

Hoe stad en haven elkaar weer vinden

43



Van Eesterengesprek
#43 20 mei 2015

Van Eesterenmuseum
Amsterdam



Hoe stad en haven elkaar weer vinden

Van functiescheiding naar functiemenging	4
Over het spoor	8
Wonen en werken apart	9
Uitbreiden door verdichten	9
Terug op de mental map van de Amsterdammer	10
Verbinding met de stad	13
Nummer vier van Europa	14
Derde Gouden Eeuw	14
Zorg voor de burens	16
Meer lezen	18
Colofon	18



Cornelis van Eesteren was zeer begaan met de sociale opbouw van het 'nieuwe' Amsterdam. Zijn functionalistisch stedenbouwkundig ontwerp ging uit van het scheiden van de functies wonen, werken en recreëren. Vanuit de woonwijken moest je binnen een kwartier op het werk kunnen zijn. Daarom positioneerde hij de haven, industrie en grote bedrijven op afstand van de woongebieden.

In het kader van 'Werk in West' gaf het Van Eesterenmuseum in 2015 een overzicht van de ontwikkeling van de werkgelegenheid voor de bewoners van Nieuw-West. De Amsterdamse Havens verdienen daarin een eigen plaats. Twee sprekers uit het veld nemen ons mee naar de haven van gisteren, vandaag en morgen.

Bart Vlaanderen, Projectleider Haven-Stad, en Leonie van den Beuken, Hoofd Cluster Ruimte & Milieu van Havenbedrijf Amsterdam, geven een inblik in de relatie tussen de haven en de stad. Hoe deze in de Gouden Eeuw volledig met elkaar verbonden waren, daarna steeds verder van elkaar verwijderd raakten en elkaar nu weer terug lijken te vinden. Enerzijds doordat de stad en de haven elkaar fysiek steeds dichter naderen door de gestage groei van het aantal hoofdstedelingen, anderzijds omdat de economische verbinding tussen de twee steeds sterker wordt.

De insteekhavens, zoals gerealiseerd in het Westelijk Havengebied, waren in de jaren vijftig een innovatie. Maar sinds de opmars van containerschepen en het verplaatsen van werven naar Azië is de positie van de Amsterdamse haven veranderd. Hoe heeft de haven de afgelopen 60 jaar ingespeeld op de veranderende vraag? En wat is er terecht gekomen van de visie van Van Eesteren?

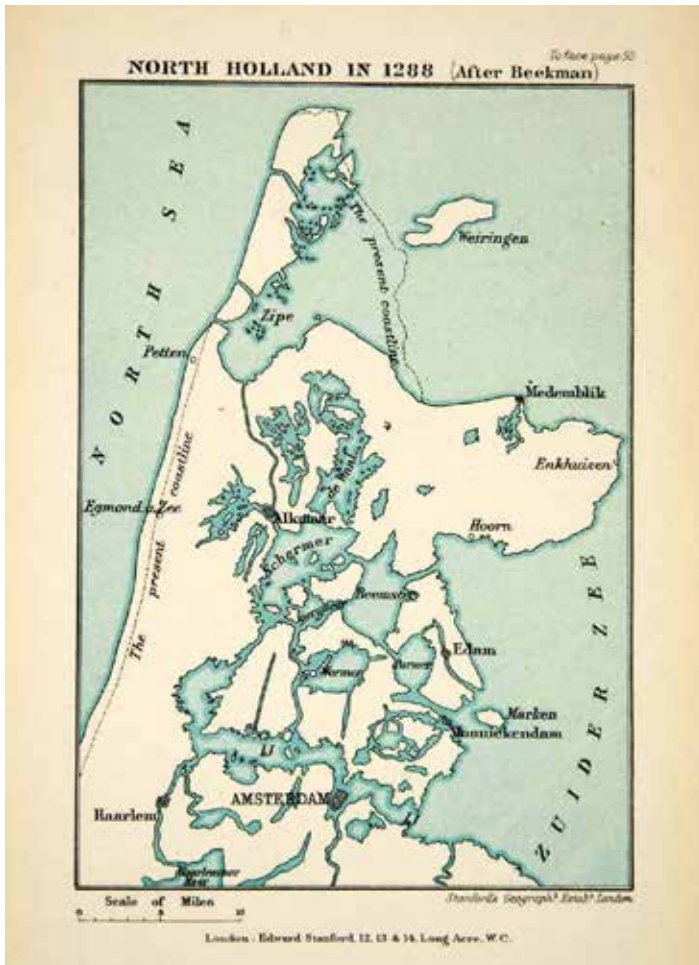
Van functiescheiding naar functiemenging

Bart Vlaanderen

'Het water is een belangrijke rode draad in de ontwikkeling van de haven en dus van Amsterdam,' begint Vlaanderen zijn schets van de geschiedenis van de Amsterdamse haven. 'In de middeleeuwen drong het zeewater via de Zuiderzee en het binnenmeer vrij diep het huidige Noord-Holland in. Dit binnenmeer is ontstaan door veenaafgravingen. Er ontstaat dan een haven op de plek waar de Zuiderzee overgaat in het binnenmeer, heel strategisch. In niet meer dan 30 jaar tijd wordt het hele stelsel van binnenmeren dan drooggemaakt. Rond 1720, is het water al aardig verdrongen door het nieuwe dijksysteem.'

Bart Vlaanderen

is hoofdontwerper van *Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam* en *programmamanager van de transformatiestrategie Haven-Stad*.



Noord Holland in 1288.
(Kaart van Stanford,
Londen, z.d.)

Hoe belangrijk die haven in de 17e eeuw was voor de stad, illustreert volgens Vlaanderen deze kaart. 'Geven kaarten normaal gesproken een gebied weer van zuid naar noord, deze kaart doet het precies andersom. De haven - met een woud van masten - moet op de voorgrond komen, en pas daarachter de kerktorens. Echt de hele stad had met de haven te maken; direct als scheepstimmerman of sjouwer, of indirect via een aandeel in de VOC.'



*Plattegrond Amsterdam,
van noord naar zuid
(kaart uit 1662)*

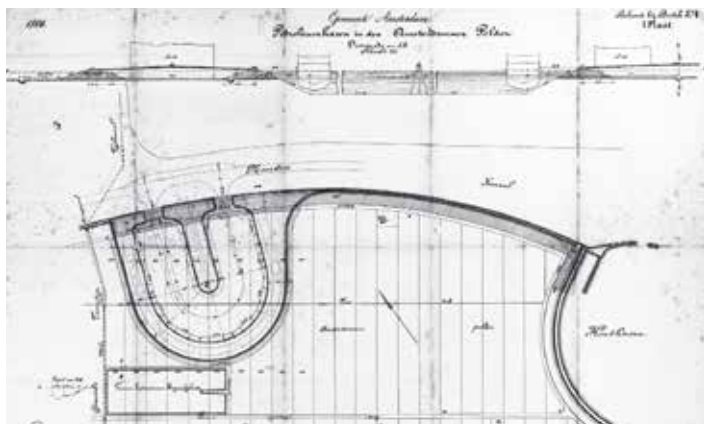
De haven verzandde echter. De schepen kwamen allemaal via de smalle straat tussen Texel en Den Helder de Zuiderzee op en voeren dan via Pampus naar de Amsterdamse haven. In de negentiende eeuw bleek het nodig de schepen via kanalen van zee naar de stad te loodsen. 'De eerste poging was het verbinden van een aantal bestaande kanalen tussen Den Helder en Amsterdam. Maar de schepen liepen er vast, het was geen succes. Daarom werd direct naar andere vaarwegen gezocht. Het volgende kanalsysteem volgde de bedding van de oude binnenmeren. Dit bleek een goede investering; de schepen uit de koloniën kwamen weer naar Amsterdam en de haven breidde voor het eerst sinds lang weer uit.'



*Vogelvlucht
Noordzeekanaal,
schets 1876*

*Projectie
Noordzeekanaal
op het IJ
(kaart uit 1850)*

Tot in de twintigste eeuw werd van alle havens het Oostelijk Havengebied het drukst bezocht. Dat betekende dat alle schepen vanuit het Noordzeekanaal eerst langs de stad moesten; door dat smalle punt tussen Noord en het stationseiland. 'Daarom werd de nieuwe petroleumhaven in de Havens West aangelegd; in een mooie hoefijzervorm waarin schepen konden aanmeren, de vaten lossen en weer uitvaren. Er werd flink afstand gehouden van de stad, die in razend tempo uitbreidde.'



Doorsnede en plattegrond van de Petroleumhaven met links daaronder de Nieuwe Westerbegraafplaats. (Kaart 1886)

Over het spoor

Tegelijkertijd werkte het Rijk aan een nieuw spoorwegnetwerk. 'Het kabinet van Thorbecke wilde de treinverbinding door-trekken naar de havens met een station bij de binnenstad. De stad zag daar niets in, die wilde juist het achterland ont-sluiten. Met de uitbreidingsplannen voor Plan Zuid moest er een groot station aan de Zuidoost kant van de stad komen. Bovendien wilde Amsterdam het water niet afsluiten met een station, dat moest een open front blijven. Het Rijk kreeg zijn zin. Het stationseiland werd opgespoten en het spoor doorgetrokken. De werven op de eilanden en de zeventien-de-eeuwse havens werden opgedoekt en alle industrie zou naar Noord verplaatst worden.'



Schetsontwerp spoorlijnen
rondom Amsterdam
(kaart uit 1845)

Wonen en werken apart

Maar toen de Publieke Werken in de jaren dertig aan de slag ging met een uitbreidingsplan voor Amsterdam, stond het voor twee grote opgaven: de uitbreiding van de haven en het creëren van werkgelegenheid. 'Het Oostelijk Havengebied was aan het verzanden dus uitbreiding van de havens moest westelijk van Amsterdam, vooral voor zeeschepen. Daarnaast kon Van Eesteren zijn ideeën over functiescheiding hier uitstekend toepassen; er was voldoende afstand tussen wonen en werken om geen overlast te ervaren, maar was wel makkelijk te bereiken op de fiets of met het openbaar vervoer. De Brettenzone vormde daarbij een groene buffer tussen industrie en woonwijk. Uiteindelijk is het plan niet uitgevoerd als op deze kaart. Na de oorlog bleek zowel de groei van goederen over het spoor als de overslag van vrachtverkeer, totaal onderschat.'



*Detail van het AUP:
de geplande Havens
West in Westerpoot
uit 1934*

*Havens West zoals
gerealiseerd, 2015*

Uitbreiden door verdichten

Ondertussen staat Amsterdam elk jaar opnieuw voor de opgave bijna 12 duizend nieuwe inwoners te huisvesten. Een tweede IJburg is niet wenselijk, zo heeft de gemeenteraad verklaard, en ook groengebieden moeten groen blijven. Wat wél ontwikkeld kan worden zijn voormalige bedrijventerreinen binnen de ring. Op die manier 'verdicht' je binnen de bebouwingsgrenzen. Bart Vlaanderen kreeg de opdracht deze gebieden binnen de ringzone in kaart te brengen. 'De meest kansrijke gebieden voor verdichting liggen aan de zogenaamde ringzone A10 en het IJ: de IJ-oevers, het Zeeburgereiland, de Zuidas I en II en het voormalige westelijke havengebied. Die gebieden zal Amsterdam de komende tien jaar transformeren tot Haven-Stad.'

Amsterdam is opdrachtgever voor de ontwikkeling en exploitatie van de gebieden van het toekomstige Haven-Stad, die niet onder het beheer van het Havenbedrijf vallen. De uitvoering van de transformatiestrategie gaat in elk geval duren tot 2040 maar waarschijnlijk langer.

Deelgebieden van het transformatiegebied:

1. Metaalbewerkerweg
3. Cornelis Douwes 2-3
- 4 Cornelis Douwes 1-2
5. Melkweg/
Oostzanerwerf
7. Stadshaven Minerva
8. Hempoint
9. Zaanstraat-Zonnehoek
10. Westerpark Noord
11. Westerpark Zuid
12. Coen- en Vlothaven
13. Alfa-driehoek
14. Sloterdijk bedrijven
Noord e.o.
15. Sloterdijk bedrijven
Zuid
16. Sloterdijk
kantorenstrook
17. Dorp Sloterdijk e.o.
18. Sloterdijk



De transformatie naar Haven-Stad is een complexe opgave want niet alleen de stad maar ook de haven groeit nog steeds. De Amsterdamse haven is de vierde van Europa. Dit zorgt voor werkgelegenheid en is belangrijk voor de economie. 'Het grote verschil met bijvoorbeeld het Oostelijk Havengebied is dat in Haven-Stad woningen, voor zover mogelijk, met de huidige bedrijvigheid worden gemengd', zegt Vlaanderen.

Daarmee liggen er dus twee grote opgaven. 'Ten eerste is de huidige regelgeving nog altijd gebaseerd op de scheiding van werk en wonen. Binnen de milieucontouren voor met name geluid is woningbouw op dit moment heel lastig. Bij gedetailleerde bestudering blijkt echter dat de zonering is gebaseerd op de bestemming van bedrijfsactiviteiten die uiteindelijk nooit zijn gerealiseerd. Die lijnen gaan we dus opnieuw trekken.'

Een tweede opgave is dat nu juist de Coen- en Vlothaven, middenin het geplande Haven-Stad, een goed functionerende en winstgevende haven is. Cargill, ICL en andere grote bedrijven zouden moeten verhuizen. 'Het college van B&W heeft besloten dat de bedrijven in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. Na 2025 wordt door het gemeentebestuur dan bekeken of het wenselijk is ook de Coen en Vlothaven te transformeren en daar dus de havenfunctie te beëindigen.'



Artist impression van de transformatie van de Houthavens

Haven-Stad beslaat 650 ha. 'Haven-Stad zonder de Coenen Vlothaven en de Minervahaven kan ruimte bieden aan ten minste 9000 nieuwe woningen. Met die haven erbij, loopt het aantal op tot 20.000 woningen. In Groot Westerpark worden de Westergasfabriek, het Westerpark, begraafplaats St. Barbara en de volkstuincomplexen aaneengeschakeld tot één groengebied, ieder met behoud van eigen karakter én beter ontsloten.'

Ook de andere gebieden staan op de nominatie om een transformatie te ondergaan. 'Sloterdijk heeft als kantoren-centrum zijn belofte niet waargemaakt. Daarom worden er 1500 tot 2000 woningen aan toegevoegd; dicht bij de stad en dicht bij het spoor en de ring. De Minervahaven is al volop aan het transformeren; de creatieve industrie heeft zich er gevestigd en er vinden regelmatig evenementen plaats. De transformatie van de Houthavens geeft een indruk van de invulling van de ontwikkeling; de havenfunctie is verdwenen maar de landtongen herinneren nog aan het vroegere gebruik. Ook is de aanlegsteiger voor de binnenvaart gebleven. Het REM-eiland zorgt bovendien voor bezoek uit de stad, zodat het niet alleen een slaapstad wordt.'

Terug op de mental map van de Amsterdammer

Leonie van den Beuken

In het derde kwart van de negentiende eeuw leken de dagen van de Amsterdamse haven geteld; de haven verzandde en het spoor was in opkomst. Eind jaren tachtig was de haven opnieuw op sterven na dood. De eerste crisis werd overwonnen door toegang te bieden via het Noordzeekanaal. En ook uit de tweede crisis is Amsterdam opgekrabbeld. 'Wat we hier als Havenbedrijf van geleerd hebben is om niet achter de ontwikkelingen aan te lopen maar klaar te zijn voor de toekomst.'

Onze haven groeit weer. In 2015 nam de export toe met 4,3 procent en de import zelfs met bijna 6 procent ten opzichte van 2013. De Amsterdamse haven doet dus mee op het internationale toneel, en moet continu inspelen op behoeften van bedrijven en hun klanten. 'Wat opvalt is dat de veranderingen elkaar steeds sneller opvolgen. Ook technologische ontwikkelingen zijn niet bij te houden. Denk aan 3D-printen. Vroeger haalden wij in het Westen de grondstoffen weg uit overzeese gebieden om het hier tot producten te verwerken. Nu vindt de productie plaats waar de grondstoffen vandaan komen en komen de half-fabricaten en eindproducten in grote zeecontainers naar de Rotterdamse haven. Wie weet wordt het met 3D-printen wel weer interessant om de productie dichterbij de vraag te hebben. Maar het omgekeerde is ook denkbaar, dat onderdelen die nu voor de auto-industrie in heel Europa bij ons liggen opgeslagen, straks in de garage kunnen worden uitgeprint.'

Verbinding met de stad

De haven is in de negentiende eeuw niet alleen fysiek uit de stad weggegaan, maar ook mentaal. De haven en de stad leven langs elkaar heen, met de ruggen naar elkaar toe. Terwijl Amsterdam haar bestaan aan de havens te danken heeft, profileert zij zich toch meer als een stad van hoofd dan van handen. Die tegenstelling is nergens op gebaseerd, zegt Van den Beuken 'Uit recent onderzoek blijkt dat 50 procent van de toegevoegde waarde van de Amsterdamse haven in de regio terecht komt. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Rotterdam waar de verhouding heel anders ligt.'

Leonie van den Beuken
*is hoofd van het Cluster
Ruimte & Milieu van het
Havenbedrijf Amsterdam.
Eerder werkte zij als
projectmanager voor de
stadsdelen Oost-Water-
graafsmeer en Wester-
park.*

De fysieke handel die in de haven plaatstvindt vereist ook hoog-zakelijk dienstverlening. De haven genereert immers niet alleen toegevoegde waarde in omliggende industrieën, maar heeft ook positieve effecten op de financieel zakelijke dienstverlening, bijv in Sloterdijk of de Zuidas. Eigenlijk waar Amsterdam in de zestiende eeuw ook groot mee is geworden.'

'Alles wat fysiek door de haven gaat, heeft ergens ook een dienstcomponent.'

De ambitie van het Havenbedrijf is dan ook om dit meer onder de aandacht van de Amsterdammers te brengen en de stad en haar bewoners zo meer bij de haven te betrekken. 'We streven ernaar de verbinding met de stad en de omgeving te herstellen; in werkgelegenheid, in wonen en in uitwisseling van producten en grondstoffen over en weer.'

'Waar mogelijk, willen we zelf de toon zetten, in innovatie, in vraag en in aanbod. Neem energie. We willen we niet langer alleen doorvoerhaven zijn maar ook onze eigen energie opwekken, en dan duurzaam. Wat er nu al gebeurt is frituurvet uit de regio en benelux omzetten naar biofuels. Op dat vlak zoeken schaalvergroting. We vinden dan ook dat onze nieuwe naam, Amsterdam Metropolitan Port, de lading beter dekt.'



*Inloed van de havens
naar omliggende
gebieden.*

Nummer vier van Europa

Havens Amsterdam is de vierde haven van Europa. De grootste is Rotterdam (vijf keer zo groot), Antwerpen (2 à 4 keer zo groot) en Hamburg (2 keer zo groot). De totale overslag van de Amsterdamse haven bedraagt 42,1 miljoen ton (incl. Zaanstad e.o. 51 miljoen ton). 'De Amsterdamse haven is een typische energie- of brandstofhaven,' vertelt Van den Beuken, 'Benzine, diesel, kerosine en kolen, deels voor onze eigen energievoorziening, deels voor de Duitse industrie. Daarnaast zijn we sterk in zogenaamde *agribulk*; soja, veevoer, fruitsappen, cacao, en koffie.' Ook meren per jaar gemiddeld 100 zee-cruiseschepen en 1800 riviercruiseschepen aan.

Derde Gouden Eeuw

De Amsterdamse haven creëert meerwaarde voor de stad als industriële hotspot, als internationale hub (overslag) en als aanbieder van diensten. 'Als het lukt om die drie kernen te verbinden, hopen wij als haven een bijdrage te leveren aan de *Derde Gouden Eeuw*, zoals Van der Laan het vaak noemt, met welvaart voor iedereen.' Amsterdam Metropolitan Port zet daarom in op het duurzaam maken van zowel bestaande als nieuwe activiteiten. 'Ten eerste willen we de klassieke haven-activiteiten versterken; zoals grondstoffen, agri en energie. Daarbij willen we innovatie en duurzaamheid versterken. We werken hard mee aan het verwezenlijken van innovatie, bijvoorbeeld in de implementatie van nieuwe technieken voor navigatie, planning en logistiek. Ook hier weer de vraag; hoe kunnen we ervoor zorgen dat bedrijven schoner gaan produceren? Het kernbegrip is dus *aanpassen*, op tijd aanpassen om te overleven.'



Amsterdam Metropolitan Port creëert meerwaarde voor de stad als industriële hotspot, als internationale hub (overslag) en als aanbieder van diensten.

Er is ook een keerzijde aan de nabijheid van stad en haven. 'Alle goederentreinen uit de haven moeten door het Centraal Station. Daar was in het verleden een apart goederenspoor voor in het midden door het station. Maar om de perrons te kunnen verbreden, is dat goederenspoor opgeofferd. Hetzelfde geldt voor de zeeschepen en de containerschepen; die moeten allemaal over het IJ, kruisen met de ponten, door dat smalle punt tussen het CS en Noord. Als we willen dat het vervoer over het water en het spoor groeit, en niet over de weg, is dat iets om rekening mee te houden.'

Zorg voor de buren

'Bekijk je de tekeningen van de haven van Van Eesteren, dan zie je heel veel water. In de loop der jaren is steeds meer behoefte ontstaan aan ruimte op het land. Plek om goederen op te slaan, voor kantoren en voor spoor- en weg-verbindingen. De economische verwevenheid wordt weer sterker en daarmee de ruimtelijke vermenging ook. Scheidingen vervagen. Haven en natuur gaan goed samen, haven en recreatie ook, zoals in Ruigoord. Haven en wonen moet geen probleem zijn mits aan een paar voorwaarden wordt voldaan.'

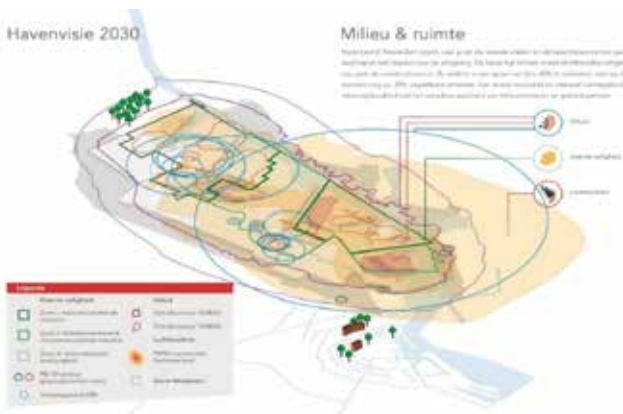
De belangrijkste milieuzone is die van het geluid. 'Als je niet goed slaapt, heeft dat direct gevolgen voor je gezondheid en je productiviteit. De uitstoot van fijnstof is op dit moment geen probleem, maar als de stad naar de haven trekt moet je in de gaten houden wat er gebeurt als de industrie die fijnstof produceert, zoals de agribulck, zou gaan groeien.



*Arts impression
Hembrugterrein
(Zaandam)*

Maar het Havenbedrijf realiseert zich heel goed dat je er met lijnen trekken alléén niet komt. 'Komen mensen eenmaal dichtbij wonen, dan zullen die soms last ervaren. Daarom is een innovatiefonds in het leven geroepen.' Drie partijen werken hierin samen; de bewoners, de bedrijven en het Havenbedrijf. 'Bij de koop van hun huis dragen de bewoners een klein bedrag bij, de bedrijven en wij betalen het grootste deel. Zo heeft Cargill een filter geplaatst waardoor de geuroverlast tot een minimum is teruggebracht. Ook de stofoverlast van de mineralenoverslag is enorm beperkt.' Een belangrijke vernieuwing is ook de toepassing van walstream. 'Alle binnenvaart- en riviercruiseschepen die in Amsterdam willen aanmeren, moeten hier gebruik van maken. Hiermee is een einde gekomen aan draaiende dieselmotoren en dus aan die notoire brom en de luchtvervuiling. Rederijen van zeeschepen hebben gekozen voor een ander type innovatie die niet alleen aan de wal maar ook onderweg de uitstoot beperkt; een nóg groter milieuvoordeel dus.'

'Mocht het zover komen dat besloten wordt de Coen- en Vlothaven in te leveren ten behoeve van woningbouw, dan is dat een verlies voor de haven.' zegt Van den Beuken. 'Het is niet alleen één van de oudste maar ook één van de best functionerende havenbekkens. De doorgang is diep en breed. Met de opening van de nieuwe zeesluis in 2019 kunnen juist dáár de allergrootste zeeschepen ter wereld terecht. De positieve kant is dat Haven-Stad de havens echt weer terugplaatst op de mental map van de Amsterdammer.'



Meer lezen

Transformatiebesluit Haven-Stad.

Ontwikkelen in stappen Maurits de Hoog.

Uit: PLANAmsterdam is een uitgave van de
Dienst Ruimtelijke Ordening Gemeente Amsterdam

Colofon

Tekst: www.ietswaart.nl

Beeld: Dienst Ruimtelijke Ordening Gemeente Amsterdam,
tenzij anders aangegeven. Rechthebbenden van
beeldmateriaal kunnen contact opnemen met het
Van Eesterenmuseum.

Vormgeving: www.anoukjohanson.nl

Van Eesterenmuseum **Amsterdam**

Burgemeester de vlugtlaan 125

www.vaneesterenmuseum.nl

info@vaneesterenmuseum.nl

