



Archeologisch bureauonderzoek

**Plangebied Stationseiland
Stadsdeel Centrum**

BO 12-052 Amsterdam 2012

Inhoud

Samenvatting	4
Inleiding	5
1 Administratieve gegevens plangebied	6
1.1 Administratieve gegevens	6
2 Wet- en regelgeving	7
2.1 Algemeen	7
2.2 Rijk	7
2.3 Provincie Noord-Holland	7
2.4 Gemeente Amsterdam	8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie	8
3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie	9
3.1 Geomorfologie en bodem	9
3.2 Historie algemeen	9
3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied	10
3.3.1 De ontwikkeling van de Amstelmonding	10
3.3.2 De Laag en de Nieuwe Stadsherberg	11
3.3.3 Afsluiting van het IJ	14
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied	15
3.4.1 Archeologische Monumentenkaart en Cultuurhistorische Waardenkaart	15
3.4.2 Vindplaatsen	15
3.4.3 Bodemopbouw	17
3.5 Conclusie: verwachtingsmodel	17
4 Archeologische verwachtingskaart	18
5 Archeologische beleidskaart	20
Conclusie	22
Bronnen	23
Appendix: Beleidsvarianten, stroomschema	24

Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het Plangebied Stationseiland. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van het gebied. Het historisch overzicht wordt aangevuld met een archeologische inventarisatie. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart (p. 18-19) telt vier zones met een lage archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen twee beleidszones (p. 20-21). Voor beide zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan BMA gemeld moet worden zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Inleiding

In opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het Plangebied Stationseiland, stadsdeel Centrum.

Met het bureauonderzoek wordt een overzicht gegeven van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel waarmee tenslotte beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

In dit bureauonderzoek komen het nationale, provinciale en gemeentelijke archeologiebeleid (hoofdstuk 2), de historische en archeologische achtergronden (hoofdstuk 3) en de archeologische verwachting van de plangebieden (hoofdstuk 4) aan de orde, gekoppeld aan een beleidskaart (hoofdstuk 5) waarmee wordt gespecificeerd of en in welke mate archeologische maatregelen binnen (toekomstige) planontwikkeling vereist zijn.

1 Administratieve gegevens plangebied

Van het Plangebied Stationseiland ligt de noordgrens in het IJ, ca. 65 m. ten noorden van de De Ruyterkade, de oostgrens in de Oostertoegang, de zuidgrens in het Open Havenfront en de westgrens in de Westertoegang.

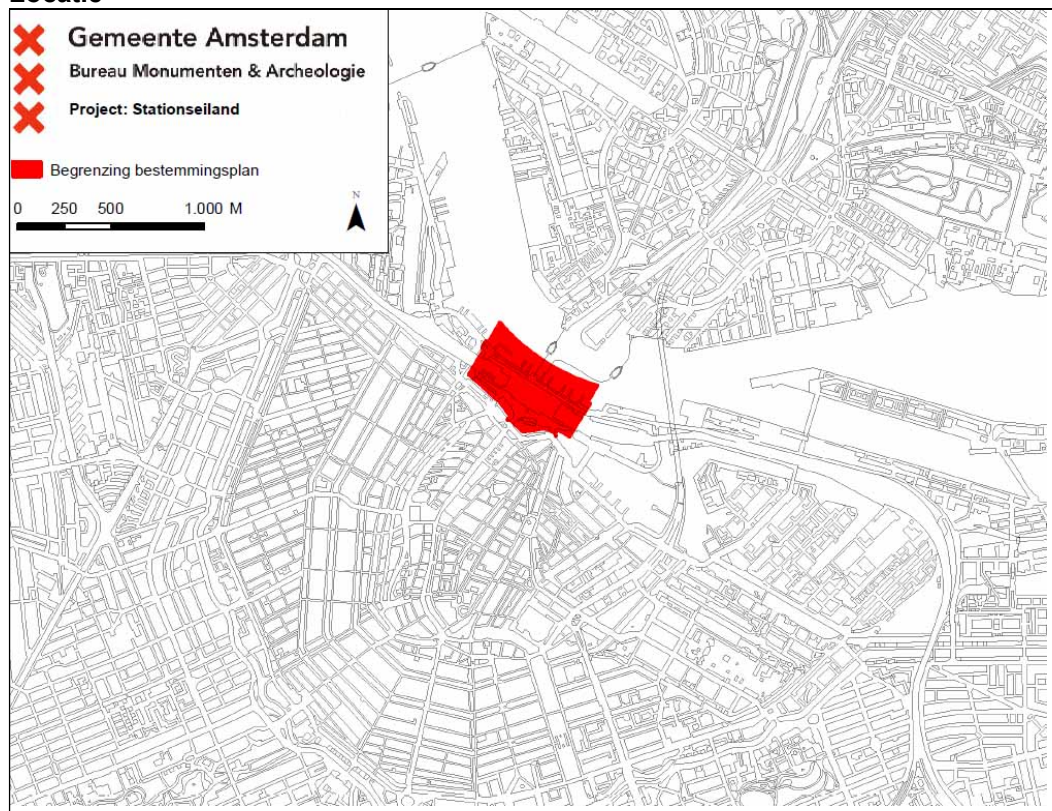
1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever	Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam
Contactpersoon	Dienst Ruimtelijke Ordening
	De heer R. Sieben
Adres	Postbus 2758
Postcode / plaats	1000 CT Amsterdam

Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 E
ARCHIS meldingsnr:	52557	ARCHIS afmeldingsnr:	42281
X-coördinaat NO	122.206	Y-coördinaat NO	488.046
X-coördinaat NW	121.703	Y-coördinaat NW	488.374
X-coördinaat ZW	121.523	Y-coördinaat ZW	488.108
X-coördinaat ZO	122.071	Y-coördinaat ZO	487.794

Locatie



1 Plangebied Stationseiland (rood)

2 Wet- en regelgeving

2.1 Algemeen

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor optimale integratie van de archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk o.a. de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast.

2.2 Rijk

Om het bewustzijn van het Europese erfgoed te vergroten hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Een van de voorwaarden om dit te bereiken is dat het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beschikbaar blijft.

In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (*in situ*) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek.

In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden.¹ Ook bevat de Monumentenwet een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zgn. meldingsplicht).²

2.3 Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad landschap en Cultuurhistorie en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).³ Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de CHW zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben. Naast de CHW beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis.

¹ Artikel 38a lid 1 van de gewijzigde Monumentenwet schrijft hierover dat *De gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten*. Met 'monument' wordt hier een (onbeschermde) archeologisch monument bedoeld, ofwel *alle terreinen welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde* (art. 1 Monumentenwet).

² Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988.

³ Provincie Noord-Holland, 2010.

2.4 Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd.⁴ Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die BMA heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen, die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de of 20ste eeuwse ophogingen (Appendix: beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

Voor de uitvoering van archeologisch onderzoek is door het ministerie van OCW de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) opgesteld. De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, een Archeologische Opgraving (AO) en een Archeologische Begeleiding (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Een archeologische begeleiding houdt in dat de bouwingreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

⁴ BMA, 2005.

3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie

3.1 Geomorfologie en bodem

Het huidige natuurlijke landschap in en om Amsterdam is in grote mate bepaald door de landschapsvorming in het Holocene. Dat is de geologische periode na de laatste IJstijd (vanaf ca. 10.000 v. Chr.). Er heerste toen een gematigd klimaat waarin in enkele duizenden jaren grote pakketten veen groeiden in de kuststreek. Dit Hollandveen bevindt zich in de huidige ondergrond tussen gemiddeld 5 m en 2 m ÷ NAP en loopt plaatselijk door tot 0 m NAP.

Het natuurlijke landschap werd vanwege grootschalige veenontginningen vanaf de 11de eeuw omgevormd tot een veenweidegebied. Aangezien de waterhuishouding een cruciale rol speelde bij de veenontginningen, begon tegelijkertijd de aanleg van het stelsel van (zee)dijken ter bescherming van het nieuwe bouw- en akkerland. Later, in de 17de en 18de eeuw, volgden de droogmakerijen waarbij grote watergebieden in Noord-Holland werden ingepolderd.

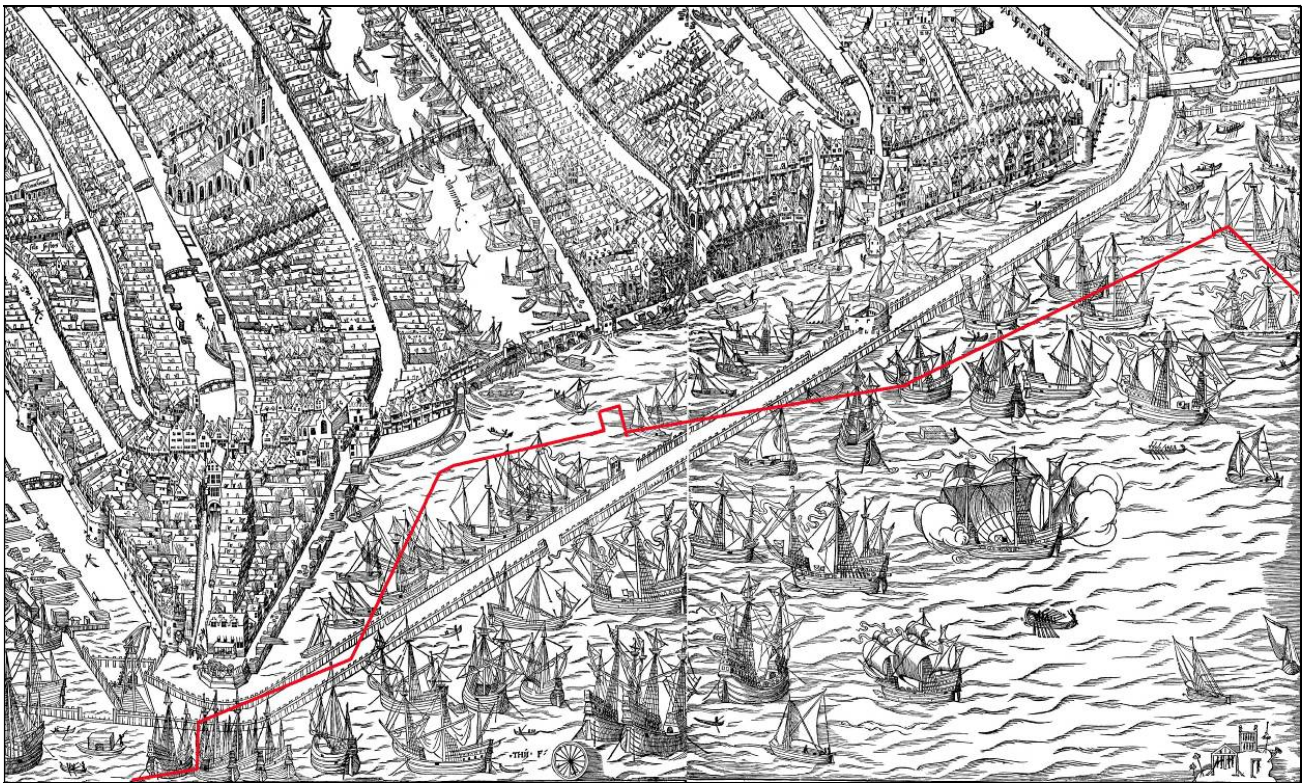
3.2 Historie algemeen

De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

De oudste bouwsporen, uit de 12de en 13de eeuw, zijn teruggevonden aan de Nieuwendijk/Kalverstraat en de Warmoesstraat/Nes. Met de aanleg van de (Nieuwezijds en Oudezijds) burgwallen in de 14de eeuw startte het proces van stadsvorming. De stad had eerst een aarden omwalling als verdedigingswerk die in het laatste kwart van de 15de eeuw werd vervangen door een stenen stadsmuur. De laatmiddeleeuwse stad was omsloten door de huidige Singel aan de westkant en de Geldersekade en Kloveniersburgwal aan de oostkant. In de periode 1585-1663 groeide de stad explosief door vier stadsuitbreidingen. Ten tijde van de Eerste Uitleg (1585-1586) verplaatste de stadsrand zich naar de huidige Herengracht en de Oudeschans. Bij de Tweede Uitleg (1592-1596) kwamen er vier nieuwe woon- en werkeilanden (Marken, Uilenburg, Rapenburg en Vlooienburg) aan de oostkant van de stad. In 1613 ontstond met de Derde Uitleg aan de westzijde van de stad de woon- en werkbuurten de Jordaan en het eerste deel van de grachtengordel tot aan de Leidsegracht. De vroeg 17de-eeuwse stad werd beschermd door een gebastioneerde aarden wal ontworpen naar de nieuwste fortificatieplannen uit Italië, voorzien van elf bolwerken. Met de Vierde Uitleg van 1663 werd in de Gouden Eeuw het halfcirkelvormige stadsplan van Amsterdam voltooid. Het oostelijk deel van de grachtengordel werd aangelegd over de Amstel en aan het IJ werden de drie oostelijke haveneilanden Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg gerealiseerd. De nieuwe bakstenen stadswal (met in totaal 26 bolwerken) volgde met zijn gracht het tracé van de huidige Singelgracht.

De eerste woonwijken buiten de Singelgracht verzezen naar aanleiding van het uitbreidingsplan Kalff in 1877, gevolgd door een tweede ring na annexatie van grote delen van de gemeenten Nieuwer-Amstel en Sloten in 1896. De 20ste-eeuwse groei van de stad valt uiteen in vier fasen; bebouwing van de Baarsjes, Zuid en Oost in de jaren twintig en dertig, het door nieuwbouw aaneengroeien van voormalige dijkdorpen in Amsterdam Noord, de wederopbouwijken aan de westzijde van de stad (de Westelijke Tuinsteden) en de bebouwing van de voormalige Bijlmermeer in de jaren zestig en zeventig. Met IJburg borduurt de stad begin 21ste eeuw weer voort op het concept van vier eeuwen tevoren, het creëren van stedelijk areaal in en aan het IJ.

3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied



2 Een globale weergave van het zuidelijk deel van het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Anthonisz uit 1544

Het Plangebied Stationseiland bestaat uit het deel van het IJ dat nu door het Stationseiland in beslag genomen en het (IJ)water er direct omheen. Tot eind 19de eeuw lag hier het historische haven- en watergebied van het IJ aan de noordzijde van de binnenstad.

Voor onze beeldvorming over de historische ontwikkeling van dit deel van de stad en de haven zijn verschillende belangrijke cartografische bronnen voorhanden. De vroegste is de vogelvluchtk kaart van Cornelis Antonisz uit 1544 (afb. 2). Vanaf de tweede helft van de 16de eeuw zijn er meerdere stadsplattegronden uitgegeven die de stedelijke groei en structuur van Amsterdam inzichtelijk maken. Het zijn historische bronnen over de topografische ontwikkeling en over de opvattingen over de toenmalige ruimtelijke ordening. Voor de onderstaande historisch-topografische inventarisatie is gebruik gemaakt van de stadsplattegronden van Cornelis Antonisz. (1544), Balthasar Florisz. van Berckenrode (1625 en 1657) en Gerrit de Broen (1732). Door perspectivische verschillen tussen de oudere kaarten kan het plangebied vanuit het moderne kaartbeeld soms slechts bij benadering worden weergegeven. Bij de gebruikte en hier afgebeelde historische kaarten ligt het noorden onder.

3.3.1 Ontwikkeling van de Amstelmonding

Amsterdam vindt zijn oorsprong aan de rivier de Amstel, die is ontstaan als een natuurlijke waterloop voor de afwatering van het uitgestrekte veenlandschap in het IJ. Deze veenstroom was rond het jaar 1000 tot circa 11,5 m + NAP uitgesleten in oudere marine sedimenten en had een brede waterloop tussen de oevers, variërend van 135 m bij het huidige Rokin tot 170 m bij de monding in het IJ.

Diverse stormvloed en in de 12de en 13de eeuw sloegen grote stukken veengebied weg, verbreedden het IJ aanzienlijk en deden het Almere (latere Zuiderzee) ontstaan. Het IJ kreeg zo een open verbinding met de Noordzee waardoor ook in de Amstelmonding getijdewerking optrad. Het overstromingsgevaar dat hieruit voortkwam werd tegengegaan met de aanleg van zeedijken langs de noordelijke en zuidelijke IJ oevers van Waterland en Amstelland, inclusief een dam in de Amstel in het begin van de 13de eeuw. Om doorgaand scheepvaartverkeer mogelijk te laten blijven en bij lage

waterstand het Amstelwater in het IJ te kunnen spuien kreeg de dam een sluis.⁵ Tot in de 14de eeuw vormde de zeedijk (de Zeedijk en de Nieuwendijk) de noordgrens van het Amsterdamse stadsgebied. Opgravingen aan de kop van de Nieuwendijk (PH) brachten hier 14de-eeuwse kadeconstructies aan het licht.⁶

Het IJ fungeerde als een belangrijke vaarroute, scheepvaart en scheepsbouw zijn daarom vanzelfsprekende activiteiten in een stedelijke gemeenschap zoals Amsterdam. Door de aanleg van de dam in de 13de eeuw werd de monding van de Amstel een natuurlijke haven. Door het in 1275 verleende tolprivilege door graaf Floris V en het in 1323 verkregen alleenrecht om Hamburgs bier in te voeren groeide Amsterdams internationale handel. Tot dan toe was er slechts sprake van een lokale/regionale marktplaats. Aan weerszijden van de Amstelmonding ontstond een zeehaven.⁷ In de 14de eeuw lagen de havenfaciliteiten aan het Damrak en de kop van de Nieuwendijk en concentreerde de scheepsbouw zich aan het IJ aan de oostkant van de stad, aan de kop van de Zeedijk en de Warmoesstraat.

3.3.2 De Laag en de Stadsherbergen

Tegen het einde van de 15de eeuw was er een dubbele palenrij, de 'Laag', voor de stad aangelegd.⁸ De palenrij had drie functies: het was een barrière voor vijandelijke schepen en fungeerde tegelijk als golfbreker waarmee het havengebied van het open IJ werd gescheiden. Schepen konden hier aanmeren en goederen overladen op kleinere schuilen. De Laag diende tenslotte ook als grens van het stedelijk accijnsg gebied. Later kwamen daar de Oude Waal aan de oostzijde en de Nieuwe Waal aan de westzijde bij, bestaande uit een met palen afgeschermd ligplaats voor schepen. De palen van de Laag en Walen moesten regelmatig worden vervangen omdat ze werden aangetast door vraat van paalworm en rot vanwege wisselende waterstanden en aanvaringen door schepen.



3 Het plangebied op de kaart van Van Berckenrode uit 1625

⁵ Carasso-Kok 2004, 61

⁶ Baart 1988, 221

⁷ De Baar 2001, 297

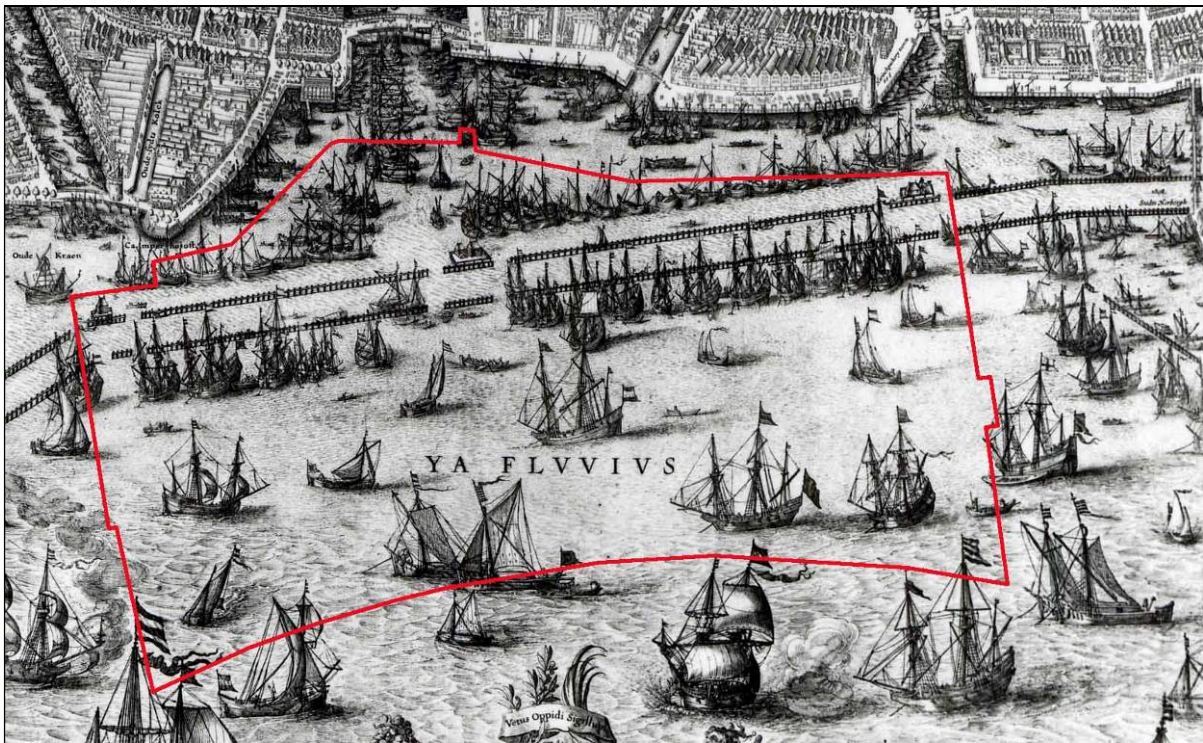
⁸ Fremery 1925, 28

De toenemende overzeese handel en scheepvaart hadden grote invloed op de stedelijke structuur vanaf het einde van de 16de eeuw. De palenrij van Laag in het IJ werd daarbij ook twee maal verplaatst: rond 1600 en rond 1640. Deze palenstructuur was aanvankelijk 600 m lang en breidde zich in de 17de eeuw uit tot circa 1.600 m lengte.⁹

a. 16de eeuw. Het oudste tracé van de Laag is te zien op de kaarten van Antonisz. (afb. 2) uit het midden van de 16de eeuw. De dubbele rij liep in een rechte lijn voor de stad en boog in het westen voorbij de Haringpakkerstoren om naar de Haarlemmerdijk en in het oosten voorbij Kamperhoofd naar de Schreierstoren en de Diemerzeedijk tegenover de Montelbaanstoren.

b. Eerste helft 17de eeuw. Op een kaart van Bast uit 1597 en de kaart van Van Berckenrode uit 1625 (afb. 3) liep de dubbele palenrij op grotere afstand van de stad in een rechte lijn van Rijsenhoofd en de Diemerzeedijk in het oosten (buiten afb. 3) tot bij de iets noordelijker gelegen palenrijen rond de in 1610-1615 in het IJ aangelegde (Oude) Stadsherberg en Nieuwe Waal in het westen (afb. 3 rechts boven).

c. Tweede helft 17de eeuw. Op de in 1657 aangepaste versie van de oorspronkelijke kaart van Van Berckenrode blijken de palen opnieuw naar het noorden verplaatst (afb. 4). In het oosten boog de palenrij ter hoogte van Kamperhoofd naar het noorden en liep door in noordoostelijke richting tot aan de noordpunt van het toen net aangelegde Kattenburg (buiten afb. 4). In het westen sloot de rij nu aan op de palen rond de Stadsherberg en de Nieuwe Waal (afb. 4 rechts boven).



4 Het plangebied op de bijgewerkte kaart van Van Berckenrode uit 1657. De laag is weer naar het noorden verplaatst en sluit nu aan op de palenrij ten westen van het plangebied

Ten westen van het plangebied werd in 1613 de (Oude) Stadsherberg op palen in het IJ gebouwd (afb. 3, 6 rechts boven).¹⁰ Reizigers die na het sluiten van de doorvaart in de Laag bij de stad arriveerden konden hier overnachten. De aanleg van de trekvaart naar Hoorn en het veer naar Buiksloot waren de aanleiding om in 1662 een Nieuwe Stadsherberg te bouwen meer naar het oosten ter hoogte van de Martelaarsgracht binnen het huidige plangebied (afb. 5, 6).¹¹ Het was een houten gebouw op palen in het IJ dat in de 18de eeuw werd uitgebreid met een stenen uitbouw. Een houten brug verbond de herberg met de hoek Haringpakkerij-Martelaarsgracht.

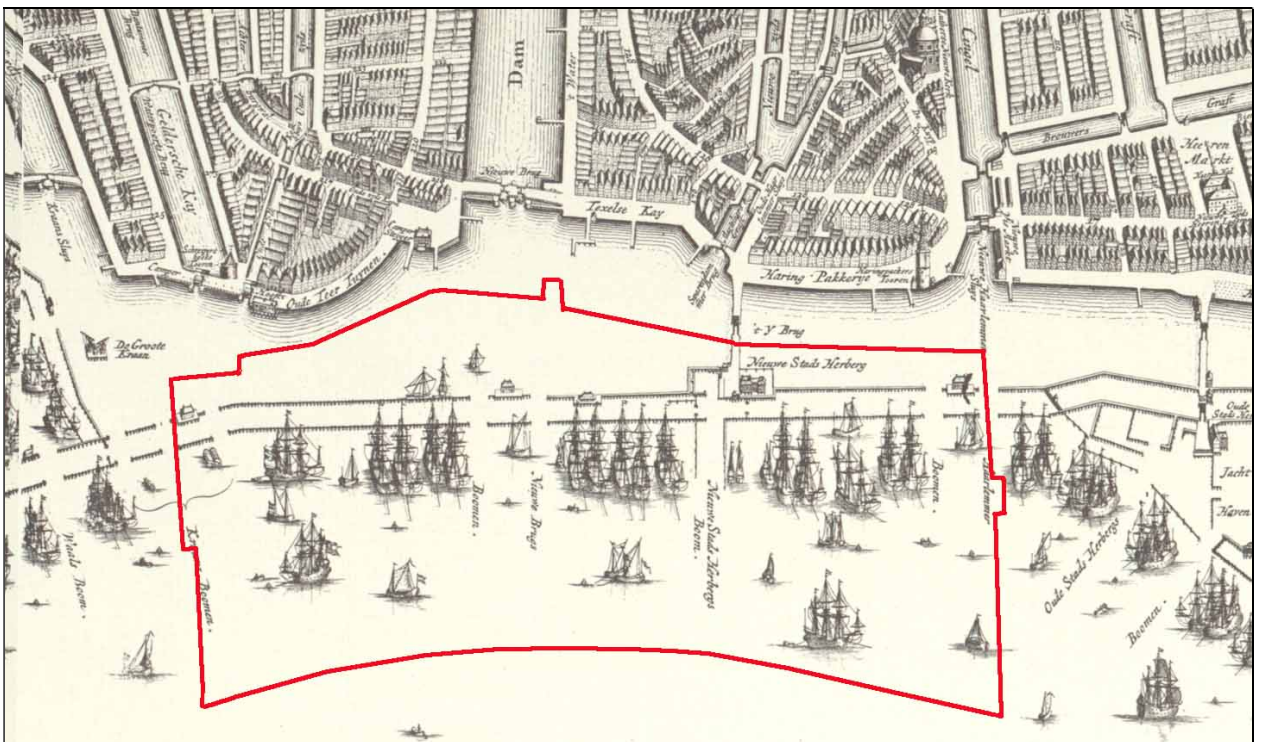
⁹ Gawronski 2009, 13-14

¹⁰ Kruizinga 2002, 810

¹¹ Kruizinga 2002, 745-748



De Oude Stadsherberg is in 1755 afgebroken. De aanleg van het Stationseiland in het derde kwart van de 19de eeuw betekende het einde van de Nieuwe Stadsherberg. Ter plaatse van de houten brug naar de Nieuwe Stadsherberg bevindt zich nu de brug van de Martelaarsgracht naar de westzijde van het Centraal Station.



13

3.3.3 Afsluiting van het IJ

Een voortdurend punt van zorg voor de stad was het langzaam dichtslibben van het IJ waardoor de toegang van de haven werd bedreigd. Met name in de luwte van de paalwerken kon het slib gemakkelijk bezinken en dit werd vanaf de tweede helft van de 17de eeuw steeds problematischer. Om de haven bereikbaar te houden moest regelmatig met moddermolens worden gebaggerd.

Om te voorkomen dat de haven- en handelsactiviteiten zich verplaatsten naar Den Helder werd in 1819-1824 het 80 km lange Groot Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder aangelegd.¹² Al na 25 jaar bleek de vaarweg onvoldoende capaciteit te hebben voor het groeiende tonnage van de zeeschepen: het kanaal was bevaarbaar voor schepen tot 900 ton, terwijl grote midden-19de-eeuwse zeilschepen al 1500 ton maten.¹³ In 1851 werd daarom Den Helder officieel tot inklaringshaven verklaard: zeeschepen konden hun lading bestemd voor Amsterdam in Den Helder lossen zodat die door binnenschepen naar Amsterdam kon worden vervoerd.¹⁴

Om de Amsterdamse haven bereikbaar te houden werd toen een plan voor een veel kortere verbinding met de zee uit de kast gehaald dat al vóór de aanleg van het Groot Noordhollandsch Kanaal was ontwikkeld.¹⁵ Dit bestond eruit dat de duinen in het westen zouden worden doorgraven met een kanaal en de dichtslibbende IJ-mond naar de Zuiderzee zou worden afgedamd. Dit Noordzeekanaal werd uiteindelijk tussen 1865 en 1876 aangelegd door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het oude stroomgebied van het IJ.¹⁶ In 1878 kon het eerste volgeladen stoomschip Amsterdam via het kanaal bereiken.¹⁷

Na een lange strijd tussen de Gemeente Amsterdam, dat een nieuw hoofdstation ten zuiden van de toenmalige stad buiten de Leidsepoort voor ogen had en het Rijk, dat voorstander was van een station voor het Damrak in het IJ, werd in 1876 voor het laatste plan gekozen.¹⁸

Tussen 1872 en 1877 zijn drie eilanden Westerdokseiland, Stationseiland en Oosterdokseiland ten behoeve van het nieuw te bouwen Centraal Station in het IJ aangelegd, waarbij de Nieuwe Stadsherberg en paalwerken van de Laag werden verwijderd. Het IJ werd toen tot 5 m ÷ NAP uitgebaggerd.¹⁹



7 Het aangeplempte Stationseiland vóór de bouw van het Centraal Station, gezien vanaf de Prins Hendrikkade (tekening J.C. Greive, 1872-1875, SAA)

¹² Schmall 1987, 120

¹³ Wagenaar 1987, 160

¹⁴ Wagenaar 1987, 160

¹⁵ Wagenaar 1987, 160

¹⁶ Jansen 1962, 89

¹⁷ Gilijamse 2009, 106

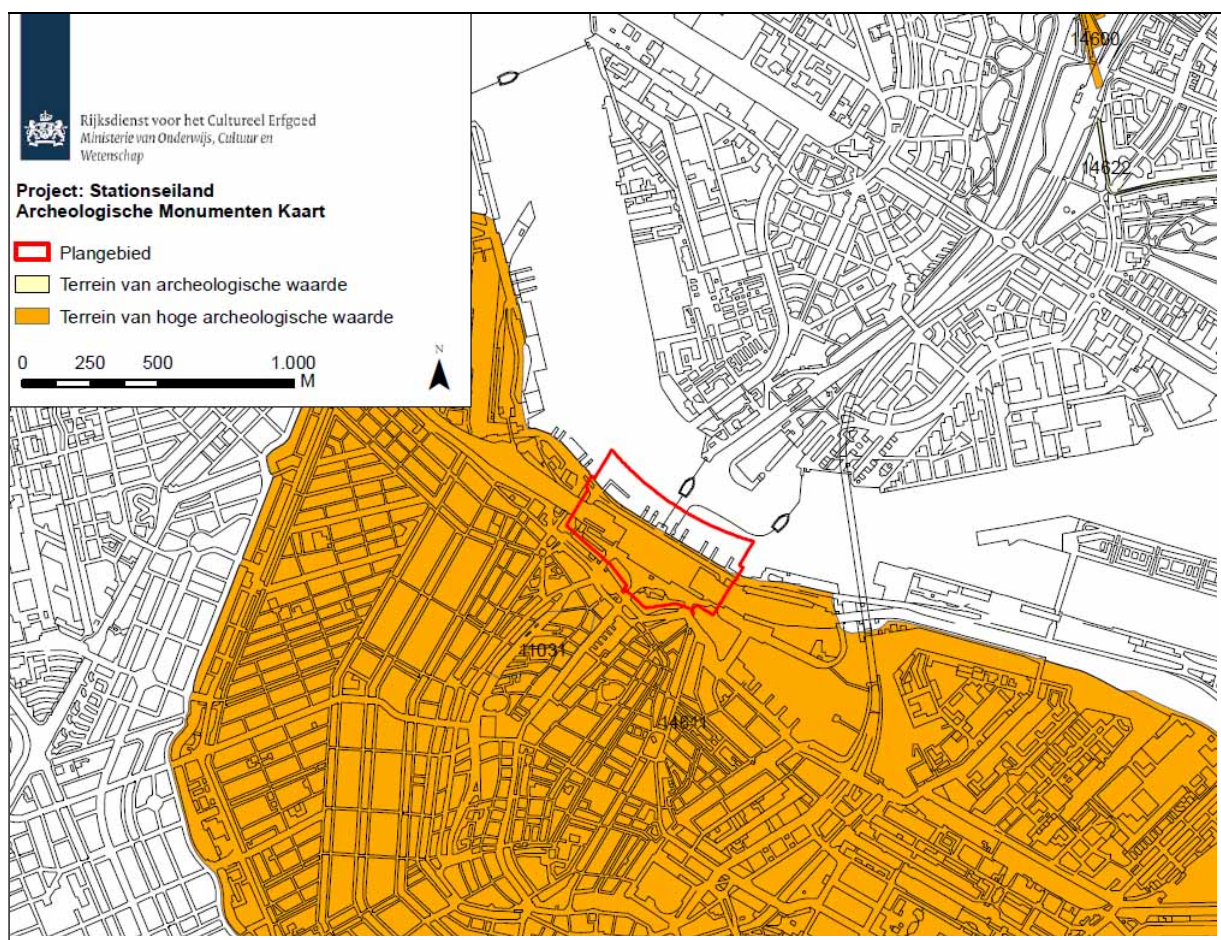
¹⁸ Kruizinga 2002, 228

¹⁹ BMA 2008

3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied

3.4.1 Archeologische Monumentenkaart en Cultuurhistorische Waardenkaart

Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. Het gebied is op de AMK deels aangewezen als een terrein met hoge archeologische waarde (afb. 8). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het AMK-kaartbeeld. De verwachtingen op deze kaarten zijn algemeen van aard en dienen in het geval van bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt uit de historisch-topografische analyse in het volgende hoofdstuk.



8 Het plangebied rood omlijnd op de Archeologische Monumentenkaart

3.4.2 Vindplaatsen

In en grenzend aan het plangebied zijn drie archeologische opgravingen uitgevoerd (afb. 9). De vondsten en structuren die op deze vindplaatsen werden gedocumenteerd vormen een graadmeter voor het archeologisch potentieel van het plangebied. De desbetreffende vindplaatsen worden hieronder kort beschreven.

Oosterdokseiland (ODK)

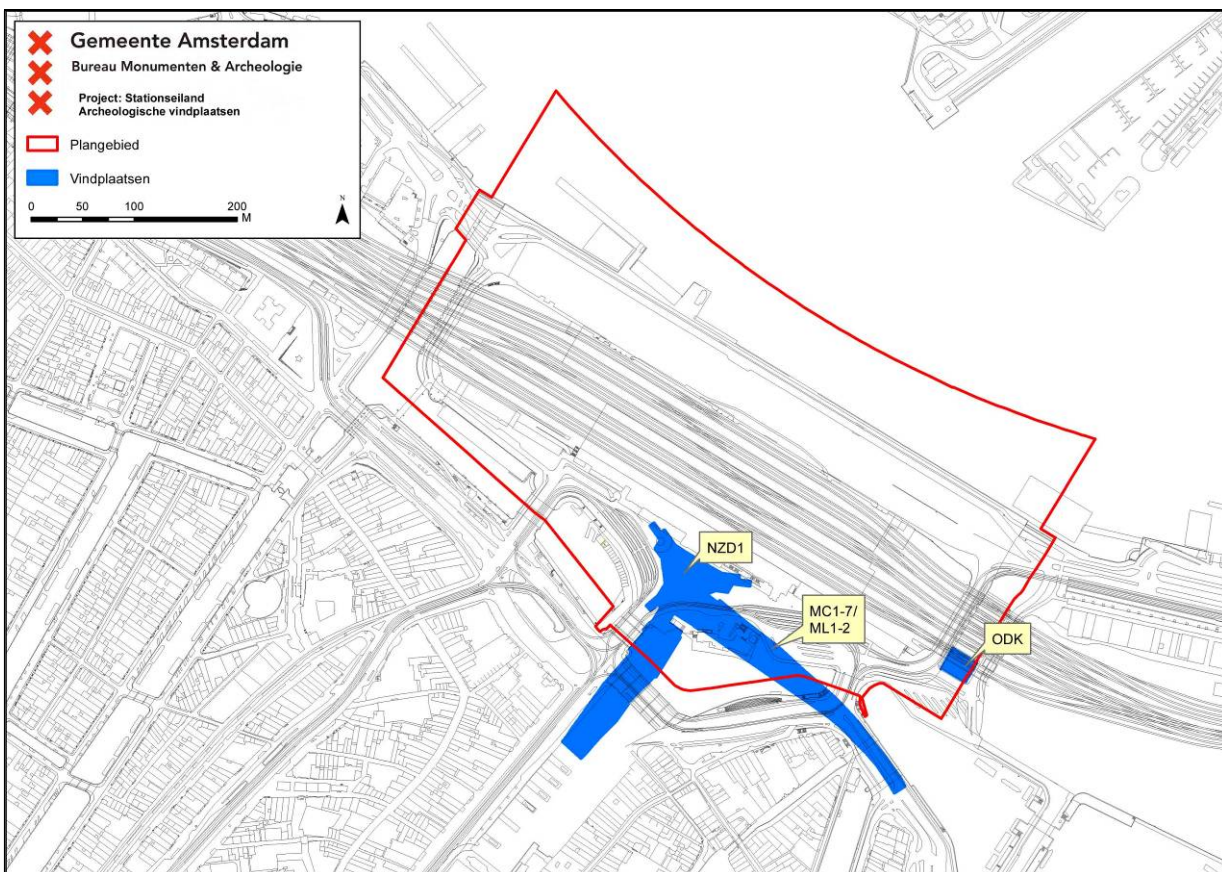
Bij sloopwerkzaamheden ten behoeve van de herinrichting van het Stationsplein werd ter hoogte van het voormalige postkantoor een deel van een eind 19de-eeuws landhoofd aangetroffen. Dit landhoofd achter brug 228 behoorde tot de Oostertoegang, de oostelijke verbinding tussen het Open Havenfront en het IJ.

Metro Oostlijn (MC1-MC7, ML1-ML2)

Bij de bouw van de metro Oostlijn (1975-1986) is bij het afzinken van twee metrocaissons voor het Kamperhoofd (MC6 en MC7) en in een aansluitende open bouwput langs de Prins Hendrikkade (PH2) veel vondstmateriaal uit de 15de- tot 19de eeuw aangetroffen. Dergelijke vondsten houden verband met de strategische functie van het havenfront als onderdeel van de verdedigingslinie van de stad langs het water van het IJ. Langs de (voormalige) oever kunnen meer van dergelijke overblijfselen worden verwacht. De metrocaissons in het Open Havenfront, tussen Kamperhoofd en Centraal Station (MC1 – MC5), leverden nauwelijks of geen vondsten op.²⁰

Noord/Zuidlijn Damrak (NZD1)

Bij het afzinken van twee caissons in 2005-2006 in het kader van de Noord/Zuidlijn heeft BMA archeologisch onderzoek verricht op het noordelijk Damrak. Daarbij bleek dat de rivierbodem van het Damrak rond de Nieuwe Brug extreem vondstrijk was: onder het caisson van 60 x 12 meter werden circa 450.000 vondsten geborgen met de hoogste concentratie vondsten tussen 6 en 10 m ÷ NAP.²¹ De vondstdichtheid bleek af te nemen op circa 50 m ten noorden van de Nieuwe Brug, in de richting van het water voor het Hollands koffiehuis. Hieruit blijkt dat de waterbodems van het IJ vooral bij bruggen en oevers een hoge archeologische verwachting hebben.



9 Overzicht van de archeologische vindplaatsen binnen en nabij het plangebied

²⁰ Archief BMA

²¹ Kranendonk en Gawronski 2006

3.4.3 Bodemopbouw

Wat betreft de bodemopbouw van het plangebied moet onderscheid gemaakt worden tussen de restanten van het open IJ en het Stationseiland. In het (voormalige) IJ liggen resten dieper. Door baggerwerkzaamheden zijn overblijfselen pas vanaf ca. 5 m ÷ NAP te verwachten. Ter plaatse van het Stationseiland varieert de maaiveldhoogte tussen 1 en 3 m + NAP, ofwel 4,5 - 6,5 m boven de oorspronkelijke IJ-bodem, die echter door het enorme ophoogpakket enkele meters weggedrukt zal zijn, zodat eventuele archeologische sporen of vondsten minimaal 7 m beneden maaiveld liggen.

3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

Op basis van bovenstaande inventarisatie zijn binnen het Plangebied Stationseiland materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis als havengebied vanaf de 13de eeuw. De archeologische sporen zijn deels verstoord door uitgebreide infrastructurele werkzaamheden die begonnen met de aanleg van het Stationseiland eind 19de eeuw. Tijdens de aanleg van het Stationseiland tussen 1872 en 1877 en de spoordijk in 1873-1874 zijn de dubbele palenrijen van de Laag geruimd. Toen vonden ook ingrijpende baggerwerkzaamheden plaats waarbij het IJ tot 5 m ÷ NAP werd verdiept.²²

²² BMA 2008, 15

4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 12de tot in de 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied. Het plangebied is verdeeld in vier verwachtingszones:



Zone A: IJ

Archeologische verwachting: hoog langs de kade, overig deel laag

Deze zone bestaat uit een deel met hoge en een deel met lage archeologische verwachting. De zone met hoge verwachting ligt parallel aan de kade. In analogie met de vondstverspreiding in de monding van de Amstel (vindplaats NZD1) kunnen hier in het water gegooide en gevallen voorwerpen worden verwacht. Wegens baggerwerkzaamheden voor de aanleg van het Stationseiland geldt de hoge verwachting vanaf 5 m ÷ NAP.

Voor het Stationseiland zelf en het overige deel van deze zone geldt een lage archeologische verwachting. Er bestaat wel een kans dat hier scheepsresten liggen, of andere verzonken overblijfselen die verband houden met scheepsvaart vanaf de 13de eeuw. Maar deze resten hebben een wijde verspreiding en lage trefkans.



Zone B: Nieuwe Stadsherberg

Archeologische verwachting: laag

Betreft de zone van de Nieuwe Stadsherberg in het IJ. Bij de inrichting van het Stationseiland is de Herberg geruimd. Bovendien is het zeer waarschijnlijk dat eventueel overgebleven archeologische resten zijn verstoord als gevolg van baggerwerk in het verleden. Er worden dan ook geen archeologische waarden meer verwacht.



Zone C: Palenrij 1550

Archeologische verwachting: laag

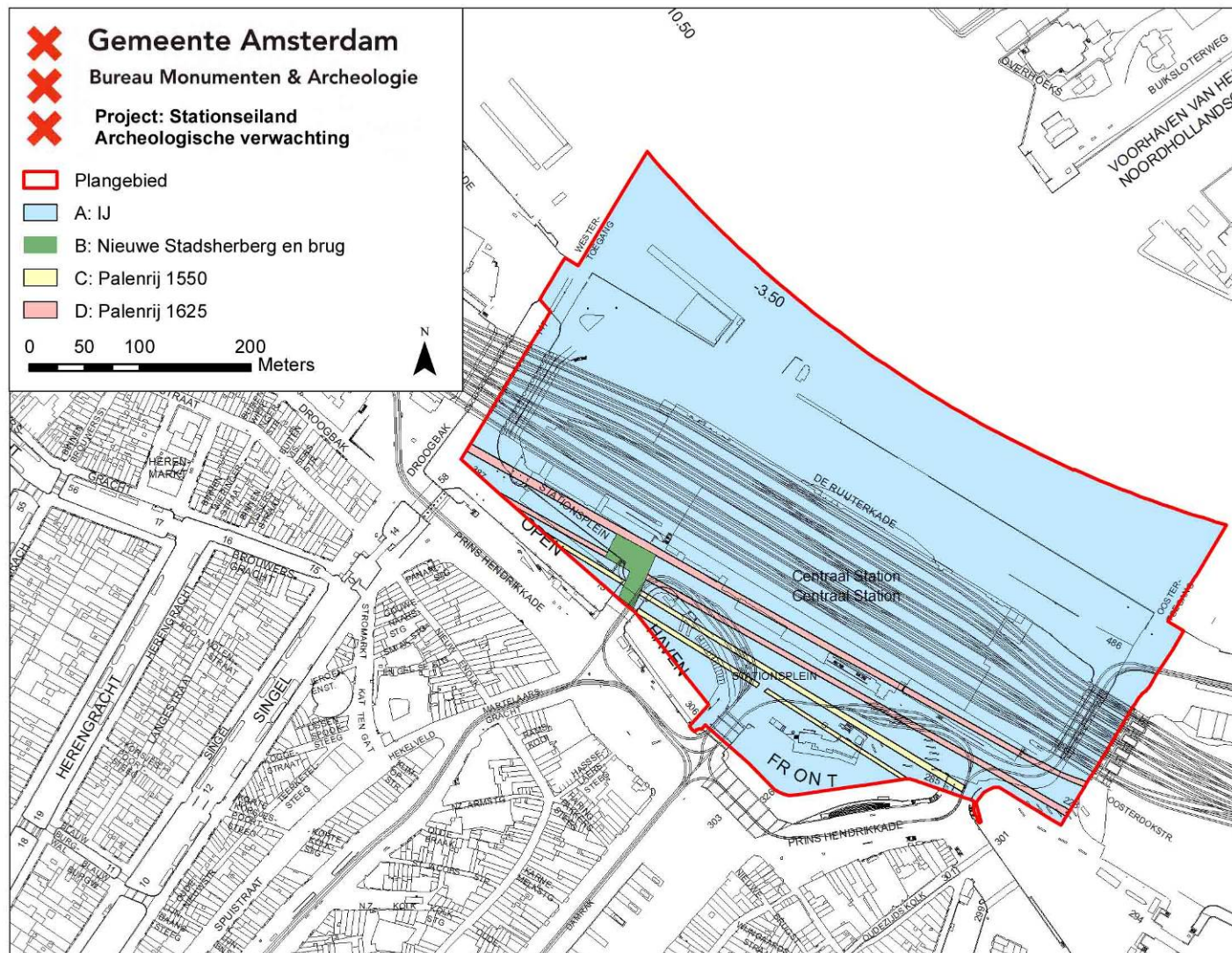
Betreft de zone van de dubbele palenrij in het IJ van de toenmalige Haarlemmerpoort in het westen naar de Schreierstoren in het oosten. Bij de aanleg van de nieuwe palenrij in het eerste kwart van de 17de eeuw zijn deze palenrijen geruimd. Bovendien is het zeer waarschijnlijk dat eventuele resten zijn verstoord als gevolg van baggerwerk in het verleden. Er worden dan ook geen archeologische waarden meer verwacht.



Zone D: Palenrij 1625

Archeologische verwachting: laag

Betreft de zone van de dubbele palenrij van de Oude Stadsherberg en Nieuwe Waal in het westen naar het Rijsenhoofd en de Diemerzeedijk in het oosten. Bij de aanleg van weer een nieuwe palenrij in het midden 17de eeuw zijn deze palenrijen geruimd. Bovendien is het zeer waarschijnlijk dat eventuele resten zijn verstoord als gevolg van baggerwerk in het verleden. Er worden dan ook geen archeologische waarden meer verwacht.



5 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het Plangebied Stationseiland is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop twee zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (Appendix I: beleidsvarianten)



Beleidsvariant 9 (deels verwachtingszones A, B, C, D)

Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de (oorspronkelijke) waterbodem kleiner dan 2500 m² of minder diep dan 5 m ÷ NAP.



Beleidsvariant 11 (deels verwachtingszones A, B, C, D)

Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt in alle gevallen.

Voor de uitvoering van archeologisch veldonderzoek, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch veldonderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan vijftig jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij de gemeente aangemeld dienen te worden, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd voor het Plangebied Stationseiland. De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwinterventies.

Aan de hand van de archeologische verwachtingen (p. 18-19) is een beleidskaart (p. 20-21) opgesteld waarin twee beleidszones worden onderscheiden.

Voor de eerste beleidszone (**deels verwachtingszones A, B, C, D**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de (oorspronkelijke) waterbodem kleiner dan 2500 m² of minder diep dan 5 m ÷ NAP.

Voor de tweede beleidszone (**deels verwachtingszones A, B, C, D**) geldt bij alle bodemingrepen een uitzondering van archeologisch veldwerk.

Voor de uitvoering van elk archeologisch veldwerk, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Bronnen

Digitale bronnen

Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS): <http://www.archis.nl/archisii/html/index.html>

Cultuurhistorische Waardenkaart provincie Noord-Holland: <http://chw.noord-holland.nl>

Stadsarchief Amsterdam (SAA): <http://beeldbank.amsterdam.nl>

Literatuur

Baar, P.-P. de, 'Haven op drift. Van het Damrak naar de polders', *Ons Amsterdam* 53 (2001), 296-302

Baart, J.M., 'Opgravingen aan de Prins Hendrikkade', *Werk in Uitvoering* 38, nr. 6/7 (1988), 219-221

BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2005-2010*. Amsterdam 2005

BMA, *Archeologisch bureauonderzoek plangebied ODE-brug*, BO 08-33. Amsterdam 2008

Carasso-Kok, C.J. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578*. Amsterdam 2004

Fremery, W.H.M. de, 'De opkomst der Amsterdamsche haven', *Amstelodamum*, Jb XXII (1925), 23-110

Gawronski, J., *Amsterdam, een maritieme stad?* (Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar Maritieme en urbane Archeologie van de late middeleeuwen en vroegmoderne periode, in het bijzonder de stad Amsterdam, aan de Universiteit van Amsterdam op dinsdag 19 mei 2009). Amsterdam 2009

Gilijamse, R. e.a., *De Haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling*, Bussum 2009

Jansen, L., 'Geschiedenis van de Groote IJpolder', *Ons Amsterdam* 14 (1962), 89-91

Kranendonk, P en J. Gawronski, 'Zeven op het Damrak. Archeologie en de Noord/Zuidlijn', in: J. Gawronski, J., F. Schmidt, M-Th. Van Thoor (red.), *Amsterdam. Monumenten en Archeologie* 5. Amsterdam 2006, 11-17

Kruizinga, J., *Amsterdam bruggenstad*, Amsterdam 1956

Kruizinga, J., *Het XYZ van Amsterdam*, Amsterdam 2002

Provincie Noord-Holland, *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland. Ontwikkelen met Ruimtelijke Kwaliteit*. Haarlem 2010

Wagenaar, M.F., 'Nieuwe scheepvaartverbindingen. Holland op zijn smalst en Holland op zijn langst', in Heinemeijer, W.F. & Wagenaar, M.F. *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen 1987, 160-163

Appendix: Beleidsvarianten, stroomschema

Het archeologisch beleid wordt als maatwerk voor een bepaald plangebied in Amsterdam vastgesteld aan de hand van elf varianten, die een afweging bieden op basis van de aard van de verwachting in combinatie met de specifieke (oppervlakte/diepte) bodemingreep.

- 1: Gebieden met bekende archeologische waarden. Aangezien hier met zekerheid archeologische overblijfselen aanwezig zijn, is bij elke bodemingreep ongeacht het oppervlak of de diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk.
- 2: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 3: Gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. Deze gebieden zijn onbebouwd of de bebouwing dateert van vóór de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 4: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog in het landschap zichtbare historisch infrastructurele assen / in historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing dateert uit het einde van de 19de eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of ondieper dan de 19de en 20ste-eeuwse ophogingen.
- 5: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs voormalige (overbouwde of opgehoogde) historisch infrastructurele assen / in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan de 20ste-eeuwse ophogingen.
- 6: Onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van Amsterdam. Hier liggen archeologische vondsten dicht aan het oppervlak, zodat relevante archeologische lagen kunnen zijn opgenomen in de bouwvoor. De bouwvoor heeft gemiddeld een diepte van 0,3 – 0,5 m waaronder een eerste sporenvlak zichtbaar wordt. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- 7: Bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). De bebouwing dateert uit het einde van de 19de en de 20ste eeuw. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de en 20ste-eeuwse ophogingen.
- 8: Terreinen met een hoge archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m².
- 9: Gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn of waren binnen en buiten het historische centrum van Amsterdam. Uitzondering van

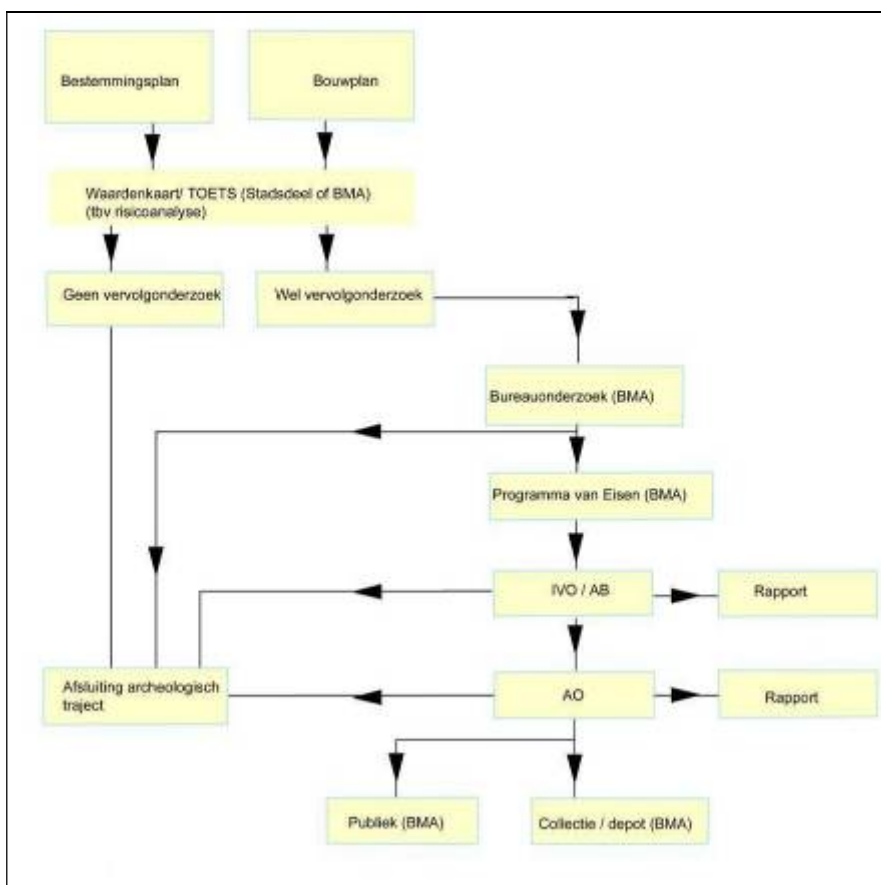
archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de (voormalige) waterbodem binnen het historisch centrum kleiner dan 2.500 m² en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m².

- 10: Gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water liggen, of die onder water gelegen hebben en ingepolderd zijn of opgespoten zijn. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen kleiner dan 10.000 m² of in de oorspronkelijke waterbodem of in het oorspronkelijke maaiveld.

- 11: Gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijv. zware funderingen, kelders, tunnels e.d. en gebieden in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam buiten de Singelgracht met een lage archeologische verwachting die bovendien opgehoogd, onderheid en bebouwd zijn aan het einde van de 19de en in de 20ste eeuw. Hier geldt een vrijstelling van archeologisch onderzoek.

Gebieden waar al archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

Voor de beleidsvarianten, 4, 5 en 7 tot en met 10 geldt dat het dieptecriterium op de uiteindelijke beleidskaart nader wordt gespecificeerd.



Stroomschema archeologie BMA.

Colofon

Archeologisch Bureauonderzoek 12-052

Voor akkoord controle proces en waardestelling:



Hoofd afdeling Archeologie BMA
Prof. dr. J.H.G. Gawronski

Datum:	27-06-2012
Status:	definitief
Redactie:	prof. dr. J.H.G. Gawronski
Tekst:	dr. J. Euwe
Cartografie:	drs. J. van den Dijssel, dr. J. Euwe



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

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd 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.