

## Omgeving Entrepotdok wordt fraai woongebied in jaren tachtig

Helaas was al in 1981 besloten om Magazijn West nr 85 af te breken, ondanks verzet van het Kadijkencomité. Op deze plek kwam een nieuwbouwcomplex met woningen en groepswoonings, ontworpen door Martin Wijnen van het Bureau Blom Van Assendelft Koning. Hiermee ging het karakteristieke stukje Entrepôt rondom de sluis verloren. De restauratie van de pakhuizen was de eerste en de doorslaggevende stap naar de algehele rehabilitatie van het voormalige Entrepôt en de verdere aanpak van woningbouw op het hele Kadijkseiland. Door de unieke samenwerking tussen de architecten, toekomstige bewoners, ondersteund door een externe deskundige en met vaak ingenieuze ideeën, die steeds verfijnd werden, ontstond een levendig stukje Amsterdam.

Hier word gewoond, gewerkt en gerecreëerd, vooral sinds de fiets- en voetgangersverbinding over het Kadijkseiland door Michael van der Vlis werd ingewijd. Ook de aanleg van de Nijlpaardenbrug nr 1907 in 1987 tussen de Plantage en de Pelikaanbrug nr 277 naar de Oostelijke eilanden, hebben aan de toegankelijkheid bijgedragen.



Joop van Stigt ontving voor dit project de Wibautprijs van de Stichting Amsterdams Fonds voor de Kunst en De Dageraad kreeg als opdrachtgever in 1991 het Diploma van Verdienste van de Europese federatie van monumentenorganisaties Europa Nostra. De lage huurprijzen van de oorspronkelijk sociale woningwoningen met betaalbare huren, zijn inmiddels losgelaten onder andere vanwege het overheidsbeleid/bezuinigingen en de behoefte aan huurwoningen in de vrije sector.

Ongelukkig was de ontwikkeling aan de overkant van het dok. Hier werd door de spoorwegen het terrein aan de Plantage Doklaan verkocht aan een projectontwikkelaar. Hier verrees in 1989-90 een zevenverdiepingen hoog vrije sector appartementencomplex met een saaie achterkant van 25 meter hoogte, volgens een ontwerp van Kees de Kat. Het ontwerp zou eerst zelfs negen verdiepingen hoog worden, maar dit werd afgewezen omdat hierdoor de 13 meter hoge pakhuizen aan de overkant werden overschaduwd. Daarna werd er weer flink gebouwd langs de kade aan de oostkant van de

voormalige Nieuwe Rapenburgergracht, ooit door Jan Schaefer's idee verbonden met de Sarphatistraat. Op de plaats van de oude kolenloods van de GEB-centrale verrijst 'Aquartis', een appartementencomplex, door Liesbeth van der Pol ontworpen, naar het idee van de gesloopte loods en waarvan 13 van de steunberen nog voortleven in het gebouw. Hoewel de Kalenderpanden na drie jaar leegstand gekraakt werden, zijn de plannen ontwikkeld door de architect Felix Claus en Kahn om hier 30 meter diepe appartementen te maken, in 1987 gerealiseerd. Deze worden met een binnentuin en bestaande achtermuur afgeschermd van de overlast van de achterliggende transformatoren aan de Hoogte Kadijk. Met ertussen, als afscheiding hiervan dwars geplaatst langs de sluis, een kunstwerk van Paul Damsté uit 1988.

Artis is ondertussen al ver gevorderd met een groot restaurant en dierenvelden aan de overkant van het water. Verder is aan de Nieuwe Vaart begin 2000 de werf van Ceuvel gesloopt, waar drie nieuwe loods, ontworpen door Duiker en Van der Torre, voor het FIEN en het FON zijn verrezen. Op de Hoogte Kadijk op nr 171/177 staan een breed en een smal blok met een steeg er tussenin, met 12 (studenten)woningen en erachter een bedrijfsgebouw door Faro architecten ontworpen in opdracht van de Principaal/de Key, die ook ernaast haar hoofdkantoor liet bouwen. Hiermee is het Kadijkseiland bijna geheel omgevormd van een saai industrie- naar een fraai woongebied.

Zo fraai, omdat ook de mooiste drijvende watertuin van Amsterdam, naar idee van Jasper Grootveld, naast de oprit van de Pelikaanbrug (bij de Overhaalsgang) aangelegd werd. Een vlot gebouwd van stukken piepschuim, in zeilzoek gewikkeld en met visnetten omspannen. Daarop staan twee huisjes en een met clematis versierd prieeltje, en autobanden gevuld met aarde, waarin van alles groeit en bloeit.

© Onderzoek door L. Witte sinds 1983 tot heden, in het Stadsarchief van Amsterdam: in de Kwijscheldingen, Verpondingsregisters, Notariële Archiven, Galjoetsgeldregisters, Walvisvaartboeken Oostzeevaart (de Moeder-negotie), notariële akten over slavenhandel, plantages enz.

Overname alleen met toestemming



# Stadsvernieuwing in Amsterdam op het Kadijkseiland

**De verbouwing van het 'Oud-Entrepôt-dok' van pakhuis tot woonhuis.**

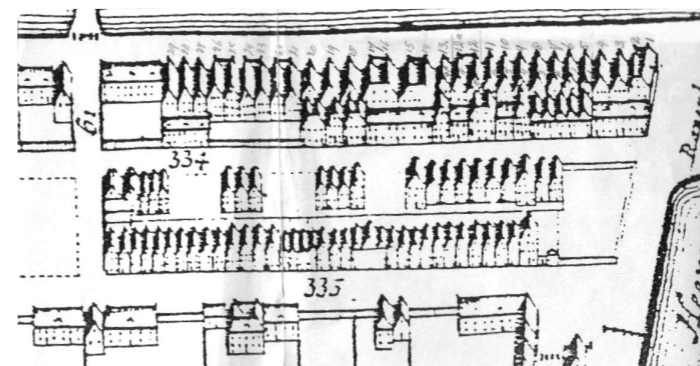
*Door de heer L. Witte van het Stadsarchief in Amsterdam*

- Hoe oude bedrijfspanden geschikt gemaakt werden voor sociale huurwoningen.
- Op het Kadijkseiland, tegenover Artis, staat een rij pakhuizen van 800 meter lengte.

*Deze waren vroeger onderdeel van een Entrepôt, later het 'Oud Entrepot' en nu het Entrepotdok. Hier een beschrijving van de geschiedenis.*

## Periode voor 1800 tot 1830

Voor 1800, tijdens de republiek, werd op doorgevoerde waren, zowel in- als uitvoerrechten geheven. Na de inlijving bij het Franse Keizerrijk gold de Franse douanewetgeving en deed het Entrepôtsysteem zijn intrede. De voor doorvoer bestemde goederen die aan invoerrechten (accijnzen) onderhevig waren konden in entrepôt (= tussenopslag) belastingvrij opgeslagen worden. Indien invoer in Nederland plaatsvond moest belasting betaald worden. Met ingang van 1817 werden de over de stad verspreid liggende bestaande pakhuizen als Entrepôts ingericht; een zeer onoverzichtelijk geheel. De ongeveer 400 Entrepôts die Amsterdam in 1825 telde, waren alle door het Rijk opgezet. Door de economische ontwikkelingen voelden zowel de Amsterdamse handel na aanvankelijke tegenzin evenals de Kamer van Koophandel de noodzaak van een centraal en goed bereikbaar entrepôt. J.J.Rochussen, de entreposeur der Rijks in- en uitvoerrechten, vestigde de aandacht op het gebied van de Nieuwe Rapenburgergracht en de hier reeds uit begin 1700 staande 51 + 6 pakhuizen. (zie de opstandplattegrond van G. de Broen uit 1724 hieronder en tekening van J.de Beier uit 1732).



Deze pakhuizen waren in gebruik geweest voor opslag van wijn, graan, rogge en hout en ook gebruikten 16 van de 30 eigenaren, tevens walvisreders, deze pakhuizen vanaf ca. 1715 tot 1780 voor de opslag van walvisspek en -traan. Vandaar de gevelstenen de Visser en de Zeeridder, in nr. 25 en 26, en ook in de nrs 48 en 49 waarvan Jacob Wijnkoop, de eigenaar, een walvisreder was.

Maar ook leverden vele eigenaren diverse artikelen, hout, buskruit, ankers en kanonnen, hennep, teer, touw en tabak aan de VOC voor het schip Amsterdam (vergaan bij Hastings in Engeland).

Gelegen tussen de Laagte Kadijk en de Plantage waren deze pakhuizen bij uitstek geschikt om als Entrepôt ingericht te worden. Het was dichtbij de haven gelegen, goed bereikbaar voor schepen, makkelijk met een muur af te sluiten en de bestaande pakhuizen aan de noordzijde van de nieuwe Rapenburgergracht konden direct als Entrepôt in gebruik worden genomen.

Een onderzoekscommissie rapporteerde op 13 november dat het plan Rochussen in ieder opzicht voldeed. Bij Koninklijk Besluit van 2 april 1827 werd bepaald dat er te Amsterdam een Algemeen Rijks Entrepôt zou komen. De kosten, 1,6 miljoen gulden, werden gedekt uit particulier genegotieerde fondsen, waarvan de renten door Koning Willem I werden gewaarborgd. Toen deze geldlening rond was, werden in 1825 de 57 aanwezige pakhuizen, de nrs 129, 3651 en 7984 van de particuliere eigenaren overgenomen. Momenteel zijn nu van de originele pakhuizen nog aanwezig de nummers 14-29, 36-51 en 79-84.

Reeds op 1 november 1827 kon het Entrepôt-dok worden geopend. Daarna werd een aantal tuinen, herbergen met kolfbanen, een Kaarsenhofje tussen nr 51-79 en de woonhuizen achter de pakhuizen op de Laagte Kadijk aangekocht. Hier werden toen de nummers 52-78, en op de plaats van de Korte Kerkstraat de nummers 30-35 gebouwd. Deze nrs 30-35 werden door de bouwmeester Gerrit Moelee gemaakt, die ook opdracht kreeg de vervangende woningen 84 t/m 126 op de Hoogte Kadijk te bouwen voor de bewoners van de 43 panden in de Nieuwe Rapenburgerstraat, achter op de erven van de pakhuizen op de Nieuwe Rapenburgergracht. De pakhuizen - die de oorspronkelijk de namen zoals Bordeaux brandwijnstuk, Dantzig, de Hoop etc. droegen (eraan gegeven door de eerste eigenaren) - kregen de namen van de Hollandse en Belgische handelssteden, van Amsterdam tot Zutphen. Naast de uit de 17e eeuw daterende Rapenburgerschutsluis, kwam een Administratiegebouw met een grote toegangspoort (hierin zijn de houten deuren nu nog aanwezig). In dit gebouw bevonden zich de accijnskantoren, de woning van de directeur en een vergaderzaal. Dit werd ontworpen door de stadsarchitect J.de Greef (1784-1835), die ook de pakhuizen op de nummers 52-78 ontwierp. Voor de poort hielden Hellebaadiers nog tot 1983 de wacht. Naast de poort werd het 'Koffiehuis van de Volksbond uit 1827' gebouwd, waarvan de heer In de Haak, een van de eerste beheerders werd. Daarna werden de pakhuizen met een grote muur afgesloten. De kaden werden vernieuwd en de Nieuwe Rapenburgergracht werd, na uitdiepen, het Entrepôt-dok genoemd. Aan de zuidkant werden twee lage loods neergezet, naar ontwerp van J. de Greef, aan

weerszijden van de Prinsengracht, die toen nog in de Nieuwe Rapenburgergracht uitkwam. De noord- en de zuidkant werden door twee vlotbruggen met elkaar verbonden, (zie de tekeningen van P. J. Lutger uit 1840, die het Entrepôt tonen vanuit westelijke en oostelijke richting). Het gehele werk was in 1830 afgerond.

### Uitbreiding en neergang in de 19e eeuw

De afsluiting van het Y met de Wester- en Oosterdoksdijk in 1834, om aanslibbing tegen te gaan, maakte Amsterdam bereikbaar voor grotere schepen. De Rapenburgersluis, de enige toegang tot de Entrepôthaven, was hierop niet berekend. Bovendien was door de gunstige economische ontwikkeling in het Entrepôtdok ruimtegebrek. Daarom werd een plan tot uitbreiding gemaakt. Dit werk, gefinancierd met een tweede geldlening, kwam in de jaren 1839-1840 tot stand, onder leiding van de toenmalige directeur Publieke Werken, C.W.M.Klein. Eerst werd het op de Zuidoosthoek van het Kadijkseiland gelegen Admiraliteitsgeschutswerf terrein aangekocht. De hierop staande loodsen Winter, Zomer, Herfst en Lente werden meteen gebruikt voor opslag van accijnsgoederen. In het verlengde van de Prinsengracht werd (volgens een plan van Daniel Stalpaert uit 1662) een grotere schutssluis aangelegd. Deze kreeg twee dubbele draaibruggen, waarvan er nu nog een aanwezig is. De andere over de Hoogte kadijk is in 1903 vervangen door een ijzeren klapbrug. Deze brug nr 8o (Entrepotdoksluis) bestaat nog steeds.



Het voormalig Entrepôtdok omstreeks 1860, gezien vanaf de Nieuwe Heeregracht.

Aan de zuidkant van de Entrepôthaven kwam een rij magazijnen van één verdieping ten behoeve van de Rijnvaart. Hier werd ook de bestaande Rijnwaag van de Amstel naartoe verplaatst. In oktober 1838 werd begonnen met de bouw van twaalf pakhuizen (de nummers 87-98) met de namen van de 12 maanden erop, en daarom de Kalenderpanden genoemd. Specifiek hier waren de gietijzeren pilaren. Verder werden schuin naar de Entrepotsluis toelopend, aan weerszijde, twee magazijnen gebouwd (West nr 85 en Oost nr 86). Door het inspringen van de kade konden de schepen makkelijker het dok in- en uitdraaien. Om Magazijn West en de kalenderpanden werd een houten schutting gezet. In 1846 werd door de Nederlandse Rhijnspoorwegmaatschappij een spoorlijn aangelegd van het Weesperpoortstation naar het Entrepôtdok, eindigend zowel op de oostelijke kop van het Kadijkseiland als op de oever van de plantage. In 1898 kreeg de Maatschappij van Staatsspoorwegen, als opvolger van de Rhijnspoorweg, een concessie voor de hele zuidoever van het dok. De aanwezigte loodsen werden afgebroken en vervangen door een goederenstation, bestaande uit een spoorwegemplacement en loodsen.

In 1903 werd door de Gemeente Electriciteitswerken een elektriciteitscentrale gebouwd op de plaats van de magazijnen van de Admiraliteit(tekening 46A).

Ondertussen was na 1817 het Noordhollands kanaal in gebruik genomen en in 1883 het Noordzeekanaal. Hierdoor konden meer en grotere schepen afgehandeld worden en werd het dok alweer te klein. De aanleg van de Oosterdoksspoordijk belemmerde de toegang tot het dok voor deze grotere schepen. Daarom besloot de gemeenteraad op 11 september 1895 tot het inrichten van een Nieuw Gemeentelijk Handels Entrepôt. Dit werd van 1898-1902 gebouwd aan de Cruqiusweg en bestond uit een aantal pakhuizen, dat ook omgebouwd is tot appartementen. Behalve Pakhuis Wilhelmina. Daarin kwamen het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis en het Persmuseum. Het nu 'Oud-Entrepôt' werd een normale goederenopslag. De zolders werden geschikt gemaakt voor individuele verhuur Van tijd tot tijd, als het 'Nieuw-Entrepôt' vol was, kregen sommige pakhuizen hun oude functie tijdelijk terug. Intussen waren er al enkele veranderingen ontstaan doordat in 1885 twee oude pakhuizen (de nrs 6 en 7, uit 17o8) waren ingestort. Hierdoor moest de hele rij pakhuizen van 1-13 afgebroken worden en vervangen door vijf lage magazijnen. Door de plannen voor het nieuwe Entrepôt heeft men alleen nr 13 herbouwd. Deze werd voorzien van steunberen, (zogenoemde comforts), en diende als versterking voor de nog bestaande pakhuizen. De vijf lage loodsen werden gebouwd op de bestaande, oude funderingen. Dit was in 1888 klaar. In de eerste decennia van de 2oe eeuw heeft men een aantal wijzigingen aangebracht die vooral te maken hadden met de kosten voor het onderhoud. Kappen werden vervangen door platte daken, gevels werden veranderd en er werden verdiepingen toegevoegd of verwijderd. Hierbij zijn onder andere de gevelstenen van de Visser en de Zeeridder verwisseld. Tijdens de oorlog (1940/45) waren de pakhuizen door de Duitsers in gebruik. Behalve hun eigen materiaal werden er ingeleverde radio's opgeslagen. Eerder ingezet bouwkundig verval was wegens gebrek aan investeringen echter niet te stoppen. Toch bleef het Gemeentelijk Entrepôtdok tot in de jaren zestig een nuttige functie vervullen, zelfs nog met zogenoemde 'Hellebaardiers' voor de poort. Zie foto. Zo schreef Nanninga in 1958: “Van de in totaal meer dan 400 kelders, onderstukken en zolders van de pakhuizen in het Oud-Entrepôt, wordt nog dagelijks door handel en verkeer een nuttig gebruik gemaakt.”

### Functieverandering in de tweede helft 20e eeuw

Omstreeks 1970 begon een nieuwe fase in de geschiedenis van het Entrepôtdok. De pakhuizen waren inmiddels zo bouwvallig, dat bij een aantal alleen de begane grond nog gebruikt kon worden. Ook waren drie pakhuizen (nrs 18-19-20) van binnen uitgebrand. Dit gunstig gelegen stukje binnenstad werd dus niet optimaal gebruikt. Men begon naar andere mogelijkheden om te zien, zoals een plan eind jaren zestig om er een kunstenaarsdorp te vestigen, naar bleek een onuitvoerbaar idee. Daarna kreeg Bart van Kasteel in 1970 de opdracht om een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen voor het hele Kadijkseiland. Zijn plannen om in de pakhuizen van het Entrepôtdok vrije-sector koopappartementen te maken, ketsten echter af op de kosten. Op 22 november 1973 kondigt wethouder Han Lammers aan dat het Entrepotdok verbouwd gaat worden tot een woonwijk. In het Monumentenjaar 1975 kwam de wethouder van publieke werken, Han Lammers, met het initiatief voor een grootscheepse renovatie van het Entrepôtdok. Het Kadijkseiland werd aangewezen tot rehabilitatiegebied met als kern het herstel van het Entrepôtdok, dat deels zijn pakhuisfunctie zou behouden en deels zou worden omgebouwd tot woningwetwoningen, nodig om de mensen uit de stadsvernieuwing op de Oostelijke eilanden en Czaar Peterbuurt te kunnen opvangen. Het Entrepôt werd door het Gemeentelijk Havenbedrijf overgedragen aan het Grondbedrijf. Tot uitvoering van deze plannen kwam het voorlopig nog niet, omdat er voor het gebied geen bestemmingsplan was.

Vanwege een conflict met het Rijk over de verwervingskosten van de vele bedrijfsterreinen in het gebied zou zo'n plan er ook niet komen. Al deze nieuwe ontwikkelingen leidden tot de oprichting van het buurtcomité 'De kadijken' door omwonenden die mee wilden beslissen. Toen de gemeentelijke plannen in samenwerking met vier projectontwikkelaars - voor driehonderd koopappartementen voor het gebied langs de Nieuwe Vaart - niet bleken te stroken met de door de buurt gewenste sociale woningbouw, kwam het 'kadijken'-comité met een eigen initiatief, uitmondend in het '1000-woningenplan'. Uitgangspunt was het benutten van alle bouwmogelijkheden aan weerszijde van de Kadijken, en wel met zo veel mogelijk sociale woningbouw. De pas aangetreden wethouder Jan Schaefer omarmde het plan en in 1979 werd het door de gemeenteraad in overweging genomen. Voor het Entrepôtdok ging men uit van sloop van de lage magazijnen nrs 3-12, en vervanging door vier lagen nieuwbouw (doorlopend tot de Laagte Kadijk, waardoor het Koffiehuis van de Volksbond ook moest verdwijnen). De pakhuizen 13-4o zouden uitgekernd worden, een al vaker toegepast systeem. Van de nummers 41-51(de oudsten) en 52-84 (de jongsten) zou, omdat men vermoedde dat de fundering slecht zou zijn, alleen de voorkant blijven staan. Daarachter zou een parallelstrook nieuwbouwwoningen komen. De lage loods West (nr 85), naast de sluis, zou afgebroken worden voor nieuwbouw-blokken. De gebouwen aan de andere kant van de sluis waren in gebruik bij het GEB en werden nog niet in de plannen opgenomen. Wel lag er al een plan voor het poortgebouw klaar, van Woningbouw Het Oosten, om hierin HAT-eenheden (half appartementen) te maken. Deze 19 eenheden, naar ontwerp van Bertus Mulder van de Werkplaats voor Architectuur uit Utrecht, werden in 1982 opgeleverd, nadat eerst het Nautische en Weerkundig Instituut eruit ging.

Vanwege capaciteitsgebrek bij de Dienst Ruimtelijke Ordening werd het RIGO, de stichting Research In Gebouwde Omgeving, ingeschakeld om een haalbaarheidsplan voor het Entrepôtdok op te stellen. In dit rapport moest het externe bureau de bouwtechnische, stedenbouwkundige, monumentale en financieel-technische aspecten uitwerken. De conclusie van dit rapport was dat de bouwkundige staat van de pakhuizen behoorlijk was. Weliswaar waren de balken gedeeltelijk aangetast door houtworm en kelderzwam maar de funderingen, zeker van het jongste deel, waren in het algemeen nog van goede kwaliteit, evenals het muurwerk. Hiervan konden de goede balken hergebruikt worden. De suggesties van het Kadijkencomité werden grotendeels onderschreven, zij het dat juist de oudste pakhuizen die door het comité als goed waren ingeschat, het zwakst bleken te zijn. RIGO adviseerde dan ook de plannen om te draaien door achter de nrs 13-51 een strook nieuwbouw neer te zetten en de nrs 52- 84 uit te kernen. De nieuwbouw ter plaatse van de lage magazijnen (3-12 en 85) achtte men essentieel, omdat daarmee de tekorten per woning verminderd zouden worden. Het RIGO-rapport toonde aan dat het door een opeenstapeling van subsidies mogelijk was om sociale woningbouw te realiseren. Aangezien de woningmarkt was ingestort, was een exploitatie met een menging van vrije-sector- en woningwetwoningen niet haalbaar. Daarom werd uitgegaan van woningwetwoningen, bedrijfsruimten, garages en bergingen. Er zou echter een exploitatietekort van 45.000 gulden per woning blijven bestaan. Wethouder Schaefer en Woningbouwvereniging De Dageraad (onder Henk Wijmans) vonden in 1982 dat het rapport voldoende basis bood om het architectenbureau Van Stigt in te schakelen. Met dit bureau waren goede ervaringen opgedaan bij de renovatie van het beroemde Amsterdamse Schoolcomplex in de P.L.Takbuurt. Joop van Stigt en diens zoon Andre, kregen de bijna onmogelijke opdracht om het financiële tekort weg te werken.

Aangezien de basis van de financiering het nieuwbouw-budget was, moesten bovendien alle woningen aan nieuwbouweisen zoals geluids- en warmte-isolatie voldoen. Daarbij lagen de percentages van de verschillende woningtypen (twee- tot en met zes-kamerwoningen, HAT-eenheden, ateliers, ouderen-, mindervaliden- en groepswoningen) die in het complex moesten komen vast en dienden de woningen en de bedrijfsruimten in alle opzichten onafhankelijk van elkaar te blijven. Tot slot stelde de Rijksdienst voor de Monumentenzorg als eis dat de inmiddels tot monument benoemde OudEntrepôtpakhuizen niet teveel mochten worden aangetast, en verleende daarom ook 10 miljoen gulden subsidie. Toch vond Joop van Stigt de openstaande hijsdeuren te rumoerig, en op enkele uitzonderingen na, zijn deze dan ook weggehaald. Ondanks scepsis van de Gemeentelijke Dienst Volkshuisvesting en het Ministerie van VROM, kwam Van Stigt met een plan dat aan alle eisen voldeed. Het bureau kreeg dan ook de opdracht om de eerste fase D+C (nrs 84-52), uit te voeren. Eerst deel D met nog 6 oude pakhuizen uit 17o8 en daarna deel C met de jongste pakhuizen uit 1827. Door als een puzzel de gewenste ruimten in het bestaande volume van het complex te passen, wist men de bouw- en sloopkosten te beperken. Een efficiënte ontsluiting van de woningen met trappenhuizen vanaf de binnenhoven bracht de kosten verder omlaag, waardoor ook meer woningen gemaakt konden worden. Bovendien werden het sloop- en bouwproces gelijktijdig uitgevoerd. In plaats van eerst de boel te slopen en te stutten, werden nieuwe scheidingswanden aangebracht die zorgden voor de stabiliteit, waarna andere delen gesloopt konden worden. Dit bespaarde dubbelwerk en verkortte het bouwproces van 36 tot ongeveer 24 maanden. Uitkernen was nodig, onder andere voor de lichttoelating van de woningen. Dit uitkernen gebeurde in de vier te vormen binnenhoven tot onderop. Om het uit elkaar vallen van voor en achterkanten te voorkomen werd een betonnen vloer gelegd. Dit werd het plafond op de tweede verdieping met lichtdoorgangen voor de onderliggende bedrijfsgangen. Op ca 5,5o meter boven het maaiveld ontstonden er binnenhoven (Binnenkadijken genoemd) vanwaar men naar de trappenhuizen van de woningen en naar de andere hoven kan. Dit binnenhof is openbaar gebied, en vormt het dak van de bedrijfspanen eronder. De binnenhoven zijn via poorten, trappen en liften bereikbaar. Op de binnenhoven staan plantenbakken die door de bewoners worden onderhouden. In het souterrain kwamen parkeerplaatsen, bergingen voor de woningen en bedrijfsruimten. De eerste fase, deel D+C, was in januari 1985 klaar. Doordat vlak hierna een explosie van zwamaantasting van de grenenhouten balken ontstond, door slechte ventilatie, stagneerde de volgende fase. Nadat men dit probleem onder de knie had (kosten 2 miljoen gulden), durfde men ook de verbouw van de oude pakhuizen uit begin 17oo uit te voeren. De balken werden nu direct met een chemisch middel ingespoten en behandeld. Hierdoor en door de ervaring opgedaan bij de eerste fase, bleek dat sloop/nieuwbouw van de nrs 51-13, deel B, niet nodig was. Ook al was de structuur van verschillende verdiepingenhoogten ingewikkelder. Zo kwamen hier wel 45 verschillende woningvormen voor. Ook de binnenhoven verschilden van hoogte na het uitkernen, en zijn daarom met trappen onderling verbonden. Het stramien van twee lagen bedrijfsruimten was ook niet overal mogelijk. De originele palen waren hier niet diep genoeg geheid, dus moest een fundering aangebracht worden met een andere techniek, het zogenoemde poeren. Palen werden met bruggen onder de muren door verbonden, wat een besparing van ca 75% opleverde en de goede originele palen handhaafde. Door deze nieuwe inzichten konden de lage magazijnen 3-12, deel A, gehandhaafd blijven, omdat de hier geplande nieuwbouwwoningen niet meer nodig waren voor de exploitatie van de tweede fase.