

Stichting Cuypersgenootschap

Stichting tot behoud van negentiende- en
twintigste-eeuws cultuurgoed in Nederland

Aan het DB stadsdeel Zeeburg

11 mei 2009

Onderwerp:
Aanvraag gemeentelijke monumenstatus
Voormalig gemeentelijk Handelsdepot Cruquiusweg

Geacht Bestuur,

Hierbij vraagt de Stichting Cuypersgenootschap de gemeentelijke monumenstatus aan voor de loodsen en douanesteiger van het voormalige gemeentelijk Handelsdepot aan de Cruquiusweg/Zeeburgerkade.

De geschiedenis van het complex:

Entrepothavens waren in de 19de en 20ste eeuw belangrijke complexen voor de overslag en doorvoer van goederen. Deze werden tijdelijk buiten het regime van de douane opgeslagen om vervolgens te kunnen worden doorgevoerd. Vandaar dat in deze havens ook veel douanegebouwen stonden. In het geval van de loodsen aan de Cruquiusweg is daar nog van overgebleven de douanesteigers, die een afsluiting vormden van de rest van de haven. Vanaf begin 19de eeuw zijn door het rijk omvangrijke entrepotcomplexen in Amsterdam aangelegd, waarvan gelukkig in veel gevallen nog de pakhuizen zijn overgebleven. Daarbij kan worden gememoreerd dat bijvoorbeeld de belangrijke pakhuizen aan het entrepotdok bij Artis ook al lang waren afgebroken, wanneer niet burgerinitiatief en cultuur-historische bezorgdheid over het verlies aan een belangrijk stuk Amsterdamse geschiedenis, dit hadden tegengehouden. Het zijn nu bijzondere en zeer geliefde appartementsgebouwen geworden.

Het entrepotcomplex aan de Zeeburgerkade vormde de afsluiting van een bouwwoede sinds midden 19de eeuw, waarin het hele havenfront van Amsterdam een ingrijpende verandering onderging. Het was het eerste gemeentelijk depot en tot de aanleg ervan werd in 1890 besloten. De daadwerkelijke bouw begon begin 20ste eeuw.

Het historische complex

Het bijzondere van het gemeentelijk entrepot aan de Rietlanden is nog steeds dat er veel gebouwen zijn bewaard, terwijl aan de andere kant dit niet heeft belet dat er substantiële nieuwbouw kon worden gepleegd. Wanneer men van west naar oost wandelt kan men een aantal highlights vinden: bijvoorbeeld het huidige restaurant Gare de L'Est was oorspronkelijk een volkskoffiehuis (gebouwd in 1902) waarmee men het drankmisbruik van de havenarbeiders probeerde tegen te gaan; het huidige café Boulevard was oorspronkelijk een politiepost; het abbatoirterrein, waarvan gelukkig ook een aantal gebouwen is gered; de silo waarin nu het IISG is gevestigd. Het geheel wordt afgesloten door eerst het complex pakhuizen, ook omgetoverd tot moderne

appartementengebouwen, waarbij ondanks de ingrepen van erkers e.d. toch de oorspronkelijke architectuur en functie goed is te zien.

De definitieve afsluiting wordt gevormd door loodsen en een mooi behouden douanesteiger.

De loodsen en douanesteiger

De loodsen dateren van 1901 en vormen waarschijnlijk het laatste restant van havenloodsen uit het 19de-/20ste-eeuwse Amsterdam. Behalve van de pakhuizen is het meeste van de Amsterdamse havengebouwen uit deze tijd is verdwenen en van loodsen is bij ons weten niets meer over behalve het complex aan de Cruquiusweg/Zeeburgerkade. De andere zijn allemaal gesloopt ten behoeve van nieuwbouw, met als laatste belangrijke complex dat op de Westerdoksdijk.

Het zou een verlies aan historisch-culturele waarden zijn, wanneer ook het onderhavige complex, dat nog wordt gecompleteerd met een douanesteiger, ten offer zou vallen aan de huidige plannen. De constructie van de loodsen is typerend vanwege de houtconstructie, de zware muren en de bijzondere luifel. Zij vormen in feite de completering in de verschillende types gebouwen uit de geschiedenis van het gemeentelijk entrepot langs de Zeeburgerkade.

Conclusie

Zoals hiervoor betoogd, vormen de loodsen en steiger een belangrijk onderdeel van het geheel van de havenbedrijvigheid die voor een belangrijk deel de economie van Amsterdam heeft bepaald. Het is natuurlijk te verklaren dat met name van dit onderdeel van het havenbedrijf zo weinig over is. Loodsen zijn laag in tegenstelling tot pakhuizen en het is dan aantrekkelijk om ze te slopen en hoge nieuwbouw neer te zetten, hetgeen blijkbaar ook nu het plan van het stadsdeel is.

Aan de andere kant is het recentelijk best mogelijk is gebleken om dit soort utilitaire complexen een nieuw leven te geven en aan te vullen met respectvolle nieuwbouw. Een voorbeeld daarvan is op het NDSM terrein het alom bejubelde bebouwde kraanspoor.

Laten we nogmaals in herinnering brengen dat pakhuizen en vrieshuizen en zoveel andere utilitaire gebouwen lange tijd golden als onmogelijke gebouwen waarmee niets te verhapstukken leek. Met creativiteit bleek veel meer mogelijk. Ook hopen wij dat het stadsdeel zich bewust wordt van het werkelijk historisch belang van dit complex en zich realiseert dat slopen zonder te proberen de loodsen in een nieuwbouw te incorporeren een definitieve vernietiging betekent van een stuk economische bedrijvigheid dat misschien tot de nederige behoort, het sjoeven en opslaan van goederen maar dat wel de welvaart van Amsterdam heeft gedragen van eind 19de eeuw tot decennia na de tweede wereldoorlog.

Hoewel de Rijksdienst Monumentenzorg in 2008 het verzoek tot aanwijzing tot rijksmonument heeft afgewezen, erkent ook deze dienst dat het ensemble juist in zijn context met pakhuizen monumentale waarde heeft. Wij vragen U de vereiste procedure voor een gemeentelijke aanvraag in werking stellen.

Hoogachtend,
het bestuur van de Stichting Cuypersgenootschap,
namens deze,

(dr L.A.M. Giebels, voorz. en secr. van de afdeling Amsterdam)

