

EEN TWEEDE LEVEN VOOR SPOORBRUG 19 S

ir Clemens Nuyens, stedenbouwkundige

links: kaart uit de 17e eeuw uitgegeven door Nicolaas Visscher (bron Koninklijk Oudheidkundig Genootschap) en rechts: het Westerdok ontstond in de 19e eeuw met de aanleg van de Westerdoksdijk



Zo'n 8 jaar geleden dreigde sloop voor de Amsterdamse Spoorbrug 19 S, die het Westerdokseiland en het Westelijk Stationseiland met elkaar verbond. Nu is er een prachtig restaurant op gelegen in een inmiddels geheel getransformeerde omgeving aan de IJ-oever.

Westerdokseiland

Op de plaats van het huidige Westerdokseiland en het huidige Westerdok lag vroeger de 'Nieuwe Waal', een door dubbele palenrijen afgezette haven in het IJ, in de hoek tussen Bickerseiland en de Haarlemmerbuurt. Buiten de palen gingen de grote zeeschepen voor anker, terwijl de wat minder grote schepen afmeerden tussen de palenrijen en de oever. De aanleg van het Oosterdok en het Westerdok in 1834 hangt samen met het graven van een nieuwe zeeweg naar Den Helder, het Groot Noord Hollands Kanaal. In deze nieuwe havens moesten de grootste schepen van die zeeweg terecht kunnen. De twee dokken kregen hun vorm door het aanbrengen van zware dijken. De Westerdoksdijk omsloot de drie eilanden Prinseneiland, Bickerseiland en Realeneiland. In de tweede helft van de 19e eeuw werd het Centraal Station gebouwd op eilanden in het havenfront. De groei van het railverkeer leidde tot de demping van het oostelijke deel van het Westerdok ten behoeve van rangeer- en opstelruimte voor de spoorwegen. Aan de IJzijde werd het Westerdokseiland vergroot om ruimte te geven aan havengebonden activiteiten. Met de aanleg van het Centraal Station en de spoorwegtaluds is in de 19e eeuw de oorspronkelijke relatie tussen de stad en het water ingrijpend gewijzigd. Het open waterfront verdween en in plaats van aan het IJ lag Amsterdam opeens achter een hoge spoordijk. Het afgraven van het niet meer gebruikte rangeerterrein aan het einde van de 20e eeuw maakte de weg vrij voor een andere bestemming van het eiland.

Stedenbouwkundig plan

Het nieuwe plan voor het Westerdokseiland is onderdeel van een reeks plannen voor gebieden langs de zuidelijke IJ-oever waarmee in de jaren '90 een begin werd gemaakt en als doel hadden Amsterdam weer aan het IJ te



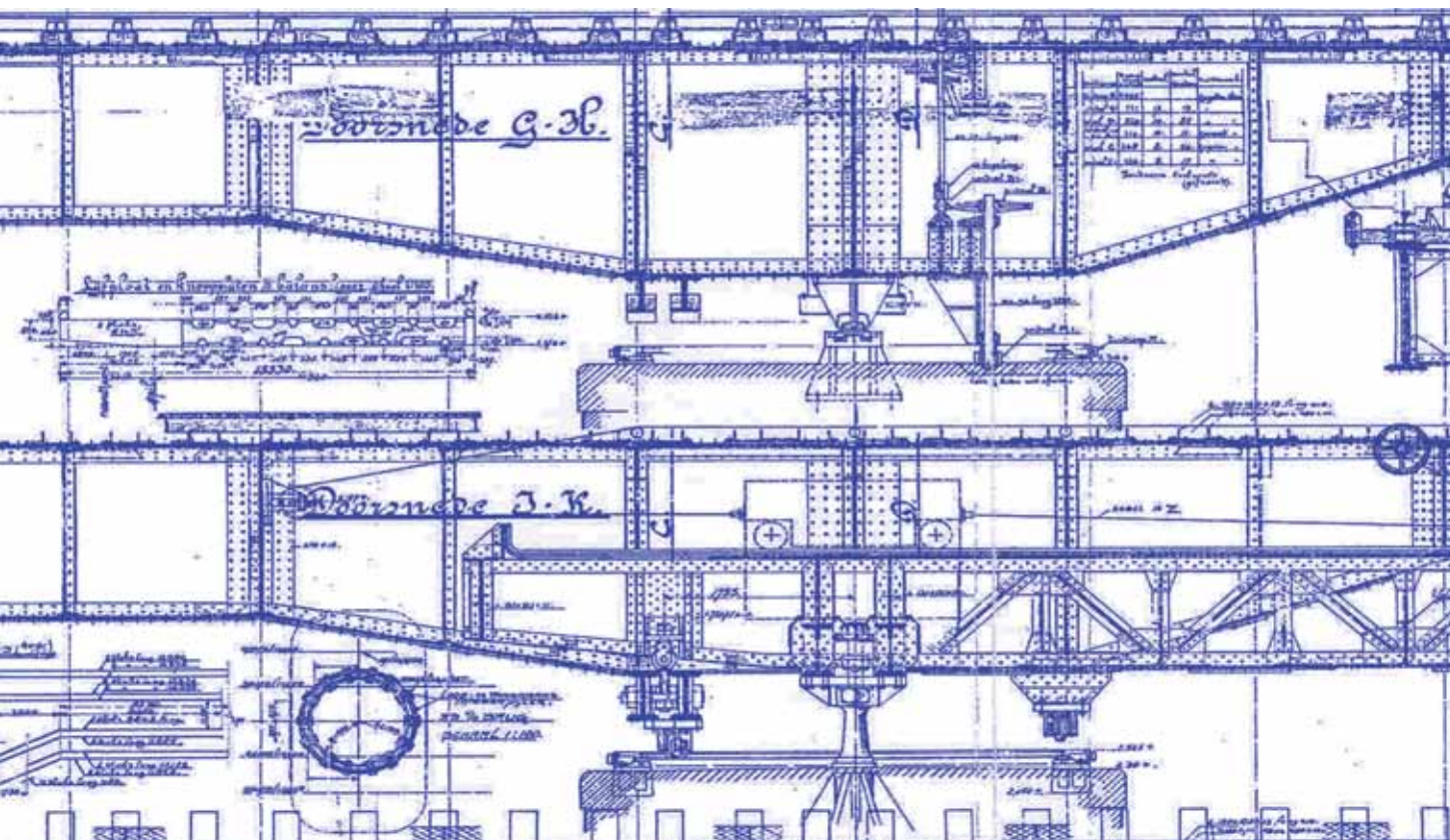
Spoorbrug 19 S

leggen: Houthavens, Stationseiland, Oosterdokseiland, Oostelijke Handelskade en het Oostelijk Havengebied. Dit gebeurde door woningbouw en bijzondere functies aan het IJ te leggen en de barrière van het spoorwegtalud waar het kon te slechten, door op strategische punten doorgangen naar het IJ te maken of te verbeteren. Zo verschenen aan het IJ het Muziekgebouw aan 't IJ, de openbare bibliotheek en de tijdelijke vestiging van het Stedelijk Museum.

Het plan voor het Westerdokseiland bestaat uit twee delen, de Stadszijde en een in het IJ gelegen 'Ijdock'. De realisatie van de Stadszijde nadert nu haar voltooiing. Hier zijn vier bouwblokken gerealiseerd in een voor Amsterdam zeer hoge dichtheid van meer dan 100 woningen per hectare. Het nog te realiseren Ijdock wordt een groot bouwwerk dat is verbonden met het Westerdokseiland door een kade en gescheiden door een jachthaven en waar in verschillende bouwdelen het nieuwe Paleis van Justitie, de Dienst Waterpolitie, een hotel, kantoren en woningen worden ondergebracht.

Sloop

Om dat alles op het Westerdokseiland te kunnen realiseren werd veel van de bestaande bebouwing gesloopt. Het ging hier weliswaar niet om monumenten maar toch zeker om karakteristieke bebouwing die het verleden van de plek weerspiegelde. Loodsen, douanekantoor, enkele woningen. Alleen het gebouw van de voormalige rederij Goedkoop bleef bewaard en kreeg een nieuwe invulling. Er zijn wel plannen geweest om bestaande loodsen te



Oude blauwdruk van het brugontwerp

integreren in de woningbouw maar die hebben het niet gehaald. In 1996 is het eigendom van het Westerdokseiland, inclusief de spoorbrug over de Westerdokssluis, door de gemeente van de NS verworven. Ook voor de spoordraaibrug lag de sloopvergunning klaar. De brug was de verbinding tussen het spoor op het Westelijk Stationseiland en het emplacement dat naast de Westerdoksdijk was gelegen.

Eind 1999 kwam ik als stedenbouwkundige werken bij de gemeente Amsterdam. Mijn inzet was om de historie op het Westerdokseiland zoveel mogelijk zichtbaar te houden. Het is een zowel in historische als architectonische zin markant object. Mooi maar ook uniek in zijn soort, één van de laatste karakteristieke draaibruggen in Nederland. Maar het had nog een belangrijke kwaliteit. Doordat de brug hoog ligt en precies in de bocht van het IJ is er vanaf de brug een prachtig zicht over water, over de dynamische wereld van het IJ en op de zich nu ook snel ontwikkelende noordelijke oever. Hierop een publieke functie te leggen als een horecagelegenheid maakt het mogelijk die kwaliteiten zichtbaar te maken voor anderen. Daarom schreef ik in 2000 een pleidooi om de spoorbrug niet te slopen. Als laatste poging - want de sloopvergunning lag klaar. Daarna groeide binnen de gemeente het besef dat de brug gehandhaafd zou moeten worden. In die periode is uitgezocht wat de mogelijkheden waren van hergebruik en wat er technisch en stedenbouwkundig mogelijk was op de brug.

Behoud

Het pleidooi leidde er toe dat in 2001 bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan voor de Stadszijde is besloten om de spoorbrug te behouden als bijzonder object aan de Zuidelijke IJ-oever. Voorwaarde was dat



Detail van het draaiende mechanisme

dit voor de gemeente kostenneutraal kon gebeuren en de ontwikkeling door een externe initiatiefnemer zou worden uitgevoerd. In juni 2005 is de gemeente een selectieprocedure gestart op zoek naar een ontwikkelende partij die ook voor de exploitatie zorg moest gaan dragen.

Die selectieprocedure viel in twee stappen uiteen. Eerst vond er een voorselectie plaats waarbij na een open inschrijving vier marktpartijen werden geselecteerd. De selectie van de marktpartij vond plaats op basis van het organisatieprofiel, de ontwikkelingsvisie en de evaluatie van voorbeelden van eerdere projecten. Voor de tweede stap dienden de vier geselecteerde marktpartijen een plan in te dienen bestaande uit een ontwerp en bijbehorend ontwikkelings- en exploitatievoorstel. Zij kregen hiervoor een bijdrage in de ontwerpkosten. Een selectiecommissie adviseerde het gemeentebestuur omtrent de te selecteren marktpartij en het te realiseren plan. De hele procedure van start inschrijving tot aan de bekendmaking van de winnaar duurde ongeveer een half jaar. Begin 2006 werd de prijswinnaar bekend gemaakt.



*boven: overtocht naar Amsterdam Noord voor onderhoud
 onder: brug en landhoofd aan het nieuwe plein*

Luchtfoto, bron dRO

De opgave

Voor de spoorbrug 19 S op het Westerdokseiland werd gevraagd een horeca-functie te ontwerpen: een cocktailbar, een uniek restaurant, een klein hotel, dat waren de ideeën. Een functie die moest aansluiten bij de functies die gelegen zijn aan het toekomstige, op de zon gelegen Zuidplein op het Westerdokseiland. De marktpartijen kregen een set randvoorwaarden mee waaraan hun ontwerp moest voldoen. Deze randvoorwaarden hadden als belangrijkste doel de spoorbrug zoveel mogelijk tot zijn recht te doen komen in de nieuwe stedenbouwkundige situatie, waarbij de brug herkenbaar bleef en de locatie en het uitzicht maximaal werden uitgebuit. De brug is in 2000 op verzoek van de dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam in de open stand gedraaid, vanwege de doorvaart van schepen door het Westerdok. De brug draait daarom niet langer. De brug ligt evenwijdig aan de remmingwerken, een rij dukdalven die in een lichte hoek staan ten opzichte van de kaderand van het Zuidplein. De burens van de brug op het Westerdokseiland en op het Westelijk Stationseiland vormen hoge wanden van een dynamische ruimte - vol van verkeer en scheepvaart- waar de brug midden in ligt.

Het te realiseren gebouw diende een opbouw te zijn, iets dat op de brug staat. De opbouw moest zich voegen in, of kleiner zijn dan de vorm van de brug: een rechthoek van 6.40 m bij 37.50 m, en mocht een maximale hoogte van 3.50 m. krijgen. Het ging dus om

een éénlaagse bebouwing. Omdat de brug herkenbaar moest blijven diende de architectuur terughoudend te zijn, bijna afwezig. Lichte architectuur in zowel gewicht als constructie. Het draaiende deel van de brug rustte in gesloten stand op de middenpijler maar vooral ook op de twee landhoofden. De middenpijler was slechts gedimensioneerd op het eigen gewicht. Voor het maken van de opbouw was dus een extra steunpunt nodig. Daarvoor moest ergens een oplossing gevonden worden zonder dat dit het beeld van een draaiende brug zou gaan overheersen. En omdat de brug verre zichten over het IJ en naar de binnenstad biedt diende dit ook volledig benut te worden. In principe moesten alle gevels daarom van onder tot boven van glas zijn. Lichte, transparante architectuur dus. Een op te lossen ontwerpprobleem was de hoogte van de brug en de bereikbaarheid van de toekomstige horecagelegenheid. Het brugdek ligt zo'n 4,5 m boven het straatniveau.

Beoordeling en winnend ontwerp

De inzendingen dienden weliswaar te voldoen aan deze stedenbouwkundige randvoorwaarden maar konden scoren op de onderdelen waar het ontwerp zich juist in onderscheidde: wat de kwaliteit van het ontwerp was en hoe gebruik werd gemaakt van de ontwerpruimte. De inzendingen zijn getoetst op de kwaliteit van het ontwerp en op het ontwikkelings- en exploitatievoorstel. Bij de jurering bleek dat de plannen op de laatste twee aspecten slechts weinig van



*boven: een waaier van ramen (foto Gerrie Mekes)
 onder: interieur (foto Teo Krijgsman)*

elkaar verschiden en de beoordeling ervan niet van doorslaggevende betekenis was. Onderscheid werd vooral zichtbaar bij de beoordeling van het ontwerp. Het winnende ontwerp was 'Open' naar een ontwerp van de Architecten Cie (arch. Pi de Bruijn/ Jason Lee) en opdrachtgever Gerrie Mekes c.s. . De inzenders wilden dat iedereen welkom is in het café- restaurant. Het moet onder andere een ontmoetingsplek worden voor een grote groep creatieve mensen in Amsterdam. In het interieur zijn drie verschillende sferen gemaakt die aansluiten op verschillende activiteiten: een gedeelte met intieme zitbanken, een café- en een restaurant gedeelte. In het interieur bevinden zich twee volumes met daarin keuken, garderobe, toiletten en bar. Ze staan los in de ruimte. Het café- restaurant is een eenvoudig, puur, transparant, glazen volume. Dit volume past exact op de brug. Het bestaat uit een vloer, een dak en uit een glazen façade, geheel gevormd door tuimelramen die allemaal geopend kunnen worden. De beweegbare ramen nuanceren het principe van de puristische, modernistische doos, en voegen er de kwaliteit van de elegante, golvende beweging aan toe. De constructie van de opbouw bestaat uit stalen kolommen en liggers. De stabiliteit wordt verzorgd door een drietal windverbanden in dwarsrichting en een windverband in langsrichting. Met het oog op het gewicht is gekozen voor stalen dakplaten. De vloer wordt gevormd door een lage staalplaatbetonvloer op stalen vloerliggers die over de bestaande brugliggers zijn aangebracht.

De trekkrachten uit de windverbanden kunnen worden opgenomen door de bestaande brugconstructie. Ten behoeve van het extra gewicht uit de opbouw en de extra veranderlijke belasting zijn twee funderingspalen aangebracht onder de lange zijde van de brug. Langs de stenen pijler op de kade van het Westerdokseiland zijn de trap en de lift aangebracht. Deze geven toegang tot het terras op de pijler. Vervolgens bereikt de bezoeker via een loopbrug over het water het café- restaurant.

Het café- restaurant

In 2006 en 2007 is gewerkt aan de realisatie van het café- restaurant. Het meest spectaculaire van de bouw was het losmaken van het brugdeel van de pijler en het vervoer ervan door de Westerdokssluis en over het IJ naar Amsterdam Noord waar de brug is gestraald en een nieuwe verfbeurt kreeg. Ook is hier het casco gemaakt. Terug op de pijler vond de afbouw plaats. Een jaar geleden, in februari 2008, vond de opening plaats van 'Open'. Het kende een vliegende start. Artikelen in diverse media als NRC en een zeer goede beoordeling van recensent Johannes van Dam prezen de kwaliteit van de keuken maar wezen ook op de prachtige locatie!

Het voorbeeld van spoorbrug 19S laat zien dat het bewaren ervan mogelijk is en dat hergebruik opnieuw betekenis kan geven aan de openbare ruimte en dat de brug een bijzondere plek in de stad kan worden die toegankelijk is voor iedereen.