

Volendam

Bedrijventerrein Julianaweg

Introductie

Inleiding

Ten behoeve van het bestemmingsplan bedrijventerrein Julianaweg e.o. in Volendam, heeft de gemeente Edam-Volendam opdracht gegeven voor een inventarisatie van cultuurhistorische waarden in het bestemmingsplangebied. Omdat cultuurhistorie in het gebied niet dominant aanwezig is, heeft de gemeente verzocht om op basis van een zogenaamde quickscan duidelijk te maken welke monumenten in het gebied aanwezig zijn en met welke cultuurhistorische waarden mogelijk rekening gehouden moet worden. Het onderzoek heeft zich gericht op de aanwezigheid, aard, betekenis en waarde van historische gebouwen en structuren en het historische landschap in de vorm van landschappelijke elementen, gebieden en patronen. Archeologie is in dit onderzoek niet meegenomen.

Het plangebied omvat het bedrijventerrein Julianaweg e.o. en wordt begrensd door het Markermeer in het oosten, de Volgertocht in het noorden, de Edisonstraat en Hyacintenstraat in het westen en de Papaverstraat en Zusterschoolstraat in het zuiden.

Werkzaamheden

De werkzaamheden hebben bestaan uit het inventariseren van het gebied en het signaleren van objecten en structuren die vanwege hun cultuurhistorische waarde mogelijk in het bestemmingsplan in aanmerking zouden kunnen komen voor een bestemming 'Waarde Edams-Volendams erfgoed'. De resultaten komen voort uit een literatuurstudie, archiefonderzoek, een kaartenanalyse en een veldverkenning. De inventarisatie heeft plaatsgevonden op perceelsniveau en omvat enkel objecten en structuren die vóór 1966 gerealiseerd zijn.

Signalering

De signalering van de aanwezige cultuurhistorische waarden van elementen en structuren heeft in twee gradaties plaatsgevonden:

- waardevolle elementen, niet formeel beschermde objecten met een positieve cultuurhistorische waarde, van belang voor de structuur en/of de betekenis van het gebied.
- indifferente elementen met een beperkte cultuurhistorische waarde, van weinig belang voor de structuur en/of de betekenis van het gebied.
- In het onderzoeksgebied zijn geen zogenaamde waardevaste elementen aanwezig, met uitzondering van de Zuidpolder Zeedijk, die in 2001 als provinciaal monument is aangewezen.

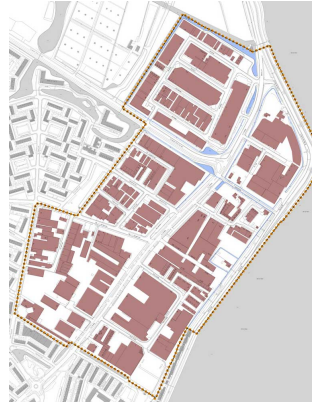
De bebouwing van voor 1966 is op grond van 'best professional judgement' getoetst aan de criteria authenticiteit en zeldzaamheid.

Landschapselementen zijn met name op ouderdom (als belangrijke indicatie voor zeldzaamheid), onveranderlijkheid in de tijd (als belangrijke indicatie voor gaafheid) en aanwezige samenhang (bijvoorbeeld onderdeel stedenbouwkundige structuur of landschappelijk ensemble) beoordeeld en geselecteerd.

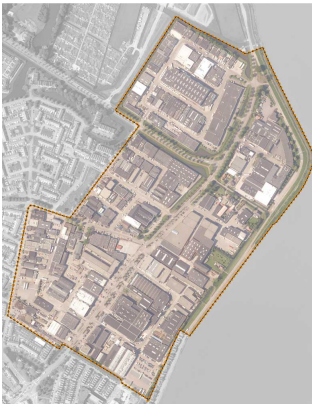
Een eventuele bestemming in het bestemmingsplan tot 'Waarde Edams-Volendams erfgoed' vindt volgens artikel 1. i en j van de Erfgoedverordening 2010 plaats op grond van een aanvullende cultuurhistorische waardestelling, vastgelegd in een zogenaamd cultuurhistorisch rapport. Het opstellen van deze rapporten maakt geen onderdeel uit van dit onderzoek.



De situering van het bedrijventerrein Julianaweg e.o. aan het IJsselmeer, ten noorden van de dorpskern van Volendam.



De contouren en de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied.



Luchtfoto van het plangebied. (http://maps.noord-holland.nl/extern/gisviewers/nh_door_de_tijd)

Advies en waardering

Binnen het onderzoeksgebied zijn op de hiernaast afgebeelde signaleringskaart alle waardevolle en waardevaste objecten en structuren weergegeven. Er is daarbij gekeken naar de aanwezigheid, aard, betekenis en waarde van historische gebouwen en structuren en het historische landschap in de vorm van landschappelijke elementen, gebieden en patronen. Op de kaart is onderscheid gemaakt tussen 'waardevaste', 'waardevolle' en 'indifferente' elementen en structuren. Naast de signaleringskaart zijn ook faseringskaarten van het plangebied gemaakt. De signaleringskaart en faseringskaarten zijn tevens als pdf-bestand te downloaden via het tabblad 'bijlagen'.

Waardevaste elementen, objecten, ensembles of structuren die een beschermde status hebben via een wet of gemeentelijke of provinciale verordening en die bouwhistorisch, archeologisch, architectuurhistorisch, historisch geografisch of landschappelijk van groot belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het gebied. Behoud en bescherming is wenselijk dan wel noodzakelijk:

- Zuidpolder Zeedijk, provinciaal monument.

Waardevolle elementen, niet formeel beschermde objecten met een positieve cultuurhistorische waarde, van belang voor de structuur en/of de betekenis van het gebied. Behoud (en bescherming) conform de Erfgoedverordening is te overwegen:

- Julianaweg 133, voormalige NACO busremise.
- Julianaweg 202, voormalige NIVOSCH schoenenfabriek.
- De dijksloot.
- Het oostelijke restant van de Broekgouw met sloten.
- De Volgertocht.

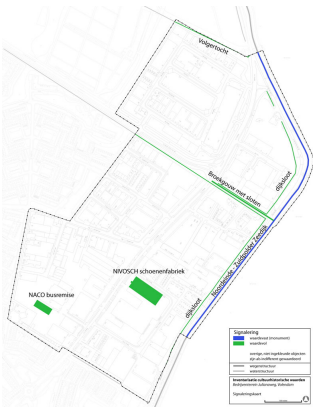
Indifferente elementen: objecten, ensembles of structuren die bouwhistorisch, archeologisch, architectuurhistorisch en/of historisch-geografisch of landschappelijk van weinig belang zijn voor de structuur en/of de betekenis van het gebied. Behoud is mogelijk, maar niet noodzakelijk. Op de signaleringskaart zijn de indifferente elementen niet ingekleurd.

Nader te onderzoeken panden, vooralsnog als indifferent op de signaleringskaart weergegeven:

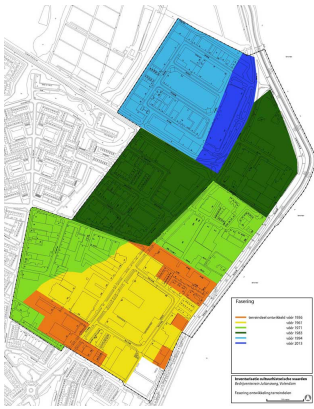
- Julianaweg 135a (links), loods met betonnen driescharnierspant, nu in gebruik bij de gemeente.
- Julianaweg 206-812, loods voormalige V.O.B.I.



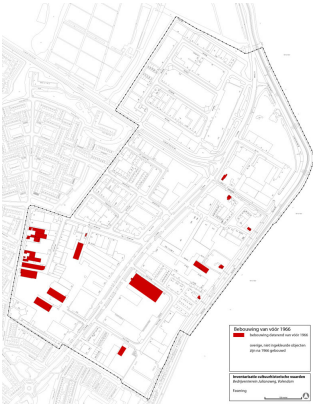
Fasering van de verschillende structuren.



Signaleringskaart met in blauw de waardevaste elementen en in groen de waardevolle elementen.



Fasering van de verschillende terreindelen van het bedrijventerrein.



Faseringskaart met daarop aangegeven de bebouwing in het plangebied van voor 1966.

900-1800

Landschappelijke ontwikkeling voor de negentiende eeuw

Het pleistocene pakket in Waterland bevindt zich op meer dan 10 tot 30 meter onder het huidige maaiveld. Daar bovenop werd in het Holocene klei en veen afgezet tot ca. 2400 jaar geleden. Uit dit veen stroomden waterloopjes naar het Almere, zoals het IJ dat vanuit het noorden (Zeevang) uitwaterde ter hoogte van het huidige Volendam. Onder invloed van de zee werd in de lage gebiedsdelen klei afgezet. Dit ging door tot de bedijking, waardoor de bodem in het plangebied hoofdzakelijk uit klei op veen bestaat.

Door de dreiging van stormvloed en overstromingen met het water vanuit de Zuiderzee, was de aanleg van een zeedijk van primair belang. De bedijking is onderdeel van de Gouwzeese ringdijk, dateert van omstreeks 1250-1300 en werd geleidelijk verder opgehoogd. In het plangebied ligt binnendijs aan de voet een parallel gelegen 'dijksloot', die tevens werd gebruikt als vaarsloot. De dijk zelf heeft relatief weinig doorbraken gekend. Dit had vermoedelijk te maken met het uitgestrekte voorland, dat tot in de zeventiende eeuw voor de dijk lag en de slag van de golven brak. In 1754 voorzag men de dijk van een steenglooing op het buitentalud van Arduinse en Vilvoordse steen.

Vanaf de tiende à elfde eeuw is het gebied door mensen ontgonnen. Om bruikbaar akkerland te creëren werd de bodem ontwaterd door vanuit de veenrivieren loodrecht op de veenkussens sloten te graven. Langs de achterzijde van het te ontginnen stuk land werd een dwarssloot en/of dijkje aangelegd, die het water langs het ontstane perceel moest leiden. De hoger gelegen delen binnen het perceel werden voor akkerbouw gebruikt, de lagere delen werden benut als weide. Hierbij ontstond waarschijnlijk al het ontginningspatroon van onregelmatige blokken, waarbij de Volgersloot- of tocht (achter de Morseweg) een scheidingssloot tussen twee blokken was, terwijl de Broekgouw een kade of ontginningsbasis vormde. De Kromme Sloot, tussen het kort na 1631 drooggemaakte Volendammermeertje en de Broekgouw, kende gezien het grillige verloop vermoedelijk een natuurlijke oorsprong.

Het landschap transformeerde door inklinking geleidelijk van onherbergzaam veengebied tot akkerland en uiteindelijk weidegebied. Aan de kust was met de afdamming van veenriviertjes de basis gelegd voor de damsteden Monnickendam en Edam, en de dijkdorpen Uitdam, Durgerdam en Volendam. Vanaf de vijftiende tot en met de zeventiende eeuw leven mensen in de Zuidpolder voornamelijk van het boerenbedrijf, paardenfokkerij en veeteelt. Inklinking van de bodem zorgde ervoor dat Volendam zich vanaf de zeventiende eeuw tot vissersdorp ontwikkelde.

Relicten

Uit deze periode (vóór 1800) zijn nog sporen zichtbaar van:

- de Broekgouw: tussen Julianaweg en dijk is het oorspronkelijke profiel nog herkenbaar: een smalle kade met

aan weerszijden een sloot. Ten westen van de Julianaweg herinnert met name de naam van de weg nog aan deze historische structuur; in oorspronkelijke verschijningsvorm is zij verdwenen.

- de Volgertocht: aanvankelijk een scheidingssloot tussen twee ontginningsblokken, thans als tocht met gemaal aan de dijk aanwezig en als zodanig een landschappelijke grens.
- de Dijk en de dijsloot: het tracé van middeleeuwse waterkering.



Op deze kaart van het graafschap Holland van Jacob Aerts uit 1639 is te zien hoe Volendam als dijkorp bij de oorspronkelijke uitmonding van de IJ in de Zuiderzee is ontstaan. Min of meer loodrecht op de dijk ontwikkelde zich een patroon van ontginningsloten. (Waterlands Archief)



Aan het einde van de achttiende eeuw concentreert de bebouwing van Volendam zich nog altijd aan de dijk rond de haven. Het plangebied in 'Den Broek' is nog lange tijd onbebouwd. Op deze gravure van Array uit ca. 1770 is duidelijk te zien hoe de Broekgouw als ontginningsbasis dwars door het veengebied is aangelegd. (Waterlands Archief)



De kadastrale minuutkaart van 1832, geprojecteerd op de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied. (www.watwaswaar.nl)

NACO busremise

JULIANAWEG 133

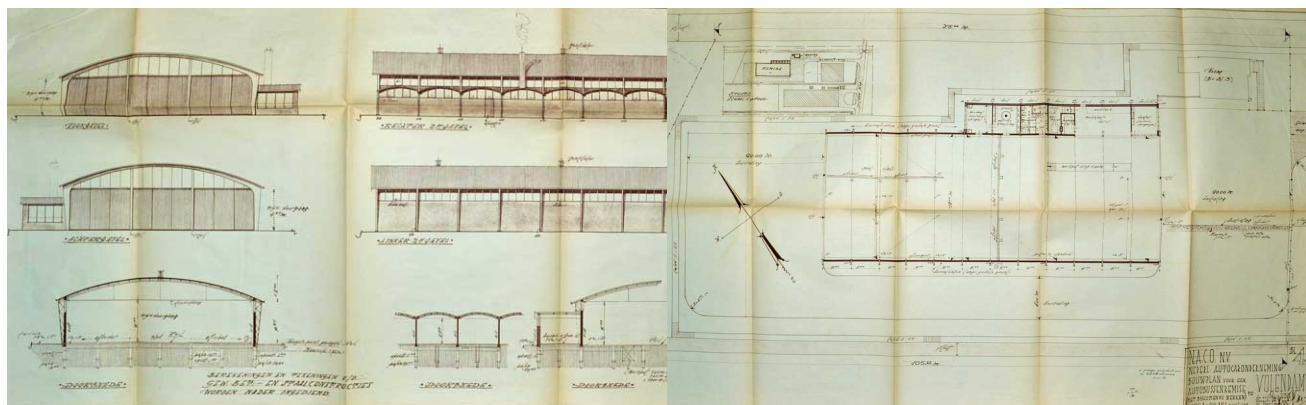
Voormalige autobusremise Nederlandse Autocar Onderneming (NACO) N.V.

bouwjaar: 1953

ontwerp: Jan Plas, architect HBO uit Purmerend.

Toen na 1920 de autobus haar intrede deed in de wereld van het personenvervoer, ontstonden in het hele land autobusdiensten. De NACO was als autobusonderneming actief vanaf 1924 tot aan de fusie in 1972 met de Noord-Zuid-Hollandse Vervoersmaatschappij. Oorspronkelijk was het bedrijf gevestigd in Purmerend. In de periode na 1931 groeide de NACO snel, met name door de overname van kleinere vervoersbedrijven in Noord-Holland. In 1940 kwam het bedrijf in handen van ATO, een dochteronderneming van NS. In de jaren '50 verwierf de NACO de buslijnen tussen Amsterdam en Purmerend en Volendam. Naast de exploitatie van openbare lijnen was de onderneming ook actief in het touringcar vervoer.

In maart 1956 ontwierp architect Jan Plas (1902-1960) op het bedrijventerrein Julianaweg in Volendam een nieuwe busremise met woning en busstation. Deze woning bestaat inmiddels niet meer. Plas is vooral bekend door zijn ontwerp van het stadsziekenhuis in Purmerend en het busstation en enkele scholen in die plaats. Verder ontwierp hij honderden woningen in Volendam en Weesp en zijn enkele villa's in Noord-Hollandse kustplaatsen van zijn hand. Het plan voor de busremise bestaat uit een grote hal die op een ruim terrein gesitueerd is. De ruimte wordt vrij overspannen door een aantal zware stalen boogspanten. De kopgevels zijn voorzien van (niet meer oorspronkelijke) inrijdeuren met daar boven glasstroken. De vakken van de zijgevels zijn ingevuld met metselwerk met aan de bovenzijde vensterstroken.



Bouwtekening uit 1956 voor de bouw van een busremise van de NACO, met veldaanzichten en doorsneden. (Waterlands Archief)

Bouwtekening uit 1956 voor de bouw van de busremise van de NACO, met plattegrond en situering. (Waterlands Archief)



Voorgevel van de voormalige autobusremise van de NACO, Julianaweg 133, gebouwd in 1956.



Overzicht van de rechter zijgevel van de voormalige autobusremise, waarop de constructie in de vorm van zware stalen boogspanten te zien is.

1800-1900

In de negentiende eeuw waren van het ooit uitgestrekte voorland voor de dijk nog maar kleine stukjes ten zuiden van Volendam en Edam over. Met het verdwijnen van deze extra natuurlijke barrière, nam de dreiging van overstroming toe. In 1840 werd de dijk geïnspecteerd en in de jaren erna verhoogd. Het plangebied kende in deze periode nog geen bebouwing en bestond uit weilanden met kavelsloten. De Broekgouw is dan een met puin verhard voetpad tussen de Zuidpolderzeedijk en Edam.



Overzichtskaart met wegen, structuren en bebouwing uit 1896. (Waterlands Archief)

Kadastrale kaart van Edam, sectie C nr. 10 met het zuidelijk deel van het plangebied uit 1896. Het gebied bestond tot aan het einde van de negentiende eeuw volledig uit onbebouwd terrein, bestaande uit weilanden met kavelsloten. Bovenaan is het verloop van de Broekgouw te zien. (Waterlands Archief)



De topografische kaart van 1894, geprojecteerd op de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied. (www.watwaswaar.nl)

1900-1940

Ook na de dijkverhoging van na 1840 werd het gebied geteisterd door overstromingen. Na de watersnood van 1916 werd de dijk wederom verhoogd tot ca. 4,40-4,60m +NAP en voorzien van een basalt- en klinkerglooing. Doorgaans werd de weg verplaatst van de kruin naar de daartoe aangelegde steunberm, hoewel dit bij het Noordeinde niet gebeurde (en in het verlengde hiervan richting de Zuidpolderzeedijk pas in de jaren '60 van de twintigste eeuw). Voor de huizen van Volendam verrees een keermuur.

Naar aanleiding van de bevolkingsgroei in Volendam, werd de bebouwing van het dorp na 1900 uitgebreid langs het Noordeinde. Hier werden diverse woningen en schuren gebouwd langs de dijk, gekoppeld aan een agrarisch bedrijf. Deze boerenbedrijven maakten tot in de jaren '50 van de twintigste eeuw gebruik van de sloten als vaarverbinding, met name van de Dijksloot en de sloten langs de Broekgouw richting Edam.

Het plangebied werd in de eerste helft van de twintigste eeuw echter niet gedomineerd door deze kleinschalige boerenbedrijfjes, maar door de aanwezigheid van een grote hoeveelheid eendenhokken. De eendenhouderij kwam in Volendam aan het einde van de negentiende eeuw van de grond en floreerde tot in de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw. De eenden werden gehouden voor de eieren en konden eenvoudig en goedkoop gevoerd worden met bijvangst ('nest') vanuit de visserij. Na de aanleg van het bedrijventerrein verdwenen de eendenhokken uit het plangebied.

Relicten

Uit deze periode (vóór 1940) bleven bewaard:

- de woningen Noordeinde 95, 99, 100A en 104. Met name de ligging van Noordeinde 99 met erf omringd door een sloot, dierenhokken en fruitboomgaard is karakteristiek.



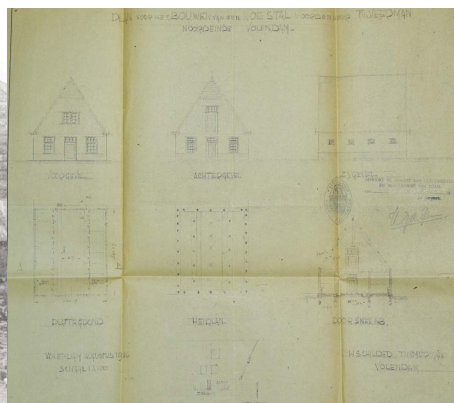
In het begin van de twintigste eeuw breidt de bebouwing van Volendam zich geleidelijk uit langs de dijk richting het noordoosten. Topografische kaart van het gebied uit 1906. (Waterlands Archief)



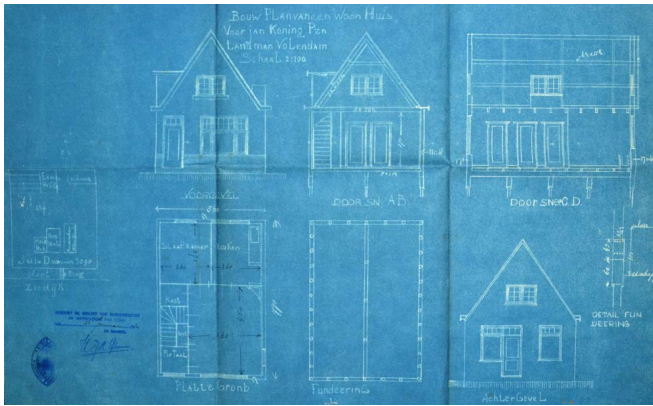
In de jaren '20 en '30 van de twintigste eeuw bereikt de eendenhouderij rond Volendam haar hoogtepunt. De eendenhokken, ook wel *puulhokken* genoemd, (weergegeven als langgerekte stroken bebouwing) werden voornamelijk aan de zuidkant van de Broekgouw en aan het Edammerpad gebouwd. Kaart van Volendam, Zuidpolder, secties C en D uit 1930. (Waterlands Archief)



Op deze foto is te zien hoe door de watersnood van 1916 de eenden aan het Noordeinde uit hun hokken werden 'bevrijd'. Ongeveer de helft van de 100.000 Volendamse eenden kwamen vervolgens na de ramp van de honger om. (Waterlands Archief)



In de periode 1900-1940 kwamen aan het Noordeinde enkele, kleinschalige boerenbedrijfjes van de grond. Hier een bouwtekening uit 1936 voor de bouw van een koestal voor Th. Veerman, uitgewerkt door timmerman H. Schilder uit Volendam. Het huidige aanzien van het inmiddels als woonhuis gebruikte pand Noordeinde 95 is tot stand gekomen na het wijzigen van de gevelindeling in 1962.



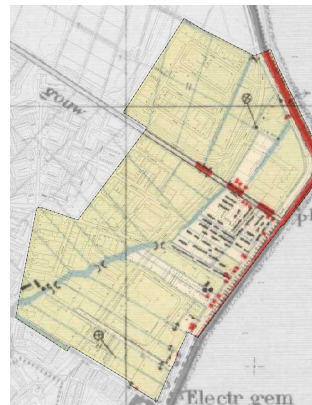
Bouwtekening uit 1936 van de bouw van een woonhuis (Noordeinde 99) voor J. Koning Pzn. Het erf van Koning was omringd door een sloot en bereikbaar via een bruggetje. Naast de woning bestond de bebouwing op het erf uit een schuur, koestal met melkhok en eendenhokken.



Overzicht van het huidige aanzien van Noordeinde 95.



Overzicht van het erf en de bebouwing van Noordeinde 99.



De topografische kaart van 1949, geprojecteerd op de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied. (www.watwaswaar.nl)

1945-1956

Al vóór de planmatige ontwikkeling van het bedrijventerrein in 1956 verrees de eerste industriebebouwing in het gebied. De vestiging van bedrijven in het plangebied hield direct verband met de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee. De vele werkloos geraakte Zuiderzeevissers konden aanspraak maken op financiële steun na de instelling van de Zuiderzeesteunwet in 1925. Om meer (en nieuwe) werkgelegenheid te creëren, stimuleerde de Rijksoverheid de vestiging van industrie in de gebieden rond de Zuiderzee. Een voorbeeld van een bedrijf dat werd opgericht met behulp van deze subsidiegelden, was de V.O.B.I. (Volendammer Borstel Industrie).

De V.O.B.I. was vanaf ca. 1946 gevestigd aan Noordeinde 97 (later aan de doorgetrokken Julianaweg (1954-1962)). De ontsluiting vanaf het Noordeinde, in de vorm van een afweg met klinkers en brug, die door de V.O.B.I. gebruikt werd totdat de Julianaweg werd doorgetrokken, is nog aanwezig. Van het fabriekscomplex staat nog één loods overeind.

De Julianaweg was reeds over twee percelen doorgetrokken over de Zusterschoolsloot tot aan een vaarsloot. Hieraan lagen aan de westzijde een rijwielfabriek en N.V. Vellen-industrie. De rijwielfabriek was van Jan de Wilde, die vanaf 1952 hier fietsen van het type 'Straaljager' en tandems produceerde. In 1970 verhuisde het bedrijf naar Nieuwe Niedorp. Beide fabriekshallen zijn inmiddels gesloopt.

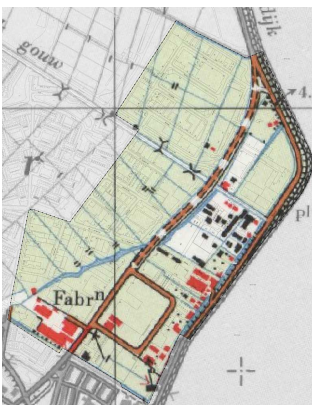
Relicten

Uit deze periode bleef bewaard:

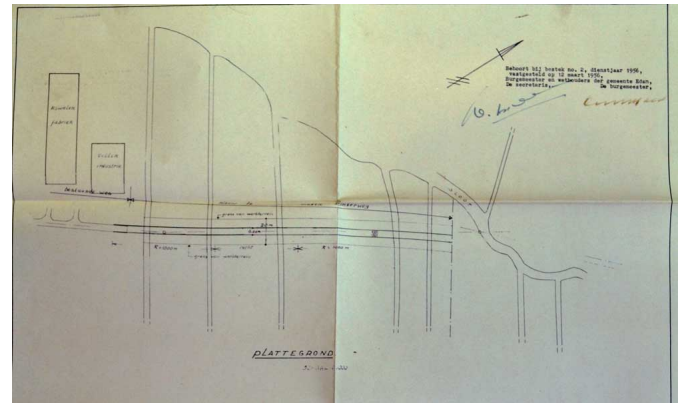
- de afweg met klinkers en brug naar voormalige VOB-fabriek, die hier aan de dijk gevestigd werd voordat het bedrijventerrein ontwikkeld was.
- Julianaweg 206 B12: een loods van de voormalige VOB-fabriek.



De afweg met klinkers en brug naar de voormalige V.O.B.I.-fabriek, die hier aan de dijk gevestigd was, al voordat het bedrijventerrein werd ontwikkeld.

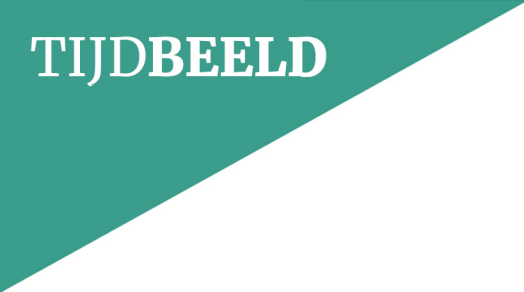


De topografische kaart uit 1961, geprojecteerd op de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied. (www.watwaswaar.nl)



Op deze situeringstekening van het doortrekken van de Julianaweg in 1956, is de ligging van de N.V. Vellen-industrie en de Rijwielenfabriek te zien. Rechts is het geplande verloop van de Julianaweg ingetekend, dwars door het bestaande ontginningpatroon met kavelsloten. (Waterlands Archief)

Periode van 1956-1965



Aanleg

In 1956 werd de Julianaweg door de gemeente verlengd tot aan de V.O.B.I. en de Parallelweg – toen nog als Achterweg aangeduid, waarmee een gebied van ca. 7 hectare beschikbaar kwam als ‘industrieterrein’. Het gebied werd zo globaal begrensd door de Kromme sloot aan westzijde, Zusterschoolsloot aan zuidzijde en Dijksloot en Noordeinde aan de oostzijde. De Julianaweg werd loodrecht op de agrarische verkaveling gelegd, waardoor de bedrijfspercelen enigszins in lijn met de Middeleeuwse verkaveling staan. Vanaf eind jaren '50 werd de Julianaweg doorgetrokken tot aan de Zuidpolderzeedijk en legde men de Hyacintenstraat aan. De sloten werden gedempt. Enkele reeds bebouwde percelen langs de dijk vielen niet onder het bouwrijp te maken terrein. Dit gold ook voor het gebied van de huidige parkeerplaats in het zuidoosten, waar nooit bedrijvigheid gevestigd is (mogelijk in verband met de ligging nabij het Sint-Agnesklooster).

Tot de eerste bedrijven die zich tussen 1956 en 1965 vestigden behoorden: ‘NACO’ (Nederlandsche Autocaronderneming), ‘ENKEV’, een boekbinderij, ‘KEM Borenfabriek’, een plasticfabriek, ‘HIN’, zakkenindustrie, een houtzagerij, een machinefabriek, een diepvriesbedrijf, een lederwarenfabriek, zeilmakerij ‘Schokker’ en schoenenfabriek ‘NIVOSCH’.

Voor 1965 waren ook aan de noordoostzijde van de Hyacintenstraat al enkele bedrijven gevestigd, zoals een garage op de hoek met de Mgr. Veermanlaan. Aan deze straat is daarnaast reeds de machinefabriek Kiekens n.v. opgericht (thans nr. 1E, ca. 1961), met trafohuisje (nr. 1D).

Relicten

Uit de deze periode bleven bewaard:

- het zuidelijke deel van de Julianaweg en de Parallelweg, waarbij beide wegdelen in vormgeving en materialisering geen authentieke kenmerken bevatten.
- Hyacintenstraat 18, 20, 22, 24, 26, 32, 34 en 36.
- Julianaweg 133: NACO busremise.
- Julianaweg 135.
- Julianaweg 202: NIVOSCH schoenfabriek.
- Mgr Cornelis Veermanlaan 1E en 1D: machinefabriek Kiekens met trafohuisje.
- Parallelweg 2.

A detailed street map of the area around the University of Michigan Medical Center. The map shows a grid of streets including Ann Arbor, Washtenaw, and various hospital buildings labeled with names like 'UNIVERSITY OF MICHIGAN MEDICAL CENTER' and 'HOSPITAL BUILDING'. The map is oriented with North at the top. A large, dark, irregular shape is drawn over the central part of the map, possibly indicating a specific area of interest or a redacted section. The map is a black and white line drawing with text labels for streets and buildings.

24

NIVOSCH schoenfabriek

JULIANAWEG 202

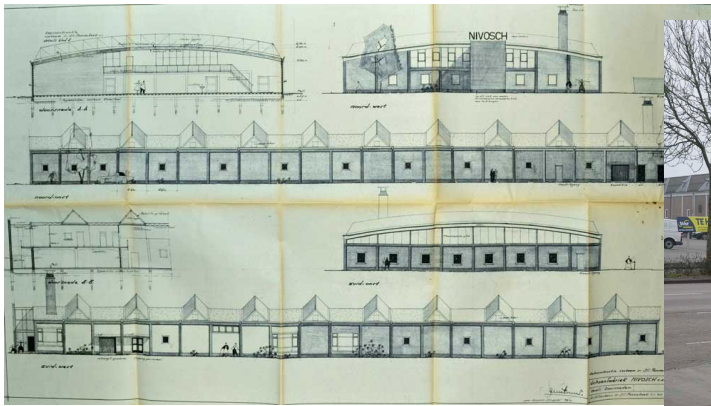
Voormalige schoenfabriek NIVOSCH c.v.

bouwjaar: 1960

ontwerp: J.C. Pannekoek en W.M. Schuitemaker.

Schoenfabriek NIVOSCH is in de jaren '30 van de vorige eeuw opgericht aan de Burg. Kolfschotenstraat in Volendam. In 1959 ontwierp architect W.M. Schuitemaker, gevestigd in Purmerend, een nieuw gebouw voor deze onderneming op een ruime kavel aan de Julianaweg. Bij de plannen werkte hij samen met constructeur J.C. Pannenkoek, die verantwoordelijk was voor de vormgeving van de constructie, met name het bijzondere dak.

Het nieuwe gebouw bestaat uit een grote rechthoekige productiehal waarin tevens magazijnen, kelderruimten en kantoren ondergebracht zijn. Het gebogen dak wordt gedragen door bogen in een ruimtelijk vakwerk die in de vorm van lichtstraten boven het dakvlak uitsteken. De gevels zijn opgebouwd uit kaders van prefab-beton die gevuld zijn met metselwerk.



Bouwtekening uit 1960 voor de bouw van de NIVOSCH Schoenfabriek met gevelaanzichten en doorsneden. (Waterlands Archief)



De voormalige NIVOSCH schoenenfabriek, Julianaweg 202, gebouwd in 1960.



Foto van de linker zijgevel van de voormalige schoenenfabriek, met zicht op de dakconstructie met lichtstraten.

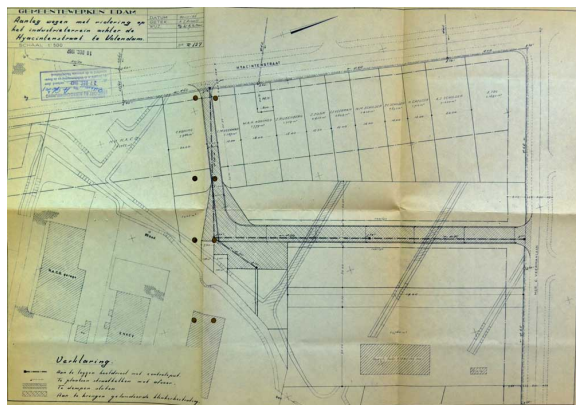
1965-heden

Het bedrijventerrein werd na de aanleg van het zuidwestelijke deel geleidelijk naar het noordoosten uitgebreid. Aan de Hyacintenstraat stond voor 1966 al bebouwing, bestaande uit enkele bedrijven met bedrijfswoningen (zie vorig venster). Plannen voor de verdere invulling van het terrein tussen de Julianaweg en de Hyacintenstraat, met de aanleg van de Lupinestraat, volgden omstreeks 1966-1967. Hierbij verdwenen de restanten van de Krommesloot en de perceelssloten. Aan een plan voor het gebied ten noorden van de Mgr. C. Veermanlaan tot aan de Broekgouw, werd al vóór 1964 gewerkt, maar het zou tot in de jaren '70 duren voordat zich hier bedrijven vestigden. De fabrieksbebouwing werd eerst in het gebied ten oosten van de doorgetrokken Julianaweg gerealiseerd, tussen Noordeinde en Broekgouw. Als laatste werd vanaf medio jaren '80 het deel ten noorden van de Dijkgraaf de Ruiterslaan ontwikkeld. Het middeleeuwse verkavelingspatroon is hierbij verdwenen.

Relicten

Uit de latere aanleg dateren:

- de Mgr. C. Veermanlaan, Hyacintenstraat en Lupinestraat, waarbij de dimensionering van deze wegen aansluit bij het karakter als wijkontsluitingsweg of – in geval van Lupinestraat – achterstraat. Door de aanwezigheid van volwassen straatbomen (linde, iep) in gazon heeft de Mgr. C. Veermanlaan een ander karakter dan de Julianaweg met jonge bomen en vrijliggende fietspaden.



Plan uit 1967 voor het dempen van de sloten achter de Hyacintenstraat en de aanleg van de Lupinestraat. (Waterlands Archief)



Kaart van Volendam uit 1975. Het terrein ten noorden van de M.C. Veermanlaan is nog onbebouwd. (Waterlands Archief)



Topografische kaart van Volendam uit 1984. Het terrein tussen de M.C. Veermanlaan en Dijkgraaf de Ruiterlaan is inmiddels volgebouwd, maar in het gebied ten noorden daarvan staan nog geen fabrieksgebouwen. (Waterlands Archief)



Topografische kaart uit 1996, waarop te zien is dat ook het laatste deel van het bedrijventerrein, ten noorden van de Dijkgraaf de Ruiterlaan, is bebouwd. (Waterlands Archief)



De topografische kaart van 1983, geprojecteerd op de huidige kadastrale ondergrond van het plangebied. (www.watwaswaar.nl)

Colofon

Bedrijventerrein Julianaweg in Volendam

inventarisatie cultuurhistorische waarden

ARCX-rapport 0886

© ARCX gepubliceerd op www.tijdbeeld.com op 15 mei 2015

Onderzoek: ARCX Bergstraat 41 6981 DB Doesburg

telefoon 0313 650190 www.arcx.nl

i.s.m.

Belfort Cultuurhistorie en Monumenten

SB4 Bureau voor Historische Tuinen, Parken en Landschappen.

Opdrachtgever: gemeente Edam-Volendam

Archiefwerk, veldwerk en tekst: Peter Boer, Kees van Dam en Jacco Vromen

Foto's: Peter Boer

Kaarten: Kees van Dam

Autorisatie: Peter Boer

ARCX aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Bijlagen

- Bronnen en literatuur
- Fasering structuren
- Fasering bebouwing
- Fasering ontwikkeling terreindelen
- Signaleringskaart