



> Retouradres Postbus 1600 3800 BP Amersfoort

College van B&W van Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

Olonummer
5221153

Onze referentie
1198468

Datum 13 januari 2022
Betreft Wabo advies omgevingsvergunning rijksmonument

Bijlagen
0

Naam Hallen van Stork (Van Gendhallen)
Adres Jacob Bontiusplaats 2
Postcode/plaats 1018LL Amsterdam
Gemeente/provincie Amsterdam; Noord-Holland;
Monumentnummer 518492

Geacht college,

Op 1 november 2021 vroeg u mij u te adviseren over de voorgenomen wijziging(en) van bovengenoemd monument op grond van artikel 2.26, derde lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in samenhang met artikel 6.4, eerste lid onder a, van het Besluit omgevingsrecht (Bor). U heeft mij daartoe de aanvraag om een omgevingsvergunning toegezonden. Op 2 november heb ik aangepaste tekeningen ontvangen.

Advies

Ik adviseer u de gevraagde omgevingsvergunning niet te verlenen. Over de herbestemming op zich adviseer ik u positief, maar er zijn enkele planonderdelen die op bezwaren stuiten of nog nadere uitwerking behoeven. Belangrijkste daarvan zijn de insteekhaven en enkele ingrepen in hal 5. Aanpassing van deze en overige in dit advies benoemde planonderdelen zou tot een positief advies kunnen leiden. Hieronder licht ik toe hoe ik tot dit advies ben gekomen. Bij de beoordeling heb ik de stukken betrokken zoals deze zijn ingediend bij de aanvraag.

Het plan

Het plan betreft de herbestemming van de Hallen van Stork, tegenwoordig beter bekend als de Van Gendhallen. De hallen worden aangepast om onderdak te kunnen bieden aan een mix van functies:

- Hal 1 en 2 worden grotendeels voorzien van inbouwen ten behoeve van kantoorruimtes. Daarnaast komt in hal 1 aan de noordoost zijde een woning op de tweede verdieping en aan de zuidwest zijde een restaurant op de begane grond en de eerste verdieping.

- Hal 3 en 4 krijgen een museale functie met expositieruimte. Op de begane grond zal in hal 3 techniek- en in hal 4 parkeerruimte worden ondergebracht. Daarboven komt in hal 3 aan het museum gerelateerde horeca. Voor het overige blijven deze twee hallen zo open mogelijk.
- **Hal 5 wordt op de begane grond ook benut als parkeerruimte, zowel voor auto's als voor fietsen.** Daarnaast komen er werkplaatsen. Op de verdiepingen is voorzien in kantoorvolumes, met aan beide koppen van de hal woningen op de tweede verdieping.

Belangrijk element in het plan is de centrale dwarsas die de hallen en functies met elkaar verbindt. In samenhang met de nieuwe invulling vinden er wijzigingen in gevels en daken plaats. Daarnaast wordt er een insteekhaven en een bok op de kade voorgesteld. Voor het casco onderhoud en de thermische verduurzaming van het monument is vorig jaar al vergunning verleend.

Motivering

De Van Gendthallen vormen een ensemble van vijf geschakelde fabriekshallen die in fasen tot stand gekomen zijn tussen 1898 en 1922. De hallen zijn van typologische en architectuur- en cultuurhistorische waarde. Karakteristiek zijn de heldere structuur, de grote afmetingen en de verhoudingen van de verschillende bouwdelen, de grote binnenruimten met de zichtbare constructie en de ritmische gevelindeling in functionele baksteenarchitectuur met invloeden van de neorenaissance in de detaillering.

De hallen zijn ook van belang als één van de laatste restanten van zware industrie en scheepsbouw van rond de eeuwwisseling in Amsterdam en als herinnering aan de ontwikkeling van de Nederlandse ijzer- en machinebouwtechniek. Mede daarom zijn ook de onderdelen die de gebruiksgeschiedenis zichtbaar maken waardevol, zoals verschillende oude inbouwelementen, installaties, spoorrails, hijsconstructies, coderingen, trappen en loopbruggen en de fabrieksklok. Het is positief dat genoemde waarden uitgangspunt zijn geweest voor de ontwerpvisie en planvorming. Bij de aanvraag zijn onder meer een gedegen cultuurhistorische analyse, een kleurinventarisatie en een inventarisatie van de artefacten gevoegd.

De vijf aan elkaar geschakelde hallen hebben altijd een duidelijke lengterichting gehad met toegangen op de koppen. Tegelijkertijd waren alle hallen onderling verbonden, met als hoofdverbinding een dwarsas. Het herbestemmingsplan bouwt daarop voort; de hallen worden alom toegankelijk en krijgen een levendige mix aan functies, onderling verbonden door een semipublieke dwarsas.

Zoals ik in mijn eerdere advies d.d. 15 maart 2021 heb aangegeven, onderschrijf ik de visie, herontwikkelingsstrategie en ontwerpthema's die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij zijn de ruimtelijke karakteristieken van de hallen bepalend voor de wijze waarop deze invulling wordt voorgesteld en is gezocht naar een balans tussen openheid en verdichting. Ook worden de industriële artefacten zoveel mogelijk behouden (indien nodig opnieuw gepositioneerd).

Binnen dit concept zijn echter enkele planaspecten die nadelige gevolgen (kunnen) hebben voor de monumentale waarden. Het gaat daarbij met name om:

- het inbouwen van volumes;
- de ingrepen in gevels en daken;
- de insteekhaven met de nieuwe bok op de kade.

Hieronder ga ik nader op deze punten in.

- *Inbouwen*

Herbestemming zal hoe dan ook impact hebben op de ruimtelijkheid en beleving van de hallen. Bij het geven van een nieuwe exploitabele functie aan de hallen is niet te ontkomen aan het inbouwen van volumes, scheidingswanden of verdiepingsvloeren. Dit plan gaat uit van verschillende soorten inbouwen, die zijn afgestemd op de karakteristieken van de hallen. Daarover ben ik positief.

In de hallen 1, 2 en 3 wordt een modulaire inbouw voorgesteld, die op ruime afstand van het casco blijft. De maatvoering en ritmiek van de draagstructuur van de nieuwe inbouw is gebaseerd op die van de staal- en kapconstructies van de **hallen. In hal 4 komt een 'trappenlandschap'. Met name in hal 3 en 4 blijft de enorme binnenruimte goed beleefbaar.**

Hal 5 is in de huidige situatie de meest verdichte en verkavelde hal. Verdere verdichting is hier dan ook het meest denkbaar. Hier worden de vloervelden tot de gevels doorgetrokken. Desondanks blijven -door de wisselwerking van vloervelden en vides- de wanden, kolommen en kaspanten voldoende beleefbaar. Ter hoogte van de eerste verdiepingsvloer echter, wringt het plan met de bestaande gevelindeling; de vloer loopt hier voor de vensters langs en daarom worden er inkepingen in de vloer gemaakt en met achterzetpuien in pandige **'erkers' gecreëerd. Deze oplossing roept vragen op. Bijvoorbeeld waarom de vloerhoogte niet beter gerelateerd is aan de gevelindeling of waarom de vloer niet verder los gehouden is van de gevel. Ook blijkt onvoldoende wat de impact is op het gevelbeeld. Deze oplossing zou beter inzichtelijk gemaakt en eventueel gewijzigd moeten worden.**

- Gevels

Ten opzichte van de eerder ingediende 'casco+ aanvraag' worden in deze aanvraag nieuwe gevelopeningen voorgesteld. Het gaat veelal om extra toegangen tot de nieuwe functies en ze zijn meestal gepositioneerd op plaatsen waar al verstoringen in de gevel hebben plaatsgevonden. Over het algemeen kan ik mij hierin vinden, alleen tegen de nieuwe poort in de zuidwestgevel van hal 5 heb ik bezwaar (ondanks dat hier eerder een schuifdeur heeft gezeten). Voor de achterliggende functie is deze grote gevelopening niet noodzakelijk en de huidige situatie met een meer gesloten hoek geeft een evenwichtiger gevelbeeld (ook bezien in relatie tot de andere hallen/overige openingen in de zuidwestgevel). Ik adviseer daarom deze opening te verkleinen.

Het is positief dat voor de gevelingrepen één ontwerptaal wordt toegepast, zodat een zichtbare nieuwe laag wordt toegevoegd aan het geheel van bouwsporen in de gevels. De architectuurtaal van de nieuwe openingen is industrieel, strak en eenduidig.

Punt van aandacht is -gezien de verschillende gebruikers en de hoeveelheid toegangen- eventuele signing, markeringen etc. Het is niet duidelijk in hoeverre dat in het ontwerp is meegenomen. Dat geldt ook voor bijkomende voorzieningen zoals bellenborden, brievenbussen of intercoms. Bij voorkeur worden dergelijke voorzieningen niet aan de gevel opgelost maar intern.

- Daken

Op de dichte dakvlakken worden pv-panelen geplaatst en in de nieuwe daklichten worden pv-cellen geïntegreerd. Dit zijn acceptabele toevoegingen om het gehele complex van energie te kunnen voorzien. De stoomkappen worden ingezet voor de luchtcirculatie in het complex.

In de kap van hal 2 is een nieuwe opbouw ontworpen om bezoekers van de Van Gendhallen **'een unieke beleving van de kapconstructie en het daklandschap te**

bieden'. Deze ingreep is geïnspireerd op de oorspronkelijke aan- en opbouwen van het complex, beperkt zich tot zich één incisie in het dakvlak, is terughoudend vormgegeven en niet zichtbaar vanaf de straat. Om deze redenen en in samenhang met de nieuwe functie van de hallen, acht ik een dergelijke toevoeging mogelijk. De dakopbouw wordt ook voor de installatietechniek benut. Verdere integratie van de installaties in het ontwerp (zodat deze niet zichtbaar zijn) verdient aanbeveling.

Overigens merk ik op dat ik in de aanvraag nauwelijks informatie over installaties en het binnenklimaat heb aangetroffen. Wat is het installatieconcept, hoe zit het met verwarming, ventilatie etc.? Ik adviseer u de aanvraag op dit punt te laten aanvullen.

- *Bok en insteekhaven*

De centrale dwarsas zal aan de waterzijde gemarkeerd worden door een nieuwe **(moderne interpretatie van een) 'bokkraan' inclusief ingehangen 'glazen container'**. Deze verwijzing naar het verleden dient als eyecatcher aan de kade en als overdekte toegang tot de dwarsas. Ik zie dit als een sterke toevoeging die de relatie tussen het gebouw en de kade versterkt.

Dat geldt niet voor de voorgestelde insteekhaven in het gebouw. Allereerst maakt het inpandige dok fysieke inbreuk op het monument doordat de vloer verwijderd moet worden. Dit is echter -ook omdat naar verwachting op deze plek geen archeologische resten in het geding zijn- niet het grootste bezwaar. De impact die het dok heeft op de structuur en de beleefbaarheid van het oorspronkelijk functioneren van de hallen beschouw ik als een grotere aantasting. Het heldere onderscheid tussen de langgerekte hallen (productielijnen), de kade (laden en lossen) en het water (transport) wordt vertroebeld door het naar binnen trekken van het water.

De kade is de aangewezen plek voor de overstap van personen en de overslag van goederen. Het naar binnen halen van het water en de aanleg van een inpandig dok past daar mijns inziens niet bij. In plaats daarvan zou meer ingezet kunnen worden op het revitaliseren en verlevendigen van de kade. Het maken van aanlegplaatsen aan de kade en eventuele bijbehorende voorzieningen zou daarbij passen, net als de nieuwe bok.

Over de insteekhaven adviseer ik u dus negatief. Voor een uitgebreidere motivering verwijs ik u naar mijn eerdere reactie op dit planonderdeel (zie brief d.d. 15 maart 2021, referentienummer 1121278).

Conclusie

Gelet op bovenstaande ben ik op hoofdlijnen positief over het plan, maar zijn er enkele onderdelen die op bezwaren stuiten of nadere uitwerking behoeven. Ik adviseer u het plan op deze punten aan te laten passen alvorens de vergunning te verlenen.

Uitgangspunten

Voor meer informatie over aanpassing, restauratie en verduurzaming van rijksmonumenten kunt u onder andere terecht bij '**Uitgangspunten en overwegingen advisering gebouwde en groene rijksmonumenten**' op www.cultureelerfgoed.nl en op www.stichtingerm.nl

Afschrift en tekeningen

Onze referentie

1198468

Graag wijs ik u erop dat u op grond van het Bor verplicht bent een afschrift van het ontwerpbesluit en van de beschikking, beide met bijbehorende stukken, op te sturen naar de minister van OCW, via het Omgevingsloket online of omgevingsvergunning@cultureelerfgoed.nl.

Vragen

Mocht u nog vragen hebben over de inhoud van dit advies, dan kunt u contact opnemen met de contactpersoon die in het briefhoofd vermeld staat.

De minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
namens deze,
de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,