



# **Archeologisch bureauonderzoek**

**Plangebied Water binnenstad  
Stadsdeel Centrum**

BO 10-004 Amsterdam 2010



# Inhoud

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>1 Administratieve gegevens plangebied</b>	<b>6</b>
1.1 Administratieve gegevens	6
<b>2 Wet- en regelgeving</b>	<b>7</b>
2.1 Algemeen	7
2.2 Nationale regelgeving	7
2.3 Provincie Noord-Holland	8
2.4 Gemeente Amsterdam	8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie	10
2.6 Situatie bestemmingsplangebied Water Binnenstad	12
<b>3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie</b>	<b>13</b>
3.1 Algemeen	13
3.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling en de waterwegen	14
3.3 Centrale functies binnen de waterinfrastructuur	17
A. Bruggen en sluizen	17
B. Marktpleinen	17
C. Beurtschippers en veerdiensten	17
D. Maritieme bedrijven	23
3.4 Beroepen langs het water: personele quotisatie 1742	25
3.5 Archeologische inventarisatie	28
3.6 Verstoringen inventarisatie	32
<b>4 Archeologische verwachtingskaart</b>	<b>34</b>
<b>5 Archeologische beleidskaart</b>	<b>37</b>
<b>Conclusie</b>	<b>39</b>
<b>Bronnen</b>	<b>40</b>
<b>Bijlage 1</b> Overzicht van een aantal marktlocaties in Amsterdam in de 18de eeuw	41
<b>Bijlage 2</b> De aanlegplaatsen van de veren en beurtschippers en hun bestemmingen in de 18de eeuw	42
<b>Bijlage 3</b> Gedempte waterwegen	43

## Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Stadsdeel Centrum een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Water Binnenstad. Met dit bureauonderzoek wordt het cultuurhistorische verleden van het waterwegensysteem in het gehele historische centrum in kaart gebracht. Aan de hand van deze inventarisatie wordt een verwachtingsbeeld opgesteld van de archeologische sporen in de waterbodems binnen het plangebied.

Uitgangspunt is een overzicht van de stedenbouwkundige ontwikkeling van water en waterwegen in de binnenstad. Deze historisch topografische kartering is uitgebreid met historische informatie over productie activiteiten en de aanwezigheid van werkplaatsen langs het water die neerslag van archeologisch materiaal in de waterbodem konden veroorzaken. Van dit ruimtelijke en inhoudelijke beeld is een archeologische verwachting opgesteld die omgezet is naar een beleidskaart. De kaart biedt een specificatie van de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg.

De beleidskaart maakt onderscheid in vier beleidszones die zijn afgeleid van de geïventariseerde archeologische verwachtingszones: zones met een bekende archeologische waarde, met een hoge verwachting, met een lage verwachting en zonder verwachting. Elke zone kent een specifieke normering om vast te stellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Een specificatie van deze beleidsregels per zone is te vinden op de beleidskaart (p 37-38).

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij BMA aangemeld dienen te worden. In gezamenlijk overleg met de opdrachtgever kunnen dan maatregelen worden genomen tot documentatie en berging van de vondsten.

## Inleiding

Het archeologisch bureauonderzoek van Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) betreft een inventarisatie van archeologische c.q. cultuurhistorische waarden binnen het plangebied Water Binnenstad, stadsdeel Centrum.

Amsterdam is een waterstad, die door tientallen kilometers grachten wordt doorkruist. In 2010 telt de stad nog 165 grachten, maar vroeger waren dat er nog meer. Sinds 1856 zijn ongeveer 20 grachten in het historisch centrum gedempt, zoals de Rozengracht, de Spuistraat en de Nieuwezijds Voorburgwal, om plaats te bieden aan het autoverkeer. Het waterwegensysteem van Amsterdam en dat van het stadsdeel Centrum in het bijzonder, is nog steeds een beeldbepalend onderdeel van de stedelijke infrastructuur. Aan de ringen van grachten ontleent de historische binnenstad zijn typische stedenbouwkundige voorkomen, waarmee Amsterdam zich als waterstad onderscheidt.

Vanuit het oogpunt van erfgoed zijn de bodems van deze waterwegen potentiële archeologische vindplaatsen. In de waterbodems zijn gedurende de gehele geschiedenis van de stad zaken te water geraakt, vanaf kades, bruggen of vaartuigen. Ook deze materiële overblijfselen zijn onderdeel van het stedelijk archeologisch erfgoed.

Dit bureauonderzoek gaat uit van een historisch-topografische analyse van de ontwikkeling van het waterwegennetwerk binnen de stedenbouwkundige plattegrond van Amsterdam. De verbinding naar de materiële cultuur in de waterbodems wordt gelegd middels een historische inventarisatie van productie- en ambachtelijke activiteiten aan of rond het water in de stad, die tot neerslag van materiaal kunnen hebben geleid. Deze gegevens bieden de basis voor een archeologische waardestelling van de waterbodems in stadsdeel Centrum. Uitgaande van de archeologische waardestelling wordt het beleid vastgesteld voor het behoud en/of documentatie van eventuele archeologische overblijfselen in verband met toekomstige bouwplannen.

Het archeologisch bureauonderzoek vindt plaats in het kader van de opstelling van het facetbestemmingsplan Water Binnenstad. Bij de voorliggende waardestelling is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, publicaties en archiefbronnen, in samenhang met informatie over archeologische vindplaatsen op vergelijkbare waterbodemplaatjes in de directe omgeving.

In het 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

Het plangebied omvat alle waterwegen binnen stadsdeel Centrum tussen het IJ en de Singelgracht. Uitzondering hierop zijn de wateren die binnen grootstedelijke gebieden vallen. Deze bevinden zich te noorden van de Prins Hendrikkade en omvatten onder andere het IJ, het Ooster- en Westerdok en de Dijkgracht.

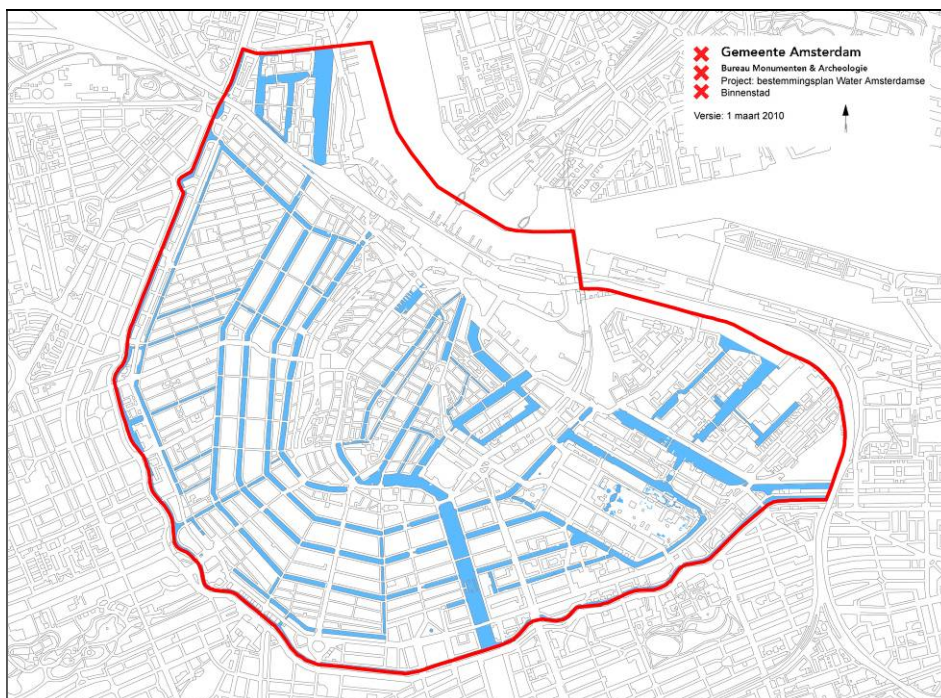
## 1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever Stadsdeel Centrum  
Contactpersoon Dhr. N. Karsijns  
Adres Postbus 202  
Postcode / plaats 1000 AE Amsterdam

### Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 E en G
ARCHIS meldingsnr.	39635		
X-coördinaat N	121.264	Y-coördinaat N	489.074
X-coördinaat O	123.958	Y-coördinaat O	486.617
X-coördinaat Z	121.669	Y-coördinaat Z	485.673
X-coördinaat W	120.081	Y-coördinaat W	487.246

### Locatie



1 Het bestemmingsplangebied Water Amsterdamse Binnenstad Noord (blauw) in de huidige topografische situatie. De grens van het stadsdeel is aangegeven met een rode lijn.

## 2 Wet- en regelgeving

### 2.1 Algemeen

Het archeologische erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud in de bodem of documentatie op maat gesneden maatregelen vergen. Het archeologische bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege de ruimtelijke aard van archeologische sporen en vondsten in de bodem heeft het archeologische beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de wijziging van de Monumentenwet 1988 met ingang van 1 september 2007 is de zorg voor het archeologisch erfgoed geïntegreerd in ruimtelijke ordeningsprocessen. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat in ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

### 2.2 Nationale regelgeving

Aan het einde van de jaren tachtig groeide het besef dat archeologische vindplaatsen in Europa ernstig werden aangetast door grootschalige infrastructurele werken, de toename van bouwlocaties en de intensivering van de landbouw. Om het archeologische erfgoed beter te beschermen hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta).

Een essentieel uitgangspunt van dit verdrag is dat behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (in situ) in iedere fase van planontwikkeling dient te worden meegewogen. Als behoud in de bodem (bv door middel van technische maatregelen en/of planaanpassing) geen optie is, dient het bouwplan te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen op een juiste wijze (volgens de wettelijk verplichte Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie) te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. Het verdrag stelt de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van archeologisch onderzoek. De nieuwe wet ter uitvoering van dit verdrag, de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz)<sup>1</sup>, is per 1 september 2007 definitief van kracht.

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg zijn vier wetten gewijzigd: de Monumentenwet 1988, de Ontgrondingenwet, de Wet milieubeheer en de Woningwet. De Wet op de Ruimtelijke Ordening bevatte al voorschriften om meer rekening te houden met archeologie ten behoeve van kwaliteitsverbetering van ruimtelijk beleid. Dit betekent o.a. dat elk bestemmingsplan

---

<sup>1</sup> Stb. 2007, nr. 42.

op archeologisch beleid zal worden getoetst.<sup>2</sup> Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief heeft het archeologische beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de wetswijzigingen worden archeologische belangen vanaf het begin van de besluitvorming in de ruimtelijke ordening meegewogen. Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht.<sup>3</sup>

## 2.3 Provincie Noord-Holland

Per 1 juli 2008 is de nieuwe wet Ruimtelijke Ordening (Wro) in werking getreden. Hierdoor is de verhouding tussen de provincie en de gemeenten gewijzigd. In het beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland omschrijft de provincie haar rol.<sup>4</sup> Hierbij staat de samenwerking met gemeenten op basis van gemeentelijke en de provinciale structuurvisie centraal. Tevens handhaaft de provincie de Belvédère-benadering, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten met een Beeldkwaliteitplan hanteert de Provincie tevens het beleidskader en het streekplan. Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

In het beleidskader is opnieuw de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen, waarin gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

De provinciale beleidsintentie is om invulling aan de primaire doelstelling van het Verdrag van Malta te geven en archeologische reservaten aan te wijzen. Deze gebieden dienen om archeologische monumenten duurzaam te beschermen en te beheren en daarmee voor toekomstig onderzoek te bewaren.<sup>5</sup> Daarnaast betreft de provincie nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing.

## 2.4 Gemeente Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen.<sup>6</sup> Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. Tegen deze achtergrond is de afdeling Archeologie BMA in 2001 gestart met een nadere inventarisatie van archeologische verwachtingen in elk afzonderlijk stadsdeel. Hiertoe worden onder meer verschillende historische kaartbeelden van het stadsdeelgebied met elkaar vergeleken. Deze inventarisatie is bedoeld als een verfijning van het verwachtingsbeeld van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland, en de landelijke Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) waarin de stedelijke gebieden niet gekarteerd zijn.

---

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988.

<sup>4</sup> Provincie Noord-Holland 2006.

<sup>5</sup> Van Eerden 2008, 14-15.

<sup>6</sup> BMA 2005, 58.



De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden kan in een bestemmingsplan (o.a.) worden geregeld met een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 3.3.a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet een rapport dient te overleggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet. Zowel aan een aanlegvergunning als vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 sporenvak zichtbaar wordt. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

- 9: Gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen en buiten het historische centrum van Amsterdam. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem binnen het historisch centrum kleiner dan 2.500 m<sup>2</sup> en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup>.

- 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 m<sup>2</sup> 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 ed. 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.

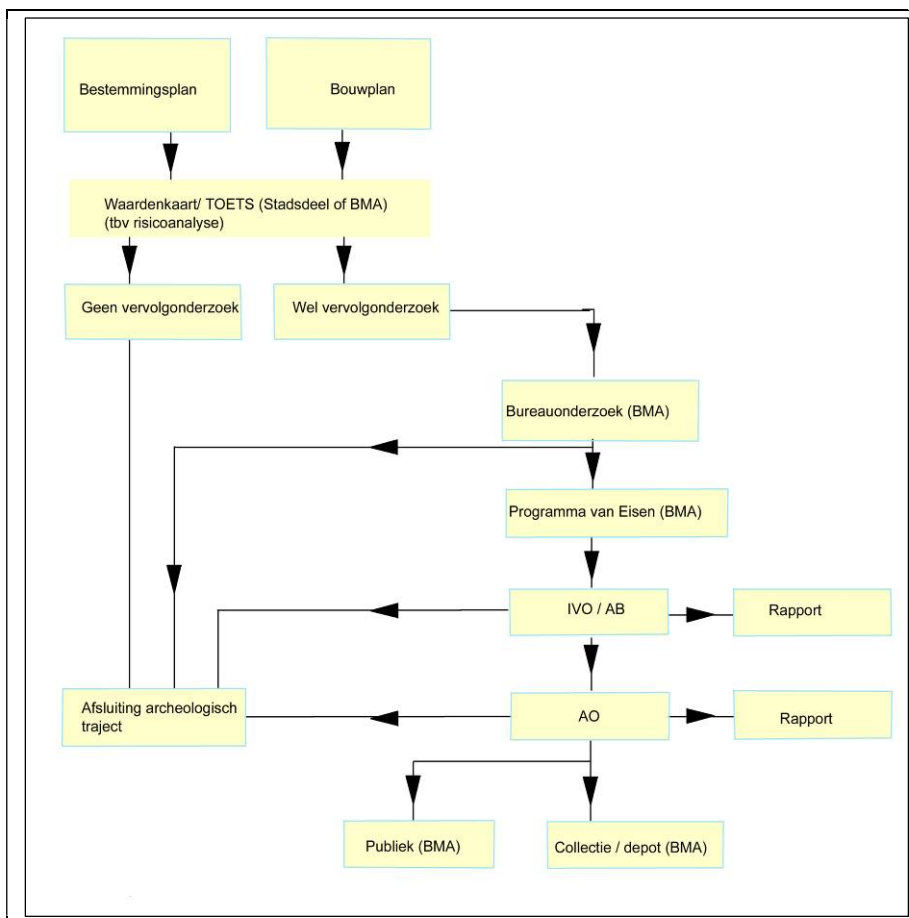
## 2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

Voor de inpassing van archeologisch onderzoek in het proces van de ruimtelijke planvorming bestaat een standaard pakket van maatregelen waarvan de kwaliteitsnormen door het ministerie van OCW zijn opgesteld (KNA: Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie). De maatregelen gaan uit van een gefaseerde aanpak, zodat per plangebied, al naar gelang de locatie, de aard van de bodemingreep en de archeologische verwachting, een op maat gesneden programma kan worden opgesteld. Er is sprake van een gefaseerde aanpak waarbij een onderscheid gemaakt wordt in het Bureauonderzoek (BO), eventueel gevolgd door het Inventariserend Veldonderzoek (IVO) en de Archeologische Opgraving (AO) of een Archeologische Begeleiding (AB).

Het IVO 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 AO wordt uitgevoerd in geval er sprake is van een vindplaats met archeologische resten die volledig dienen te worden gedocumenteerd en geborgen.

Een AB houdt in dat er geen apart archeologisch onderzoek plaatsvindt voorafgaand aan het bouwproces, maar dat de bouwingreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Volgens de vigerende KNA voorschriften kan dit alleen in geval van uitzondering, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een beperkte bodemingreep op een gewaardeerd terrein of een AMK-terrein. 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 verloren gaan zonder een archeologische opgraving (afb. 2). De wijze waarop de verschillende archeologische werkzaamheden worden uitgevoerd is afhankelijk van de omvang van de bouwlocatie, de aard van de archeologische resten

en de opzet van het civiel technisch programma. Goede integratie van de het archeologisch programma in het bouwproces is een belangrijke voorwaarde voor efficiëntie in de uitvoering.



2 Stroomschema archeologisch onderzoek.

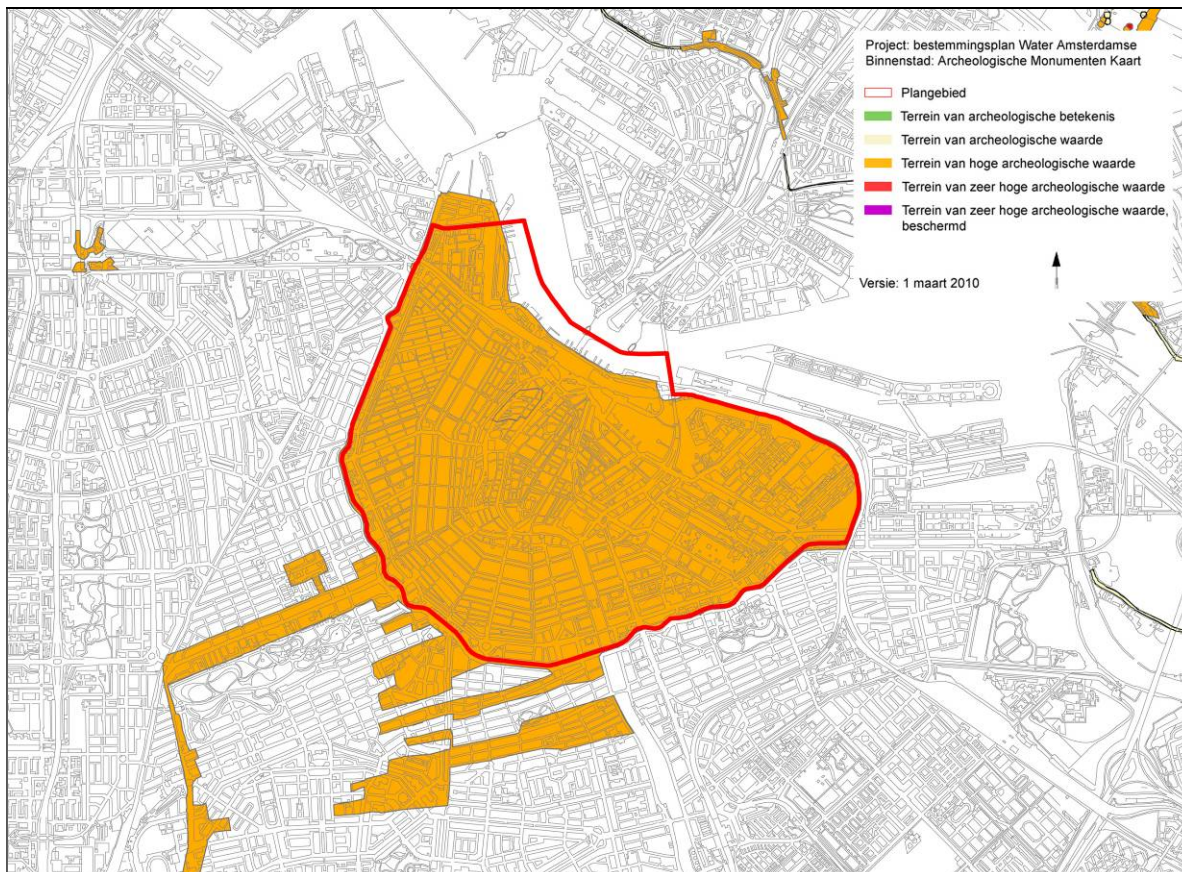
Indien een archeologische waardestelling in het kader van een bestemmingsplan geformuleerd wordt, zal hieruit pas een eventueel veldonderzoek voortkomen wanneer bouwaanvragen in het kader van het betreffende bestemmingsplan ingediend worden. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het (laten) opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Ondanks de maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de wettelijke meldingsplicht van kracht.<sup>7</sup> Dit houdt in dat de uitvoerder of opdrachtgever de gemeente over de vondst dient te informeren zodat maatregelen ter documentatie of berging ervan getroffen kunnen worden.

<sup>7</sup> Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988.

## 2.6 Situatie bestemmingsplangebied Water Binnenstad

Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. Wel valt het plangebied binnen een zone waarvoor volgens de Archeologische Monumenten Kaart (AMK: terrein 14.611) en de provinciale Cultuur Historische Waardenkaart (CHW: MLA 245A) een hoge archeologische waardering geldt (afb. 2). Dit verwachtingsbeeld is algemeen van aard en dient in het kader van meer precieze bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt uit de historisch topografische analyse in het volgende hoofdstuk.



3 Plangebied water Amsterdamse Binnenstad, met een rode lijn aangegeven, op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Het plangebied valt binnen een gebied met een hoge archeologische waardering (oranje, nummer 14.611). De Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het kaartbeeld van de AMK.

## 3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie

### 3.1 Algemeen

Amsterdam en water, een haat-liefde verhouding vanaf het allereerste begin. De stad ontstond in het water, in een zompig veengebied, aan de Amstel en het IJ. De huidige topografie is in belangrijke mate bepaald door de ligging van de nederzetting aan de rivier en het open water van het IJ. Amsterdam moest haar bouwgrond op het water veroveren, met dijken, ophogingen, funderingen, sluizen en gemalen. In de groei van de stad groeide het water mee. De stadsontwikkeling laat zich glashelder lezen uit de waterwegen die met het uitdijen van de stedelijke structuur ontstonden. De hele Amsterdamse stadsgeschiedenis is getekend door een onophoudelijk gegraveerd van grachten en kanalen. Op de plattegrond van het huidige Amsterdam zijn de verschillende waterpatronen van de middeleeuwse stad, de 17de-eeuwse grachtengordel, de 19de-eeuwse ring, de ring '20-'40 en de naoorlogse stad nog duidelijk zichtbaar.

In de verschillende ontwikkelingsfasen van Amsterdam werden de mogelijkheden van deze waterrijke omgeving ten volle benut en waar nodig geoptimaliseerd door de aanleg van sloten, grachten en havens. De infrastructuur van waterwegen die hierdoor ontstond bood Amsterdam in de 17de eeuw de mogelijkheid uit te groeien tot de wereldstad aan het IJ. De functie van de waterwegen was aan veranderingen onderhevig, vaak als gevolg van nieuwe stadsuitbreidingen. Deze veranderingen varieerden van het opnemen van bestaande perceelssloten in het stedelijke net van vaarwegen tot het herbesteden van in onbruik geraakte verdedigingsgrachten voor woon- en werkverkeer.

Het water in de stad was niet alleen een fysiek element in de topografische structuur maar bood tevens een podium voor verschillende sociale-, economische- en culturele processen. Deze processen vertaalden zich in interactie tussen mens en het water. Het water dat door de stad stroomde werd niet alleen gebruikt om op te varen, maar ook om in te wassen, van te drinken of om afval in te storten. Ook was water de plek in de stad waar je zaken, niet expres, in kwijt kon raken. Deze materiële neerslag in de waterbodems is een afspiegeling van de stedelijke geschiedenis. De waterwegen behoorden tot de openbare ruimte, waren voor iedereen toegankelijk. Ze bevatten daarom in archeologisch opzicht een doorsnede van de materiële cultuur van Amsterdam door de eeuwen heen. Hoe langer een waterloop in gebruik was, des te gevarieerder en omvangrijker kan het vondstenspectrum in de waterbodem zijn. Daarnaast is ook de functie van een waterloop in een bepaalde periode van invloed op de archeologische verscheidenheid. Historische perioden kenmerken zich doorgaans door een grotere variatie in materiële cultuur dan de oudere, prehistorische perioden.

Om deze historische ontwikkeling te kunnen reconstrueren en om het archeologisch potentieel van de waterbodems vast te kunnen stellen, is gebruik gemaakt van historisch-topografische bronnen, archiefstukken en informatie over al bekende archeologische vindplaatsen in waterbodem. Ook zijn de mogelijke verstoringen van waterbodems geïnventariseerd. In de volgende paragrafen wordt per bron ingegaan op de toepasbaarheid voor de reconstructie en de archeologische waardstelling en komt het resultaat van de inventarisatie aan bod.

### 3.2 Stedenbouwkundige ontwikkeling en de waterwegen

Historische archeologie en stads kernonderzoek in Amsterdam zijn nauw verbonden met de studie van de historische stadsontwikkeling van de stad. Bij de verschillende cycli van stadsuitbreidingen werden telkens nieuwe grachten gerealiseerd. Zo kwam een uitgebreid en ingewikkeld waterwegennetwerk tot stand (afb. 4). Uitgangspunt voor dit beeld zijn de vele stadsplattegronden die zijn verschenen sinds de vogelvluchtkaart van Cornelis Antonisz van 1544. Deze stadsplattegronden bevatten informatie over de topografische ontwikkeling en verschaffen ook inzicht in de opvattingen van de ruimtelijke ordening uit die tijd. Voor de onderstaande historisch-topografische inventarisatie is gebruik gemaakt van de stadsplattegronden van Cornelis Antonisz (1544), Pieter Bast (1597), Balthasar Florisz. van Berckenrode (1625 en 1657) en tot slot de plattegrond van Gerred de Broen (1732 en 1774).

Amsterdam vindt z'n 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 en 170 m bij de monding in het IJ. De aanleg van de Dam in de 13de eeuw maakte een einde aan deze directe afwateringsverbinding met het IJ. De waterkering markeerde tevens een nieuw gebruik van de waterloop als stadsrivier binnen een stedelijke structuur die zich gaandeweg verdichtte. Voor die periode was al de eerste bewoning ontstaan op een reeks van aaneengesloten terpen langs de oevers van de Amstel, met de Nieuwendijk aan de westzijde en de Warmoesstraat aan de oostzijde. De bebouwing bestond uit woonhuizen, deels met (gespecialiseerde) werkplaatsen. Het Damrak vormde, als intensief bevaren haven, samen met de Dam het hart van de nederzetting. Bij de monding werden de beide Amstel oevers in de 14de eeuw verbonden door de Nieuwe Brug. Het is bekend dat toen al de landzijde van de nederzetting was omgeven door een verdedigingswal. Vanaf de 14de eeuw werden de oevers van de Amstel in een aantal fasen aangepakt. Hierdoor bleef uiteindelijk nog maar een breedte van 65 m over bij het Damrak en 30 m op het Rokin.

In de 14de eeuw groeide de nederzetting verder zuidwaarts langs de Amstel. Na het verkrijgen van stadsrechten in 1342 werden de Oudezijds- en Nieuwezijds Voorburgwal gegraven. Met de vrijgekomen grond werd aan de binnenzijde van deze grachten een verdedigingswal rond de stad aangelegd. De Nieuwezijds Voorburgwal volgde deels de loop van de al bestaande Boerenwetering, die oorspronkelijk in de Amstel (het Damrak) uitmondde bij de Nieuwezijds Kolk. Aan de zuidzijde van de nederzetting sloot de Nieuwezijds Voorburgwal via het Spui aan op de Amstel. Aan de overkant mondde de Oudezijds Voorburgwal via de Grimburgwal uit op de rivier. De noordelijke begrenzing liep langs de Nieuwezijds Armsteeg en de Sint Olofspoort aan de kop van de Warmoesstraat. De nieuwe Brug sloot hier op aan, niet alleen als oversteekplaats, maar tevens als onderdeel van de noordelijke verdediging van de stad. Ook was dit een plek aan de haven tussen Damrak en IJ waar zich handelsactiviteiten ontplooiden.<sup>8</sup> In het laatste kwart van de 14de eeuw werden parallel aan de burgwallen de Nieuwezijde Achterburgwal (de huidige Spuistraat) en de Oudezijds Achterburgwal gegraven. Deze grachten hadden niet primair een militaire functie (als vestinggracht), maar zorgden eerder voor de afwatering van het achterland op de Amstel.

Bij de stadsuitbreiding van 1425 werden de Geldersekaade, Kloveniersburgwal en het Singel als nieuwe verdedigingsgrachten gegraven. Aan de stadzijde van deze grachten werd een aarden wal opgeworpen. Het nu omsloten stedelijk gebied langs de voorburg- en achterburgwallen raakte geleidelijk aan bebouwd. In 1481 werd gestart met het vervangen van de verdedigingswal door een stenen stadsmuur. Direct buiten deze stadsmuur lag aan de oostzijde van de stad het nautisch

<sup>8</sup> Gawronski en Kranendonk 2008, 32-38.

industrialgebied de Lastage met de Oude Waal als haven. Ter bescherming van dit buitenstedelijke havengebied werd in ca 1515 een verdedigingsgracht gegraven, de huidige Oudeschans. In deze fase van stadsuitbreiding verplaatste de haven zich uit het Damrak en ontstond het eerste havenfront aan het IJ.

In de periode 1585-1663 groeide de stad door vier opeenvolgende stadsuitbreidingen. Bij de Eerste Uitleg (1585) werd de stadsrand aan de westzijde verlegd. Tussen de Singel en de nieuwe aarden stadswal groef men een smalle binnengracht, die in 1613 zou worden omgevormd tot de tegenwoordige Herengracht.<sup>9</sup> Nog voordat deze stadsuitbreiding was voltooid volgde de Tweede Uitleg (1592), een uitbreiding aan de oostzijde met het wooneiland Vlooienburg dat werd aangeplempt in de Amstel en de werfeilanden Marken, Uilenburg en Rapenburg die ontstonden door het graven van een stelsel van grachten in het bestaande buitendijkse land.

In 1613 werd de stad met de Derde Uitleg aan de westzijde belangrijk uitgebreid. De verdedigingsgracht uit 1585 werd gekanaliseerd en parallel hieraan werden nog twee grachten gegraven. Met de Heren-, Keizers- en Prinsengracht ontstond zo de grachtengordel die werd bestemd als woonwijk voor de welgestelden. De Derde Uitleg voorzag ook in een afzonderlijk woon- en werkkwartier, 'het Nieuwe Werck', dat nu bekend staat als de Jordaan. In deze ambachtelijke wijk bleef de oude perceelsindeling van het landelijke veenontginningsgebied gehandhaafd waarbij perceelsslotten werden vergraven tot grachten. Aan deze grachten vestigde zich bedrijven die afhankelijk waren van aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten. Met de aanleg van de westelijke haveneilanden in het IJ onder de Jordaan breidde het havenfront zich verder westwaarts uit. Aan de buitenzijde van dit nieuwe stadsgebied kwam een aarden stadswal met elf bolwerken.

Met de Vierde Uitleg van 1663 werd de grachtengordel naar het oosten over de Amstel doorgetrokken tot aan het IJ. Hier waren kort daarvoor de drie oostelijke haveneilanden Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg gerealiseerd. De nieuwe bakstenen stadswal (met nu in totaal 26 bolwerken) volgde met de gracht het tracé van de huidige Singelgracht. Na voltooiing van de Vierde Uitleg verminderde de vraag naar nieuwe woningen. Hierdoor bleef het nieuwe stedelijke gebied aan de oostzijde van de Amstel lange tijd onbebouwd. In 1682 werd een aantal nog lege erven ingericht als een wandel, rij- en tuingebied, dat bekend werd onder de naam de Plantage. Rond het Roeterseiland ontstonden industriële complexen zoals een spiegelmakerij, glashuis, ijzergieterij en brandewijnstokerijen. De vervuiling die deze industrieën veroorzaakten werd door het stadsbestuur zo veel mogelijk aan banden gelegd, bijvoorbeeld door de verordening aan de branders op het Roeterseiland dat ze geen vuiligheid in de grachten en burgwallen mochten laten lopen.<sup>10</sup> Het gebied rondom het Weesperstraat tussen Nieuwe Achtergracht en Nieuwe Prinsengracht werd in de periode 1847-1865 gebruikt als stedelijke asbelt, waar as en vuilnis werden opgeslagen om te kunnen hergebruiken als meststoffen.

De Prinsengracht en de Singel werden voor het verbinden van de verschillende delen van de stad de belangrijkste waterwegen. Beide grachten hadden via een sluis direct toegang tot het IJ. Om de transportroute over het water te optimaliseren werden in het oostelijk deel van de grachtengordel een aantal radiaalgrachten gegraven tussen de Prinsengracht en de Lijnbaansgracht.<sup>11</sup> Aan de noordzijde van de stad, ingesloten tussen de Oostelijke- en Westelijke eilanden, lag een stedelijk areaal dat zich van de rest van de stad onderscheidde door de ligging in open water: het havenbekken in het IJ. Dit gebied vormde het dynamische middelpunt van Amsterdam's maritieme handelsnetwerk (afb. 4).<sup>12</sup>

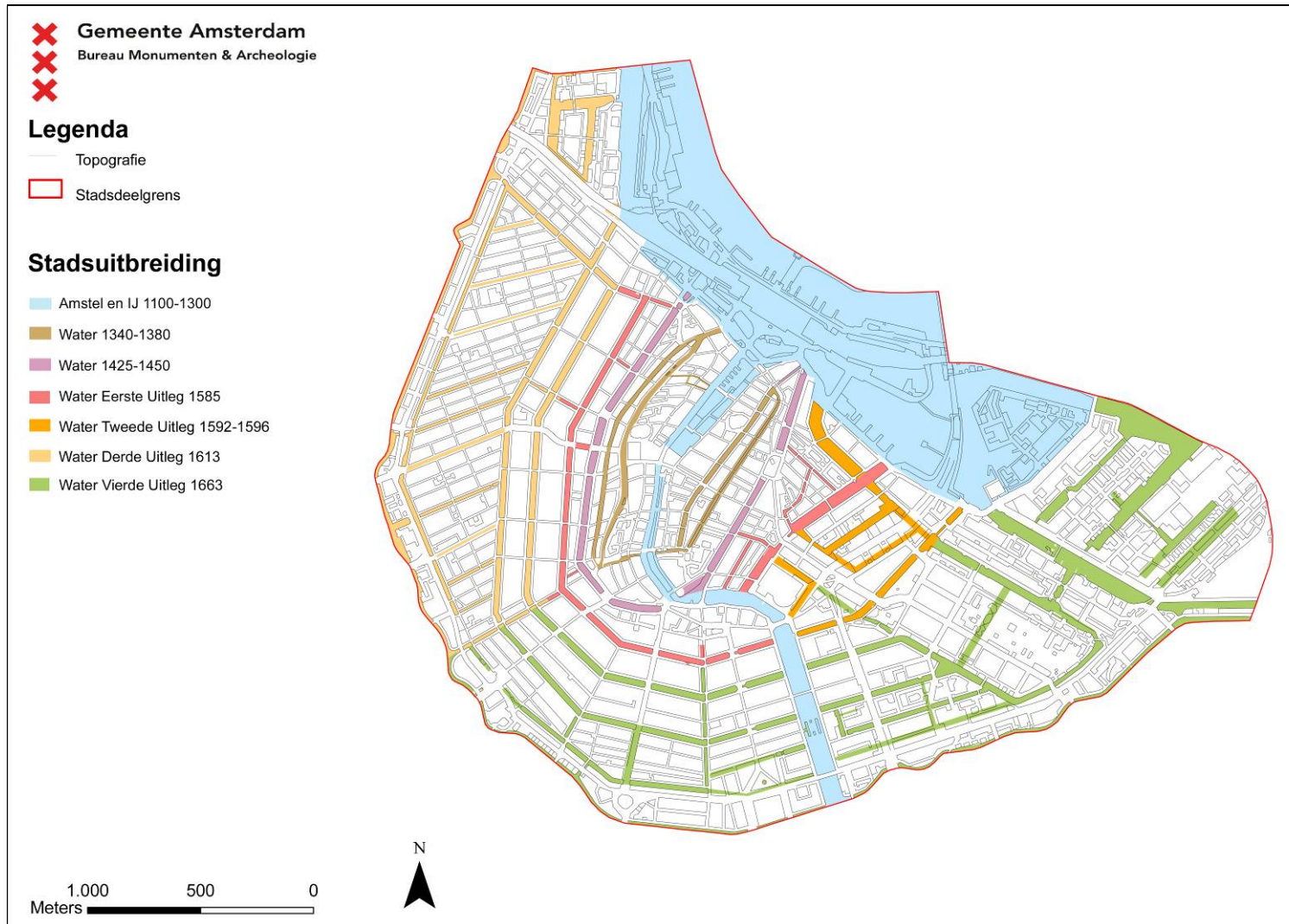
---

<sup>9</sup> Carasso-Kok 2004, deel 2, 21.

<sup>10</sup> Wagenaar 1765, 481.

<sup>11</sup> Abrahamse 2010, 265-266.

<sup>12</sup> Gawronski 2009, 16-17.



4 Topografische ontwikkeling van het waterwegennetwerk van het historisch centrum van Amsterdam



### 3.3 Centrale functies binnen de waterinfrastructuur

Verschillende factoren bepalen de hoeveelheid en de variëteit van archeologisch materiaal dat in de waterbodems van het stedelijk waterwegennetwerk kan wegzinken. Deels is dit de duur van de gebruikperiode en voor een ander deel is de mate van intensiteit van menselijke activiteiten op en rond de desbetreffende waterplek van invloed. Dit betekent dat de functionele eigenschappen van de infrastructuur een graadmeter zijn voor het archeologisch potentieel van een waterbodem.

Vanaf de aanleg van de dam in de Amstel in de 13de eeuw ontstond er een waterwegennetwerk aan het IJ en de Amstel met een reeks van knooppunten. Op allerlei plekken langs het water werden goederen verzameld en overgeslagen. Ook werden in de stedelijke infrastructuur centrale plaatsen gecreëerd waar sprake was van verhoogde concentraties van mensen, van activiteiten en daarmee van goederen en materiële neerslag.

Aan de hand van historische stadsplattegronden kunnen een aantal verschillende categorieën centrale plaatsen in de nabijheid van water worden onderscheiden:

- A) bruggen en sluisen waar schepen en mensen samenkwamen
- B) marktpleinen waar niet alleen handel werd gedreven maar die ook grote aantallen mensen aantrokken
- C) aanlegsteigers van beurtschippers en veerdiensten met goederen- en personenvervoer
- D) maritieme bedrijven met werkplaatsen en opslagfaciliteiten.

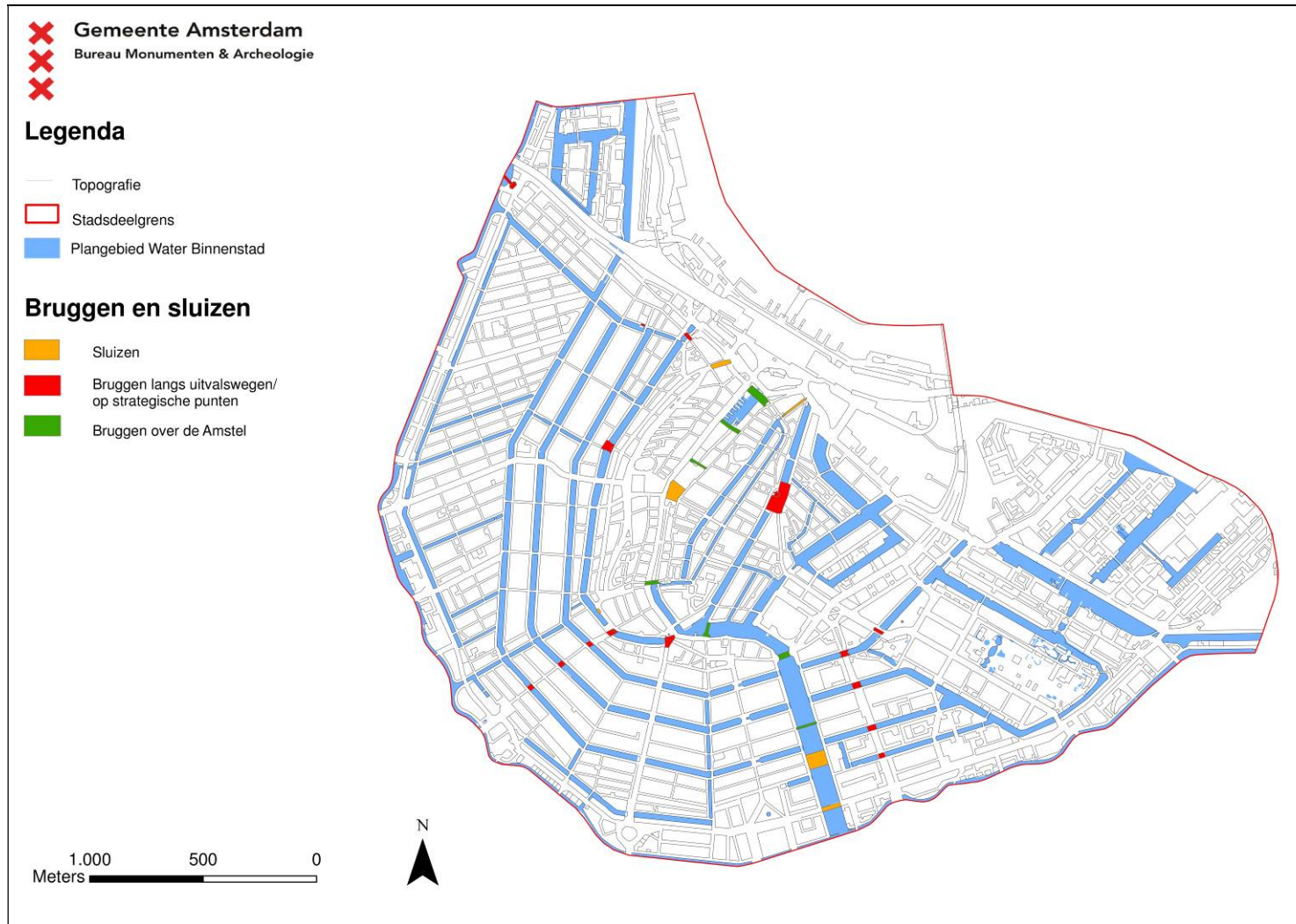
Deze centrale plaatsen binnen de stedelijke infrastructuur zorgen voor verhoogde menselijke activiteiten met daarmee een verhoogde kans op materiële clustering van archeologisch vondstmateriaal door de eeuwen heen op de waterbodem ter plekke.

#### A. Bruggen en sluisen

Bruggen zorgden in de eerste plaats voor een doorgaande verkeersverbinding tussen twee oevers. Hier was sprake van ononderbroken stedelijk verkeer, maar ook van scheepvaartverkeer onder de brug door. Door deze concentratie van verkeersbewegingen kunnen hier meer dan op andere plekken langs het water zaken in het water terecht komen, bijvoorbeeld doordat passanten iets verliezen of doordat iets per ongeluk over boord raakt. Vanaf bruggen werd ook afval gedumpt dat in de relatief diepere vaargeul midden in de waterweg wegzonk.

Op locaties waar de bruggen ook een uitvalsweg vormden, maakten zij vaak onderdeel uit van de verdedigingslinie van de stad, soms voorzien van een stadspoort. Naast een militaire functie, met alle voorwerpen die daarbij horen (wapens etc), hadden dit soort locaties in de stad ook een administratief doel: hier was toegangscontrole, waar tol werd geïnd of havengeld werd betaald. Bruggen speelden ook een belangrijke rol in de openbare ruimte als ontmoetingsplek. Mensen kruisten elkaar hier of ze bleven staan om te kijken naar activiteiten op het water en de kade. Deze combinatie van activiteiten en functies verhoogt de mate van materiële neerslag vanaf de brug.

Voor de verwachting van een hoge archeologische dichtheid in de waterbodem rond bruggen is een selectie gemaakt van het totaal van de bruggen in stadsdeel Centrum op basis van deze gecombineerde functies (afb. 5).



5 Bruggen langs uitvalswegen (waaronder de Amstel) en sluisen

## B. Marktplainen

Amsterdam heeft sinds de 14de eeuw het recht om dag-, week- en jaarmarkten te houden. De jaarmarkten (in het voorjaar, rond Pinksteren en in het najaar) waren zogenaamde vrijmarkten waar een grote verscheidenheid aan producten aan de man werd gebracht en die voor iedereen toegankelijk waren. Tijdens deze jaarmarkten werden vele honderden kramen opgesteld verspreid over de stad.

Op de reguliere dag- en weekmarkten in de stad werden in tegenstelling tot de jaarmarkten slechts een bepaalde productgroep (manden en matten, zuivel) of een specifiek artikel (turf of rookpijpen) verhandeld.<sup>13</sup> Deze markten hadden vaste plekken in de stad. Sommige straatnamen in Amsterdam, zoals de Stromarkt, Oude Turfmarkt en Teertuinen verwijzen nog naar de markt die daar in het verleden werd gehouden.

De keuze van de marktlocaties werd sterk bepaald door de aanvoermogelijkheden van de handelswaar. Het grachtenstelsel in de stad was het belangrijkste transportsysteem voor de goederen die in steeds grotere hoeveelheden op de markten verhandeld werden. Het stelsel sloot via de Amstel en het IJ aan op het waternet in het omliggende platteland dat functioneerde als het voornaamste herkomstgebied voor de dagelijkse levensmiddelen van de stedelingen, en via de haven feitelijk op de transport netwerk van mondiale scheepvaart.

Markten werden niet alleen gehouden op pleinen aan het water, maar ook op de kades langs de grachten. Het gebrek aan ruimte op deze markten werd simpelweg opgelost door de handelswaar aan boord te houden van de schuiten en bootjes die langs de kade werden afgemeerd.<sup>14</sup>

Tot in de eerste helft van de 20ste eeuw werd bij het inrichten van marktlocaties in Amsterdam rekening gehouden met de aanvoer van goederen over water. Bij het aanleggen van de Centrale Markt in 1934 werden nog insteekhavens gegraven omdat veel dagelijkse producten over water werden aangevoerd (afb. 6).<sup>15</sup>

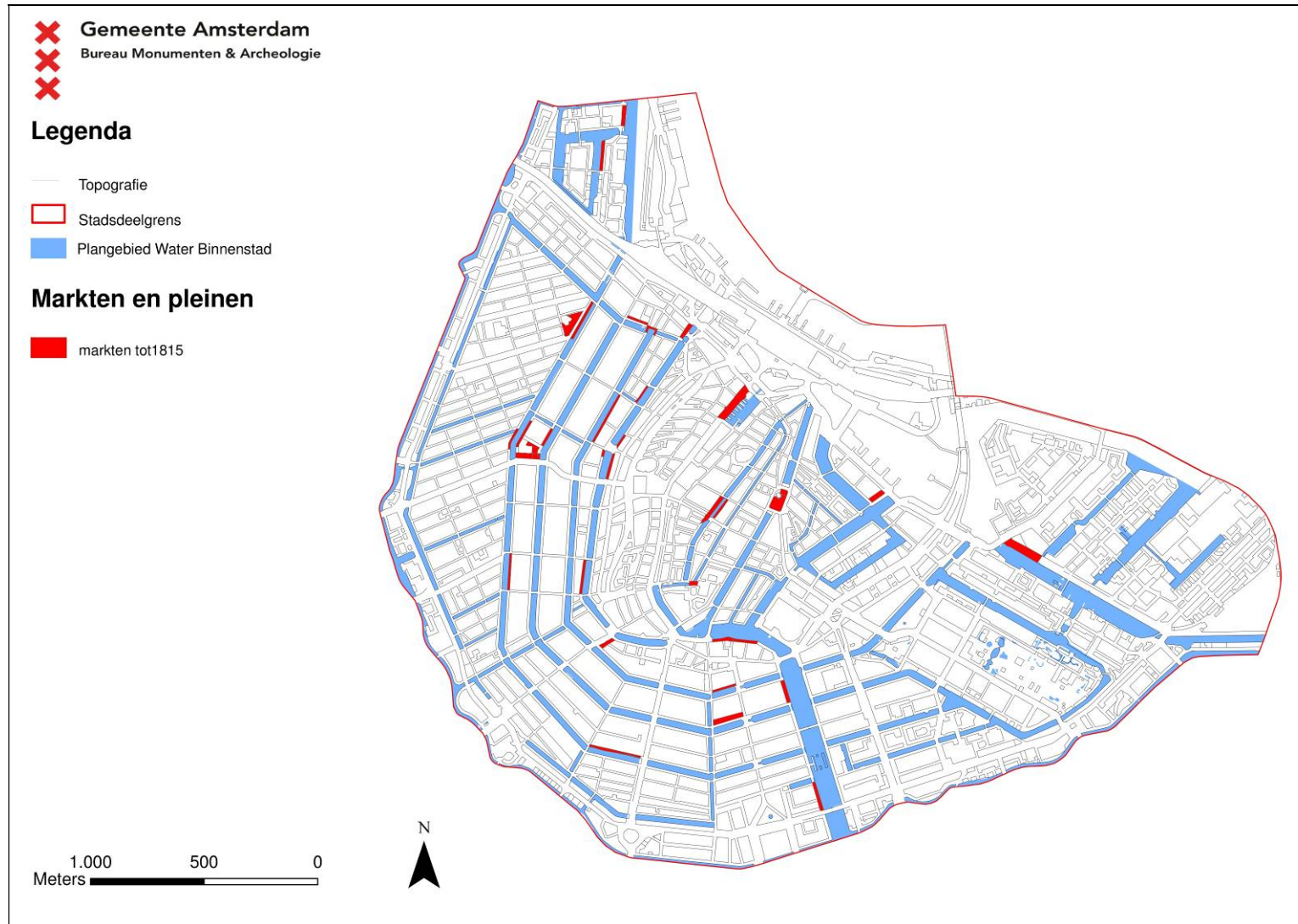
Een overzicht van een aantal marktlocaties in Amsterdam in de 18de eeuw zijn opgenomen in bijlage 1.

---

<sup>13</sup> Kistemaker 1984, 81.

<sup>14</sup> Kistemaker 1984, 88.

<sup>15</sup> Wagenaar 1984, 101.



6 Verspreiding marktpleinen tot 1815 (bron Kistemaker en Wiggers in: Kistemaker 1984, 110)

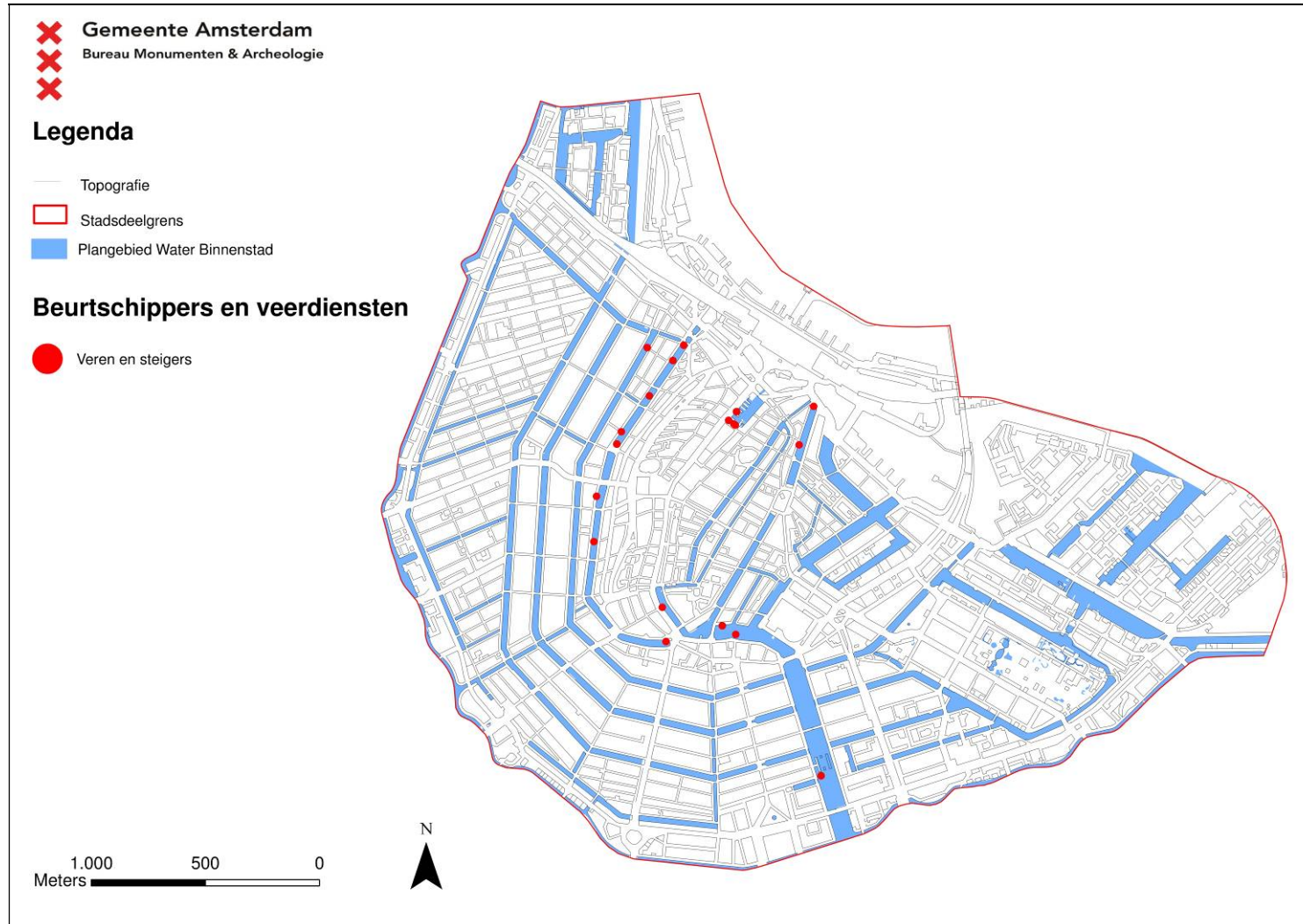
### C. Beurtschippers en veerdiensten

Het stelsel van waterwegen in en rond de stad werd zeer intensief gebruikt voor de binnenvaart. Reeds in de 15de eeuw bestond er een gilde van Binnenlandvaarders. Gezien het economische belang van deze handelscontacten voor de stad werd in de 16de eeuw door het stadsbestuur een stelsel van veerdiensten over het binnenwater georganiseerd. Op gezette tijden voeren schippers om de beurt af naar een vaste bestemming. In overeenkomsten tussen het bestuur van Amsterdam en die van de plaatsen van bestemming was bepaald welke beurtschippers goederen mochten transporteren en welke zich moesten beperken tot personenvervoer. Overtreding van deze regels werd zwaar beboet. Elk veer had een vaste vertrekplaats in de stad, die vernoemd werden naar de verschillende eindbestemmingen (afb. 7). De huidige straatnaam 's Gravelandseveer, tussen de Groenburgwal en de Kloveniersburgwal, is daar nog een voorbeeld van.<sup>16</sup> Op de vertrek- en aankomstpunten van de veren vertoefden op gezette tijden veel mensen die daar moesten wachten. Dit zorgde voor afval dat in het water terecht kwam. Ook aan boord van de veerboten golden allerlei voorschriften die konden leiden tot archeologische neerslag op deze aanlegplaatsen. Bijvoorbeeld, vanwege het rookverbod aan boord, werden alle pijpen voor vertrek uitgeklopt: aangezien aardse pijpen gemakkelijk braken, hoopten zich in de waterbodem rond de steigers grote hoeveelheden pijpfragmenten op.

Een overzicht van de locaties van de aanlegplaatsen van veren en beurtschippers in de 18de eeuw zijn opgenomen in bijlage 2.

---

<sup>16</sup> Wagenaar 1765, 493-519 en Dehé 2005.



7 Beurtschippers en veerdiensten

## D. Maritieme bedrijven

Scheepvaart en scheepsbouw zijn vanzelfsprekende activiteiten in een leefgemeenschap zoals Amsterdam die omringd is door water. In de oudste ontwikkelingsfasen van de nederzetting concentreerde de scheepsbouw zich aan het Damrak en de kop van de Zeedijk. Vanaf de 15de eeuw verplaatste deze bedrijvigheid zich oostwaarts naar de Lastage. Hier aan de oostkant van de stad buiten de stadsmuur was rond de Oude Waal een infrastructuur ontstaan die was toegespitst op het bouwen, herstellen en bergen van schepen.

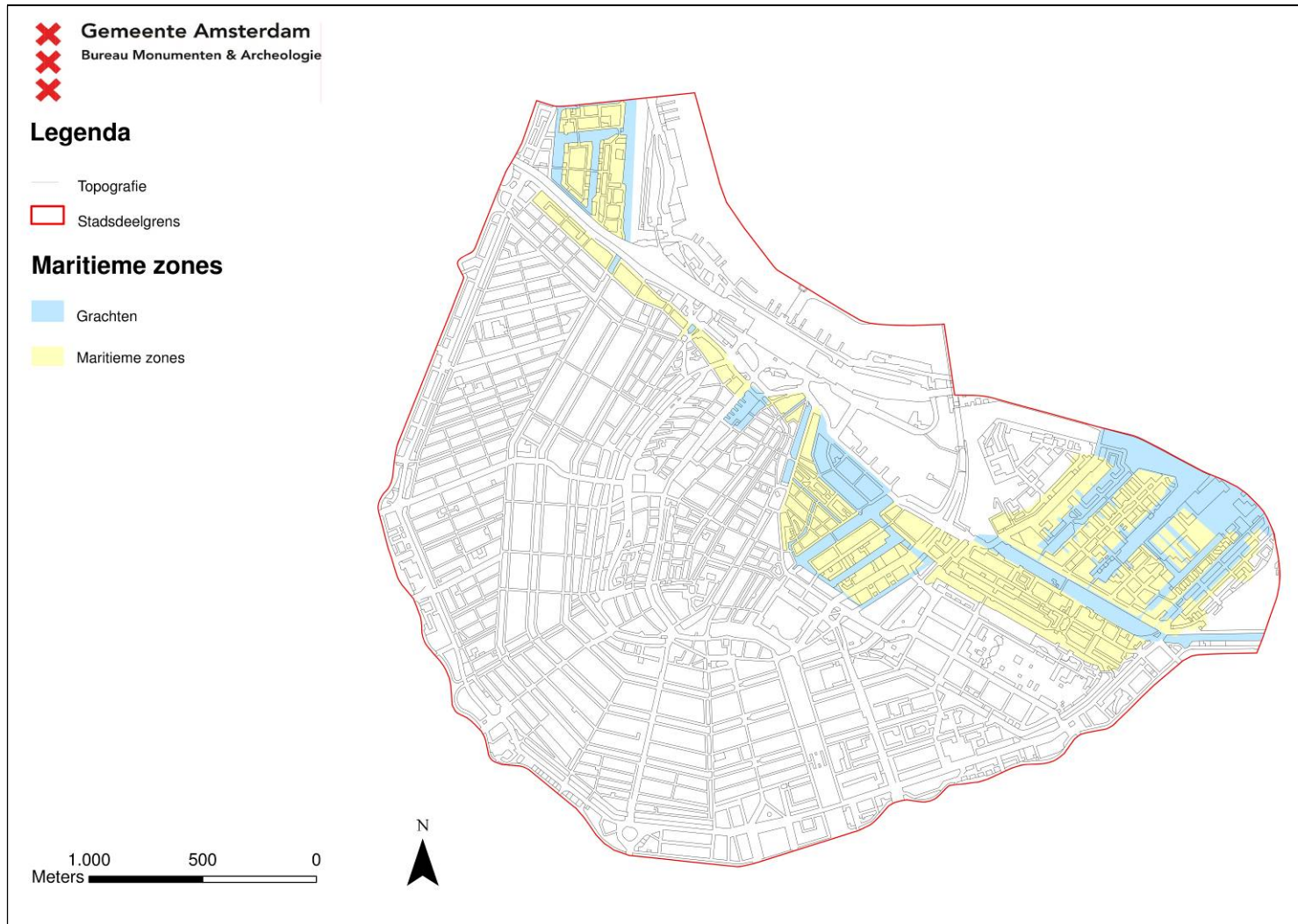
Aan het eind van de 16de eeuw verlegde het zwaartepunt van de scheepsbouw zich naar de nog oostelijker gelegen eilanden die bij de Tweede Uitleg werden gerealiseerd. De Admiraliteit vestigde zich op Uilenburg, de eerste scheepswerf van de VOC, de Peperwerf, werd ingericht op Rapenburg en de Stadsschuitenmakerij en enkele particuliere werfjes namen bezit van Marken.

Tijdens de Derde Uitleg werden aan de westzijde van de stad onder aan de Jordaan en de Haarlemmerdijk drie eilanden aangelegd: het Prinseneiland, het Bickerseiland en het Realeneiland. Het Realeneiland was bestemd voor de scheepsbouw en daaraan verwante activiteiten. Tevens werd hier de zandmarkt gevestigd. Het aangevoerde zand werd gebruikt voor de ophoging van het stedelijk gebied en als ballast voor de schepen. Het Prinseneiland was aanvankelijk bestemd voor de houthandel. Later waren hier eveneens scheepstimmerwerven, pakhuizen en opslagplaatsen gevestigd. Op het Bickerseiland vonden allerhande ambachtelijke activiteiten plaats. Hier werden o.a. visrokerijen, zoutketen en teerkokerijen ingericht. De eilanden werden doorsneden door brede grachten, zodat ook de zeeschepen konden aanmeren in het nieuwe havengebied.<sup>17</sup> Ten oosten van de eilanden werd in het IJ een ruime paalhaven voor de haringvissersvloot gecreëerd, de Nieuwe Waal.

Bij de stadsuitbreiding van de Vierde Uitleg in de tweede helft van de 17de eeuw verhuisden de drie nautische gebruikers van de eilanden Uilenbrug, Marken en Rapenburg naar de oostelijke eilanden, die toen waren aangelegd. Kattenburg was bestemd voor de Admiraliteit, Wittenburg voor particuliere werven en Oostenburg voor de VOC (afb. 8). Met name Oostenburg en ook de Kattenburg ontwikkelden zich tot grootschalige werven voor de massaproductie van grote zeegaande schepen. De werven waren voorzien van scheepshellingen met een omvangrijke reeks aan werkplaatsen en opslagfaciliteiten voor de bouw en uitrusting van complete koopvaardijsschepen en oorlogsbodems. Dergelijke ambachtelijke complexen produceerden grote hoeveelheden afval dat samen met verloren gereedschappen en andere benodigdheden doorgaans veelal in het aanpalende watergebied rond de werf terecht kwam.

---

<sup>17</sup> Bakker en Schmitz 2007, 28.



8 Maritieme zones

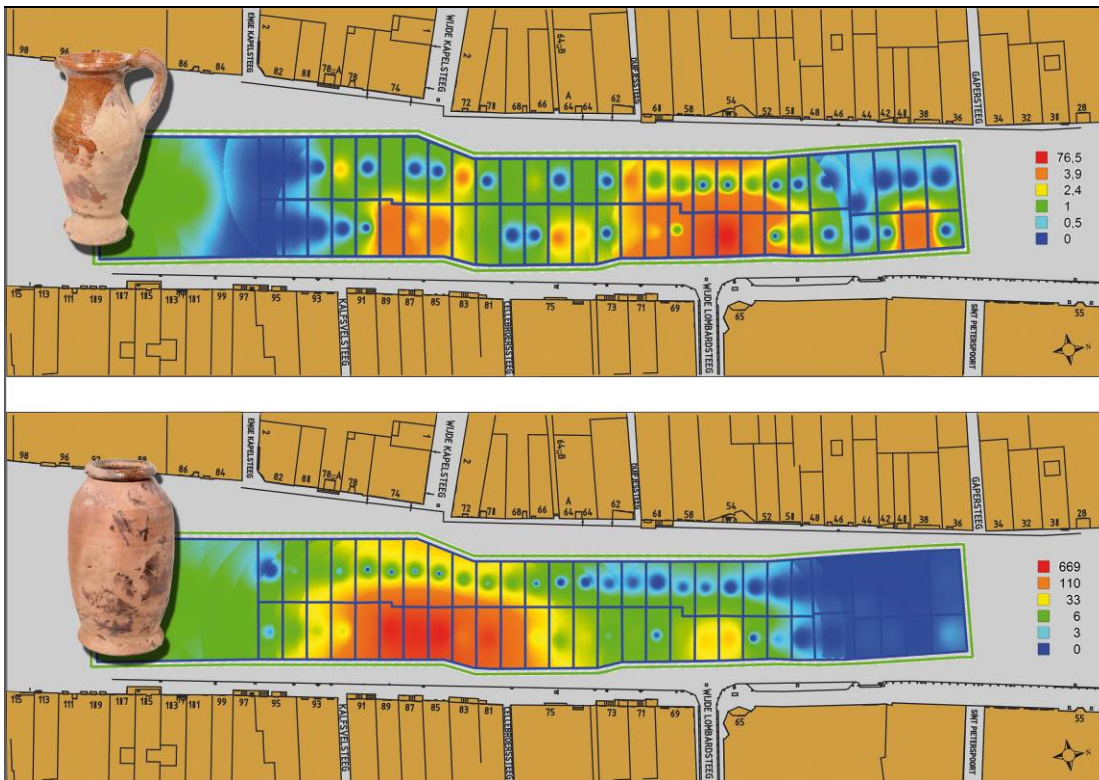


### **3.4 Beroepen langs het water en materiële neerslag in de waterbodems: een historische steekproef met de Personele Quotisie van 1742**

Naast topografische factoren is beroepsmatige bedrijvigheid van invloed op de neerslag van materiaal in de waterbodems van de stad. Waterlopen waren belangrijke verkeersaders in het transportnetwerk waaraan bedrijven zich graag vestigden. Het water, grenzend aan een werkplaats of bedrijfsterrein, was ook een ideale stortplaats voor bedrijfsafval. Een specifieke archeologische vondstgroep in de waterbodems betreft ambachtelijk afval, zoals misbranden en halffabricaten, bijvoorbeeld uit pottenbakkerijen of glaswerkplaatsen. Het archeologisch onderzoek binnen de Noord/Zuidlijn van de voormalige waterbodemplaat van het Rokin heeft allerlei bewijzen opgeleverd voor een dergelijke bedrijfsafval stort. De mate waarin de ambachtelijke bedrijvigheid en de vestiging van bedrijven zich laat weerspiegelen door de archeologische overblijfselen in waterbodems wordt bepaald door de desbetreffende materiaalsoorten in combinatie met de bodemgesteldheid. Aardewerk, metalen voorwerpen en botmateriaal zijn doorgaans beter geconserveerd dan papier of textiel.

Historische bronnen met informatie over beroepen zijn bruikbaar voor reconstructies van de vestiging en verspreiding van bedrijven in verschillende tijdspannen. Aan de hand van dergelijke reconstructies zijn voorspellingen mogelijk van locaties met een materiële afdruk van bedrijvigheid in het waterbodemarchief. Dergelijke ruimtelijke analyses van economische archiefbronnen voor archeologische doeleinden zijn nog niet uitputtend voorhanden. Als steekproef voor dit bureauonderzoek is de inventarisatie van de Amsterdamse beroepsbevolking van 1742, het Kohier van de Personele Quotisie (PQ) gebruikt. Met deze bron kan een ruimtelijk verspreidingsbeeld van verschillende beroepen worden opgesteld die aan het water uitgeoefend werden in de periode waarin de stad de grootste omvang binnen de Singelgracht had. De PQ is een belastingindex waarin alle Amsterdammers met een inkomen van meer dan 600 gulden werden geregistreerd. De bijzonderheid van deze bron is dat niet de eigenaren, maar de werkelijke bewoners en gebruikers van de panden werden vermeld. Een beperking van de bron is dat de kleinere maar eveneens afval producerende bedrijvigheid door de inkomensgrens buiten beschouwing blijft. Van alle verschillende beroepen, die in de stad werden uitgeoefend zijn 50 geselecteerd, voornamelijk ambachten. Hiervan waren er 16 aan het water gevestigd. Bij het hanteren van historische beroepen aan het water als een indicatie voor materiële neerslag langs de oever, is een onderscheid nodig tussen werkplaatsen, met bedrijfsafval, en winkels waar handelswaar verkocht werd en waar het minder vanzelfsprekend was dat afval voor de deur in de gracht werd gestort. Bij de selectie is ook gekeken naar beroepen die een bepaald afval volume hadden met twee of meer uitvoerders. Verder zijn alleen grachten in het overzicht opgenomen die nu nog steeds open water zijn. In totaal leverden dit meer dan 200 adressen op, waarvan er 139 met een GIS-systeem konden worden geploteerd binnen de huidige topografische kaart, verdeeld over 12 ambachtelijke categorieën.

De Personele Quotisie geeft een beeld op één moment, terwijl de materiële neerslag van een eeuwenlange periode van ambacht en nijverheid aan de grachten vele malen groter zal zijn dan deze steekproef aangeeft. Tot de beroepsgroepen waarvan archeologisch onderzoek de materiële neerslag in waterbodems heeft aangetoond horen bijvoorbeeld suikerbakkers en glasblazers. Suikerbakkers, die ruwe rietsuiker uit overzeese plantages raffineerden tot suiker, waren gebaat bij een ligging van hun werkplaats aan het water. Het merendeel van de suikerbakkers was gevestigd in de Jordaan, al maakten enkele gebruik van woonhuizen aan de Herengracht en op het Rokin. Tot de materiële neerslag van suikerraffinaderijen behoren de breekbare vulpotten waarin de gekookte suiker werd gegoten om in uit te kristalliseren en de strooppotten waarin de vloeibare stroop werd opgevangen. Op de Noord/Zuidlijn locatie Rokin is in de Amstelbedding het bedrijfsafval opgegraven van de daar op de oever gevestigde 18de-eeuwse suikerbakkerij 'De Drie Suikerbroden' (afb. 9).

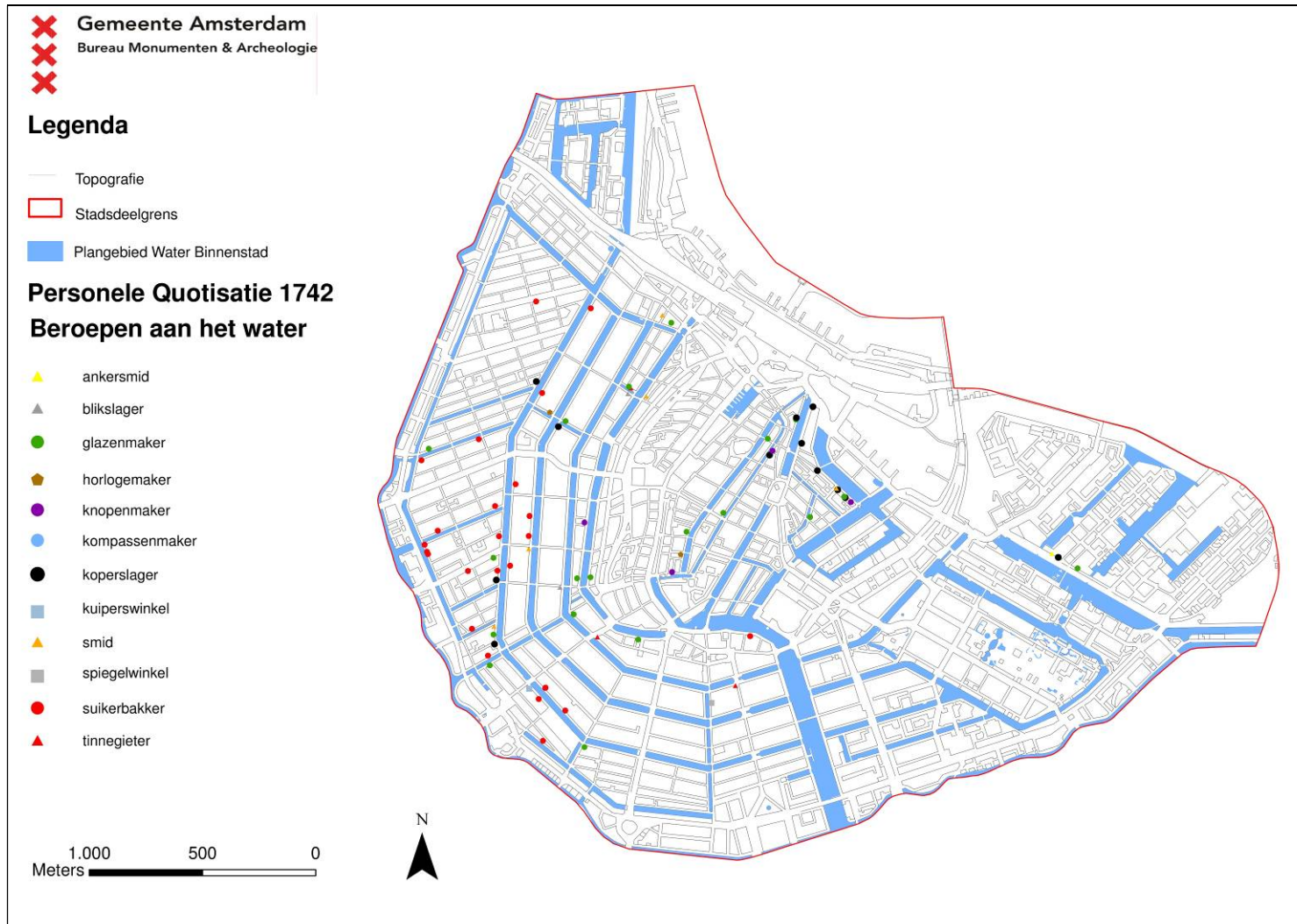


9 Koppeling van het verspreidingspatroon van de vondsten in de bedding van het Rokin en de historische locatie van de suikerbakkerij " De Drie Suikerbroden" op Rokin 83-89.

In de 17de eeuw kende Amsterdam een bloeiende glasindustrie die in de 18de eeuw geheel was verdwenen. De verschillende glashuizen waren alle aan het water gevestigd met het oog op de aanvoer van grondstoffen. De eerste ontstond in 1601 aan de Kloveniersburgwal, in 1613 volgde een tweede bij de Munttoren. Vanaf 1625 bleef alleen het in 1621 aan de Keizersgracht opgerichte glashuis 'De Twee Rozen' in bedrijf. Dit verhuisde in 1657 naar de Rozengracht waar het productief bleef tot 1679. In de Keizersgracht zijn ter hoogte van het glashuis 'De Twee Rozen' grote hoeveelheden productieafval opgegraven (KG10) dat een duidelijke materiële neerslag is van deze ambachtelijke activiteiten (zie 3.5)



10 Productieafval van een glashuis, geborgen uit de Keizersgracht (KG10)



11 Verspreiding van beroepen uitgeoefend aan het water, afgeleid uit de PQ van 1742

### 3.5 Archeologische inventarisatie

Binnen het plangebied Water Binnenstad zijn de afgelopen decennia meerdere vindplaatsen aan het licht gekomen. Zij verschaffen inzicht in het archeologisch potentieel van de waterbodems. De vindplaatsen in het plangebied onderscheiden zich in fysieke zin van de reguliere vindplaatsen, namelijk vanwege de waterbodem. Onderwater locaties hebben andere bodemvormingsprocessen dan die op land. De archeologische ondergrond van waterbodems is ontstaan uit een dynamisch proces waarin te water geraakte voorwerpen enerzijds bezinken en door sedimenten worden afgedekt en anderzijds erosie-processen ondergaan als gevolg van waterbeweging. Het zuurstofarme milieu onderwater zorgt voor een conserverende werking. Waterbodems kunnen een gelaagde bodemopbouw vertonen aan de hand waarvan een archeologische reconstructie van het chronologisch proces van afzettingen mogelijk is. Onderwater locaties en waterbodems bieden daarmee een eigen informatiebron over de geschiedenis van Amsterdam.<sup>18</sup>



12 Stormhoed (ML3-5) uit de tweede helft van de 15de eeuw, gevonden bij de aanleg van de metro-Oostlijn ter hoogte van het Kamperhoofd voor de Schreierstoren. Links na reiniging, rechts na restauratie

#### Metro-Oostlijn

De eerste keer dat op grote schaal systematisch archeologische vondsten uit de waterbodem van de historische binnenstad werden verzameld was bij de aanleg van de metro-Oostlijn in 1972-1977. Tijdens het afzinken van caissons in het open Havenfront bij het Kamperhoofd en aan de voet van de Schreierstoren is de opgezogen grond gezeefd. Dit leverde grote hoeveelheden unieke vondsten op uit de vroege geschiedenis van Amsterdam (afb. 12 en 13). De vondsten hielden nauw verband met de locatie van de stadsmuur en de haven, want de collectie bevatte veel wapentuig (waaronder een zgn. stormhoed, lansen en pieken) en scheepsgereedschap (zoals breeuwbeitels, dissels, hamers, drevels, bijlen en teerkwasten).

<sup>18</sup> Gawronksi, Kranendonk en Maas 2008, 27-29.



13 Bijl (ML3-4) en breeuwbeitel (ML3-284) uit de eerste helft van de 15de eeuw, gevonden bij de aanleg van de metro-Oostlijn in de Waalseilandgracht bij het Kamperhoofd (Lastage)

### Noord/Zuidlijn

Deze systematische werkwijze kreeg een vervolg met het recente archeologisch onderzoek in het kader van de Noord/Zuidlijn. Het tracé van de Noord/Zuidlijn volgt nagenoeg de bestaande infrastructuur, waaronder waterwegen zoals de Amstel. De Amstel was de slagader van Amsterdam, met het Damrak als monding aan het IJ en het Rokin als stadsrivier. Op grond van deze topografische eigenschappen kwamen beide locaties in aanmerking voor intensief onderzoek met ieder specifieke vraagstellingen. Het onderzoek leverde ecologische en geofysische informatie op over de ontwikkeling en de vorming van de rivier de Amstel. Er werden grote hoeveelheden vondsten geborgen die nieuwe invalshoeken bieden over de geschiedenis en functie van beide locaties binnen de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam.

Bij de aanleg van de caisson voor de startschacht bij de Nieuwebrug in het Damrak is gestructureerd gebruik gemaakt van een zeefinstallatie. Er is voor de caisson 24.000 m<sup>3</sup> Damrakbodem (60x20x20m) verwijderd waarvan 8.500 m<sup>3</sup> behoorde tot de vulling van de historische rivierbedding waaruit met de zeef circa 450.000 vondsten zijn geborgen. Het onderzoek op het Rokin betrof een machinale ontgraving waarbij de volledige rivierbedding tot 12 m – NAP archeologisch is onderzocht. Profielen zijn gedocumenteerd en vondsten zijn laagsgewijs en vlaksgewijs verzameld. Ook is de afgevoerde grond op vondsten nagelopen. Dit vondstcomplex omvat bijna 200.000 vondsten uit 14,200 m<sup>3</sup> riviervulling.<sup>19</sup>

### Baggervondsten

De archeologische waarde van de waterbodems van de Amsterdamse grachten is daarnaast gebaseerd op vondsten die bij recente baggerwerkzaamheden en kade herstelprojecten aan het licht kwamen. In de middeleeuwse binnenstad zijn meer dan 50 van dergelijke vindplaatsen bekend; 10 daarvan bevinden zich in het stedelijk gebied dat binnen de stadsgrenzen van 1596 valt. In de omliggende grachtengordel uit de 17de eeuw bedraagt het aantal vindplaatsen 40. De vondsten varieerden van allerhande huisraad (lepels, serviesgoed) tot productieafval van onder andere pottenbakkers.

<sup>19</sup> Gawronski, Kranendonk en Maas 2008, 32-33.

### *PR26: Prinsengracht*

Bij baggerwerkzaamheden in 1968 in de Prinsengracht ten zuiden van de Reesluis kwam een concentratie van enkele tientallen stroopkannen van roodbakkend aardewerk tevoorschijn (PR26).<sup>20</sup> Hieronder bevonden zich misbaksels, zodat deze stort geïnterpreteerd kon worden als het productieafval van een pottenbakker. Stroopkannen waren samen met strooppotten en suikerbroodvormen onderdeel van het specifieke bedrijfsaardewerk dat werd gebruikt in suikerraffinaderijen (zie 3.4).

Het voorkomen van pottenbakkersafval in de Prinsengracht is goed te verklaren. In de 15de en 16de eeuw waren de meeste pottenbakkers gevestigd tussen de Nieuwezijds Voorburg- en Achterburgwal. In 1597 werden deze brandgevaarlijke bedrijven gedwongen zich buiten de stadswallen te vestigen. De meeste bedrijven kwamen vanaf die tijd aan de westzijde van de stad te liggen, o.a. op het terrein van het voormalige Kartuizerklooster tussen de Westerstraat en Lindegracht. Met de Derde Uitleg (1613) werd dit onderdeel van een stedelijke zone die was bestemd tot ambachtswijk, de latere Jordaan. Ook buiten de Sint Antonies- en Regulierspoort, op de Overtoom en aan de Amstel vestigden zich enkele pottenbakkers.<sup>21</sup>

### *KLO8: Kloveniersburgwal 111-113*

Naast pottenbakkersafval is op enkele plaatsen in de stad de materiële neerslag van de 17de-eeuwse Amsterdamse glasindustrie aangetroffen. Langs de kade van Kloveniersburgwal 111-113 (KLO8) is in 2000 productieafval opgegraven dat met grote zekerheid is toe te schrijven aan de glasfabriek van Jan Hendriksz Soop, dat in het eerste kwart van de 17de eeuw gevestigd was op 105-109. Op het terrein van het glashuis zelf is in 2001 archeologisch onderzoek uitgevoerd (KLO9).

### *KG1: Keizersgracht t/o 412-432*

Bij de aanleg van een dieprijool is bij de kade van Keizersgracht 412-432 een afvalstort van glazen kralen geborgen. Dit materiaal is mogelijk in verband te brengen met het nabijgelegen 17de-eeuwse glashuis van Abraham van Tongerlo.

### *KG10: Keizersgracht 263-273*

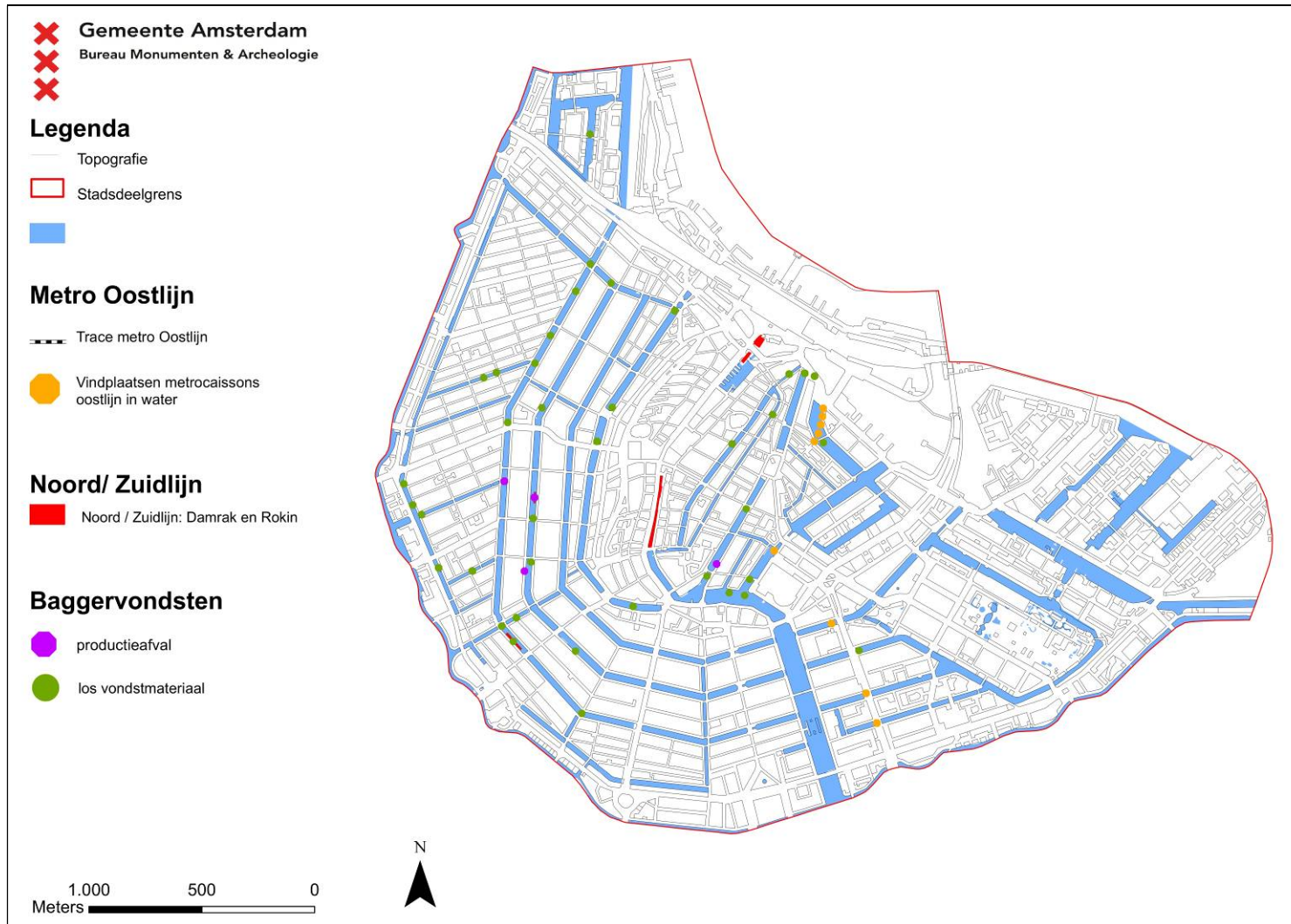
In de grachtvulling tegen de kadewand van Keizersgracht 263-273 is in 1981 een afvalstort van een glasblazer aangetroffen. Waarschijnlijk is dit het productieafval van het op de oever gevestigde 17de-eeuwse glashuis De Twee Rozen (zie 3.4).

De baggervondsten tonen aan dat er niet alleen sprake is van een enorme variatie aan vondsten, maar ook dat de vondsten (ook het kwetsbare organische materiaal) door de zuurstofarme omstandigheden in de bagger vaak van uitzonderlijke kwaliteit zijn. Dit vondstmateriaal verschaft belangrijke informatie over de geschiedenis en topografie van Amsterdam en zijn een onmiskenbare graadmeter voor het potentieel van het nog aanwezige bodemarchief (afb. 14).

---

<sup>20</sup> Heidinga 1969, 174-185.

<sup>21</sup> Heidinga 1969, 174-185.



14 Verspreiding archeologische vindplaatsen in het water

## 3.6 Verstoringen inventarisatie

### Doorvaartprofielen en baggerwerkzaamheden



15 De traditie om afval in het water te dumpen wordt tot op de dag van vandaag voortgezet

Het water in en rond Amsterdam vormt ook vandaag de dag een belangrijk transportnetwerk. Om een goede en veilige doorvaart te garanderen van plezier- en beroepsvaart zijn de waterwegen in Amsterdam door de vaarwegbeheerder opgesplitst in verschillende doorvaartprofielen.<sup>22</sup> Deze indeling heeft betrekking op de lengte en breedte van de toegestane vaartuigen in combinatie met de vereiste diepte van de vaargeul.

Om het binnenwater op deze minimale diepte te houden wordt er gebaggerd. Bij het vaststellen van de baggerdiepte wordt rekening gehouden met een speling voor de kiel van de vaartuigen (circa 30 cm) en een zogenaamde 'overdiepte' in verband met de aanwas van slib. Deze laatste bedraagt minimaal 50 cm, maar in de regel wordt een grotere 'overdiepte' aangehouden om de frequentie van het baggeren zo laag mogelijk te houden (gebeurt gemiddeld éénmaal per 20 tot 30 jaar).

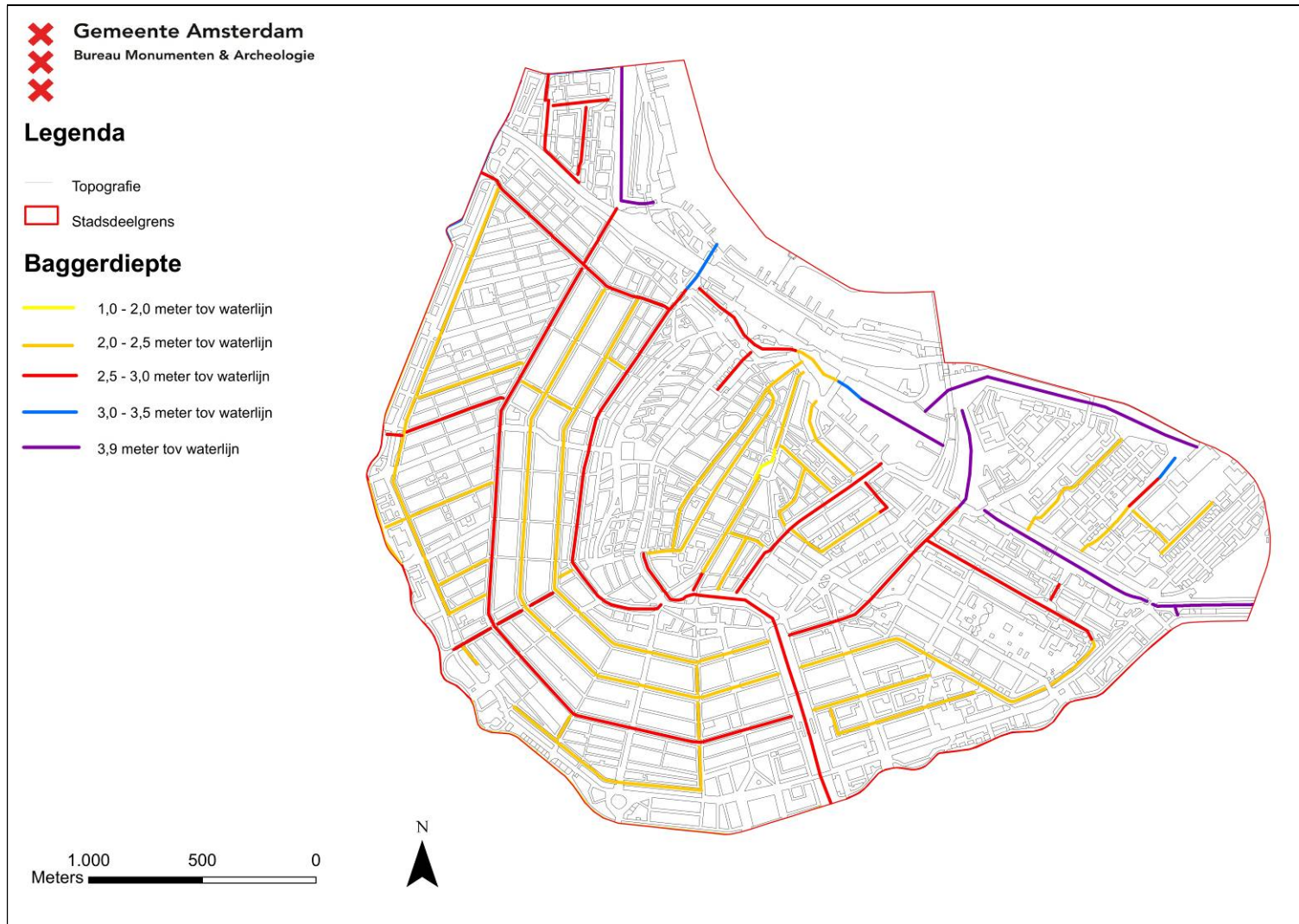
De baggerdiepten ten opzichte van de waterlijn vallen hierdoor minimaal een meter dieper uit ten opzichte van de gehanteerde doorvaartprofielen (afb. 16).<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Dienst Binnenwater Beheer 2008

<sup>23</sup> mededeling M. van Vemden, Beheer waterlopen, Waternet





16 Baggerdiepten boezem Amsterdam (bron: Waternet)

## 4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van bovenstaande inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Water Binnenstad materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontwikkeling van dit stedelijke gebied vanaf de Late Middeleeuwen tot de 20ste eeuw, zoals overblijfselen van maritieme, militaire, ambachtelijke en huishoudelijke activiteiten. Dit leidt tot een verwachtingskaart zones van archeologische materiële neerslag (zone 1-5). Uitzondering hierop zijn de gedempte wateren (bijlage 3).

### Archeologische verwachtingszones

 Stadsdeelgrens

#### **Maritieme zones**

Deze grachten maakten onderdeel uit van de maritieme zones van Amsterdam met o.a. schepen, palenrijen, scheepswerven en pakhuizen. De meeste grachten hebben in een latere periode de bestemming van woongracht gekregen. In het tracé van deze grachten zijn losse vondsten en afval te verwachten die in de (voormalige) bedding zijn weggezonden. De materiële neerslag bestaat onder meer uit: scheepsresten, scheepsgereedschap en resten van kadewerken in de vorm van funderingspalen. Voor de zones geldt een hoge archeologische verwachting. Het Damrak is een bekende archeologische vindplaats, omdat onderzoek (Noord/Zuidlijn) de aanwezigheid van archeologische overblijfselen in de waterbodem heeft aangetoond.

- 1 Damrak
- 2 Lastage met grachten en Oude Waal
- 3 Eilanden en grachten van de Tweede Uitleg
- 4 Westelijke Eilanden en grachten (Derde Uitleg)
- 5 Oostelijke Eilanden en grachten (Vierde Uitleg)
- 6 Kadijken /Nieuwe Vaart

#### **Militaire zones**

Deze grachten maakten in eerste instantie onderdeel uit van de verdedigingslinie van Amsterdam. De meeste grachten hebben in een latere periode de bestemming van woongracht gekregen. In het tracé van deze grachten zijn losse vondsten en afval te verwachten die in de (voormalige) bedding zijn weggezonden. De materiële neerslag bestaat onder meer uit allerlei wapentuig en restanten van de fundering van de stadsmuur. Met uitzondering van de Singelgracht geldt voor deze zone een hoge archeologische verwachting. Voor de Singelgracht geldt een lage verwachting.

- 1 Oudezijds Achterburgwal
- 2 Singel, Kloveniersburgwal en Gelderse kade
- 3 Oude Schans
- 4 Herengracht (gedeelte ten oosten van Nieuwe Spiegelstraat)
- 5 Leidsegracht
- 6 Singelgracht

### **Infrastructuur en Transport zones**

Deze grachten maakten in eerste instantie onderdeel uit van de aan- en afvoer routes van de stad. Tevens functioneerden deze grachten voor de waterhuishouding en hadden ze een woonbestemming. In het tracé van deze grachten zijn losse vondsten en afval te verwachten die in de (voormalige) bedding zijn weggezonden. De materiële neerslag bestaat onder meer uit resten van kadewerken in de vorm van funderingspalen. Voor deze zone geldt een lage archeologische verwachting. Uitzondering hierop zijn de Prinsengracht en het gedeelte van de Amstel ten noorden van de Blauwbrug. Voor deze zones geldt een hoge archeologische verwachting.

- 1 Amstel
- 2 Oudezijds Voorburgwal en Grimburgwal
- 3 Prinsengracht
- 4 Lozingskanaal en Nieuwe Vaart ten oosten van Dageraadsbrug)

### **Productie zones**

Langs deze grachten waren voornamelijk ambachten en kleine industrieën gevestigd. De meeste grachten hebben in een latere periode de bestemming van woongracht gekregen. In het tracé van deze grachten zijn losse vondsten en afval te verwachten die in de (voormalige) bedding zijn weggezonden. De materiële neerslag bestaat onder meer uit productieafval, halffabricaten en misbranden. Met uitzondering van het Entrepotdok geldt voor deze zone een hoge archeologische verwachting.

- 1 Groenburg-en Zwanenburgwal, Raamgracht (staalmeesters)
- 2 Brouwersgracht (brouwerijen)
- 3 Lijnbaansgracht (lijnbanen)
- 4 Jordaan (o.a. leerlooierijen en pottenbakkers)
- 5 Roeterseiland (ijzergieterij, spiegelmakerij, glashuis en brandewijnstokerijen)
- 6 Entrepotdok (pakhuizen)

### **Woonzones**

Deze grachten hadden primair de bestemming van een woongracht. In het tracé van deze grachten zijn losse vondsten en afval te verwachten die in de (voormalige) bedding zijn weggezonden. De materiële neerslag bestaat onder meer uit huishoudelijk afval. Voor deze zone geldt een lage archeologische verwachting.

- 1 Herengracht (gedeelte ten westen van de Nieuwe Spiegelstraat)
- 2 Keizersgracht



### Legenda

— Topografie

▭ Stadsdeelgrens

### Verwachtingskaart Water Binnenstad

■ Maritieme zones:

- 1 Damrak
- 2 Lastage
- 3 Eilandsgrachten Tweede Uitleg
- 4 Grachten Westelijke Eilanden
- 5 Grachten Oostelijke Eilanden
- 6 Nieuwe Vaart/ Kadijken

■ Militaire zones:

- 1 Oudezijds Achterburgwal
- 2 Singel, Kloveniersburgwal en Gelderse kade
- 3 Oude Schans
- 4 Herengracht
- 5 Leidsegracht
- 6 Singelgracht

■ Infrastructuur en Transport:

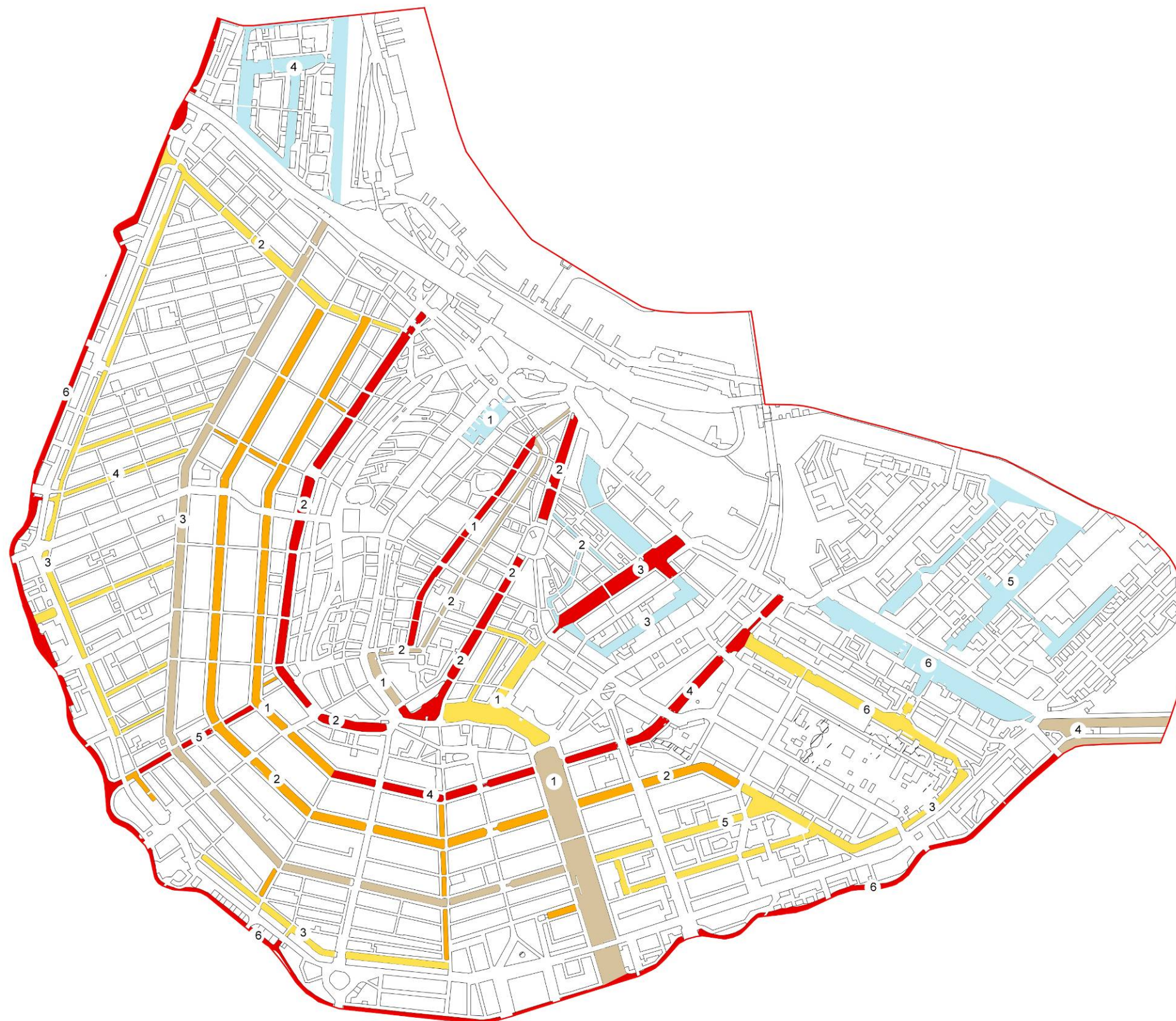
- 1 Amstel
- 2 Oudezijds Voorburg- en Grimburgwal
- 3 Prinsengracht
- 4 Lozingskanaal en Nieuwe Vaart

■ Productie zones

- 1 Groenburg- en Zwanenburgwal
- 2 Brouwersgracht
- 3 Lijnbaansgracht
- 4 Jordaan
- 5 Roeterseiland
- 6 Entrpotdok

■ Woonzones:

- 1 Herengracht
- 2 Keizersgracht



## 5 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidsadvieskaart van het plangebied Water Binnenstad is bedoeld als een schematisch ruimtelijk overzicht van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in de plangebieden. 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 zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen. Deze beleidsmaatregelen zijn een verdere nuancering op de standaard beleidsvarianten zoals verwoord in paragraaf 2.4.

### Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones

-  Begrenzing plangebied
-  **Beleidsvariant 1: zone met een bekende archeologische waarde (verwachtingszone 1.1)**  
Ter plaatste van deze delen van het plangebied zijn archeologische waarden aangetoond. Dit betekent dat voor iedere ingreep dieper dan de baggerdiepte archeologisch veldonderzoek dient te worden uitgevoerd.
-  **Beleidsvariant 8: zones met een hoge archeologische verwachting (verwachtingszones 1.2 -4)**  
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan de baggerdiepte.
-  **Beleidsvariant 9: zones met een lage archeologische verwachting (verwachtingszones 2.6, 3.1, 4.6 en 5)**  
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 2500 m<sup>2</sup> en dieper dan de baggerdiepte.
-  **Beleid:**  
Deze delen van het plangebied zijn vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

De beleidswaardestellingen zijn indicatief, aangezien de historische verwachtingsgegevens het karakter van een steekproef hebben (bijvoorbeeld PQ). Additioneel bureauonderzoek is mogelijk om de globale waardestelling voor een bepaalde bouwingreep te concretiseren. Met specifieke gegevens over de desbetreffende locatie kan nader worden vastgesteld of sprake kan zijn van uitzondering van archeologisch veldonderzoek.

Voor de uitvoering van enig 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 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij de gemeente aangemeld dienen te worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



## Legenda

- Topografie
- Stadsdeelgrens

## Beleidskaart Water Binnenstad

- Bekende Archeologische Waarde:**  
Altijd archeologisch onderzoek bij ingrepen dieper dan de baggerdiepte
- Archeologisch onderzoek vanaf ingrepen groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan de baggerdiepte
- Archeologisch onderzoek vanaf ingrepen groter dan 2500 m<sup>2</sup> en dieper dan de baggerdiepte
- Vrijstelling archeologie



1.000 500 0  
Meters



## Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Water Binnenstad. De mogelijkheid dat in de bodem van het water aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen, zoals kadeherstelwerkzaamheden en ondergrondse bouwwerken.

De beleidskaart maakt onderscheid in vier beleidszones die zijn afgeleid van de geïventariseerde archeologische verwachtingszones: bekende archeologische waarden, zones met een hoge verwachting, zones met een lage verwachting en zones zonder verwachting. Er is een zone waarvan bekend is dat er archeologische waarden in de ondergrond aanwezig zijn (verwachtingszone 1.1).

Verder zijn er vier zones met een hoge archeologische verwachting (verwachtingszones 1-4). Deze zones zijn geclusterd tot één beleidszone op de beleidkaart. Hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m<sup>2</sup> en niet dieper dan de baggerdiepte.

Er zijn vier zones met een lage archeologische verwachting (verwachtingszones 2.6, 3.1, 4.6 en 5). Tot slot zijn er enkele waterbodems zonder archeologische verwachting. Deze zones zijn eveneens geclusterd tot één beleidszone op de beleidskaart. Hiervoor geldt vrijstelling van verdere archeologische maatregelen

De beleidswaardestellingen zijn indicatief, aangezien de historische verwachtingsgegevens het karakter van een steekproef hebben (bijvoorbeeld PQ). Additioneel bureauonderzoek is mogelijk om de globale waardestelling voor een bepaalde bouwingreep te concretiseren. Met specifieke gegevens over de desbetreffende locatie kan nader worden vastgesteld of sprake kan zijn van uitzondering van archeologisch veldonderzoek.

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.

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 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

# Bronnen

## Digitale bronnen

Cultuur Historische Waardenkaart provincie Noord-Holland. <http://chw.noord-holland.nl>  
Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS)

## Literatuur

- Abrahamse, J.E., *De grote uitleg van Amsterdam. Stadsontwikkeling in de zeventiende eeuw*, Bussum 2010
- BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2005-2010*, Amsterdam 2005.
- Bakker, B. en Schmitz, E., *Het aanzien van Amsterdam. Panorama's, plattegronden en profielen uit de Gouden Eeuw*, Bussum 2007
- Carasso-Kok, M., *Geschiedenis van Amsterdam. Centrum van de wereld 1578-1650*, Amsterdam 2004, 21
- Dienst Binnenwater Beheer, *Vlot en veilig varen in Amsterdam. Informatiebrochure over doorvaartprofielen*, Amsterdam september 2008
- Eerden, R. van, 'De archeologische reservaten van 'Malta'', *Archeobrief* 12/2 (2008), 13-18
- John Dehé, *Een slaafsch en ongezond bedrijf. De geschiedenis van het openbaarvervoer in Waterland 1630-1880*, 2005
- Gawronski, Jerzy, Peter Kranendonk, Jort Maas, 'Chaos of geschiedenis. Archeologie van de Amstel', in: Rossem, V. van, G. Tussenbroek, J. Veerkamp (red.), *Amsterdam. Monumenten en Archeologie* 7. Amsterdam 2008, 25-42
- Gawronski, J.H.G. en P.S.M. Kranendonk, 'Damrak en Rokin. Archeologie en de Noord/Zuidlijn in Amsterdam', *Vitruvius* (4) 2008, 38-44
- 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
- Heidinga, H.A., 'Aardewerkvondst uit de Prinsengracht. Misbaksels van Amsterdammertjes', *Ons Amsterdam* (21), 1969, 174-185
- Provincie Noord-Holland, *Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland*, Haarlem 2006.
- Kistemaker, R., Wagenaar, M. en Van Assendelft, J., *Amsterdam marktstad*, Amsterdam 1984
- Wagenaar, J., *Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten, koophandel. Gebouwen, kerkenstaat, scholen, schutterye, gilden en regeeringe, beschreven door Jan Wagenaar, historieschryver der stad. Tweede Stuk*, Amsterdam 1765



## Bijlage 1

Overzicht van een aantal marktlocaties in Amsterdam in de 18de eeuw.<sup>24</sup>

Alleen de locaties die ook nu nog aan het water liggen zijn in het overzicht opgenomen. Vanuit het centrum naar buiten toe werden op de 21 locaties de volgende producten verhandeld:

Langs het Damrak: schol en scharren.

Langs de Oudezijds Voorburgwal aan de 'Delftse Bierkaai' tussen de Sint Annenstraat en de Damstraat: bier.

Aan de Oude Schans, op de hoek met het IJ,: kalk en baksteen.

Langs de Singel ter hoogte van de Droogbak: mosselen en oesters.

Langs de Singel tussen de Blauwburgwal en de Raadhuisstraat: ambachtelijke goederen als stoelen, ladders, kuiperswaren en hoepen.

Langs de Singel ter hoogte van het Spui: binnenlands fruit

Langs de Singel op het Koningsplein: de bokking.

Aan de Binnen Amstel ter hoogte van de Bakkerstraat: pluimvee.

Langs de Amstel ter hoogte van de Hogesluis: zand.

Langs de Amstel aan het deel tussen de Heren- en de Keizersgracht: hooi.

Langs de Herengracht ter hoogte van het Thorbeckeplein: boter en kaas.

Langs de Herengracht op de hoek met de Brouwersgracht: melk.

Langs de Herengracht ter hoogte van de Bergstraat: koren.

Aan de Keizersgracht ter hoogte van de Westermarkt: beschuit.

Langs de Prinsengracht ter hoogte van de Vijzelstraat: turf

Langs de Prinsengracht aan de Noordermarkt: stro.

Langs de Prinsengracht ter hoogte van de Bloemgracht: groente.

Langs de Prinsengracht bij de Elandsgracht: binnenlands fruit.

Aan de Bickersgracht op de hoek met de Realengracht: (ballast)zand.

Langs de Taanstraat: garnalen.

Langs de Nieuwe Vaart ter hoogte van het Kattenburgerplein: turf.

Jaarmarkten werden gehouden op de Nieuwmarkt, de Noordermarkt en de Westermarkt.

---

<sup>24</sup> Kistemaker e.a. 1984, 24

## Bijlage 2

De aanlegplaatsen van de veren en beurtschippers en hun bestemmingen in de 18de eeuw.<sup>25</sup>

### Aan het IJ (van west naar oost)

Ter hoogte van de Oude Stadsherberg: Westzaan

Aan de Haringpakkerij ter hoogte van de Haringpakkerstoren: Velzen en Zaandam

Ter hoogte van de Nieuwe Stadsherberg: Buiksloot

Ter hoogte van de Spaarndammerbrug bij het Rode Blokhuis: Harlingen

Aan de Texelsche Kaai ter hoogte van de Ramskooi, Texel en 't Vlie, Meppel, Nieuwkerk, Zwartsluis en Vollenhove

Aan de Texelsche Kaai tegenover de Hasselaarsteeg: Beverwijk, Broek in Waterland en Edam

Ter hoogte van het Kamperhoofd bij het Oude Zeeregt: Enkhuizen en Harderwijk,

Bij de kraansteiger: Durgerdam

Ter hoogte van de Schreierstoren: Makkum en Hattum

### Aan het Damrak (van noord naar zuid):

Ter hoogte van de Nieuwe Brug: Ilpendam, Purmerland, Medemblik en Elburg

Ter hoogte van de Karnemelksteeg: Alkmaar, Purmerend en Monnikendam

Ter hoogte van de Oude Brug: Hasselt, Zwolle, Zutphen, Kampen, Doesburg en Deventer

Ter hoogte van de Onze Lieve Vrouwensteeg: Huizen en Amersfoort

Ter hoogte van de Baafjessteeg (Beurspassage): Naarden en Blokszijl

Ter hoogte van de Valkensteeg: Leeuwarden, Sloten (Fr.), Sneek en Groningen

Ter hoogte van de Papenbrug: Lemmer, Haarlem en Rotterdam

Ter hoogte van de Dam: Bolsward, Heerenveen, Joure en Kuinre

### Aan het Rokin (van noord naar zuid)

Ter hoogte van de Gapersteeg: Arnhem, Woerden en Boskoop

Ter hoogte van de Duifjessteeg: Vianen

Ter hoogte van de Nieuwezijds Kapel: Den Haag, Rotterdam, Delft, Leiden, Staveren en Workum

Ter hoogte van de Watersteeg: Schiedam

Ter hoogte van de Olieslagerssteeg: Amstelveen

### Aan de Amstel en Binnen Amstel:

Ter hoogte van ter hoogte van de Bakkerstraat: Montfoort

Tussen de Halvemaansbrug en de Groenburgwal: Kortenhoef, 's Gravenland en Hilversum

Ter hoogte van het Veerhuis in de Amstel: Muiden

### Aan het Singel (van noord naar zuid)

Ter hoogte van de Nieuwe Lutherse kerk: Zierikzee, Gorinchem en Nijmegen

Tussen de Korsjes- en de Lijnbaanssteeg: Dordrecht

Ter hoogte van de Bergstraat: Middelburg

Aan de noordzijde van de Jan Roodenpoorttoren: Sluis, Breda, Heusden en 's Hertogenbosch

Tussen de Warmoesgracht en de Gasthuismolensteeg: Heemstede

Ter hoogte van de Kruissteeg (Schoorsteenvegerssteeg): Culemborg

Ter hoogte van de Regulierstoren: Bodegraven en Breukelen

### Aan de Nieuwezijds Voorburgwal

Ter hoogte van de Gravenstraat: Hoorn

Achter het stadhuis op de Dam: Oudewater

---

<sup>25</sup> J. Wagenaar 1765 deel II pp 493-518

Ter hoogte van de Jonge Roelensteeg: Gouda  
Ter hoogte van de Bloemenmarkt: Sloten  
Herengracht en Prinsengracht  
Bij de Molensteeg (Roomolenstraat): Goes  
Bij de Muiderschuiten: Weesp  
Tussen de Amstelstraat en de Utrechtsestraat: Utrecht

## Bijlage 3

Gedempte waterwegen

Middeleeuwse stad:

By-pass ter hoogte van Nieuwezijds Kolk  
Damrak (gedeelte tussen Papenbrug en Dam)  
Rokin (gedeelte tussen Dam en Lange brug)  
Spui-Boerenverdriet  
Nieuwezijds Voorburgwal  
Nieuwezijds Achterburgwal (huidige Spuistraat)

Martelaarsgracht

Eerste Uitleg:

Warmoesgracht  
Reguliersgracht (gedeelte ter plaatse van het huidige Thorbeckeplein)

Tweede Uitleg:

Leprozengracht  
Hout Gracht  
Rapenburgwal gedeelte tussen Uilenburgergracht en Entrepotdok  
Markengracht  
Houtkopersburgwal (gedeelte ten oosten van Uilenburgergracht)

Derde Uitleg/ Jordaan:

Palmgracht  
Lindengracht  
Anjeliersgracht (huidige Westerstraat)  
Rozengracht  
Elandsgracht

Vierde Uitleg:

Lijnbaansgracht (gedeelte tussen Frederiksplein en Alexanderplein)  
Vijzelgracht  
Muidergracht (gedeelte tussen Herengracht en Jonas Daniel Meijerplein)  
Prinsengracht (gedeelte in Artis)  
VOC Houthaven (langs het tracé van de huidige Czaar Peterstraat)

### **Afmelding:**

Archiscode 30395 datum: 17-3-2010

Controle proces en waardestelling prof. dr. J.H.G. Gawronski

Voor akkoord datum: 19-03-2010

## Colofon

### Archeologisch Bureauonderzoek 10-004

Datum: 26 april 2011  
Status: definitief  
Redactie: prof. dr. J.H.G. Gawronski  
Tekst: drs. R. Jayasena, drs. L.F. de Leeuw,  
drs. I. Lempke, en drs. J. Veerkamp  
Cartografie: drs. L.F. de Leeuw



BRL SIKB 4000 PROTOCOL 4002

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2011  
Postbus 10718, 1001 ES Amsterdam, 020-2514900

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze dan ook, 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.