



Cultuurhistorische verkenning

Cruquiusweg e.o.

C 12-046 Amsterdam 2012

Inhoud

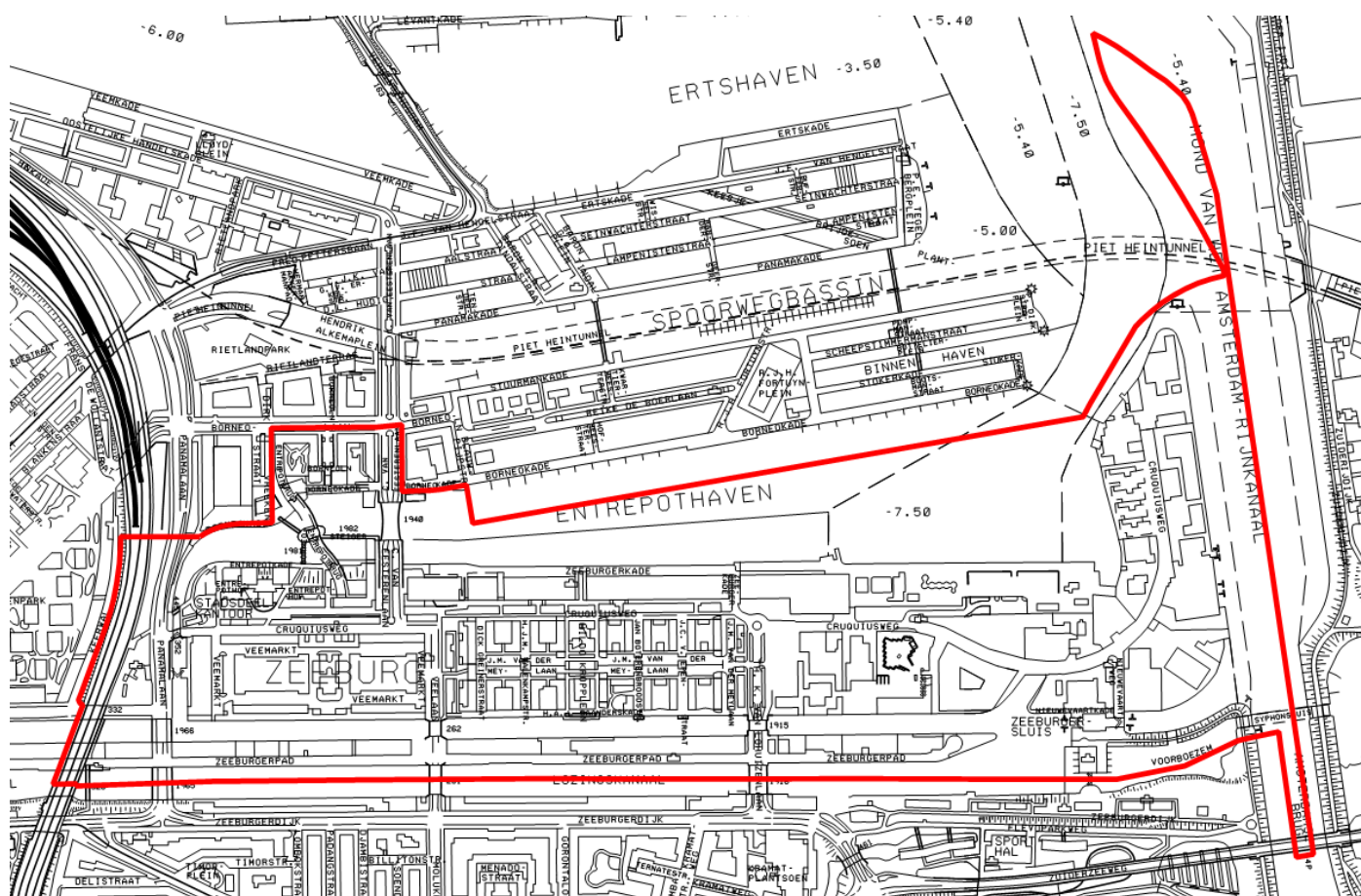
	Inleiding	3
1	Beleidskader	4
2	Historisch stedenbouwkundige analyse	5
3	Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen, structuren en bebouwing	7
4	Conclusie	11
	Colofon	12

Inleiding

Stadsdeel Oost heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Cruquiusweg e.o. van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Afbeelding: begrenzing bestemmingsplan 'Cruquiusweg e.o.'



1 Beleidskader

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

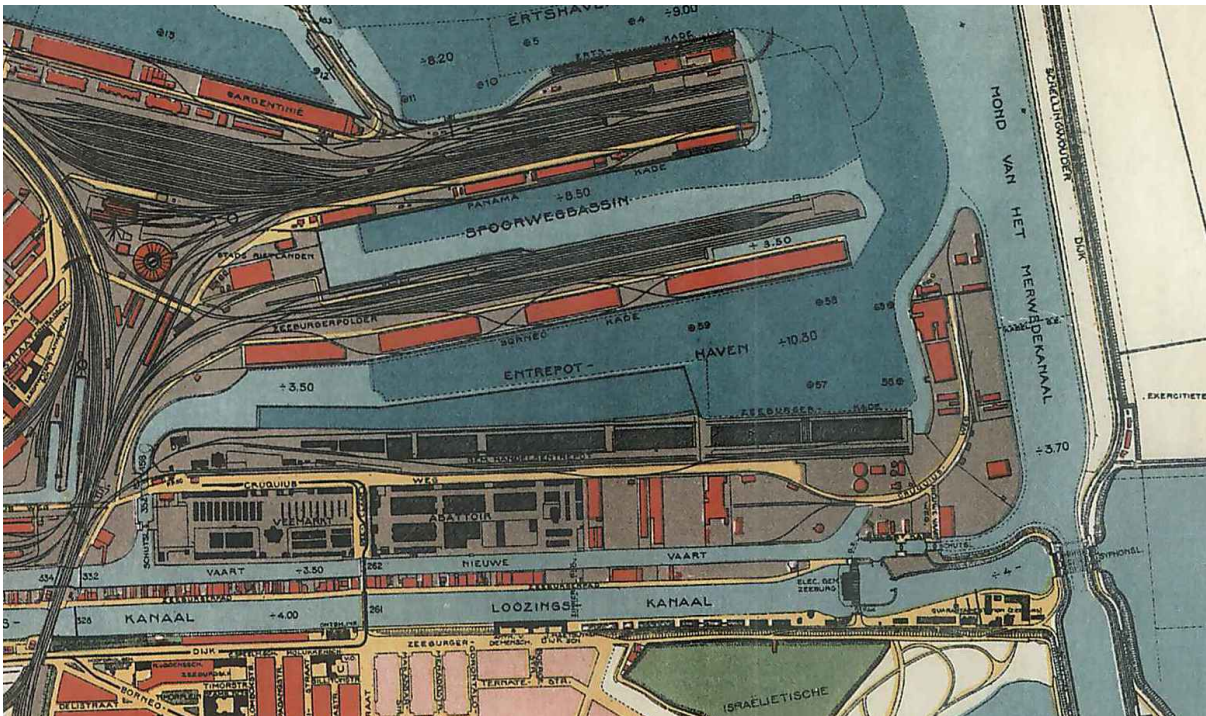
In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

Op de plankkaart van J.G. van Niftrik uit 1867 (*Kaarten van Amsterdam*, p 31) zijn de stadsrietlanden nog een natuurgebied. In 1875, op de kaart van J. Kalff (*Kaarten van Amsterdam*, p 50-51), tekenen de eerste ontwikkelingen van het Oostelijk Havengebied zich af. De Handelskade en het Spoorwegbassin zijn aangegeven, met de bijbehorende spoorinfrastructuur. Ook zijn aan de Nieuwe Vaart terreinen gereserveerd voor een veemarkt annex abattoir. In 1895 nam de gemeenteraad het besluit om een nieuw entrepot te bouwen, waarvoor de Entrepothaven werd gegraven. Het plangebied dat nu als 'Cruquius' wordt aangeduid, had daarmee zijn definitieve vorm gekregen: een landtong tussen de Entrepothaven en de Nieuwe Vaart met aan de noordzijde de reeks pakhuizen van het entrepot en ten zuiden daarvan het abattoir en de veemarkt. Het deel ten oosten van de tegenwoordige Van Lohuizenlaan zou later bebouwd worden als een karakteristiek rommelig bedrijventerrein. Het Zeeburgerpad verscheen ook al vroeg op de kaart, in 1878, toen in verband met de afsluiting van het IJ parallel aan de Nieuwe Vaart het Lozingskanaal werd geprojecteerd. Ook hier staan bedrijfsgebouwen.



PW 1:10.000 1922

In het laatste kwart van de twintigste eeuw kwam een einde aan de scheepvaartactiviteiten in het Oostelijk Havengebied, waarna het werd getransformeerd tot een woongebied. Ook de veemarkt en het abattoir verdwenen in 1985, een aantal markante historische gebouwen hiervan zijn behouden gebleven. De stedenbouwkundige structuur van het complex is min of meer gehandhaafd. De pakhuizen van het entrepot werden verbouwd tot woningen. Het bedrijventerrein ten oosten van de Van Lohuizenlaan en het Zeeburgerpad hebben bij deze transformatie hun oorspronkelijke bestemming en karakter behouden. Het noordwestelijk deel van het plangebied is ingrijpend vernieuwd met grootschalige bebouwing, deels wonen, deels kantoren.

Zoals blijkt uit het bovenstaande heeft het plangebied een heterogeen stedenbouwkundig karakter. De hoofdstructuur dateert uit het laatste kwart van de negentiende eeuw maar ook de stadsvernieuwing heeft rond 1990 onmiskenbare

sporen nagelaten. Een en ander komt tot uitdrukking in de verschijningsvorm van de stedelijke ruimte die uitgesproken divers is.

Gedurende de twintigste eeuw werd het stedenbouwkundig werk gedomineerd door een streven naar strenge orde in de snel opeenvolgende stadsuitbreidingen, zowel esthetisch als functioneel. Mede door de stadsvernieuwing aan het eind van deze eeuw kwam daar langzaam verandering in. Het plangebied is een karakteristiek voorbeeld van veranderende inzichten in de stedenbouw na de periode van het functionalisme waarin het Algemeen Uitbreidingsplan als de hoogste wijsheid werd beschouwd.

3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

3.1 Betekenisvolle structuren en elementen



Nieuwe Entrepotsluis

Linksboven: spoorbrug 445, rechtsboven: sluisdeuren zuidzijde, rechts- en linksonder: brug 352

De Nieuwe Entrepotsluis uit 1899 is een schutsluis tussen de Entrepothaven en de Nieuwe Vaart. Met spoorbrug 445, nu een voetgangersbrug, en brug 352 met haar vier lantaarns waarop het jaartal 1899 prijkt, vormt de sluis een ensemble dat cultuurhistorische waarde heeft. Overigens ontbreekt een van de lantaarns.



Zeeburgersluis

Links: gezien in oostelijke richting en rechts: voormalige voorboezem rechts de Zeeburgersluis

Het waterstaatkundige complex in de zuidoosthoek van het plangebied herinnert aan de oorspronkelijke functie van het Lozingskanaal. Het Zeeburgerpad vormt een bijzonder waterstaatkundig en stedenbouwkundig gegeven als dijklichaam dat oorspronkelijk de waterscheiding vormde tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal waardoor water uit de voormalige Zuiderzee werd ingelaten, via een gemaal, een voorboezem en een syphonsluis onder het Merwedekanaal door. Met dit water werden de grachten schoon gespoeld. Het gemaal, Zeeburgerdijk 801, is een gemeentelijk monument.

De Nieuwe Vaart werd rond 1650 gegraven, met het oogmerk aanslibbing in de haven door middel van doorstroming tegen te gaan.

3.2 Monumenten

Er zijn een aantal gemeentelijke monumenten in het gebied:

Het complex: Veemarkt 44A, 78-80, 90, 83-95, 160-164, 168-174, Veelaan 17-18, Cruquiusweg 46-48, 102

Het gemaal aan de Zeeburgerdijk 801

Veelaan 22-26, 34-39, 40-45 en 49-52

Voor Cruquiusweg 3 en 9 loopt momenteel een plaatsingsprocedure.

3.3 Betekenisvolle bebouwing



Gemeentelijke Entrepotgebouwen

De resterende pakhuizen van het entrepot, Zeeburgerkade 30-826, hebben geen status maar zijn wel in hoge mate beeldbepalend. Zij dateren uit de jaren 1898-1902. Het bijbehorende Pakhuis Koning Willem I, Cruquiusweg 31-33, is verbouwd om het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis te huisvesten, waarbij het oorspronkelijke gebouw in de structuur behouden is gebleven. Ook Zeeburgerkade 830, nu The Harbour Club, was onderdeel van het Entrepot, de houtconstructie van dit gebouw is bewaard gebleven. De befaamde provo/kunstenaar Robert Jasper Grootveld gebruikte het als atelier.

Oliefabrieken Insulinde

Het terrein Cruquiusweg 89-97 is sinds 1919 in gebruik voor de opslag van plantaardige oliën. Eerst voor de N.V. Oliefabrieken Insulinde, vanaf 1926 onder de naam AMATEX (Amsterdamse Maatschappij tot Exploitatie van opslagterrein). Het hart van het complex lag rond het in 1919 gebouwde Ketelhuis met Pompengebouw en kantoor annex woning. Deze drie gebouwen staan er nog steeds, zij het ernstig aangetast.

Complex Vettewinkel en Zonen

Aan de Cruquiusweg 102-104 was vanaf 1934 vernis en verffabriek Vettewinkel en Zonen gevestigd die de locatie in gebruik had als lakfabriek en magazijn. De eerste gebouwen worden door G.J. Langhout ontworpen, evenals diverse uitbreidingen in 1946. Het vierkante, open gebouw uit 1958 van G.J. en A.J. Langhout is gemeentelijk monument (Cruquiusweg 102).

Fabrieksgebouw firma Orenstein en Koppel

Op het achterterrein van Cruquiusweg 142 staat een langshal die in 1939 gebouwd is in opdracht van de firma Orenstein en Koppel. De hal is relatief goed bewaard gebleven en is daardoor een voorbeeld van vooroorlogse fabrieksbebouwing. Enkele van de omliggende hallen zijn in de kern eveneens vooroorlogs, maar aan de buitenzijde voorzien van moderne gevelbekleding. De verschillende onderdelen van het complex zijn goed bewaard gebleven, wat het geheel een hoge ensemblewaarde geeft. Bovendien vertegenwoordigen de afzonderlijke gebouwen ook een hoge architectonische waarde.

Kantoorgebouw met woonhuis

Cruquiusweg 152-154 is in 1908 gebouwd als 'kantoorgebouw met woonhuis voor de werkmeester' voor de Metaalwarenfabriek Neerlandia naar ontwerp van de Amsterdamse architect W. Langhout. Architectonisch van belang als een vroeg twintigste-eeuws representatief kantoorgebouw. Illustreert als beeldbepalend pand de industriële geschiedenis van de Cruquiusweg.

Overige bebouwing stadsvernieuwing

Aangezien bebouwing in het kader van stadsvernieuwing hoofdzakelijk van relatief recente datum is, zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentieel monumentwaardige gebouwen/structuren. Dat impliceert niet dat hier geen waardevolle gebouwen of structuren kunnen bestaan.

3 Conclusie

Het plangebied vormt een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden. De rommelige bedrijvigheid in het oostelijk deel van het plangebied en langs het Zeeburgerpad vormt een karakteristiek gegeven. Andere Oostelijke Haveneilanden zijn getransformeerd tot vrijwel monofunctionele woongebieden met in wezen eenvormige architectuur. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801.

Colofon

Datum: 17-12-2012

Status: Definitief

Redactie: Jeroen Schilt

Tekst: Vincent van Rossem

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2012
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.