinaanleg met meeontworpen terrassen en trappartijen, vermoedelijk naar ontwerp van H. Warnau. Verbonden met het Commandementsgebouw door middel van een luifel.

Waardering: Monumentwaardig inclusief interieur en tuin-terrasaanleg. Functionele eenheid met Commandantswoning. Onderdeel van het monumentale, historisch gelaagde ensemble op en rond het Voorwerfterrein en de insteekhaven.





Gevelaanzichten Commandantswoning. Definitief ontwerp, bureau de Weger, 22 maart 1962. [NA 2.12.56 – 8111]





Gevelaanzichten.



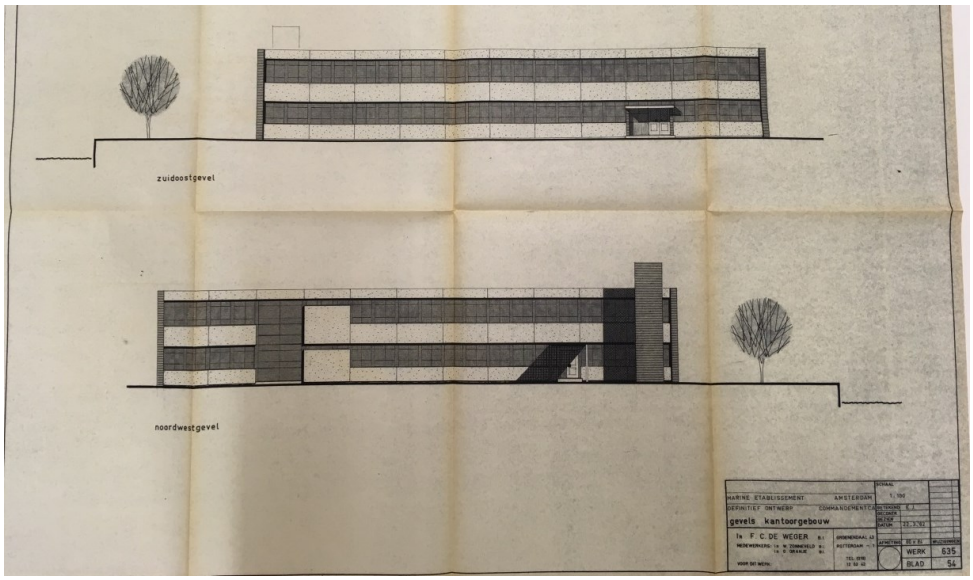


Interieur bovenverdieping (l) en b.g. (r.)



Luifel die Commandantswoning en Commandementsgebouw met elkaar verbindt. Foto's MenA 2017

Commandementsgebouw (002)
Gebouwd in de periode 1962-1966, tijdens de herinrichting van het Marine Etablissement, naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Is als een geheel ontworpen met de Commandantswoning.
Langwerpig gebouw van twee verdiepingen. Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticaal accent ter hoogte van het trappenhuis. Verbijzonderingen in de interieurafwerking in het trappenhuis. Verbonden met de Commandantswoning door middel van een luifel. Veel overeenkomsten met het Provoosthuis (015). Recent is de indeling gewijzigd, zijn tussenmuren op de verdieping verwijderd en is er een groen/water dak; dit laat goed zien hoe deze gebouwen voor de moderne kantoor- en duurzaamheidswensen om te vormen zijn
Waardering: Orde 3, illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement, ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter. Functionele eenheid met Commandantswoning.
Onderdeel van het monumentale, historisch gelaagde ensemble op en rond het Voorwerfterrein en de insteekhaven.



Gevelaanzichten, definitief ontwerp, bureau de Weger, 22 maart 1962. NA 2.12.56 - 8111



Links: trappenhuis
Onder: bovenverdieping waar scheidingsmuren uit verwijderd zijn.
Het plafond toont het betonnen prefabsysteem. Foto's MenA 2017



Poortgebouw, Voorwerf (003)
Van de zeventiende-eeuwse werf resteren nog de lange muur aan de Kattenburgerstraat en de Voorwerf/Poortgebouw met de toegangspoort. Het wordt geflankeerd door het 's Lands Zeemagazijn dat in ca. 1657 gebouwd werd naar ontwerp van stadsarchitect Daniël Stalpaert en dat sinds de jaren '60 het Scheepvaartmuseum is.
Het poortgebouw betreft aan de straat een lang gerekte gevel, voor zover niet verbouwd voorzien van rijen blinde nissen. Inrijpoort geflankeerd door twee paar pilasters en gedekt door een gesneden fries en fronton.
Waardering: Rijksmonument. Onderdeel van het monumentale, historisch gelaagde ensemble op en rond het Voorwerfterrein en de insteekhaven.



Poortgebouw gezien van de Kattenburgerstraat. Foto ongedateerd, MenA Han van Gool

Botenhuis (004)
Bouwjaar en architect vooralsnog onbekend
In de inventarisatie van 1957 wordt ook een botenhuis omschreven, dat wellicht het huidige exemplaar betreft, maar dat vanwege betimmering met beplating vanaf de buitenzijde niet vastgesteld kan worden:

> Botenhuis. Houten gebouw op palen.
> Afmetingen: 8 x 5m, hoog 4m.

Waardering: *Het botenhuis wordt naar verwachting meegenomen als de marine verhuist. Niet bij de waardering betrokken. Het kon niet bezocht worden in kader van deze cultuurhistorische verkenning.*

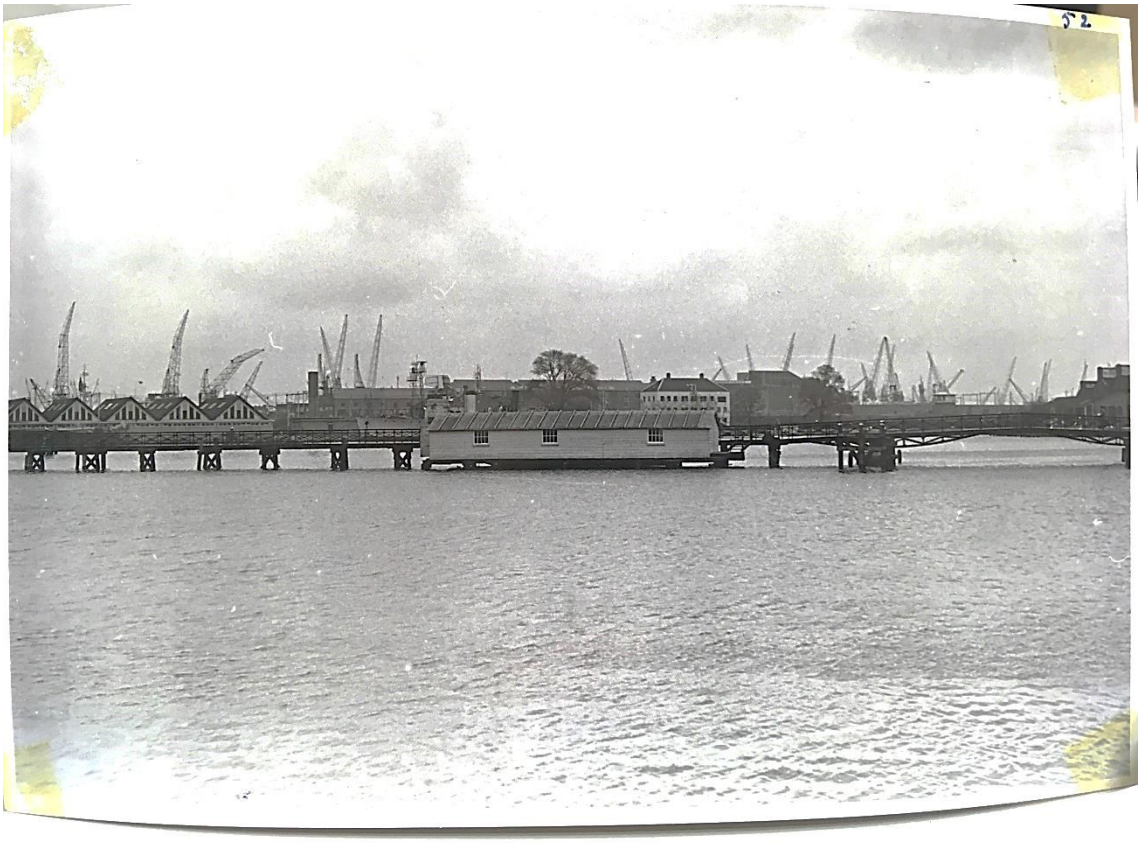


Foto inventarisatie 1957 door het grondbedrijf Gemeente Amsterdam. NA 2.12.56-8027

Officiersgebouw (006)

Ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger uit 1966. Bestemd voor een comfortabele legering van de officieren. Pensionachtige opzet met longroom (= recreatieve functies als bar-restaurant en lounge voor officieren), individuele slaapaccomodatie en dergelijke. De lage onderbouw heeft een sterke horizontale belijning. De gevels zijn voorzien van de kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en stalen raamkozijnen. Daarop en terugliggend is een torenvormig volume geplaatst dat aan de buitenzijde bekleed is met glazen gevelplaten en stalen raamkozijnen. In zijn ruimtelijke opzet en architectonische uitwerking met bijzondere vliesgevels is het een opmerkelijk gaaf bewaard gebleven gebouw. Dat geld ook voor het interieur. In relatie tot de andere gebouwen van het ME is het een van de bijzondere accenten, dat een geheel karakteristiek heeft en en tegelijk tot jaren zestig familie behoort. De bijzondere architectuur en detaillering weerspiegelt de functie voor de hogere rang van de officieren. In opzet en positie in de oksel van de insteekhaven vormt het een stedenbouwkundig accent. De opzet van laag plintgebouw met torenvormige opbouw is gelijk aan dat van het ingrijpend gerenoveerde Onderofficiersgebouw. Sinds enkele jaren hotel restaurant *Pension Homeland*. Meeontworpen buitenruimte met terrassen en trappartijen, vermoedelijk naar ontwerp van Hans Warnau. Opmerkelijk gaaf geheel.

Waardering: Monumentwaardig. Onderdeel van het monumentale, historisch gelaagde ensemble op en rond het Voorwerfterrein en de insteekhaven.





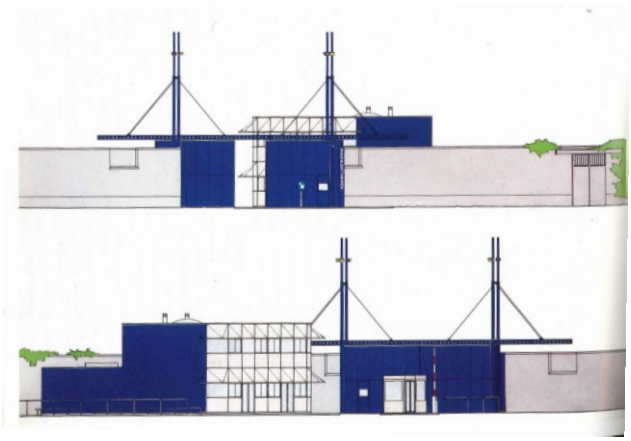
Officiersgebouw, foto's MenA juli 2017

Portiersgebouw (007) met bijbehorende toegangspoort
Architect: Benthem Crouwel, 1982
In 1982 wordt de verkeersafwikkeling over het terrein gewijzigd zodat een nieuwe hoofdtoegang met toegangspoort wordt gemaakt en dat architectonische sterk contrasteert met de al bestaande bebouwing. In de publicatie *BC AD Benthem Crouwel 1979-2009* wordt het ontwerp als volgt toegelicht:
"Uitgangspunt was het behouden den versterken van het karakteristieke beeld van de historische muur en de Voorwerf. In de vormgeving en materiaalkeuze is bewust gestreefd naar een contrast tussen bestaande en nieuwe bebouwing. Uit de bestaande muur werd een gat van 12 meter gezaagd, de constructie van de nieuwe toegangspoort werd los van de muur gehouden. Om tegen de massieve, ruwe muur een lichte slanke constructie mogelijk te maken, is de geperforeerde looprail van de deuren met trekstangen verbinden aan zich naar boven verjongende, stalen masten, waaraan tevens de noodzakelijke verlichting en beveiligingsinstallaties zijn gemonteerd. De masten van de poort verwijzen naar de schepen die hier ooit op de werf werden gebouwd. De opzet van het wachtgebouw – gesloten gevels aan de zijkanten en de achterzijde en een doorzichtige, gladde strook aan de voorzijde – versterkt de functie van het gebouw: ingang en controle."
De hoge masten zijn weggehaald. Het bijbehorende wachthuisje is geheel donkerblauw geschilderd. Benthem Crouwel werd in 1979 opgericht en is uitgegroeid tot gerenommeerd internationaal architectenbureau. Bekende werken zijn stations voor de Noord Zuidlijn, de aankomst en vertrekhallen op Schiphol en de aanbouw van het Stedelijk Museum Amsterdam.
Waardering: orde 3. Het ensemble draagt bij aan de historische gelaagdheid. *NB: Het portiersgebouw kon niet bezocht worden in het kader van deze Cultuurhistorische verkenning.*





Boven: Portiersgebouw en wachthuisje. Foto's MenA / Bureau Marineterrein.
Onder: Tekening meeontworpen toegangspoort [*BC AD Benthem Crouwel 1979-2009*]



Ketelhuis (010)
Bouwjaar en architect onbekend
Betreft een eenvoudige stenen loods.
Waardering: basisorde. *NB: Kon niet bezocht worden in het kader van deze cultuurhistorische verkenning.*

Wiskundig centrum (012)
Gebouwd in de periode 1962-1966, tijdens de herinrichting van het Marine Etablissement, naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger.
Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticaal accent ter hoogte van het trappenhuis. Interieur is bij deze utilitaire gebouwen is sober, verbijzonderingen in de interieurafwerking alleen in het trappenhuis met een relatief hoogwaardige afwerking met natuurstenen vloertegels of houten betimmering.
Waardering: orde 3, draagt bij aan de historische gelaagdheid; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement; ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter.
NB: Het wiskundig centrum kon niet bezocht worden in het kader van deze cultuurhistorische verkenning.


Wiskundig centrum. Foto MenA, juli 2017

Koninklijke Marechaussee gebouw (014)
In 2005 opgeleverde gebouw voor de Koninklijke Marechaussee. Architect: Wansleben Architekten.
Valt buiten de herontwikkeling anno 2017. Niet bij de waardering betrokken. Niet binnen geweest



Koninklijke Marechaussee gebouw, foto MenA, 2017

Provoosthuis (015)

De provoost is de militaire ambtenaar die de bevoegdheid heeft van de regimentspolitie en derhalve belast is met de ordehandhaving en tucht. Het Provoosthuis is gebouwd in de periode 1962-1966, tijdens de herinrichting van het Marine Etablissement naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Rechthoekig gebouw van twee verdiepingen, met een lagere achterbouw van een verdieping. Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticaal accent ter hoogte van het trappenhuis. Interieur is bij deze utilitaire gebouwen is sober, verbijzonderingen in de interieurafwerking alleen in het trappenhuis met een relatief hoogwaardige afwerking met natuurstenen vloertegels of houten betimmering. Aan de kadezijde zijn twee gevangeniscellen opgenomen. Op hoofdlijnen gaaf.

Waardering: orde 3, draagt bij aan de historische gelaagdheid; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement; ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter.



Voorgevel Provoosthuis



Zijgevel met achteraanbouw waarin de cellen zijn ondergebracht



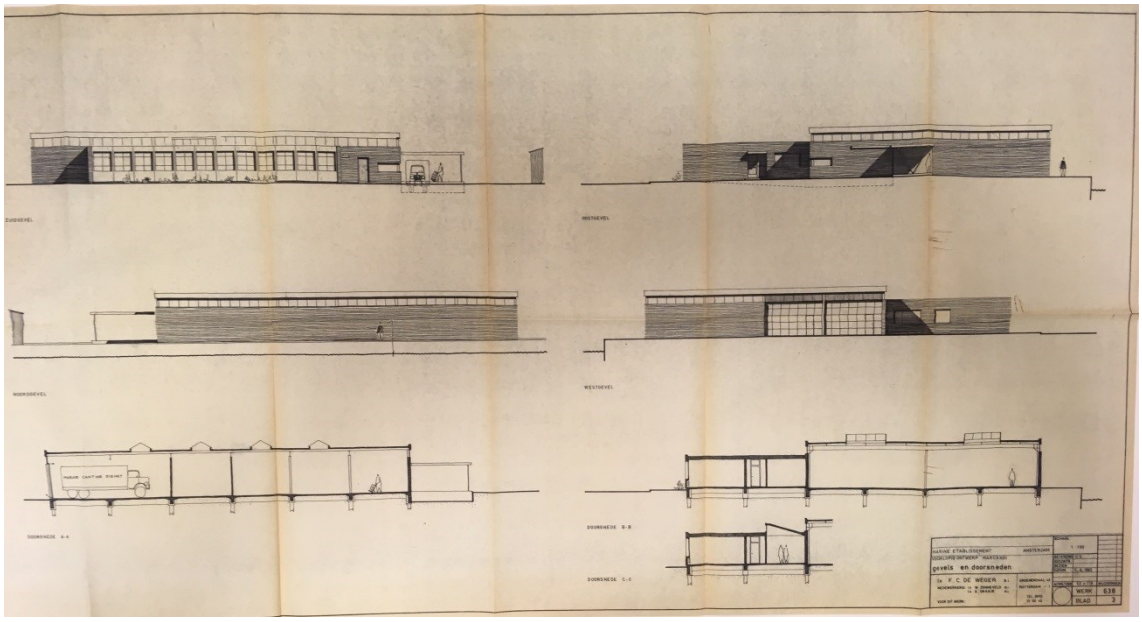
Trappenhuis met kenmerkende afwerking.



Entree. Foto's MenA juli 2017



Marine Cantine Dienstgebouw – Marcandi (017)
Gebouwd tussen 1966 en 1968, gedurende de tweede fase van de herinrichting van het Marine Etablissement, naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Utilitair gebouw van drie geschakelde laagbouwvolumes, verschillend van grootte. Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticaal accent ter hoogte van het trappenhuis. Interieur is bij deze utilitaire gebouwen is sober, verbijzonderingen in de interieurafwerking alleen in het trappenhuis met een relatief hoogwaardige afwerking met natuurstenen vloertegels of houten betimmering. Op hoofdlijnen gaaf.
Waardering: orde 3, draagt bij aan de historische gelaagdheid; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement; ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter.



Gevelaanzichten Marcandi. Definitief ontwerp, bureau de Weger, 22 maart 1962. NA 2.12.56 - 8111



Schietbaan (022)
Utilitaire schietbaan in een langgerekt eenlaags bouwvolume. Betonconstructie met bakstenen gevels die later deels beplaat zijn. Met uitzondering van het gegolfde plafond (ivm akoestiek) geen architectonische of typologische bijzonderheden.
Vermoedelijk ook periode De Weger. Tegenwoordig in gebruik als studio/atelier. De locatie tussen de voormalige TOKM (024) en het Oosterdok werkt verstorend.
Waardering: basisorde







Boven: gevels exterieur
Links: de voormalige schietbaan met gegolfd plafond, nu in gebruik is als studio/atelier. Foto's MenA 2017

Voormalig gebouw Technische Opleidingen Koninklijke Marine, en voormalige scheepstimmerwerkplaats (024)

Gebouwd rond 1860 als scheepstimmerwerkplaats. Later in gebruik genomen voor de technische opleidingen van de Koninklijke Marine (TOKM). Rechthoekig bakstenen bouwvolume van twee verdiepingen, bekroond met een schilddak. Dit gebouw stond parallel aan de kademuur van het marineterrein van voor de grootschalige herontwikkeling in de jaren '60. Een van de weinige overgebleven gebouwen uit de tijd dat het hier nog de 's Lands Werf was.

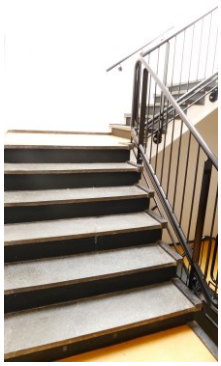
Waardering: Monumentwaardig. Op de waarderingskaart van het Beschermd Stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht aangemerkt met een orde 2.



Onderofficiersgebouw (025)
Gelijksoortige functie als het Officiersgebouw (006), maar dan voor de onderofficieren. Bestemd voor een comfortabele legering van de onderofficieren. Pensionachtige opzet met gouden bal (recreatieve ruimtes als bar-restaurant en lounge voor onderofficieren), individuele slaapaccommodatie en dergelijke. Gebouwd tussen 1966 en 1968, gedurende de tweede fase van herinrichting van het Marine Etablissement, naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Rechthoekige laagbouw met daarop een torenvormig terugliggend bouwvolume. Deze opzet is gelijk aan het officiersgebouw. Waarschijnlijk oorspronkelijk opgetrokken uit betonsteen. Gebouw is gerenoveerd waarbij het exterieur geheel gewijzigd werd.
Waardering: basisorde







Boven: Gevelaanzichten Onderofficiersgebouw

Links: trappenhuis met nog oorspronkelijke afwerking. De rest van de interieurafwerking is, net als het exterieur geheel gewijzigd.

Foto's MenA juli 2017

Legeringsgebouw (026)
Gebouwd in ca. 1985 voor de huisvesting van korporaals en manschappen. Bestaat uit twee vleugels die onder een hoek ten opzichte van elkaar zijn geplaatst. De twee vleugels van vier verdiepingen zijn met elkaar verbonden door middel van een smaller tussenstuk. Opgetrokken uit betonsteen.
Waardering: basisorde





Legeringsgebouw. Foto's MenA, juli 2017

TOKM gebouw (027)

Gebouw voor de Technische Opleidingen Koninklijke Marine. Gebouwd in de periode 1962 – 1966, tijdens de herinrichting van het Marine Etablissement en naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Twee op betonnen kolommen geplaatste, drie verdiepingen tellende bouwvolumes. Aan de achterzijde is een groot, een relatief hoog eenlaags bouwvolume geschoven waarin sportruimtes en goed geoutilleerde technische werkplaatsen. De volumes op de kolommen waren van oorsprong, identieke gebouwen, maar die zijn in de afgelopen jaren ieder afzonderlijk op verschillende wijze verbouwd/gerenoveerd, zowel wat de gevels als het interieur betreft. De afwerking van trappenhuizen en toegangspartijen bleef grotendeels intact. De toepassing van de betonnen kolommen past in de tijdgeest; dit concept van de befaamde Le Corbusier werd in Amsterdam het tien jaar eerder toegepast door A. Warners bij 'de Verfdoos' in Nieuw West

Waardering opgetilde bouwdelen: orde 2, draagt bij aan de historische gelaagdheid en vormt een krachtig stedenbouwkundig gebaar naar het Oosterdok/de stad; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement.

Waardering lage bouwdeel: basisorde; draagt bij aan de historische gelaagdheid draagt bij aan de historische gelaagdheid.

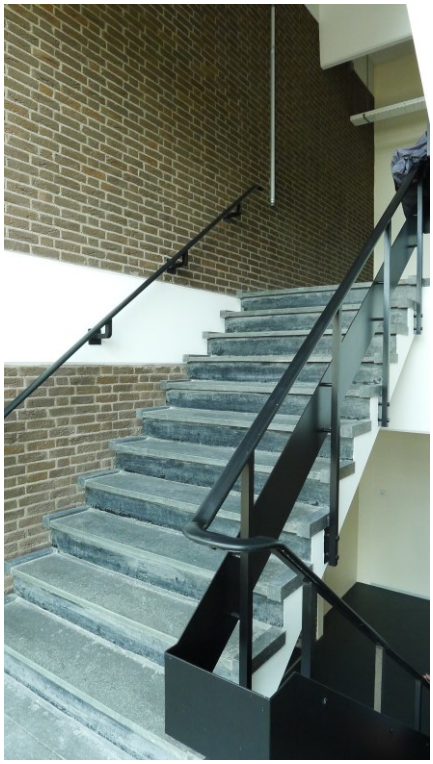


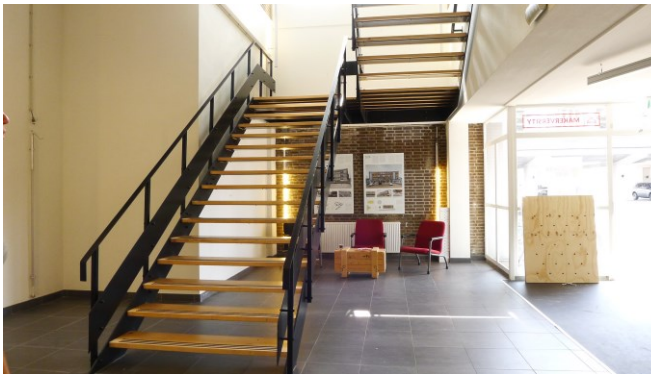
TOKM in 1966 (detail foto NA, CC0 919-7756

)



Betonnen kolommen en toegangsportaal, foto MenA juli 2017







Boven: oorspronkelijke afwerkingen trappenhuizen en toegangsportaal

Onder: de opmerkelijk hoge technische werkplaatsen.
Foto's MenA 2017





Verbindingsschool van de Koninklijke Marine (028)
Lesgebouw met seinvlaglesopbouw. Gebouwd in de periode 1962-1966 naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Tegenwoordig in gebruik voor Werving & Selectie.
Vier verdiepingen tellend gebouw bestaand uit twee vleugels vormt de kopbebouwing van de insteekhaven. De vleugels verspringing ten opzichte van elkaar, waardoor de bebouwingswand meer ruimtewerking heeft gekregen. Het complex wordt bekroond door een uit het midden geplaatst seinvlaglesgebouw dat in vormgeving refereert aan scheepsbrug. Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticale accenten ter hoogte van de trappenhuizen. Het interieur van De Verbindingsschool is verder enige jaren geleden gerenoveerd waarbij deels ook het plattegrond aangepast is. Verbonden met de VBS-kazerne door middel van een modern bouwvolume in donker staal en glas die het kenmerkende karakter van een open doorgaande ruimte met daarin vrijstaande gebouwen teniet doet. Het zet ook het de visuele relatie van het middenterrein naar het Oosterdok dicht. Nieuwe dakopbouwen voor technische installaties doen – ondanks de terughoudende vormgeving en kleurstelling – eveneens afbreuk aan het oorspronkelijke eenvoudige concept van de sterke horizontale belijning met het seinvlaggebouwtje als accent.
Waardering: orde 3, draagt bij aan de historische gelaagdheid; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement; ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter.





Boven: Markante ligging van Verbindingsschool op de kop van de insteekhaven. Op de voorgrond het botenhuis.

Links: Achtergevel en het seinvlaglesopbouw

Foto's MenA 2017

VBS-legeringsgebouw (029)
Gebouwd in de periode 1962-1966 als legeringsgebouw voor studenten aan de verbindingsschool van de Koninklijke Marine en naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger. Rechthoekig bouwvolume van vier verdiepingen. Gevels met voor de bouwperiode kenmerkende gestaalstraalde grindbetonplaten en oorspronkelijk stalen raampartijen. Sterke horizontale belijning met verticale accenten ter hoogte van de trappenhuizen. Interieur is bij deze utilitaire gebouwen is sober, verbijzonderingen in de interieurafwerking alleen in het trappenhuis met een relatief hoogwaardige afwerking met natuurstenen vloertegels of houten betimmering. Verbonden met verbindingsschool door middel van modern bouwvolume in donker staal en glas die het kenmerkende open doorgaande karakter tussen de gebouwen en de visuele relatie met het water vanaf het middenterrein teniet doet. Onder het gebouw is een bunker.
Waardering: orde 3, draagt bij aan de historische gelaagdheid; illustratief voor de naoorlogse ontwikkeling van het Marine Etablissement; ruimte om de grenzen van de transformatiemogelijkheden op te zoeken met behoud van het genoemde historisch gelaagde karakter.



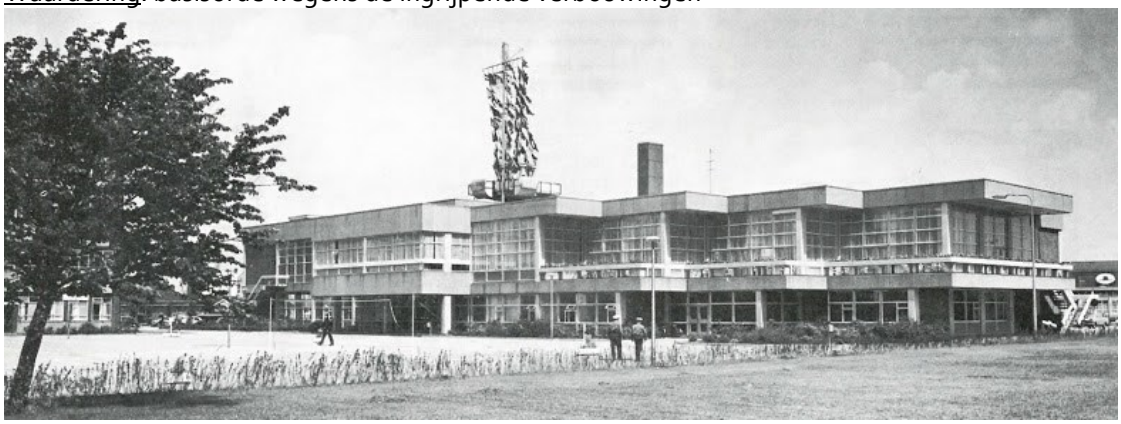


VBS-kazerne, foto MenA juli 2017

Bedrijfsrestaurant/Congrescentrum (030)

In de basis een tweelaags omvangrijk kantinegebouw dat tussen 1964 en 1966 werd gebouwd naar ontwerp van ingenieurs- en architectenbureau ir. F.C. de Weger, en waarvan de architectonische uitwerking in handen was van Otto Sluizer. In 2004 gestript, ingrijpend verbouwd en gemoderniseerd. Daarbij werd aan de achterzijde (n/w) de verspringende gevelwand tot een geheel samengevoegd. De beelbepalende doorlopende balkons herinneren aan het oorspronkelijke ontwerp en hebben deels nog authentieke afwerkingsonderdelen. In de centrale hal zijn twee kunstwerken aanwezig. Allereerst een over twee verdiepingen doorlopend kleurrijk bakstenen reliëf dat onder andere aan de zee refereert en dat door Jo Klingers bij de oplevering is gemaakt. Daar tegenover hangt het door Else van der Burgt in 2004 vervaardigde kunstwerk Nasi Goreng, het vaste woensdaggerecht van de marine sinds soevereiniteit van Indonesië in 1949. In oplichtende letters –verwijzend naar morsecode– wordt over het leven op zee verhaald. Al in de bouwperiode kreeg het gebouw veel lof van collega-architecten. Zo blijkt uit de notulen van de 305e Directiebespreking (23 juli 1963) van Walraven, Bijlaard, Meijer, Mulder en Takkenberg dat men "positief [is] over de cantine, dat het geen groot blok is, maar een zeer fijn geleed gebouw met hoogtes en laagtes. Als architecten verbijten zij zich wel eens dat hier alles op een dermate royale en luxe schaal wordt gebouwd, terwijl zij zelf tot en met worden uitgezogen door de R.G.D."[19] De getrapte gevels vorm(d)en een architectonische articulatie van de omringende open buitenruimte. Door de latere aanpassingen is deze werking verdwenen (noordwestzijde) of verminderd (zuidoostzijde).[20]

Waardering: basisorde wegens de ingrijpende verbouwingen



Bedrijfskantine net na oplevering . Uit 'Kantine voor korporaals en manschappen op het marine-etablissement te Amsterdam', *Bouwkundig weekblad* 1968.



Bedrijfskantine na de verbouwing, foto MenA juli 2017



Bakstenen reliëf van Jo Klingers in de hal, foto MenA juli 2017

[19] SAA 5344 – 215, Notulen Directiebespreking gemeente Amsterdam, 23 juli 1963.

[20] Zie ook, *Bouwkundig weekblad* 1968, pp. 218 – 220)

Zeekadetkorpsgebouw (031)

Gebouw dateert vermoedelijk van medio jaren '40, begin jaren '50, architect en oorspronkelijke functie vooralsnog onbekend.

Klein rechthoekig bakstenen bouwvolume, bestaande uit een laag gedeelte met half schilddak, verbonden aan een hoger torentje met plat dak. In de inventarisatie van 1957 als volgt omschreven:

> Scheepsbeveiligingsschool. Goed gebouwtje. Bij het gebouw is een scheepsfragment opgesteld; geen waarde. Bevat traforuimte, controlekamer en brandspuitbergplaats.
> Afmetingen 3,2 x 6,5, hoog 6 m
> 5,3 x 5,6m, hoog 4 m.
> Nuttig vloeroppervlak: 31 m2

Waardering: Op de waarderingskaart van het Beschermd Stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht aangemerkt met een orde 3. Behoudenswaardig als een soort follie; draagt bij aan de historisch gelaagdheid van het Marine Etablissement.





Zeekadetkorpsgebouw, foto's MenA juli 2017



Foto in het kader van de inventarisatie in 1957.

Sportschool (034)
Reguliere sporthal. Gebouwd in plaats van de jaren '60 sportschool die in 1987 is gesloopt.
Waardering: basisorde

Lesgebouw (039)
Gebouwd rond 1985 als lesgebouw. Langwerpig bouwvolume in betonsteen van twee bouwlagen. Voorzien van een plat dak. Zet zichtlijnen van en naar het water dicht.
Waardering: basisorde


Lesgebouw, foto MenA juli 2017

Loods (040)

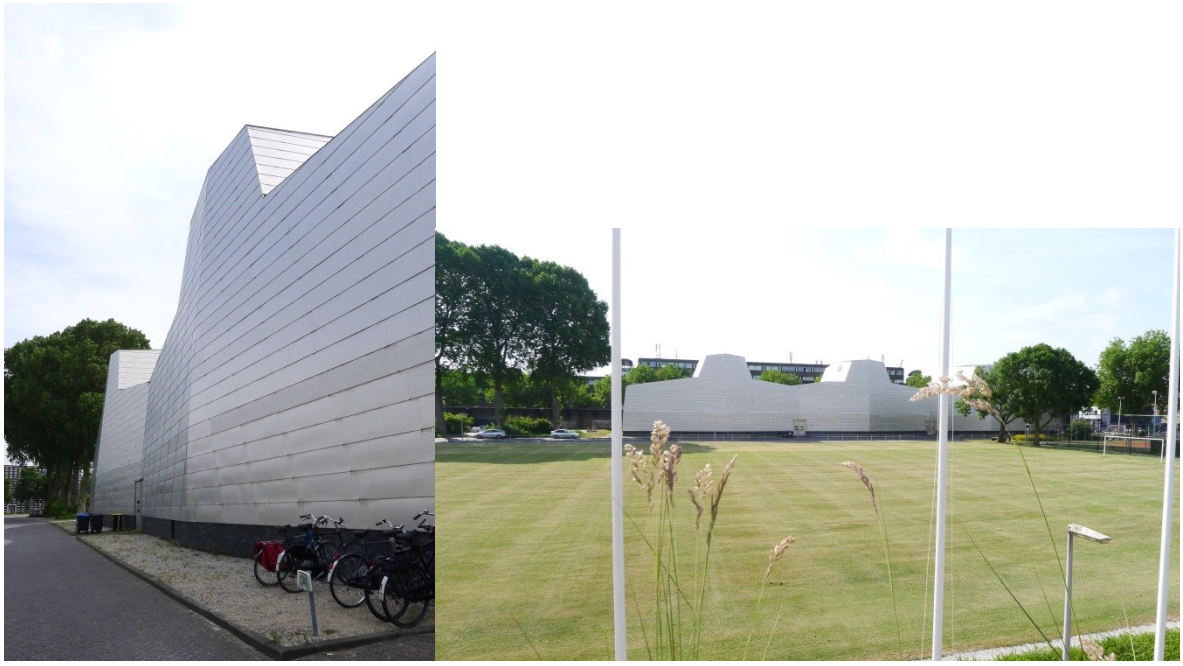
Loods annex magazijn dateert van medio jaren '90. Voordien stond op deze locatie de werkplaats van de technische opleidingen, de ' Vijf Beuken'.

Waardering: basisorde



Loods, foto's MenA juli 2017

Depot Scheepvaart Museum (041)
Gebouwd in 2001 als depot voor de collectie van het scheepvaartmuseum. Ontwerp van Liesbeth van der Pol. Langgerekt tweelaags betonnen bouwvolume met opmerkelijke titaniumgevelbekleding op een staalconstructie. De verhogingen herbergen functionele voorzieningen (zoals luchtbehandelingsinstallaties. Binnenzijde is functioneel gehouden en zorgvuldig afgewerkt met een bescheiden kleurpalet: het stalen skelet is in het zicht gelaten en rood geschilderd, het beton is kaal gehouden en daarnaast is er naturel hout toegepast. Vanuit het kantoor is zicht op de historische muur die het terrein afgrenst van de Kattenburgerstraat. In een boekje dat de architect bij gelegenheid aan Q. de Wijn gaf duidt zij het ontwerp als volgt: "Gebouw dat functioneel is maar zijn geheimen niet gelijk prijsgeeft". Liesbeth van der Pol is een toonaangevende architect wiens werken een krachtige verschijningsvorm hebben dankzij de gekozen vorm, kleur en materiaal.
Waardering: als orde 1, behoudenswaardig in – en exterieur.





Westgevel (boven)) en kantoor (onder) van het depot scheepvaartmuseum. Foto's MenA 2017

BIJLAGE I – VERKENNING HISTORISCHE MUUR

Verkenning van de muur van de voormalige Marinewerf aan de Kattenburgerstraat
Datum: 5 juli 2017
Auteur: Coert Krabbe
Bezoekdatum: 4 juli 2017

Architect: onbekend
Ontwerpjaar: onbekend
Bouwjaar: onbekend

Opmerking
Deze verkenning is door Monumenten en Archeologie gemaakt naar aanleiding van het verzoek van Stadsdeel Centrum om een quickscan. Alleen de voorzijde van de muur (aan de Kattenburgerstraat) kon worden bekeken.

Stedenbouwkundige en cultuurhistorische context
De muur vormt de oostelijke begrenzing van de voormalige Marinewerf, later Marine-etablissement, waarvan het Zee-magazijn (thans Scheepvaartmuseum) en het poortgebouw aan de Kattenburgerstraat (beide Rijksmonument) deel van uitmaakten. De muur ligt in het verlengde van de gevel van het poortgebouw. Het complex ligt aan de oude stadszijde van het Oosterdok, gelegen op het eiland Kattenburg, dat in 1658 werd aangeplempt als onderdeel van de Vierde Uitleg. Op het westelijk deel van het eiland werd een dok aangelegd, waar alle marineschepen voor onderhoud aanmeerden, en dat zich met de werven langs Kattenburg tot aan het IJ uitstrekte. Tot 1795 behoorde het Zee-magazijn tot het admiraliteitscollege van Amsterdam. In de Franse tijd werd het onderdeel van het complex van de Rijkswerf van de marine, waarvan het tot 1915 deel zou uitmaken. In dat jaar werd besloten de bouw van schepen voortaan aan particuliere scheepsbouwers uit te besteden. De werf werd naar Den Helder verplaatst en een deel van het marineterrein werd aan scheepsbouwers en particulieren verhuurd; een ander deel bleef in gebruik bij de marine. Het marineterrein bleef na 1915 een geïsoleerd gebied, een enclave in de stad.
Het oostelijk deel van Kattenburg bestond uit (arbeiders)woningen en bedrijfjes. Vanaf 1961 werd de buurt gesaneerd. Vrijwel alle historische bebouwing werd met de grond gelijk gemaakt en vervangen door nieuwbouw. De van oorsprong vrij smalle Kattenburgerstraat werd toen verbreed tot een verkeersweg die een verbinding vormt tussen de oostelijke binnenstad en de Piet Heinkade.

Gebouwtype en bouwgeschiedenis in hoofdlijnen
Gemetselde muur die een overblijfsel is van aaneengesloten bebouwing aan de Kattenburgerstraat. Deze bebouwing bestond uit werk- en bergplaatsen van de Marinewerf. Een ongedateerde plattegrond in het Stadsarchief, mogelijk uit de vroege negentiende eeuw (Beeldbank 010056916946) toont deze aaneengesloten bebouwing die bestond uit een- en tweelaagse gebouwen en een paar grotere gebouwen met een begane grond, een verdieping en zolder. Een kaart van het terrein uit 1878 (Noord-Hollands Archief) laat zien dat slechts kleine wijzigingen in de opzet van de bebouwing waren aangebracht. Aan de noordzijde was, zoals blijkt uit de plattegrond, een fors kazernegebouw gerealiseerd. Na 1915 werd de bebouwing in fasen afgebroken, met handhaving van de achtergevels aan de Kattenburgerstraat. Deze vormen een muur en dragen zodoende bij aan het geïsoleerde karakter van het terrein.
De muur laat een variëteit aan metselwerk zien. De oudste gedeelten (met klezoren) stammen mogelijk uit de zeventiende eeuw. Verder is er metselwerk dat gezien de steensoort en de dunne voegen uit de achttiende eeuw of vroege negentiende eeuw moet stammen. Verder is er

laatnegentiende-eeuws metselwerk te zien, onder meer in een toen aangebrachte doorgang die is gedateerd 1879 (deze is in de twintigste eeuw dichtgemetseld). Verder zijn meer doorgangen, steunberen en dichtgezette vensters zichtbaar. De plint is later gecementeerd, waarvoor een aantal lagen bakstenen is uitgehakt. De muur toont sporen van veel onderhoudswerkzaamheden (inboetingen, herstel van voegwerk).
Toen in de jaren 1960 begonnen werd met de sloop en sanering van Kattenburg stonden nog twee gebouwen van de Marinewerf aan de Kattenburgerstraat overeind, een voormalige werkplaats en het kazernegebouw (bestaande uit een begane grond, twee verdiepingen, zolder en vliering). Deze werden toen ook gesloopt, met behoud van de achtergevel van de werkplaats. Het noordelijk deel van de muur is aan het eind van de twintigste eeuw vernieuwd. Verder is in de muur een nieuwe doorgang gemaakt naar het marineterrein.

Conclusie
De muur, die thans geen ordestatus heeft, vormt een waardevol overblijfsel van de bebouwing van de voormalige Marinewerf. Toen de werk- en bergplaatsen aan de Kattenburgerstraat in de twintigste eeuw geleidelijk aan werden gesloopt, zijn de achtergevels bewust gespaard. Hierdoor bleef het geïsoleerde karakter van het gebied gehandhaafd. Het noordelijke deel van de muur (dat uit de late twintigste eeuw stamt) heeft geen bouwhistorische waarde. Het verdient aanbeveling om voor verdere planontwikkeling een bouwhistorische opname van de muur laten maken

Bronnen en literatuur
Stadsarchief, Beeldbank
A. Lemmers, *Van werf tot facilitair complex. 350 jaar marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005.

Beeldmateriaal



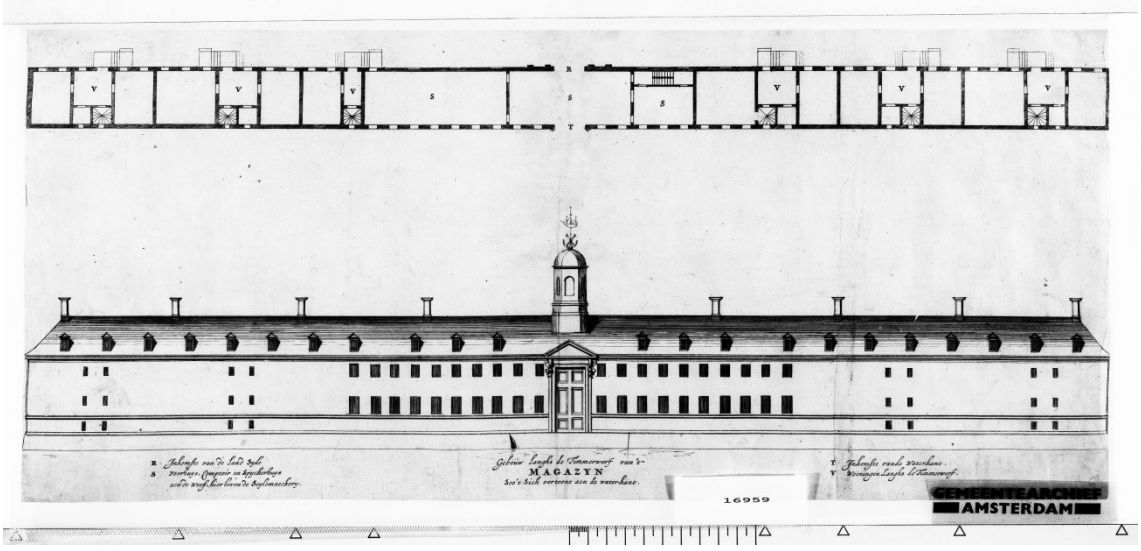
Op de voorgrond sloop van een voormalige werkplaats aan Kattenburgerstraat, op de achtergrond het nieuwe officiersgebouw
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/192?q_searchfield=kattenburgerstraat
OSIM00005001894



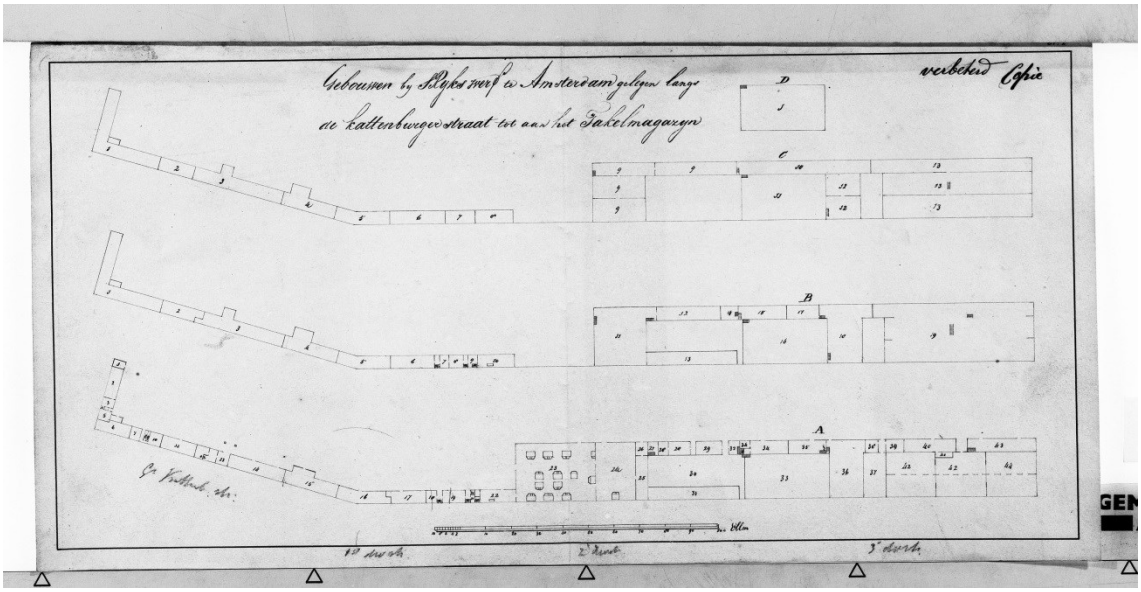
Binnenterrein marineterrein met achtergevel van het poortgebouw aan de Kattenburgerstraat in 1956
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/245?q_searchfield=kattenburgerstraat
010122025268



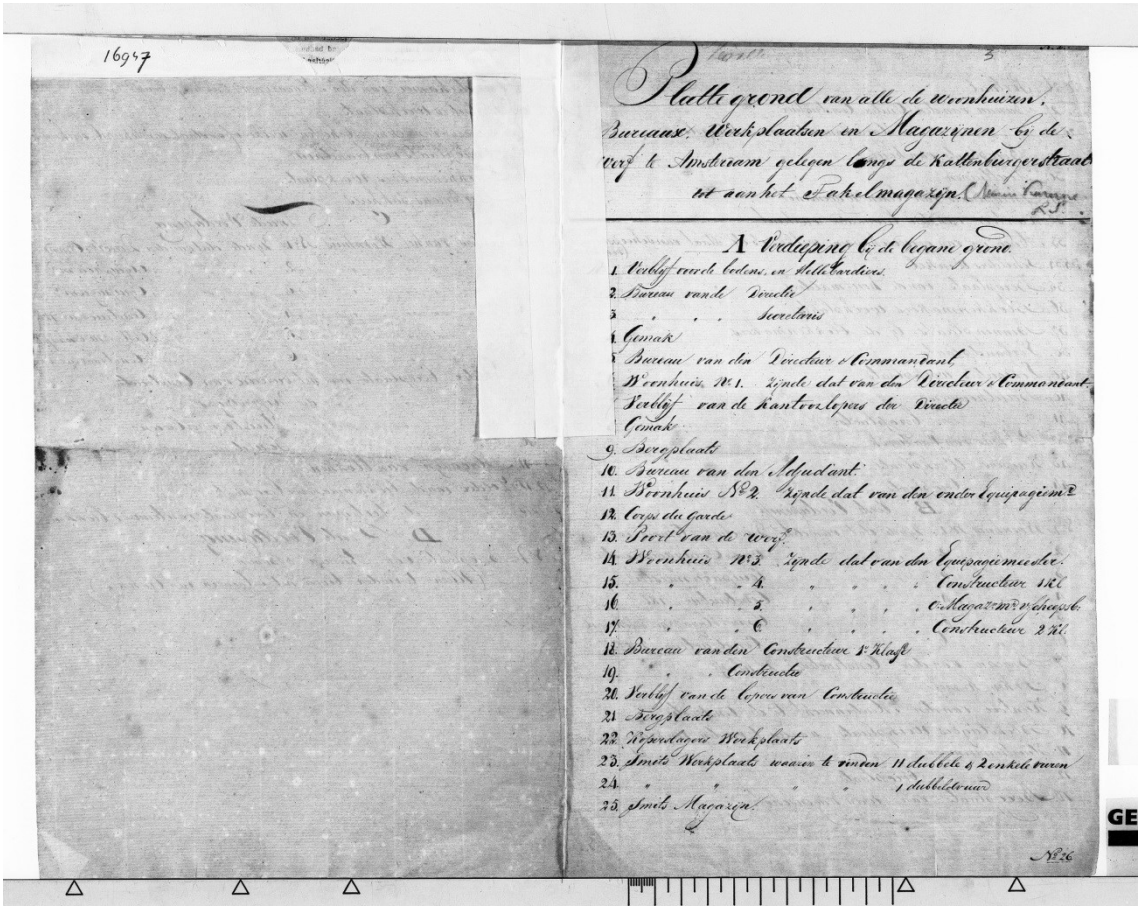
Geveltekening poortgebouw aan Kattenburgerstraat:
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/249?q_searchfield=kattenburgerstraat
010056916958



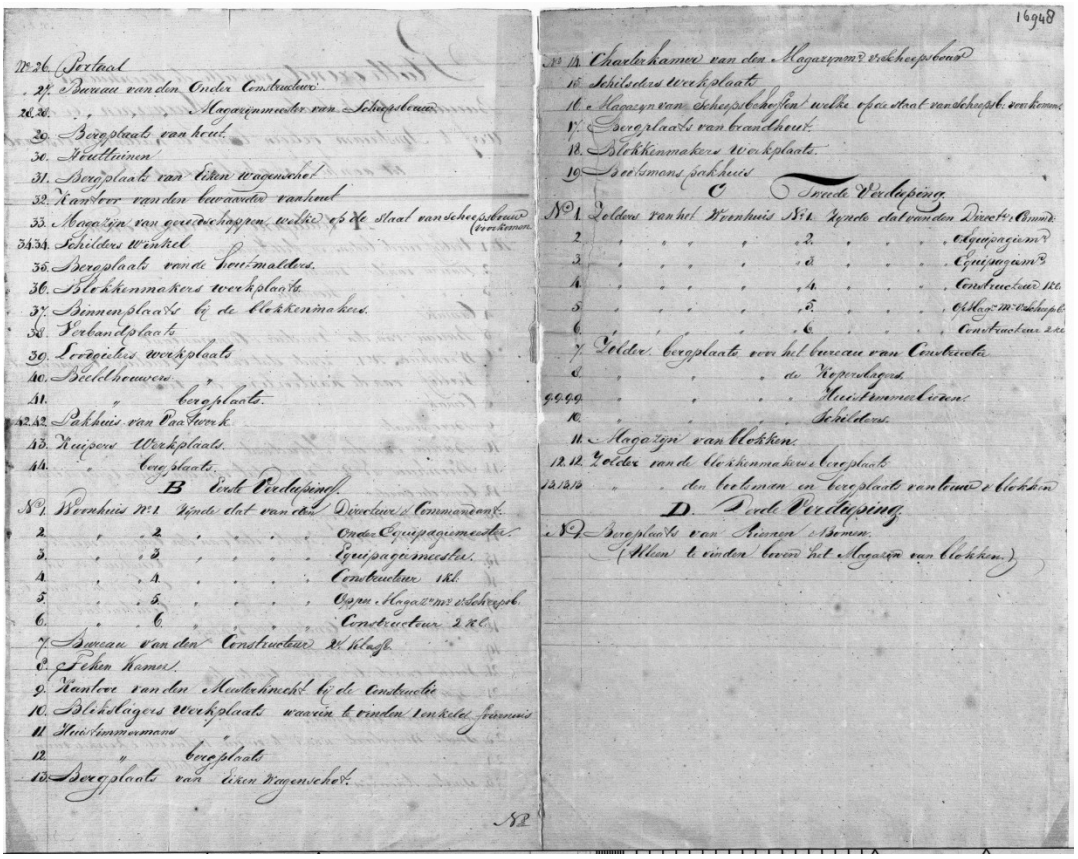
Geveltekening poortgebouw (achterzijde)
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/670?q_searchfield=kattenburgerstraat
010056916959



Plattegronden van de bebouwing langs de Kattenburgerstraat:
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/193?q_searchfield=kattenburgerstraat
010056916946



Renvooi plattegrond van de bebouwing langs de Kattenburgerstraat
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/254?q_searchfield=kattenburgerstraat
010056916947



Renvooi plattegrond van de bebouwing langs de Kattenburgerstraat

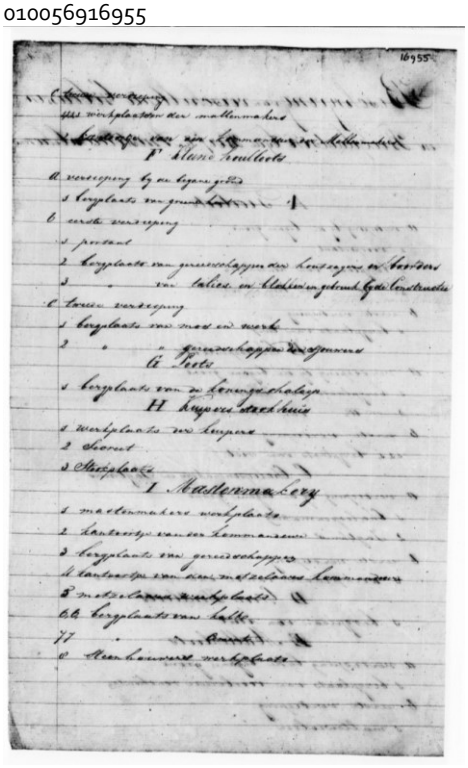
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/257?q_searchfield=kattenburgerstraat

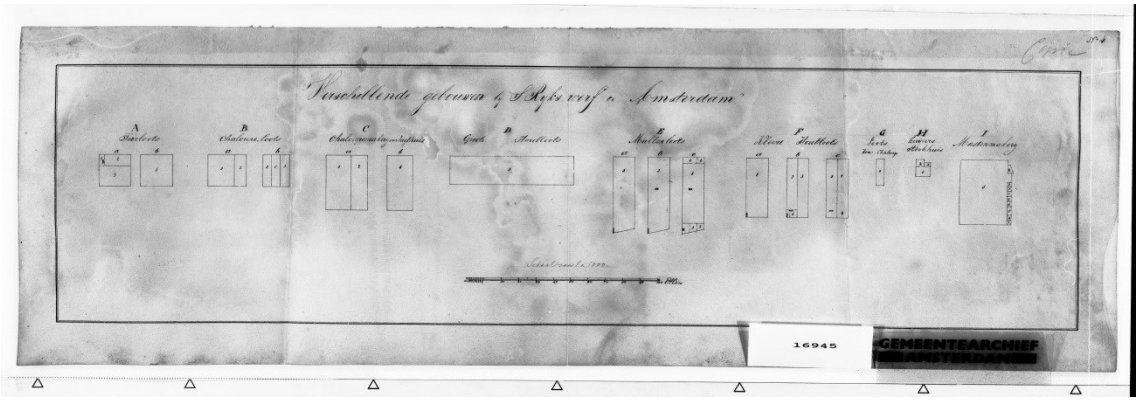
010056916948

Onder: Renvooi

http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/266?q_searchfield=kattenburgerstraat

010056916955





Plattegronden diverse loodsen
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/258?q_searchfield=kattenburgerstraat
010056916945



Bebouwing marinewerf aan Kattenburgerstraat, 1968-1973:
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/300?q_searchfield=kattenburgerstraat
010122025232



Bebouwing aan Kattenburgerstraat (met op de voorgrond het poortgebouw, op de achtergrond het kazernegebouw)
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/538?q_searchfield=kattenburgerstraat
10009A004845



Bebouwing aan Kattenburgerstraat (met links het poortgebouw)
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/655?q_searchfield=kattenburgerstraat
010122025235



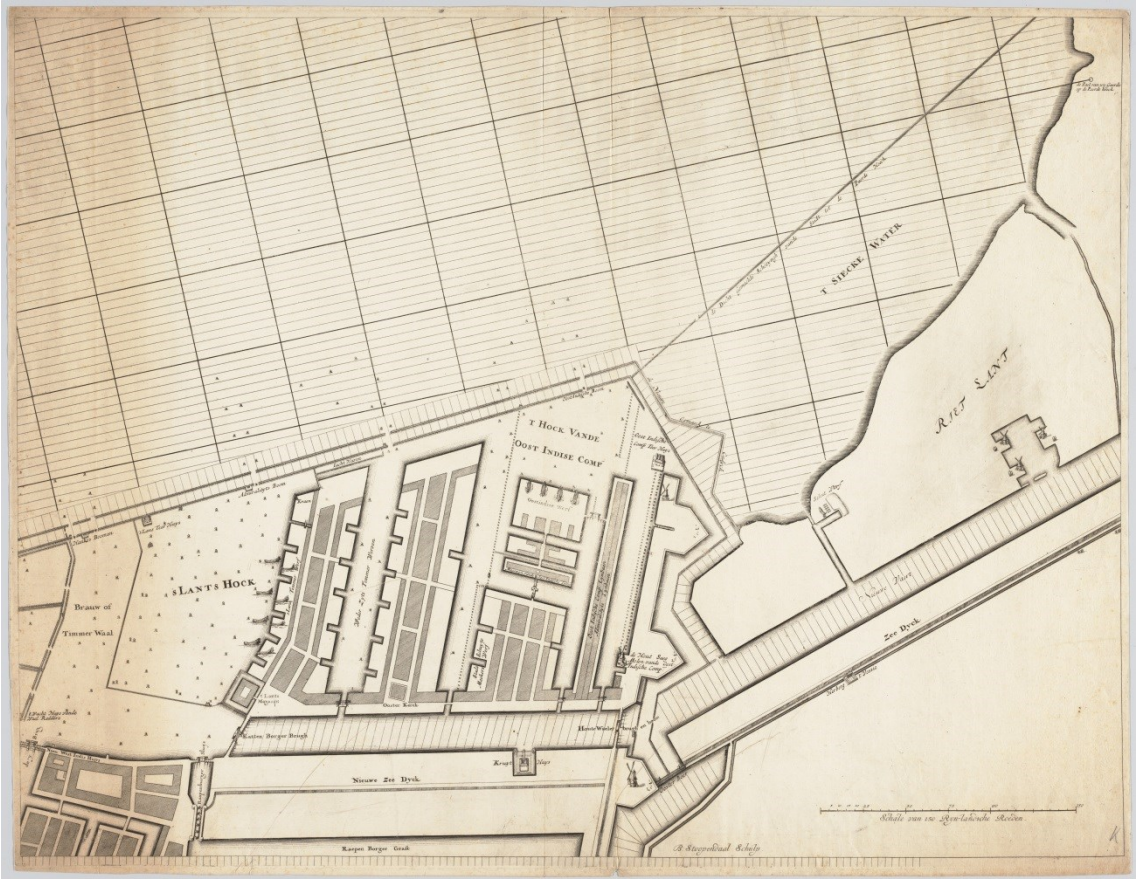
Kattenburgerstraat, richting Scheepvaartmuseum met rechts het kazernegebouw
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/729?q_searchfield=kattenburgerstraat
10009A004840



Kattenburgerstraat vanaf Dijksgracht naar zuiden, 1969
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/580?q_searchfield=kattenburgerstraat
10009A004846



Kadastrale kaart kattenburg en wittenburg, 1850
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/29?q_searchfield=kattenburg
010033000088



Kaart oostelijke eilanden en latere marineterrein, 1674, Stoopendaal
http://beeldbank.amsterdam.nl/beeldbank/indeling/detail/start/277?q_searchfield=kattenburg
KOKA00320000001

BIJLAGE II BELEIDSKADER

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

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

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

Behalve voornoemde instrumenten als bestemmingsplannen, beschermde stadsgezichten en monumenten, hanteert Amsterdam welstandsbeleid dat gericht is op een zorgvuldige omgang met de architectuur en het gevelbeeld. Daarvoor zijn voor grote delen van de stad welstand ordekaarten gemaakt – per orde gelden specifieke kwaliteitseisen. Bij elkaar vormt dat een getrapt beschermingsbeleid.

Bronnen & Literatuur

Bureau Monumenten & Archeologie, *Archeologisch Bureauonderzoek Marine-etablissement*, Amsterdam 2010.
A. Lemmers, *Van Werf tot Facilitair Complex. 350 jaar Marinegeschiedenis op Kattenburg*, Den Haag 2005.
Architecten- en ingenieursbureau ir. F.C de Weger, 'Marine-etablissement te Amsterdam', *Bouw* 27/28, nr. 8 (juli) 1967, pp. 1022 – 1027
Ir. F.C de Weger, ir. O. Sluizer, 'Kantine voor korporaals en manschappen op het marine-etablissement te Amsterdam', *Bouwkundig weekblad* 1968, pp. 218 – 220)
Jan Benthem, Wim Crouwel, Kirsten Schipper, *BC AD, Benthem Crouwel 1979-2009*, Rotterdam, 2009 (p. 228-229)

Nationaal Archief (NA)
2.12.56 inventarisnummers 8024 – 8034, 8111, 8173, 133, 1285, 5243

Nationaal Historisch Archief (NL-HaNA) /afbeeldingencollectie op gahetna.nl

Nederlands Instituut voor Militaire geschiedenis / beeldbank op nimh-beeldbank.defensie.nl/beeldbank

Rijksvastgoedbedrijf: basisplattegronden en gebruiksfuncties van de situatie rond 2015; bouwtechnische, elektrotechnische, werktuigbouwtechnische tekeningen van Bureau De Weger uit de jaren zestig en

Stadsarchief Amsterdam (SAA)
5213 inventarisnummers 20282, 2089, 1228,
5344 inventarisnummers 294, 215,
Beeldbank

BWT archief stadsdeel centrum 09192 en 09550

http://www.bam.com/nl/over-bam/geschiedenis

Dhr. Quinten de Wijn, van 1989 - 1998 in de functie van DMKM/HBOUTER werkzaam bij de Koninklijke Marine en verantwoordelijk voor al het vastgoed.

Colofon

Datum: 31 januari 2018
Status: Definitief
Redactie: Jeroen Schilt, Karin Westerink
Tekst: Hester Aardse, Victorien Koningsberger
Met dank aan: Quinten de Wijn

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2018
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

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