



Cultuurhistorische verkenning en advies

Driehoek Kop Java

Amsterdam 2012

Inhoud

	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle bebouwing, elementen en structuren	6
4	Advies	8
	Bijlage I: Historische kaarten en foto's	9
	Colofon	11

Inleiding

Projectbureau Zuidelijke IJever heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Driehoek Kop Java van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.



Projectbureau Zuidelijke IJever – Stedenbouwkundig Plan Driehoek Kop Java, contour.

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 vergunningstelsel 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 gemeente-overschrijdende zaken waardoor het geen inzicht biedt op de 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 wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. 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).

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. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

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. Tot aan de jaren '30 lag het zwaartepunt van de haven aan de oostzijde van het centrum, de zijde van het IJsselmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarna kwam vooral het Westelijk Havengebied tot ontwikkeling.

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. Deze kwam voort uit een advies van de zogenaamde 'transitocommissie' die was ingesteld om aanbevelingen op te stellen om de bruikbaarheid van de haven te verbeteren. De strekdam was nodig om de kleinere binnenvaartschepen die afmeerden aan de Oostelijke Handelskade tegen onaangename 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 stadskaat 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). Op de heenweg vervoerden de schepen vooral fabrieksinstallaties en spoorwagematerieel. Als retourvracht fungeerde koloniaalwaren. De maatschappij had haar hoofdkantoor in het bekende '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.

3 Betekenisvolle bebouwing, structuren en elementen

Doordat alle historische bebouwing van het Java Eiland is verdwenen, rest alleen de stedenbouwkundige structuur. Waardevolle elementen zijn de kademuren met meerpalen, aanvaarbescherming en bolders. Opvallend is het verschil tussen de zuidzijde (Javakade) en noordzijde (Sumatrakade). De Javakade beschikt 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 gezekeerd. 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. Opvallend is de natuurstenen afdekking van de kademuren op de uiterste punt van het eiland, aangezien deze alleen hier is geplaatst. Elders zijn granieten dekplaten toegepast. Op veel van deze platen is nog één helft van de verankering van de kraanbaan te zien.

Op de noordwestpunt van de Sumatrakade stonden oorspronkelijk ook meerpalen, maar deze zijn tussen 2000 en 2006 vervangen door grote bolders in de kademuur.

Op de westelijke punt is op 5 mei 1950 het monument 'Zeeman op de Uitkijk' van de hand van Pieter Starreveld geplaatst. Het monument werd in de loop der tijd enkele malen verplaatst, maar uiteindelijk op 4 mei 2003 teruggeplaatst op het Java Eiland.



Voorbeeld van een laat negentiende-eeuwse meerpaal en aanvaarbescherming.



Een historische, losstaande meerpaal naast een meer moderne bolder.

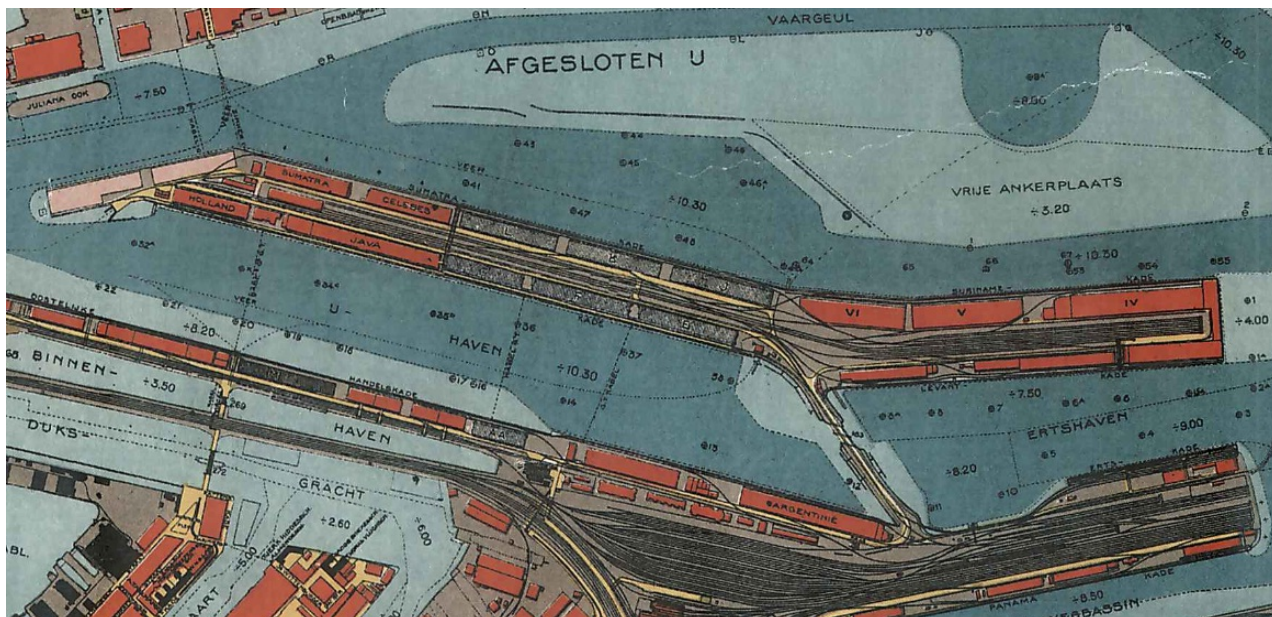


Natuurstenen dekplaten op de uiterst westelijke kademuur van het Java Eiland.

4 Advies

De bestaande woonbebouwing op het Java Eiland die vanaf begin jaren negentig op basis van een stedenbouwkundig ontwerp van Soeters Van Eldonk Architecten gerealiseerd is, sluit qua bouwhoogte en situering goed aan op de typologie van de historische bebouwing van het Java Eiland. BMA adviseert om toekomstige bebouwing hierop aan te laten sluiten.





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).

Colofon

Datum: 27-09-2012
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.