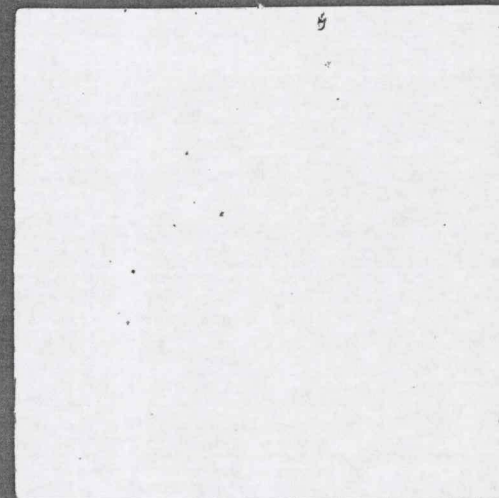
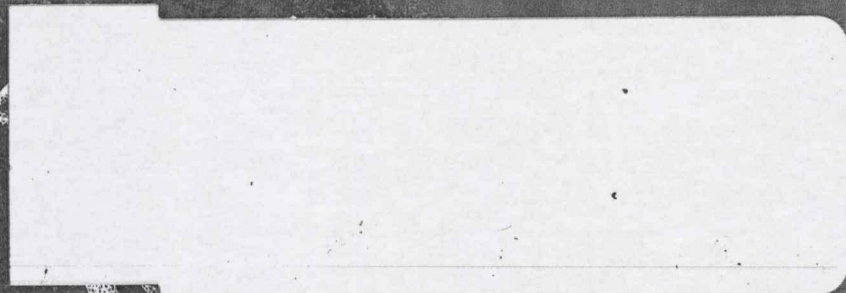


ID-243
C-2
21-02-2007

RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG



datum in procedure: 25 APR. 2002

datum aanwijzing: 21 FEB. 2007

errata: ja

TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van
het beschermde stadsgezicht

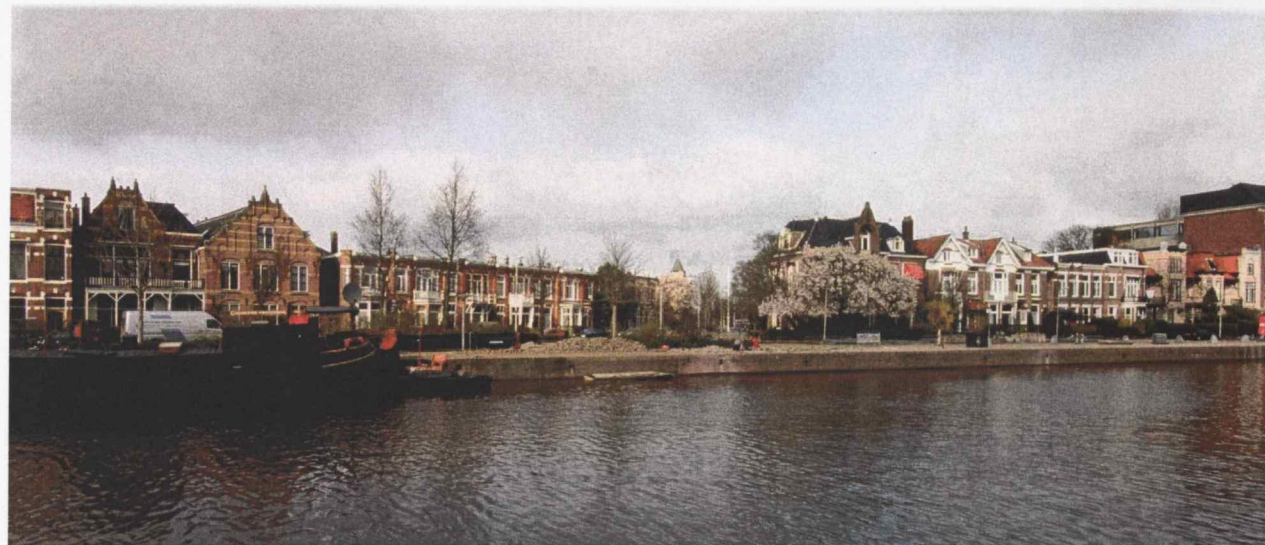
Leeuwarden, het Nieuwe Kanaalgebied,

gemeente Leeuwarden

ex artikel 35 Monumentenwet 1988

Erratum

Op blz. 7, in de tweede alinea, hoort te staan: 'De exacte begrenzing
is aangegeven op bijgevoegde kaart MSP/06/01-I'.



Emmakade n.s. (foto Dick v.d. Heijde jr, 2000)

**LEEWARDEN,
STADSGEZICHT HET NIEUWE KANAALGEBIED**

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads-of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijk Ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is ook de stedenbouw uit de periode 1850 - 1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit tot aanwijzing van het Nieuwe Kanaalgebied te Leeuwarden als beschermd stadsgezicht vloeit voort uit deze inventarisatie.

Inleiding

Het Nieuwe Kanaalgebied is aan het einde van de 19de eeuw ontwikkeld, voor het overgrote deel geconcentreerd bebouwd geraakt vóór 1910 en vertoont een opmerkelijke structurele en ruimtelijke samenhang. De ontwikkeling van het gebied hangt ten nauwste samen met het verbeteren van het grootscheepsvaarwater van Harlingen naar Groningen, waarvoor het Nieuwe Kanaal moest worden gegraven. De gemeente Leeuwarden greep de kans om een uitbreidingsplan te ontwikkelen aan weerszijden van die waterverkeeras.

Het gebied grenst aan de westzijde aan het in 1983 aangewezen beschermde stadsgezicht van de binnenstad. Het sluit er goed op aan, omdat de belangrijkste ruimtelijke as gevormd wordt door een wateras in het verlengde van de zuidelijke stadsgrachtszone. Het is een gebied dat op de uiterste zuidoostelijke bocht van de stadsgracht aansluit en zich over ongeveer 800 meter in oostelijke richting uitstrekt.

Het kanaalgebied is planmatig ontwikkeld door de gemeente Leeuwarden. Zowel het stratenplan als de verkaveling is door Gemeentewerken opgezet. De kavels zijn met allerlei voorwaarden voor de bebouwing door de gemeente uitgegeven. Hoewel bij de planvorming voor het zogenoemde eerste kanaalpand, het hele stuk tussen de Eerste en Tweede Kanaalsbrug, een menging van de functies wonen en kleine bedrijvigheid beoogd werd, zijn er slechts enkele pakhuizen en kleine bedrijfsgebouwen tot stand gekomen. Van grote schaal waren alleen het nog steeds bestaande kantoor van het electriciteitsbedrijf, ongeveer in het midden van de noordelijke kade, en enkele gebouwen aan de uiterste oostzijde. Aan die zijde heeft het gebied functioneel en ruimtelijk sterke veranderingen ondergaan en is het oorspronkelijke stedenbouwkundige beeld aanzienlijk gewijzigd. De oorspronkelijke structuur bestaat er nog. Voor het overige is het kanaalgebied structureel en qua bebouwingsbeeld vrijwel geheel gaaf.

De hoofdassen in het gebied: Emmakade, Wybrand de Geeststraat, Vredeman de Vriesstraat en Alma Tademastraat in het deelgebied ten noorden van het kanaal en de Emmakade, Kanaalstraat, het noordelijk gedeelte van de Johan Willem Frisostraat, het Emmaplein en Emmastraat in het deelgebied ten zuiden

van het kanaal, hebben een gesloten bebouwing van twee bouwlagen met een kap of plat dak; aan de overige straten is de bebouwing goeddeels een bouwlaag met een kap hoog. Slechts in enkele uitzonderingen is de bebouwing niet geheel gesloten. Twee aangrenzende arbeidersbuurten aan de noordzijde vormen hiermee een ruimtelijk en sociaal contrast.

Ontwikkelingsschets

Voor het scheepvaartverkeer door en langs Leeuwarden waren de oude waterlopen Potmarge en Vliet in de 19de eeuw ongeschikt geworden. Leeuwarden was een obstakel voor het verkeer van en naar Groningen. De mogelijkheden tot het graven van een nieuw kanaal van de zuidoostelijke hoek van de stadsgracht naar het oosten toe met aansluiting op de redelijk bevaarbare Tijnje werden verkend en in 1882 en opnieuw in 1888 ter discussie gesteld. Ook de provincie werd als eerst verantwoordelijke voor de doorgaande waterroutes ingelicht. Gedeputeerde Staten zagen het belang van het verbeteren van het grootscheepsvaarwater van Harlingen naar Groningen. Na de gunstig verlopende verkenningen besloot de gemeenteraad in mei 1891 het kanaal te doen graven op voorwaarde dat de provincie substantieel zou bijdragen in de ontwikkelingskosten en het beheer en onderhoud van het kanaal op zich zou nemen. De gemeente zou dan verantwoordelijk blijven voor bruggen en walkanten. De opzet was om door verbetering van de waterverbindingen aan de belangen van de scheepvaart, waarmee de handelsbelangen en bijgevolg de welvaart der gemeente in oorzakelijk verband stonden, tegemoet te komen. Eind 1891 besloten Provinciale Staten tot medewerking aan het project.

Directeur der gemeentewerken, J.E.G. Noordendorp, had midden 1890 de eerste praatplannen met kaarten voor de inzichtelijkheid al ingeleverd. Vrij spoedig werd begonnen aan onteigeningsprocedures van de bebouwde percelen langs de zuidoostelijke hoek van de grachtswal, waar de doorbraak zou moeten komen. Ze wilden niet vlotten en in 1894 moest de onteigening als noodzakelijk voor de aanleg van het kanaal in het Staatsblad gepubliceerd worden.

De richting van het geplande kanaal is sinds de eerste plannen van Noordendorp nauwelijks meer gewijzigd. Vanaf de zuidoostelijke hoek van de stadsgracht recht naar het oosten en na ruim 1000 meter na een lichte buiging

naar het noorden om meteen sterk naar het zuiden af te buigen om in het bestaande vaarwater De Tijnje uit te komen. Het voorgenomen kanaal liep niet helemaal parallel aan de spoorweg naar Groningen, waardoor het zuidelijke gebied naar het oosten toe geleidelijk smaller wordt. Een verklaring voor dit tracé kan zijn dat de bestaande bebouwing nabij de plaats waar de Tweede Kanaalsbrug zou komen, bij parallelle aanleg zou moeten verdwijnen en bij het gekozen tracé kon worden gehandhaafd. Na enkele ondergeschikte wijzigingen keurden Gedeputeerde Staten het plan in mei 1892 goed. Voor de verdere uitwerking werd ir. L. van Krimpen, een civiel-technicus, aangetrokken. Bestek en tekeningen konden begin 1894 gepubliceerd worden en het werk werd in april 1894 aanbesteed en gegund. Het werk bestond uit het graven van het kanaal, de aanleg van parallelwegen en bermsloten, het maken van twee draaibruggen in de grachtswal en in het verlengde van de weg Achter de Hoven, het aanbrengen van walmuren tussen deze bruggen en boordvoorzieningen tussen de tweede brug en de Tijnje.

Reeds in 1891 werd duidelijk dat het gemeentebestuur aan de infrastructurele verbetering met civieltechnische middelen ook een regelmatige bebouwing tot uitbreiding van de kom der gemeente wilde koppelen. Verschillende invul-oefeningen van stratenaanleg en verkaveling van de bouwgrond volgden elkaar op: van een rigide gridpatroon tot een plan met aanzienlijke ruimte voor een villapark met rianten tuinen. Zo'n plan lichtte de net benoemde nieuwe directeur der gemeentewerken, W.C.A. Hofkamp, als volgt toe: "De groote vraag is, op welke wijze deze terreinen het best zijn aan te leggen om huizen te krijgen voor menschen, die ons de lasten helpen dragen en geen wijken aan te leggen voor menschen, die ons misschien de lasten zullen verzwaren". Hofkamp verdeelde net als zijn voorgangers de terreinen in twee gebieden. Het eerste kanaalpand tussen de twee bruggen en het tweede ten oosten van de tweede brug. Dat tweede kanaalpand achtte hij minder geschikt voor woningbouw en hij stelde voor het, mede door de mogelijke aftakkingen van de spoorwegverbinding, te bestemmen voor fabrieksterreinen. Ook in het eerste kanaalpand bestond de mogelijkheid om pakhuizen te stichten. Bovendien werd ruimte gereserveerd voor een exercitieveld en een harddraversbaan. Desgevraagd liet de Kamer van Koophandel weten meer ruimte voor bedrijfsgebouwen te wensen, maar B & W wensten vanwege het 'behagelijk en riant aanzien' het plan Hofkamp uitgevoerd te zien.

De uitvoering van de plannen kreeg een pragmatische grondslag: de ontwikkeling werd afhankelijk gesteld van de belangstelling voor de bouwkvavels. Uitgifte werd zowel gebonden aan minimumprijzen als aan voorwaarden van stedenbouwkundige en bouwkundige aard om de welstand te garanderen. Profielen werden bepaald, bouwhoogten voor de verschillende straten vastgelegd en er kwam zelfs een verplichting om op de grenzen van de openbare weg en privéterreinen ijzeren hekwerken te plaatsen. Stedenbouwkundig uitgangspunt was een gevarieerd stratenplan met hier en daar een plantsoen-achtig element om in de wijken accenten te leggen. In het zuiden kwam een parkje bij het Oranje Nassapark, plantsoenen bij het Emmaplein en de Emmastraat en een lange, smalle groenstrook tussen Willem Lodewijkstraat en de spoorsloot. In het noordelijk gebied kwamen plantsoenen bij de scherpe punten die de Vredeman de Vriesstraat met de Emmakade vormt. Bovendien had het ten noorden van de gebiedsgrens in het midden een groen gebied met de functie van sportveld. Een en ander werd op 14 april 1896 door de gemeenteraad vastgesteld.

Uiteindelijk zijn in de wijken aan weerszijden van het Nieuwe Kanaal vooral gesloten bouwblokken van voornamelijk herenhuizen en burgerwoningen tot stand gekomen. Hier en daar wordt de woningbebouwing onderbroken door gebouwen met andere bestemmingen. In de meeste straten kwamen wel enkele kleinschalige bedrijfsgebouwen terecht, waaronder winkelhuizen; verder zijn er in het noordelijk gebied enkele scholen en twee kerken gebouwd. Aan de kaden nabij de Tweede Kanaalsbrug is de dichtheid aan bedrijfsbestemmingen groter geworden. Aan de zuidelijke kade zijn een stremselfabriek en een zuivelfabriek gebouwd. Aan de noordelijke kade kwam kleine bedrijvigheid, onder meer een lebben- en een kachelfabriek die later door een flinke snoepfabriek werden vervangen.

Ontwerper Hofkamp heeft meer gelet op bevallige vormen dan op adequate verbindingen en op een inschatting van behoeften. Na 1 april 1896 gingen de percelen in de eerste twee bouwblokken aan de noordzijde en de blokken bij de Verkorteweg en de Maria Louisestraat vlot van de hand. Daarna ging het moeilijker. De plannen zijn per onderdeel soms nog gewijzigd en per gedeelte vastgesteld. De wijzigingen zijn tot het laatst toe, in 1905, met zorg en respect voor het geheel aangebracht. Als laat voorbeeld mag gelden de wijziging van het in 1900 vastgestelde kleine plantsoen bij het Emmaplein. Het wordt in 1904 veranderd in een rondpoint. Hofkamp: "Door dit rondpoint dat een copie is

van het Prins Hendriksplein in de ook al lange (585 m) Prins Hendrikstraat te Den Haag, zal onze Gysbert Japicxstraat ook enigszins verkort worden, althans eene aangename afwisseling bekomen."

Er zijn aan noord- en zuidzijde wijken ontstaan met een grote afwisseling van straat- en plein-/plantsoenvormen die ondanks de gesloten bebouwing levendige straatbeelden hebben opgeleverd. Dat effect is bereikt door bijzondere, van het gebruikelijke rechthoekige bouwblokindeling afwijkende, ruimtelijke vormen. In het noordelijk gebied is de curve van de Vredeman de Vriesstraat de voornaamste variant. Aan het begin van het zuidelijk gebied zijn Maria Louisestraat en Verkorteweg op scheve assen gelegd. De Gysbert Japicxstraat wordt aan de ene zijde ingeleid door de vorkvormige Johan Willem Frisostraat en aan de andere zijde door de vorkvormige Emmastraat, waar de afgeknotte rooilijn overigens afwijkt van het straatprofiel. Voorbij het midden van de Gysbert Japicxstraat is het rondpoint van het Emmaplein gelegd. Pas in 1904 kon een perceel aan de Oostergrachtswal worden verworven waardoor een doorbraak van de Wijbrand de Geeststraat gerealiseerd kon worden en de verbinding van het noordelijk gebied met de binnenstad aanzienlijk werd verbeterd. Omstreeks 1910 was de bebouwing van de wijken nagenoeg voltooid.

In diezelfde tijd zijn op initiatief van een woningbouwvereniging en een particuliere ontwikkelaar ten noorden van de Emmakade noordzijde en tussen de Straat van Welgelegen en de Rembrandstraat twee volksbuurten ontwikkeld. De Saskiabuurt van 107 arbeiderswoningen door de Vereeniging voor Volkshuisvesting in 1910 en de Rembrandtbuurt van 72 werkmanswoningen door particuliere ontwikkelaars, ontworpen in 1905 en uitgevoerd in 1915. Ruimtelijk passen ze deels in het planmatig ontwikkelde gebied. De volksbuurten behoren niet tot het stedenbouwkundige plan van uitleg. Dat is vooral te ervaren in de Straat van Welgelegen waar de Saskiabuurt uitkijkt op de achterkant van de Pieter Feddesstraat.

Bij de vaststelling van de breedte van het kanaal is rekening gehouden met het feit dat er nog genoeg doorvaartbreedte over zou blijven als aan beide zijden schepen dubbeldik zouden zijn afgemeerd. Daardoor kon het Nieuwe Kanaal de functie van een binnenhaven krijgen, een beeldbepalende functie die mede het karakter van het gebied heeft gevormd.

Huidig ruimtelijk karakter en bebouwingsbeeld

Hofkamp heeft voor de welstand een schaaldifferentiatie in de voorschriften laten opnemen. Er is inderdaad een hiërarchie in het formaat van de gevelwanden ontstaan. Op de hoofdassen in het gebied en bij overgangen is de bebouwing twee lagen met een kap hoog. Dat is zichtbaar aan de kaden van het kanaal, aan de pleinen en plantsoenen en aan de Wybrand de Geest-, Vredeman de Vries-, Alma Tadema-, de Kanaalstraat en het noordelijk gedeelte van de Johan Willem Frisostraat. In de andere straten is voornamelijk bebouwing van één laag met een kap of twee lagen met plat dak gekomen. De gevelwanden aan de gebogen Vredeman de Vriesstraat en aan het rondpoint van het Emmaplein volgen met krommingen de inrichting van de openbare ruimte. Alle bebouwingsblokken zijn gesloten met slechts hier en daar een steeg. In vrijwel alle straten hebben de woningen voortuinen of privéstoeppen (Gijsbert Japicxstraat) en vrij ruime achtertuinen die in het zuidelijk gebied naar het oosten toe afnemen. De Verkorteweg en de Margareta de Heerstraat maken hier een uitzondering op: de openbare stoep ligt er onmiddellijk op de rooilijn; de woningen hebben geen voortuinen of stoepen.

De Saskia- en Rembrandtbuurten hebben een andere ruimtelijke structuur. Ze zijn achter de straatwanden van de Vredeman de Vriesstraat en Emmakade noordzijde gesitueerd. De woningen zijn in gesloten bouwblokjes geplaatst, in lage rijen onder doorlopende kappen met ruimtelijk gevarieerde oplossingen aan de kopse zijden. Ze hebben plaatsjes aan de achterzijde en vrij ruime voortuinen aan smalle, bestrate paden. De bredere dwarsstraten met enkele kleine plantsoenen vormen de hoofdontsluitingen. De van voortuinen voorziene lage woningen in de compacte structuur van straatjes met enig plantsoen verlenen aan beide buurten een kleinschalig en groen karakter.

De oorspronkelijke ruimtelijke karakteristiek van het Nieuwe Kanaalgebied is nog goeddeels in oorspronkelijke staat. Alleen aan de Emmakaden nabij de intussen vervangen Tweede Kanaalsbrug zijn zowel aan noord- als zuidzijde gaten gevallen, vooral ten gevolge van het verdwijnen van de bedrijvigheid. Functiewijzigingen, vooral in de bedrijvigheid, hebben verder slechts ongeschikte ruimtelijke en architectonische veranderingen tot gevolg gehad.

Aan de Emmakade zuidzijde zijn de twee pakhuizen op nummers 62 en 64 tot praktijkruimte en appartementengebouw verbouwd. Het bedrijfsgebouw Emmakade 74 is verbouwd tot woning met atelier. In dat aan Gysbert Japicxstraat 3 is de bedrijvigheid gestaakt en nummers 44-46 in die straat zijn nog steeds als bedrijf in gebruik; hetzelfde geldt voor Willem Lodewijkstraat 53. Op twee na zijn alle winkels in het gebied verdwenen en alle tot woningen verbouwd. Op de zuidelijke hoeken van de Maria Louisestraat zijn nog steeds twee winkels in functie; hetzelfde geldt voor de noordelijke hoekpanden van de Kanaalstraat. De veranderingen hebben geen gevolgen gehad voor het ruimtelijk beeld. Nabij de Tweede Kanaalsbrug was grootschaliger bedrijvigheid te vinden, waar functiewijzigingen ernstige gevolgen hebben gehad voor het bebouwingsbeeld. De stremselfabriek aan de Emmakade is gesloopt. De zuivelfabriek aan de Julianastraat is op het souterrain na eveneens gesloopt en omgebouwd tot een supermarkt met bovenwoningen. Het gat dat de stremselfabriek achterliet is tot parkeerplaats ingericht.

Aan het oosteinde van de Emmakade was aan de noordzijde eveneens enige bedrijvigheid te vinden, onder meer een kachelfabriek en een lebbendrogerij. Na allerlei wijzigingen in bedrijfsvoering, waarbij een van de bedrijven tot een flinke snoepfabriek uitgroeide, is enkele jaren geleden dit laatste bedrijf verplaatst. De bedrijfsgebouwen zijn gesloopt, maar de bijbehorende kantoren en woningen zijn gehandhaafd en tot woningen ingericht. Het vrijgekomen terrein is deels met nieuwbouw ingevuld en deels tot speeltuin ingericht. Aan het oosteinde van de Emmakade noordzijde nabij de Tweede Kanaalsbrug resteert nog tientallen meters oorspronkelijke bebouwing.

In het midden van de noordelijke Emmakade staat het grote, voormalige kantoor van het Provinciaal Electriciteits Bedrijf, in schaal een groot accent in de bebouwing. Het is deels vlak voor en deels na de Tweede Wereldoorlog tot stand gekomen, waarvoor een oorspronkelijk veel kleiner kantoor en een aantal herenhuisen plaats moesten maken. Het gebouw heeft zijn oorspronkelijke functie verloren. Daarachter is in 1923 de nog steeds als zodanig functionerende gereformeerde Koepelkerk aan de Vredeman de Vriesstraat gebouwd, het enige gebouw in het gebied met een zelfstandige situering. Daarnaast staat de Rijkslandbouwwinterschool, die tot woonappartementen is ingericht. Vredeman de Vriesstraat 3, ooit een sigarenfabriek, is eveneens tot woonappartementen ingericht. Een daarachter gelegen pakhuis dat front maakt naar de Wybrand de Geeststraat is eveneens heringericht tot appartementen.

In de twee scholen in de Margareta de Heerstraat kwamen ook appartementen. Emmakade 1 bis is de in 1933 gebouwde Nieuw Apostolische Kerk die nog in functie is. Daarnaast staat op nummer 1 het enige, nog als bedrijfszonderkomen functionerende pakhuis van dat deelgebied.

Met uitzondering van de gebieden aan het oosteinde van de Emmakaden hebben de functionele wijzigingen de oorspronkelijke ruimtelijke karakteristiek in het geheel niet en de architectonische waarden nauwelijks beïnvloed. De inrichting van de openbare ruimte heeft wijzigingen ondergaan die de ruimtelijke karakteristiek wel hebben veranderd. Zowel de Willem Lodewijkstraat in het zuiden, als de Wybrand de Geeststraat in het noorden zijn bovenlokale doorgaansroutes geworden met de daarbij behorende asfaltverharding. In andere straten, vooral in het zuidelijk gebied, is de ontwikkeling juist omgekeerd en hebben verkeersremmende maatregelen in de vroege jaren-1990 tot vele, het oorspronkelijke straatprofiel verzwakkende drempels geleid. Op enkele plaatsen is het beloop van enkele straten licht veranderd. Het rondpoint van het Emma-plein is verdwenen toen het verkeer, als gevolg van vernieuwing van de Tweede Kanaalsbrug, met een noodbrug van het Emma-plein naar de Alma Tademastraat moest worden omgeleid. Het plein kreeg toen een brede asfaltbaan, met een kruising waarop thans een grote, verkeersremmende drempel ligt. De karakteristiek van het oorspronkelijk rondpoint is vooral nog herkenbaar in de bebouwingswanden; het wegenbeloop doet daar thans afbreuk aan. Door weg-reconstructies zijn ook het driehoekig plantsoen van de Emmastraat en het vorkvormig effect van die straat aan het einde van de Gysbert Japicxstraat nagenoeg verloren geraakt. Het Oranje Nassapark is al voor de Tweede Wereldoorlog heringericht tot speeltuin; de oude bomen zijn intussen geroid. De kleine plantsoenen op de scherpe hoeken van Emmakade noordzijde en Vredeman de Vriesstraat zijn drastisch veranderd waardoor het oorspronkelijk effect van de curvende Vredeman de Vriesstraat op die plaatsen ernstig heeft geleden. De Eerste Kanaalsbrug is na restauratie in 1983/'84 spoedig onttrokken aan het gemotoriseerd verkeer en kreeg stoepen met palen op de brughoofden om dat verkeer daadwerkelijk tegen te houden. Ondanks deze ingrepen is de stedenbouwkundige hoofdobbouw van de wijk nog steeds goed herkenbaar aanwezig.

Nadere typering van de te beschermen waarden

Hoewel er ontwikkelingen zijn geweest in vooral het bedrijfsmatig gebruik in het gebied is het, op het deel nabij de Tweede Kanaalsbrug na, gaaf en is de planmatige aanpak nog in hoge mate afleesbaar. Ruimtelijk, stedenbouwkundig en architectonisch vertelt het gebied op een heldere wijze van zijn planmatige ontwikkeling tijdens het fin de siècle.

Typerend zijn:

- Het brede kanaal, dat zijn oorspronkelijke verkeersfunctie grotendeels heeft verloren, vormt in alle opzichten de centrale functionele en ruimtelijke as waar de structuur van de gebieden aan weerszijden van afgeleid danwel op gericht is. De grotendeels historische woonvloot draagt daaraan bij. De zuidelijke grens van het gebied met de Willem Lodewijkstraat en een royale groenstrook met monumentale bomen naast de spoorweg is eveneens een sterk structurerend element;
- Het gevarieerde en op ruimtelijke effecten gerichte stratenpatroon met privé-tuinen of -stoepen, de daarop gerichte rooiingen en de bebouwing in een opzettelijke hiërarchie in omvang en formaat, die de stedenbouwkundige samenhang vormt;
- Het gevarieerde, meestal decoratieve, laat-19de-eeuwse/vroeg-20ste-eeuwse architectuurbeeld en de ensemblewaarde als geheel en op onderdelen van de bebouwing, waarin Eclecticisme en Neo-Renaissance domineren, maar ook voorbeelden van de Overgangsstijl zijn te vinden. De herenhuizen en burgerwoningen met hier en daar een bedrijfspand zijn alle gebouwd van baksteen in diverse kleuren waarin bruinen en roden de boventoon voeren en ze zijn veelal versierd met allerlei banden, blokken en soms beeldhouwwerk van kunststeen in contrasterende kleuren;
- De op ruimtelijk specifieke plaatsen gelegde groenvoorzieningen die de levendige samenhang van het gebied versterken;
- De heel eigen, op de tuinstadgedachte geënte, historische, stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten van de Saskia- en Rembrandtbuurten. Hoewel ze niet tot het oorspronkelijk plan behoren en aan de westelijke rand daar stedenbouwkundig niet goed op aansluiten, vormt dit deelgebied een karakteristiek contrast met het hoofdgebied;

- De geringe stedenbouwkundige en architectonische verstoringen in dit gebied. Aan de oostelijke zijde van het gebied zijn er door bedrijfsmatige veranderingen enige verstoringen in het ruimtelijke en architectonische beeld ontstaan. Historisch en structureel is de samenhang er echter wel. Als gevolg van verkeersontwikkeling heeft het gebied in de structuur van de openbare ruimte, vooral in de straatprofielen, wijzigingen ondergaan die het oorspronkelijk ruimtelijk beeld verzwakken.

Waardering

Het Nieuwe Kanaalgebied is een aan het einde van de 19de eeuw planmatig ontwikkeld en in een vijftiental jaren volgebouwd gebied aan weerszijden van het Nieuwe Kanaal, een belangrijke ingreep van infrastructurele aard. Ruimtelijk, stedenbouwkundig en architectonisch bezit het een gave samenhang, op een relatief kleine oostelijke zone na.

Het gebied met zijn sterke structuurdrager van het Nieuwe Kanaal heeft een hoogwaardige stedenbouwkundige structuur en architectonische invulling gekregen en behouden, resulterend in gave ruimtelijke en architectonische beelden. Het Nieuwe Kanaalgebied is van groot algemeen historisch, stedenbouwkundig en architectonisch belang.

Begrenzing

Aan de westzijde opent het gebied naar de stadsgrachtszone en loopt de begrenzing in zuidelijke richting over de Kanaalstraat met beide bebouwingswanden. In het noorden loopt de grens door het bebouwingsblok tussen de Cornelis Frederikstraat en de Wybrand de Geeststraat en vervolgens door de Vredeman de Vriesstraat. Voorbij de kruising met de Alma Tademastraat behoren beide bebouwingsstroken van de Vredeman de Vriesstraat tot het gebied en vormen de achtererfgrenzen van de noordelijke bebouwing de grens. Bij de Straat van Welgelegen buigt de grens naar het noorden, bij de 6de Saskiadwarsstraat weer naar het oosten en het zuiden over de Willem Loréstraat en de Rembrandtstraat. De achtererfgrenzen langs de Emmakade noordzijde tot de Tweede Kanaalsbrug voltooien de noordelijke grens. De oostelijke grens wordt gevormd door deze brug en de as van de Julianastraat. De zuidelijke grens wordt gevormd door de noordelijke sloot tussen de spoorweg en de Willem

Lodewijkstraat, naar het westen toe voortgezet door de as van de straat Achter de Hoven tot en met de Kanaalstraat, de westelijke grens.

De exacte begrenzing is aangegeven op bijgevoegde kaart MSP/06/01.

Rechtsgevolg

Ter effectuering van de aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden opgesteld. De toelichting op de aanwijzing kan daarbij voor wat het beschermingsbelang betreft als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de toekomstige ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te bieden voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op de aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

Kaarten / afbeeldingen

Foto omslag (Dick van der Heijde jr, Leeuwarden nr 23186/32a)

1. Kaart 24a.I, het Nieuwe Kanaalgebied in 1896 (gem. Leeuwarden)
2. Kaart 24a.III, het Nieuwe Kanaalgebied in 1911 (gem. Leeuwarden)

Colofon

Uitgave: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 2001

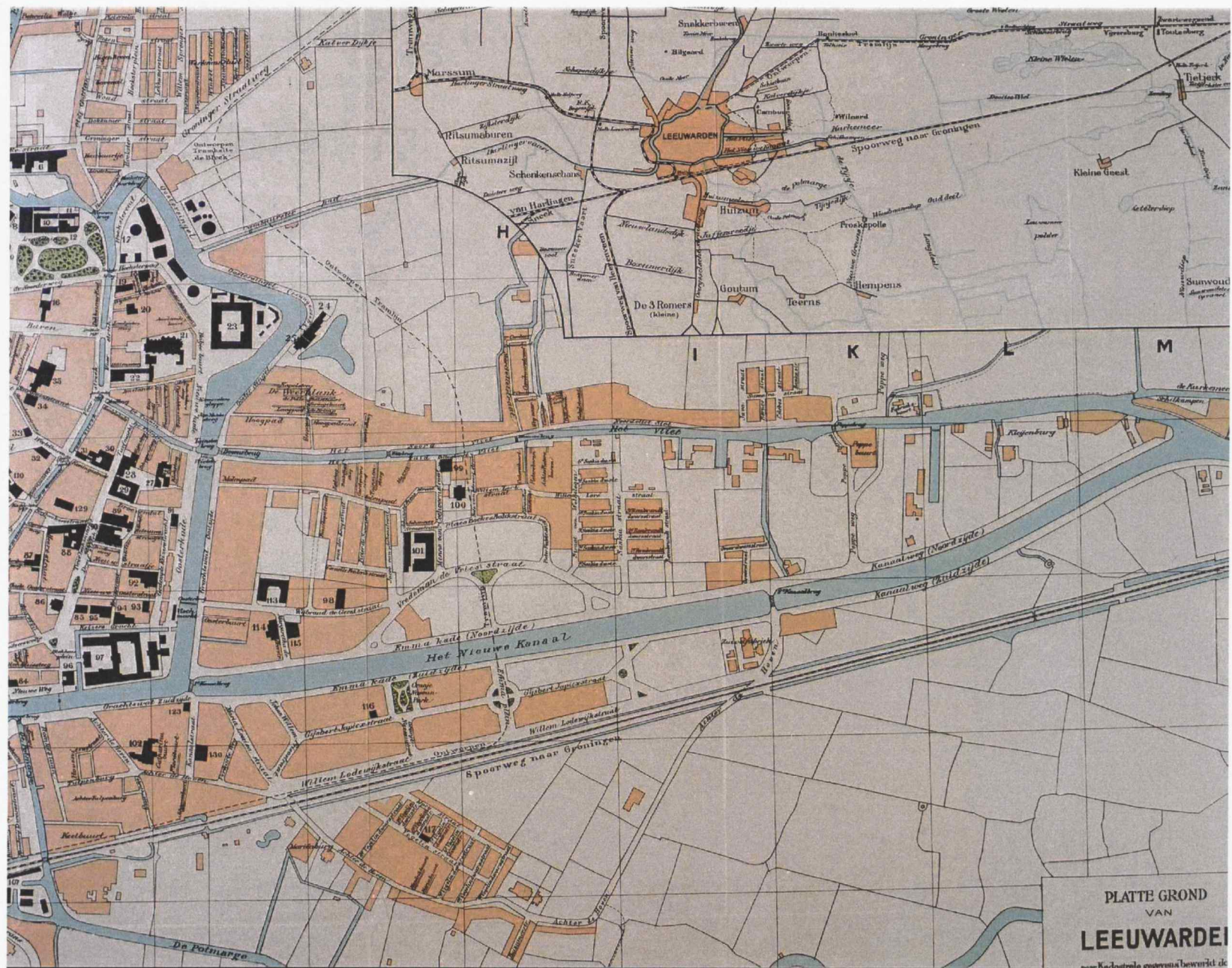
Tekst: G.P. Karstkarel, de gemeente Leeuwarden en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Productie

RDMZ, Zeist/Pure Digital Copycenter, Doorn



Kaart 24a.I Het Nieuwe Kanaalgebied in 1896



Kaart 24a.III Het Nieuwe Kanaalgebied in 1911

