Kwaliteitstoets Hoogte Kadijk 145b

Datum: 16 januari 2018
Opstellers: [redacted]

Inleiding

Voor Hoogte Kadijk 145B is een ontwerp ingediend dat voorziet in sloop van de bestaande opstallen en nieuwbouw van twee wooncomplexen. De beide opstallen zijn als Orde 3 gekwalificeerd en gelegen binnen het wettelijk beschermde stadsgezicht, bufferzone Unescogebied. Naar aanleiding van de plannen is (op grond van de regeling voor Orde 3-panden) een kwaliteitstoets uitgevoerd naar de beide bouwwerken.

Kwaliteitstoets Orde 3 panden. Algemeen

Bouwwerken met waardering Orde 3 zijn bouwwerken van vóór 1940, die wat schaal en detaillering betreft, passen in de gevelwand, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Binnen de orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Op basis van een kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Het kwaliteitsniveau van deze genoemde waarden is bepalend of sprake kan zijn van sloop/nieuwbouw. Bij verbouwing is behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het gebouw niet verstoren.
Van Orde 3 zijn tevens panden van na 1940, maar voor 1970 die in cultuurhistorisch, architectuurhistorisch of in zeldzame gevallen, stedenbouwkundig opzicht een positieve bijdrage leveren aan de beeldkwaliteit, dan wel een positieve betekenis hebben voor de stad.

Criteria[1]

- *Stedenbouwkundige waarde*: de mate waarin het pand bijdraagt aan het beschermde stadsgezicht. Korrelgrootte, silhouet, kapvorm, bouwhoogte (bijvoorbeeld laagbouw omdat het pand nog op de laatmiddeleeuwse fundering staat), ontsluiting, stoep, verdiepingshoogtes en dergelijke worden meegewogen. Verder uniformiteit, symmetrie of juist de bijzondere uitzondering op de regel. In plattegrond de afleesbaarheid van het bouwblok, de historische verkaveling. Een woonhuis wordt stedenbouwkundig op andere punten stedenbouwkundig beoordeeld dan andere functies.

[1] Indien van toepassing wordt binnen de criteria ook de gaafheid en zeldzaamheid aangegeven.

- *Architectuurhistorische waarde*: de vormgeving kan vanuit de typologie strikt utilitair zijn, maar daaraan ook zijn meerwaarde ontlenen: pakhuizen, loodsen, fabrieken en dergelijke. Verder kan de vormgeving bijzonder zijn of juist kenmerkend voor een bepaalde stijl of periode.

- *Bouwhistorische waarde:* bijzondere materialen en bouwtechnieken karakteristiek voor een bepaalde stijl of periode. Naarmate het pand ouder is wordt meer belang gehecht aan authenticiteit.

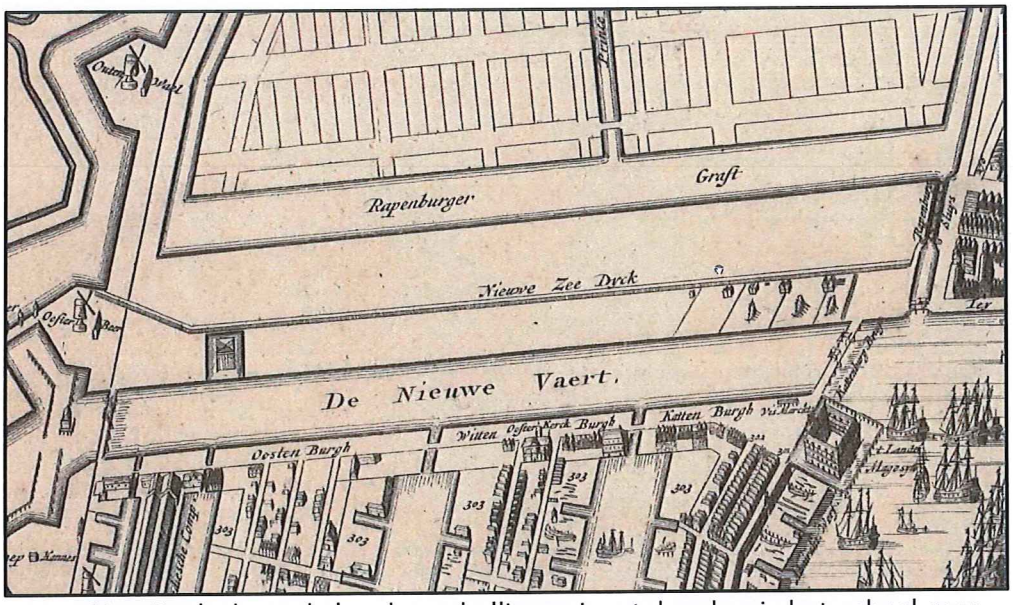
- *Cultuurhistorische waarde:* de ruimtelijke ontstaansgeschiedenis van een bouwwerk, waarbij archeologie, historische geografie, historische bouwkunde, historische ecologie en een variabel aantal andere wetenschappen, zoals de toponymie en soms ook de fysische geografie een rol spelen.

Kwaliteitstoets Hoogte kadijk 145b

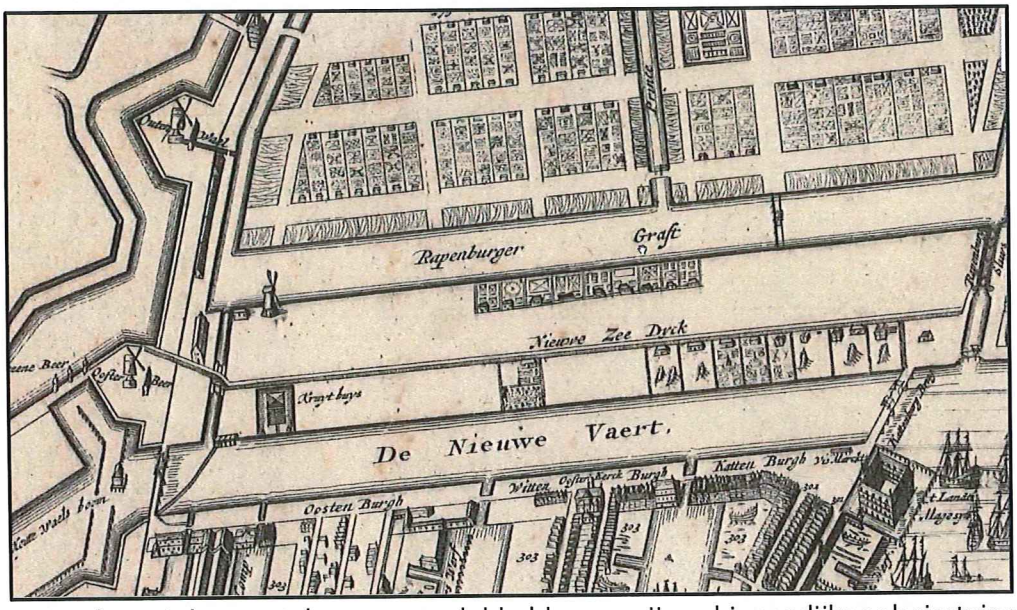
Stedenbouwkundige waarde:

De stedenbouwkundige waarde van het hele terrein inclusief opstallen, scheepshelling en rails is zeer hoog als zeldzaam overgebleven herinnering aan de oorspronkelijke verkaveling en het grondgebruik bij de Vierde uitleg op de Oostelijke eilanden.

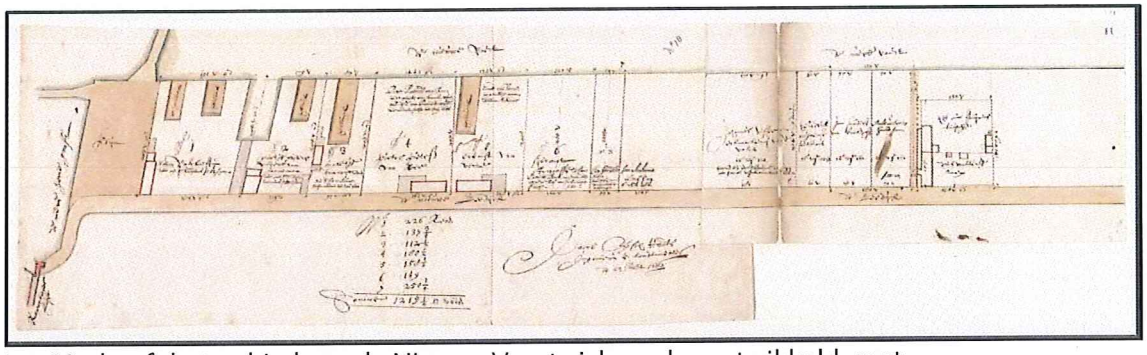
Het eiland van de Kadijken is feitelijk de opgedikte Nieuwe Zeedijk, tussen de woongebieden van de Vierde uitleg en de Oostelijke eilanden, maar fungeert in wezen niet anders dan deze woon/werkgebieden. De verkaveling van deze maritieme eilanden werd voor het eerst toegepast bij de Tweede uitleg van Valkenburg, Rapenburg en Uilenburg, verder geperfectioneerd bij de Derde uitleg (Westelijke eilanden) en de Vierde. Bij voldoende breedte van het eiland, steevast axiaal georiënteerd, is sprake van een middenstrook rechthoekige bouwblokken met woonhuisbebouwing en ook wel pakhuizen. De randen tegenover de middenstrook zijn niet rondom verkaveld, maar van straat tot water: woonhuizen en pakhuizen aan de straat en de scheepswerven op het achtererf. Idealiter is de verkaveling dus per eiland gespiegeld. De kadijken namen letterlijk en figuurlijk een middenpositie in. Aan de kant van de Nieuwe Vaart waren de scheepswerven, tegenover de bedrijvigheid van de Oostelijke eilanden maar aan de andere kant, tegenover de Plantage waren in de beginperiode meer tuinen. Dit valt op te maken uit opeenvolgende kaartbeelden van Johannes de Ram tussen circa 1680 en 1690 en uit de (eigendoms)kaarten van Jacob Bosch.



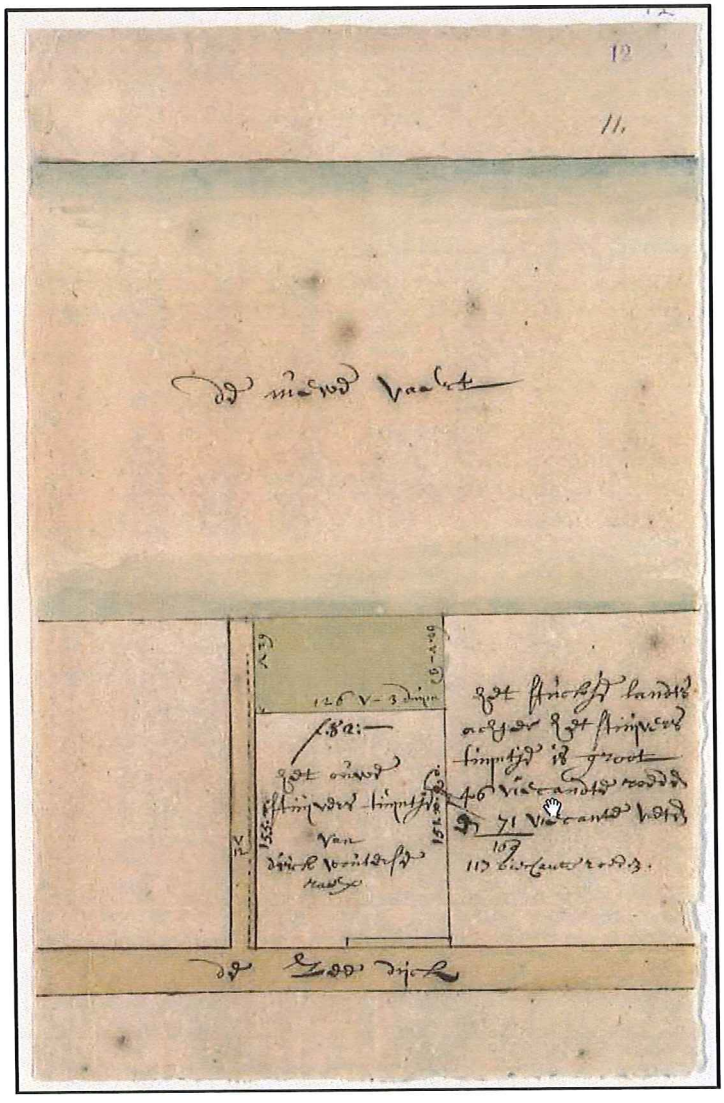
Circa 1680 zijn slechts enkele scheepshellingen ingetekend en in het geheel geen insteekhavens.



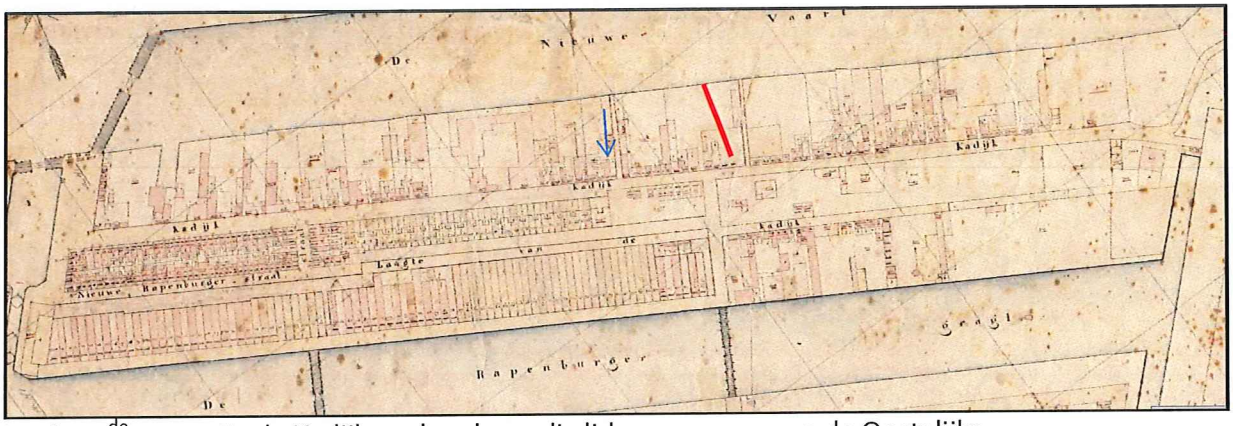
10 jaar later is het aantal werven verdubbeld, maar zijn er binnendijks ook siertuinen bijgekomen. Deze kaarten geven een beeld, niet een kadastrale werkelijkheid weer.



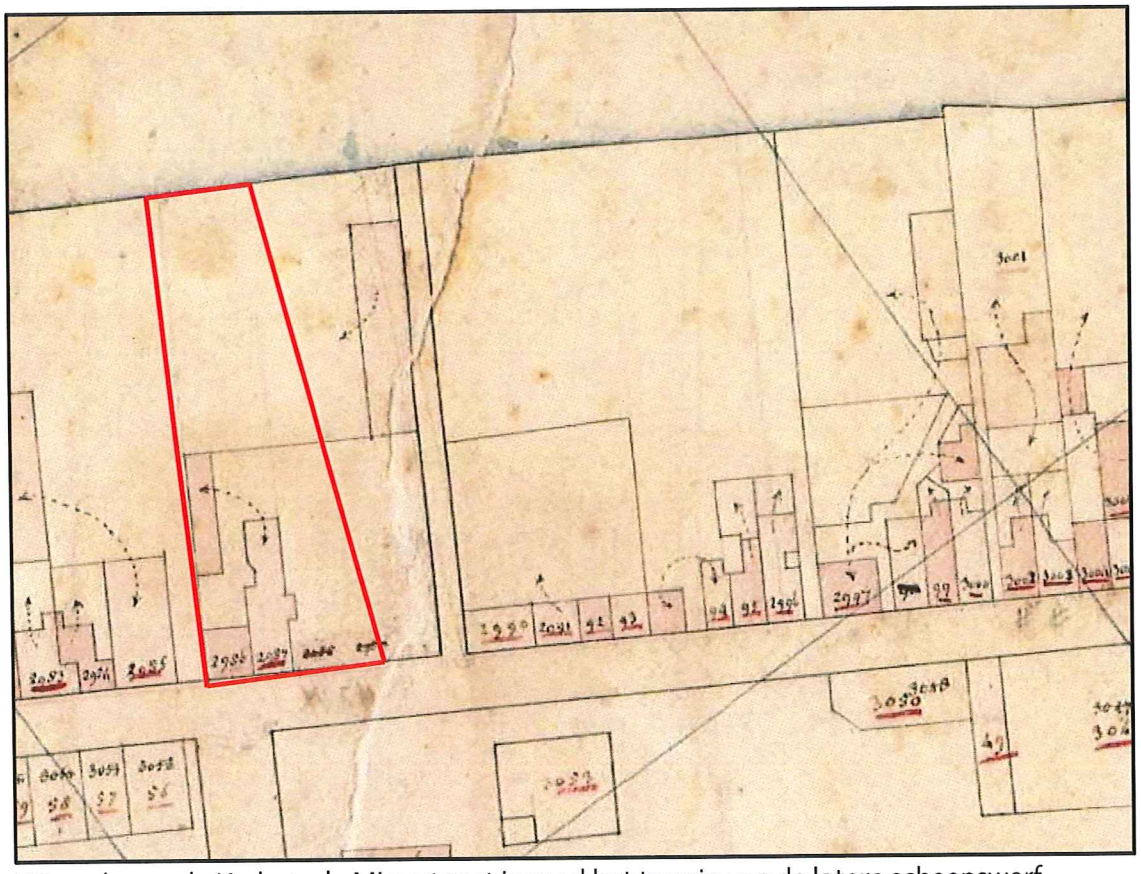
In 1689 heeft het gebied aan de Nieuwe Vaart zich verder ontwikkeld, met insteekhavens en vrijwel het hele gebied ingenomen door scheepswerven. De hellingen zijn in andere handen dan de bouwterreinen, 210 voet diep en een veelvoud van 30 voet breed (bij benadering). Hoe de bebouwing er uit ziet is niet bekend.



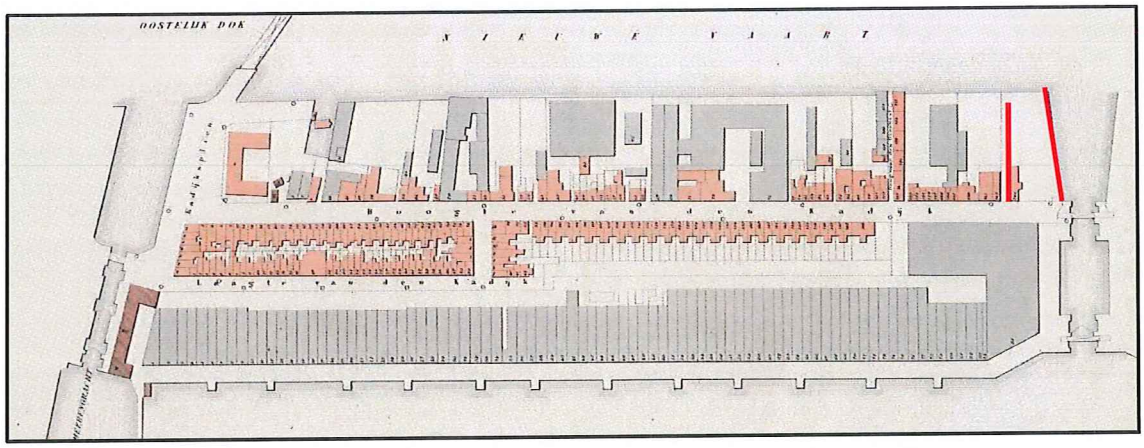
Jacob Bosch 1689 (MMSAA01_00695000K11 foutief gedateerd op 1668).

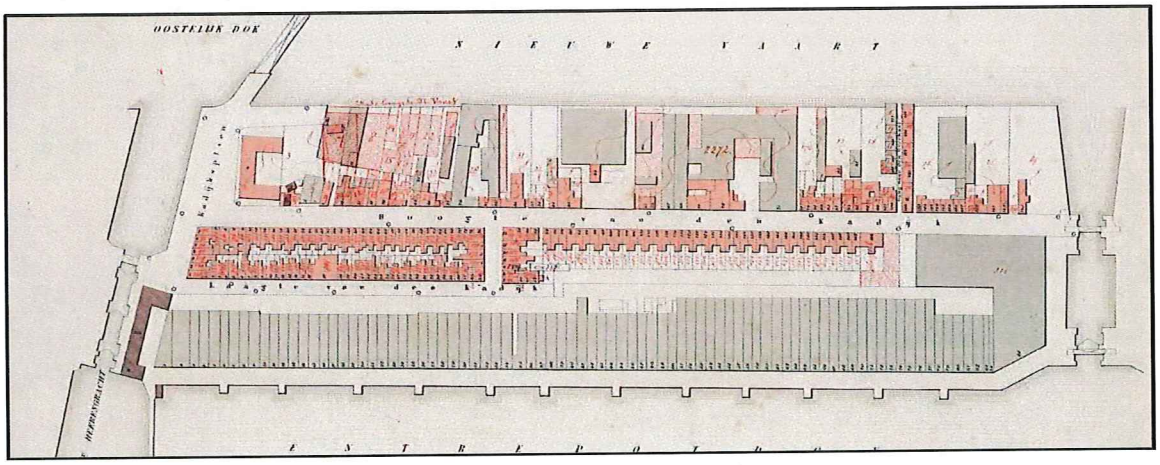


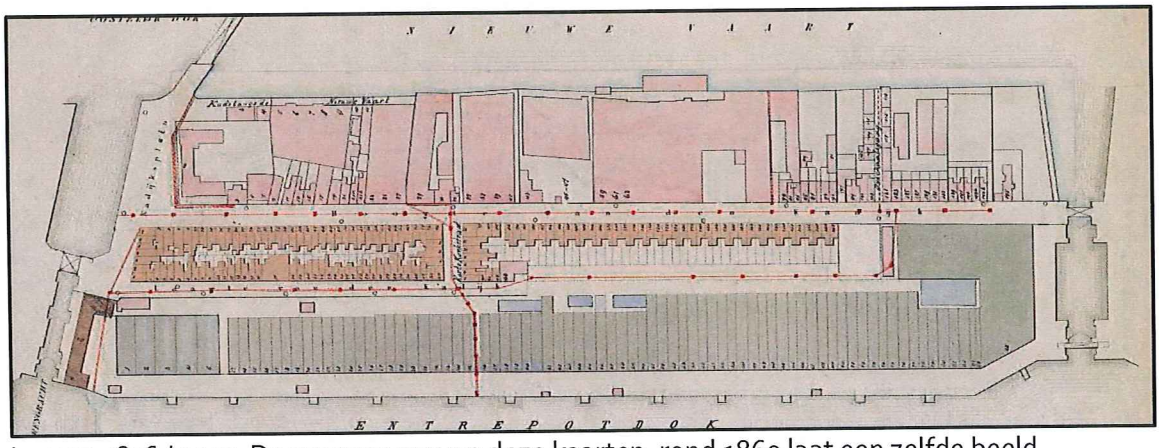
Begin 19de eeuw zijn de Kadijken als volwaardig lid opgenomen van de Oostelijke eilanden. De kade aan de Plantagekant is volledig bedrijfsmatig in gebruik, de kavels van rooilijn tot rooilijn, ingenomen door de diepe (entrepot)pakhuizen. De Nieuwe Vaart is één groot scheepsbouwgebied en aan de straten wordt gewoond (directie en personeel). De rode lijn geeft aan waar circa 20 jaar later de sluis (1837) zou worden aangelegd. De insteekhavens zijn verdwenen (of nooit gegraven).



Uitsnede van de Kadastrale Minuut met in rood het terrein van de latere scheepswerf Koning William (Van den Ende).

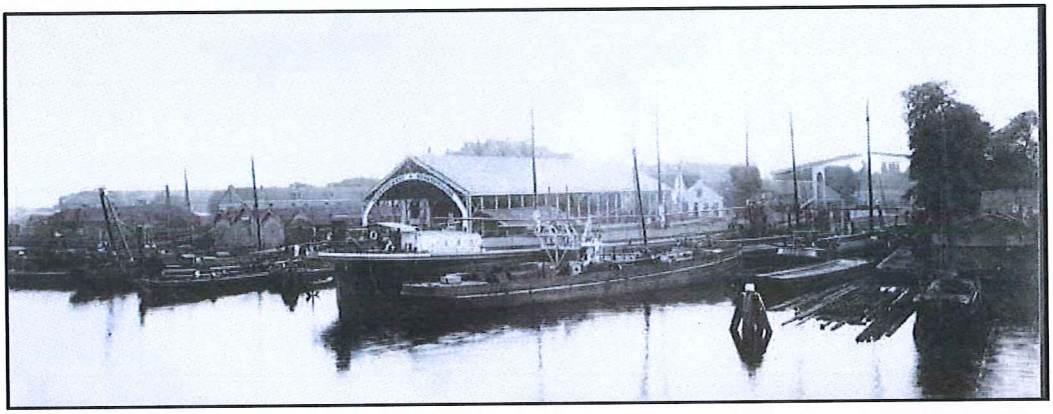






Loman 1876 / 1903. De voorganger van deze kaarten, rond 1860 laat een zelfde beeld zien, maar aan de kade nog iets minder verdicht. Het oostelijk deel van de Kadijken zou ook in deze periode aan de Nieuwe Vaart minder dicht bebouwd blijven, terwijl de (entrepot)pakhuizen als strook wel zouden worden voortgezet . Aan het westelijk deel is het terrein van Koning William de enige werf die zijn open structuur (plus) inrichting heeft behouden. Aan de andere kant is dat de Kromhoutwerf.







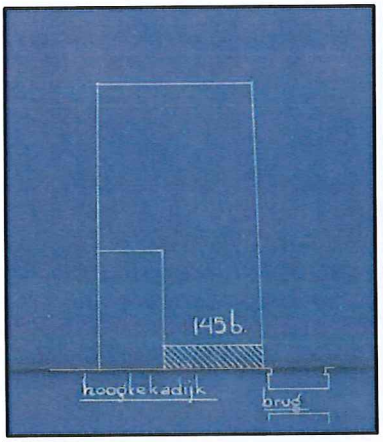


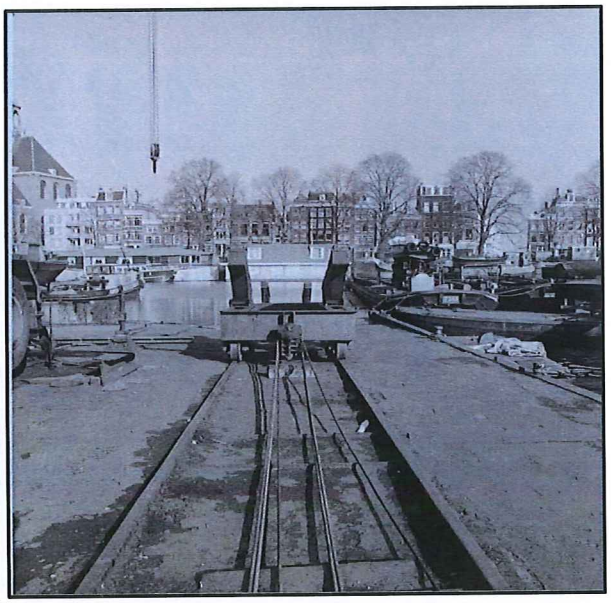


De band van de oude scheepshellingen wordt versterkt door de zichtlijn op de Oosterkerk, het enige bouwwerk in de omgeving dat uit dezelfde periode van de Vierde uitleg dateert. De planmatige aanleg van de Oostelijke eilanden is door de eeuwen sterk verwaterd, maar juist deze combinatie van bedrijfsmatige scheepshellingen en een religieus iconisch bouwwerk houdt de herinnering aan de stedenbouwkundige bedoelingen van de oostelijke grachtengordel levend. De stedenbouwkundige waarde van de bouwwerken is dan ook gelegen in de kleinschaligheid en de samenhang met het terrein en de terreininrichting.

Architectonische waarde:

De architectuurhistorische waarde van de afzonderlijke gebouwen is laag. De twee loodsen bevatten magazijnen, schaftlokalen, kleedruimte, een kantoortje, een compressorruimte en andere functies voor de werf van Van den Ende. De grote loods is in 1950 gebouwd de andere, kleinere nog later. Er is in het dossier van BWT een brief bewaard gebleven waarin gewaarschuwd wordt dat er boven een belangrijke waterleiding gebouwd gaat worden en of daar a.u.b. rekening mee gehouden kan worden.

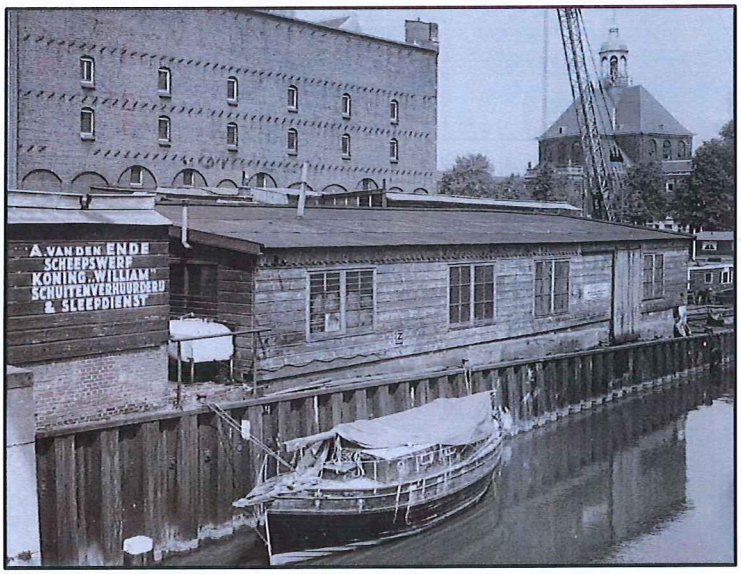




In 1946 werd een loods aan de straat gebouwd. Hiervan resteert alleen nog de muur. Rechts de rails van de scheepshelling (foto 1980).



1980



Bouwhistorische waarde:

De bouwhistorische waarde is nihil.

Cultuurhistorische waarde:

De cultuurhistorische waarde is gelegen in stedenbouwkundige geschiedenis van de Oostelijke eilanden en de Kadijken, de hier aanwezige scheepshellingen (met rails) en de relatie met de Vierde uitleg. De waarde betreft het ensemble van de scheepswerf, niet de afzonderlijke onderdelen. Het gaat nadrukkelijk om meer dan de som der delen. Daarbij vertegenwoordigt het terrein een zeer hoge zeldzaamheidswaarde en binnen de typologie van bedrijfsterreinen een zekere mate van gaafheid.

Conclusie
Sloop van de opstallen is op zich te rechtvaardigen, maar het verdient aanbeveling bij nieuwbouw de stedenbouwkundige waarden van het terrein te behouden, daar de opstallen niet als incidentele objecten gezien dienen te worden, maar als ensemble onderdelen van het grotere geheel, de scheepswerf. Bebouwing op het terrein van de scheepswerf dient de aanzienlijke aanwezige stedenbouwkundige waarden te respecteren.