



## Dijksgracht Oost

Cultuurhistorische notitie

C 21-114 Amsterdam

# Inhoud

|          |                                                                                    |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
|          | <b>Inleiding</b>                                                                   | <b>3</b>  |
| <b>1</b> | <b>Conclusie en advies</b>                                                         | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Historisch stedenbouwkundige analyse</b>                                        | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren van het plangebied</b> | <b>13</b> |
|          | <b>Literatuur en bronnen</b>                                                       | <b>15</b> |
|          | <b>Colofon</b>                                                                     | <b>16</b> |

## Inleiding

Ruimte en Duurzaamheid heeft Monumenten en Archeologie (MenA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het van het bestemmingsplan voor plangebied Dijkgracht Oost 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. Voor de ondergrondse cultuurhistorische waarden verwijzen we naar het Archeologisch Bureauonderzoek van MenA.

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.



Plangebied. Bron: Gemeente Amsterdam

## 1. Conclusie en advies

Plangebied Dijksgracht Oost bestaat voornamelijk uit water en wordt in het noorden begrensd door de spoorlijn op de Oosterdoksdiijk, door Oostenburg in het oosten, ten zuiden door de koppen van Wittenburg en Kattenburg en ten westen door de Mariniersbrug. Een deel van het plangebied loopt over de historische Oosterdoksdiijk.

De Dijksgracht Oost was oorspronkelijk als ononderbroken waterpartij onderdeel van het IJ. Het is gaandeweg tot Dijksgracht geworden als gevolg van de ontwikkelingen van de oostelijke en stations eilanden. Het werd voor lange tijd gekenmerkt voor maritieme functies en scheepsbouw. Het IJ werd in de loop der eeuwen ten behoeve van de scheepvaart, het dichtslippen van het IJ en de aanleg van het spoor steeds verder dichtgezet. Het water langs de Oostelijke eilanden werd op deze manier steeds verder omsloten en zo ontstond onder andere de Dijksgracht. Het water van de Dijksgracht Oost heeft lange tijd een functionele betekenis gehad als onder andere ligplaats en doorvaarroute voor nieuwgebouwde schepen die werden geconstrueerd op aanvankelijk de scheepswerf van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) op Oostenburg, later werd dit de werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM). Dit maakt dat de onderlinge relatie tussen het water van de Dijksgracht Oost en de kades/bebouwing van de Oostelijke eilanden onmiskenbaar is omdat de complexen, al dan niet verdwenen, voorzieningen en gebouwen bevatten die verband houden met het water (loodsen, hellingen, hijsinstallaties, woningbouw medewerkers Marine Etablissement etc.).

### Cultuurhistorische kernwaarden plangebied

- De openheid van het water
- Het doorlopende groen-blauwe karakter
- De ruimtelijke functionele relatie tussen land, kade en (open) water
- De zichtlijn over het open water van de Mariniersbrug naar Oostenburg
- De historische oeverlijn van de Oosterdoksdiijk
- De aanwezigheid van ligplaatsen voor dekschuiten in het water
- Contrast tussen de functionele "harde" kades van de Oostelijke eilanden en de "zachte" kade van de Oosterdoksdiijk
- De verbinding met het water van het Oosterdok; representatie van de historisch maritieme functie

### Advies

Bovengenoemde cultuurhistorische kernwaarden van zowel het plangebied als de aangrenzende gebieden integreren in de ontwerp-opgave. Het open houden van het water is cruciaal om de historische gelaagdheid hier leesbaar te houden.

## 2. Historisch stedenbouwkundige analyse

### Cultuurhistorie Oostelijke Eilanden

De geschiedenis van de oostelijke eilanden is nauw verbonden met de geschiedenis van de scheepsbouw en later de zware industrie in Amsterdam. Vanaf de vijftiende eeuw werden de voornaamste havenactiviteiten van Amsterdam verplaatst van de binnenhaven aan het Damrak naar de zuidelijke IJoevers. Aan de oostelijke zijde van de stad, buiten de stadsmuren, was een inham van het IJ gelegen, de Waal. Hier ontstond een terrein dat gebruikt werd voor scheepsbouw. Ook konden schepen hier tijdelijk droog worden gelegd voor onderhoud. Om de stad verder te beschermen aan de waterzijde werd er omstreeks 1500 een dubbele rij van houten palen in het water geplaatst, parallel aan de zuidoever van het IJ. Deze palenrij van ongeveer 600 meter lengte werd aangeduid als 'de Laag'. De Laag bood bescherming tegen vijandelijke schepen, deed dienst als golfbreker en bood de mogelijkheid om er per schip af te meren. De palenrij werd later verder doorgetrokken langs de gehele breedte van het havenfront.

Vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw begon Amsterdam te profiteren van de toenemende welvaart die de handel de stad had gebracht. Er werd begonnen aan een reeks stadsuitbreidingen die in de periode 1580 tot 1660 werd voltooid. Ook het havengebied groeide aanzienlijk in omvang gedurende deze periode. In de Vierde Uitleg van Amsterdam in 1660 werden de Oostelijke eilanden, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg aangelegd. In het water naast het meest westelijke van de nieuwe eilanden, Kattenburg, werd ter hoogte van het huidige Oosterdok een tweetal gebieden afgebakend met houten palen. Schepen konden er voor korte of lange duur worden afgemeerd. Het meest oostelijke deel hiervan was voor de VOC en Admiraliteit aangelegd.<sup>1</sup>

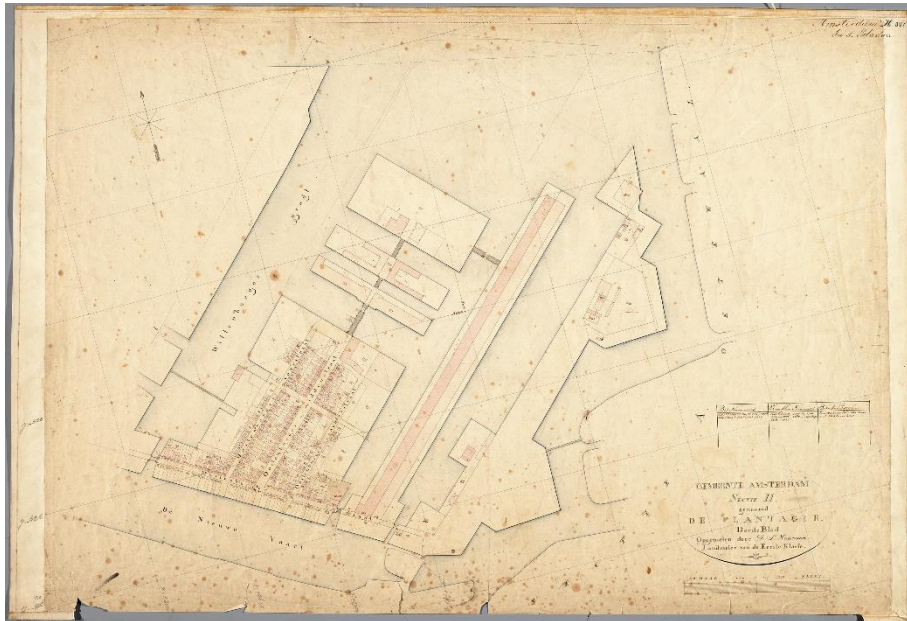


Uitsnede kaart Daniel Stalpaert, 1662. Links de Oostelijke eilanden; Oostenburg, Wittenburg en Kattenburg (van links naar rechts). Rechts van Kattenburg het afgebakende gebied met aanlegplaatsen voor schepen. Bron: CTA

<sup>1</sup> Onder het bewind van Prins Maurits van Oranje werden er aan het einde van de zestiende eeuw een vijftal zogeheten admiraliteiten aangesteld. De term admiraliteit kwam voort uit de maritieme rang van admiraal, de bevelhebber van een oorlogsvloot. Bij een admiraliteit lag deze macht echter niet langer bij een persoon, maar bij een bestuurlijke organisatie. Amsterdam kreeg één van de vijf admiraliteiten van de republiek toebedeeld.



De percelen aan het water op de Oostelijke eilanden waren bestemd voor scheepswerven, aan de straten werden woningen opgetrokken. Het westelijke deel van Kattenburg was bedoeld voor de Admiraliteit, het oostelijke deel voor woningbouw. Het tussen 1660 en 1663 aangelegde Oostenburg was geheel toegesneden op de werf van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en bestond uit vijf eilanden die werden aangeplempt in het IJ. Op het westelijke, het grootste, werden straten gerooid en woningen opgetrokken. De drie oostelijke eilanden werden aangekocht door de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) die hier haar scheepswerven vestigde en in 1661 een monumentaal Compagniesmagazijn liet optrekken naar ontwerp van Daniël Stalpaert (in 1822 ingestort). Kort na 1660 verzeen op het vijfde, langwerpige en smalle eiland lijnbanen, met aan de Oostenburgergracht de nu nog bestaande pakhuizen en kantoren van de Admiraliteit en de VOC.



Kadaster kaart, 1832. De verschillende eilanden van Oostenburg zijn goed te zien. Bron: CTA



Het Oost-Indisch Zeemagazijn met op de voorgrond de scheepswerf, 1725.

Bron: SAA 010097011521

Omdat het IJ in directe verbinding stond met de Zuiderzee was het havengebied afhankelijk van de getijden. De afwisseling van hoog en laag water zorgde op termijn voor slibvorming, met name rond de met palen afgebakende gebieden. Dit betekende dat de haven op termijn minder goed bevaarbaar werd. Waterstaatingenieur Jan Blanken tekende in 1805 een plan op, genaamd 'Amsterdamsch redding'. In dit plan pleitte hij voor de aanleg van een dijklichaam over de gehele breedte van de stad dat een binnenhaven zou creëren om de verzanding tegen te gaan. Een dijk zou de vaargeul vernauwen waardoor de getijden de geul beter op diepte zouden kunnen houden. Het plan werd destijds niet uitgevoerd vanwege hoge kosten. In 1828 werd besloten tot de uitvoering van een herziene variant. Met de aanleg van een dijk tussen de westelijke punt van het Waalseiland naar de meest noordoostelijke punt van de vestingwerken ontstond het Oosterdok. Ten westen van het havenfront werd er een soortgelijk dok aangelegd. Beide waren via sluizen toegankelijk. Deze sluizen werden in 1832 voltooid. In het Oosterdok bleef een gedeelte van het wateroppervlak afgebakend ten behoeve van het Marineterrein.



Uitsnede kadaster kaart, 1832. Te zien is dat de Oosterdoksdiijk met sluis recent is aangelegd. Bron: CTA



Gedurende de negentiende eeuw zag Amsterdam de handel aantrekken en verkreeg Nederland in de wereld een sterkere handelspositie. In de jaren zeventig van deze eeuw werd het Noordzeekanaal voltooid, inclusief de Oranjesluizen bij Schellingwoude die het IJ definitief afsloten van de Zuiderzee. Tussen 1872 en 1877 werden er in het IJ, direct ten noorden van de binnenstad, tevens drie eilanden aangelegd. Op het middelste eiland moest het nieuwe centrale treinstation van Amsterdam worden gebouwd. De nieuwe spoorwegverbinding was cruciaal voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het Amsterdamse havengebied. De naastgelegen eilanden boden ruimte aan de spoorlijnen. De bestaande Oosterdoksdiijk werd deels opgenomen in het Oosterdokseiland. Het oostelijke traject van de spoorlijn kwam gedeeltelijk over de dijk heen te liggen. Dit traject behoorde tot de Rijnspoorlijn die onderdeel uitmaakte van het netwerk naar Duitsland.



Uitsnede kaart Van der Stok, 1881. Te zien is het recent aangelegde Oosterdokseiland en de Oosterdoksdiijk met de spoorweg richting het nieuwe stationseiland waarop het Centraal Station in aanbouw is. Bron: CTA



Met de aanleg van het Oosterdokseiland werd het wateroppervlak rond de oostelijke eilanden verder verkleind. Dit was het moment waarop de Dijksgracht ontstond. Die was via de Oosterdoksdoorgang nu eenvoudiger bereikbaar voor zeeschepen, omdat de Oosterdokssluis met de voltooiing van het Noordzeekanaal en de Oranjesluizen zijn directe kerende functie verloor en alleen nog bij extreme waterstanden gesloten hoefde te worden. De bedrijvigheid ten behoeve van de scheepvaart op de oostelijke eilanden ging daarom onverminderd door. In de loop der tijd groeide het bedrijfsterrein op Oostenburg door allerlei aanplantingen sterk en wijzigde de verhouding tussen het water en de eilanden.

Al In 1827 was Paul van Vlissingen op Oostenburg een smederij en reparatiewerkplaats voor stoommachines begonnen, die in de tweede helft van de negentiende eeuw uitgroeide tot een imposant industrieel complex. De eerste 'Fabriek ter vervaardiging en herstelling van stoom- en ander ijzer- en kolenwerktuigen' (FSW) was in 1827 ondergebracht in de voormalige Rokerij van de VOC. Na het faillissement van de FSW ontstond in 1891 de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, later vooral bekend onder de naam Werkspoor dat in 1954 fuseerde met Stork (Verenigde Machinefabriek).

Sinds haar oprichting in 1894 huurde de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) het achterste, noordwestelijke gedeelte van het Werkspoorterrein, waarop een scheepswerf met vier hellingen lag. Het water van de Dijksgracht en Wittenburgervaart werd intensief gebruikt door de NSM; hier werden nieuwgebouwde zeeschepen te water gelaten en afgebouwd. De NSM bleef tot in 1926 op Oostenburg gevestigd, daarna verhuisde het scheepsbouwbedrijf naar Amsterdam-Noord waar het in 1922 een nieuwe, voor de telkens grotere schepen bereikbare werf in gebruik had genomen. In 1926 sloot de werf op Oostenburg definitief. Werkspoor sloot zijn deuren pas in 1995. In recentere jaren is het grootste deel van Oostenburg gekocht door Stadgenoot en is men begonnen met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk met horeca en bedrijvigheid. De Dijksgracht is een rustige hoek geworden met een aantal aanlegplaatsen voor dekschuiten. De zuidelijke vertakkingen van het water van de Dijksgracht Oost worden gebruikt door dekschuiten, pleziervaart, en varende woonschepen en zijn doodlopend. In het westen is de Dijksgracht verbonden met het water van het Oosterdok. Op de dijk loopt nog steeds de spoorlijn met groene oever. Deze oever is (nog) niet openbaar toegankelijk.



Uitsnede kaart Publieke Werken, 1909 – 1914. Te zien is het NSM-terrein met de Scheepswerf en hellingen aan de Dijksgracht Oost. Bron: SAA DUIZoo696000001



Luchtfoto van Oostenburg, 1924. Boven de Dijkgracht Oost met een nieuwgebouwd zeeschip.  
Bron: SAA A04139000675



Foto uit 1913 van een tewaterlating van een nieuw schip in de Dijkgracht. Rechts de Oosterdoksdiik met spoorweg. Links de punt van Wittenburg. Bron: SAA 010179000117





De NSM-werf gezien vanuit het noorden. Op de voorgrond de Oosterdoksdiijk met spoorlijn, 1914.

Bron: SAA 010179000179



Op de voorgrond Wittenburg, daarachter Oostenburg dat dan grotendeels in handen van Werkspoor is, 1957.

Bron: SAA 5293FO006461





Foto van de Dijkgracht vanuit westelijke richting, 1975. Te zien zijn de afmeerplaatsen voor dekschuiten.

Bron: SAA 010122025174



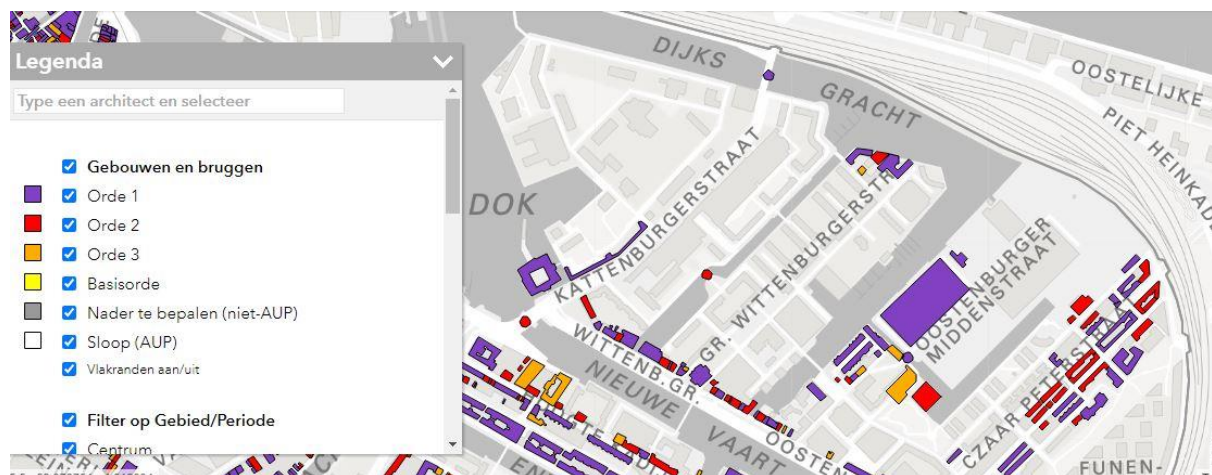
Luchtfoto van Oostenburg, 1982. Bron: SAA B00000036238

### 3. Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen en structuren van het plangebied

Uiteraard is in het plangebied *Dijksgracht Oost* het open water van de Dijksgracht/Wittenburgervaart de cultuurhistorisch meest betekenisvolle structuur, zoals omschreven op pag. 5 (Conclusie en advies).

Hoewel de bebouwing op de oostelijke eilanden niet binnen het plangebied *Dijksgracht Oost* valt, maar in veel gevallen wel een rechtstreekse relatie met het water heeft, adviseert MenA om goed naar deze aangrenzende bebouwing te kijken bij mogelijke ingrepen en ontwerpgegevens binnen het plangebied. Daarom bijgaand voor de goede orde uitsneden van een korte toelichting op de Waarderingskaarten architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit.

De *Waarderingskaart Architectonische en Stedenbouwkundige Kwaliteit, Binnenstad, 19<sup>de</sup>-eeuwse Ring, Gordel '20-'40 en de AUP-gebieden*, geeft een stedenbouwkundige en architectonische waardering van bouwwerken uit de periode 1850-1965. Aan ieder pand is een orde toegekend.



Uitsnede van de waarderingskaart. Te zien is dat een aantal gebouwen hoog scoren zoals de Van Gendthallen, de Mariniersbrug en een aantal panden op de kop van Wittenburg. Bron: <https://maps.amsterdam.nl/ordekaart/?LANG=nl>

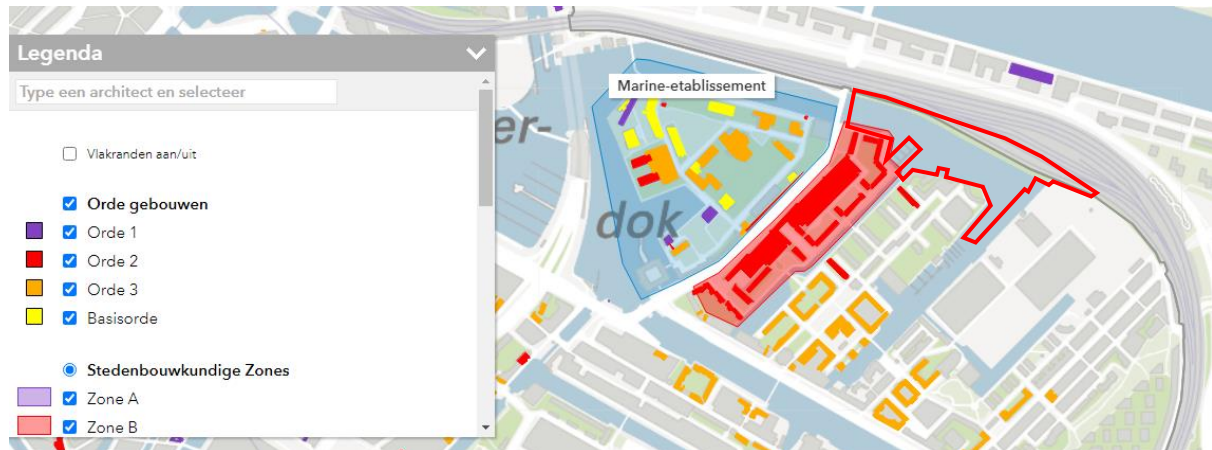
Orde 1: Monumenten of monumentwaardige bebouwing: een architectuureenheid die op basis van typologie, een voor die periode bijzondere en/of karakteristieke architectonische vormgeving, de positie in een verkavelingseenheid en/of zijn bijdrage aan een verkaveling en veld de status heeft van rijks- of gemeentelijk monument of daarvoor in aanmerking komt.

Orde 2: Hoge waarde: een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld.

Orde 3: Middelhoge waarde: een architectuureenheid met een voor de periode kenmerkende vormgeving en/of kenmerkende typologie en/of belangrijke bijdrage aan de compositie van de verkaveling en het veld.

Basisorde: Lage waarde: een voor de periode kenmerkende architectuureenheid zonder architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde, ofwel ontstaan door geringe ontwerp kwaliteit ofwel door latere, ingrijpende wijzigingen waardoor deze de architectonische meerwaarde en/of bijdrage aan de compositie van de verkaveling heeft verloren.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de *Waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985*. Op onderstaande conceptkaart is te zien hoe de bebouwing in het plangebied gewaardeerd is.



Uitsnede concept-waarderingskaart 1965-1985 met daarop aangegeven het plangebied.

N.B. De vertoonde waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 is nog een conceptversie (24-11-2020). Aan deze kaart kunnen daarom geen rechten worden ontleend.



## Literatuur en bronnen

- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische Effectrapportage De Noordelijke IJ-oever*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2003
- Monumenten en Archeologie. *Beschrijving gebouw A, Oostenburgereiland/voormalig Storkterrein*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2004
- Monumenten en Archeologie. *Beschrijving Oostenburgergracht 73*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2009
- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische Effectrapportage Oosterdok (fase I en II)*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2011
- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische verkenning Stad om het IJ*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2016
- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische verkenning Haven-Stad*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2017
- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische verkenning Oosterdokseiland Zuid*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2017
- Monumenten en Archeologie. *Cultuurhistorische verkenning Marine Etablissement*. Amsterdam, Gemeente Amsterdam. 2018
- Stadsarchief Amsterdam, Beeldbank (SAA)
- Stadsarchief Amsterdam, Centraal tekeningen archief (CTA)

## Colofon

Datum: november 2021  
Status: definitief  
Tekst en onderzoek: Fenny Ramp  
Redactie: Hester Aardse

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2021  
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

De kennis uit deze uitgave mag door derden gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden mits van bronvermelding sprake is. Bij vermenigvuldiging op enigerlei wijze voor commerciële doeleinden voorafgaande schriftelijke toestemming van M&A nodig. M&A aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek. M&A doet zelf altijd haar uiterste best rechthebbende te vermelden en waar nodig om toestemming voor gebruik te vragen. Mocht u van mening zijn dat uw copyright geschaad is dan verzoeken we contact met ons op te nemen.