

Postbus 10718
1001 ES Amsterdam
Telefoon 020 2514 953
Fax 020 2514 999
www.bma.amsterdam.nl

Stadsdeel Noord
Unit Realiseren, afdeling Ruimtelijke Plannen
Mevr. P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Datum	8 mei 2012
Ons kenmerk	2012 BMA 180
Behandeld door	Hester Aardse
Doorkiesnummer	020 251 49 51
Faxnummer	020 2514999
E-mail	h.aardse@bma.amsterdam.nl
Onderwerp	Cultuurhistorische Verkenning

8 mei 2012

2012 ~~ENR~~ 180

Hester Aardse

020 251 49 51

020 2514999

h.aardse@bma.amsterdam.nl

Cultuurhistorische Verkenning en advisering onderzoeksfase bestemmingsplan
Metaalbewerkersweg

Geachte mevrouw Vrijman,

Naar aanleiding van uw verzoek daartoe stuur ik u hierbij een Cultuurhistorische Verkenning van de bovengrondse cultuurhistorische waarden van het plangebied Metaalbewerkersweg.

N
X
X
X

Gemeente Arnhem
Stadssecretaris

Nieuw
N:

11 MEI 2012

Zaaknr.: 211-36403
Stuknr.: 33917
Bestemd voor: VRS / RPL

ng onderzoeksfase bestemmingsplan

tuur ik u hierbij een Cultuurhistorische
istorische waarden van het plangebied

Overboeken

Cultuurhistorische verkenning bovengrondse waarden Metaalbewerkersweg

Het plangebied Metaalbewerkerweg ligt in het noordelijkste deel van de Buiksloterhampolder. De geschiedenis van deze polder begint bij de inpoldering en drooglegging van de Buiksloterham in 1850. De polder werd aangelegd ten zuiden van de eeuwenoude Waterlandse Zeedijk, die rond 1300 op grote lijnen haar huidige vorm kreeg en nog altijd als zodanig herkenbaar is ten noorden van de Metaalbewerkerweg. Ten tijde van de inpoldering liggen er ten zuiden van de dijk twee landtongen: De Nes ter hoogte van het huidige Zijkanaal I en De Volewijk. Daartussen lag water met de naam den Ham. Dit water heeft eeuwen gediend als baggerdepot voor Amsterdam. Totdat in de 19e eeuw den Ham werd ingepolderd en er sprake was van de Buiksloterham (de naam is een samentrekking van de namen den Ham en het dijkdorp Buiksloot). De gemeente Amsterdam begon in 1848 als werkverschaffingsproject met de drooglegging van de Buiksloterham, maar het werk moest al snel wegens geldgebrek worden stil gelegd, waarna in 1851 F.W.J. Beukelaar als particulier de concessie kocht voor de inpoldering inclusief de uitgevoerde werken en de rechten op ondergrond.

De polder werd op traditionele wijze ontsloten door een hoofdweg, de Middenweg, en een verkaveling van percelen haaks hierop. Nadat de polder korte tijd gebruikt was als agrarisch land, besloot de gemeente Amsterdam, die inmiddels de grond weer had teruggekocht, het te bestemmen tot industriegebied met tentoonstellingsruimte en later ook tot woongebied. Rond 1900 ontstond ruimtebehoefte voor ondermeer grote scheepswerven, toeleverende bedrijven en grootschalige fabrieken. Een groot deel van de Buiksloterham werd omgevormd tot industrieterrein met in het oostelijke deel woningbouw (zoals de Van der Pek- en Bloemenbuurt). Een intensief industriegebruik werd toen al door de gemeente nagestreefd. Zo merkte gemeenteraadslid F. van Nierop in 1890 op dat er nieuwe bedrijventerreinen aan de overzijde van het IJ moesten komen voor de noodzakelijke, ongehinderde en tot zo min mogelijk overlast leidende bedrijfsruimte binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. Bijna twee decennia en vele discussies later werd het eerste bestemmingsplan in 1906 goedgekeurd. Wegens niet

aflatende twijfels of de investeringen ook wel de verwachte opbrengsten op zouden leveren, liet het stadsbestuur na haar plannen op een consequente wijze uit te voeren. De ontwikkeling van de Buisklosterhampolder wordt daardoor vanaf 1906 gekenschetst door een hoofdstructuur van insteekkanalen en wegen en de uitvoering van enkele (spoor)pontveren, waaronder het Distelveer. Hiermee ging de oorspronkelijke structuur van de polder geheel verloren: om de grond bouwrijp te maken hoogde men het terrein flink op en de nieuwe structuur had niets met de oude te maken. Alleen de Grasweg volgt nog de loop van de zuidwestelijke ringdijk en ringsloot rond de polder.

Uiteenlopende bedrijven vestigden zich in de loop van de 20^e eeuw van zuid naar noord in de rest van de polder, waarbij de meest recente bedrijven ten noorden van de Klaprozenweg kwamen. Daaronder bevond zich het eerste olieopslagbedrijf van Amsterdam, precies op de plek van het latere Shell Research Laboratorium - nu Overhoeks, de Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker aan de Papaverweg en de Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie aan het Papaverkanaal. Verder waren er ook enkele publieke functies waaronder tentoonstellingsterreinen en horeca maar die waren allemaal voor 1940 alweer verdwenen. Het gebied Metaalbewerkerweg e.o. staat in de partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1959 als 'nog te ontwikkelen industrieterrein'. In het bestemmingsplan Banne Buiskloot (1969) is voor het eerst de huidige verkaveling te zien.

Het plangebied Metaalbewerkerweg maakt onderdeel uit van het onderzoeksgebied 'De Noordelijke IJ-oever, een cultuurhistorische effectraportage' dat BMA in 2003 in opdracht van stadsdeel Noord heeft gemaakt. In dat onderzoek zijn er geen potentieel monumentwaardige gebouwen en/of structuren aangemerkt. Wel is het relevant dat de ruimtelijke inrichting, inclusief de inrichting van de openbare ruimte ter hoogte van de Metaalbewerkerweg in verband staat tot de cultuurhistorische waarde van de Waterlandse Zeedijk. Dit is een provinciaal monument en de herkenbaarheid van het dijklichaam dat onder meer gekenmerkt wordt door het hoogteverschil met de omgeving is van belang.

In het bestemmingsplan kunt u onder de het hoofdstuk Beleid, paragraaf 'Cultuurhistorie en archeologie' het volgende beleidskader voor bovengrondse cultuurhistorie opnemen:

In de Amsterdamse Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (nov. 2011) wordt het verankeren van cultuurhistorische waarden in het proces van ruimtelijke ordening geagendeerd. Cultuurhistorische aspecten maken een stad bijzonder en zorgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwing; ze bevorderen ook een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

Bij de Toelichting op Cultuurhistorie & Archeologie kunt u de volgende tekst voor de bovengrondse cultuurhistorie opnemen:

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) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van 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. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

Wij adviseren u voornoemde informatie mee te nemen bij het opstellen van het bestemmingsplan en stellen het op prijs als u ons het Voorontwerp bestemmingsplan in het kader van vooroverleg art. 3.1.1. toestuurt.

Met vriendelijke groet,



Karin Westerink
Hoofd afdeling Monumenten