



Cultuurhistorische verkenning

Fietsenstalling Open Havenfront Midden Zuidzijde

D 15-001 Amsterdam 2015

Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Ontwikkelingsgeschiedenis en cultuurhistorische inventarisatie	5
3	Conclusie	7
	Bijlage I: Historische kaarten en foto's	8
	Colofon	13

Inleiding

In februari 2014 adviseerde Bureau Monumenten en Archeologie op het toenmalige plan voor de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling in het gedeelte van de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak. Onderzocht werd op dat moment of de 'ontdemping' uit het stedenbouwkundig plan achterwege kon blijven en de ruimte gebruikt kon worden voor een ondergrondse stalling. Intussen is de opdracht gewijzigd en wordt onderzocht of een fietsenstalling op dezelfde plaats mogelijk is in combinatie met het terugbrengen van water.

Deze gewijzigde vraagstelling heeft geen gevolgen voor het inhoudelijk historische deel van dit rapport. Conclusies en advies zijn wel aangepast naar aanleiding van de nieuwe opgave. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van het projectbureau De Entree (Stationseiland).

Het rapport bevat een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis van het gebied en een overzicht van de aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

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



Verbeelding plangebied gewijzigd ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (versie concept ontwerp), met fietsenstalling PH-kade, onder het te vergroten water van de middenkom van het Open Havenfront

1 Beleidskader

1.1 Algemeen

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

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

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

1.2 Beschermd Stadsgezicht

Het plangebied valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht*, dat is aangewezen in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuur, bebouwing en openbare ruimte. Het beschermd stadsgezicht wordt door middel van conserverende bestemmingsplannen verankerd in de ruimtelijke ordening (Wro). De drie stationseilanden worden in de toelichting op het beschermd stadsgezicht vermeld als grote infrastructurele ingreep uit het vierde kwart van de 19^{de} eeuw die bepalend is geweest voor het aanzicht van dit deel van de stad.

1.3 Unesco werelderfgoed

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

2 Ontwikkelingsgeschiedenis en cultuurhistorische inventarisatie

2.1 Ontwikkelingsgeschiedenis

Voor de vroege ontwikkelingsgeschiedenis van het plangebied wordt verwezen naar het Archeologisch bureauonderzoek (B01-088 d.d. februari 2012) voor dit gebied. Over de verstedelijkingsgeschiedenis is het volgende op te merken.

Het plangebied beslaat het gedeelte van de Prins Hendrikkade dat ruwweg begrensd wordt door Martelaarsgracht, het Open Havenfront en het Damrak. Dit gedeelte van de Prins Hendrikkade is ontstaan door de stapsgewijze verbreding van de oude Tesselse Kade, die op zijn beurt terugging op de 17^{de}-eeuwse 'houttuinen'. Deze kade was van oudsher betrekkelijk smal en lag ten opzichte van de aangrenzende Haringpakkerij een heel eind terug. Aan de oostzijde lag de kade keurig in het verlengde van de Nieuwebrug, die de verbinding vormde met de 'oude zijde'. Bij de aanleg van de Stationseilanden, tussen 1872 en 1877, werd de Tesselse Kade verbreed en omgedoopt tot Prins Hendrikkade. Dit laatste gebeurde bij raadsbesluit van 6 maart 1879. Op een kaart uit 1881 van Van der Stok is de nieuwe situatie ingetekend (zie kaartenbijlage). De kademuur werd enkele tientallen meters in noordelijke richting verlegd, waardoor een aanzienlijk bredere kade ontstond. De breedte kwam nu ongeveer overeen met het gedeelte ten westen van de Martelaarsgracht, de voormalige Haringpakkerij. Aan de waterzijde was een flauw aflopend talud dat de overgang vormde naar een lagere kade. Tot halverwege de jaren zestig bleef deze kade in gebruik als laad- en loswal. Aan de waterkant stonden enkele rechthoekige gebouwtjes van één bouwlaag die hoogstwaarschijnlijk verband hielden met de scheepvaart. Schepen konden parallel aan de kade afmeren.



Prins Hendrikkade omstreeks 1900: flauw aflopend talud naar een lage kade langs het water (Beeldbank PBKD00196000015)

Halverwege de jaren zestig maakte de goederenvaart plaats voor de rondvaartboten van de firma Bergmann. Hiertoe werd parallel aan de wal een houten aanlegsteiger gebouwd en op de kade werd een tijdelijk kantoor gerealiseerd. Vermoedelijk is in dezelfde periode ook de kademuur van een nieuw, steiler profiel voorzien, mogelijk wel in samenhang met de overige kademuuren van het Open Havenfront. De steiger voor rondvaartboten vormt als het ware een uitbreiding van de lage kade. In recente jaren is ook op de lage kade een tijdelijk gebouw geplaatst ten behoeve van de rederij. Dit bouwvolume van twee bouwlagen heeft door zijn omvang een detonerende werking.

De nieuwe stedenbouwkundige ruimte die omstreeks 1880 was ontstaan, was niet alleen bestemd voor verkeer. Op de verbrede Prins Hendrikkade werd een plantsoen aangelegd dat fungeerde als scheiding tussen de weg langs de huizen (de oude kade) en de loskade langs het water. Dit plantsoen bestond oorspronkelijk uit een aantal perken die door gebogen wandelpaden van elkaar werden gescheiden. De aanleg van een nieuw tramspoor begin twintigste eeuw tussen het Centraal Station en de Martelaarsgracht leidde ertoe dat het plantsoen in de noordwesthoek werd doorsneden. Het plantsoen bleef tot het einde van de jaren zestig in ruwweg dezelfde vorm bestaan, waarna het gedeeltelijk als busplatform werd ingericht. Veel van het groen ging hierbij verloren. Vanaf de jaren tachtig is geleidelijk al het groen verdwenen, waardoor van een Prins Hendrikplantsoen geen sprake meer is. In het voormalige plantsoen heeft lange tijd een buste van Prins Hendrik gestaan. Het beeld is in 1885 geplaatst, maar staat sinds 1979 oostelijker aan de Prins Hendrikkade, tegenover het Scheepvaarthuis.

2.2 Cultuurhistorische inventarisatie

In het plangebied bevinden zich geen objecten van cultuurhistorisch belang. De waarde van het gebied is gelegen in de stedenbouwkundige opzet. Deze vormt een onderdeel van de grote uitbereiding van het centrum naar de noordzijde in verband met de aanleg van de spoorlijn. De nieuwe eilanden, de vrijgehouden waterbekkens en de bruggen zijn duidelijk ontworpen als één stedenbouwkundig geheel met romantisch landschappelijke trekjes: de waterbekkens hebben gebogen vormen en met keien belegde wallekanten. Door de toepassing van bruggen als verbinding met de oude stad werd het idee van drie toegevoegde eilanden benadrukt. In deze context moet ook het Prins Hendrikplantsoen worden begrepen, dat fungeerde als buffer tussen de rijbaan en de kade langs het water. Bij de toekomstige inrichting van het gebied moet rekening worden gehouden met de 19^{de}-eeuwse oorsprong en structuur van dit deel van het centrum. Omdat een groot deel van het doorgaande verkeer verdwijnt van de Prins Hendrikkade, komt openbare ruimte beschikbaar voor herinrichting. In het *Voorlopig Ontwerp Maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade* (2011) werd een deel van deze ruimte 'teruggegeven' aan het water. Daarmee zou echter een situatie gecreëerd worden die nooit in deze vorm heeft bestaan: in de 17^{de} en 18^{de} eeuw was de kade veel smaller. In het ontwerp van omstreeks 1880 heeft het waterbekken ongeveer zijn huidige vorm maar is de ruimte op de kant verdeeld in een rijbaan, een plantsoen en een kade. Het verdient aanbeveling een dergelijke indeling als vertrekpunt te nemen voor een toekomstige inrichting.



Uitsnede: Maaiveldontwerp 'De Entree' (Stationseiland-centrumzijde + Prins Hendrikkade) - Contracttekening
(geactualiseerde ontwerpversie d.d. 8 juni 2015)

3 Conclusie

3.1 Samenvatting

Het gedeelte van de Prins Hendrikkade ter hoogte van het plangebied is tot stand gekomen bij verbreding van de voormalige Tesselse Kade aan het eind van de jaren zeventig van de 19^{de} eeuw. Tot in de tweede helft van de 20ste eeuw is de kade in nagenoeg ongewijzigde vorm blijven bestaan, met het Prins Hendrikplantsoen in het midden en een aflopende lage kade ten behoeve van het laden en lossen aan de waterkant. Aan het einde van de jaren zestig heeft de goederenvaart plaatsgemaakt voor de rondvaart. Rond die tijd is ook het talud aangepast en is het onderscheid tussen de hoge en lage kade veel groter geworden. Waar de voormalige Tesselse Kade nog een aantal pieren haaks op de kade had, hebben aanlegsteigers aan dit deel van de Prins Hendrikkade altijd parallel aan de kade gelegen.

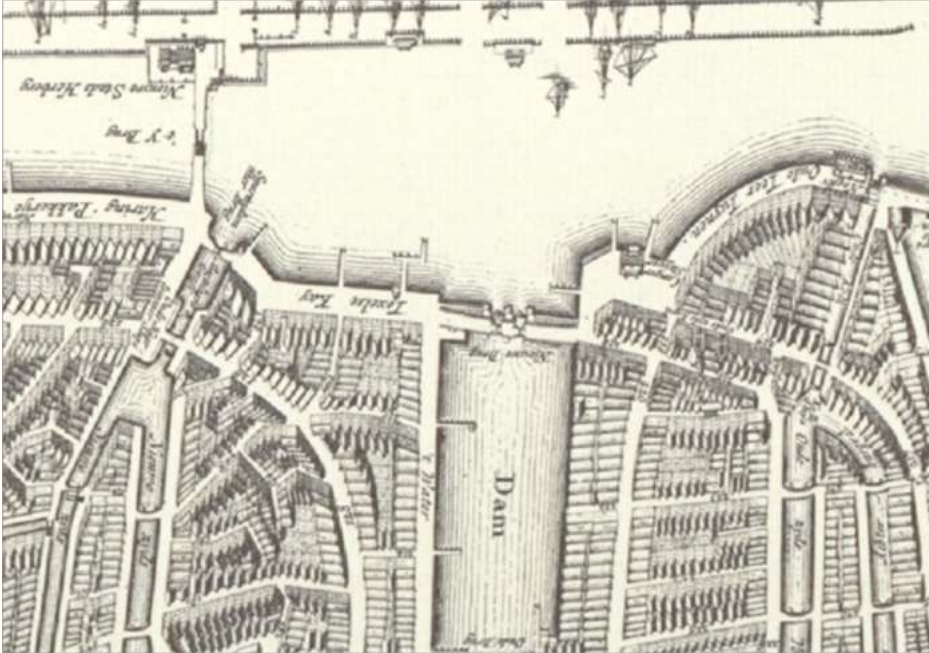
In de loop der tijd hebben de voorzieningen ten behoeve van de rederijen de kade overwoekerd en losgetrokken van de openbare ruimte. De Prins Hendrikkade is door het weghalen van het plantsoen verworpen tot een asfaltvlakte zonder structuur en zonder historisch herkenbare elementen.

3.2 Aanbevelingen fietsenstalling

De aanleg van een ondergrondse fietsenkelder op de voorgestelde locatie is vanuit cultuurhistorisch oogpunt goed denkbaar. Door uitvoering van het bestaande, vastgestelde stedenbouwkundige plan ontstaat een nieuwe stedenbouwkundige situatie, die niet teruggaat op de toestand uit de 17de en 18de eeuw en ook niet op de toestand van na 1880. Toch verdient het aanbeveling het nieuwe ontwerp voor taluds en kademuuren aan te laten sluiten bij het 19de-eeuwse ontwerp voor de stationseilanden. Deze toestand is door de aanwezigheid van het station en de aangrenzende grootstedelijke bebouwing op de Prins Hendrikkade veruit dominant ten opzichte van eerdere en latere perioden. Het ligt voor de hand de nieuwe kademuur in vorm en materialisering aan te laten sluiten bij de negentiende-eeuwse inrichting van het waterbekken (ronde hoeken en uit basaltkeien opgebouwde taluds). De in- en uitgangen voor een fietsenstalling worden bij voorkeur uitgevoerd als 'gaten in de grond' met een minimale zichtbaarheid op maaiveldniveau.

Een belangrijk element uit het 19de-eeuwse stedenbouwkundig ontwerp is het Prins Hendrikplantsoen, dat in verschillende gedaanten heeft bestaan tussen circa 1890 en 1990. Een deel van de openbare ruimte die vrijkomt door het verkeersluw maken van de Prins Hendrikkade zou ingevuld kunnen worden met groen. Misschien is het mogelijk het beeld van Prins Hendrik te herplaatsen.

Bijlage I: Historisch kaart- en beeldmateriaal



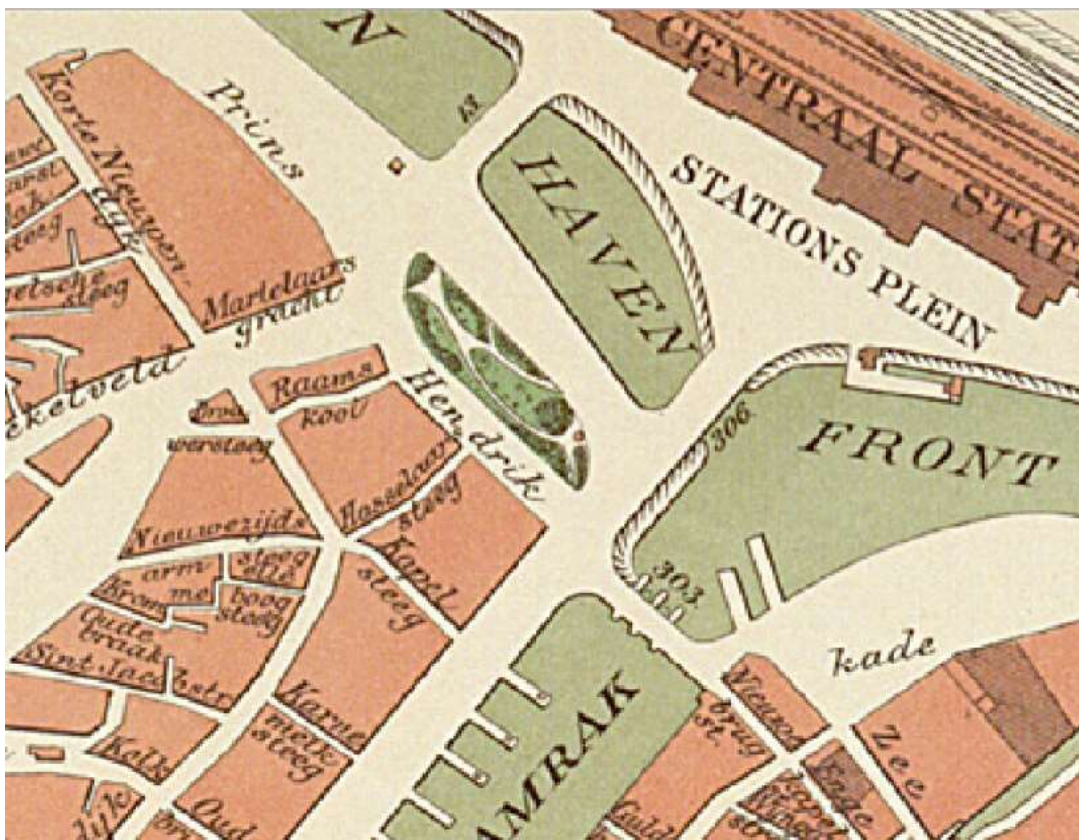
De Broen, 1732 – Ter hoogte van het plangebied is de 'Texelse Kade' gelegen, die iets terugligt ten opzichte van de Haringpakkerij aan de westzijde. Ook is een drietal haaks gelegen pieren of steigers ingetekend.



Kadastrale Minuut, 1820 – De situatie komt nog geheel overeen met de situatie in de 17^{de} en de 18^{de} eeuw.



Van der Stok, 1881 – De verbrede Prins Hendrikkade in aanleg is duidelijk zichtbaar.



Publieke Werken, 1900 – Het Prins Hendrikplantsoen is ingetekend.



PW 1936 – Het Prins Hendrikplantsoen wordt doorsneden door de tramlijn.



Stadsarchief Amsterdam 010003012565, ca. 1900 – De Prins Hendrikkade met lege kade langs het water.



Stadsarchief 010003012543, ca. 1920 – Het Prins Hendrikplantsoen wordt doorsneden door het tramspoor, maar is nog grotendeels intact. Het talud aan de waterkant is in gebruik als laad- en loskade.



Stadsarchief 10009A002271, ca. 1967 – De handelskade heeft plaatsgemaakt voor rondvaartboten. Op de voorgrond de inmiddels gesloopte brug 326, gebouwd rond 1967 als aanvulling op de Nieuwe Brug.



BMA 2014 – In de huidige toestand heeft de Prins Hendrikkade een stenig karakter.



BMA 2014 – De voorzieningen ten behoeve van de rondvaartboten nemen een groot deel van de hoge en lade kade in beslag.

Colofon

Datum: 20-06-2015

Status: definitief

Redactie: P. Rosenberg

Tekst: C. van Onna en P. Rosenberg

© Rve Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2015
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

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