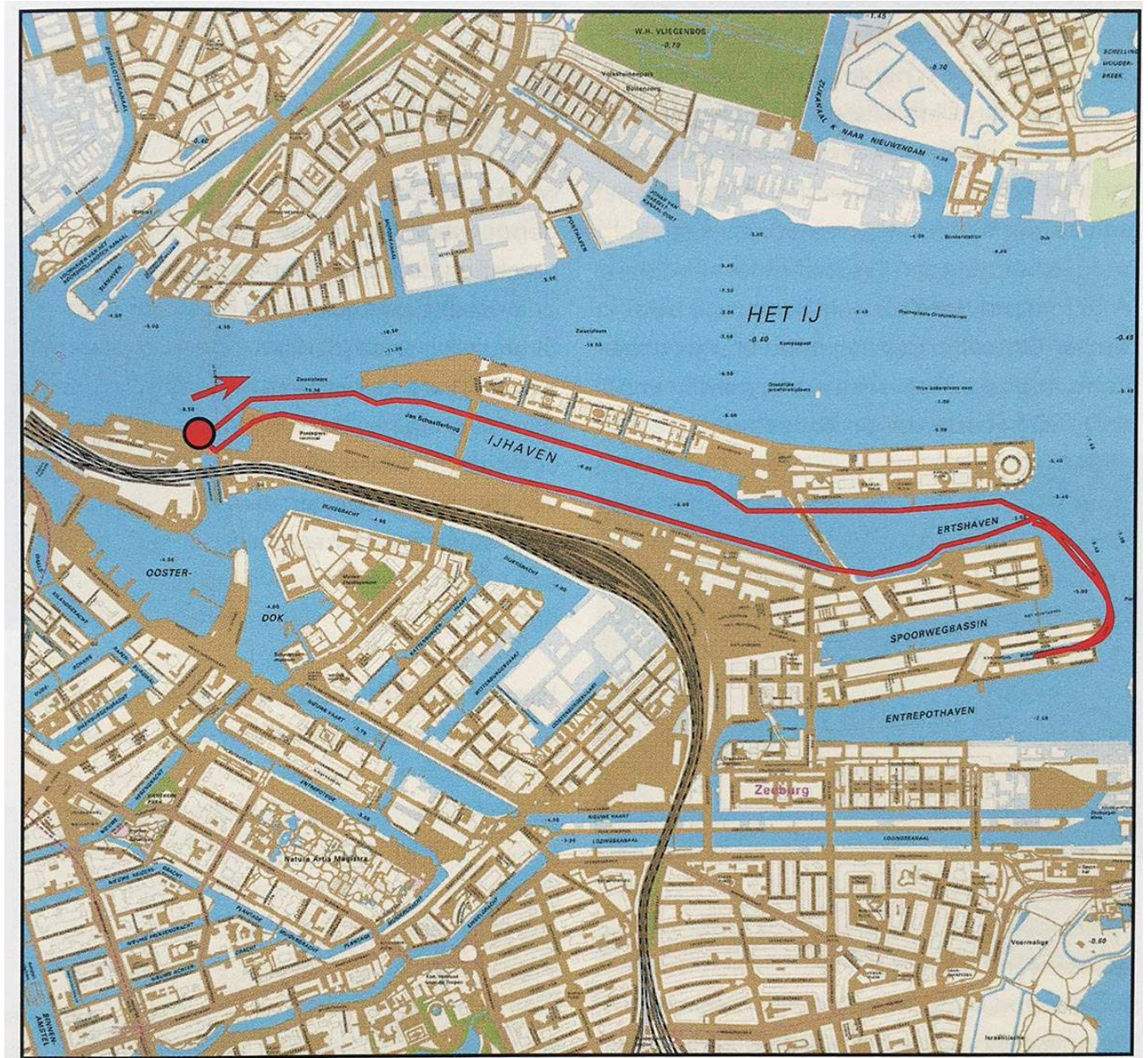


MOKUM

R E D E R I J

Vaartocht Oostelijk Havengebied

Duur: 1,5 uur



MOKUM

R E D E R I J

Het Oostelijk Havengebied van Amsterdam is een van de meest succesvolle grootstedelijke nieuwbouwprojecten van na de oorlog. Tussen de jaren tachtig en nu is het oostelijke deel van de Amsterdamse haven uitgegroeid tot een eigentijds en internationaal voorbeeld van binnenstedelijke herstructurering aan het water. Deze vaartocht geeft een beeld van de recente stedenbouwkundige en architectonische ontwikkelingen.

De route begint op het IJ ten noorden van het Centraal Station.

Als eerste wordt koers gezet naar Java-eiland en in het verlengde daarvan het KNSM-eiland. Daarna worden Sporenburg-eiland en Borneo-eiland aangedaan, waarna de terugtocht tenslotte langs de Oostelijke Handelskade voert.

Het Oostelijk Havengebied kent een relatief korte geschiedenis. De (schier)eilanden zijn vanaf 1874 in een periode van 50 jaar aangelegd, aansluitend op de aanleg van het Noordzeekanaal en de afsluiting van het IJ van de Zuiderzee.

De Amsterdamse haven was aan uitbreiding toe omdat de zeeschepen steeds groter werden. Tegelijkertijd waren de bestaande havens door de aanleg van spoorlijnen van en naar het Centraal Station slecht bereikbaar geworden.

De belangrijkste gebruikers van het nieuwe havengebied waren grote rederijen zoals de Koninklijke Nederlandse Scheepvaart Maatschappij. De KNSM onderhield lijndiensten per boot tussen het gelijknamige eiland en Indonesië. Oorspronkelijk waren de eilanden dan ook ingericht met langgerekte loodsen en spoorwegen.

Achteraf was de uitbreiding van de Amsterdamse haven aan de oostzijde van de stad een ongelukkige keuze. Met de opkomst van nog grotere schepen en het wegvallen van de meeste lijndiensten, door toegenomen concurrentie van vervoer per vliegtuig, verloren de eilanden hun functie. De havenactiviteiten werden verplaatst naar het veel praktischer gelegen Westelijk Havengebied.

In 1975 werd door de gemeenteraad besloten het Oostelijk Havengebied een woonbestemming te geven. Als eerste werden in de jaren '80 het abattoir en het veemarktterrein aangepakt. Alle bestaande bebouwing, met uitzondering van de poortgebouwen in chaletstijl, werd gesloopt en vervangen door sociale woningbouw en bedrijfsgebouwen. De ombouw van de pakhuizen Maandag tot en met Zondag tot koopappartementen is het sluitstuk van deze fase geweest. Het enige bedrijf in de pakhuizen dat werd gehandhaafd, was een groothandel in wijn. (Inmiddels heeft dit bedrijf plaats moeten maken voor een grote trendy horecazaak, de Harbour Club). In dezelfde periode is bovendien besloten om de havenbekkens open te houden als onderdeel van de openbare ruimte in de nieuw te bouwen woonwijken. Vanaf 1989 zijn achtereenvolgens het KNSM-, Java- en Borneo-eiland en Sporenburg ontwikkeld.



MOKUM

R E D E R I J

We vertrekken vanaf het Centraal Station in oostelijke richting. We houden op het IJ de zuidelijke oever aan.

We varen richting het nieuwe Muziekgebouw, de nieuwe culturele hotspot van Amsterdam. Gelegen aan het befaamde IJ is dit sobere gebouw een aanwinst voor de stad. Dit architectonische hoogstandje heeft een prima akoestiek. Het gebouw heeft twee prachtige concertzalen waar verschillende (klassieke) musici, ensembles en orkesten concerten geven. Naast de concertzalen zijn er ook nog drie repetitieruimtes, het Bimhuis (voor de jazzliefhebbers), de klankspeeltuin (voor de kinderen) en een café te vinden. En natuurlijk één van de mooiste terrassen van Amsterdam.

Varend in oostelijke richting doemt als een enorm schip de kop van het Java-eiland op. De bebouwing van acht à tien lagen staat in schril contrast met de lineaire vlakte van kades en water. Links van de kop opent zich het IJ, met in de verte de Oranjesluizen die toegang geven tot IJburg. Wij houden de kop van Java-eiland aan bakboordzijde en koersen aan op het midden van de Jan Schaefferbrug.

Deze brug, naar een ontwerp van architect Ton Venhoeven, is het winnende resultaat van een prijsvraag. Opvallend is de aanlanding in pakhuis de Zwijger dat voor de gelegenheid constructief versterkt is. Een belangrijk onderdeel van het ontwerp van de brug is de verlichting. De combinatie van licht vanuit de pijlers, het brugdek en van opzij, brengt 's avonds een zekere mystiek teweeg. Als extra kenmerk heeft de brug een verwijderbaar middengedeelte. Daardoor kan het probleem van beperkte doorvaarthoogte worden opgeheven ten tijde van bijvoorbeeld de Sail, het vijfjaarlijks terugkerende evenement (2015) in en rond de IJ-haven.

Aan bakboord zien we inmiddels de zuidelijke kade van het Java-eiland. Ontspannen in het zonnetje liggen hier de koopappartementen zij aan zij met de IJ-haven.

Java-eiland is ontworpen door de Amsterdammer Sjoerd Soeters. Het stedenbouwkundig plan van Soeters is gebaseerd op de Amsterdamse grachten. De onderling variërende gevels en de bordestrappen getuigen hiervan. De panden zijn ontwikkeld door verschillende architecten, die ieder een kavel van 5 beuken ofwel 27 meter toebedeeld kregen. De onderliggende parkeergarage is bepalend geweest voor de woningmaat, die telkens een veelvoud van 5,40 m bedraagt; een maat waarin exact twee auto's geparkeerd kunnen worden.



MOKUM

R E D E R I J

Wij varen een klein stukje de tweede gracht in aan bakboord, de Lamonggracht. Deze is overigens vrijwel identiek aan de eerste, de Brantasgracht. Gezien de krappe doorvaart is de gracht ter hoogte van het IJ afgelsoten. We kunnen dus niet doorvaren.

Dat Soeters op Java-eiland een moderne kopie van de Amsterdamse binnenstad heeft geprobeerd te creëren, wordt nog duidelijker bij de vier grachtjes die Java-eiland doorkruisen. De kades lopen ter plaatse van overstekende bruggetjes aanzienlijk op. De voor de Amsterdamse binnenstad typerende boogbruggen versterken dit effect des te meer. Bijkomend voordeel is natuurlijk dat door de aanleg van deze kanaaltjes zeer gewilde grachtenpandjes zijn ontstaan. De pandjes aan de kade zijn door negentien verschillende architecten vormgegeven als individuele woonhuizen. Het comfort van een droge kelder heeft hier moeten wijken voor het esthetische ideaal van een lage kade. Een aantal huizen is daarom preventief ingericht met pompen.

De onherbergzaamheid van de noordzijde van het eiland staat in contrast met de zonovergoten zuidzijde. Een ander contrast is, dat de noordzijde in tegenstelling tot de zuidzijde voor het overgrote deel bestaat uit sociale woningbouw. Aan de overzijde van het IJ appelleert de groene oever van Noord aan het achterliggende waterland, een vaartocht op zich waard. De Akzo-fabriek in Noord is altijd in bedrijf en zorgt 's nachts voor een surrealistisch schijnsel. We passeren de Seranggracht. Deze laatste gracht van het Java-eiland is in beginsel identiek aan de andere, ware het niet dat zij geflankeerd wordt door ingetogener bebouwing. De bruggetjes in de grachten zijn geïnspireerd op Venetiaanse voorbeelden. Soeters mixt periodes en landen als een DJ.

De koppeling tussen Java- en KNSM-eiland wordt in architectonisch opzicht gemaakt door de warmrode gebouwen Hoogkade en Hoogwerf van het Zwitserse architectenduo Diener & Diener. Hoogkade, aan de Javazijde van de brug naar het vaste land, staat met de voeten in het water waardoor het blok extra massief oogt. Deze zwaarte wordt weer ontkracht door de relatief grote ramen die van onder naar boven wisselend een halve steen verspringen. Het kolossale gebouw dat volledig in de rooilijn van het KNSM-eiland is gebouwd, oogst overigens niet bij iedereen bewondering.

We varen onder de brug van de verbindingdam door en zien aan bakboord KNSM-eiland. KNSM-eiland is als eerste van de Oostelijke Eilanden heringericht. Het stedenbouwkundig plan is van de hand van Jo Coenen. Zijn werk wordt wel gekarakteriseerd als een 'vriendelijk monumentalisme'. Binnen de Nederlandse architectuur treedt hij op als pleitbezorger voor meer historisch besef, meer diepgang en meer gevoel voor continuïteit. Uitgaande van een centrale middenas met gebouwen aan weerszijden, is Coenens ontwerp voor het KNSM-eiland, klassiek te noemen. Het masterplan van Coenen wordt gedomineerd door grote bouwvolumes en horizontale lijnen. In tegenstelling tot het later ontwikkelde Java-eiland is de bebouwing op KNSM-eiland groots en meeslepend.



MOKUM

R E D E R I J

Hoogwerf, het kleine broertje van de Hoogkade aan de oostzijde van de verbindingdam, wordt geflankeerd door een rijtje voormalige authentieke havengebouwen.

Loods 1, de eerste loods na de verbindingdam, was oorspronkelijk viermaal zo lang. Tot de Tweede Wereldoorlog werd deze ruimte gebruikt voor de opslag van wijn en huisraad die richting Indonesië werd verscheept. Vlak na de oorlog zijn in de loods NSB'ers met hun gezinnen gedetineerd geweest. Vandaag de dag is de loods in gebruik bij Stichting de Levant. Deze stichting biedt particulieren de mogelijkheid om hun klassieke schepen te restaureren. Soms is het mogelijk op een zonnige dag, als de deuren openstaan, een blik naar binnen te werpen om de schitterende restauratieprojecten te bekijken.

Aan bakboord doemt een van de mooiere gebouwen van de jaren negentig op. Piraeus, met haar prachtige lijnen en zeer gedetailleerde uitvoering, behoort volgens liefhebbers tot een van de meest succesvolle ontwerpen van de Oostelijke Eilanden. Het gebouw, ontworpen door de heren Kolhoff en Rapp, is naar binnen gevouwen ter plaatse van het oude administratiekantoor van de KNSM. Integratie van dit havenkantoor in het ontwerp heeft gezorgd voor twee prachtige binnenhoven die voor publiek toegankelijk zijn. Het is zeker de moeite waard om een bezoek te brengen aan het in Piraeus gevestigde Kanis en Meiland. Dit café beschikt over een schitterend terras met goede aanlegmogelijkheden.

Honderd meter verder zien we aan bakboordzijde een naar het water aflopend terras met aan het plein enkele fraaie ateliers op poten. Deze voormalige kantine van de KNSM is begin jaren tachtig in delen verkocht aan verschillende kunstenaars voor één gulden per stuk. Dat kunstenaars ook tijdens hun leven rijk kunnen worden wordt gestaafd door het feit dat een van de laatste ateliers van de hand is gegaan voor 499.999,00 euro meer dan de aanvankelijke overnamesom.

De schoonheid van het Piraeus gebouw wordt versterkt door de formele uitstraling van het belendende gebouw van de hand van Bruno Albert. Dit veel bezochte gebouw beschikt in de zuidelijke toegang over een bijzonder smeedijzeren hekwerk.

Eenmaal aangekomen bij de kop van het eiland laat Coenen nog even zien hoe hij zelf een gebouw ontwerpt. Het Emerald Empire was niet een van zijn beste werken. Ondanks de teleurstellende uitstraling zijn de appartementen in dit gebouw – mede door het fantastische uitzicht – zeer gewild.

We varen stuurboord uit richting de kop van Sporenburg.

De laatste twee eilanden op deze tocht zijn in één beweging ontworpen door de Rotterdammer Adriaan Geuze van West 8 Landschapsarchitecten. De interpretatie van het water als voortuin heeft hem in staat gesteld om, ondanks de vereiste dichtheid van 100 woningen per hectare, toch een groot aantal woningen met een voordeur aan de straat te realiseren. Behalve patio's, die voor licht zorgen in de woningen, introduceert hij als truc om de eilanden te verbijzonderen op enkele plaatsen 'de meteorieten'. Deze grote appartementsgebouwen torenen op beeldbepalende plaatsen boven de overige bebouwing uit.



MOKUM

R E D E R I J

We passeren de kop van Sporenburg.

Onder water ligt tussen Borneo en Sporenburg de Piet Heintunnel. Dit wordt zichtbaar in de oksel van beide eilanden, waar het ventilatiegebouw staat, van de hand van Van Berkel en Bos. Het bekken tussen de eilanden wordt overkluisd door twee bruggen welke eveneens door West 8 ontworpen zijn. Met name de hoogste brug met zijn glooiende vorm biedt een prachtig uitzicht over de eilanden. Wel laat de afwerking van de brug, met name het buigwerk van het staal, wat te wensen over.

Op de koppen van de eilanden, uitkijkend over 'open' water, liggen de meest aantrekkelijke woningen. Op Sporenburg zijn dat ontwerpen van achtereenvolgens Neutelings, Claus en Kaan, Ruimtelab en Van Berkel en Bos. Op Borneo is de eerste kop met name interessant, ontworpen door de architecten Mastenbroek en Van Gameren, beiden van de Architectengroep. De hangende, gekleurde aquaria vormen het natuurlijke decor voor hedendaagse reclame.

Halverwege de kop van Borneo-eiland varen we de insteekhaven aan stuurboord in. De stuurboordkade van dit bassin is ingericht met particulier ontwikkelde woningen. Gefortuneerde eigenaren konden hier naar eigen smaak bouwen door zelf een architect te selecteren. Het resultaat is een verbluffende variatie in plattegronden en gevels. Binnen het beperkte oppervlak is veelal ook nog ruimte gevonden voor parkeren, een enkele keer zelfs in twee lagen. Bovendien is interessant om te zien hoe de verschillende ontwerpen aansluiten op het water.

Aan het eind van het bassin worden we gedwongen te keren. Eenmaal terug op ruim water bestaat de mogelijkheid om nog iets verder te varen, zuidelijk van Borneo. Hier staan de eerder beschreven pakhuizen Maandag tot en met Zondag. Wij varen echter terug in de richting van de IJ-haven, waar ditmaal de zuidelijke IJ-oever aangehouden wordt.

Aan de zuidelijke oever van de IJ-haven varen we nu langs de noordrand van Sporenburg. We passeren het gebouw The Whale, een glinsterend bouwblok in de vorm van een wiebertje. Het ontwerp van Frits van Dongen van de Architectencie is met name interessant door zijn ontsluitingsstructuur van trappen in het binnengebied. Onder het oplopende dak bevinden zich enkele schitterende loftappartementen.

We passeren wederom de verbindingsdam.

Aan bakboord, de Oostelijke Handelskade, zien we nu een witte toren en het winkelcentrum Brazilië. Beide gebouwen zijn van de hand van Neutelings. Het eerste gebouw is door de haken uit de gevel typerend voor zijn werk. Het tweede gebouw, de voormalige cacao- en koffieloods van de Koninklijke Lloyd, is volledig afgebroken en weer opgebouwd. Bij de nieuwbouw zijn de oorspronkelijke stalen spanten hergebruikt. Deze zijn zichtbaar gebleven in het huidige interieur. Onder beide gebouwen is over de volledige lengte een parkeergarage gecreëerd.



MOKUM

R E D E R I J

Voorbij de koffieloods zien we tussen de gebouwen door het Lloyd Hotel. Begin vorige eeuw werd het Lloyd Hotel geopend om landverhuizers uit de oostbloklanden tijdelijk te huisvesten op hun doortocht per boot naar het beloofde land Amerika. Het gebouw is vlak voor de bloei van de Amsterdamse School gebouwd. Het decoratieve metselwerk is kenmerkend voor de bouwstijl die ook wel eclectisch wordt genoemd. Na een tijd als jeugdgevangenis te zijn gebruikt, is sinds de zomer van 2004 in het Lloydgebouw weer een hotel gevestigd. De hotelgasten hebben flink wat meer luxe dan hun voorgangers. De 120 kamers zijn stuk voor stuk comfortabel en onderling allemaal verschillend.

Dinsdag 25 februari 1941 brak 's ochtends vroeg de meest omvangrijke staking in de geschiedenis van Nederland uit. Nederlanders protesteerden massaal tegen de jodenvervolging door de Duitse bezetters. De Februaristaking was een feit. De organisatoren, bijna allemaal communisten, werden enkele dagen later hardhandig door de SS gearresteerd en gevangengezet in het Lloyd. Aangezien het Lloyd nog niet eerder als gevangenis was gebruikt, ontbraken tralies. Het uitputten en mishandelen van de gevangenen bleek het ultieme middel om de veroordeelden binnen de muren te houden.

Na de oorlog kreeg het Lloyd definitief haar gevangenisfunctie. Voorzieningen zoals een sporthal ontbraken echter. Ook maakten de grote gezamenlijke ruimtes het handhaven van de orde niet echt gemakkelijk. De bewakers zaten zelf in een getraliede kooi in het midden van de grote zaal. Tot halverwege de jaren zestig werden in het Lloyd Hotel niet echt lieverdjes opgesloten. We passeren wederom de Jan Schaeferbrug.

De Oostelijke Handelskade is de afgelopen jaren volledig volgebouwd. De kade is een mooie mix van oude en nieuwe gebouwen. U vindt hier woongebouwen, kantoren en culturele voorzieningen. De passagiersterminal trekt elk jaar vele tientallen cruiseschepen waarvan de opvarenden maar wat graag hun geld in Amsterdam willen uitgeven.

We zijn weer aangekomen bij het Centraal Station.

Hiermee is een einde gekomen aan de vaartocht langs de projecten die Amsterdam voor het eerst sinds de aanleg van het Centraal Station opnieuw een gezicht aan het water hebben gegeven. Na het succes van het Oostelijk Havengebied is een groot aantal projecten gestart aan het IJ. Behalve IJburg zijn dat bijvoorbeeld de houthavens in het Westelijk Havengebied en recentelijk de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever. Interessante ontwikkelingen voor de liefhebbers van architectuur en varen!

