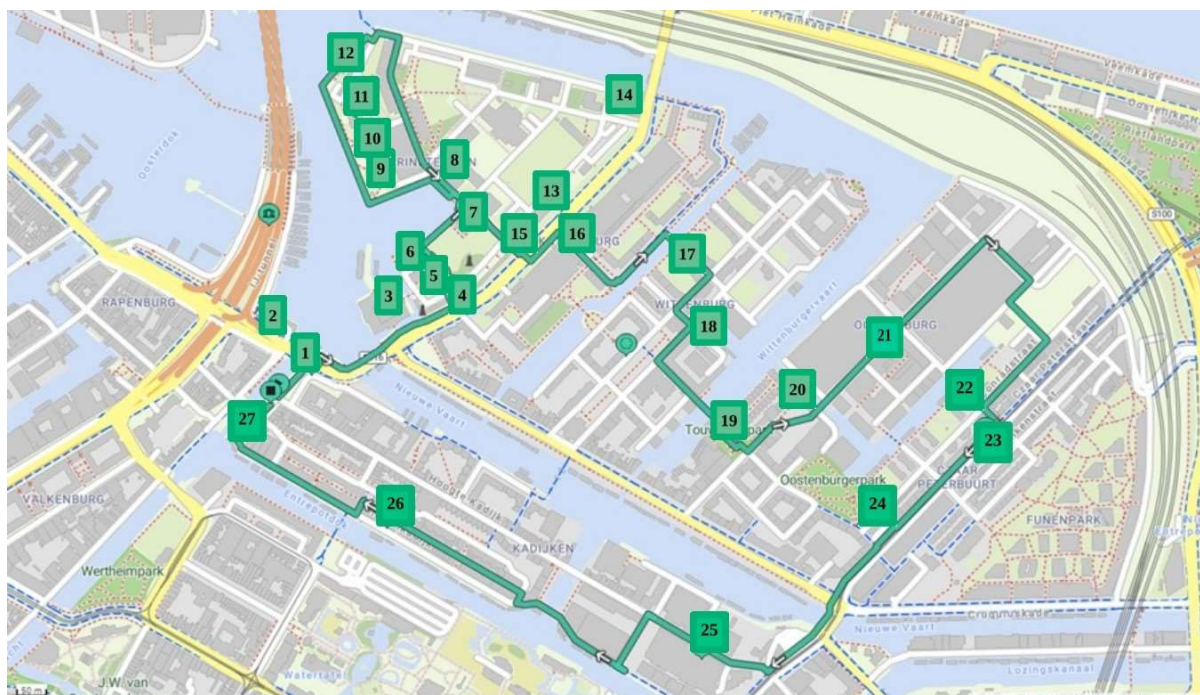


9 De Oostelijke Eilanden



Korte beschrijving

Het oosten van Amsterdam is het leukste kwartier van de stad. Het ligt op de flank van het IJ en is heel lang havengebied geweest. Daarom is er veel industrieel erfgoed te bewonderen. Dat geeft een mooie afwisseling in de stadsbouw. Er ontstaan ook telkens nieuwe buurtjes. Wij gaan het Marine Etablissement bezoeken, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg en wandelen via het Entrepotdok terug.

We starten op het Kadijksplein, een sfeervol plein met leuke cafés. Hier moeten in het verleden veel matrozen rondgelopen hebben.

Bus 22 (Muiderpoortstation – Centraal Station – Station Sloterdijk) Halte Kattenburgerplein

Bus 246 (Schiphol – Station Zuid - Oostelijk Havengebied) Halte Kadijksplein

1

Op de hoek met de Schippersgracht staat het voormalige Zeemanshuis. Het is een klassiek gebouw uit 1856 in wat ik maar de Koning-Willem-IIIstijl noem, de Nederlandse variant op de Victoriaanse stijl, een beetje protserig, met torens, balkons en vlaggen. Het Zeemanshuis is zijn allure een beetje kwijtgeraakt doordat het meerdere malen is verbouwd en opgetopt. Hier sliepen de zeelieden van de grote vaart als zij voor enkele dagen aan wal gingen.



In de jaren 1970 is deze faciliteit tegelijk met de haven naar het Westelijk Havengebied verplaatst. Op dit moment is het gebouw in gebruik bij de Youth With A Mission, die de wereld wil verblijden met Jezus als voorbeeld.

We lopen voor het Zeemanshuis langs en steken de Prins Hendrikkade over.

2

Links staat het gebouwtje van [Arcam](#), het Architectuur Centrum Amsterdam. Het bijzonder vormgegeven gebouwtje van René van Zuuk uit 2003 is gevouwen in een 'huid' van verzinkt aluminium.

Leuk om na afloop van de wandeling te bezoeken.

3

Vóór ons rijst het Scheepvaartmuseum als een castellum op uit het water. De knoepierd is in 1656 gebouwd als het Zeemagazijn of arsenaal van de Admiraliteit, afdeling Amsterdam. Het ontwerp is van stadsarchitect Daniël Stalpaert: een monumentaal classicistisch, symmetrisch gebouw in het kwadraat.

Toen Nederland nog een republiek van zeven provinciën was (1581 – 1795) werd de Marine Admiraliteit genoemd, het legeronderdeel ter zee. Het stond onder gezag van de stadhouder, voor zover die er was, en anders van de Staten-Generaal. Het kantoor van de Admiraliteit was aan de Oudezijds Voorburgwal in het Princenhof. Michiel de Ruyter, één van de admiralen, zal geregeld tussen daar en hier heen en weer gelopen hebben.

We lopen er voorlangs de Kattenburgerstraat in. Een classicistisch poort links geeft toegang tot het Marine Etablissement. We gaan naar binnen.

Omdat het nog steeds militair terrein is, is het niet precies aan te geven waar je wel en niet kunt lopen. Volg de bezienswaardigheden, maar het kan zijn dat je er niet bij in de buurt kunt komen. Dan moet je de route volgen zoals die is aangegeven op je kaartje.

4

Het Marine Etablissement is militair terrein, al sinds de 17^e eeuw. Sinds 2015 is de zuidwestkant opengesteld voor het publiek. Er zijn plannen om dit aantrekkelijke stukje stad voor woningbouw te ontwikkelen.

Het terrein wordt afgeschermd van de buitenwacht door een lange muur en een langgerekt gebouw. Het Poortgebouw is onderdeel van dit lange gebouw, de Voorwerf. Het is nog het enige originele gebouw uit de 17^e eeuw. Ooit lagen even verderop in een dok of op de oever tal van schepen in aanbouw of in onderhoud. Het zal toen wel een bedrijvigheid van belang geweest zijn. De functie van werf is in 1915 opgeheven. Op de tekening hieronder kun je zien hoe het terrein er rond 1700 bijlag.



Het marineterrein is in de loop der eeuwen van gedaante veranderd door aanplantingen en inkaderingen. In de 19^e eeuw werden indrukwekkende gebouwen in de koning-Willem-III-stijl gebouwd om de officieren en kadetten te huisvesten. In de jaren 1960 onderging het terrein opnieuw een metamorfose. Een stuk water werd ingepikt voor de IJ-tunnel en veel gebouwen zijn gesloopt.

De nieuwe inrichting straalt lichtheid en doelmatigheid uit. Architect/ingenieur Frans de Weger was verantwoordelijk voor de stedenbouwkundige vormgeving het ontwerp van veel gebouwen.

In 2013 heeft Defensie het terrein grotendeels verkocht aan de gemeente Amsterdam, die hier een leuke wijk wil bouwen. In 2018 bedacht Defensie zich: om strategische redenen is het belangrijk een post in de hoofdstad te behouden.

Hoe dan ook, het terrein zal herontwikkeld worden. De gemeente bereidt dat natuurlijk goed voor en verwacht rond 2026 te kunnen starten met de uitvoering. De gemeente heeft een speciale [projectpagina](#). Het Marineterrein wordt in de tussentijd voor de gemeente beheerd door een bureau dat ruimtes tijdelijk verhuurt aan kleinschalige ondernemingen, die passen bij het autoluwe karakter van de wijk.



5

Links voor ons op het veld staat de fontein van Arthur Spronken. Vier vrouwelijke boegbeelden met een pronte voorgevel en wapperende haren besproeien een wereldbol. Als je goed kijkt zie je dat de dames nogal teleurgesteld kijken. Of staan ze juist heel ontspannen te genieten?

6

Het Commandantsgebouw was het kantoor van de commandant en zijn staf. Met een lange luifel is het verbonden met de woning van de commandant. De commandant had een prestigieuze functie. De benedenverdieping van zijn kantoor was bestemd voor representatieve doeleinden. Beide zijn ontworpen door Frans de Weger en zijn medewerkers.

Wij gaan naar rechts stevenen af op het voormalige officiersgebouw.

7

Het officiersgebouw is gebouwd in 1966. Hier overnachtten doordeweeks de officieren, met de mess op de verhoogde benedenverdieping. Er werden ook chique diners gehouden waarbij de officieren en hun partners in vol ornaat verschenen. Pension Homeland heeft de leuke vintagestijl behouden.

We gaan links om en wandelen verder langs de kade. We passeren de verbindingsschool.

8

De verbindingsschool van de Marine is ook een gebouw uit de jaren 1960, met lelijke grindpanelen. Hier kregen kadetten les in het leggen van communicatielijnen tussen de verschillende schepen en de commandoposten. Op het dak is een seinvlaglesgebouw gemaakt in de vorm van een scheepsbrug. Later is het gebouw nog eens opgetopt.



Tja, moet je dit gebouw bewaren? Op dit moment wordt onderzocht of het herontwikkeld kan worden.

We volgen de kade linksaf en zien rechts de gebouwen van de Technische Opleiding.

9

De gebouwen van de Technische Opleiding Koninklijke Marine, op hun hoge poten “maken een krachtig stedenbouwkundig gebaar naar het

Oosterdok", zoals het wordt omschreven in de cultuurhistorische verkenning (2018) van de gemeente. Die betonnen poten verwijzen naar de hoogbouw van de befaamde architect Le Corbusier. De gebouwen staan op de nominatie om bewaard te blijven. Het gebouw is inmiddels gerenoveerd door architectenbureau SLA en voorzien van houten lamellen. Er zijn nu allerlei kleine bedrijfjes in gevestigd. SLA heeft van het lage tussengebouw, voorheen de sportzaal, een [dependance voor volwassenen van het technologiemuseum NEMO](#) gemaakt: De Studio. Het gebouw is opgesierd met een dubbele laag van contourplaten, stalen platen waar auto-onderdelen uit gesneden zijn.



We lopen er voorlangs. Aan de overkant van het water zien we het NEMO Science Museum.

10

Het NEMO Science Museum (opening 1997) nodigt de bezoekers uit te participeren in technische proeven. Heel leuk om meer besef te krijgen van techniek en natuur. Architect Renzo Piano ontwierp voor NEMO een uniek gebouw. Hij negeerde de conventies: verticale muren en horizontale vloeren, rechte ramen en deuren. Het gebouw staat op de zuidzijde van de IJ-tunnel. Piano maakte een ontwerp dat de neergaande lijn van de tunnel weerspiegelde in de opgaande lijn van de ronde boeg en romp. De aparte vorm is nog eens benadrukt door het materiaal waarmee het bekleed is: geïoxideerd koper. Op het dek van het gebouw is een openbaar terras.

11

Het onderofficierengebouw is vermoedelijk in de jaren 1990 helemaal gerenoveerd en van uiterlijk veranderd. Het leek het bewaren niet waard,

maar de mensen van Kanteen25 hebben er een mooi restaurant in gevestigd, met een hotel erbij.

In het legeringsgebouw (1985) daarachter, met zijn apathische vierkante raampjes, sliepen de gewone manschappen. Je hoeft geen expert om te zien dat dit geen cultuurhistorische waarde heeft.

We blijven langs de kade lopen.

12

De Scheepstimmerwerkplaats is een van de weinige gebouwen die aan de slopershamer ontkwamen. Het is gebouwd in het midden van 19^e eeuw. Het blijft bewaard om de historische gelaagdheid van de wijk te behouden. Er is tijdelijk een café-restaurant in gevestigd, Het Scheepskameel, naast allerlei kleine bedrijfjes zonder publieke functie.



Foto: Het Scheepskameel

We lopen achter de Scheepstimmerwerkplaats en de legeringsgebouwen langs. We komen weer bij de insteekhaven en lopen rechtdoor, achter Pension Homeland langs.

Verderop zie je een geheimzinnig gebouw glinsteren.

13

Dit is het depot van het Scheepvaartmuseum. Het gebouw is zo gesloten om de spullen te beschermen tegen overdadig licht. Alleen aan de achterkant zijn ramen. Het gebouw is 90 meter lang en bekleed met titanium. In de bulten zitten de installaties. Het is een ontwerp van Liesbeth van der Pol.

14

In de verte zie je nog een geheimzinnig gebouw, groot, vierkant en met kleine raampjes. Het is de tegenhanger van het Scheepvaartmuseum aan de andere kant van het terrein. Het gebouw uit 2009 is gemaakt als kantoor en garage van de Marechaussee, opgeleverd in 2009. Het is ontworpen door de Duitse architect Norbert Wansleben, die uitdrukking wilde geven aan onze ambivalente houding ten opzicht van de Marechaussee: we willen een veilige samenleving, maar staan tegelijkertijd sceptisch tegenover de beveiligers.

Het geeft te denken; kun je dit concept aflezen aan het gebouw? Jammer daarom dat de Marechaussee het gebouw gaat verlaten.

Wij wandelen rechtdoor naar de uitgang.

15

Het Portiersgebouw (1982) is een voorbeeld van de onpersoonlijke kunststofarchitectuur uit die jaren. Maar ja, het is wel van het vermaarde architectenbureau Benthem en Crouwel, van o.a. de nieuwbouw van het Stedelijk Museum, de badkuip. Het is de bedoeling om dit pand, inclusief het blauwe wachtershuisje, te bewaren als exemplaar van de historische gelaagdheid van het terrein.

Wij verlaten het Marine Etablissement en staan nu op de Kattenburgerstraat.

Bus 246 (Schiphol – Station Zuid - Oostelijk Havengebied) Halte Kadijksplein

16

De Kattenburgerstraat was tot 1970 een smalle straat, 10 meter breed, met aan de overkant een joridaanachtig volksbuurtje. Ooit, in de achttiende eeuw, woonden hier volkse types die om onduidelijke reden op de hand waren van de stadhouder, Willem V van Oranje. In 1787 hielden zij, na de onderdrukking van de Patriottische Revolutie door de Pruisen, een 'bijltjesdag'. Ze trokken de Oostenburgergracht over en molesteerden de patriottisch gezinde stadsregenten.



In de jaren 1960 is de oude buurt gesloopt en het duurde zeker tien jaar voordat de nieuwbouw van start ging. Het was de tijd van stedenbouwkundige experimenten met het scheiden van functies: wonen, werken en transport werden uit elkaar gehaald. De auto's kregen een brede verkeersstraat en aparte garages, het binnenterrein is bijna autovrij. Geen winkels of kantoren. Hier wonen mensen, meestal verheven boven de berghokken, in royale maisonnettes, voor Amsterdamse begrippen. Het geheel is ontworpen door

Dick Apon, die met zijn partners van bureau ABBT ook verantwoordelijk was voor de opzet van Almere Haven.



Daktuin Kattenburg 1976 Dienst Volkshuisvesting Stadsarchief Amsterdam

Wij steken de straat over en wandelen 50 meter naar links. Daar gaan we de poort door naar de Kattenburgerkruisstraat. Je kun rechts een blik werpen op een binnenterrein. We wandelen door tot aan de Kattenburgerkade en slaan daar rechts af. We steken het bruggetje over naar Wittenburg.

17

Wittenburg was ooit een eiland met veel verschillende werven, waar schepen voor de koopvaardij werden gefabriceerd. Rond 1900 verhuisde deze bedrijfstak naar Amsterdam Noord. Tussen al die werkplaatsen woonden nog genoeg mensen om een grote kerk te bouwen, de Oosterkerk. 40 jaar geleden stond er ook nog een neo-gothische katholieke kerk, de Sint Anna. Alles bij elkaar was Wittenburg een leuke Pietje Belhabitat.

De herontwikkeling van Wittenburg ging eind jaren 1980 van start, ruim tien jaar na Kattenburg. De lichte materialen maken het een stuk vriendelijker; de strokenopstelling van de flats houdt het zicht naar het water open. Hier is ook meer ruimte voor de auto en er zijn meer winkels en andere voorzieningen.

We lopen door de Jacob Burggraafstraat, vernoemd naar een van de grote werfeigenaren. Die lopen we door tot aan de Kleine Wittenburgerstraat en gaan dan rechtsaf.

18

We komen langs het Markerhuisje. Het is een replica van het woonhuis van een van de werfeigenaren. In 2000 ging het ging veel buurtbewoners aan het hart dat alle originele gebouwen gesloopt werden. Het huisje is een paar jaar later in de oorspronkelijke Markerstijl herbouwd.

We wandelen nog even verder en slaan dan links af de Poolstraat in. We lopen over de ouderwetse ophaalbrug Oostenburg in.

19

Oostenburg had tot voor kort nog het meest een industrieel karakter. Er staat nog een groot pakhuis en arbeiderswoningen. Vlak over de brug stond ooit het immens grote VOC-zeemagazijn, met een gevel van 200 meter lang. Maar het gebouw is in 1822, 25 jaar na het faillissement van de VOC ingestort. Algemeen wordt aangenomen dat de corruptie van de bewindvoerders de VOC fataal is geworden. Het pakhuis staat het symbool voor de VOC-mentaliteit.



Het ingestorte VOC Zeemagazijn, tekening van Gerrit Lamberts, 1922

Wij gaan links de Oostenburgervoorstraat in. Al gauw gaan we diagonaal op een kantoorpand aan.

20

Tussen de huurkazernes en rommelbouw staat het kantoor van de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, kortweg Werkspoor genoemd. Het bedrijf nam rond 1900 half Oostenburg in beslag. De onderneming was voortgekomen uit een fabriek voor stoombootmachines, die

hier in 1827 neergestreken was. Het kantoorpand is een creatie van de gebroeders Adolf en Johan van Gendt, die in de stad tal van utiliteitsgebouwen hebben neergezet. Het echte werk werd aan de andere kant van de Oostenburgerdwaarsvaart gedaan.

We steken de brug over.

21

Op Oostenburg bouwden de gebroeders Van Gendt vijf gigantische fabriekshallen voor Werkspoor, de Van Gendthallen. Hier werden de locomotieven gebouwd en andere machines en onderdelen, voor klanten van over de hele wereld. Moet je je voorstellen, hoeveel energie en lawaai hier heersten en wat voor een krachtpatsers er gemaakt werden, een combinatie van zware industrie en hoogwaardige techniek. En hoeveel mensen hier aan het werk waren.



In

Oostelijke eilanden 1974 Stadsarchief Amsterdam

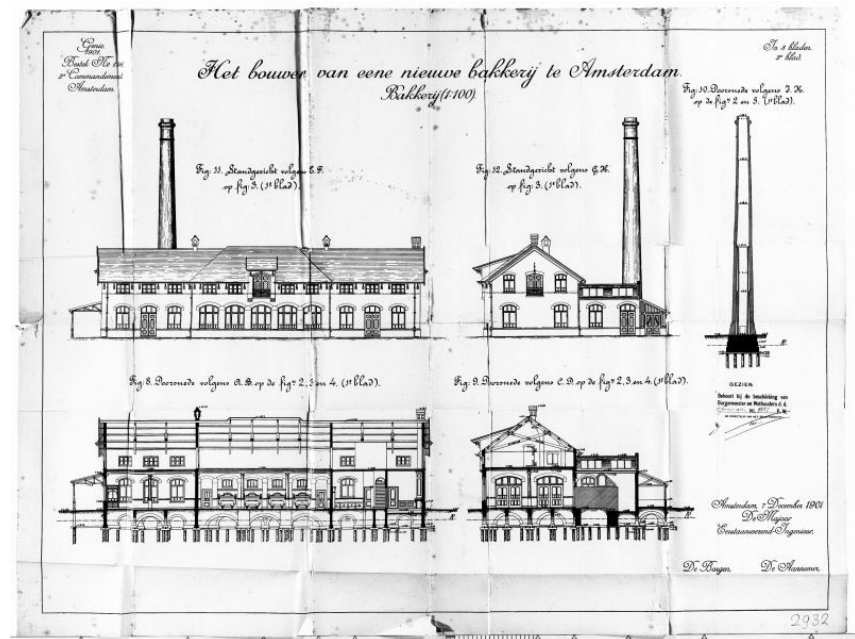
Lange tijd lag Oostenburg er bij wijze van spreken werkeloos bij. Toen werd in 2000 een groot spiegelend gebouw neergezet, Init, waar de redacties van De Pers Groepkranten introkken, Trouw, De Volkskrant, Parool. Nu, 20 jaar later, verrijzen flink hoge appartementencomplexen. Het Oostenburgereiland wordt een wijk met 1800 woningen. Er worden dichtheden bereikt van 150 woningen

per hectare. Dat is flink meer dan in de binnenstad. In mijn ogen wordt het een spannend wijkje, dat doet denken aan het Meat Packers District op Manhattan. De Van Gendhallen blijven bewaard als industrieel erfgoed en worden herontwikkeld voor bedrijvigheid en horeca.

We wandelen door de Oostenburgermiddenstraat. Het is nog bouwterrein. We gaan voor het Initgebouw langs, rechts en lopen dan via de Isaac Titsinghkaade – rechts – en de Rumphiusstraat – links – naar de Conradstraat.

22

Op de hoek, Conradstraat nummer 423 en 421, staat een fraai stuk erfgoed. Dit was rond 1900 de militaire bakkerij; hier werden duizenden broden per dag gebakken. Verderop staan twee beheerdershuisjes onder één kap. Wat een gekke plek voor een militaire bakkerij!



Bij de Tweede Leeghwaterbrug gaan we links af en we lopen door tot aan de Czaar Peterstraat. Daar gaan we rechtsaf.

Tram 7 (Sloterpark – KNSM-eiland) Halte 1^e Leeghwaterstraat

23

We zijn nu in de Czaar Peterbuurt, de buurt van Ciske de Rat. De film met Danny de Munk uit 1984 is deels in deze buurt opgenomen. Eind 20^{ste} eeuw was de Czaar Peterbuurt niet echt een aantrekkelijke woonomgeving. In 2004 werd hier Het Blok opgenomen, een televisieformat, van de commerciële televisiezender Net 5. Jonge kopers konden voor een redelijke prijs een kluswoning kopen en opknappen. Daarmee toonden zij aan dat je hier best leuk kon wonen. Inmiddels is de Czaar Peter flink verbouwd en is er ook veel nieuwbouw gepleegd. Het is een doorgangsweg geworden voor mensen uit het

Oostelijk Havengebied en Het Funen, een nieuwe buurt even verderop. De sfeer is een stuk gezelliger geworden.

Na ongeveer 200 meter komen we bij een gebouw, dat net weer even anders is qua vormgeving.

24

De functie van dit gebouw was hulpkantoor van de Stadsbank van Lening, de lommerd. Eigenlijk staat het gebouw aan de Conradstraat en kijken we tegen de achterkant aan. Dit gebouw is tegenwoordig restaurant, met terras aan de zonnig kant. De koks van In Stock koken graag met buitenbeentjes en restjes.

De Stadsbank van Lening heeft nog vestigingen in Osdorp en de Bijlmer, en het hoofdkantoor is nog altijd aan de Nes.

We lopen verder en steken de Oostenburgergracht over.

Tram 7 (Sloterpark – KNSM-eiland) Halte 1^e Coehoornstraat

Bus 22 (Muiderpoortstation – Centraal Station – Station Sloterdijk) Halte Oostenburgergracht

Vorbij het benzinestation gaan we links af de Hoogte Kadijk op.

25

Het stuk, tussen de Hoogte Kadijk en het Entrepotdok was ooit het domein van het Gemeentelijk Energie Bedrijf. Hier stond een elektriciteitscentrale die liep op steenkolen, onvoorstelbaar nu. De gebouwen gelden tegenwoordig als industrieel erfgoed.



Het onderstel van de steenkolenopslag om de hoek aan het Entrepotdok is hergebruikt in het gebouw Aquartis van Liesbeth van der Pol, dezelfde architect als van het Scheepvaartmuseumdepot op het Marine Terrein.

Bij de Geschutswerf gaan we links en wandelen verder langs het Entrepotdok.

26

Het Entrepot werd in tussen 1827 en 1840 aangelegd. Het plan kwam van Koning Willem I, de kanalenkoning. De nieuw opgerichte douane- en belastingdienst had na het instorten van het grote VOC-magazijn op Oostenburg in 1822 behoefte aan een opslagplaats. Toen werd er nog vooral belasting geheven in de vorm van accijnzen op goederen. Aan beiden kanten van het dok verrezen pakhuizen met een diepte van 30 of 40 meter en vijf meter breedte. De vormgeving was in handen van stadsbouwmeester Jan de Greef.



Entrepotdok Tekening van Willem Hekking jr. 1855 Stadsarchief Amsterdam

Toen eind 19^e eeuw het Centraal Station werd aangelegd samen met de oostelijke spoorlijn, werd het Entrepotdok vanuit het IJ moeilijk bereikbaar. Een nieuw pakhuizencomplex werd gebouwd in het Oostelijk Havengebied. Het Entrepotdok werd overbodig en verwerd tot rommelgebied.

Na heel lang gesteggel is een flink deel van het complex door De Dageraad herontwikkeld tot sociale woningbouw, samen met architect Joop van Stigt. Een flinke opgave, waarbij de panden in het midden opengebrouwen werden om licht en lucht toe te laten en gemeenschappelijke ruimtes te creëren. Bij elkaar zijn het zo'n 400 woningen plus bedrijfsruimtes en parkeerplaatsen.

De twaalf kalenderpanden zijn 1996 gekraakt. Het werd een broedplaats voor buitenbenen en creatievelingen zonder winstoogmerk. In 2000 ontruimde de gemeente het complex en liet het verbouwen 42 luxe appartementen.

Nu is het een geweldig stukje stad, op de flank van Artis.

We lopen de 500 meter langs het Entrepotdok tot aan het poortgebouw.

27

Het Poortgebouw is uit 1830. Hier werd de administratie bijgehouden. Het is een ontwerp van stadsbouwmeester Jan de Greef (1784 – 1834). De Greef werkte in een tijd dat het neo-klassicisme als eerste van de neostijlen in de architectuur in zwang was. In het Poortgebouw zie je tympanen en zuilen. De Greef werkte ook aan de uitbreiding van jachtslot Soestdijk en het Paleis van Justitie aan de Amsterdamse Prinsengracht.

We lopen rechts door het poortgebouw heen en zijn weer op het Kadijksplein. Hier zijn genoeg cafeetjes om even een drankje te doen. De Blauwe Druif, aan de overkant van de Nieuwe Herengracht, is mijn favoriet. Je kunt ook nog even een kijkje nemen bij ARCAM.

Bus 22 (Muiderpoortstation – Centraal Station – Station Sloterdijk) Halte Kattenburgerplein

Bus 246 (Schiphol – Station Zuid - Oostelijk Havengebied) Halte Kadijksplein