

Stedenbouwhistorische inventarisatie

Grachtengordel Den Helder

Dröge
Bureau voor Bouwhistorie





Stedenbouwhistorische inventarisatie

Grachtengordel

Den Helder

Leiden, oktober 2004

Dröge

Bureau voor Bouwhistorie

Opdrachtgever



Postbus 36
1780 AA DEN HELDER
T +31 (0)223 671 200

Uitvoering

Dröge

Bureau voor Bouwhistorie

Apothekersdijk 37
2312 DD LEIDEN
T +31 (0)71 566 33 10
F +31 (0)71 566 33 11

© Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en het uitvoerend bureau.

Voorwoord

De vernieuwing van het stadshart is een belangrijk strategisch project van de gemeente Den Helder. Het project Stadshart geeft invulling aan de strategie van de stad: streven naar het versterken van de identiteit en het imago, het scheppen van een herkenbare en betekenisvolle omgeving en het creëren van een kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving. In de planvoorbereiding voor het project heeft de gemeente gekozen voor een integrale en samenhangende aanpak.

In de voorstudie Stadshart (maart 2003) heeft een eerste stedenbouwkundige verkenning plaatsgevonden naar de koers en het ontwikkelingsperspectief van het Helderse Stadshart. Speerpunt daarin is het organiseren van een attractieve verbinding, zowel ruimtelijk, functioneel als architectonisch gezien tussen het Stadshart en Cape Holland en de (binnen)haven. Uitwerking en verdieping vinden momenteel plaats in het Structuurplan Stadshart, gevolgd door masterplannen per onderscheiden deelgebied.

Voor de planvoorbereiding is het gewenst om te komen tot een (her)waardering van een aantal gebouwen, die op grond van architectuurhistorische en cultuurhistorische kenmerken buitengewoon belangrijk kunnen zijn voor de identiteit en herkenbaarheid van het centrum van Den Helder.

De gemeente Den Helder heeft aan Dröge, Bureau voor Bouwhistorie te Leiden opdracht gegeven om ook voor zogenaamde Helderse grachtengordel een stedenbouwhistorische inventarisatie te verzorgen. Uitdrukkelijk is gesteld in de opdracht dat niet op gebouwniveau, maar op een grotere schaal gekeken moet worden naar typologieën en historische betekenissen en waarden.

De resultaten zijn in deze rapportage vastgelegd door drs. J. Veerman onder redactie van ondergetekende.

Onze erkentelijkheid gaat uit naar de medewerkers van de Afdeling Interne Zaken, de Afdeling Bouwen en Wonen en Bureau Stadshart van de gemeente Den Helder.

Tenzij anders vermeld zijn de foto's en tekeningen gemaakt door Dröge, Bureau voor Bouwhistorie.

Leiden, oktober 2004
Drs. J.F. Dröge

Korte geschiedenis van het Helderse bouwen

Den Helder is ontstaan op één van de vier Waddeneilanden die tot in de middeleeuwen boven de toenmalige kop van het Hollandse vasteland lagen, ten noorden van 'Pethem bi der Zipe' [Petten?]. Eén van die eilanden was het Eilandt van Huysduijnen, genoemd naar het erop gelegen dorp dat uit de 8ste eeuw zou stammen. Omstreeks 1500 ontstond daarbij het gehucht Helder (of Hellere). Dat gehucht moet ca. 1 km ten noorden van het tegenwoordige Den Helder, dus in het water, worden gezocht. De huidige polders in de nabijheid kregen van de 16de tot 18de eeuw door bedijking hun vaste vorm. De inwoners van Huisduinen en Den Helder leefden vooral van visserij en visverwerking.

Ook de VOC zorgde voor leven en omzet, door het Nieuwe Diep, enkele kilometers oostelijk van de dorpskern gelegen en van origine een getijdenkreek, als haven te benutten. Vanaf de late 18de eeuw werd Den Helder een plek van militaire betekenis. De kiem van de haven werd in 1781 naar plannen van Brandligt uitgebouwd tot de vaste ligplaats voor een deel van de Hollandse oorlogsvloot. De verdedigingswerken richtten zich uitsluitend naar de zeezijde, wat een slechte situatie bleek toen de haven in 1799 door de Engelsen vanaf de landzijde werd veroverd. Eenmaal terug in hun handen maakten de Franse troepen van Napoleon ernst met een vollediger omwalling en bewapening van dorp en haven.

In de Franse tijd (Bataafse Republiek, koning Lodewijk Napoleon, de *inlijving*) won de Helderse haven aan betekenis en aan bouwwerken. Napoleon besloot hier een 'Gibraltar van het noorden' tot stand te brengen. Jan Blanken had de leiding over de water- en bouwwerken die daarmee samenhangen (met Valk aan zijn zijde). Blanken hield die leiding ook nadat in 1814 Willem I koning van Nederland werd. Eind jaren twintig van de 19de eeuw was niet alleen de Rijkswerf tot stand gebracht, maar bestond de Helderse verdedigingslinie met forten in zijn principale vorm. Intussen waren ook het Noord-Hollands en het Helders kanaal gegraven (afb. 2).

Langs beide kaden van het Helders kanaal, Koopvaardersbinnenhaven, Hoofdgracht en Weststraat (Keizersgracht) ontstond geleidelijk aan bebouwing. Omstreeks 1865 was de bebouwing langs de grachten/het Helders kanaal vrijwel aaneengesloten.

In het derde kwart van de 19de eeuw beleefde Den Helder een grote bloei. Factoren die daaraan bijdroegen zijn de komst van het Koninklijk Instituut voor de Marine (1857), de aanleg van de sporen naar Alkmaar (1865) en Haarlem (1867) en de verbeterde verbinding met Texel. De lucratieve rol als voorhaven van Amsterdam ging echter met het graven van het Noordzeekanaal (1878) verloren. Van dit laatste is ook een gevolg dat de zeevisserij van IJmuiden groeide ten koste van de Helderse.

Den Helder ontwikkelde voornamelijk industrie die aan de Marine was gelieerd. Daarnaast had de kleine stad alleen een

verzorgingsfunctie voor de regio. Desondanks groeiden de delen binnen verdedigingslinie en grachtengordel naar elkaar toe. Op de plaats van de oude omwalling van het dorp werd in 1920 de (nu: Prins Willem-Alexander-) singel gegraven. Aan weerszijden daarvan verrees in de volgende decennia de bebouwing.

In de decennia voor de Tweede Wereldoorlog werd op grote schaal gebouwd volgens het uitbreidingsplan van 1917 en de aanvullingen hierop. Dit plan was (voor gemeenten met meer dan 10.000 inwoners) verplicht geworden na de invoering van de Woningwet in 1901. De grootschalige nieuwbouw vond vooral plaats in het deel van Den Helder ten westen van het spoor, al werd ook in de Visbuurt nieuwbouw van enige omvang gerealiseerd. De bouwstroken langs de grachten vielen buiten de plannen (uitzondering hierop is de huidige Willem-Alexandersingel). Toch zijn ook langs de grachten veel panden uit de vooroorlogse decennia te vinden.

De Tweede Wereldoorlog hield behoorlijk huis in de gemeente. Bombardementen (vooral op de marinehaven), de bouw van de Atlantikwall (afbraak van het grootste deel van het oude dorp) en de verhoging van de zeedijk grepen diep in. De laatste activiteit ging onder andere ten koste van bebouwing aan de Hoofdgracht en langs de Kanaalweg. De Wederopbouw is nadrukkelijk aanwezig in de gemeente. Zoals ook elders, vooral in de meer aan de zuidzijde van de stad gelegen wijken, verzezen tijdens de naoorlogse jaren aan de Kanaalweg, op grotere schaal dan voorheen gebouwd werden, blokken met woningen.

alleen de grote vlakte ter hoogte van de Postbrug, maar ook verder naar het oosten bij de autodealers. De school aan het Molenplein en zuidelijk daarvan de Evangelische kerk met de parkeerplaats aan de Weststraat/het Nieuwe Kerkplein en enkele pleinen aan de Bassingracht zijn ook voorbeelden van een afwijking in de aaneengesloten bebouwing.

In de grachtengordel domineren de woonhuizen. In met name het westelijke deel, de strook aan de Kerkgracht nabij het Monument voor het Reddingswezen, staan enkele ander-soortige panden met een meer monumentale schaal; het voormalige raadhuis, het kantongerecht en een in deze zone zeldzaam en relatief jong kantoorgebouw. Ook de kerkgebouwen met eventueel hun pastorie of kosterswoning en de scholen aan de Weststraat en aan het Molenplein onttrekken zich aan die typering. Langs de Weststraat en ook aan de Spoorgracht en de Zuidstraat zijn winkels te vinden. Aan de Westgracht staat een fitnesscentrum met het uiterlijk van een magazijn. Er zijn enkele horecavoorzieningen, maar geenszins dominant aanwezig. Vooral aan de Achterbinnenhaven staan schuren en garages van een enkele bouwlaag. Een soortgelijke 'achterkanten'-bebouwing is er langs de noordelijke helft van de Keizersgracht. In de Bassingracht en langs de noordelijke Keizersgracht liggen woonboten. Aan de Loodsgracht en zuidelijke Keizersgracht liggen pleziervaartuigen. Incidenteel is aan de grachten een pakhuis aan te treffen.

Architectuurperioden

Typerend voor de hele grachtengordel is dat er in een soort wild verband gebouwen uit alle perioden van de Helderse geschiedenis sinds ca. 1830 staan. Soms nog met een verregaand oorspronkelijk aanzien. Het oudst zijn de gebouwen uit het tweede kwart van de 19de eeuw. Binnenhaven 24 behoort tot de oudste. Het is een woonhuis uit 1838 voor een tamelijk welgestelde burgerfamilie. Aan dezelfde straat staan soortgelijke, iets jongere voorbeelden. Andere midden-19de-eeuwse gebouwen zijn bijvoorbeeld Molengracht 5 en het voormalige raadhuis aan de Kerkgracht.

De decennia rond 1900 zijn het sterkst vertegenwoordigd. Het betreft hier vooral (voormalige) winkelpanden en huizen, ofschoon toen ook scholen en religieuze gebouwen zijn verzeen. Er is in een veelheid van stijlen gebouwd: neo-classicistisch, -renaissance en -gotisch, in eclectische vormen, zoals een enkel châlet-achtig pand, Jugendstil en, zoals te verwachten is, na de eeuwwisseling in steeds soberder en zakelijker stijlen. De verzorgde en toch weer wat excentriekere jaren dertig-stijl laat zich daarbij makkelijk herkennen binnen de huizenrijen. Het naoorlogse bouwen is terughoudend – vaak op renovatie en woningverbetering gericht. Hier en daar is er een invulling van een enkel pand uit meer recente jaren te vinden, waarbij de jongste weer wat brutaler vormgegeven zijn.

Groepen woonhuizen

De huizen zijn in een paar groepen te verdelen. Er zijn veel woningen met twee bouwlagen plus kap. Deze huizen worden

afgewisseld met kleine bebouwingsblokken bestaande uit huizen van één bouwlaag met kap. De nok van de huizen met kap (zadel-, schild- en mansardedaken) kan zowel haaks op als evenwijdig aan de straat liggen.

Van veel van deze eenlaags woningen is de verdieping in de tweede helft van de 20ste eeuw uitgebouwd en de kap vervangen door een plat dak. Deze verbouwde huizen vindt men met name aan de stadszijde aan de Loods- en Molengracht. Soortgelijke vergrotingen hebben ook plaats gehad aan de Binnenhaven, maar dan bij huizen die oorspronkelijk twee bouwlagen plus kap hadden (en sinds de verbouwing drie bouwlagen hebben). Het komt voor, aan de Weststraat en weer langs de Binnenhaven, dat woningen van origine (meestal is dat van omstreeks 1900, in een enkel geval van ca. 1930) vorm met plat dak hebben.

Huizen die van de generaliserende vormtypering afwijken, zijn de statige woningen aan Kerkgracht én Binnenhaven, de portiekwoningen bij het Monument en de flats oostelijk daarvan. Incidenteel vindt men een recent appartementengebouw op een grotere schaal, zoals aan de Spoorgracht en ongeveer er tegenover aan de Zuidstraat/Keizersgracht.

Samenhang en sfeer

De huizenbouw uit de diverse perioden is zeer heterogeen. Soms heeft dit een rommelig aanzien als gevolg, maar wanneer een gevelrij deel is van frontbebouwing (dat wil zeggen; van verderaf zichtbaar is, alsof de gevelrij de buitenrand is van de stad – hetgeen in zekere zin optisch ook zo is), blijkt er eenheid in de veelzijdigheid te schuilen. De vlak gedekte huizen, zowel de zo geconcipeerde als degene die door verbouwing hun kap verloren, hebben bijvoorbeeld een formele samenhang met de lijstgevels die uit de tweede helft of zelfs het tweede kwart van de 19de eeuw stammen. En hoewel er wel enige hoogteverschillen in deze gevelwanden zitten, wordt de veelvormigheid van de architectuur samengebonden door de schaal van de delen.

Anders is het ook gesteld met veel van de stukken waar de gracht aan twee zijden door huizen en andere gebouwen worden geflankeerd; van Basinggracht tot Molengracht. Juist deze structuur zou het eerste met het begrip 'grachtengordel' worden geïdentificeerd. Het meeste van dit ingesloten deel van de 'grachtengordel' mist de allure die dat begrip suggereert, maar heeft integendeel een defensieve, weinig uitnodigende uitstraling.

Deze uitstraling wordt bepaald door de bebouwing aan de zijde van de haven (Koopvaardersbinnenhaven, Rijkswerf). De geringe kaveldiepte ligt eraan ten grondslag dat er tussen de evenwijdige waterlopen slechts van een enkelvoudige bebouwingsstrook sprake kon zijn. Er zijn logischerwijs een voor- en een achterkant aan deze strook. De geschiedenis heeft bepaald dat de voorkant aan de zijde van de haven ligt. Kennelijke behoefte aan opslagruimte en aan afscheiding van het perceel heeft de geslotenheid aan de grachtzijde veroorzaakt.

Aan het westelijke einde van de Keizers-/Spoorgracht tussen de twee flauwe bochten treedt de relatieve onvriendelijkheid nog niet naar voren. Want hier is de bebouwing aan beide zijden 'openend' – dat wil zeggen van vensters en deuren voorzien – naar de zijde van de gracht. Het grachtprofiel is wat breder dan in de stukken oostelijk en noordelijk. Bovendien zal het voor het kanaal uitzonderlijke bochtige verloop een eveneens uitzonderlijke inrichting van de ruimte met zich mee hebben gebracht, zodat de gevelrij aan het zuidoostelijke deel van de Keizersgracht ook voorgevels heeft gekregen.

Maar richting Bassingracht komt men in de zone van de 'achterkanten', met garagedeuren en dichte muren. Nabij het oostelijke uiteinde van de Achterbinnenhaven vergroot zich de ontoegankelijkheid. Hier ligt de kade ingesloten tussen 'achterkanten' en woonarken en is hoe langer hoe minder sprake van doorgaand verkeer. Het smallere waterprofiel wordt nog nauwer door de woonarken. Eenzelfde gesloten karakter heeft de kade aan de Keizersgracht. Ook hier worden de 'achterkanten' gespiegeld in de woonboten.

3

Conclusies

Waarden

De grachtengordel heeft de functies behouden die hij van oudsher had. Wonen is de voornaamste bestemming van de gebouwen, afgewisseld met wat met lokaal nodig heeft. De infrastructuur volgt eveneens de historische patronen, al is de aard van het verkeer in de loop van de voorbije kleine twee eeuwen natuurlijk veranderd. Het water dient daarbij, vooral in het noordelijke deel, nu nog een met name decoratief en structurerend doel.

De architectuur van de panden langs het kanaal is een afspiegeling van alle generaties die hebben gewoond en gewerkt in dit deel van Den Helder. Al is er veel in eigen handen verbouwd en gewijzigd, het geheel heeft grote cultuur-historische waarden en juist de (letterlijke) pluriformiteit speelt hierin een belangrijke rol.

Met de opname van een relatief groot aantal gebouwen op de gemeentelijke monumentenlijst en op de twee lijsten voor beeldbepalende gebouwen geeft de gemeente Den Helder te kennen, dat zij erkent in dit deel van de stad in het bezit te zijn van waardevolle panden. Aan de grachten vindt men inderdaad huizen en gemeenschapsgebouwen van typen die elders in de stad niet of nauwelijks worden aangetroffen.

Op stedenbouwkundig niveau kan eigenlijk niet gesproken worden van één zone of gordel, omdat er meer verbinding is met de achtergelegen wijken dan die typering suggereert (JV: in plaats van 'grachtengordel' zou het geheel dat zich tussen Bassingracht en Kerkgracht uitstrekt beter een andere naam hebben. Ik stel 'Watersnoer' voor). Maar het tot grachten geworden kanaal met zijn bebouwing heeft als eenheid wel een dergelijke betekenis voor de stad.

We gaan hier nog in op enkele zaken die de eenheid en uitstraling beïnvloeden.

Uitdagingen

Het valt op dat waar de gevelrij een van afstand zichtbaar front vormt, als een stadsrand, er in de loop der tijd een grotere samenhang binnen de ongelijkvormigheid is ontstaan, dan bij de overige, 'ingesloten', gevelrijen. Het is alsof er bij de vorming van de eerste groep gevelrijen een regulering is geweest die excessen heeft buiten gehouden – ook al zijn er veel vensters vergroot, verdiepingen gebouwd, dakkapellen geplaatst. Of dit zelf-beperking van de eigenaren cq. verbouwers was dan wel van hogerhand op is gelegd (bijvoorbeeld door de Welstand-commissie), doet hier niet veel ter zake.

Wel van belang is, dat sommige van de stukken die door aaneengesloten bebouwing aan beide zijden meer aan het traditionele idee van de 'grachtengordel' appelleren (alle meer aan de oostzijde van het centrum gelegen), een rommelige en meer afstotende uitstraling hebben.

In vroeger tijden werd het voorfront van de bebouwing aan Weststraat, Zuidstraat en Binnenhaven naar buiten gericht. In het tegengestelde geval – wanneer daar de achterkanten van de percelen waren geprogrammeerd – zou de drukke verkeers-as die vanaf de Binnenhaven loopt, van oudsher een industrieel of tenminste bedrijvig karakter hebben gehad. De monumentale woonhuizen zouden zich naar de gracht hebben gekeerd. Een conflict over de uitstraling van de straat zou niet hebben bestaan. Nu is er wel een conflict, spanning over het functioneren in de nabije toekomst. Juist die spanning, echter, kan voor een goede stedenbouwer het handvat voor vruchtbaar en op fraaie wijze verder-ontwikkelen betekenen.

Het had onder gegeven omstandigheden nog gekund, dat aan het uiteinde van de Achterbinnenhaven een besloten, geborgen sfeer heerste, maar het is nu eerder een defensieve. Een van de prangende vragen voor toekomstige beleidsmakers is: Hoe zou het prettiger ervaren van de omgeving tot stand kunnen komen?

Een dilemma is ook besloten in het verkeer: Den Helder heeft de weg die langs de Koopvaardersbinnenhaven naar de Kanaalweg loopt hard nodig voor de ontsluiting van het noordelijke deel van de stad. Was dat niet zo, dan zou een grootschalige stedenbouwkundige ingreep plaats kunnen hebben, waarbij de noord- en de ooststrand van de zogenaamde grachtengordel daadwerkelijk een plek met allure werden.

Op meer realistisch niveau is er in de toekomst een verbetering tot stand te brengen. Aan de Kanaalweg zou bebouwing kunnen terugkomen die zich voegt naar de schaal die aan de overzijde heerst en zou de band met het grachtwater worden hersteld. Beter gezegd: zou het water hier weer gracht worden.

Langs de Binnenhaven hoeft evenmin het autoverkeer te wijken. De plek kent sinds zijn ontstaan een combinatie van verblijven (wonen) en transport. De dynamiek van de Haven grenst eraan; de betekenis van de strook voor de stad is groot. De Flaneerkade geeft al aan dat er een nieuwe opvatting over het gebied wordt gezocht. De restauratie en herbesteding van de Rijkswerf hebben het karakter gewijzigd – en de notie daarvan. De Binnenhaven is en blijft een verkeersgebied. De oudste huizen verraden dat er een verkeers-as met het karakter van een laan gedacht is. Een vraag luidt dan ook: Hoe kan de sfeer van die laan er komen?

Ten slotte

Dat in de gevelrijen die hierboven als frontbebouwing zijn gekenschetst een eenheid in de verscheidenheid is bewaard, zou op geluk en een soort collectieve smaak kunnen zijn gebaseerd. De huidige toestand van bedoelde delen is een mooi uitgangspunt voor toekomstige sturing. De gemeente

moet beleid gaan ontwikkelen waarmee de kwaliteit in de andere zones in de nabije en verder weg gelegen toekomst wordt vergroot.

De samenhang die ondanks grote verscheidenheid aan vormen in delen van de grachtengordel bestaat, dient daarbij uitgangspunt te zijn. Op het gebied van architectuur zijn de als eerste te verbeteren zones: de blokken aan de Kanaalweg en de 'achterkanten' aan de Keizersgracht en de Basinggracht. (Hier geldt nu eens dat het historisch gegroeide niet koste wat kost hoeft te worden bewaard!) De braakliggende kavel naast School 7 aan de Weststraat heeft een sleutelfunctie in de verbinding van de noordelijke en de zuidelijke helft van de Keizersgracht.

Afbeeldingen

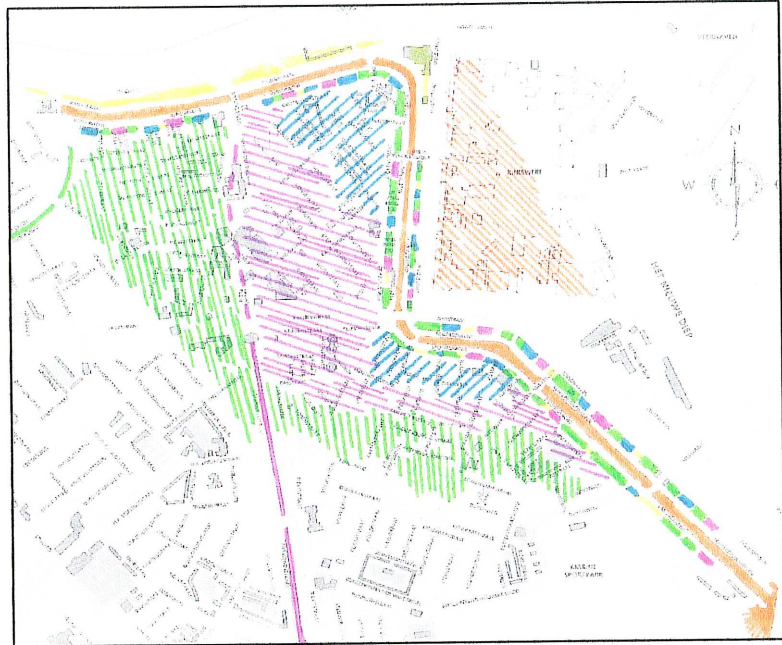
Alle hierna afgebeelde foto's zijn gemaakt door Dröge, Bureau voor Bouwhistorie.



Afb. 1. Uitsnede van de stadsplattegrond van Den Helder. Van rechtsonder tot rechtsonder de grachtengordel – het onderwerp van deze rapportage.

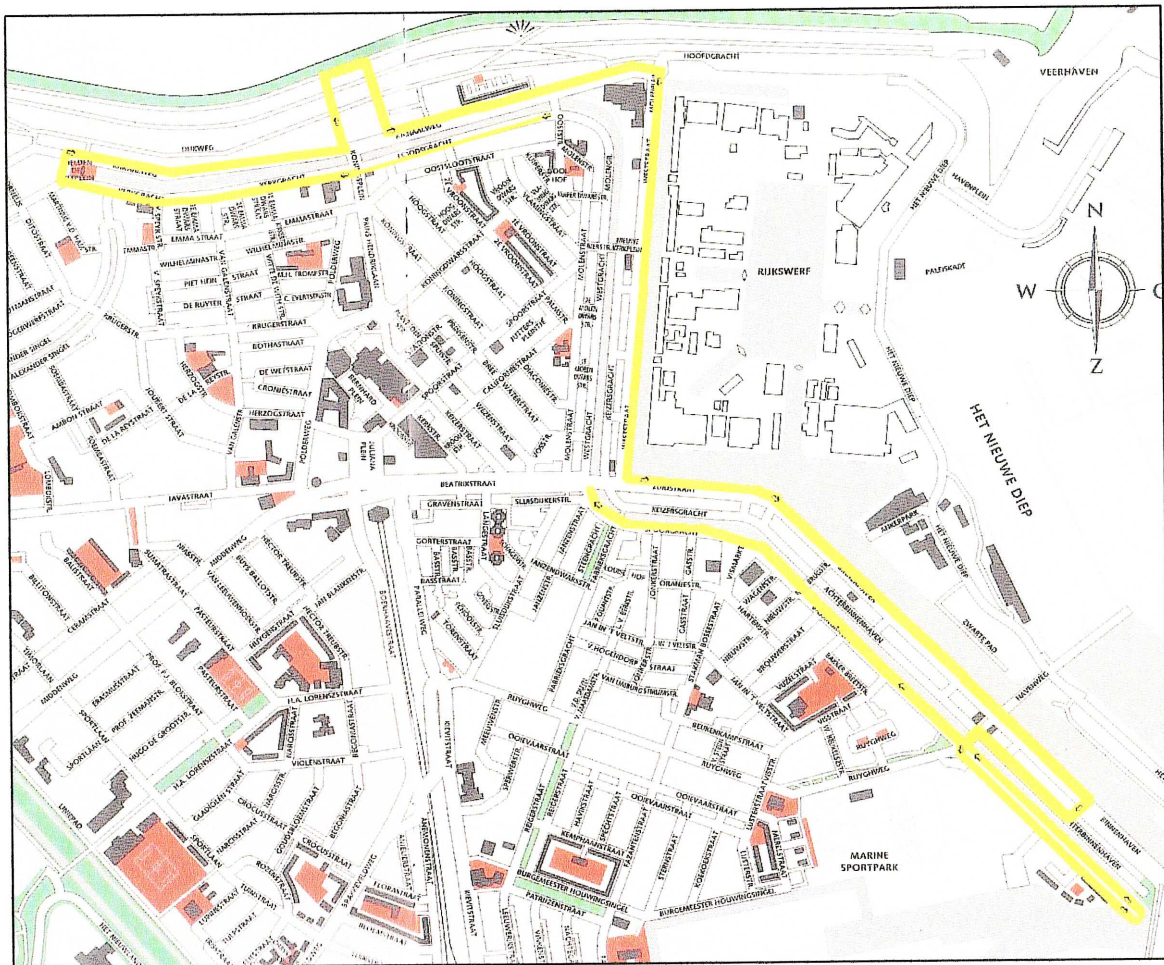
[Naar Rob Vink Kartografie B.V. Eelderwolde]

- Omstreeks 1825
- 1830 – 1865
- 1865 – 1890
- 1890 – 1940
- wederopbouw
- eerste bebouwing XIX a
- eerste bebouwing XIX m
- eerste bebouwing XIX B
- eerste bebouwing XX a



Afb. 2. Periodisering van de bebouwing.

Deze is globaal weergegeven en geeft geen exacte informatie over bouwblokken weer. Het gestippelde deel van de spoorlijn (paarse verticaal) is inmiddels verdwenen.

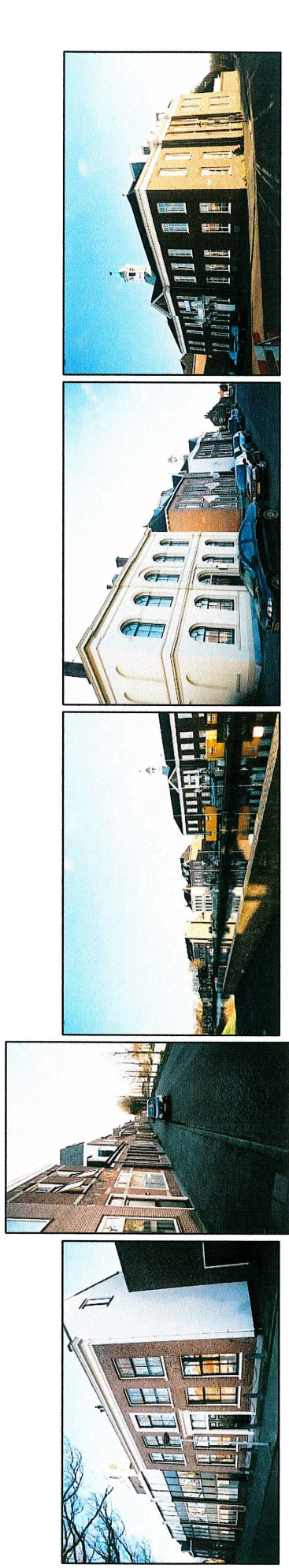


Afb. 3. De route die bij de hierop volgende fotoreeksen wordt afgelegd.

west



De Loodsgracht, vanaf de ophaalbrug bij de Ooststraat richting de Postbrug.

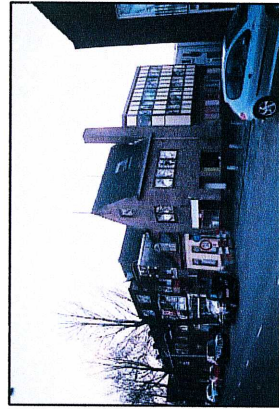
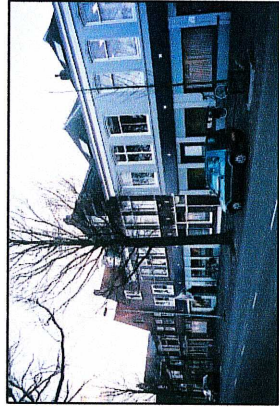
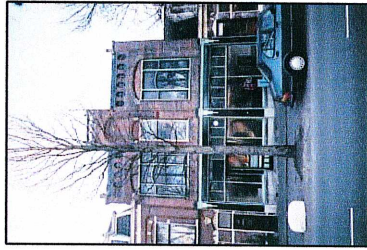
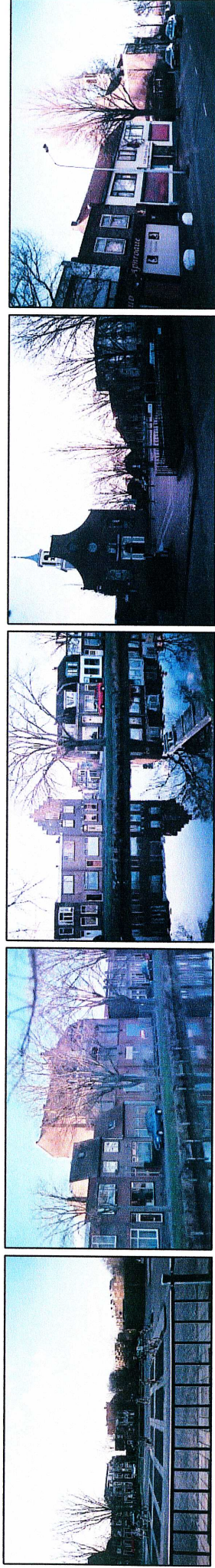


De Kerkgracht naar het westen.



De Kanaalweg, vanaf het Monument naar het oosten.

midden

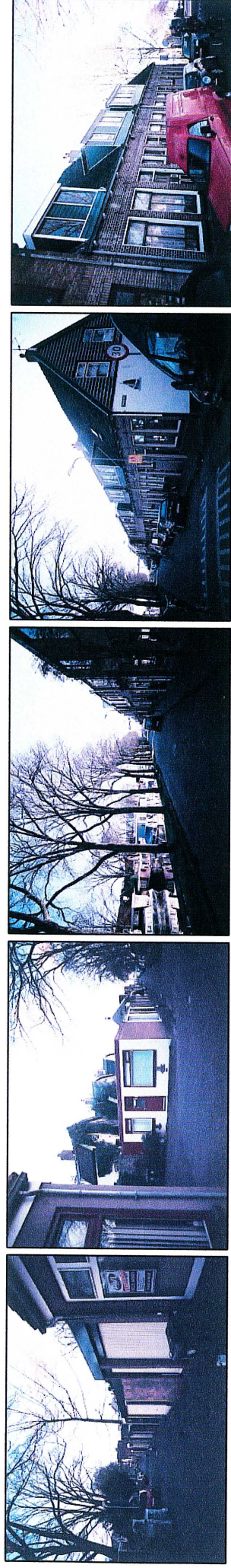


Het Molenplein en de Weststraat, vanaf Studiehuis Molenplein tot School7.

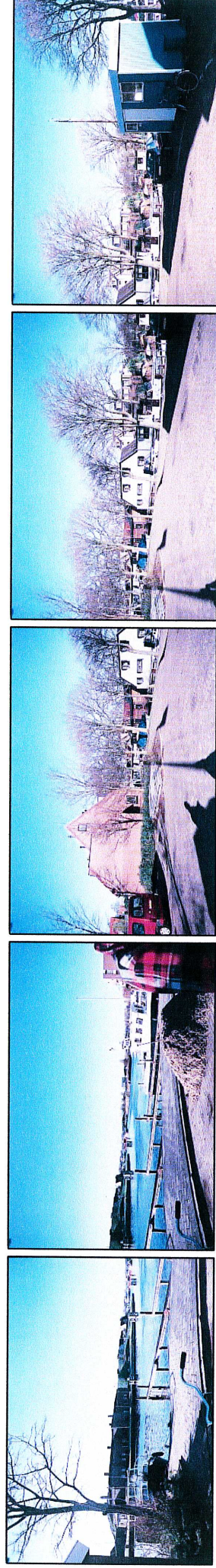


De Zuidstraat en de Binnenhaven naar het westen.

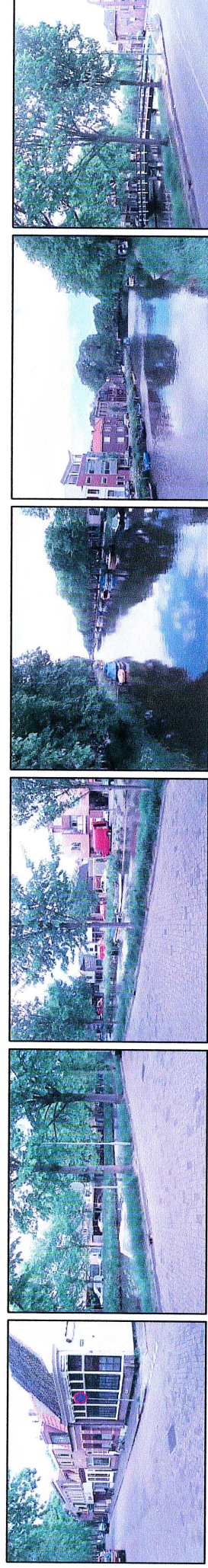
oost



De Achterbinnenhaven naar het westen.



Vanaf de kop van de Bassingracht in de rondte kijkend.



Van de Bassingracht naar de Spoorgracht.