



# Het gevecht om het Open Waterfront van Amsterdam

Willem Peeters



## Het gevecht om het Open Havenfront van Amsterdam

In 1842 beschikt Amsterdam over twee stations. Een aan de westkant, het begin van de spoorlijn naar Haarlem en een aan de zuidoostkant van waaruit de treinen vertrekken richting Utrecht. In 1860 komt de Wet op de Staatsspoorwegen tot stand die voorziet in de aanleg van een lijn van Den Helder naar Amsterdam. Deze drie lijnen dienen op een of andere manier aan elkaar geknoopt te worden in de hoofdstad, maar waar zal die knoop gelegd worden? Aan het waterfront van het IJ of elders? Er ontspint zich een boeiend strijd die uitmondt in de bouw van een Centraal Station dat het Open Waterfront afsluit.

### Vroege geschiedenis



Op deze kaart van Amsterdam uit 1544, vervaardigd door Cornelis Anthonisz en met de oriëntatie westzuidwest boven, zien we rechts de Haarlemmerpoort aan de kop van het Singel waarlangs de stadsmuur is opgetrokken.



Deze poort wordt diverse keren herbouwd en verschuift daardoor westwaarts ten gevolge van de stadsuitbreiding. De laatste versie uit 1840 staat nog altijd, zij het wat verloren, op het Haarlemmerplein, de plek waarlangs de Singelgracht ooit doorstroomde tot in het IJ, maar nu overgaat in het Westerkanaal. Links op de kaart loopt de Sint Anthonisdijk vanaf de Sint Anthonispoort (nu de Waag) in oostelijke richting. Deze dijk, beter bekend als de Zeeburgerdijk <sup>1)</sup>, gaat over in de Diemerdijk en vormt de verbinding tussen Amsterdam en Diemen. Langs het waterfront van de stad loopt een deels enkele, maar hoofdzakelijk een dubbele rij van houten palen die Amsterdam enigszins beschermen tegen de golven van het IJ en waaraan schepen kunnen afmeren. Via openingen in de palissade kunnen de schepen de haven binnenvaren. Bevinden zij zich voor anker buiten de palissade, dan liggen de schepen volgens oud taalgebruik Te Ye, TY, 'TY, Het Y, wat 'op stroom' of 'in bewegend water' betekent. Hieraan ontleent het IJ zijn naam <sup>2)</sup>. In 1560 wordt aan de noordzijde van de Nieuwe Brug die het Damrak overspant het zogeheten *Paalhuis* opgetrokken dat fungeert als postkantoor en waar de schippers het paalgeld kunnen afdragen.



Ten noorden van de uit de veertiende eeuw daterende Sint Anthonisdijk ontstaat een buitendijks gebied dat ooit is aangeplempt door de Amsterdammers, maar noodgedwongen weer is prijsgegeven aan de zee. De golfslag van het IJ is te sterk. Maar vanaf het begin van de vijftiende eeuw worden opnieuw pogingen gewaagd om het buitendijkse gebied in te polderen. Er worden dijken opgeworpen met een ka(de) erop, de *Kadijken*, en tussen deze dijken en de Sint Anthonisdijk ontstaan de *Stadsrietlanden*. Het uiterste puntje van dit nieuwe stukje land staat bekend als de Paardenhoek waar de in 1832 aangelegde Oostelijke Afsluitdijk (waarmee het Oosterdok ontstaat) afbuigt naar het zuiden. Wellicht werden hier paarden gelost of weidden boeren uit de buurt er hun paarden, maar waar de naam Paardenhoek vandaan komt is eigenlijk onbekend. Aan de westkant van het waterfront wordt de Westelijke Afsluitdijk aangelegd en ontstaat het Westerdok. Wat overblijft van het grote Open Waterfront is het stuk tussen deze beide dokken.

In 1863 wordt groen licht gegeven voor de aanleg van het Noordzeekanaal waarin het waterpeil constant moet worden gehouden. Omdat het IJ in open verbinding staat met de Zuiderzee, wordt opnieuw een dijk aangelegd en wel vanaf de Paardenhoek naar de Waterlandse Zeedijk bij Schellingwoude. Natuurlijk kan het IJ niet helemaal worden afgesloten, vandaar dat de dijk voorzien wordt van een doorgang voor schepen: de Oranjesluizen.



Het IJ met de Paardenhoek in 1838 (I) en het uitzicht vanaf de Paardenhoek op de Oranjesluizen (1872)



## De eerste spoorlijnen

Als in Engeland op 15 september 1825 's werelds eerste spoorweg tussen twee grote steden - Liverpool en Manchester - wordt geopend, is er een hoge Nederlandse militair aanwezig als toeschouwer. Hij is in Engeland om in opdracht van de Nederlandse regering moderne wapens te kopen, maar in de ban gekomen van wat hij die dag ziet, houdt hij na terugkeer in Nederland een warm pleidooi voor een spoorverbinding tussen Amsterdam en het Duitse achterland. Hij krijgt de handen er echter niet voor op elkaar. Een collega van hem boekt wel succes en weet in 1834 de voorlopige koninklijke goedkeuring te verkrijgen voor een concessie ter exploitatie van een spoorverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Twee jaar later sleept hij de concessie binnen voor de exploitatie van de lijn Amsterdam - Haarlem, wat leidt tot oprichting van de *Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij* (HIJSM) op 8 augustus 1837. Het werk neemt een aanvang en op 20 september 1839 wordt de lijn feestelijk geopend. Er rijden vier treinen per dag die het traject afleggen in een klein half uurtje. Het punt van vertrek uit Amsterdam ligt niet in de gemeente zelf, maar in Sloten waar ten noorden van de Haarlemmertrekvaart tegenover de herberg *d'Een Honderd Roe* een houten hulpstation in gebruik is genomen <sup>3)</sup>. Vier jaar later arriveert de trein uit Haarlem daadwerkelijk in Amsterdam waar bij de Haarlemmerpoort een houten loods als station dienstdoet.



De laatste versie van de Haarlemmerpoort wordt in 1840 geopend door koning Willem II en heet daarna formeel Willemspoort, maar deze benaming is in onbruik geraakt. Drie jaar na deze opening wordt op 6 december het Willemspoortstation in gebruik genomen, een kopstation tegenover de Haarlemmerpoort. In het Stationskoffiehuis *Belvédère* kunnen de reizigers zich verpozen.



Links: de Haarlemmerpoort met daarnaast het Stationskoffiehuis tegenover Het Willemspoortstation.

Rechts: zicht op het Stationskoffiehuis Belvédère vanaf de Haarlemmerweg.

Intussen heeft de *Rijn Spoorweg* (RS) niet stilgezeten en de lijn Amsterdam - Utrecht aangelegd waarop op dezelfde dag als de opening van het Willemspoortstation een proefrit wordt gehouden. De RS wordt in 1845 vervangen door zijn rechtsopvolger, de *Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij* (NRS). Vertrekpunt uit Amsterdam is het station van de Rijnspoorweg tegenover de Weesperpoort dat vanaf dan het Weesperpoortstation wordt genoemd.





Vanaf medio jaren veertig worden er tal van plannen ontwikkelt door particuliere ondernemers, maar er komt niets tot stand. Vandaar dat de regering in 1860 het heft in handen neemt met de Wet op de Staatsspoorwegen. Deze wet voorziet in de aanleg van een tiental trajecten waaronder de lijn Nieuwe Diep bij den Helder via Zaandam naar Amsterdam. Deze lijn wordt in exploitatie gegeven aan de HIJSM terwijl de overige lijnen in handen komen van de *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen*, kortweg *Staatsspoorwegen* (SS). Dan brandt de discussie los over de vraag hoe de reeds bestaande lijnen naar Haarlem en Utrecht en de nieuwe lijn uit het noorden in de hoofdstad met elkaar kunnen worden verbonden.

### De coup van Thorbecke

Op 27 oktober 1864 belandt er op de burelen van het Amsterdamse college van Burgemeester en Wethouders een verzoek van Thorbecke - in zijn hoedanigheid van Minister van Binnenlandse Zaken - om zijn mening te geven over een tweetal ontwerpen voor een centraal station die de hierboven genoemde drie spoorlijnen met elkaar verbindt.



Het is duidelijk dat Thorbecke een voorkeur heeft voor de bouw van dit station aan het waterfront van het IJ. Zijn bedoeling is dat de lijn Haarlem - Amsterdam wordt doorgetrokken naar dit nieuwe station en vervolgens via de Oosterdoksdiijk aangesloten op de Rhijnspoorweg (het oranje tracé op bovenstaand kaartje). Het alternatief is dat Haarlem via een ringspoor rond de stad wordt verbonden met de lijn naar Utrecht en er een centraal station komt in de buurt van de Leidsepoort (het groene tracé). Beide plannen veroorzaken een storm van kritiek. Het stadsbestuur verzet zich fel tegen het idee van een centraal station aan het IJ. Daarmee zou de waterweg versmald worden wat een belemmering oplevert voor de scheepvaart. Een mening die gedeeld wordt door de Kamer van Koophandel. De Amsterdamse Kanaalmaatschappij protesteert tegen een spoorbrug over het gloednieuwe Noordzeekanaal, in hun ogen onaanvaardbare hindernis voor de scheepvaart en stelt voor om de lijn uit het noorden vanaf Zaandam via Schellingwoude over de Oranjesluizen te laten lopen (het paarse tracé). De geschiedenis geeft deze maatschappij gelijk, de Hembrug die het kanaal zal gaan overspannen, wordt diverse keren geramd en uiteindelijk tot opluchting van velen gesloopt na oplevering van de Hemtunnel in 1983.



Links de eerste Hembrug uit 1878 en rechts de tweede (afgebroken) brug uit 1907.

Een commissie ter advisering aan de gemeenteraad komt tot een conclusie die B&W niet welgevallig is. Zij is vóór de bouw van een centraal station aan het havenfront en neemt de bezwaren uit de wereld van de scheepvaart met een korreltje zout. Het wekt geen verbazing dat het gemeentebestuur tevens wordt overladen met kritiek en alternatieve plannen van particulieren waarin doorgaans de afkeer tegen het dichtmetselen van het Open Waterfront centraal staat.



In oktober 1865 laat B&W van Amsterdam de minister weten dat het Open Waterfront behouden moet blijven ter wille van de scheepvaart. Over het tweede voorstel, dat van de ringspoorbaan, tekent B&W aan dat deze zo dicht mogelijk bij de stad zou moeten worden aangelegd (met alle gevaren van scherpe bochten van dien). Maar binnen de gemeenteraad zijn de kaarten nog lang niet geschud en groeit de sympathie voor het eerste voorstel van Thorbecke, mits er afzonderlijke stations komen voor het personen- en het goederenvervoer. De Kamer van Koophandel roert zich door een plan op tafel te leggen dat voorziet in een personenstation in de buurt waar nu het Sarphatipark zich bevindt met als toegangsweg de (gedempte) Reguliersgracht. Dit in combinatie met een goederenstation in het Westerdok. De gemeenteraad buigt zich over de diverse plannen en spreekt zijn voorkeur uit voor het plan van de Kamer van Koophandel. Maar de raad neemt ook een motie aan die de overbrugging van het Noordzeekanaal afwijst. Daarmee is men terug bij af.

Duidelijk is dat een station op de plek van het Sarphatipark zonder overbrugging van het Noordzeekanaal neerkomt op het eerder gelanceerde voorstel van de Kanaalmaatschappij (via Schellingwoude), maar dat dit plan hoge kosten met zich mee zal brengen: een lang traject met bruggen over de Zaan, het Noordhollandsch Kanaal en het IJ bij de Oranjesluizen. Op 23 juni 1869 hakt de gemeenteraad de knoop door en verklaart zich akkoord met de plaatsing van een personenstation in het Open Waterfront. Ook de Staten-Generaal hechten er hun goedkeuring aan. Het is opmerkelijk dat in de gehele discussie over de plaats van een centraal station esthetische argumenten vrijwel nooit naar voren worden gebracht, slechts economische afwegingen spelen een rol <sup>4</sup>).

*Oktober 2021*

## Noten

- 1) De Zeeburger- en Diemerdijk zijn zeer oud en bestonden al in 1204. Zie: Balen van, C.L., *De mensch als geologische factor*, Tijdschrift van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundige Genootschap 1927 p. 675.
- 2) Heijdra, T., *Kadraaiers & Zeekastelen, geschiedenis van het oostelijk havengebied*, Het open Haven Museum, Amsterdam 1993.
- 3) Roos, H. en Veenendaal, G., *Ondernemen op het Spoor, De eerste jaren van de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij*, Boom, 2012.
- 4) Lansink, L., *Geschiedenis van het Amsterdamse Stationsplein*, geschreven in opdracht van de Amsterdamse Raad voor de Stedenbouw, 1982, p. 13-19 en Oxenaar, A., *Centraal Station Amsterdam, Het paleis voor de reiziger*, SDU uitgeverij, Den Haag 1989, p. 9-15.