

QUICK SCAN PLANGEBIED MINERVAHAVEN AMSTERDAM

bureau Monumenten & Archeologie

Hester Aardse en Lidewij de Leeuw, april 2006

Inleiding

Haven Amsterdam (voorheen het Gemeentelijk Havenbedrijf) heeft in het kader van de ontwikkelingsvisie en het nieuw te maken bestemmingsplan Minervahaven aan bureau Monumenten & Archeologie gevraagd of er in dit gebied sprake is van bijzondere cultuurhistorische waarden teneinde daar rekening mee te houden. Op basis van een bezoek ter plaatse werd besloten dat het volstaat om een quick scan op te stellen voor het gebied. Voorliggende quick scan omvat achtereenvolgens de evaluatie van de archeologische waarden, ontstaan & ontwikkelingsgeschiedenis, conclusies & aanbevelingen. Een en ander wordt ondersteund door een reeks historische kaartbeelden.

Plangrens

Het plangebied Minervahaven wordt begrensd door het IJ in het noorden, een volkstuinencomplex en de Haparandaweg in het oosten, ten zuiden door de Nieuwe Hemweg/ Spaarndammerdijk en ten westen door de Mercuriushaven.

Evaluatie archeologische waarden plangebied Minervahaven

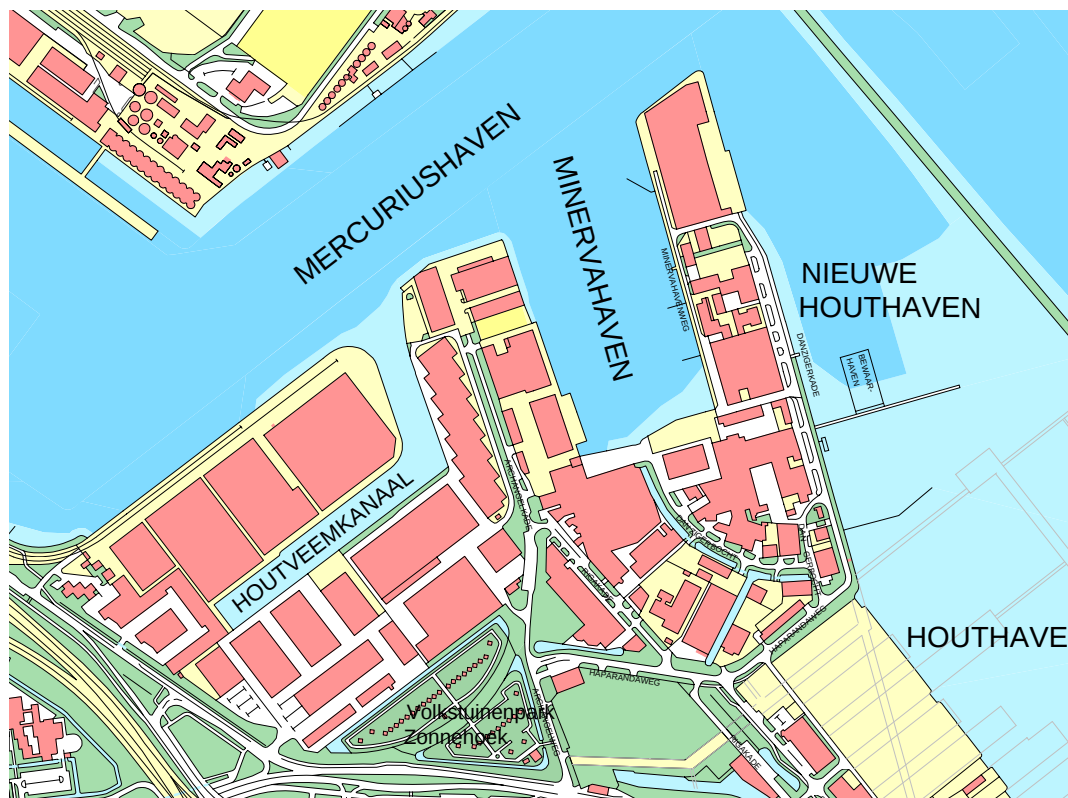
De Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland, regio Meerlanden en Amsterdam, laat zien dat het plangebied niet is gesitueerd in een gebied met archeologische waarden, omdat het plangebied niet op archeologische waarden is onderzocht. Terreinen waarvan bekend is dat er archeologische waarden zijn ontbreken eveneens. Ten aanzien van deze waardering dient te worden opgemerkt dat de CHW-kaart slechts een primair algemeen beeld geeft dat per specifiek plangebied nadere invulling behoeft.

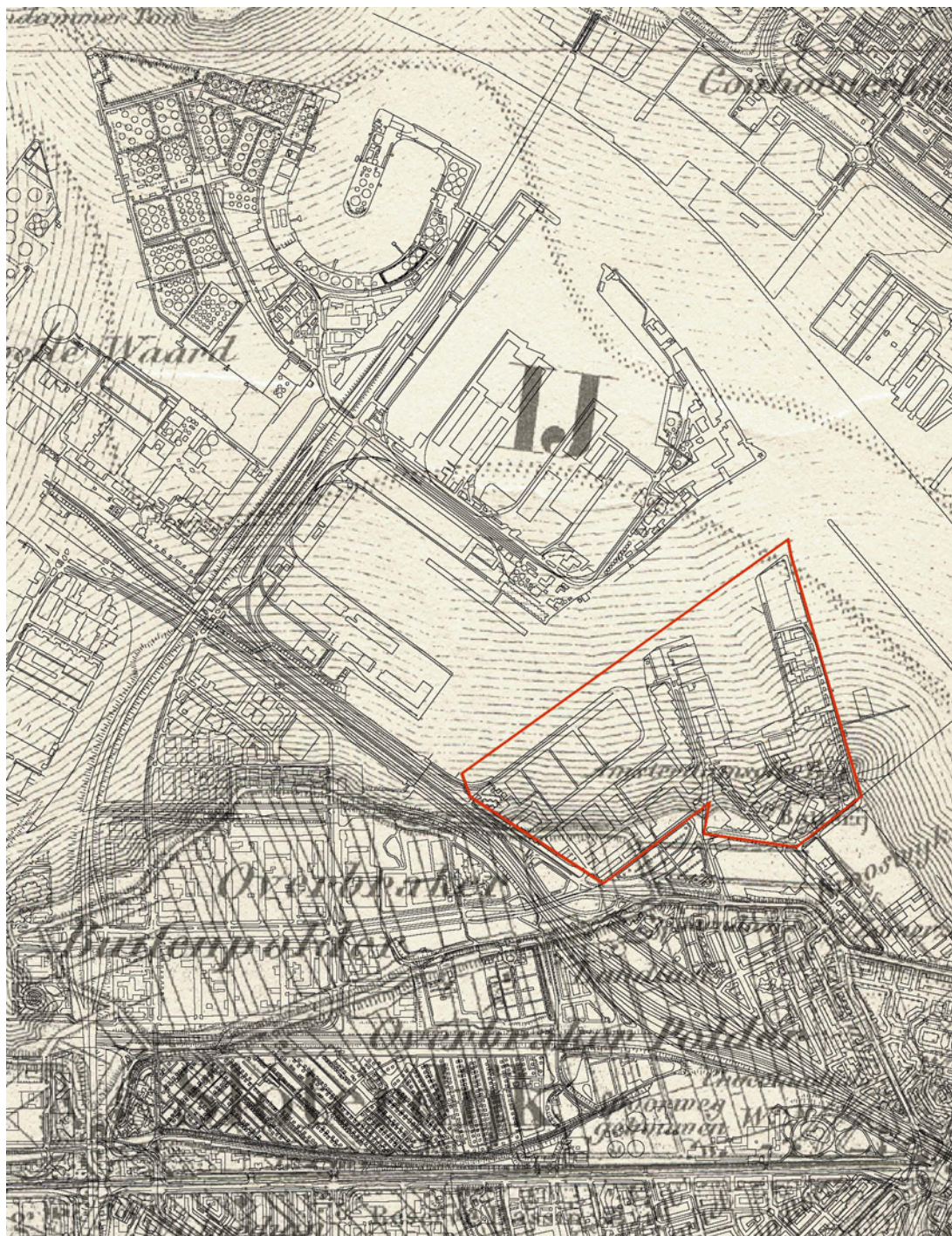
De locatie van het plangebied heeft tot aan het einde van de negentiende eeuw deel uitgemaakt van het IJ. Gedurende de Middeleeuwen tot aan het begin van de zeventiende eeuw werd het IJ gebruikt als vaarroute tussen Amsterdam en Haarlem. De landwegen waren zeer slecht, waardoor men per schuit over het IJ tussen Haarlem en Amsterdam reisde. Deze route was niet ongevaarlijk en bij stormen leden veel schepen schipbreuk. Historisch kaartmateriaal toont dat de Minervahaven wordt geflankeerd door de Amsterdammer polder. Deze polder, onderdeel van de Groote IJpolder, is in de jaren '70 van de negentiende eeuw drooggelegd. Aanvankelijk was de locatie van de Minervahaven zelf ook bestemd voor drooglegging. Er was echter een nijpend tekort aan ruimte voor houtopslag ten behoeve van de houthandel. Houthandelaren dreigden hun handel naar andere steden te verplaatsen. Om die reden is, na langdurige onderhandelingen tussen de gemeente en de Amsterdamse Kanaalmaatschappij, de Minervahaven aangelegd. Hoewel de Minervahaven altijd onderdeel van het IJ is gebleven, in tegenstelling tot het omringende gebied van de Amsterdamse polder, is de kans klein dat in de bodem van het plangebied Minervahaven nog resten van scheepswrakken aanwezig zijn. De ondergrond van het plangebied is door latere ingrepen (bouwwerkzaamheden waaronder de aanleg van de Minervahaven zelf) aanzienlijk is verstoord.

Samengevat is dit een gebied met lage archeologische waarden. Deze waardestelling houdt in dat vooraf geen inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is. Op basis van de Monumentenwet 1988, artikel 47 geldt voor dergelijke gebieden wel een meldingsplicht. Dit houdt in dat wanneer tijdens het bouwrijp maken van het terrein of de uitvoering van de bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische sporen worden aangetroffen, dat documentatie en berging van de bodemvondsten noodzakelijk is. Hierover dient per ommegaande melding te worden gemaakt aan het bureau Monumenten en Archeologie. In gezamenlijk overleg kan dan worden bepaald of en in welke mate maatregelen nodig zijn voor archeologische zorg.



Begrenzing plangebied Minervahaven





Projectie van huidige kaart over die van Topografisch Militaire Kaart uit 1854. De rode lijnen geven het plangebied Minervahaven aan.

Ontstaan & ontwikkeling

De Minervahaven in het licht van het Westelijk Havengebied

Van oudsher speelt de haven een economische spilfunctie in de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van Amsterdam. Daarbij speelde de houthandel een belangrijke rol. In de loop van de eeuwen is te zien dat de houthavens van Amsterdam langzaam opschuiven vanuit het centrum naar de westkant aan het IJ. De grootschalige 'moderne' ontwikkelingen van de Amsterdamse haven beginnen medio 19^{de} eeuw. Als gevolg van de overgang van zeil- naar stoomschepen en de schaalvergroting van de handelsschepen werd het Noordzeekanaal aangelegd en in 1876 geopend; een korte en directe verbinding van de Amsterdamse haven met de Noordzee. In eerste instantie werd het bestaande havenareaal aan de oostelijke zijde van de stad uitgebreid met de aanleg van het oostelijke havengebied.

De aanleg van het westelijk havengebied begint met de uitbreiding van de houthaven. Tussen 1878 en 1883 werd de Minervahaven aangelegd als westelijke uitbreiding van de oude Houthaven aan het IJ. Met een grootte van 90 ha wateroppervlak en 36 ha opslagterrein kwam deze haven grotendeels in het IJ te liggen en voor een klein deel in de noordelijke hoek van de Overbraker Buitenpolder. Aan de westzijde werd de haven geflankeerd door de Amsterdammer polder die in het kader van het Noordzeekanaal in dezelfde periode was aangelegd. De goed uitgeruste Minervahaven lokte de naar Purmerend uitgeweken houthandel weer terug naar Amsterdam. Kort daarop, in 1885, werd nog westelijker en ver van de stedelijke bebouwing de petroleumhaven aangelegd. In dezelfde tijd werd het net aangelegde oostelijk havengebied in gebruik genomen en veel bedrijven vestigden zich daar zodat het niet direct storm liep aan de westzijde. Bovendien richtten de rederijen zich traditioneel op de oostkant van de stad.

Desondanks sprak de gemeenteraad in 1913 haar voorkeur uit om de havens juist aan de westzijde te ontwikkelen. Voorts sloot de uitwerking van het Amsterdams Uitbreidingsplan uit 1935 aan op deze visie. Er waren tal van praktische redenen die de voorkeur voor het westelijk havengebied boven het oostelijk havengebied als zeehaven motiveerden: een kortere vaarweg; een korter traject om op diepte te houden en wellicht t.z.t. te verbreden; betere grond dus lagere kosten om het bouwrijp te maken; geen overbodig transport door eerst goederen naar de oostkant te varen en vervolgens weer terug naar het centrum te vervoeren; minder hinder van dwarsverkeer over het Noordzeekanaal; in het westelijk havengebied konden havens van verschillende functie en grootte op logische wijze, in onderling verband gerangschikt en voorzien van de juiste voorzieningen ingericht worden; er was ruimte voor industrieën die aan diep vaarwater moeten liggen; het bood mogelijkheden voor goede aanhechtingen aan de bestaande stad en de nieuw geprojecteerde woonwijken – de westelijke tuinsteden; en ten slotte bood het gebied ten westen van de stad ook op de lange termijn meer ruimte voor uitbreidingen. Direct na WOI werden er enkele uitbreidingen uitgevoerd. Er werd een nieuwe vlothaven in de Amsterdammer Polder aangelegd ten westen van en via een verbindingskanaal bereikbaar vanuit de Minervahaven. Ook werden gedurende het Interbellum de Westhaven (met de Fordhaven, nabij de Hembrug) en de Coenhaven aangelegd. Overigens voorzag het AUP ook in wijzigingen in de aanleg van de Minerva- en Houthavens, maar dat werd niet uitgevoerd.

De bedrijven die zich aan het einde van de 19^e eeuw in het oostelijk havengebied gevestigd hadden, vertrokken natuurlijk niet op stel en sprong naar de nieuwe havens aan de westkant. Na 1945 veranderde dat; er was tijdens de oorlog veel in de havens verwoest en de afmetingen van de zeeschepen namen verder toe waardoor de oostkant slechter bereikbaar was. In de jaren '60 werd duidelijk dat de havenfunctie van Amsterdam niet veel langer gepast kon worden binnen de bestaande gemeentegrenzen. Zo werd in 1965 1100 ha aan het Amsterdamse grondgebied toegevoegd ten behoeve van Mobiloil en gerelateerde chemische industrie. De visie op het grensoverschrijdende karakter van het havengebied wordt sinds 1964 gezien in het licht van regionale streekplannen waarbij diverse gemeenten bestuurlijk betrokken zijn.

Typerend is dat de te onderscheiden havengebieden een andere structuur hebben; het oostelijk havengebied kenmerkte zich als een cluster van eilanden dat inmiddels is getransformeerd tot woon- werkgebied. De havengebieden aan de noordzijde van het IJ tonen een structuur van een veelheid aan insteekehavens. Ook hier verloor het havengebied in de afgelopen decennia gaandeweg zijn functie. Tegenwoordig zijn het merendeels industrieterreinen die niet specifiek havengebonden zijn, danwel nieuwe woon- werkgebieden. Veel insteekehavens zijn gedempt zodat het havenkarakter afnam. Het westelijk havengebied toont nog altijd een grootschalig opgezette en grillige structuur van insteekehavens en industrieterreinen en is voor een groot gedeelte ook nog altijd als haven en industriegebied in gebruik.

Plangebied Minervahaven

Stedenbouwkundige situatie

De Minervahaven was grotendeels bestemd voor de aanvoer en verwerking van hout. De vorm van de haven werd bij de aanleg bepaald door de typische kromming aan de noordwestzijde en de tamelijk brede Danziger- annex Minervahavenkade, die vanuit de oude Houthaven werd doorgetrokken zodat een besloten insteechhaven parallel aan het IJ ontstond. Aan de (afgesloten) IJzijde werd de havenruimte benoemd als Nieuwe Houthaven met belendende vlothavens, de insteechhaven aan de binnenzijde werd betiteld als de Minervahaven. Tussen Minervahaven en (afgesloten) IJ werd een verbindingskanaal met een markante gekromd verloop aangelegd.

Het plangebied wordt sinds de aanleg gekenmerkt door een zeer dynamisch karakter, hetgeen bij de functie van haven- annex industrieterreinen past. Alle kades werden in de loop der tijd diverse malen vergraven en daarna weer deels of geheel gedempt, al naar gelang van de behoefte van de gebruikers en de veranderingen in de handel. Ook het verbindingskanaal werd deels gedempt maar is nog altijd herkenbaar in de Danzigerbocht met evenwijdig daaraan het restant van het kanaal in de vorm van een smalle waterloop. Na de Tweede Wereldoorlog werd het Houtveemkanaal gegraven waarbij het omringende terrein als bedrijfs- annex havengebied in gebruik werd genomen. De typische gebogen noordwestzijde van de Minervahaven werd aan de westzijde vergroot in de jaren '30 en uiteindelijk geheel vergraven na WOII toen de Mercuriushaven werd aangelegd. Daarbij werd de kromming vergraven tot rechte kades en werd de Danziger- annex Minervahavenkade definitief ingekort. Door al deze veranderingen heen zijn de constante factoren in de stedenbouwkundige structuur de besloten hoekige u-vormige insteechhaven van de Minervahaven, de Danziger- annex Archangelkade en de Danzigerbocht. Overigens is het in dit licht interessant om te weten dat Archangel en Danzig van oudsher belangrijke houthandelssteden waren.

Bebouwing

Net als de morfologische ontwikkelingen van de Minervahaven een grote dynamiek van graven en dempen laat zien, laat ook het bebouwingsbeeld een grote dynamiek zien. Op basis van globaal archiefonderzoek, vergelijking van kaartmateriaal en waarnemingen ter plaatse, lijken er nog slechts enkele gebouwen, overwegend (hout)opslagloodsen, aanwezig te zijn uit de eerste bouwperiode van de haven. Van de overige panden zijn de meeste in de loop der jaren gesloopt en vervangen door nieuwbouw danwel grondig verbouwd, zodat er van belangwekkende monumentale waarden geen sprake meer lijkt te zijn. Door actuele sloopplannen is er wel direct onderzoek verricht naar de loodsen op de Archangelkade 20 en 26 (zie hierna).

Overigens kan het natuurlijk altijd zo zijn dat men er op een later tijdstip achter komt dat er achter moderne gevels oudere loodsen schuil gaan. Om die reden verzoekt bMA om steeds wanneer er sprake is van sloop- of ingrijpende verbouwingsplannen contact op te nemen met bMA zodat er onderzoek naar de historische waarden verricht kan worden. Dergelijke onderzoeken en de documentatie ervan zijn van belang voor de kennis over de ontwikkelingen van het 19^{de} en 20^{ste} eeuwse industriële erfgoed.

Archangelkade 20

Dienst Milieu en Bouwtoezicht, dossier 39364, doos 280

Dubbele houten loods in 1922 opgericht voor de firma N.V. Hoogland en Zn. naar ontwerp van C. Kruyswijk en met bijzondere Amsterdamse Schooldetailleringen en met een constructie die voor begin 20^{ste} eeuwse loodsen gangbaar is. Ten tijde van het archiefonderzoek en veldwerk in 2005, bleek de loods al in zeer bouwvallige staat te verkeren. Door de tand des tijds en het feit dat de loods al enige jaren niet meer gebruikt werd, was er van de oorspronkelijke dubbele loods niet veel meer over; u-vormige opzet was niet meer intact en de hekwerken en andere waardevolle detailleringen en beletteringen waren inmiddels verdwenen. (bMA documenteert de gegevens). Hierdoor is de dubbele loods, hoewel karakteristiek voor het gebied, niet (langer) monumentwaardig.

Archankelkade 26

Dienst Milieu en Bouwtoezicht, dossier 35224

Uit het archiefonderzoek blijkt op dit perceel respectievelijk in 1919 en 1935 voor de firma H.C. Selter een houtloods gebouwd te zijn. In het dossier zijn geen bouwtekeningen aanwezig. Uit onderzoek ter plaatse begin 2006 blijkt dat er twee houtloodsen zijn met laminaatspanten, een loods bevindt zich op het zuidwesten van het terrein en de ander op het noordoosten. De zuidwestelijke hal heeft parabolische laminaatspanten met een I-profieldoorsnede die een breedte van omstreeks vijfendertig meter overspannen. De laminaatspanten van de noordoostelijke loods zijn niet uitgevoerd in I-profiel. De gevels zijn later toegevoegd en niet bijzonder. Oorspronkelijk liep de zuidwestelijke loods door tot aan de kop van de Archangelkade, zodat het direct aan het water grensde. Sinds enkele jaren is het ingekort en is er tegen de noordelijke kop van de loods een showroom annex kantoor geplaatst.

De eerste experimenten met laminaatspanten zijn door Karl Friedrich Otto Hetzer (1846-1911) in Weimar gedaan. Eerste toegepaste laminaatspanten met I-profiel werden in 1907 in Weimar geproduceerd en werden ook wel Hetzerspanten genoemd. Dergelijke laminaatspanten werden voor het eerst in 1921 in Nederland gemaakt in Doetinchem door de firma NEMAHO. Van de oorspronkelijke gewoonte om laminaatspanten uit te voeren met een doorsnede als I-profiel werd in de periode rond WOII afgestapt. Mogelijk is de aanvankelijke keuze voor een I-profiel terug te voeren op de gietijzer- en/of vroege staalbouw. Op basis hiervan en de informatie uit het dossier kan afgeleid worden dat de zuidwestelijke loods aan de Archangelkade 26 vermoedelijk uit 1935 dateert, de noordoostelijke zal na de oorlog zijn gebouwd.

Andere toepassingen van laminaatspanten met I-profielen in Nederland, voor zover bekend, zijn het voormalige RAI-gebouw Amsterdam, 1922 (gesloopt); de Oud Katholieke Kerk Amersfoort, 1927, de Veilinghal Kapelle-Biezeling, 1929 en de Veemarkthal 's Hertogenbosch, 1930.

In het licht hiervan zijn de laminaatspanten met een I-profiel tamelijk zeldzaam. Het verdient dan ook aanbeveling om te bezien of de spanten van de zuidwestelijke loods behouden kunnen blijven, bijvoorbeeld door middel van hergebruik.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van bovenstaande blijkt dat de Minervahaven elementen bevat die teruggaan tot de ontstaansperiode. Hoewel het gebied geen hoge cultuurhistorische waarde heeft, zijn diverse ankerpunten aanwezig die aandacht verdienen bij en de richting geven kunnen geven aan de toekomstige ontwikkelingen. Aangezien het havenfront van Amsterdam in hoog tempo verandert en oude bedrijventerreinen verdwijnen, verdient het daarom aanbeveling om middels een zorgvuldige omgang met deze ankerpunten de geschiedenis van de Amsterdamse haven(structuur) afleesbaar te houden.

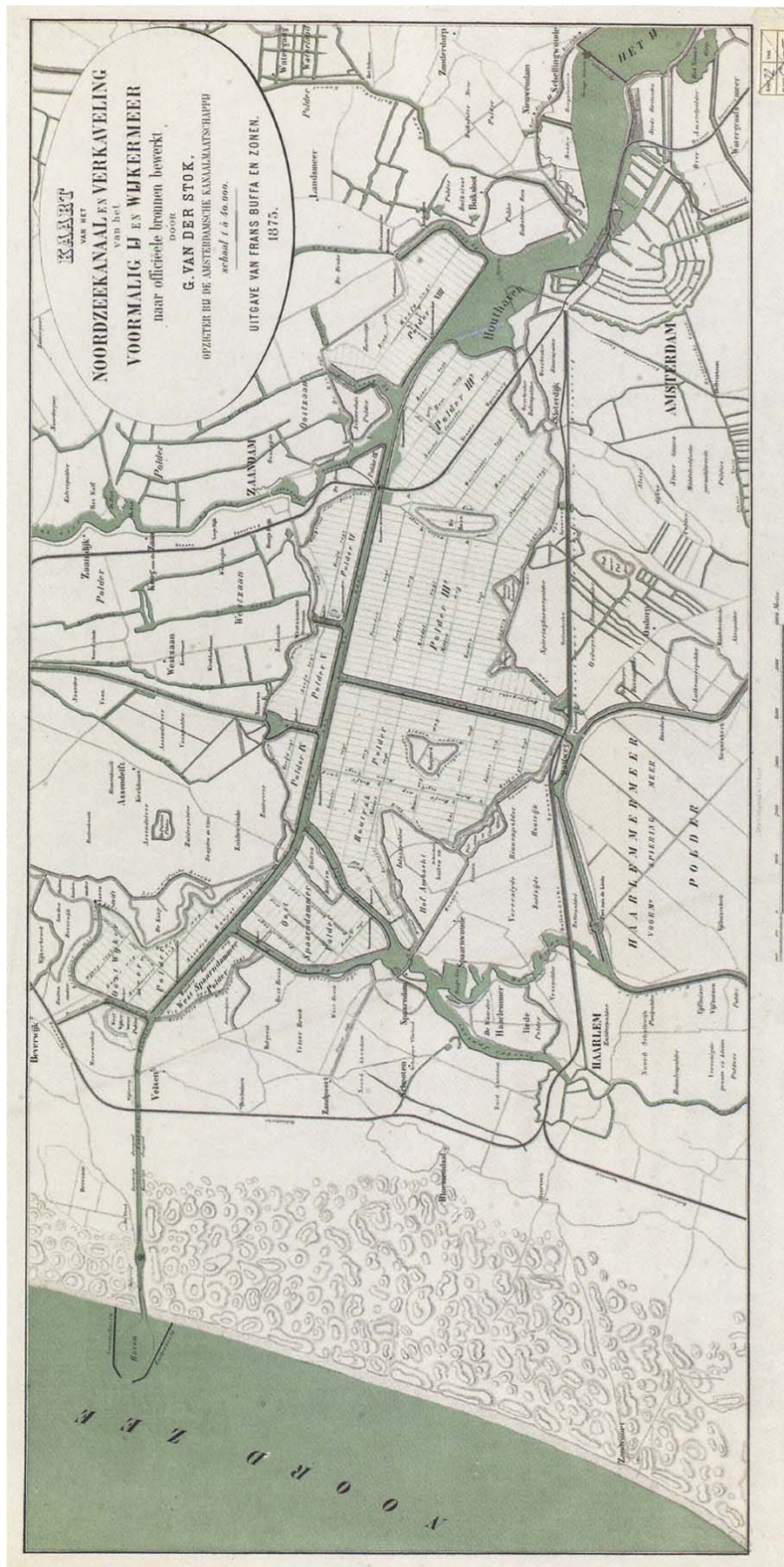
Karakteristieken en ankerpunten van het plangebied Minervahaven:

- Het karakter van de gehele zuidelijke oever van het afgesloten IJ / het westelijk havengebied dat gekenmerkt wordt door een aaneenschakeling van insteekhavens zoveel mogelijk handhaven.
- De Minervahaven vormt qua ruimtelijke opzet en bebouwingsschaal een interessante schakel tussen de kleine Oude Houthaven en de zeer ruim opgezette Westelijke havens
- De identiteit van het plangebied Minervahaven wordt gevormd door de grillige structuur van insteekhavens (Minerva- en Houtveemhaven), het oude verbindingskanaal (Danzigerbocht) en de Archangel- annex Danzigerkade
- weinig groen
- strakke hoge kades langs het waterfront
- directe zichtlijnen naar het water
- zichtlijnen tussen gebouwen
- ruim uitzicht op het IJ vanaf de Danzigerkade
- wisselende rooilijnen
- middelgrote percelen die op verschillende wijzen zijn ingericht;
 - o een groot gebouw (opslagloods) dat het hele perceel vult
 - o een centrale gebruikruimte waaromheen diverse losse gebouwen (kantoor, opslag etc) gegroepeerd zijn die in de rooilijn van het perceel staan
 - o diverse gebouwen die midden op het terrein staan met daaromheen vrije gebruikruimte
- uiteenlopende gebouwtypes van diverse bouwlagen
- de aanwezigheid van nog enkele –historisch gezien kenmerkende- grote, open houten opslagloodsen
- tezamen vormen deze aspecten een belangrijke inspiratiebron voor het herinrichtingsplan en het op te stellen beeldkwaliteitplan in het kader van de ontwikkelingsvisie Minervahaven

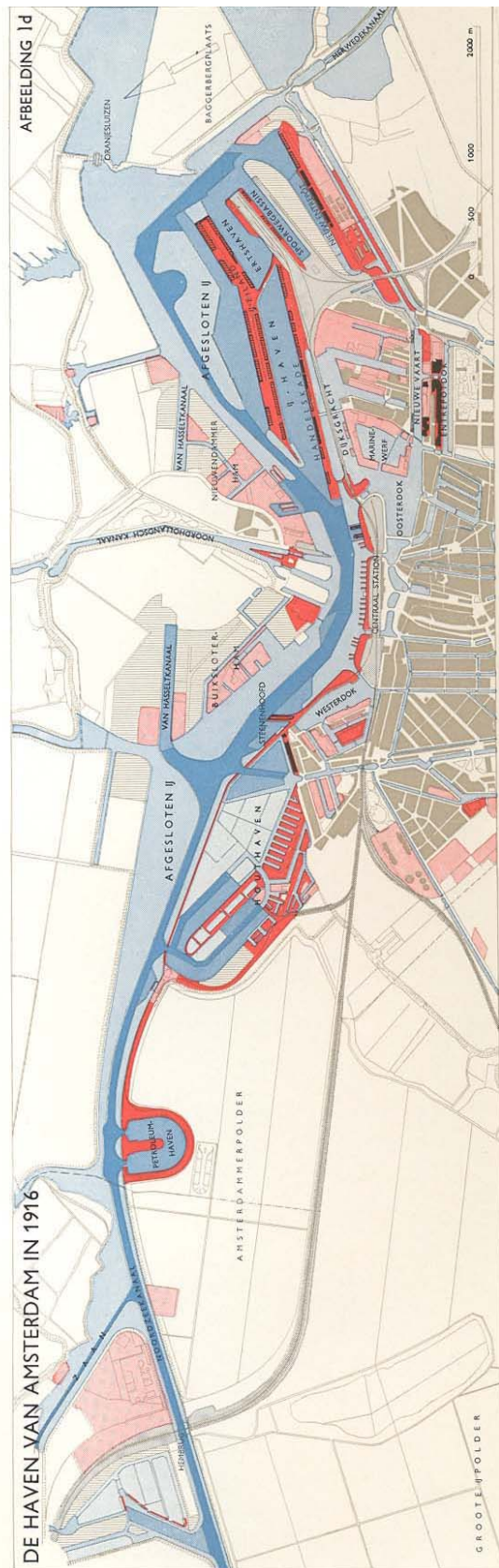
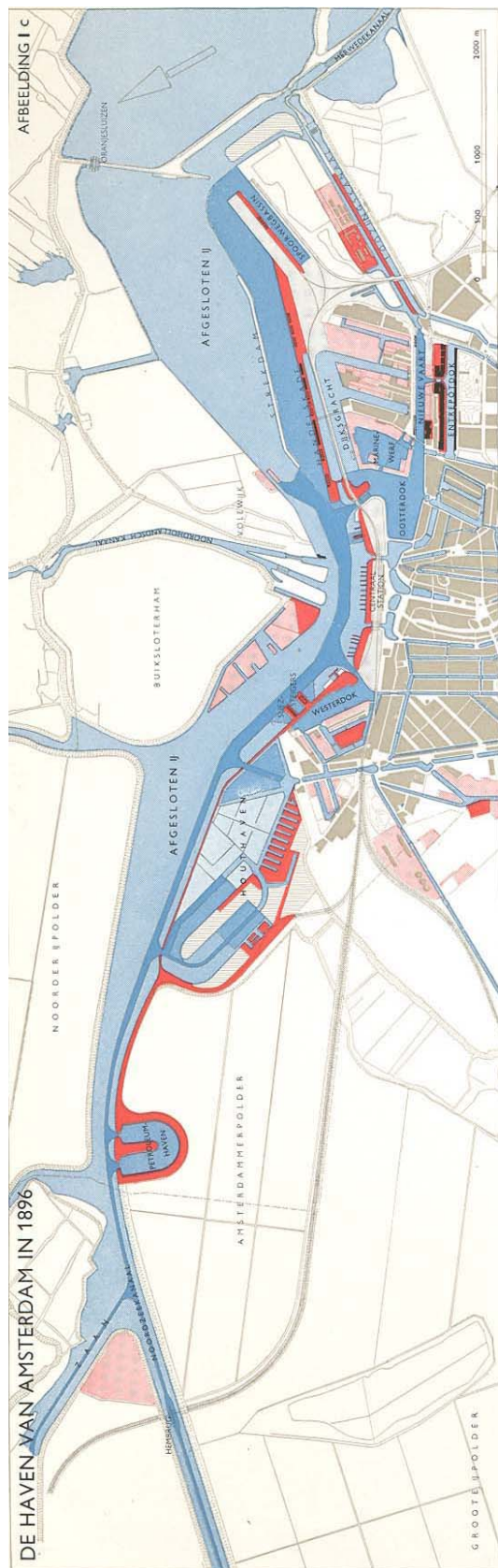
Historische kaartbeelden



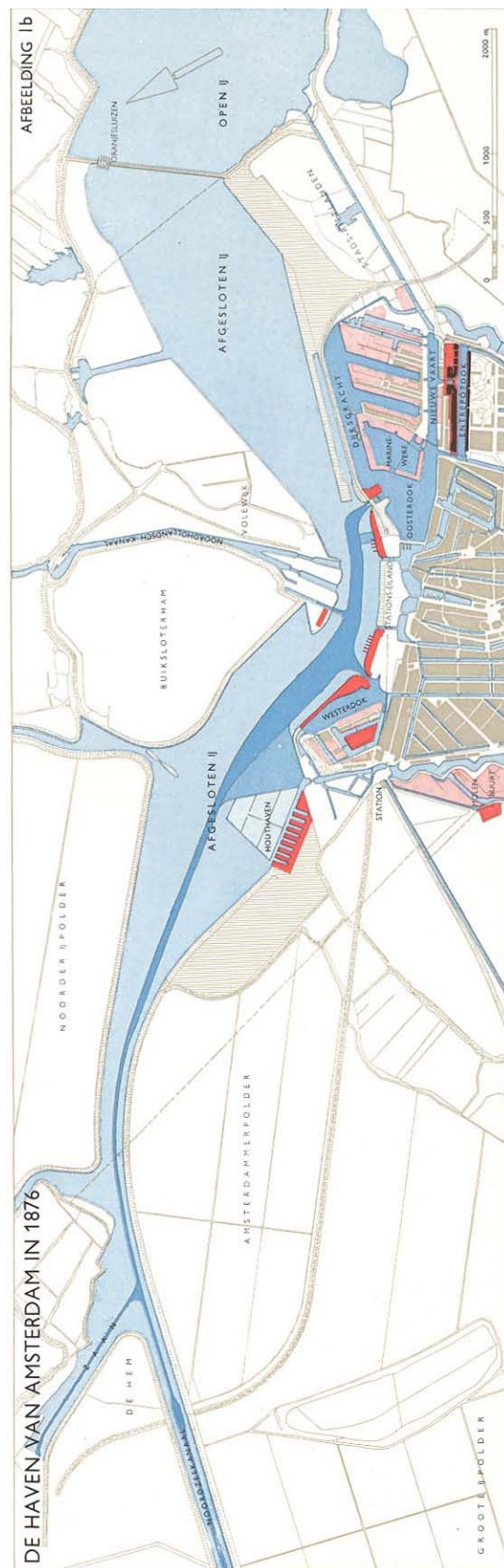
Detail Topografisch Militaire Kaart 1854



Kaart Noordzeekanaal en Verkeveling, 1875



Kaartenreeks uit *De Haven van Amsterdam*, PW, 1938



Kaartenreeks uit *De Haven van Amsterdam*, PW, 1938



v.l.n.r. 1867, 1879, 1896, 1906



v.l.n.r. 1930, 1948, 1978, 2000

Bronnen

Baar, P.P., 'Een nieuwe stadswijk in de Houthavens', in *Ons Amsterdam*, 42, 1990, p. 24-27

Dienst der Publieke Werken, gemeente Amsterdam, 'De haven van Amsterdam', uit de reeks *Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam*, 1938

Hameleers, Marc, *Kaarten van Amsterdam*, Amsterdam, 2002

Hengveld, dr J., *het gelamineerde hout in Nederland*, Delft University Press, 1979

Janse. H., *houten kappen in Nederland 1000-1940*, Delft University Press, 1989

Jansen, dr. L., 'geschiedenis van de Groote IJpolder', in *Ons Amsterdam*, 14, 1962, pp 89-91

Rossem, Vincent van, 'Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, geschiedenis en ontwerp', deel II uit de reeks *Cornelis van Eesteren architect urbanist*, Rotterdam 1993, pp 134, 220

Tijn, Th. Van, 'Het Noordzeekanaal en de Noordhollandsche scheepvaartbeweging', in *Ons Amsterdam*, 28, 1976, pp 242-253,

Velde, J.J. van der, *Stadsontwikkeling van Amsterdam, 1939-1967*, Amsterdam, 1968, pp 185-203

Voorlichting Velsen, '100 jaar IJmuiden en Noordzeekanaal', in *Ons Amsterdam*, 28, 1976, pp. 264-267

Zoest, Rob van (red.), *De Amsterdamse haven 1275-2005*, Amsterdam, 2005