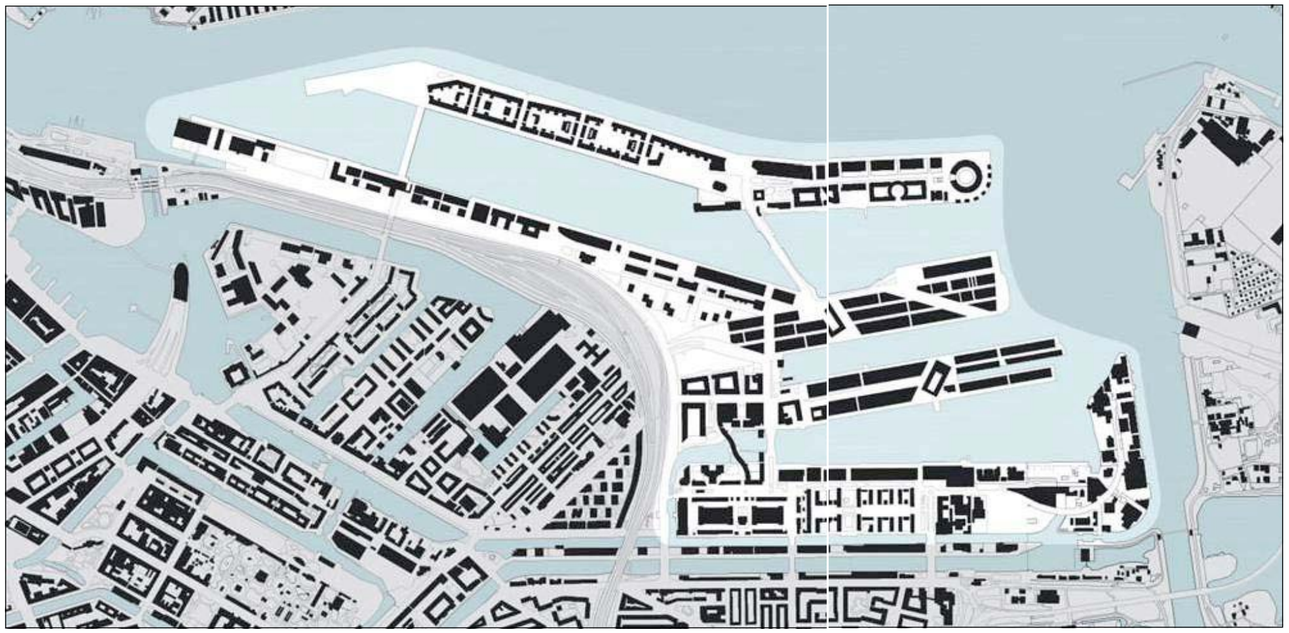
Het Oostelijk Havengebied

Een uitgestoken hand met haar vingers in het IJ

In 1915 krijgt de Amsterdamse haven na een ontwikkeling van 330 jaar haar uiteindelijke vorm. De laatste aangeplempte eilanden in het Binnen IJ vormen met elkaar het Oostelijk Havengebied.
Door de toenemende handel breidt de stad zich uit van een stad aan het IJ, met de haven aan het Damrak, naar een stad met steeds meer havengebieden.

TEKST: BASTIAAN E. VLIERBOOM
ILLUSTRATIE: PAUL OUWERKERK
FOTO'S: JEROEN MUSCH, STADSARCHIEF AMSTERDAM



Het Oostelijk Havengebied, een eilandengroep gelegen in het Binnen IJ

Vanaf 1500 concentreren de activiteiten zich zo'n 86 jaar achtereen aan het Damrak. Aan de oostkant bestaat de stad uit de Oudezijds Voorburgwal (met De Oude Kerk) en de Oudezijds Achterburgwal, met de Kloveniersburgwal – Geldersekade als grens. De westkant van de stad bestaat uit de Nieuwezijds Voorburgwal (met De Nieuwe Kerk) en de Spuistraat en loopt tot aan het Singel.
In de zes jaar daarna groeit Amstelredam met de 'Eerste en Tweede Uitleg' zowel in oostelijke als westelijke richting. De uitbouw moet de scheepsbouw, houthandel en haven meer lucht geven. Het aanplempen van de eilanden Uilenburg, Marken en Rapenburg aan de oostkant voorbij de Oude schans, zorgt daarvoor. Het is dan 1592.

Westelijke Eilanden

Na 20 jaar volgen de Westelijke Eilanden in de 'Derde Uitleg' van de stad. De werkzaamheden aan de westelijke eilanden vinden plaats tussen 1613 en 1625. Bickerseiland, Prinseneiland, Realeneiland lijken qua model op de eilanden aan de oostkant. Ze geven vooral ruimte aan de nieuwe pakhuizen en scheepswerf van de West-Indische compagnie. De oostelijk gelegen Wael (reparatieplaats voor schepen) wordt gedempt en het Waalseiland ontstaat, waar percelen worden uitgegeven voor bouw.

Oostelijke Eilanden

Rond 1650 ontstaan de Oostelijke Eilanden, deels aangeplempt in het IJ en deels gegraven in de destijds oostelijk gelegen weilanden. De eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg liggen ten noorden van de Hoogte Kadijk. De verschillende openingen met allemaal eigen namen zoals de Zoutkeetsboom en Hannekes Boom, worden 's avonds afgesloten met drijvende boomstammen.
Over de 'Vierde Uitleg' besluit het stadsbestuur in 1656. Deze 'Uitleg' is ingegeven door de noodzaak de Oostelijke Eilanden met fortificaties te beschermen, omdat deze dan al enige jaren in gebruik zijn genomen door de scheepvaart. De fortificaties worden doorgetrokken tot over de Amstel naar het IJ. De Stad is af, de groei is eruit en Oostenburg pas rond 1720 volgebouwd. De kaart van Amsterdam blijft circa honderd jaar ongewijzigd.

Westerdok en Oosterdok

De omsloten watervlakten Westerdok en Oosterdok vormen zich in 1832 als door de aanleg van Oosterdoksdam, Westerdoksdam en Westerdokseiland dit deel van het IJ wordt afgescheiden. Eb en vloed verdwijnen daarmee in dit gedeelte van het IJ dat op dat moment nog in verbinding staat met de Zuiderzee.

Nieuwe verbindingen naar Zee

In 1824 is het Noordhollandsch Kanaal richting Den Helder een feit. Door de opening van het Noordzeekanaal vijftig jaar later, wordt de haven van Amsterdam weer bereikbaar voor grote zeeschepen. Als laatste route naar het IJ wordt in 1892 het Merwedekanaal geopend, later verdiept en vergroot tot het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952.



Het Oostelijk Havengebied, de laatste nieuwe haven in het IJ

Het Westelijk Havengebied

Gelijktijdig met de aanleg van het Noordzeekanaal wordt voor de over- en opslag van hout de Houthaven gegraven. Dit is de eerste gegraven haven van Amsterdam. Ook gaat men aan de gang met de bouw van de Oranjesluizen. Om de waterstand in het kanaal goed te kunnen regelen, is het noodzakelijk het IJ aan de oostzijde af te sluiten van de Zuiderzee. In september 1872 vaart het eerste schip door de sluis en volgt de opening van het Noordzeekanaal in 1876.

Het Oostelijk Havengebied

Het Oostelijk Havengebied bestaat bijna helemaal uit kunstmatige schiereilanden, aangelegd tussen 1874 en 1927. Met de ontwikkeling van de Oostelijke Handelskade krijgt Amsterdam voor het eerst een haven met diep water, in die tijd een vereiste om in de vaart der volkeren mee te kunnen. Met de bouw van de pakhuizen Europa, Azië en Africa start in 1883 de eigenlijke ontwikkeling van de kade. De opzet is voor die tijd modern, met een spoorlijn en (stoom-)kranen voor het laden en lossen.

Java- en KNSM-eiland

Met de verlenging van de westelijke IJkade in 1904, ontstaat opnieuw een schiereiland. Aanvankelijk is dit eiland slechts een golfbreker, uitgebreid en opgehoogd met baggerspecie uit het Noorzeekanaal. Het water tussen het Javaeiland en de Oostelijke Handelskade vormt de IJhaven. Het water ten zuiden van het KNSM-eiland wordt de Ertshaven, met aan de overzijde de eilanden Sporenburg en Borneo. In de eerste helft van de 20ste eeuw is het Oostelijk Havengebied volop in ontwikkeling. Vanaf hier vertrekken de passagiersschepen naar Amerika en Nederlands-Indië. Het is een komen en gaan van schepen met vracht uit de koloniën.

Transformatie van havengebied naar woongebied

Met de verplaatsing van de havens in westelijke richting langs het Noordzeekanaal naar zee, komt een steeds verdere transformatie van de stad tot stand. Hierdoor worden in omgekeerde richting nieuwe woongebieden aan Amsterdam toegevoegd. In het Oostelijk Havengebied, de laatst aangelegde haven in de stad, verschijnt als eerste een aantrekkelijk woongebied, gevolgd door de Westerdok en de Houthaven. In de toekomst moet de Havenstad plaats bieden aan 40-70.000 woningen: bijna een volledig nieuwe stad binnen de ring A10.
Ook de Noordelijke IJ-oever verandert volledig met de ontwikkeling van NDSM, Buiksloterham, Overhoeks, Hamerkwartier en Oranjewerf. Aan de Zuider IJ-dijk die zich uitstrekt tussen Oranjesluis en de Amsterdamsebrug, zal zich aan de rand van het Zeeburgereiland ook een nieuw stuk stad presenteren. Rondom het IJ zullen hiermee alle randen bebouwd zijn.



Het Oostelijk Havengebied, als eerste een nieuwe woonwijk

Binnen IJ

Het water van het IJ transformeert als gevolg van de randbebouwing van wat oorspronkelijk een baai van de Zuiderzee was die de Amsterdamse binnenstad scheidde van Amsterdam-Noord, tot een binnenmeer waar de stad met een enorme oeverlijn omheen ligt. Het Oostelijk Havengebied ligt middenin dit meer. Het strekt de vingers uit naar de buren zowel aan de overzijde van het water als aan de andere kant van het spoor. Zichtbaar en voelbaar zijn daar nieuwe ontwikkelingen volop gaande.

Bastiaan E. Vlierboom
Architect, urbanist en conceptionist.
Als vrijwilliger is hij betrokken bij het BAC – Amsterdam.
Vanaf de transformatie van haven tot woongebied woont hij op het Borneo-eiland.
www.architizer.com/firms/devlierco-amsterdam-nl
www.architizer.com/projects/villavlier

