



Archeologisch bureauonderzoek

**Plangebied Westelijk Stationseiland, De
Ruijterkade & Westertoegang
Stadsdeel Centrum**

BO 11-101 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 Waterkering	10
3.3.2 Het westelijk havengebied	11
3.3.3 De Laag en de Stadsherberg	11
3.3.4 Het Westelijk Stationseiland	13
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied	15
3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart en Cultuurhistorische Waardenkaart	15
3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied	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 de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Westelijk Stationseiland, De Ruijterkade & Westertoegang, stadsdeel Centrum. 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 archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen uit het plangebied en omgeving. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op de archeologische verwachtingskaart (p. 18-19) wordt onderscheid gemaakt in drie 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 omvat twee beleidszones (p. 20-21). Voor elk van deze 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 Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Inleiding

In opdracht van Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het Plangebied Westelijk Stationseiland, De Ruijterkade & Westertoegang, 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 rond het plangebied. Deze informatie is samengevat in een archeologisch verwachtingsmodel waarmee tenslotte beleidsregels voor erfgoedzorg worden vastgelegd ten behoeve van het bestemmingsplan.

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

1 Administratieve gegevens plangebied

Het plangebied Westelijk Stationseiland wordt begrensd door de bebouwing aan de Westerdokskade en de De Ruijterkade in het westen, het IJ in het noordwesten en de Westertoegang en het Singel in het zuidoosten.

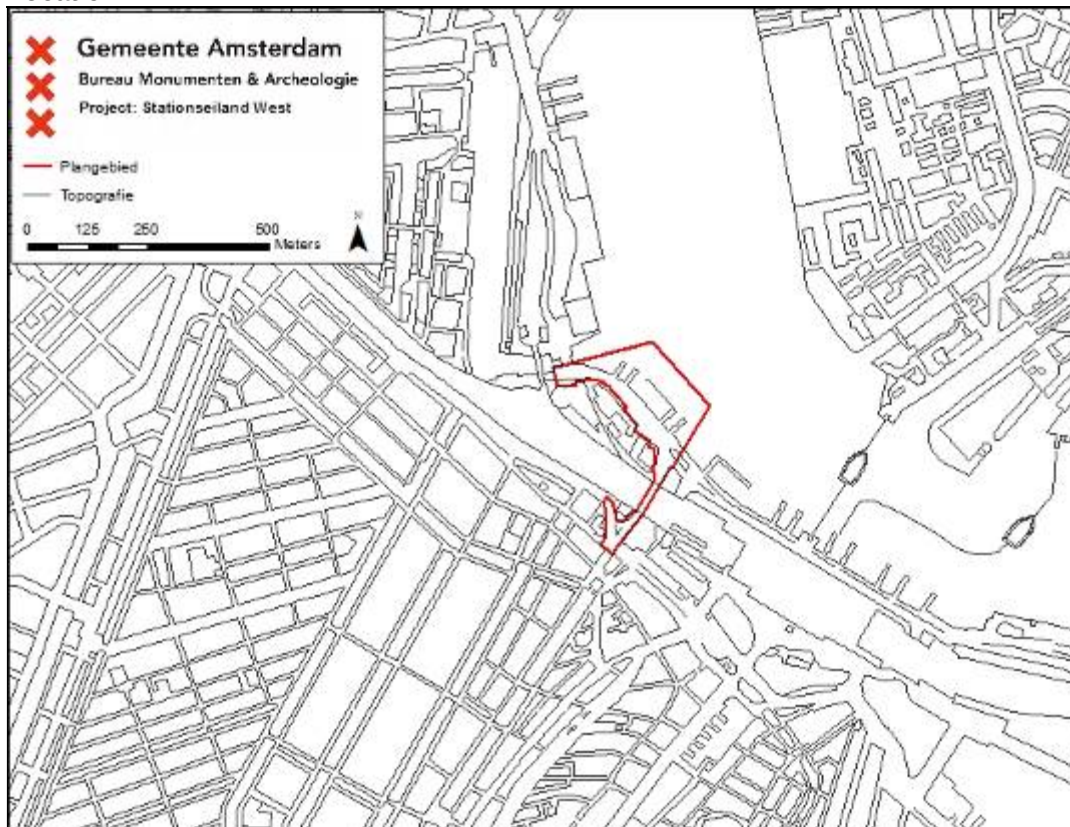
1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever	Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Contactpersoon	Mevrouw C. Pel
Adres	Postbus 95089
Postcode / plaats	1090 HB Amsterdam

Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 E
ARCHIS meldingsnr.	50695	ARCHIS afmeldingsnr.	40812
X-coördinaat N	121.536	Y-coördinaat N	488.517
X-coördinaat O	121.667	Y-coördinaat O	488.374
X-coördinaat Z	121.466	Y-coördinaat Z	488.069
X-coördinaat W	121.327	Y-coördinaat W	488.090

Locatie



1 Plangebied (rood) Westelijk Stationseiland

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 projectbesluiten 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 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 omgevingsvergunning 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 bouwgreep 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 Holoceen. 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

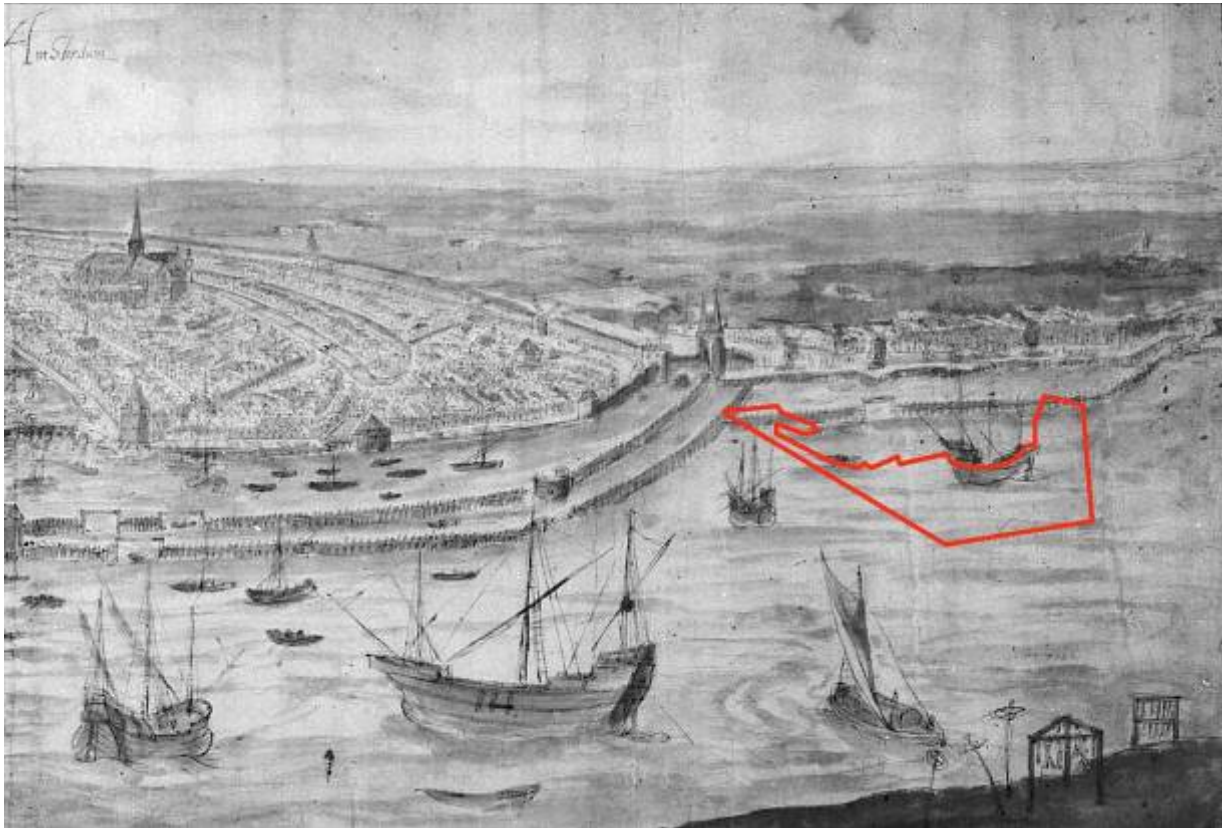
De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

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 werkbuilt 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 ontstonden 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

Het gebied Westelijk Stationseiland ligt in het (deels voormalige) IJ, ten noorden van de Haarlemmerdijk (na bebouwing ook Haarlemmerstraat genoemd). Voor de historisch-topografische analyse van dit gebied zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt, waaronder de kaarten van Van Wyngaerde (ca. 1550), Van Berckenrode (1625), De Broen (1732) de Topografisch Militaire Kaart (1854), de kaart van Van der Stok (1881) en van Publieke Werken (1929).



2 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Van Wyngaerde uit ca. 1550

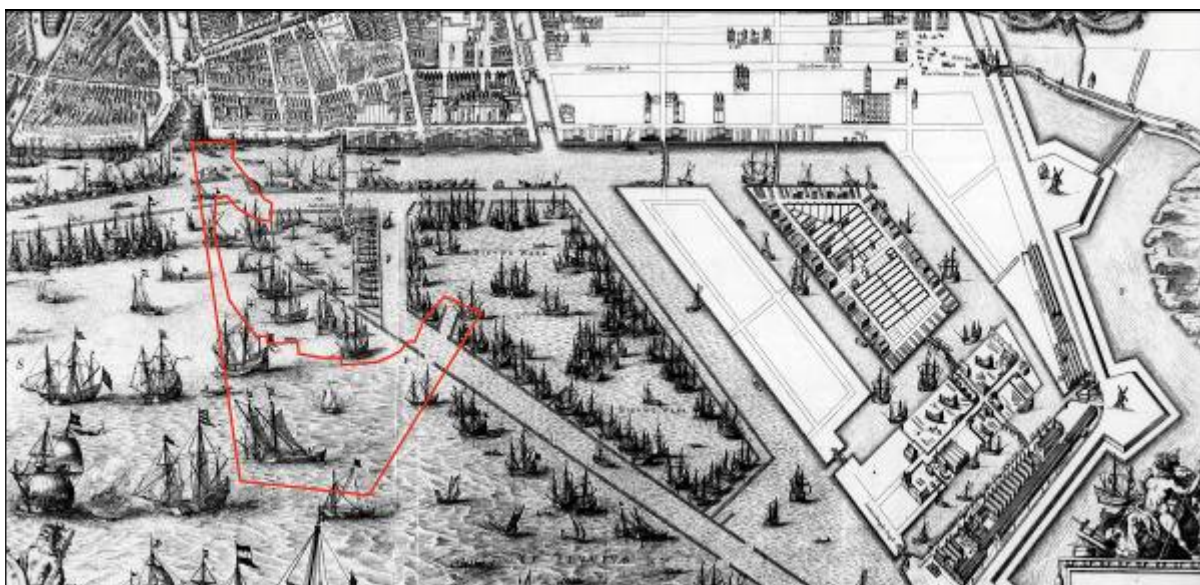
3.3.1 Waterkering

De grootschalige ontginning van het veenlandschap rond Amsterdam gedurende de late Middeleeuwen leidde tot een continu proces van bodemdaling.⁵ Hierdoor kreeg de zee met zijn getijwerking steeds meer vrij spel en overstroomde het veenweidegebied regelmatig. Het zeewater kon via het aangelegde slotenstelsel tot diep in het achterland doordringen. De overstromingen zorgden voor erosie van het veen en, met name door stormvloed en in de 12de en 14de eeuw, voor aanzienlijke verbreding van het IJ. Er ontstonden grote binnenmeren zoals de Haarlemmermeer, de Bijlmermeer en de Watergraafsmeer. Om verder landverlies tegen te gaan gaven de graven van Holland in het begin van de 13de eeuw opdracht tot de aanleg van een zeedijk langs de gehele kust van het IJ. Aan de zuidzijde werd de kustwering gevormd door een aangesloten lint van de Spaarndammerdijk, de Haarlemmerdijk, de Zeedijk, de St. Anthonis- of Zeeburgerdijk en de Diemerzeedijk. Het waterstaatkundige systeem bestond, naast de primaire waterkering van de zeedijk, eveneens uit een stelsel van dammen en sluizen, terwijl buitendijks land als een soort golfbreker fungeerde en daardoor extra bescherming bood.

⁵ Borger 1987, 17

3.3.2 Het westelijk havengebied

Het IJ was vanaf de Middeleeuwen tot aan het einde van de 19de eeuw was het IJ de belangrijkste vaarroute tussen Amsterdam en Haarlem. Vooral door het transport van goederen via de Zuiderzee naar de Amsterdamse haven werd het een drukbevaren vaarweg.⁶ Bij de grootschalige stadsontwikkeling in 1610-1615 (Derde Uitleg) werd een nieuwe haven aan de westkant van de stad gemaakt. Delen hiervan overlappen het huidige plangebied (afb. 3). Eerst werd in 1611 de Nieuwe Waal aangelegd, een tweede paalhaven, die speciaal bestemd was voor de haringvissersvloot. Rond 1614-1615 volgden drie nieuwe haveneilanden er naast in het IJ: het Prinseneiland, het Raeleneiland en het Bickerseiland. Het Prinseneiland en het Raeleneiland werden bestemd voor pakhuizen en scheepswerven. Het Bickerseiland lag dwars op de andere twee en werd ingericht met scheepshellingen en woonhuizen.⁷



3 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Van Berckenrode uit 1625. Aan de westzijde (rechts) ligt de afgeschermd Nieuwe Waal

3.3.3 De Laag en de Stadsherberg

Tegen het einde van de 15de eeuw werd in het IJ een 600 m lange, dubbele palenrij aangelegd.⁸ Deze zogenaamde Laag werd verschillende malen uitgebreid, tot het in de 17de eeuw de maximale lengte van 4500 m kreeg. De palenrij had drie functies: het was de grens van het stedelijk accijnsgebied, een barrière voor vijandelijke schepen en het fungeerde als golfbreker waarmee het havengebied van het open IJ werd gescheiden. Binnen de Laag konden schepen aanmeren in met palen afgeschermd ligplaatsen, de Walen. De palen van de Laag en de Walen moesten regelmatig worden vervangen omdat ze werden aangetast door vraat van paalworm en rot vanwege wisselende waterstanden en aanvaringen door schepen. De toenemende overzeese handel en scheepvaart hadden grote invloed op de stedelijke structuur vanaf het einde van de 16de eeuw. De bouw, verlenging en verleggingen van de Laag weerspiegelen deze ontwikkeling. Er zijn drie fasen te onderscheiden.

⁶ Schmall 1987, 68

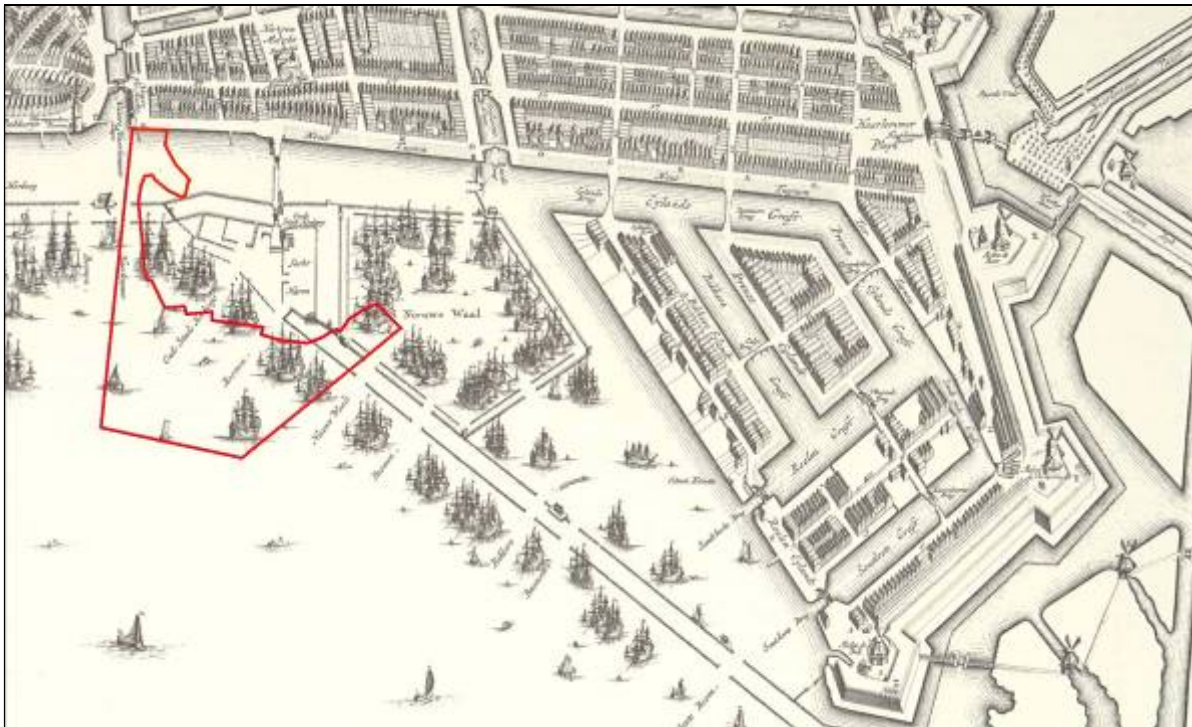
⁷ Carasso-Kok 2004; Misset 2009, 36.

⁸ Fremery 1925, 28

a. 16de eeuw. Het oudste tracé van de Laag is te zien op de kaarten van Antonisz. en Van Wyngaerde (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 af naar de Haarlemmerdijk. In het oosten liep de Laag voorbij Kamperhoofd langs de Schreierstoren, tot de Diemerzeedijk vlakbij de Montelbaanstoren.

b. Eerste helft 17de eeuw. Tussen 1580 en 1660 groeide het stedelijke gebied enorm, inclusief de haven. De lengte van de daarbij horende Laag groeide van 600 m tot 4500 m. De palenrij werd rond 1600 ook verplaatst. Op de kaarten van Bast uit 1597 en Van Berckenrode uit 1625 (afb. 3) loopt de dubbele palenrij op grotere afstand van de stad en in een rechtere lijn dan in 1550. Het tracé liep van Rijsenhoofd en de Diemerzeedijk in het oosten tot de iets noordelijker gelegen palen rond de Oude Stadsherberg en Nieuwe Waal in het westen.

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. In het westen liep de rij langs de Stadsherberg, Nieuwe Waal en de drie haveneilanden.



4 Het plangebied aangegeven op de kaart van De Broen uit 1732

Net buiten de palenrij ten zuiden van het plangebied werd in 1613 de (Oude) Stadsherberg op palen in het IJ gebouwd (afb. 4, 5). Reizigers die na het sluiten van de doorvaart in de Laag bij de stad aankwamen konden hier overnachten. De aanleg van de trekvaart naar Hoorn en de veer naar Buiksloot waren de aanleiding om in 1662 ter hoogte van de Martelaarsgracht een Nieuwe Stadsherberg te bouwen. 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.



5 De Oude Stadsherberg vanuit het oosten op een tekening van A. Nooms ca. 1660 (SAA)

3.3.4 Het Westelijk Stationseiland

Na een periode van economische recessie ontwikkelde koning Willem I begin 19de eeuw een reeks van handelsmaatregelen die voor een impuls voor de Amsterdamse haven moesten zorgden. Een probleem was dat de haven en de toevoerweg ondanks veelvuldig baggeren dichtslibden. Het werd voor grotere zeeschepen moeilijker en tijdrovender om Amsterdam te bereiken, zeker in beladen toestand. Om te voorkomen dat de haven- en handelsactiviteiten zich verplaatsten naar Den Helder werden in de jaren '20 en '30 twee plannen van de inspecteur van Waterstaat J. Blanken uitgevoerd. In 1819-1824 werd het Groot Noordhollandsch Kanaal naar Den Helder gegraven.⁹ Toen in de daaropvolgende jaren de aanslibbing van de haven zelf door baggeren onvoldoende bleek te kunnen worden tegengegaan werd in 1828-1834 het tweede plan van Blanken ten uitvoer gebracht: de aanleg van twee dijken met sluizen, de Oosterdoksdiijk en de Westerdoksdiijk, waardoor verdere aanslibbing van de havendelen Ooster- en Westerdok voorkomen werd.¹⁰

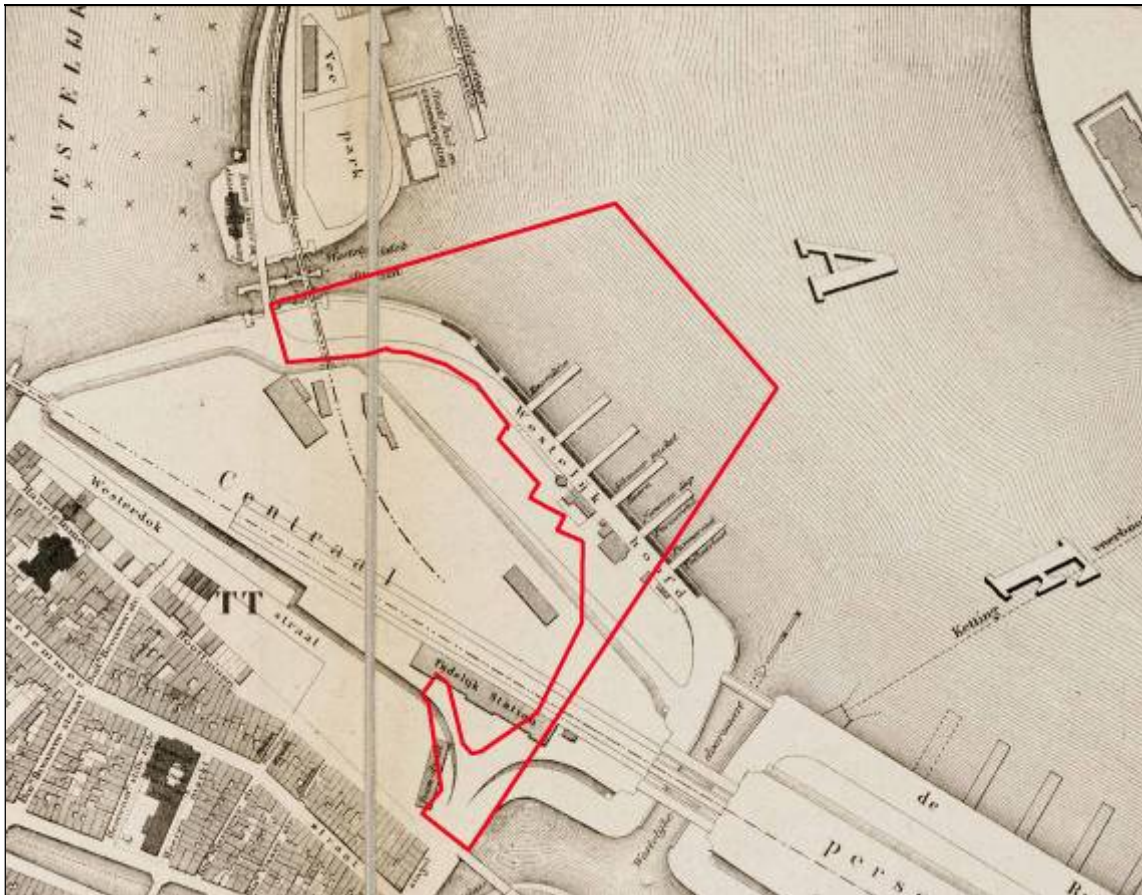
Deze maatregelen bleken niet afdoende om de verlanding van de haven tot een halt te brengen. In 1869 werd daarom het havenfront geheel afgesloten. Tussen 1872 en 1877 zijn drie eilanden, waaronder het Westelijk Stationseiland en een spoordijk ten behoeve van het nieuw te bouwen Centraal Station in het IJ aangelegd (afb. 6).¹¹ Daarmee ontstond het zuidelijk deel van het huidige plangebied.

Het Westelijk Stationseiland behield in de 19de en 20ste eeuw de havenfunctie. Aan de IJzijde van het eiland bevonden zich enkele aanlegsteigers van veerponten. Niet ver van de kade lag tot in de jaren '60 van de 20ste eeuw een vishal. De vis werd op de vismarkt op het Droogbakplein verkocht. Midden op het plein kwam het Droogbakgebouw te staan, dat diende als administratiekantoor voor de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij. Aan de De Ruyterkade (aan de andere kant van het spoor) kwamen vanaf de jaren '50 van de 20ste eeuw de kantoren van de haven(dienst), waarvoor het havengebouw van de architecten Dudok en Magnee is gebouwd. De Nederlandse Spoorwegen hebben het westelijke stationseiland in gebruik gehad als rangeerterrein. Tegenwoordig is op het eiland de NS-verkeersleidingspost gevestigd.

⁹ Schmall 1987, 120

¹⁰ Heijdra 1993, 25, 27

¹¹ Misset 2009, 69-71



6 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Van der Stok uit 1881 met de reeds aangeplempte stationseilanden, het Tijdelijke Station, de remise voor de paardentram, de Westerdokssluis en de Westelijke doorvaart

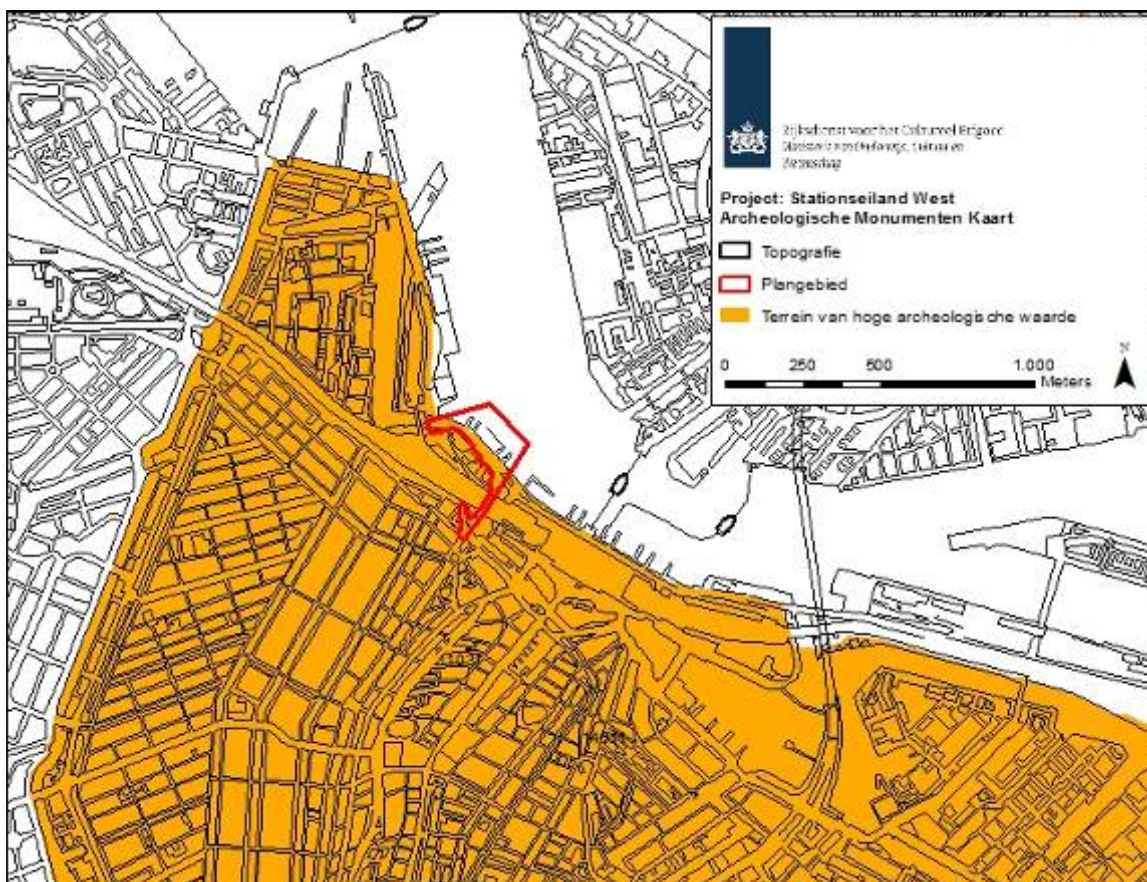


7 Het in 1884 voltooide administratiegebouw van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, het Tijdelijke Station en de paardentramremise, ca. 1889, vgl. afb. 6 (SAA)

3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied

3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart en Cultuurhistorische Waardenkaart

Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. In het gebied ligt wel een deel van een terrein dat op de AMK een hoge archeologische waarde heeft (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 in het volgende hoofdstuk en is gebaseerd op de historisch-topografische analyse.



8 Het plangebied Westelijk Stationseiland (rood omlijnd) op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, juli 2010)

3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel zijn in de directe omgeving drie locaties bekend met archeologische vondsten en structuren (afb. 9). Het gaat daarbij om één opgraving en twee waarnemingen. De vondsten en structuren die op deze vindplaatsen werden gedocumenteerd vormen een graadmeter voor het archeologisch potentieel van het plangebied. De drie vindplaatsen worden hieronder kort besproken.

Haarlemmer Houttuinen (HAH1)

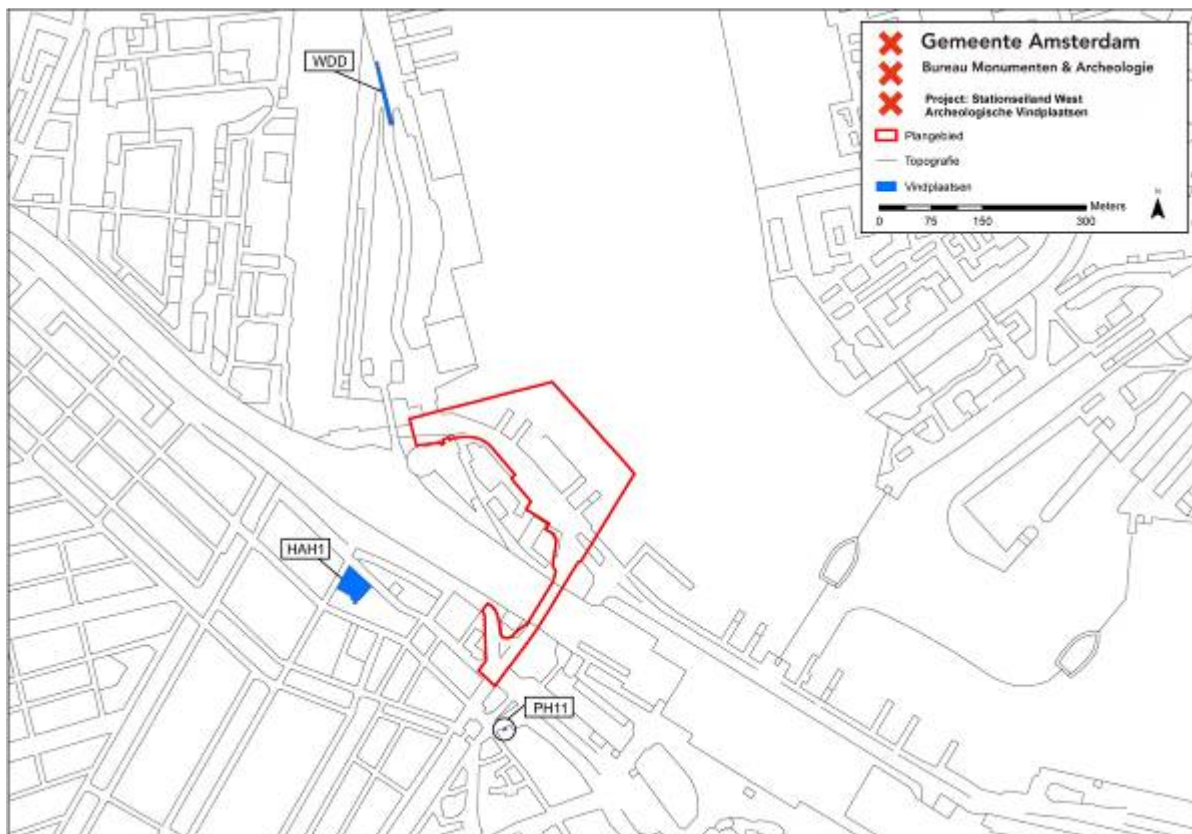
In 1981 is een opgraving uitgevoerd op het terrein van de gesloopte drukkerij Faddagon in de Haarlemmerhouttuinen. Dit stedelijk gebied ontstond tijdens de stadsuitbreiding van 1610. Deze strook grond ten noorden van de Haarlemmerdijk was aangeplempt en diende voor de opslag van hout, vandaar de naam Haarlemmer Houttuinen. Gedurende de eerste helft van de 17de eeuw werd het gebied dichter bebouwd. Het lag tot in de 19de eeuw direct aan het IJ. Bij de opgraving kwamen sporen van de voormalige drukkerij aan het licht, waaronder steendrukplaten (lithoplaten) uit de periode 1900-1930, met advertenties en speelkaarten. Voorts zijn restanten (beerputten en muurwerk) aangetroffen van woningen uit de 17de tot 19de eeuw.¹²

Prins Hendrikkade 1 (PH11)

In 1998 is tijdens een waarneming een muur van rode bakstenen gedocumenteerd in de kelder van het pand aan de Prins Hendrikkade 1. De muur dateerde uit de eerste helft van de 15de eeuw en behoorde waarschijnlijk tot de vroegste bebouwing op deze locatie. Lagen bagger, zand, turf en grote keien in de werkput hielden verband met de voormalige oeverzone aan het IJ langs het tracé van de huidige Prins Hendrikkade.

Westerdoksdiijk (WDD)

Tijdens werkzaamheden aan de Westerdoksdiijk in 2006 is een waarneming gedaan van een op palen gefundeerde houten vloer. De vloer was waarschijnlijk onderdeel van de kade van de 19de-eeuwse Westerdoksdiijk.



9 Overzicht van de relevante vindplaatsen in de omgeving van het plangebied

¹² N.N. 1981, 2

3.4.3 Bodemopbouw

Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft moet onderscheid worden gemaakt tussen het open IJ en het Westelijk Stationseiland. Op het eiland varieert de maaiveldhoogte tussen 0,5 en 2 m + NAP, ofwel 4 - 5,5 m boven de oorspronkelijke IJ-bodem. Die bodem zal echter door het dikke, 19de-eeuwse ophogingspakket enkele meters weggedrukt zal zijn, zodat eventuele archeologische sporen of vondsten minimaal 6 m beneden maaiveld liggen. In het open IJ ligt de bodem op 3,5 ÷ NAP. Vanaf dat niveau kunnen archeologische sporen voorkomen.

3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

Op basis van bovenstaande inventarisatie zijn binnen het plangebied archeologische sporen te verwachten die samenhangen met scheepvaart in het IJ en activiteiten aan wal. Bij de aanleg van het Westelijk Stationseiland in de 19de eeuw is het IJ voor een deel binnen het plangebied gedempt. De archeologische verwachting van de IJbodem in die zone is daarom negatief.

Ter plaatse van het open deel van het IJ kunnen resten worden verwacht die verband houden met scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepswrakken en voorwerpen die in het water gevallen zijn. In principe hebben dergelijke resten een wijde verspreiding. Scheepswrakken zijn weliswaar structuren met grote samenhang, maar tegelijk dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Daarnaast bestaat de kans dat de oorspronkelijke IJbodem door baggerwerkzaamheden voor een deel is verdwenen. De archeologische verwachting is laag.

4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van bovenstaande inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Westelijk Stationseiland materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis vanaf de 13de eeuw. Er zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met scheepvaart en de ontwikkeling van het havengebied. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag met drie zones:



Zone A: Nieuwe Waal

Archeologische verwachting: laag

Betreft de locatie van de Nieuwe Waal. Bij de inrichting van het Westelijk Stationseiland is de palenrij van de Nieuwe Waal geruimd. Bovendien zijn archeologische resten verstoord als gevolg van baggerwerk in het verleden. Er worden dan ook geen archeologische waarden meer verwacht.



Zone B: IJ

Archeologische verwachting: laag

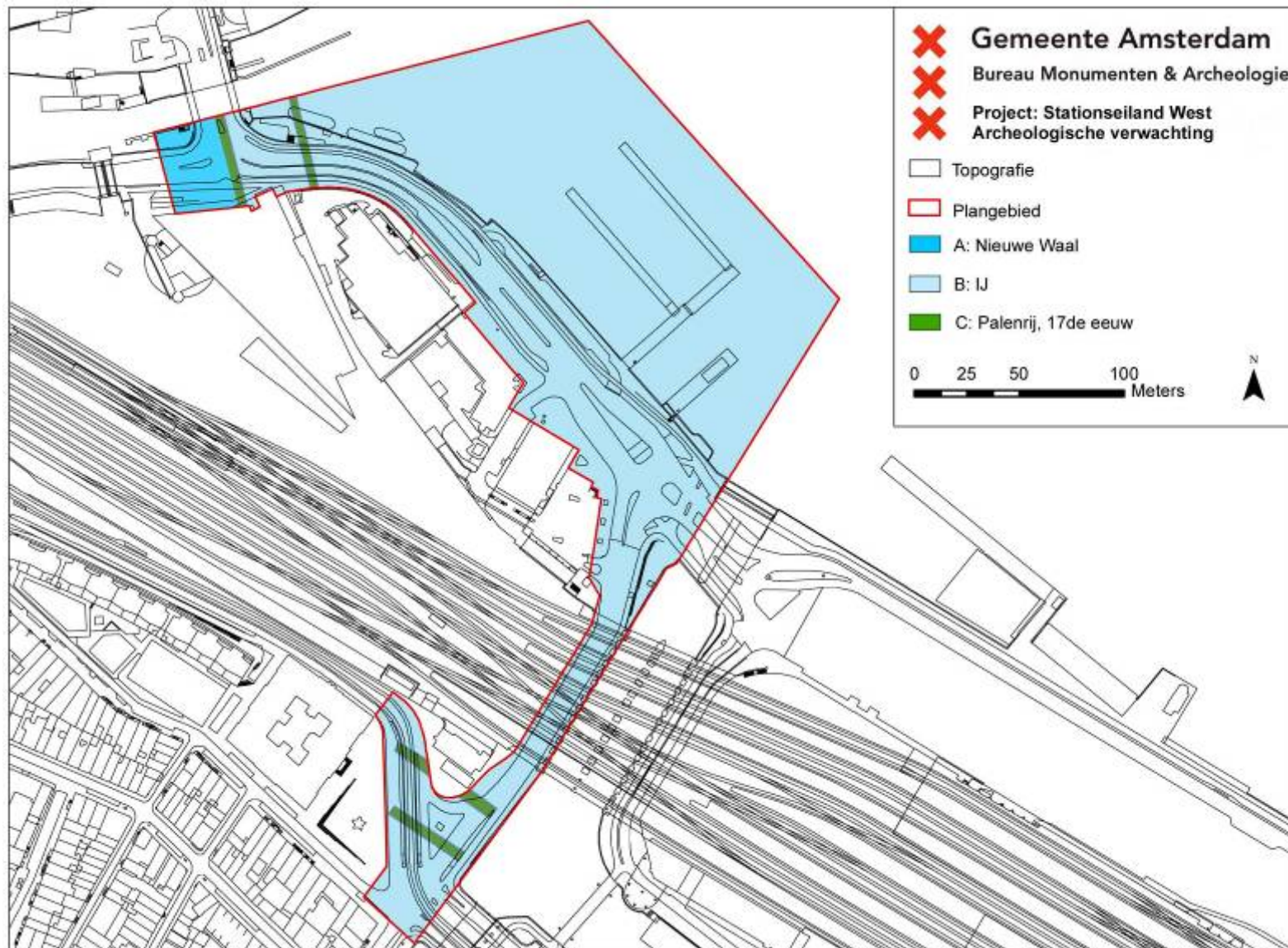
In de bedding van het IJ zijn scheepsresten of andere verzonken overblijfselen en afval te verwachten die verband houden met de historische scheepvaart, zeker vanaf de 13de eeuw of mogelijk vroeger. Deze resten hebben een lage trefkans en een wijde verspreiding, de archeologische verwachting is daarom laag.



Zone C: Palenrij, 17de eeuw

Archeologische verwachting: laag

Betreft het tracé van de dubbele palenrij van de Laag, die op twee locaties door het plangebied liep. Bij de inrichting van het Westelijk stationseiland in de 19de eeuw zijn de palenrijen geruimd, er worden dan ook geen resten van verwacht.



5 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied Westelijk 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 drie zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (Appendix: Beleidsvarianten)

Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones



Beleidsvariant 9: (verwachtingszone B deels, C deels)

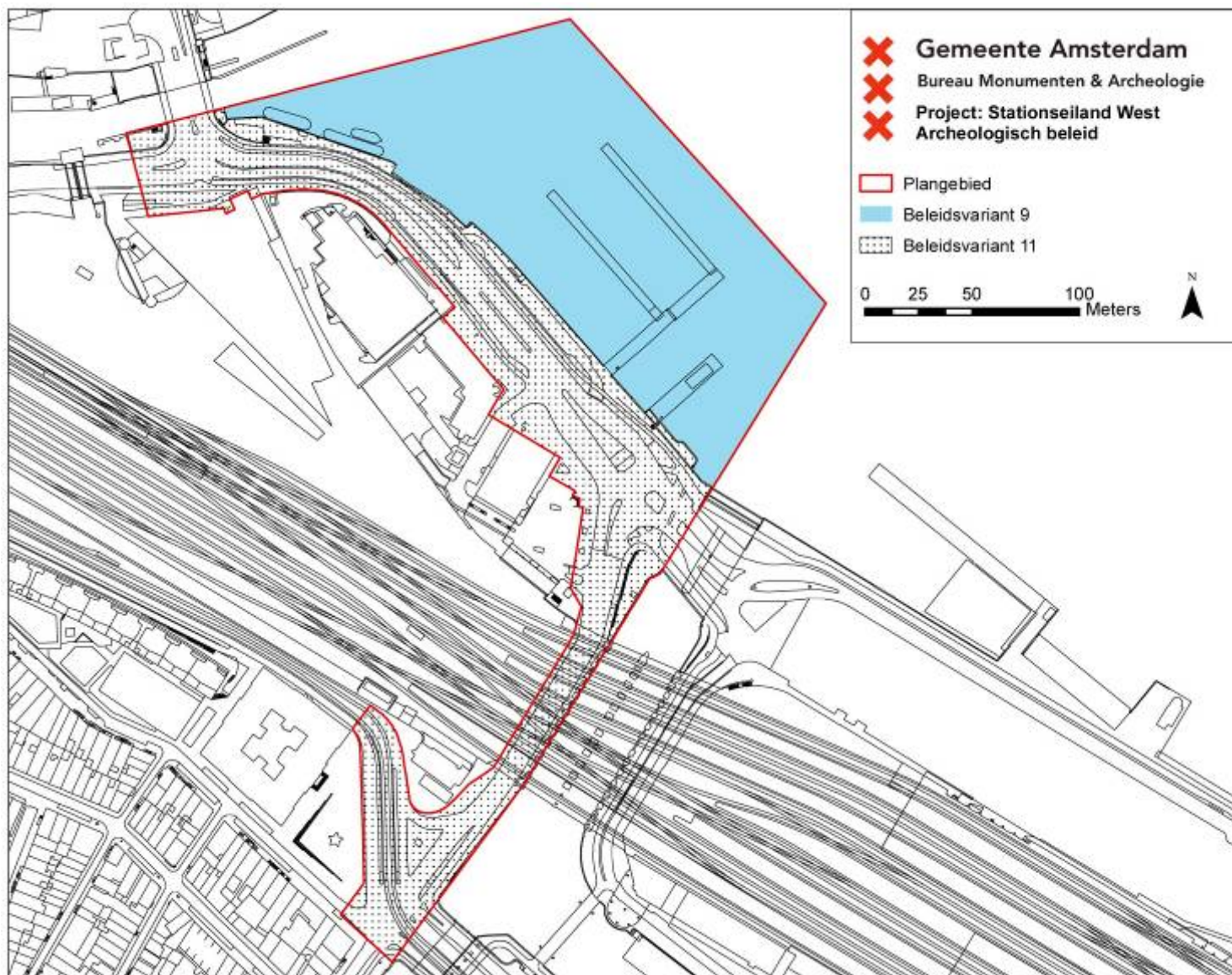
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 2500 m².



Beleidsvariant 11: (verwachtingszone A, B deels, C deels)

Voor dit deel van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij alle bodemingrepen.

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 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 Westelijk 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 (**verwachtingszones B deels, C deels**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de voormalige waterbodem kleiner dan 2500 m².

Voor de tweede beleidszone (**verwachtingszones A, B deels, C deels**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij elke bodemingreep.

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 wordt 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>

Atlas van Amsterdam: <http://intranet.atlas.amsterdam.nl>

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

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

Literatuur

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

Borger, G.J., 'Ontgonnen, bedijkt, bebouwd. De agrarische voorgeschiedenis van het stedelijk gebied', in: Heinemeijer, W.F. en Wagenaar, M.F., *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen 1987

Carasso-Kok, M. (red.), *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets*. Amsterdam 2004

Fremery, W. de, De opkomst der Amsterdamsche haven, *Amstelodamum* 22 (1925), 23-110

Gawronski, J.H.G., *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

Heijdra, T., *Kadraaiers & Zeekastelen. Geschiedenis van het oostelijk havengebied*, Amsterdam 1993

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

Misset, C., *De Haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling*. Amsterdam 2009

N.N., 'Opgraving Haarlemmer Houttuinen', *Het Profiel, Mededelingenblad van de Archeologische Werkgemeenschap voor Nederland afdeling Amsterdam e.o.* 4, 1980/1981, 2

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

Schmall, H., 'Het Groot Noordhollandsch Kanaal. Een nieuwe route naar zee', in Heinemeijer, W.F. & Wagenaar, M.F. *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*.

Ede/Antwerpen 1987, 120-123

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 I: 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 ongeachte 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 sporenvlaak 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

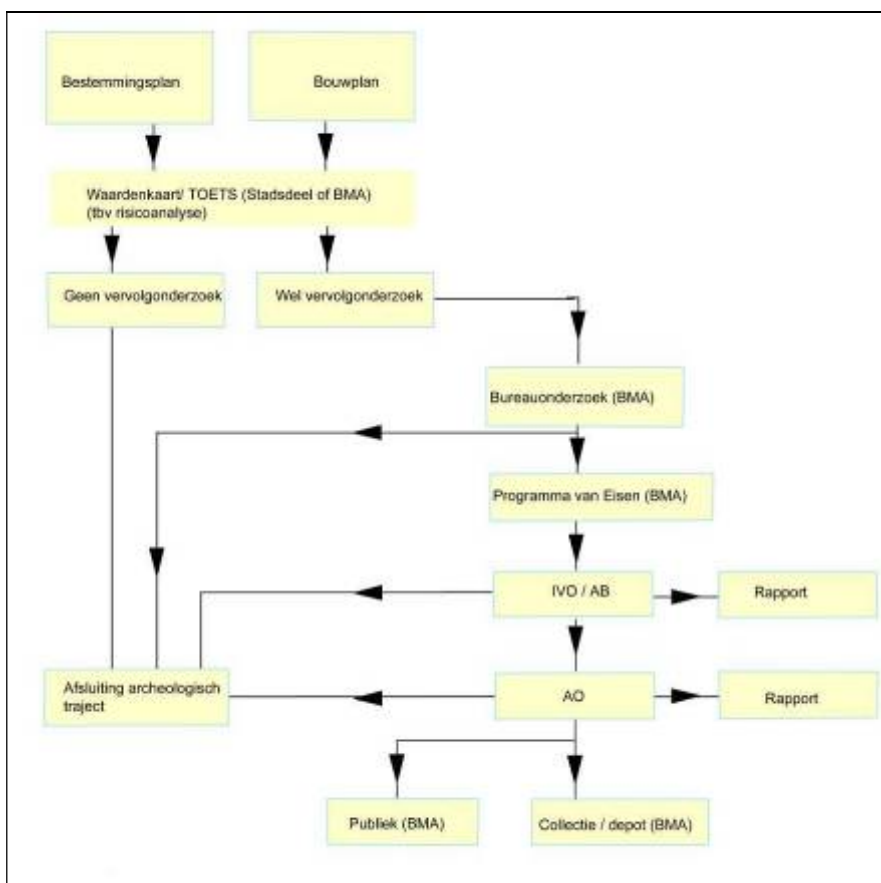
veldonderzoek geldt bij ingrepen in de (voormalige) waterbodem binnen het historisch centrum kleiner dan 2.500 m² en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m².

- 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 11-101

Voor akkoord controle proces en waardestelling:

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

Datum:
Status: definitief
Redactie: prof. dr. J. Gawronski
Tekst: drs. J. van den Dijssel, 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 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.

