

# De restauratieproblematiek van het Entrepôtdok...

In het oostelijk gedeelte van Amsterdam, aan de Rapenburgergracht, bevindt zich ten noorden van Artis de langste pakhuisrij van Amsterdam; hier staan er namelijk 98 naast elkaar. Grotendeels gebouwd in de vorige eeuw, ontstond hier een complex dat toentertijd als Rijks-entrepôt in gebruik werd genomen om het transitoverkeer efficiënter te laten verlopen. Vóór de Franse tijd werd transitohandel belast met zowel invoer- als uitvoertarieven. Door de toegenomen concurrentie in het begin van de vorige eeuw bleek het noodzakelijk voor een ander systeem te kiezen. Door oprichting van het Entrepôtdok ontstond de mogelijkheid om goederen belastingvrij op te slaan; pas bij doorvoer diende "tol" te worden betaald, hetgeen een belangrijke geld- en tijdwinst opleverde. Aan het einde van de vorige eeuw besloot men tot de oprichting van een Nieuw Handelsentrepôt, daar het oude moeilijk bereikbaar was geworden door de in 1877 aangelegde spoordijk welke de haven afsloot van het Buiten IJ én omdat het dok te klein werd voor de steeds grotere schepen die toen op Amsterdam voeren via het Noordzeekanaal. Hiermede werd in feite het proces in gang gezet dat anno 1981 heeft geleid tot leegstand en funktieverlies van het grootste gedeelte van dit complex, iets wat we overal zien omdat oude pakhuizen meestal niet meer efficiënt zijn vanwege hun afmeting, toegankelijkheid, ligging e.d..

Het kadjikencomité, dat ook het Entrepôtdok tot zijn gebied rekent, adviseerde de gemeente om het gehele complex te

bestemmen tot woongebied, het z.g. "1000-woningénplan". De gemeente nam deze suggestie over en besloot te beginnen met een bouwkundig onderzoek hetwelk verricht werd door de Stichting researchinstituut voor de gebouwde omgeving (het Rigo), dat uitmondde in een stedenbouwkundig preadvies.

## De bouwgeschiedenis

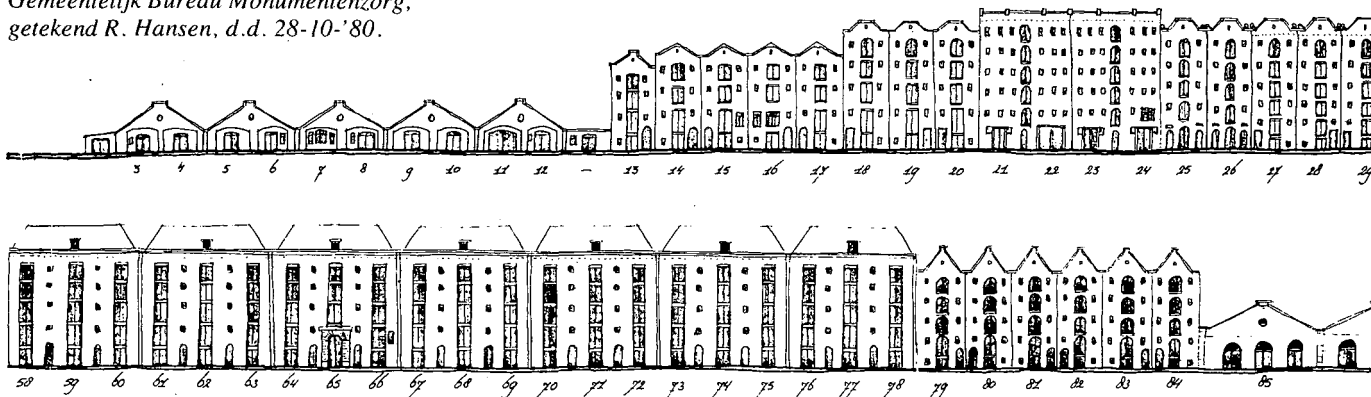
Het besluit tot de oprichting van het Entrepôtdok werd genomen in april 1827. De bedoeling was om aan beide zijden van de Rapenburgergracht (het dok) pakhuizen te bouwen die konden dienen als opslag voor goederen die nog verder getransporteerd moesten worden.

Het bouwkundig ontwerp voor het dok was van de directeur van "Stadswerken en gebouwen", de architect J. de Greef. Men begon met de aankoop van 51 bestaande pakhuizen, de nrs. 1 t/m 30, 36<sup>A</sup> t/m 51 en 79 t/m 84. De tussenliggende grond met de daarop staande panden werd daarna aangekocht waarna de huizen werden gesloopt. Hiervoor in de plaats bouwde men op de Hoogte Kadijk nieuwe woningen. Vervolgens begon men met de bouw van 27 pakhuizen (nrs. 52 t/m 78). Deze bevatten een kelder en vijf verdiepingen met afmetingen van  $\pm 5 \times 43$  m. Ze zijn gebouwd met rechthoekige laaddeuren en werden bekroond met één doorlopende kroonlijst. Tegelijkertijd startte men met de bouw van het (klassicistische) poortgebouw, bestaande uit een hoofdgebouw met twee vleugels, in een waarvan zich de hoofdingang bevindt. In dit gebouw werd de conciërge

alsmede de administratie ondergebracht, terwijl er tevens woningen in waren gesitueerd voor de directeuren en een hoofdambtenaar. Het gebouw - dat f 51.000,- kostte - werd aan de binnenzijde voorzien van een galerij met dragende kolommen. De bouw van de 6 pakhuizen nrs. 30 t/m 35 naar een tekening van G. Moele jr. (de bouwtekening is afgedrukt in het pakhuisboek van Magda Revesz-Alexander) kwam daarna tot stand. Het zijn 3 pakhuizen met afmetingen van  $\pm 5 \times 33$  m die twee aan twee gekoppeld zijn onder één kroonlijst, terwijl deze lijst onderbroken wordt door een halfrond gemetselde rollaag. Hierna bouwde men aan de Laagte Kadijkzijde een afsluitmuur langs de gehele lengte van het Entrepôtdok. Vervolgens werden verscheidene waterbouwkundige werken uitgevoerd, zoals het uitdiepen van de Rapenburgergracht en het vernieuwen van de kadebeschoeiing, waarna men in 1828/29 aan de overzijde begon met de bouw van twee loodsen; één van de Nieuwe Herengracht tot de Nieuwe Prinsengracht, de ander van de Nieuwe Prinsengracht tot de hoogte van pakhuis nr. 85. Deze pakhuizen hadden geen kelders, maar een begane grondlaag en twee verdiepingen.

Het zou tot 1838 duren voordat men weer ging bouwen. Toen was het gedeelte aan de overzijde van de schutsluis (tussen nrs. 85 en 86) aan de beurt. Men kocht dit terrein aan van de geschutswerf van de Rijksmarine en bouwde de bestaande loodsen, helemaal rechts, om tot pakhuizen. Links daarvan werden 4 nieuwe pakhuizen gebouwd, genaamd Lente, Zo-

Gemeentelijk Bureau Monumentenzorg,  
getekend R. Hansen, d.d. 28-10-'80.



mer, Herfst en Winter. De balken van deze pakhuizen, die slechts één laag bevatten, rusten op gietijzeren kolommen.

Op 13 december 1837 werd de bouw van een grote schutsluis tussen de nummers 85 en 86 aanbesteed, terwijl men tevens de laatste grond aankocht (waar thans De Twaalf Maanden staan). In 1837/38 kwam aan de overzijde nog een loods voor de Rijnvaart van de grond. Hierdoor konden de ladingen van de zeeschepen onmiddellijk overgeslagen worden in Rijnschepen.

In oktober 1838 startte men onder leiding van C. W. M. Klijn met de bouw van de nummers 87 t/m 98, "De 12 Maanden". Deze pakhuizen bezitten 5 verdiepingen die eveneens gedragen worden door gietijzeren kolommen. De gevelrij wordt afgedekt met één doorlopende kroonlijst. In 1839 voltooidde men het Entrepôt dok met de bouw van vier pakhuizen, de nummers 85 en 86 die aan de keerzijde van de schutsluis staan. Vanaf dat ogenblik waren de belangrijkste bouwkundige wapenfeiten geregeld onderhoud, totdat plotseling op 27 maart 1885 twee pakhuizen bij de ingang instortten. Na onderzoek besloot men de eerste 13 pakhuizen af te breken; spoedig daarna werd opdracht gegeven voor de bouw van 5 loodsen van één bouwlaag op deze plek. De afgelopen 80 jaar vonden er talloze bouwkundige ingrepen plaats. Men verhoogde sommige pakhuizen, andere kregen bouwmuren in plaats van standvinken, terwijl bij verscheidene de topgevel werd vernieuwd vanwege beschadigingen door rondzwaaiende kranen. Tevens werden tussen 1905 en 1930 de meeste kappen vernieuwd. Rond 1970 brandden de pakhuizen 18 t/m 20 volledig uit, waarmede het degeneratieproces een voorlopig hoogtepunt had bereikt.

## De restauratieplannen

Talloos zijn de rapporten, brieven en plannen die sinds 1975, het jaar waarin de dienst HHI het oude dok overdroeg aan het Gemeentelijk Grondbedrijf, zijn verschenen. Wij willen er hier twee noemen.

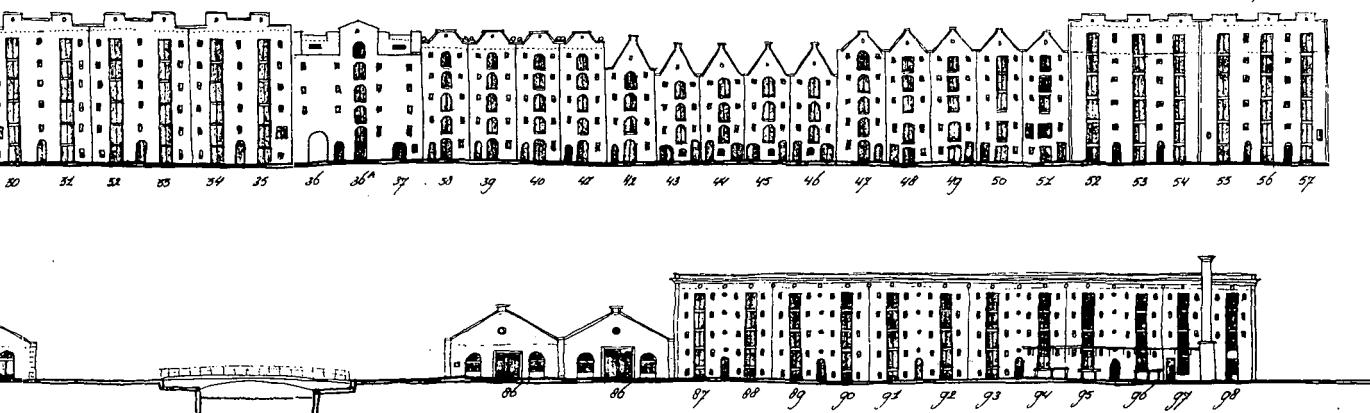
### 1. Het restauratieplan van Bart van Kasteel

Deze architect kreeg in 1970 opdracht om een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen voor het Entrepôt dok, de Kadijken en het N.S.-emplacement achter Artis. Nu, anno 1981, heeft hij een plan bestekklaar voor de restauratie van de drie uitgebrande pakhuizen. Het plan dat hij hiervoor ontwikkelde, is in principe bruikbaar voor het gehele complex, nl. het geheel verdelen in groepjes van drie pakhuizen, waarbij dan in het midden van het middelste pakhuis een gedeelte wordt weggebroken, waardoor lichtinval ontstaat voor de drie pakhuizen.

Door naast deze opening de trappenhuisen op te nemen ontstaan in feite 6 verschillende wooneenheden waardoor het probleem van de te grote lengte in verhouding tot de lichtinval is opgelost. Nadeel van dit plan is het verdwijnen van de originele structuur van de pakhuizen. Dit weegt voor de betreffende drie pakhuizen minder zwaar, daar van de originele monumentale structuur toch weinig over is. Tevens ontwierp Van Kasteel een structuurschets voor de omgeving. Daarin zijn de laat-19de-eeuwse lage pakhuizen, de nrs. 1 t/m 12 en de nrs. 85 en 86, die in tegenstelling tot de oudere hoge pakhuizen, niet beschermd zijn, wegbestemd ten behoeve van parkeerterrein. Hierdoor zou het monumentale, in de loop der geschiedenis ontstane, totaalbeeld echter ernstig en onherstelbaar worden aangetast. Zeker de pakhuizen nrs. 85 en 86, die een natuurlijke overgang vormen naar het sluisje en de daarachter liggende ophaal-

brug, dat met de mooie oude bomen een waardevolle situatie vormt, zouden gehandhaafd dienen te worden. Voorts zijn in dit plan doorbraken geprojecteerd in de nrs. 25 en 26, 36 en 37 en 50 en 51. De nrs. 52 t/m 84 bestemde Van Kasteel tot een hotel en zakencomplex.

De bebouwing aan de zuidzijde van de Laagte Kadijk is weggedacht. Hier ontstaat dan ruimte voor groenvoorzieningen. Eveneens zijn bomen gedacht aan de zuidzijde van het Entrepôt dok, op de kade dus, en is aan de overzijde van het water een recreatiepark ontworpen. Het voorstel om de woningen aan de zuidzijde van het Entrepôt dok in de vrije sector te verkopen, terwijl dan aan de noordzijde huurwoningen moeten komen, vindt Van Kasteel volstrekt belachelijk. Hij wil in het gehele gebied huurwoningen situeren. De huur komt dan wel boven de huurgrens en hij realiseert zich dat alleen als ook verkoop plaats vindt de exploitatie sluitend kan worden gemaakt. Het alternatief is de souterrains verhuren aan zaakjes waarvoor in de binnenstad geen plaats meer is. Wat de woningen betreft wil hij alleen het casco restaureren en de leidingen aanleggen, het z.g. "darmstelsel". Laat de mensen dan zelf de rest maar invullen onder leiding van opzichters van de gemeente, aldus Van Kasteel. Ten aanzien van deze opzet moet worden opgemerkt, dat indien deze plannen worden gerealiseerd er een geweldige druk ontstaat op de straten van het Kadijkseiland. De stedenbouwkundige problemen die hierdoor ontstaan, worden door het plan van Van Kasteel niet opgevangen. Het doortrekken van de Plantage Kerklaan met een brug naar het Kadijkseiland biedt weinig soelaas. Uitgaande van het thans algemeen gehanteerde percentage van 0,7 per inwoner zal het aantal auto's met ca. 700 gaan toenemen. Daarvoor moet nu een oplossing worden gezocht. Anders krijgt men straks



dezelfde noodgrepen als men nu wil toepassen op het Realeneiland, zoals het maken van parkeereilandjes e.d., die een onaanvaardbare aantasting van het karakter zouden betekenen.

## 2. Het preadvies van het Rigo

De resultaten van het bouwkundig onderzoek komen globaal hierop neer:

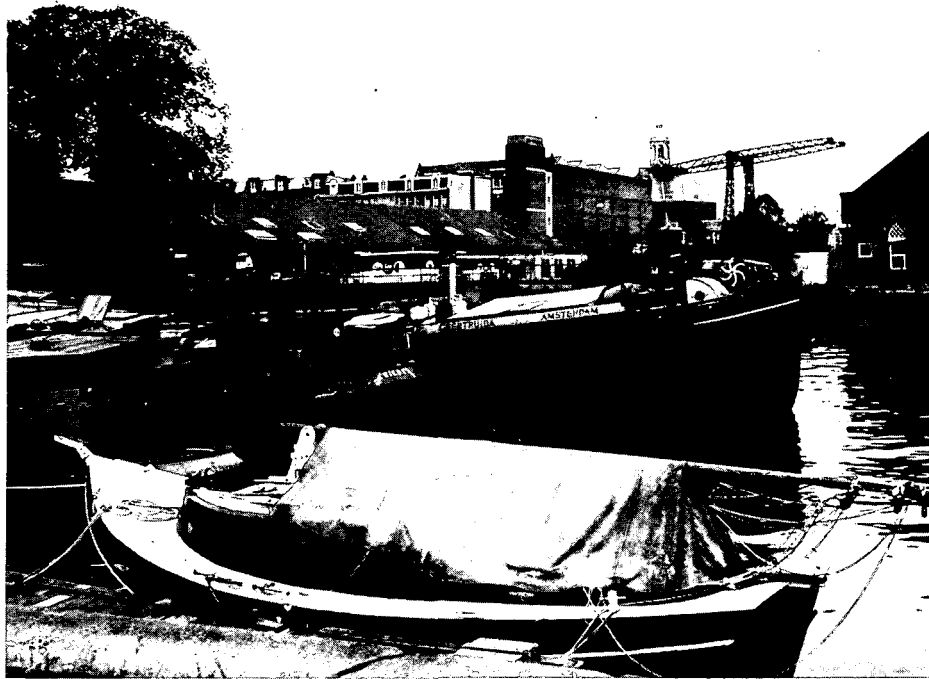
- De gebouwen zijn gedeeltelijk aangeast door houtworm.
- De funderingspalen zijn over het algemeen van goede kwaliteit.
- Het muurwerk heeft - afgezien van de scheuren - een goede kwaliteit. Er zijn echter zakkingen geconstateerd waarvan nu nog niet vast staat of ze tot stilstand zijn gekomen.

Globaal gezien komt men tot twee oplossingen, nl. de hovenoplossing en de strokenoplossing.

De hovenoplossing vertoont enigszins overeenkomsten met de voorstellen van Bart van Kasteel. Bij de strokenoplossing wordt uitgegaan van het slopen van een "strook" van het complex over de gehele lengte aan de Laagte Kadijkzijde door van alle pakhuisen een deel van de achterkant af te halen, waarvoor in de plaats nieuwbouw is gedacht.

In het door Rigo opgestelde interim-rapport wordt gesteld, dat er per bouwfase een oplossing dient te komen. Ieder pakhuis op zich zal onderzocht dienen te worden op scheurvorming, houtworm e.d., waardoor ook per pakhuis een oplossing gekozen dient te worden. En alleen daar waar scheurvorming aanleiding geeft tot funderingsonderzoek zal dit plaats moeten vinden (en eventueel dienen te leiden tot funderingsverbetering).

In principe moet woningbouw nl. altijd



mogelijk zijn in pakhuisen die gemiddeld een belasting hebben gehad van zo'n 900 kg/m<sup>2</sup>, hetwelk echter door de houtworm is gehalveerd. Helaas kiest men ook in dit rapport bewust voor nieuwbouw ter plekke van de loodsen aan het begin en het einde (nrs. 1 t/m 12 en 85 en 86). Inderdaad zijn deze pakhuisen voor

woningbouw ongeschikt, maar voor buurtwerk of andere functies zijn ze daarentegen zeer geschikt. Talloze activiteiten zijn hierin onder te brengen, zoals wijkcentrum voor het Groene Kruis, bejaardenwerk, jeugdpvang, sportdoeleinden b.v. tafeltennis, winkelcentra enz. enz..

*Dergelijke grote ruimten onder kappen zijn goed bruikbaar voor velerlei activiteiten.*



Welke plannen of onderdelen daarvan uiteindelijk worden gekozen, er dient duidelijk te worden gesteld dat het gehele complex als één ensemble dient te worden beschouwd en geconserveerd. Nu zijn helaas alleen de hoge pakhuisen op de monumentenlijst geplaatst, waardoor de nog altijd bestaande onderwaardering voor (eind) 19de-eeuwse bouwwerken weer eens wordt geaccentueerd.

Bij deze aanpak dient de gehele architectonische conceptie in het oog te worden gehouden en verdient een "hovenoplossing" dus de voorkeur.

Wat de architectuur van de voorgevels betreft, het principe van de laaddeur geflankeerd door lichtopeningen dient ongewijzigd te blijven, omdat dit karakteristiek is voor pakhuisen. Dat ingrepen noodzakelijk zijn is duidelijk, maar zij dienen ondergeschikt te worden gemaakt aan het totale gevelbeeld dat een geschiedenis van drie eeuwen pakhuisarchitectuur weerspiegelt.

# Een rijtje 19de-eeuwse arbeiderswoningen



*De nog onbeschermde lage pakhuizen bij het sluisje: een aantrekkelijk ensemble.*

Tot slot kan nog in het algemeen worden opgemerkt dat van coördinatie tussen de verschillende disciplines weinig of geen sprake is. Hierdoor ontstaat het zo vaak optredende patroon dat ieder voor z'n eigen deeltaak opkomt, waardoor de gezamenlijke grote lijn verloren gaat.

Het meest schrijnend komt dit naar voren in de oplossing van het verkeersprobleem. Iedereen komt met een voorstel, maar van een structurele aanpak van de verkeerstoename zoals die te verwachten is op het kleinschalige Kadijkseliland is ten enen male geen sprake. Duidelijk dient nú gekozen te worden voor een coördinatie van de verschillende disciplines, nl. gemeentelijk grondbedrijf, het buurt comité, de architect(en), het Rigo en de gemeentelijke diensten zoals Bouw en Woningtoezicht, Monumentenzorg e.d.. Deze grote verzameling monumenten "van eenvoudige doch harmonische architectuur", samen het "grootste" monument van Amsterdam, verdient beter.

Jaap van der Veen.

Het kleine "onaanzienlijke" 19de-eeuwse woonhuis behoort tot de categorie oude gebouwen waarvoor tot voor kort helaas weinig belangstelling bestond. De sfeer van armoede die in de ogen van sommigen nog rond deze lage rijtjeswoningen hangt bezorgde ze een negatief stempel.

Het lijdt inderdaad geen twijfel dat er in die eenvoudige behuizingen een zo grote armoede geleden werd, dat dit ook buitenshuis zichtbaar werd zodat ook de straat er de sporen van droeg. Karren voor "negocie", koopwaar voor de deur, blèrende, groezelige kinderen, maar ook zomeravonden zittend op de trap voor het huis, stellen wij ons er bij voor en ten dele wordt dit beeld door oude foto's in stand gehouden.

De schoonheid van de eenvoudige vormen van de bebouwing wordt bij zo'n eenzijdige beoordeling dan echter wel over het hoofd gezien.

Wat betreft evenwichtig bouwvolume, harmonisch verhoudingspel van ramen en deuren in de gevel, het gebruik van de oude beproefde materialen en kleuren en zonder nadruk aangebrachte details - slechts waar functionele overwegingen dit eisten - passen deze woonhuizen in de bouwwijze van de sinds de 16de eeuw doorlopende traditie van hofjes- en rijtjeswoningen.

In uiterlijke vormgeving is het dwarse zadeldak dat over alle huizen gelegd is, karakteristiek voor dit type woningen. De kenmerkende gevelindeling heeft een ritme a b b a, een deur, een raam, een raam, een deur.

Niet alleen het publiek sloeg de "voortbrengselen van de armoe" niet hoog aan, ook de belangstelling vanuit de "officiële" monumentenzorg richtte zich vanaf de aanvang in de vorige eeuw in eerste instantie op de grote "rijke" monumenten, met name die uit de "bloeiperiode" van onze geschiedenis. Laten we iemand uit de tijd zelf aan het woord. Alberdingk Thijm in een open brief uit 1848 aan het Koninklijk Instituut voor Wetenschappen, Letterkunde en Schone Kunsten over "De instandhouding onzer Monumenten": "Metselaars en timmerlieden zonder kunstzin, zonder vorming en zonder de lichtste tint van beschaving, treden dagelijks in verband met argeloze bewoners en eigenaars van gebouwen om de schoone bladzijde, die de zestiende en zeventiende eeuw heet, weg te scheuren uit de geschiedenis onzer bouwkunst".

De latere bladzijden werden minder schoon bevonden, maar langzamerhand veranderde onze appreciatie en gaandeweg werd de 18de, en daarna ook de 19de eeuw binnen het gezichtsveld getrokken. Met name ondervond de bouwkunst uit de 19de eeuw, die in de tijd zelf door het verloren gaan van oude tradities zo veel spanningen opriep, nog heel lang weinig waardering.

De ommekeer vond het eerste plaats ten aanzien van de meest representatieve voortbrengselen uit deze periode. In onze ogen echter zijn alle onderdelen in het samenspel van een harmonische omgeving van belang, en dus richt monumentenzorg zich tegenwoordig zeker niet uitsluitend op de "bloeiperiode" of het "grote" monument.

