

Aanzicht betonnensilo en stensilo vanaf het IJ



De nieuwe Silodam

Voorwoord

Amsterdam breidt niet alleen uit, maar ook in. Daarmee bedoel ik dat de plannen voor nieuwe woningen in onze stad, voor een groot deel gestalte krijgen binnen de bebouwde kom. Haventerreinen veranderen in woonwijken, pakhuizen worden woningcomplexen en kantoorpersoneel geeft grachtenpanden weer terug aan bewoners. Dat is een heugelijke ontwikkeling die illustreert dat Amsterdam steeds aantrekkelijker wordt als woonplaats en die de kwaliteit van onze stad nog verder verhoogt.

Veel van deze 'inbreidingsprojecten' vinden plaats in monumentale panden, zoals eerder het geval was bij het Entrepotdok en in het Oostelijk Havengebied. Door verouderde industriële panden te herbestemmen, kunnen karakteristieke, gezichtsbepalende gebouwen voor de stad behouden blijven. Het doet me in dit verband een groot genoegen dat nu ook de Graansilo's aan het IJ een dergelijke bestemming vinden. Te meer omdat deze gebouwen misschien wel de meest markante industriële monumenten zijn van onze hele stad. Wie Amsterdam van zee nadert, bijvoorbeeld tijdens de manifestatie Sail, wordt als het ware reeds van verre welkom geheten door de Graansilo's. Maar niet alleen voor Amsterdam is het van belang dat deze gezichtsbepalende monumenten behouden blijven. Het belang geldt net zo goed de kleine vijfhonderd mensen die straks in de Graansilo's wonen en werken. Zij zullen de Silodam leren kennen als een van de mooiste historische plekjes van ons land.

D.B. Stadig, wethouder Amsterdam



De Graansilo's gezien vanaf de Houlatovens

Inleiding

In het oorspronkelijke IJ-oeverplan zouden de Graansilo's worden afgebroken om plaats te maken voor een aantal hoge torenflats. Met veel pijn en moeite konden deze markante gebouwen bewaard blijven, mede omdat Y-Grain BV samen met de Buurt Ontwikkelings Maatschappij (BOM), een briljant plan van de hand van architect André van Stigt kon presenteren om de silo's om te vormen tot een unieke combinatie van woon- en werkruimten.

De helaas te vroeg overleden Jan Schaefer heeft aan dat plan op verzoek van Y-Grain BV en BOM nog een aanzienlijke bijdrage geleverd.

Problemen zijn ons niet bespaard gebleven. Zo moest de oorspronkelijke financier voortijdig afhaken, werd het pand gekraakt en liepen de besluitvormingsprocedures vertraging op. Gelukkig bleek Rabo Vastgoed BV bereid de ontwikkeling en ook de financiering ter hand te nemen en daarnaast het volledige risico te dragen. En later bleek woonslichting De Key bereid samen te werken om de vereiste woningen in de huursector te realiseren.

Zo kan er nu een prachtig project worden gerealiseerd met een zeer gevarieerd aanbod van vrije-sectorwoningen, huurwoningen en bedrijfsruimten die veelal gekoppeld kunnen worden aan woningen. Bovendien is er nog een vervolg voorzien in de vorm van nieuwbouw aan het einde van de Silodam.

Ik ben ervan overtuigd dat de Graansilo's op een van de mooiste locaties van Amsterdam liggen met een schitterend uitzicht over Amsterdam en het IJ. De kleine vijfhonderd mensen die er komen te wonen en werken, betekenen een grote impuls voor de buurt. Een buurt die hun omgekeerd veel te bieden heeft zoals de Westelijke Eilanden met hun historische en levendige steer en de gevarieerde winkelstraten Spaardammerstraat en Haarlemmerstraat. Bovendien is ook de Amsterdamse binnenstad vlakbij, evenals de belangrijke uitvalswegen.

J. Cohen, directeur Y-Grain BV



De Graansilo's gezien vanaf de Houthavens

Inleiding

In het oorspronkelijke IJ-oeverplan zouden de Graansilo's worden afgebroken om plaats te maken voor een aantal hoge torenflats. Met veel pijn en moeite konden deze markante gebouwen bewaard blijven, mede omdat Y-Grain BV samen met de Buurt Ontwikkelings Maatschappij (BOM), een briljant plan van de hand van architect André van Stigt kon presenteren om de silo's om te vormen tot een unieke combinatie van woon- en werkruimten.

De helaas te vroeg overleden Jan Schaefer heeft aan dat plan op verzoek van Y-Grain BV en BOM nog een aanzienlijke bijdrage geleverd.

Problemen zijn ons niet bespaard gebleven. Zo moest de oorspronkelijke financier voortijdig afhaken, werd het pand gekraakt en liepen de besluitvormingsprocedures vertraging op. Gelukkig bleek Rabo Vastgoed BV bereid de ontwikkeling en ook de financiering ter hand te nemen en daarnaast het volledige risico te dragen. En later bleek woonstichting De Key bereid samen te werken om de vereiste woningen in de huursector te realiseren.

Zo kan er nu een prachtig project worden gerealiseerd met een zeer gevarieerd aanbod van vrije-sectorwoningen, huurwoningen en bedrijfsruimten die veelal gekoppeld kunnen worden aan woningen. Bovendien is er nog een vervolg voorzien in de vorm van nieuwbouw aan het einde van de Silodam.

Ik ben ervan overtuigd dat de Graansilo's op een van de mooiste locaties van Amsterdam liggen met een schitterend uitzicht over Amsterdam en het IJ. De kleine vijfhonderd mensen die er komen te wonen en werken, betekenen een grote impuls voor de buurt. Een buurt die hun omgekeerd veel te bieden heeft zoals de Westelijke Eilanden met hun historische en levendige sfeer en de gevarieerde winkelstraten Spaarndammerstraat en Haarlemmerstraat. Bovendien is ook de Amsterdamse binnenstad vlakbij, evenals de belangrijke uitvalswegen.

J. Cohen, directeur Y-Grain BV

Inleiding

In het oorspronkelijke IJ-oeverplan zouden de Graansilo's worden afgebroken om plaats te maken voor een aantal hoge torenflats. Met veel pijn en moeite konden deze markante gebouwen bewaard blijven, mede omdat Y-Grain BV samen met de Buurt Ontwikkelings Maatschappij (BOM), een briljant plan van de hand van architect André van Stigt kon presenteren om de silo's om te vormen tot een unieke combinatie van woon- en werkruimten.

De helaas te vroeg overleden Jan Schaefer heeft aan dat plan op verzoek van Y-Grain BV en BOM nog een aanzienlijke bijdrage geleverd.

Problemen zijn ons niet bespaard gebleven. Zo moest de oorspronkelijke financier voortijdig afhaken, werd het pand gekraakt en liepen de besluitvormingsprocedures vertraging op. Gelukkig bleek Rabo Vastgoed BV bereid de ontwikkeling en ook de financiering ter hand te nemen en daarnaast het volledige risico te dragen. En later bleek woonstichting De Key bereid samen te werken om de vereiste woningen in de huursector te realiseren.

Zo kan er nu een prachtig project worden gerealiseerd met één zeer gevarieerd aanbod van vrije-sectorwoningen, huurwoningen en bedrijfsruimten die veelal gekoppeld kunnen worden aan woningen. Bovendien is er nog een vervolg voorzien in de vorm van nieuwbouw aan het einde van de Silodam.

Ik ben ervan overtuigd dat de Graansilo's op een van de mooiste locaties van Amsterdam liggen met een schitterend uitzicht over Amsterdam en het IJ. De kleine vijfhonderd mensen die er komen te wonen en werken, betekenen een grote impuls voor de buurt. Een buurt die hun omgekeerd veel te bieden heeft zoals de Westelijke Eilanden met hun historische en levendige sfeer en de gevarieerde winkelstraten Spaarndammerstraat en Haarlemmerstraat. Bovendien is ook de Amsterdamse binnenstad vlakbij, evenals de belangrijke uitvalswegen.

J. Cohen, directeur Y-Grain BV



Een coaster afgemeerd bij de Graansilo in de strenge winter van 1964

Oorsprong van de westelijke havens

De Amsterdamse geschiedenis is onverbreekbaar verbonden met de geschiedenis van de havens. De Dam zelf, opgeworpen rond 1250, was aanvankelijk de centrale overslagplaats van zeevaart naar binnenvaart en andersom. Al snel werd het zwaartepunt van de haven verlegd van de Amstelmonding naar het IJ en ontstonden er nieuwe havengebieden. Wat we nu het oude westelijk havengebied noemen, gelegen tussen de huidige Singelgracht, de Oude Houthavens, het IJ en de Spoorweg, ontstond aan het begin van de zeventiende eeuw. De groei van de scheepvaart en de verzanding van de Oude Waal maakte een nieuwe haven noodzakelijk. Aanvankelijk werd hier in 1611 de Nieuwe Waal gegraven, het huidige Westerdok, maar door aanslibbing bleek dit niet te voldoen. Vervolgens werden er in het gebied kanalen gegraven zodat er drie eilanden ontstonden: het Voor-, Middel- en Achter Eiland. Halverwege de zeventiende eeuw kregen deze hun huidige naam. Het Realeiland (het voormalige Achtereiland) werd vernoemd naar de staatsbestuurder Reinier Reael die er veel grond bezat. Het voormalige Midden-eiland werd Prinseneiland genoemd naar het huis De Drie Prinsen dat gevelstenen had met beelden van de prinsen Willem van Oranje, Maurits en Frederik Hendrik. Het Bickerseiland, zoals het Vooreiland later heette, werd vernoemd naar Jan Bicker die het hele eiland in 1631 kocht. De drie eilanden vormden een boeiend overgangsgebied van stad en water waar vanaf het begin wonen en werken met elkaar verweven waren. Was de bestemming aanvankelijk die van lawaaige en stankveroorzakende bedrijven, zoals scheepswerven en brouwerijen, al snel werden de werven op de eilanden afgewisseld met pakhuizen, zoutkoten en woningen. Halverwege de achttiende eeuw ondervonden de werven steeds meer concurrentie van die op de oostelijke eilanden. Daarnaast verloor Nederland zijn vooruitaanstaande positie in de wereldhandel en had de Amsterdamse haven veel te lijden van de verzanding van Pampus. In de Franse tijd kwam de scheepvaart vrijwel volledig stil te liggen door de blokkade van de Engelsen. Pas door de aanleg van het Noord-Hollandskanaal in 1824 kreeg het westelijk havengebied weer een impuls die nog werd versterkt door het Noordzeekanaal dat in 1876 gensd kwam. De Oude Houthaven, die in hetzelfde jaar werd aangelegd, werd zelfs al snel te klein door de opbloei van de scheepvaart. De industriële revolutie maakte nieuwe ontwikkelingen noodzakelijk, waaronder de bouw van pakhuizen speciaal voor graan.



Een coaster afgemeerd bij de Graansilo in de strenge winter van 1964

Oorsprong van de westelijke havens

De Amsterdamse geschiedenis is onverbreeklijk verbonden met de geschiedenis van de havens. De Dam zelf, opgeworpen rond 1250, was aanvankelijk de centrale overslagplaats van zeevaart naar binnenvaart en andersom. Al snel werd het zwaartepunt van de haven verlegd van de Amstelmonding naar het IJ en ontstonden er nieuwe havengebieden. Wat we nu het oude westelijk havengebied noemen, gelegen tussen de huidige Singelgracht, de Oude Houthavens, het IJ en de Spoorweg, ontstond aan het begin van de zeventiende eeuw. De groei van de scheepvaart en de verzanding van de Oude Waal maakte een nieuwe haven noodzakelijk. Aanvankelijk werd hier in 1611 de Nieuwe Waal gegraven, het huidige Westerdok, maar door aanslibbing bleek dit niet te voldoen. Vervolgens werden er in het gebied kanalen gegraven zodat er drie eilanden ontstonden: het Voor- Middel- en Achter Eylandt. Halverwege de zeventiende eeuw kregen deze hun huidige naam. Het Realeiland (het voormalige Achtereiland) werd vernoemd naar de stadsbestuurder Reünier Reael die er veel grond bezat. Het voormalige Middeneiland werd Prinseneiland genoemd naar het huis De Drie Prinsen dat gevelstenen had met beeltenissen van de prinsen Willem van Oranje, Maurits en Frederik Hendrik. Het Bickerseiland, zoals het Vooreiland later heette, werd vernoemd naar Jan Bicker die het hele eiland in 1631 kocht.

De drie eilanden vormden een boeiend overgangsgedebied van stad en water waar vanaf het begin wonen en werken met elkaar verweven waren. Was de bestemming aanvankelijk die van lawaaiige en stankveroorzakende bedrijven, zoals scheepswerven en breuwerijen, al snel werden de werven op de eilanden afgewisseld met pakhuizen, zoutketen en woningen. Halverwege de achttiende eeuw ondervonden de werven steeds meer concurrentie van die op de oostelijke eilanden. Daarnaast verloor Nederland zijn vooraanstaande positie in de wereldhandel en had de Amsterdamse haven veel te lijden van de verzanding van Pampus. In de Franse tijd kwam de scheepvaart vrijwel volledig stil te liggen door de blokkade van de Engelsen. Pas door de aanleg van het Noord-Hollandskanaal in 1824 kreeg het westelijk havengebied weer een impuls die nog werd versterkt door het Noordzeekanaal dat in 1876 gereed kwam. De Oude Houthaven, die in hetzelfde jaar werd aangelegd, werd zelfs al snel te klein door de opbloei van de scheepvaart. De industriële revolutie maakte nieuwe ontwikkelingen noodzakelijk, waaronder de bouw van pakhuizen speciaal voor graan.

De bouw van de Graansilo's



Stenensilo 1896

Betonnensilo 1952



Zicht vanuit de Houthavens

12 GRAANSILO'S

De industriële revolutie ging niet aan het Amsterdamse havenbedrijf voorbij. Zo ontstond ook de behoefte om de opslag van granen en zaden efficiënter aan te pakken. Graan, dat voor Amsterdam van oudsher een belangrijk handelsproduct was, werd tot halverwege de vorige eeuw nog opgeslagen in gewone pakhuizen in hopen die maximaal een meter hoog reikten. Deze verticale opslag was zeer arbeidsintensief. Bovendien konden de granen en zaden niet gedroogd worden, waardoor permanent broei dreigde zodat de stapels regelmatig met de hand moesten worden omgescheept. Verticale opslag in silo's waar ook een drooginstallatie aanwezig was, bespaarde veel arbeid en zo verzeen er in de tweede helft van de vorige eeuw graansilo's in de grote steden van Europa en de VS.

De gemeente Amsterdam betoonde zich bij de stichting van de graansilo Korthals Altes in 1896 buitengewoon coöperatief. Een speciale dam werd aangelegd, nu bekend als de Silodam, en het water eromheen werd uitgediept zodat ook zeeschepen naast de Graansilo's zouden kunnen ankeren. Architect Jacob F. Klinkhamer, die het later nog tot hoogleraar in Delft zou brengen, beschouwde de nieuwe industriële gebouwen als de kathedralen van zijn tijd. Vanuit dat perspectief beoogde Klinkhamer nadrukkelijk ook dit silocomplex een monumentaal karakter te geven. Daarbij liet hij zich inspireren door de 'Stelling van Amsterdam'. Klinkhamer vond dat de Graansilo's in Amsterdam net als de door hem ontworpen kruitsilo in Muiden, in wezen een onderdeel vormen van de stelling. Niet om van hieruit te vechten, maar om de verschanste bevolking te voeden. Met het burchtachtig uiterlijk wilde Klinkhamer recht doen aan deze visie. De indeling van de Graansilo's was klassiek: in het midden de weeginstallaties, reinigingsapparatuur en kantoren; in de twee vleugels de zestig schachten met een totale inhoud van 16.730 ton. De muren die de schachten scheiden worden naar beneden toe steeds dikker, tot een meter dikte aan toe. In totaal zijn er naar schatting vier miljoen bakstenen in het gebouw verwerkt, het enorme gewicht stelt bijzondere eisen aan de fundering die voor die tijd ongekend diep is.

Na de oorlog werd het graanpakhuys Korthals Altes te klein en inefficiënt bevonden en rezen er plannen voor een aanvullend, moderner graanpakhuys met een capaciteit van 10.000 ton. Dit werd in 1952 opgeleverd en kenmerkt weer zijn tijd: een sober en zakelijk betonnen complex dat past in de nieuwe zakelijkheid van de jaren vijftig.

13 GRAANSILO'S



Stenensilo 1896

Betonnensilo 1952



Zicht vanuit de Houthavens

De bouw van de Graansilo's

De industriële revolutie ging niet aan het Amsterdamse havenbedrijf voorbij. Zo ontstond ook de behoefte om de opslag van granen en zaden efficiënter aan te pakken. Graan, dat voor Amsterdam van oudsher een belangrijk handelsproduct was, werd tot halverwege de vorige eeuw nog opgeslagen in gewone pakhuizen in hopen die maximaal een meter hoog reikten. Deze verspreide opslag was zeer arbeidsintensief. Bovendien konden de granen en zaden niet gedroogd worden, waardoor permanent broei dreigde zodat de stapels regelmatig met de hand moesten worden omgeschept. Verticale opslag in silo's waar ook een drooginstallatie aanwezig was, bespaarde veel arbeid en zo verzezen er in de tweede helft van de vorige eeuw graansilo's in de grote steden van Europa en de VS.

De gemeente Amsterdam betoonde zich bij de stichting van de graansilo Korthals Altes in 1896 buitengewoon coöperatief. Een speciale dam werd aangelegd, nu bekend als de Silodam, en het water eromheen werd uitgediept zodat ook zeeschepen naast de Graansilo's zouden kunnen afmeren. Architect Jacob F. Klinkhamer, die het later nog tot hoogleraar in Delft zou brengen, beschouwde de nieuwe industriële gebouwen als de kathedralen van zijn tijd. Vanuit dat perspectief beoogde Klinkhamer nadrukkelijk ook dit silocomplex een monumentaal karakter te geven. Daarbij liet hij zich inspireren door de 'Stelling van Amsterdam'. Klinkhamer vond dat de Graansilo's in Amsterdam net als de door hem ontworpen kruisilo in Muiden, in wezen een onderdeel vormen van de stelling. Niet om van hieruit te vechten, maar om de verschanste bevolking te voeden. Met het burchtachtig uiterlijk wilde Klinkhamer recht doen aan deze visie. De indeling van de Graansilo's was klassiek: in het midden de weeginstallaties, reinigingsapparatuur en kantoren; in de twee vleugels de zestig schachten met een totale inhoud van 16.730 ton. De muren die de schachten scheiden worden naar beneden toe steeds dikker, tot een meter dikte aan toe. In totaal zijn er naar schatting vier miljoen bakstenen in het gebouw verwerkt, het enorme gewicht stelt bijzondere eisen aan de fundering die voor die tijd ongekend diep is.

Na de oorlog werd het graanpakhuis Korthals Altes te klein en inefficiënt bevonden en rezen er plannen voor een aanvullend, moderner graanpakhuis met een capaciteit van 10.000 ton. Dit werd in 1952 opgeleverd en kenmerkt weer zijn tijd: een sober en zakelijk betonnen complex dat past in de nieuwe zakelijkheid van de jaren vijftig.



De Graansilo's in bedrijf

De heer E. Engelberts (1907) was aanvankelijk boordwerktuigkundige in de grote vaart. Maar omdat zijn moeder hem in Amsterdam nodig had, zocht hij in de jaren vijftig een baan aan wal. Zo werd Engelberts in 1959 chef van de Technische Dienst in de Graansilo's. Een functie die hij tot zijn pensionering in 1972 zou blijven vervullen. De heer Engelberts woonde aan de kop van de Silodam, in een van de huizen die tegen de Graansilo's waren aangebouwd. Ook toen al gingen wonen en werken op de Silodam hand in hand.



"De meeste schepen kwamen van overzee" zo vertelt Engelberts, "ze maten meestal vijf tot zesduizend ton, een enkeling twaalfduizend. In de haven ging de lading altijd eerst over op lichters, een soort binnenvaartschepen zonder eigen krachtbron. Daarvoor hadden we graanelevatoren, enorme rondrijpende gevallen die naar de schepen werden gesleept en de lading opzogen. De meeste elevatoren werkten op stoom en hadden een vaste bemanning van vijf koppen. Die lichters konden de lading verder vervoeren, bijvoorbeeld naar de Heineken Brouwerij aan de Stadhouderskade, of de lading op andere schepen overladen. Het opslaan in de Graansilo's werd zoveel mogelijk vermeden. Als het toch moest, dan kwam zo'n lichter langsij en brachten we met een vaste elevator de lading over op een van de lopende banden in de kelder. Vandaar ging het graan of het zaad met



een schepwerk naar de bandzolder waar het dan weer op een lopende band werd gestort. Boven een silo zetten we dan een sleuf op de band, een soort schrapper, zodat het graan of het zaad in de silo viel. Onderaan die silo's zat een soort trechter zodat je de lading weer op een lopende band kon storten.

Het stikje van de lopende banden in de Graansilo's en dat hing allemaal heel complex met elkaar samen. Alleen de oudgedienden wisten precies hoe het moest. Soms had je wel van die moderne jeugd, die vond dat het allemaal anders moest, maar daar kwamen vaak ongelukken van.





De Graansilo's in bedrijf

De heer E. Engelberts (1907) was aanvankelijk boordwerktuigkundige in de grote vaart. Maar omdat zijn moeder hem in Amsterdam nodig had, zocht hij in de jaren vijftig een baan aan wal. Zo werd Engelberts in 1959 chef van de Technische Dienst in de Graansilo's. Een functie die hij tot zijn pensionering in 1972 zou blijven vervullen. De heer Engelberts woonde aan de kop van de Silodam, in een van de huizen die tegen de Graansilo's waren aangebouwd. Ook toen al gingen wonen en werken op de Silodam hand in hand.



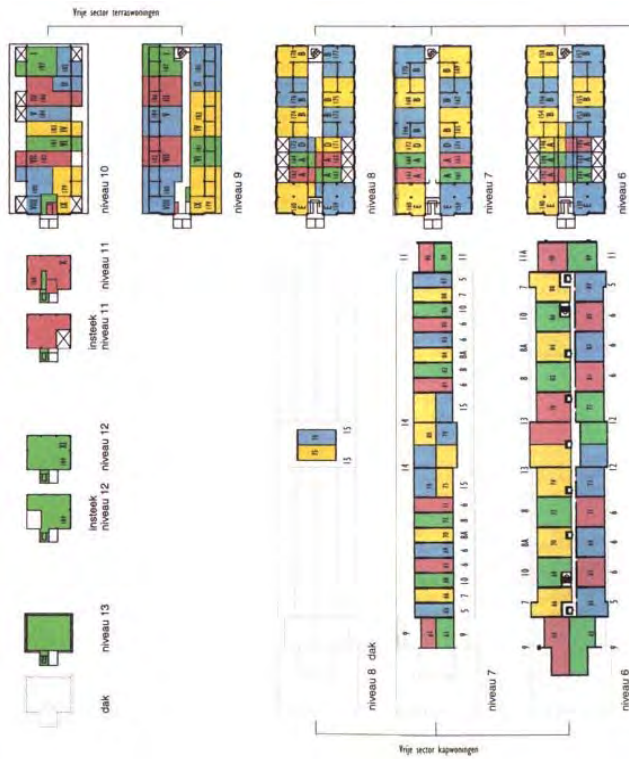
"De meeste schepen kwamen van overzee" zo vertelt Engelberts, "ze maten meestal vijf tot zesduizend ton, een enkeling twaalfduizend. In de haven ging de lading altijd eerst over op lichters, een soort binnenvaartschepen zonder eigen krachtbron. Daarvoor hadden we graanelevatoren, enorme ronddrijvende gevallen die naar de schepen werden gesleept en de lading opzogen. De meeste elevatoren werkten op stoom en hadden een vaste bemanning van vijf koppen. Die lichters konden de lading verder vervoeren, bijvoorbeeld naar de Heineken Brouwerij aan de Stadhouderskade, of de lading op andere schepen overladen. Het opslaan in de Graansilo's werd zoveel mogelijk vermeden. Als het toch moest, dan kwam zo'n lichter langsij en brachten we met een vaste elevator de lading over op een van de lopende banden in de kelder. Vandaar ging het graan of het zaad met

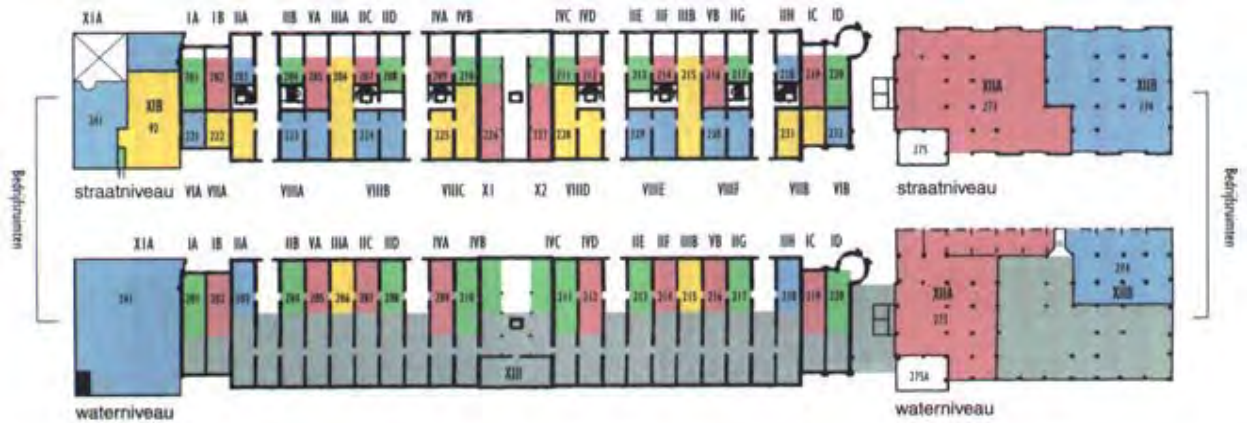
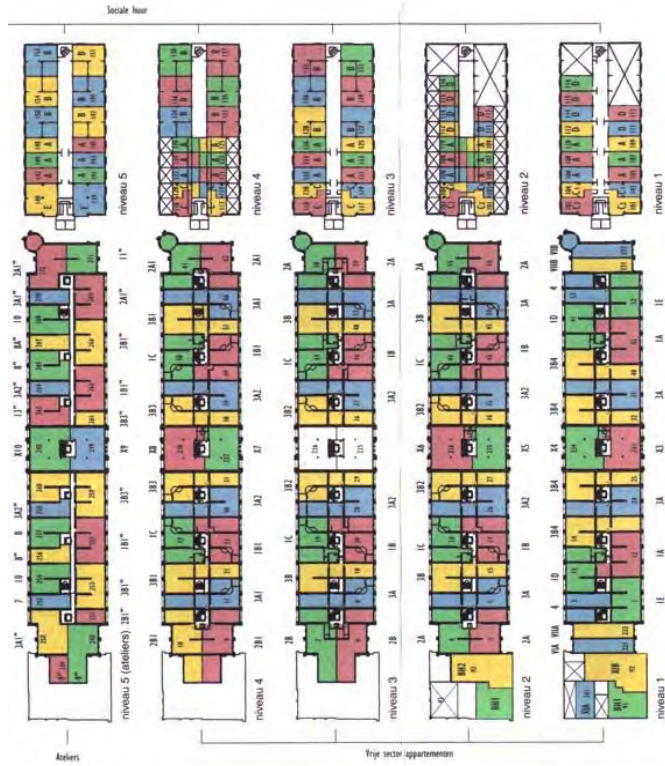


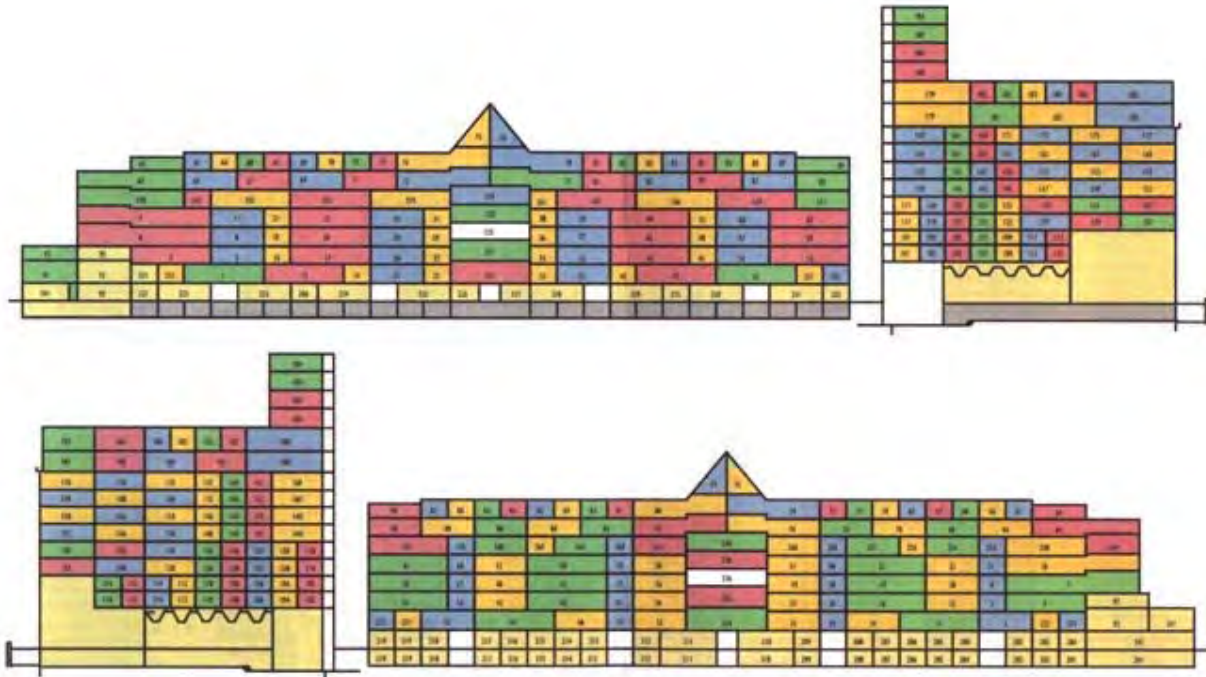
een schepwerk naar de bandzolder waar het dan weer op een lopende band werd gestort. Boven een silo zetten we dan een sleuf op de band, een soort schraper, zodat het graan of het zaad in de silo viel. Onderaan die silo's zat een soort trechter zodat je de lading weer op een lopende band kon storten. Het stikte van de lopende banden in de Graansilo's en dat hing allemaal heel complex met elkaar samen. Alleen de oudgedienden wisten precies hoe het moest. Soms had je wel van die moderne jeugd, die vond dat het allemaal anders moest, maar daar kwamen vaak ongelukken van.



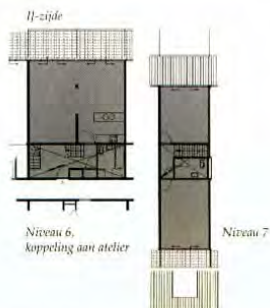
Verdiepingsplattegronden en bouwnummers







Kapwoning stenensilo type 8



© GRAANSILO'S

Respect voor wat er al bestaat

Ooit was André van Stigt (1959) de jongste architect van Nederland. Hij voltooide onder meer de vijfjarige opleiding in Delft waar zijn vader nu hoogleraar is in vier jaar, zodat hij al op zijn 21-ste als architect bij het familiebedrijf Buro Van Stigt kon gaan werken. In de jaren daarna won Buro Van Stigt onder meer de prestigieuze Europa Nostra prijs met het Entrepotdok en de Nationale Renovatieprijs. Onlangs won André van Stigt met zijn ontwerp voor de Graansilo's de Prijs voor Duurzaam Bouwen 1995 van de gemeente Amsterdam.

"Als je ziet wat er aan nieuwbouw wordt gemaakt, krijg je nog meer respect voor wat er al bestaat", zo verklaart Van Stigt zijn grote betrokkenheid bij herbestemming van met sloop bedreigde gebouwen. "Al tijdens mijn studie was ik voortdurend in strijd met de monumentenridders. Die wilden alles altijd zo mooi maken, dat de plannen onbetaalbaar werden en de gebouwen alsnog onder de sloophamer kwamen. Daarom is mijn uitgangspunt dat je eerst het gebouw nauwkeurig analyseert en daaruit een haalbare gebruikersfunctie laat volgen. Kerken bijvoorbeeld lenen zich meestal niet om er woningen in te maken. Maar uit een nauwkeurige analyse van de Vondelkerk en de Posthoornkerk bleek wat er wel mogelijk was en zo konden we deze werken van architect Cuypers van de sloop redden. Bij de Graansilo's leent de onderbouw zich bij uitstek voor bijzondere functies in de werksfeer, in de silokokers passen heel goed woningen, in de tussenlaag ateliers en de kappen bieden de vrijheid voor woningen met balkons."

Zo ontstaat ook in de Graansilo's een gemengde woon-werkbestemming: "Het mengen van wonen en werken in één gebouw gebeurde vroeger altijd al in Amsterdam. Dat spreidt de kosten op een slimme manier waardoor je meer kunt bereiken. De sociale controle die de menging met zich meebrengt, verhoogt ook de veiligheid op straat. Zo zal een leuke, levendige buurt met de hele dag door een gevarieerd straatleven ook bij de Graansilo's een belangrijke succesfactor zijn."

© GRAANSILO'S

Uit in het Centrum

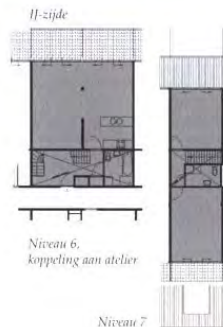
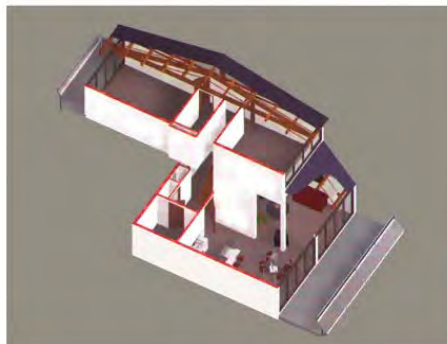
De Graansilo's liggen in aan de rand van Amsterdam Centrum maar door hun excentrische ligging op de Silodam in het IJ hebben ze tegelijkertijd geen deel aan de drukte van het centrum. Per saldo combineren ze de directe nabijheid van het centrum met een volkomen vrije ligging. Dit resulteert onder meer in een magnifiek uitzicht. Ook de vele tientallen wachtende binnenvaartschepen in de Oude Houthaven naast de Graansilo's, bieden een even aantrekkelijk als dagelijks variërend beeld. Tijdens de Sail manifestatie, zitten de bewoners van de Graansilo's op de eerste rang. De Schippersbeurs, waarop de Graansilo's uitkijken, completeert de havensfeer.

De Westelijke Eilanden, aan de voet van de Graansilo's, vormen het eerste deel van Amsterdam centrum. Met hun kleinschalige opzet, de talloze zeer oude monumentjes en de verwevenheid met het water, zijn ze even attractiever als de Jordaan, die overigens ook niet ver van de Graansilo's is gelegen. De geheel eigen sfeer wordt mede bereikt de vele werfjes die nog in bedrijf zijn aan het alomane water. Zij vormen het aangename decor voor de kleinschalige festiviteiten die de Westelijke Eilanden te bieden hebben.

Even verderop bevinden zich de winkelstraten Spaardammerstraat en Haarlemmerstraat-Haarlemmerdijk. Vooral deze laatste, met een totale lengte van een kilometer, biedt een ongekende variëteit aan winkels. Van supermarkten, slijters, gespecialiseerde slaggers en delicatessewinkels, tot lijstenmakerijen, kunstnijverheidsbedrijven, antiquariaten en zelfs twee bedrijven die prothesen repareren (de een brillen, de ander kunstgebitten). Daarnaast zijn er plannen om het Barentzplein, aan de voet van de Graansilo's, te ontwikkelen tot een buurtwinkelcentrum.

De ligging aan de rand van Amsterdam centrum brengt met zich mee dat de verbindingen bovendien goed zijn te noemen. Met het Centraal Station op zichtafstand en bus 35 voor de deur is het openbaar vervoer goed vertegenwoordigd. Tegelijkertijd zijn de Graansilo's dicht gelegen bij de IJ-tunnel, de Coentunnel en de IJ-boulevard met daarop aansluitend de Piet Hein tunnel. Zo combineren ze alle voordelen van het centrum met die van een wat meer excentrische ligging.

Kapwoning stenensilo type 8



Respect voor wat er al bestaat

Ooit was André van Stigt (1959) de jongste architect van Nederland. Hij voltooide onder meer de vijfjarige opleiding in Delft waar zijn vader nu hoogleraar is in vier jaar, zodat hij al op zijn 21-ste als architect bij het familiebedrijf Buro Van Stigt kon gaan werken. In de jaren daarna won Buro Van Stigt onder meer de prestigieuze Europa Nostra prijs met het Entrepotdok en de Nationale Renovatieprijs. Onlangs won André van Stigt met zijn ontwerp voor de Graansilo's de Prijs voor Duurzaam Bouwen 1995 van de gemeente Amsterdam.

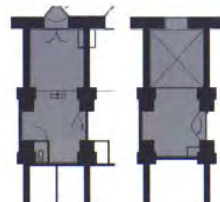
"Als je ziet wat er aan nieuwbouw wordt gemaakt, krijg je nog meer respect voor wat er al bestaat", zo verklaart Van Stigt zijn grote betrokkenheid bij herbestemming van met sloop bedreigde gebouwen. "Al tijdens mijn studie was ik voortdurend in strijd met de monumentenridders. Die wilden alles altijd zo mooi maken, dat de plannen onbetaalbaar werden en de gebouwen alsnog onder de sloophamer kwamen. Daarom is mijn uitgangspunt dat je eerst het gebouw nauwkeurig analyseert en daaruit een haalbare gebruikersfunctie laat volgen. Kerken bijvoorbeeld lenen zich meestal niet om er woningen in te maken. Maar uit een nauwkeurige analyse van de Vondelkerk en de Posthoornkerk bleek wat er wel mogelijk was en zo konden we deze werken van architect Cuypers van de sloop redden. Bij de Graansilo's leent de onderbouw zich bij uitstek voor bijzondere functies in de werksfeer, in de silokokers passen heel goed woningen, in de tussenlaag ateliers en de kappen bieden de vrijheid voor woningen met balkons."

Zo ontstaat ook in de Graansilo's een gemengde woon-werkbestemming: "Het mengen van wonen en werken in één gebouw gebeurde vroeger altijd al in Amsterdam. Dat spreidt de kosten op een slimme manier waardoor je meer kunt bereiken. De sociale controle die de menging met zich meebrengt, verhoogt ook de veiligheid op straat. Zo zal een leuke, levendige buurt met de hele dag door een gevarieerd straatleven ook bij de Graansilo's een belangrijke succesfactor zijn."

Bedrijfsunit type II



IJ-zijde, waterniveau



Wonen en werken in één

De Graansilo's bieden na hun herbestemming niet alleen ruimte aan bewoners, maar ook aan kleinschalige bedrijven: in totaal zal 6000 m² van de beschikbare 20.000 m² bestemd zijn voor werkruimten.

Het bijzondere van het stenen silogebouw, dat in vijf compartimenten met evenzovele toegangen zal worden verdeeld, is dat zestig procent van de woningen aan werkruimten gekoppeld kunnen worden. Op water- en straatniveau komen zo'n veertig kleinschalige bedrijfsruimten vanaf 40 m² met in totaal 200 tot 250 werkplekken, die alle schakelbaar zijn tot grotere werkruimten.

De vier lagen daarboven, in de oude silokokers, zijn bestemd voor woningen in de vrije sector met een oppervlakte van 70 tot 110 m². Op de vijfde verdieping komen weer ateliers die zijn gekoppeld aan de woningen op de vierde etage of aan die in de bovenste twee woonlagen. Deze twee hoogste verdiepingen, die in de kap zijn gesitueerd, bieden ruimte aan zo'n 25 maisonnette-woningen over twee verdiepingen. In totaal zal het stenen silogebouw 92 appartementen herbergen. Onder meer door mogelijke combinaties met werkruimten, zijn hier zo'n veertig verschillende woningtypes te onderscheiden.

In het betonnen silogebouw worden de onderste twee verdiepingen, op water- en straatniveau, bestemd voor diverse openbare voorzieningen zoals horeca. De acht verdiepingen boven straatniveau zullen afwisselend studio-woningen over twee woonlagen en over één woonlaag herbergen. Alle studio-woningen behoren tot de huursector en zullen de oppervlakte hebben van vier silokokers, bij elkaar zo'n 60 m². Op de negende en tiende verdieping komen negen grote terraswoningen van twee verdiepingen in de vrije sector terwijl in de toren twee koopwoningen komen.

In het vervolg op de renovatie van de Graansilo's wordt de Silodam gecombineerd met een nieuwbouwcomplex aan de kop van de dam, welke ruimte zal bieden aan 150 woningen en 2000 m² werkruimten. Doordat dit gebouw in het verlengde komt te liggen van de bestaande Graansilo's, zal het niet zichtbaar zijn vanuit deze herbestemde monumenten. De aanwezigheid ervan zal de levendigheid op de Silodam nog vergroten en het gebied nog aantrekkelijker maken.

Woningtype 3A stenensilo, tussenniveau



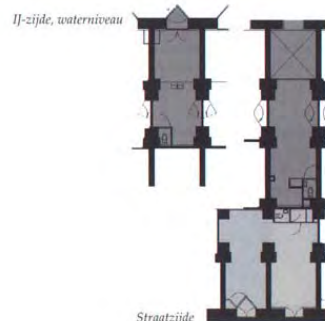
Een industrieel monument dat aan waarde wint

Industriële monumenten zijn bij uitstek functionele gebouwen waarbij de gebruikersfunctie op een bijzondere wijze vorm heeft gekregen. Dat vereist de grootste zorg bij herbestemming. Zeker als het om zo'n belangrijk industrieel monument gaat dat bovendien op een unieke locatie, op een strekdam in het IJ, is gelegen. Eén ding is immers zeker: over een paar honderd jaar zullen de Graansilo's er nog staan en gedurende al die tijd zal het monument aan waarde winnen.

De bedrijfsruimten ontleen hun waarde onder meer aan hun ligging bij Amsterdam centrum terwijl ze toch uitstekend bereikbaar zijn. En ze hebben nog een aantal andere, voor Amsterdam unieke kenmerken. Zo zullen alle bedrijfsruimten op straat- en waterniveau een eigen entree hebben. Bovendien zijn veel bedrijfsruimten onderling koppelbaar terwijl andere weer bij woningen getrokken kunnen worden. Dat maakt ze ideaal voor kleinschalige bedrijven in de dienstverlening of nijverheid met klanten in of rond Amsterdam waarvoor een creatieve, onorthodoxe uitstraling van belang is.

De 181 woningen die in de Graansilo's komen, zullen van binnen duidelijk de sporen dragen van het verleden. Zo zijn de muren, ook de binnenmuren, in de meeste gevallen veertig centimeter tot een meter dik. Het meest pregnant komt het verleden nog wel tot uiting in de studiomoningen in het betonnen silogebouw en de woningen op de eerste tot en met de vierde verdieping in het stenen silogebouw. Doordat de silokokers die zich hier bevonden een afmeting hadden van ongeveer 3,8 meter in het vierkant, zullen de muren dit patroon steeds volgen. Grotere kamers en verschillende woningtypen, worden verkregen door muren tussen twee of meer silokokers weg te breken.

Bedrijfsunit type V en VIII



Hoogwaardige afwerking voor duurzaamheid

Zoals ook in de vergaande detaillering van het bestek tot uiting komt, voorziet het plan voor de verbouw van de Graansilo's in energiebesparing en een zeer lange levensduur. De vrije ligging op de strekdam levert niet alleen een magnifiek uitzicht op, maar maakt de woningen en werkruimten ook kwetsbaar voor regen en wind. Daarom komen er geen ventilatieroosters boven de ramen en zal het hang- en sluitwerk van zo'n kwaliteit zijn, dat wie zijn ramen en balkondeuren bijvoorbeeld na het ramenlappen sluit, naar buiten zal moeten kijken om te merken of het hard waait of regent. Om onder deze tochtvrije condities toch de vereiste luchtcirculatie te verkrijgen, krijgen de werkruimten en de woon- en slaapkamers continu verse buitenlucht toegediend. Deze verse lucht wordt eerst via een gescheiden circuit voorverwarmd aan de afgewerkte lucht die uit de keuken, badkamer en wc wordt gezogen.

Ook de geluidsisolatie voldoet aan de gestelde eisen. Zo zijn alle vloeren, die in de silo's de functie van de muurankers overnemen, zwevend. Bovendien zijn alle woningen en werkruimten voorzien van vloerverwarming die, net als de warmwatervoorziening, zijn energie ontleent aan een centrale installatie met warmte-krachtkoppeling. En om de duurzaamheid compleet te maken is alle aandacht besteed aan de veiligheid. Zo zijn de ruime entrees en trappenhuizen goed verlicht en beschikken de woningen in de vrije sector zelfs over een video-installatie die laat zien wie er zich bij de deur meldt.

Maar de voornaamste reden voor de jury om de herbestemming van de Graansilo's te bekronen met de Prijs voor Duurzaam Bouwen 1995 van de gemeente Amsterdam, was misschien wel dat architect André van Stigt het stenen silogebouw zoveel mogelijk intact laat. Het bakken van de naar schatting vier miljoen stenen die in de oudste silo zijn verwerkt, zou bij vergelijkbare nieuwbouw een half miljoen kubieke meter gas kosten. Energie die nu bespaard wordt. Het hergebruik is naast behoud van het bolwerkachtige monument een bijdrage aan milieubewust bouwen.



Gevelaanzicht vanaf de Silodam

Parkeren onder de Graansilo's

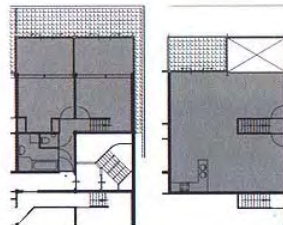
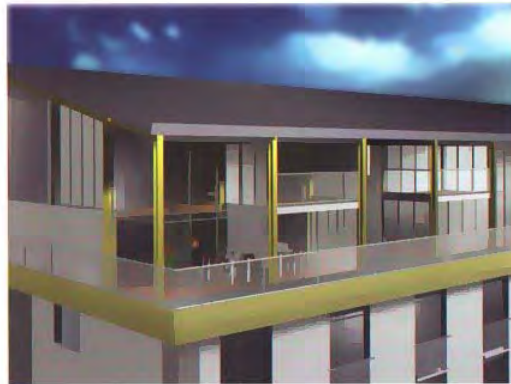
Het bestemmingsplan schrijft voor dat er op de Silodam in totaal zo'n 250 parkeerplaatsen voor bewoners en werkenden moeten worden gerealiseerd. Het punt is echter dat de beperkte oppervlakte van de dam aan nog geen honderd auto's plaats kan bieden. De oplossing is gevonden in twee ondergrondse parkeergarages met elk ruim honderd betaalde plaatsen. De overige vijftig zullen op de Silodam een plekje kunnen vinden.

Het bijzondere van de parkeergarages is dat het opbergproces volledig computergestuurd en mechanisch verloopt. Wie zijn auto kwijt wil, rijdt deze in een van de vier lifthuisjes verspreid over de Silodam. Deze glazen huisjes hebben een oppervlakte van drie bij zes meter en een hoogte van twee meter. Vervolgens stappen de chauffeur en eventuele passagiers uit en geven zij met behulp van een speciaal pasje, opdracht om de auto in de garage te parkeren. De lift brengt de auto naar een van de twee ondergrondse parkeergarages waarin de auto op een pallet automatisch naar een leeg plekje wordt gebracht. Ophalen van de auto duurt zo'n 3 tot 6 minuten; de voorsorteeropdracht is al vanuit huis te geven. U hoeft daar niet zelf de altijd onplezierige garage voor in. De garages zelf zijn dus niet toegankelijk voor personen, behalve voor onderhoud, wat de veiligheid ten goede komt.

Degenen die op de Silodam wonen en/of werken komen als eerste in aanmerking om hier een parkeerplaats te kopen. Een coöperatieve vereniging van de eigenaren zal het beheer op zich nemen.



Vrije sector terraswoningen betonnen silo



De IJ-oever ontwikkeld

Dank zij een stap-voor-stap aanpak van het IJ-oeverplan zijn in het oude oostelijke havengebied pakhuizen tot woningen getransformeerd. Daarnaast verrees er hoogwaardige nieuwbouw op voormalige haventerreinen zoals het KNSM Eiland.

Nu is het westelijke deel van de IJ-oever aan de beurt. De eerste stap is de herbestemming van de Graansilo's tot woningen en bedrijfsruimten.

Volgende stap is de bouw van een complex met ongeveer 150 woningen en bedrijfsruimten aan de kop van de Silodam. Door de situering in het verlengde van de Graansilo's, zal het gebouw niet vanuit de Graansilo's zichtbaar zijn. Voor het gebied ten zuiden van de Silodam, aan de Westerdokdijk waar nu een rangeerterrein ligt, liggen plannen klaar voor een intensieve bebouwing met de nadruk op woningen en publiekvoorzieningen. In het Houthavengebied zijn eveneens woningen en bedrijfspanden gepland, de Oude Houthaven zelf zal bestemd blijven voor scheepvaart en woonschepen zodat het uitzicht vanuit de Graansilo's niet wordt aangetast.

Meer naar het oosten zal de passagiersterminal worden ontwikkeld tot een aantrekkelijke toegang van Amsterdam voor passagiers en bezoekers. Ook zullen er in de pakhuizen ten oosten van het de passagiersterminal woningen en bedrijfsruimten komen. Straks, als alle plannen zijn gerealiseerd, bestaat de achterkant van Amsterdam niet meer en zal het gebied weer even levendig zijn als toen het nog een open havenfront was.