



Cultuurhistorische verkenning en advies

Oostelijk Havengebied Noord

C 12-038 Amsterdam 2012

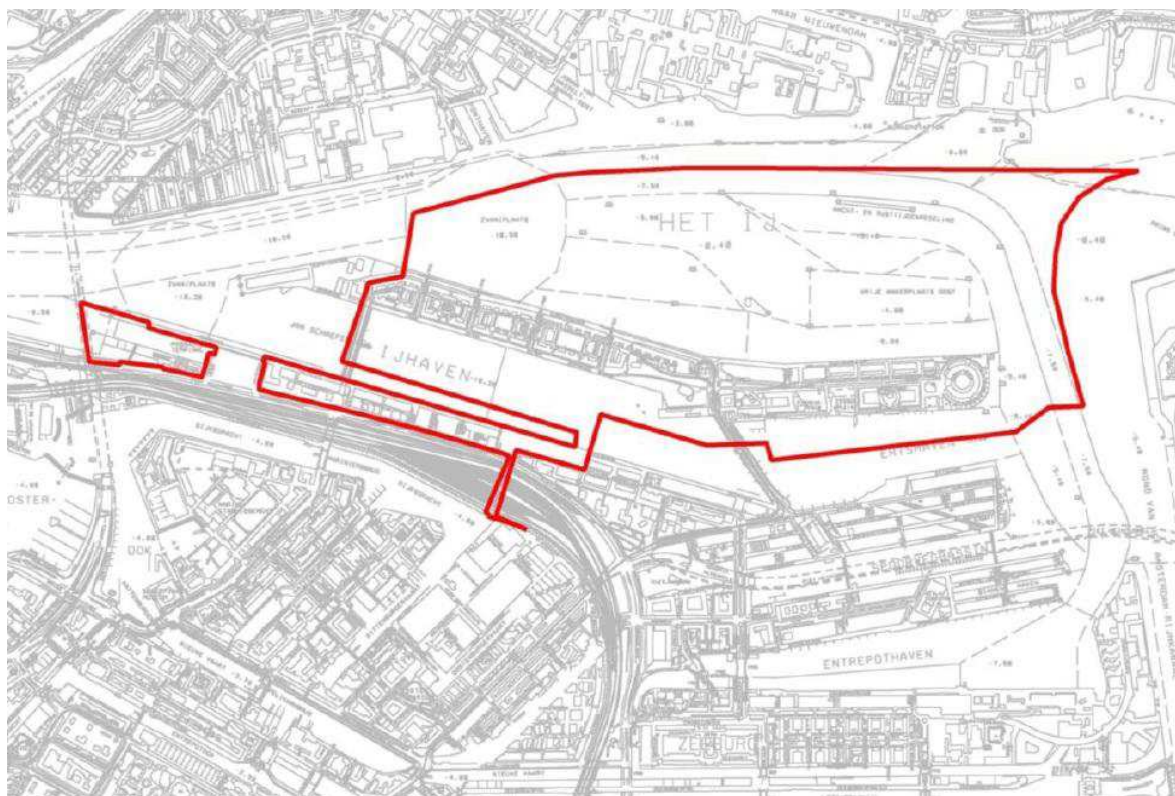
Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	7
4	Advies	11
	Bijlage I: Historische kaarten en foto's	12
	Colofon	15

Inleiding

Stadsdeel Oost heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Oostelijk Havengebied Noord van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over (de positieve waardering van) 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.



Afb.1 Stadsdeel Oost – Plangebied Oostelijk Havengebied Noord.

1 Beleidskader

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

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

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

2.1 Oostelijke Handelskade

Tegen het eind van de negentiende eeuw had Amsterdam behoefte aan nieuwe havenfaciliteiten die waren afgestemd op de door het moderne scheepvaartverkeer gestelde eisen. Het Wester- en Oosterdok uit 1832 waren al spoedig niet meer geschikt voor de grotere zeeschepen. Door de opening van het Noordzeekanaal in 1876 en nieuwe technische ontwikkelingen als de omschakeling van zeil- naar stoomvaart en de mechanisering van het laad- en losproces was een toenemende vraag naar grote opslaggebouwen aan diep havenwater ontstaan. Bovendien zouden door de bouw van het Centraal Station en de aanleg van spoorlijnen in de jaren tachtig grote delen van de oude binnenhavens onbruikbaar worden. Daarom werd besloten de haven- en entrepotactiviteiten te verplaatsen naar nieuwe havenvoorzieningen langs de IJ-oeveren. Al in 1869 had de stadsingenieur J.G. van Niftrik voorgesteld om evenwijdig aan de Oosterdoksdiijk een kade te bouwen met een spoorverbinding. Het plan van Van Niftrik werd niet tot uitvoering gebracht, maar dat van J. Kalff uit 1875 wel. Kalff was directeur van de Dienst der Publieke Werken en zijn ontwerp was het eerste vastgestelde uitbreidingsplan uit de negentiende eeuw. Op basis van dit plan werd begonnen met de aanleg van de Oostelijke Handelskade, een twee kilometer lang eiland dat door de 35 meter brede Binnenhaven van de Oosterdoksdiijk werd gescheiden en bedoeld was voor de stoomvaart op met name Engeland en Indië.

In 1879 werd het eerste gedeelte van de Oostelijke Handelskade, voorzien van spoorrails, hydraulische loopkranen en een door stoomkracht aangedreven scheepskraan, in gebruik genomen. De bouw van de gewenste opslagloodsen en de exploitatie van de kades werden in eerste instantie overgelaten aan particuliere ondernemingen. In 1883 realiseerde de N.V. Handelskade als eerste aan diep water gelegen pakhuizen, de samen 200 meter lange en bijna 25 meter diepe vemen Europa, Azië (Oost- en West-Azië) en Afrika. Nadat dit consortium was opgegaan in het Blauwhoedenvem werden door deze laatste maatschappij in 1893-1895 de vemen Amerika en Australië gebouwd; in 1892 had de concurrent Vriesseveem het pand Wilhelmina gerealiseerd. Een deel van deze pakhuizen is bewaard en in de periode 2000-2010 opgenomen in de nieuwbouwstrook langs de Piet Heinkade.

Het tweede, oostelijke deel van de Handelskade kwam eind jaren tachtig van de negentiende eeuw gereed en werd door de Staatsspoorwegmaatschappij en de Hollandse Stoombootmaatschappij voorzien van lage loodsen van waaruit het laden en lossen op de spoorwagens of de Rijnschepen kon plaatsvinden. De Oostelijke Handelskade was samen met het latere Java- en KNSM-eiland één van de grootste ontwikkelingen in het oostelijk havengebied. In de twintigste eeuw werd de kade herontwikkeld tot woon- en werkgebied. Hierbij is een deel van de historische bebouwing bewaard gebleven. Vooral het nautisch-industriele karakter van de kades is in grote lijnen bewaard gebleven, op enkele modernisering en zoals het vervangen van de Stelconplaten na.

2.2 Java- en KNSM-eiland

De volgende fase in de ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied was de aanleg van het Java- en KNSM-eiland. Het Java-eiland vormt stedenbouwkundig één geheel met het KNSM-eiland en maakt deel uit van een reeks eind negentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse haveneilanden die in het IJ werden aangeplempt.

In een serie opeenvolgende kaartbeelden is de aanleg van de eilanden goed te volgen. Nadat als onderdeel van het Plan Kalff rond 1880 de Oostelijke Handelskade, een 'binnenhaven voor de kleine scheepvaart' en een spoorwegbassin waren aangelegd, is vanaf 1892 in het IJ een strekdam ingetekend op kaarten. De strekdam was nodig om de kleinere binnenvaartschepen die afmeerden aan de Oostelijke Handelskade tegen golfslag vanaf het IJ te beschermen. De golfbreker eindigde naar het westen toe in een knik van ca. 45 graden. De huidige knik in de kop van het Java-eiland gaat nog steeds terug op de vorm van deze golfbreker.

In 1896 viel het besluit om de beschikbare hoeveelheid laad- en loskade uit te breiden door de aanleg van het Java- en het KNSM-eiland. De benodigde grond werd verkregen door bagger uit het Noordzeekanaal te storten in een

baggerdepot dat pal ten noorden van de bestaande golfbreker werd aangelegd. Op de stadskaart van Scheltema uit 1897 is dit baggerdepot al te zien. De zuidzijde van het nieuwe eiland wordt hier aangeduid als: 'toekomstige handelskade'. In 1900 heet de handelskade 'IJKade' en zijn een verbindingsdam met de Oostelijke Handelskade, een spoorlijn en twee loodsen toegevoegd. In 1915 is het eiland aan twee zijden bebouwd met een havenspoorlijn op het open middengebied. De westelijke punt van het eiland wordt dan nog steeds gevormd door het restant van de geknikte golfbreker. Dit deel wordt in 1922 verbreed en vormt pas vanaf dat moment een onderdeel van het eiland. Van deze fase dateert ook de uitstulping aan de zuidzijde, die fungeerde als steiger voor de veerpont.

Het eiland bestaat in de huidige vorm dus sinds ca. 1900 en werd in 1922 aan de westzijde verbreed. De gebruiker was sinds 1903 de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland' die al sinds 1870 een vaste scheepvaartverbinding onderhield op Nederlands-Indië. De maatschappij legde zich toe op een gecombineerd vervoer van vracht en passagiers en had een aantal voor Nederland beroemde schepen in de vaart, zoals de Joh. van Oldenbarnevelt (1930-1963), de Marnix van St. Aldegonde (1930-1943) en de Oranje (1939-1964). De maatschappij had haar hoofdkantoor in het 'Scheepvaarthuis' op de Prins Hendrikkade. Op het eiland waren naast opslagloodsen, een administratiegebouw en een gebouw voor de 'nautische dienst' gevestigd. De kantoorgebouwen dateerden van kort na 1900 en waren ontworpen door de bekende Amsterdamse architect A.D.N. van Gendt. De westelijke punt van het eiland was meestal leeg en staat op plattegronden aangegeven als 'opslagterrein'. De 'Nederland' ging in 1963 op in NedLloyd (Stoomvaartmij. Nederland en Rotterdamse Lloyd), die gaandeweg zijn activiteiten naar Rotterdam verplaatste. De gebouwen werden vanaf 1969 gesloopt. Een restant werd in 1984 gekraakt ('einde van de wereld') en verdween aan het begin van de jaren '90.

Rond 1990 begon ook de planvorming voor de herontwikkeling van het Java- en KNSM-eiland. Voor het stedenbouwkundig plan van het Java-eiland werd architect Sjoerd Soeters aangesteld, voor het KNSM-eiland Jo Coenen. Als uitgangspunt voor het Java-eiland diende de Grachtengordel. De invulling lag in handen van meerdere architecten. Zo werden er bouwblokken van verschillende hoogten gerealiseerd, met moderne interpretaties van grachtenpanden langs smalle dwarsgrachten. De verkeersafwikkeling liet Soeters over de kades verlopen, afgezien van een fietspad dat de binnentuinen van de woonblokken doorkruist. Op de grens van het Java- en KNSM-eiland is een park gecreëerd.

Het KNSM-eiland heeft een heel andere opzet. Architect Jo Coenen creëerde een centrale boulevard, de KNSM-laan, waarlangs de bebouwing werd gesitueerd. Op de oostkop van het eiland ontwierp Coenen zelf een circelvormig woongebouw. De opzet van Coenen is ruimer dan die van het Java-eiland en sluit aan op de historische inrichting van het KNSM-eiland. Op het KNSM-eiland is een deel van de historische bebouwing bewaard gebleven en ingepast in de nieuwe stedenbouwkundige situatie.

3 Betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen

Doordat alle historische bebouwing van het Java Eiland is verdwenen, rest hier alleen de stedenbouwkundige contour. Op het KNSM-eiland is nog wel een deel van de historische bebouwing behouden. Ook aan de Oostelijke Handelskade zijn nog enkele pakhuizen gelegen die getuigen van het historische gebruik. De bebouwing binnen plangebied Oostelijke Handelskade Noord is hoofdzakelijk van relatief recente datum. Om deze reden zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentieel monumentwaardige gebouwen. Onderstaande bebouwing is momenteel als cultuurhistorisch betekenisvol of anderzijds waardevol aangemerkt.

3.1 Monumenten

Binnen plangebied Oostelijk Havengebied Noord zijn de volgende monumenten gelegen:

- KNSM Kraan, Gemeentelijk monument, Surinamekade 30
- Loods 6, Gemeentelijk monument, KNSM-laan 311
- Pakhuis Afrika, Rijksmonument, Jollemanhof 27
- Pakhuis Azië, Rijksmonument, Jollemanhof 11
- Pakhuis 'De Zwijger', Rijksmonument, Oostelijke Handelskade 21

3.2 Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing

Voormalige kantoorgebouwen en loods KNSM, Levantkade 7-43



Afb. 2

Architect: onbekend

Bouwjaar: ca. 1915

Voormalige kantoren van de KNSM die aan de oostzijde direct grenzen aan een loods. Deze loods was oorspronkelijk ongeveer drie maal zo lang en werd ook aan de oostkant begrensd door een kantoorgebouw uit 1917. Dit kantoorgebouw is ook bewaard gebleven. Cultuurhistorisch van belang als onderdeel van het voormalige KNSM-complex.

Voormalig kantoorgebouw KNSM, Levantkade 151-165



Afb. 3

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1919

Voormalig kantoorgebouw van de KNSM. Sloot oorspronkelijk aan de westzijde aan op de langshal waarvan nu enkel nog het gedeelte aan Levantkade 35 resteert, ongeveer een derde van de oorspronkelijke lengte. Cultuurhistorisch van belang als onderdeel van het voormalige KNSM-complex.

Voormalige KNSM kantine, Levantplein 1-15



Afb. 4

Architect: P.J. Verschuyf

Bouwjaar: 1959-1960

Voormalige bedrijfskantine van de KNSM. Rechthoekig bouwvolume op kolommen met grotendeels glazen gevels aan de langszijden. Cultuurhistorisch van belang als onderdeel van het voormalige KNSM-complex.

Voormalig gebouw Haven Arbeids Reserve (HAR)



Afb. 5

Architect: onbekend
Bouwjaar: 1920

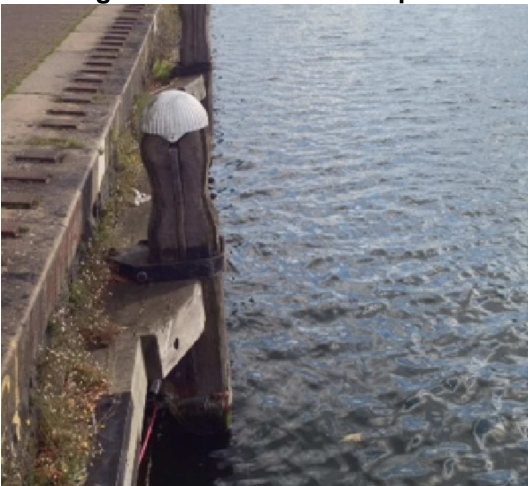
Voormalig kantoor- en verblijfsgebouw van de arbeidsreserve.

3.3 Overige cultuurhistorische waarden

Waardevolle elementen in het gehele plangebied zijn de kademuren met meerpalen, aanvaarbescherming en bolders. Opvallend is het verschil tussen de zuidzijde (Java- en Levantkade) en noordzijde (Sumatra- en Surinamekade). De Java- en Levantkade beschikken nog grotendeels over het laat negentiende-eeuwse systeem van los voor de kade geplaatste, door horizontale dwarsbalken verbonden, hardhouten meerpalen, die door middel van ankerkettingen in het kadelichaam zijn gezekerd. Enkele van deze palen zijn in recente jaren afgezaagd tot vlak boven de verankering, waardoor er nog minder van de nog resterende cultuurhistorische waarden is overgebleven.

In het grootste gedeelte van het plangebied zijn granieten dekplaten toegepast. Op veel van deze platen is nog de verankering van de kraanbaan te zien.

Laat negentiende-eeuwse meerpaal met aanvaarbescherming



Afb. 6

Voorbeeld van een laat negentiende-eeuwse meerpaal en aanvaarbescherming. Op de dekplaten is de verankering van het kraanspoor te zien. Java- en Levantkade. Bestaat uit één stuk hardhout en is voorzien van een smaller gedeelte waarlangs de touwen kunnen worden geknoopt.

Laat negentiende-eeuwse, losstaande meerpaal



Afb. 7

Een historische, losstaande meerpaal naast een meer moderne bolder. Deze losstaande palen staan langs delen van de Sumatra- en Oostelijke Handelskade. Aan de Surinamekade, en op enkele andere plekken zijn ze allemaal afgezaagd.

Restanten kraanspoor Oostelijke Handelskade



Afb. 8

Op sommige delen van de Oostelijke Handelskade, onder andere op de Veemkade, is nog een gedeelte van het kraanspoor aanwezig voor de kranen die hier in het verleden gebruikt zijn.

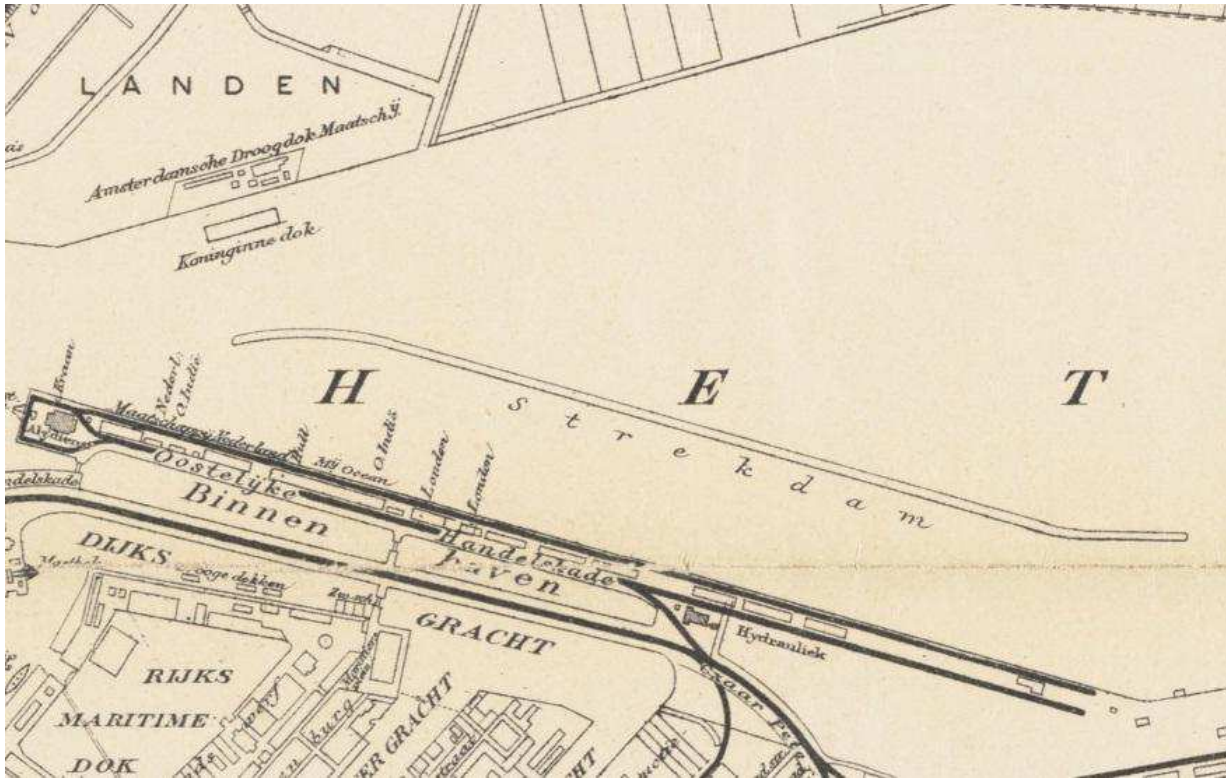
4 Advies

Plangebied Oostelijk Havengebied Noord wordt gekenmerkt door het historische nautisch-industriële gebruik uit de tweede helft van de negentiende eeuw, dat ruim een eeuw heeft geduurd. Wegens economische en praktische redenen is rond het midden van de jaren zeventig van de twintigste eeuw een einde gekomen aan de meeste havenactiviteiten. Een aanzienlijk deel van de historische bebouwing is hierbij verdwenen. Bij de grootschalige herontwikkeling van het Java Eiland, het KNSM-eiland en de Oostelijke Handelskade in de jaren negentig heeft het gebied ten dele zijn ruige karakter verloren, maar er zijn nog enkele elementen aanwezig die getuigen van de geschiedenis.

- BMA adviseert de monumenten en overige, niet beschermde, cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren die in hoofdstuk 3 genoemd zijn aan te geven in de toelichting, zo mogelijk op kaartbeeld.
- BMA adviseert om het voortbestaan van cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing en elementen, zoals kademuuren en meerpalen, te garanderen door deze zo mogelijk ook in de regels van het bestemmingsplan te verankeren. De kade en de eilanden ontlenen hun identiteit aan de restanten van het oude gebruik.
- Het afzagen van meerpalen is een visuele aantasting van het beeld van de kades en moet in de toekomst worden vermeden. Beter is het om, als de oude palen technisch niet voldoen aan de eisen van de binnenvaart, een nieuwe voorziening bij te plaatsen op de kademuur (zoals bij afbeelding 7 op pagina 10).
- De huidige inrichting en bebouwing van het KNSM-eiland en het Java eiland zijn het resultaat van een zorgvuldig ontwikkeld stedenbouwkundig plan. KNSM-eiland kenmerkt zich door een brede middenboulevard met verspreid over het eiland geplaatste, grote gebouwen en complexen. Java eiland gaat uit van een ontsluiting via de kades, aaneengesloten bebouwing daarlangs en een groot, parkachtig binnenterrein. Een bijzonder element vormen de dwarsgrachtjes met kleinschaliger bebouwing. Het verdient aanbeveling om bij toekomstige ontwikkelingen in het gebied de bouwhoogten en rooilijnen van de huidige stedenbouwkundige plannen als uitgangspunt te blijven nemen.
- De kop van het Java-eiland valt buiten het plangebied, maar dient in samenhang te worden gezien met de rest van het eiland. Het is een plek waar de ruimte van het oude IJ als zeearm en als negentiende-eeuws havenbekken nog voelbaar is. In de tijd van de Stoomvaartmaatschappij Nederland was de kop over het algemeen een open terrein, dat gebruikt werd als opslagterrein. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt ligt het handhaven van het open karakter (in de vorm van een evenemententerrein of een stadspark) het meest voor de hand. Als de punt bebouwd wordt kan het beste aansluiting worden gezocht bij de door Soeters gehanteerde 'pakhuishoogte' die refereert aan de oude historische bebouwing in dit gebied.

Wij adviseren u voornoemde informatie mee te nemen bij het opstellen van het bestemmingsplan en dit rapport toe te voegen als bijlage bij het bestemmingsplan.

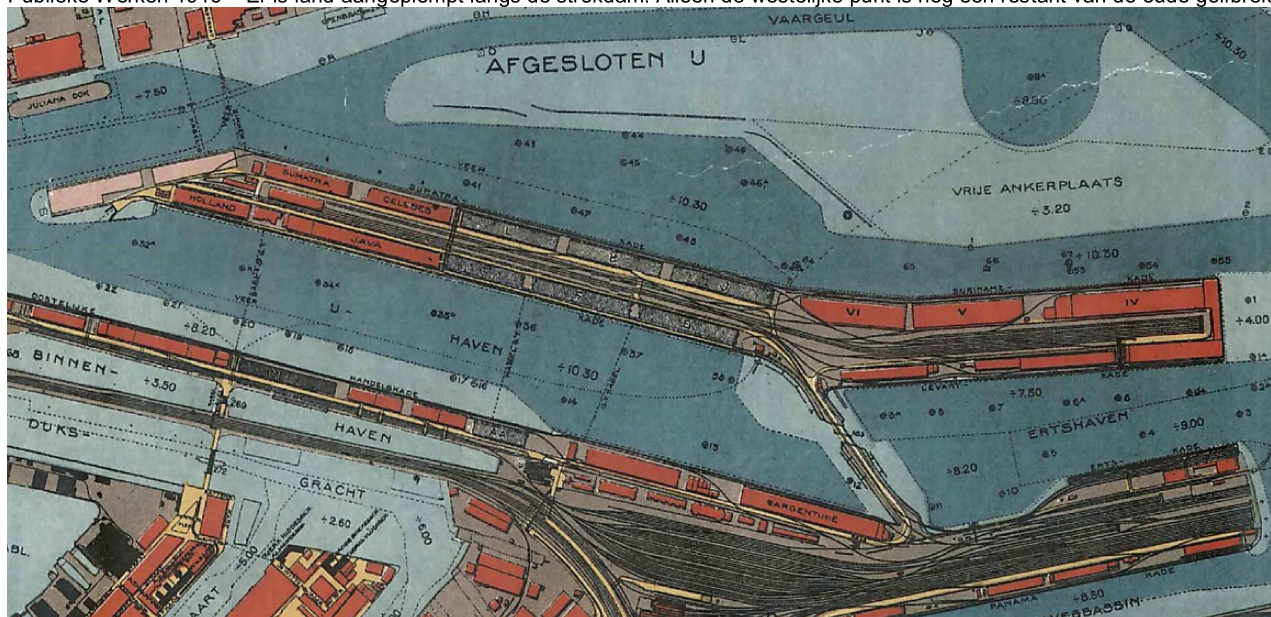
Bijlage I: Historische kaarten en foto's



Scheltema 1894 – Het huidige Java- en KNSM-eiland is hier nog slechts de strekdam uit 1892.



Publieke Werken 1916 – Er is land aangeplemt langs de strekdam. Alleen de westelijke punt is nog een restant van de oude golfbreker.



Publieke Werken 1922 – Ook de westelijke punt is verbreed. Het eiland heeft zijn huidige vorm gekregen.



Ongedateerde foto van het Java-eiland met schepen van de Stoomvaartmaatschappij Nederland (ca. 1950).



Luchtfoto uit 1978 – Rechtsvoor het KNSM-eiland met het Java Eiland op de achtergrond. De historische bebouwing is hier nog aanwezig.

Colofon

Datum: 15-10-2012
Status: Definitief
Redactie: P. Rosenberg
Tekst: P. Rosenberg/C. van Onna

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

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