



Archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek

**Plangebied Amerikahaven
Westpoort**

BO 10-086 Amsterdam 2010

Inhoud

Samenvatting	4
Inleiding	5
1 Administratieve gegevens plangebied	6
1.1 Administratieve gegevens	6
2 Ontstaan en ontwikkeling	7
2.1 Geomorfologie en bodem	7
2.2 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied	7
2.2.1 Het IJ, Hoeksnes, Buiten Heining en de IJpolders	8
2.2.2 De ontwikkeling tot havengebied	10
3 Archeologische inventarisatie van het plangebied	14
3.1 Bekende archeologische waarden plangebied Amerikahaven	15
4 Archeologische verwachtingskaart en archeologische beleidskaart	16
4.1 Archeologische verwachtingskaart	16
4.2 Archeologische beleidskaart	18
5 Cultuurhistorische inventarisatie	20
5.1 Inleiding	20
5.2 Havengebied Amsterdam	20
5.3 Conclusies cultuurhistorie	21
6 Cultuurhistorische karakteristieken	22
7 Conclusies	24
Archeologische waarden	24
Cultuurhistorische kenmerken en waardering	25
Bronnen	26
Appendix 1: Wet- en regelgeving	27
Algemeen	27
Rijk	27
Provincie Noord-Holland	28
Gemeente Amsterdam	28
Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie	29
Appendix 2: Beleidsvarianten	30

Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Haven Amsterdam een bureauonderzoek uitgevoerd om archeologische en cultuurhistorische waarden te inventariseren voor het bestemmingsplangebied Amerikahaven. Conform de Monumentenwet zijn gemeenten verplicht beleid te ontwikkelen ten aanzien van het onderzoek c.q. documentatie van archeologische overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek brengt de geschiedenis van het plangebied in kaart met aandacht voor eventuele archeologische sporen in de bodem en voor de cultuurhistorische waarden van het plangebied.

Aan de basis van het onderzoek ligt een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van het zuidwestelijke IJ-gebied. Dit overzicht is aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied en met cultuurhistorische informatie van het havengebied van Amsterdam.

Wat betreft de archeologische verwachtingen is een kaart samengesteld uitgaande van de historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen (p. 16-17). De verwachtingskaart is omgezet naar een archeologische beleidskaart met beleidsregels voor de archeologische monumentenzorg. Op de beleidskaart (p. 18-19) wordt onderscheid gemaakt in twee zones met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder archeologische verwachting. Elke van deze zones kent een specifieke normering voor het vaststellen of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Deze beleidsregels per zone zijn op de beleidskaart gespecificeerd.

Van de cultuurhistorische waarden van het plangebied die zijn afgeleid van de inventarisatie van historisch topografische kenmerken van het havengebied is een aparte kaart opgesteld (p. 21-22). Deze kaart is indicatief. In geval van plaatselijke ruimtelijke ontwikkelingen is een nadere precisering van het kaartbeeld nodig wat betreft deze industrieel landschappelijke elementen. Op basis van een gerichte locatie gebonden waardering kan een op maat gesneden advies worden opgesteld.

Inleiding

Het archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek van Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) betreft een inventarisatie van archeologische en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied Amerikahaven, in Westpoort. Het bureauonderzoek vindt plaats in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan Amerikahaven.

In het bureauonderzoek komen de cultuurhistorische en archeologische achtergronden (hoofdstuk 2, 3 en 5) aan de orde. Deze resulteren in een archeologische verwachting van het plangebied, die wordt gekoppeld aan een beleidskaart (hoofdstuk 4) en in een kaart met cultuurhistorische karakteristieken (hoofdstuk 6). Tot slot zijn de conclusies (hoofdstuk 7) op het gebied van archeologie en cultuurhistorie geformuleerd. In de appendix wordt het nationale, provinciale en gemeentelijke monumenten- en archeologiebeleid toegelicht.

1 Administratieve gegevens plangebied

Het plangebied Amerikahaven wordt in het noorden begrensd door het Noordzeekanaal, in het oosten door het Hemspoortracé, in het westen door de Ruijgoordweg en de westzijde van de waterweg van de Amerikahaven en in het zuiden door de Aziëhavenweg en de Westpoortweg. De noordgrens valt samen met de gemeentegrens.

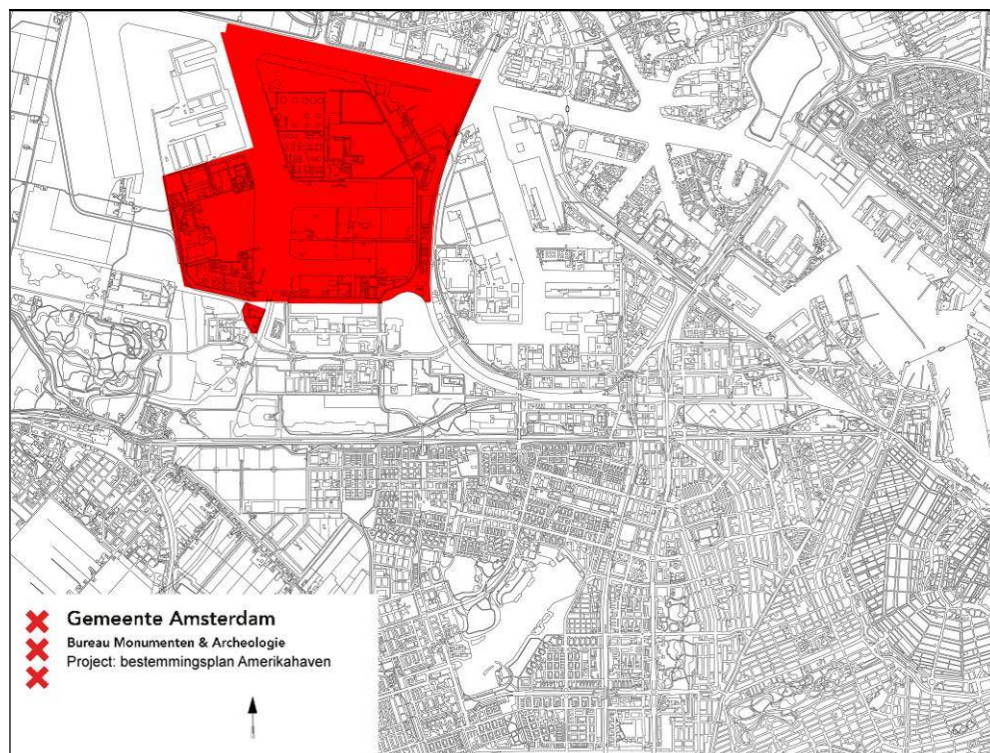
1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever	Haven Amsterdam
Contactpersoon	Mevrouw L. van den Beuken
Adres	Postbus 19406
Postcode / plaats	1000 GK Amsterdam

Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 B
ARCHIS meldingsnr.:	41980	ARCHIS afmeldingsnr.:	31555
X-coördinaat NO	115.766	Y-coördinaat NO	492.960
X-coördinaat ZO	115.227	Y-coördinaat ZO	490.292
X-coördinaat ZW	112.359	Y-coördinaat ZW	490.534
X-coördinaat NW	112.755	Y-coördinaat NW	493.494

Locatie



1 Plangebied Amerikahaven (rood)

2 Ontstaan en ontwikkeling

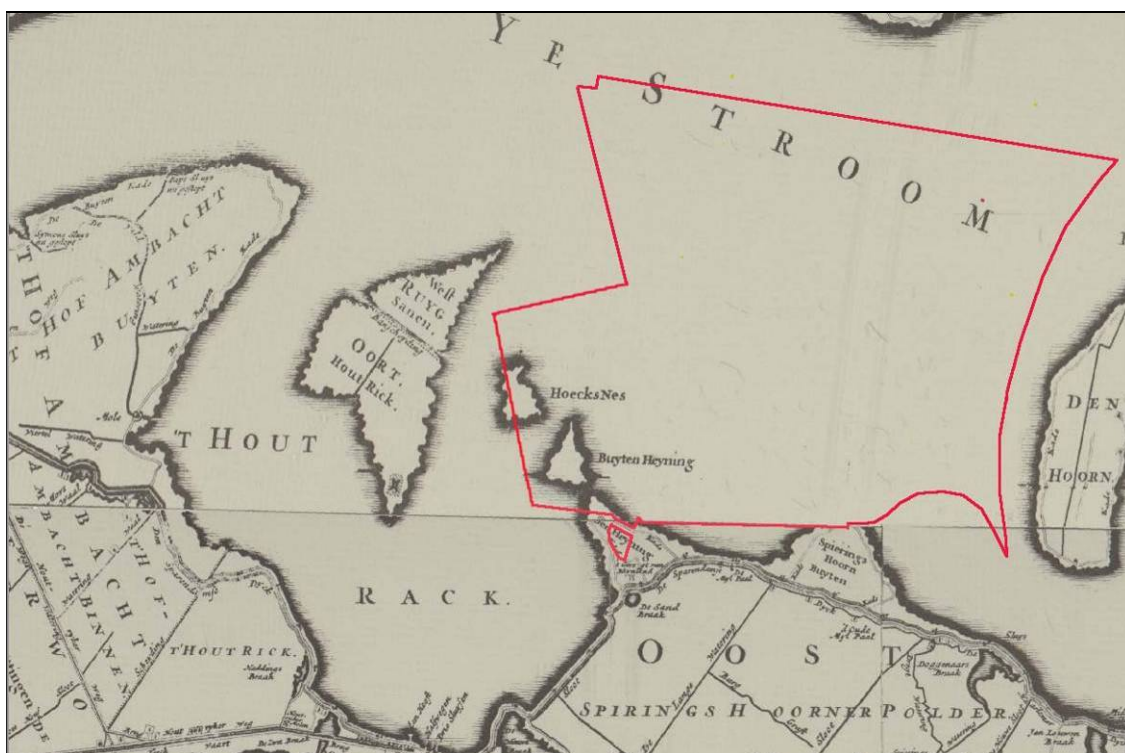
2.1 Geomorfologie en bodem

Het huidige natuurlijke landschap in en om Amsterdam wordt 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 een gematigd klimaat waarin in enkele duizenden jaren grote pakketten veen groeiden in de kuststreek: het zogenaamde Hollandveen. Deze veenlaag 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 door middel van grootschalige veenontginningen vanaf de 11de eeuw omgevormd tot een veenweidegebied. Bij de ontginning van het landschap speelde de waterhuishouding een cruciale rol. Tegelijkertijd met de veenontginningen begon ook de aanleg van dijken en later in de 17de en 18de eeuw volgden de droogmakerijen waarbij grote watergebieden in Noord-Holland werden ingepolderd.

2.2 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied

Voor de historisch topografische analyse zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt, waaronder de kaart van Visscher uit ca 1700, de Topografische Militaire Kaart uit 1854 en de Chromotopografische kaart uit 1890-1900.

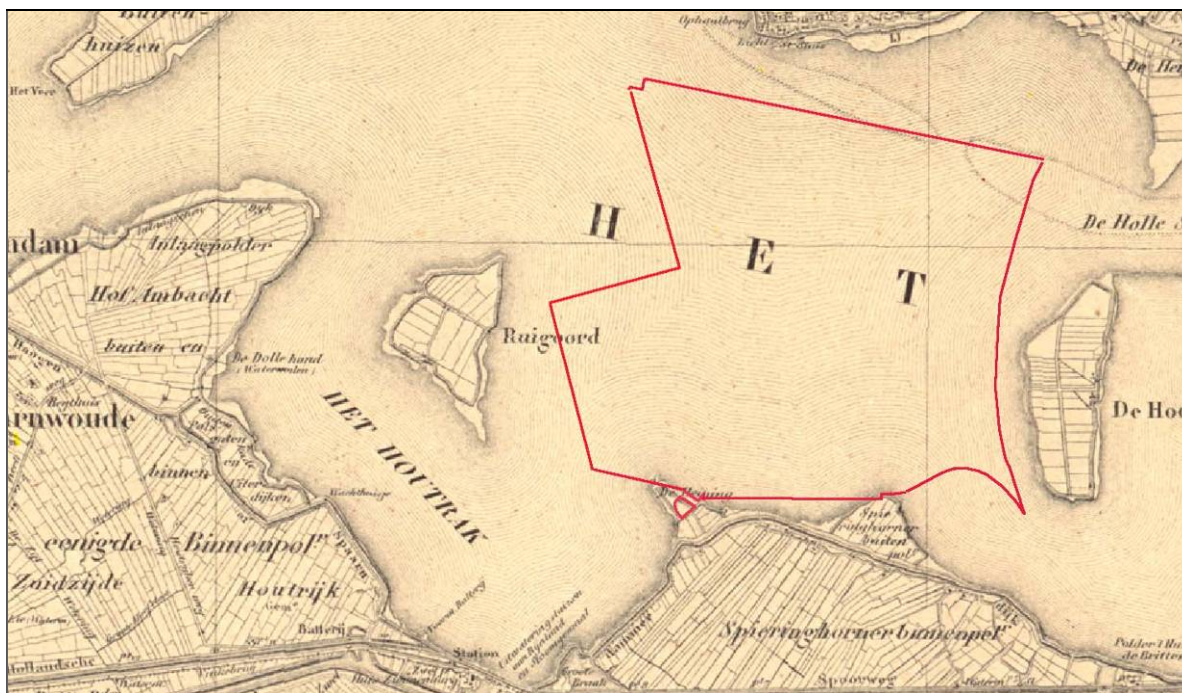


2 Het plangebied geprojecteerd op de kaart van Visscher uit ca 1700.

2.2.1 Het IJ, Hoeksnes, Buiten Heining en de IJpolders

Het plangebied Amerikahaven bevindt zich grotendeels in het voormalige watergebied van het IJ, dat na de drooglegging van 1875 in beslag werd genomen door de Grote IJpolder en de Houtrakpolder (afb. 3, 4, 5). De enige oorspronkelijke landzones binnen het plangebied zijn de twee kleine veeneilanden Hoeksnes en Buiten Heining en het puntje van de buiten de Spaarndammerdijk gelegen landtong De Heining (afb. 3).

Vanaf de Middeleeuwen tot aan het einde van de 19de eeuw was het IJ de belangrijkste vaarroute tussen Amsterdam en Haarlem. In toenemende mate werd gebruik gemaakt van het IJ voor het transport en de overslag van goederen.¹ In het IJ lagen enkele veeneilanden, waarvan Ruigoord ten westen van Hoeksnes het grootste was. De eilanden bestonden uit zandruggen die uit de venige ondergrond omhoog rezen en met veen waren begroeid. Tijdens de stormvloeden in de 12de eeuw werd ondermeer de veenrug tussen het IJ en het Almere weggeslagen en nam het wateroppervlak van het IJ door aanzienlijke veenafslag in omvang toe. In de daarop volgende eeuwen zorgde het langzaam dichtslibben van het IJ voor een voortdurend punt van zorg aangezien de toegang van de haven werd bedreigd. Door de directe verbinding met de Zuiderzee kende het IJ getijden. Tijdens de sterke vloedstroom werden meer sedimenten afgezet dan er tijdens de minder sterkere stroom bij eb werden afgevoerd. Hierdoor hoopten sedimenten zich op. Door de ligging van de landtong Volewijk in het noorden liep de vloedstroom langs de zuidkant van het IJ.

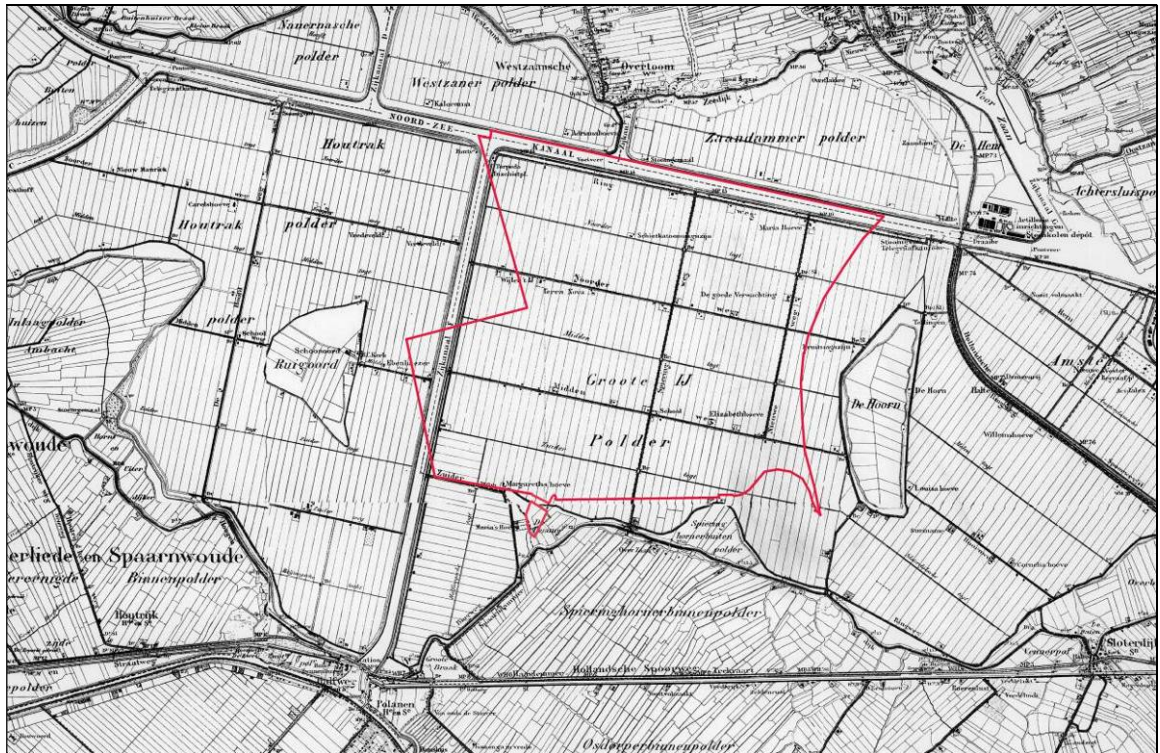


3 Het plangebied op de Topografisch Militaire kaart uit 1854.

Hierdoor ontstond een natuurlijk proces van uitschuring van de vaargeul en bleef het IJ goed toegankelijk. Om de stroomwerking nog te versterken werd voor 1700 aan de zuidoosthoek van de Volewijk nog een palenhoofd in het IJ aangelegd, het Schelvischhoofd. Desondanks verschoof aan het einde van de 17de eeuw de hoofdstroom naar het noorden, waardoor de haven langzaam dichtslibde. Vooral in de luwte van de paalwerken kon het slib gemakkelijk bezinken. Deze aanslibbing werd vanaf de tweede helft van de 17de eeuw steeds problematischer.

¹ Schmall 1987, 68, (1).

Begin 19de eeuw kregen de havenactiviteiten van Amsterdam een nieuwe impuls door de handelspolitiek van koning Willem I die een einde maakte aan een lange periode van economische recessie. Aangezien de toevoerweg en de haven ondanks veelvuldig baggeren verder dichtslidden werd het voor grotere zeeschepen moeilijker en tijdrovender om via de vaargeulen in de Zuiderzee en langs Pampus de Amsterdamse haven te bereiken, zeker in beladen toestand. Om te voorkomen dat de haven- en handelsactiviteiten zich verplaatsten naar Den Helder werd in 1819-1824 het Groot Noordhollandsch Kanaal naar Den Helder gegraven.² Al na 25 jaar echter bleek de vaardiepte van het 80 km lange kanaal ontoereikend voor het groeiende tonnage van de zeeschepen.



4 Het plangebied op de Chromotopografische kaart uit 1890-1900

Om de Amsterdamse haven toch bereikbaar te houden werd het imposante Noordzeekanaal tussen 1865-1876 aangelegd, Dit betekende de realisatie van een langgekoesterde wens om een zo kort mogelijke verbindingroute door 'Holland op z'n Smalst', tussen Amsterdam en de Noordzee (afb. 6). De aanleg van het kanaal was een waterbouwkundige mijlpaal, vanwege de riskante doorbraak van de duinenrij ter hoogte van het latere IJmuiden. Het begin- en eindpunt van het kanaal wordt gemarkeerd door de Oranjesluizen bij Schellingwoude en de Zeesluizen bij IJmuiden. Het ontwerp van het Noordzeekanaal stamt uit 1852 en is in grote lijnen afkomstig van de genie-officier en architect Willem Anthonie Froger. De uitvoering van het project was in handen van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij (AKM). Zij polderde het IJ voor een groot deel in en liet daarbij het tracé voor hoofd- en (de deels al bestaande) zijkanalen A tot en met K vrij. Het gedeelte vanaf Velsen tot aan de Noordzee werd geheel nieuw gegraven. De zijkanalen waren bestemd als ontwateringskanaal voor de polders en om het achterland op gestructureerde wijze te ontsluiten. De Oranje- en Noordzeesluizen maakten voor het eerst het IJ vanaf Schellingwoude getijdenvrij, zodat de aanleg van de voor de handel noodzakelijk geachte dokhavens op dokeilanden mogelijk werd. Het IJ (of Noordzeekanaal) ten westen van de Oranjesluizen wordt sindsdien op kaarten ook wel aangeduid als het Afgesloten IJ, maar wordt net zo vaak – en zeker in de volksmond – nog altijd als het IJ aangeduid. In 1876 was het Noordzeekanaal klaar en na de feestelijke opening door Koning

² Schmall 1987, 120, (2).

Willem III werden de verschillende IJpolders tussen de zijkanalen A t/m I verkaveld en publiek geveild, waarmee de aanleg van het kanaal gefinancierd werd.³

Tot begin 19de eeuw hebben de eilandjes Hoeksnes en Buiten Heining bestaan. Beide eilanden zijn waarschijnlijk weggespoeld bij de zware stormen van 1836, die ook de aanleiding waren de Haarlemmermeer droog te leggen. Op de Topografisch Militaire kaart uit 1854 zijn beide eilanden niet meer afgebeeld. Het naastgelegen Ruigoord is gekrompen tot het in de 18de eeuw omdijkte centrale deel. Van de landtong De Heining is de punt buiten de zomerdijk of kade weggespoeld (vgl. afb. 3 en 4). De Chromotopografische kaart uit 1900 (afb. 5) laat zien dat er op de drooggelegde IJbodem geen spoor meer te bekennen is van de voormalige eilandjes. Ter plaatse van Hoeksnes is het, in de tweede helft van de 20ste eeuw weer gedempte, Zijkanaal F gegraven.⁴



5 Het nieuwe zee-kanaal van Amsterdam door P.J. Otten, circa 1876 naar aanleiding van de opening van het Noordzeekanaal in 1876.

2.2.2 De ontwikkeling tot havengebied

De nieuw gewonnen polders werden grotendeels als agrarisch gebied in gebruik genomen en slechts op enkele locaties als haven- of industriegebied. Bijkomend gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal was de groei van het scheepsverkeer en de uitbreiding van het havengebied. Dit kreeg eind 19de en begin 20ste eeuws vorm aan de oostkant van de stad met de aanleg van het Oostelijk Havengebied bestaande uit de Oostelijke Handelskade en de nieuw dokeilanden. Aan de zuidwestkant van de stad werden de nieuwe houthavens in het IJ/Noordzeekanaal aangelegd en olie-gerelateerde industrie kwam verder ten westen daarvan in de Petroleumhaven in de

³ Jansen 1962, 89-90

⁴ Sliggers 1971, 181 meent dat de eilandjes nog onder het opgespoten havengebied ten oosten van het voormalige Zijkanaal F liggen

Amsterdammer Polder (1876) alsmede aan de noordwestzijde van de stad in de Buiksloterhampolder. Pas in de loop van de eerste decennia van de 20ste eeuw vond gaandeweg een grootschalige toename van de havenactiviteiten aan de westkant van de stad plaats. In die eerste dertig jaar wordt er discussie gevoerd over de mogelijkheid om havens aan de westzijde te ontwikkelen, maar men was terughoudend om de net gewonnen IJpolders ingrijpend te vergraven voor havendoeleinden. In deze periode werd echter ook duidelijk dat aan de oostkant van de stad verder groei beperkt was door gebrek aan ruimte (afb. 6) terwijl aan de zuidwestkant grond ruim voorhanden was voor de aanleg van nieuwe woonwijken en haven- en industriegebieden. Ook bleek het oostelijk havengebied aan efficiëntie in de bedrijfsvoering in te boeten. Ten eerste moest het alsmat toenemende scheepvaartverkeer vanaf de Noordzee eerst de stad voorbij varen en ten tweede was de opzet ervan dusdanig dat de zee- en binnenvaartschepen elkaar vaak in de weg zaten. Om die reden werd in 1913 naar de nieuwste inzichten de Coenhaven aangelegd. De ontwikkeling van het Westelijk Havengebied kwam vervolgens ondubbelzinnig tot uitdrukking in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van 1934.

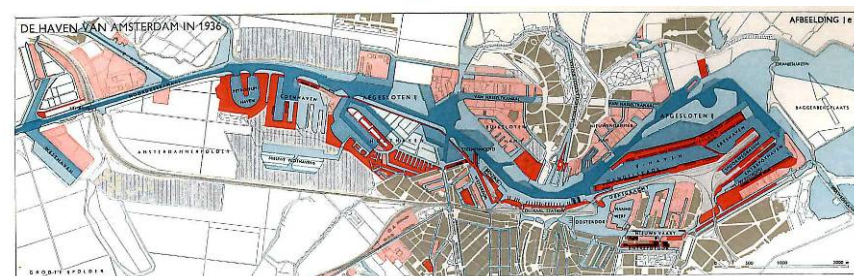
Het resulteerde in de tweede helft van de 20ste eeuw tot de structurele en grootschalige aanleg en ontwikkeling van het Westelijk Havengebied en de Westelijk Tuinsteden die op hoofdlijnen van oost naar west plaats vond. Daarbij was duidelijk zichtbaar dat de schaalvergroting van de insteekehavens richting het westen steeds verder toenam. Aan de overzijde van het IJ, langs noordelijke IJ-oeveren waren rond de eeuwwisseling al diverse scheepsbouwbedrijven en industriële complexen neergestreken. Na de Tweede Wereldoorlog verliepen de ontwikkelingen in de havens, het transportwezen en de volkshuisvesting anders dan voorzien in het AUP. Daarom volgen de huidige insteekehavens met vertakkingen niet meer de ontwerpen die in het AUP waren voorgesteld. Evengoed is de aanleg van de huidige havens het gevolg van de functionele eisen die voor de verschillende havendoeleinden gelden. Er was sprake van een voortdurend en dynamisch proces van graven en dempen van haven(bekken)s dat gestuurd werd door de steeds veranderende eisen op het gebied van scheepvaart, opslag, overslag, transport en veiligheid.

Met de ontwikkeling van de Amerika-, de Azië-, de Australië- en de Sonthaven in het Westelijk Havengebied werd in de jaren '60 van de 20ste eeuw gestart. Hiervoor werden de IJpolders opgespoten met een dikke zandlaag en vervolgens doorgraven met insteekehavens. De Houtrakpolder kreeg in de jaren '70 ook een bestemming als havengebied. In 1998 is hier begonnen met de aanleg van de Afrikahaven. Ook de natuurlijke landtong De Heining, die als enig onderdeel van het plangebied hoger was gelegen binnen het niveau van de Spieringhorner Polder, is in het begin van de 21ste eeuw ingericht als industriegebied.⁵

De Amerikahaven is een multi-purposehaven met olie, kolen en plantaardige oliën. Het gebied tussen de Australiëhaven en Aziëhaven is specifiek ingericht voor de overslag en bewerking van bouwmaterialen. In het worteleind van de Amerikahaven bevinden zich twee wachtsteigers voor de binnenvaart, waarvan er één specifiek bestemd is voor schepen met gevaarlijke stoffen. Hier bevindt zich ook een auto-afzetplaats. Ook in het worteleind van de Australiëhaven is een dergelijke wachtplaats voor gevaarlijke stoffen. Aan de oostkant van de Amerikahaven bevinden zich afmeerpalen die dienen als wachtplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen.⁶

⁵ BO 09-080 Sloterdijk III en IV, 22

⁶ www.portofamsterdam.nl



- VAARWEGEN VOOR ZEEFSCHIPPEN
 ■ LIGPLAATSEN IN HAVENBASSIN VOOR ZEEFSCHIPPEN
 ■ LIGPLAATSEN HAVENBASSIN EN VAARWEGEN VOOR BINNENSCHIPPEN
 ■ VLOTHAVENS
 ■ INDUSTRIETEREIN
 ■ HAVEN- EN OPSLAGTEREIN
 ■ SPOORWEGTEREIN
 ■ TEREIN VOOR HAVENWERKEN IN UITVOERING
 ■ PACHTERZEN
 ■ LOODSEN
 ■ BEDOEWING
 ■ GRENZ DER GEMEENTE

12



7 De Amerikahaven zoals aangelegd in de jaren '60 (kaart Haven Amsterdam)

3 Archeologische inventarisatie

Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft kan er vanuit gegaan worden dat vanwege recente ophogingen met opgespoten zand het maaiveld zich in het ingepolderde gebied ca. 5 à 6 m boven de oorspronkelijke IJbodem bevindt. Eventuele archeologische sporen bevinden zich daar vanaf een diepte van 5 meter onder het huidige maaiveld, op circa 4 m ÷ NAP. Vanwege variërende maaiveldhoogten binnen het plangebied wordt in paragraaf 4.2 Archeologische beleidskaart de NAP hoogte gehanteerd.

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel zijn uit de directe omgeving archeologische vindplaatsen bekend. In het naastgelegen plangebied Afrikahaven hebben amateurarcheologen in 1970 op twee locaties ten westen van de kerk op het voormalige eiland Ruigoord 12de tot 14de-eeuwse aardewerk scherven verzameld. De archeologische resten bevonden zich op circa 0.5-1 m ÷ NAP op de overgang van de kleilaag naar het veen.⁷ In 1960 is ter hoogte van een ander voormalige veeneiland in het IJ (Den Hoorn) een vuurstenen sikkels gevonden uit de Late Bronstijd (1.100-800 v. Chr.).⁸

Verdere archeologische informatie over het plangebied is afkomstig van het archeologisch veldonderzoek dat de afdeling archeologie van BMA uitvoerde bij de aanleg van de Afrikahaven in 1997 en 2000 (AFR). In het plangebied kunnen ook scheepswrakken voorkomen, zoals blijkt uit de recente vondst van een gezonken schip in het IJ (IJB1), of losse vondsten die op de IJ-bodem zijn verspoeld (GRA).

Afrikahaven (AFR)

Tussen 1997 en 2000 heeft de afdeling Archeologie van BMA de ontgraving van de Afrikahaven begeleid om de bodemopbouw en stratigrafie tot 15,5 m ÷ NAP te documenteren. Het archeologisch onderzoek bood inzicht in de ontwikkeling van het oude Holocene landschap en leverde met enkele losse vondsten, waaronder een bewerkt stuk hout en een vuursteenschraaper in de overgangszone van het Hollandveen en de wadafzetting van de formatie van Naaldwijk (ca. 4,5 m ÷ NAP), bewijs voor menselijke activiteiten in de Bronstijd en/of het Neolithicum.⁹ Bij het opzuigen van het Pleistocene zand in het havenbekken is een slagtaand van een mammoet geborgen. Deze vondst is niet uniek in Amsterdam. In het verleden zijn bij graafwerkzaamheden aan verschillende havenbekkens en de IJ-tunnel een groot aantal pleistocene zoogdierresten (ondermeer van de wolharige neushoorn, mammoet en reuzenhert) geborgen.¹⁰

Vaargeul Amsterdam-Lemmer (IJB1)

In mei 2007 is een historisch scheepswrak ontdekt bij baggerwerkzaamheden in de gemeentelijke wateren van het Buiten IJ in de vaargeul Amsterdam-Lemmer tussen de IJdoornpolder en IJburg. Het scheepswrak (18,3 m lang en 4,8 m breed) bevond zich op 4,8 m diepte. Het betrof een waterschip uit het einde van de 16de eeuw. In september 2009 is het scheepswrak voor nader onderzoek geborgen. Dergelijke vondsten geven aan dat ook in de voormalige waterzones van het IJ scheepsrresten kunnen voorkomen.

⁷ De vondsten zijn destijds overgedragen aan het IPP, thans in het depot van BMA.

⁸ ARCHISnr. 15188, topocode HRN

⁹ Veerkamp 2001, 15.

¹⁰ Mededeling Dr. P.J.H. van Bree, Instituut voor Systematiek en Populatiebiologie, Universiteit van Amsterdam.

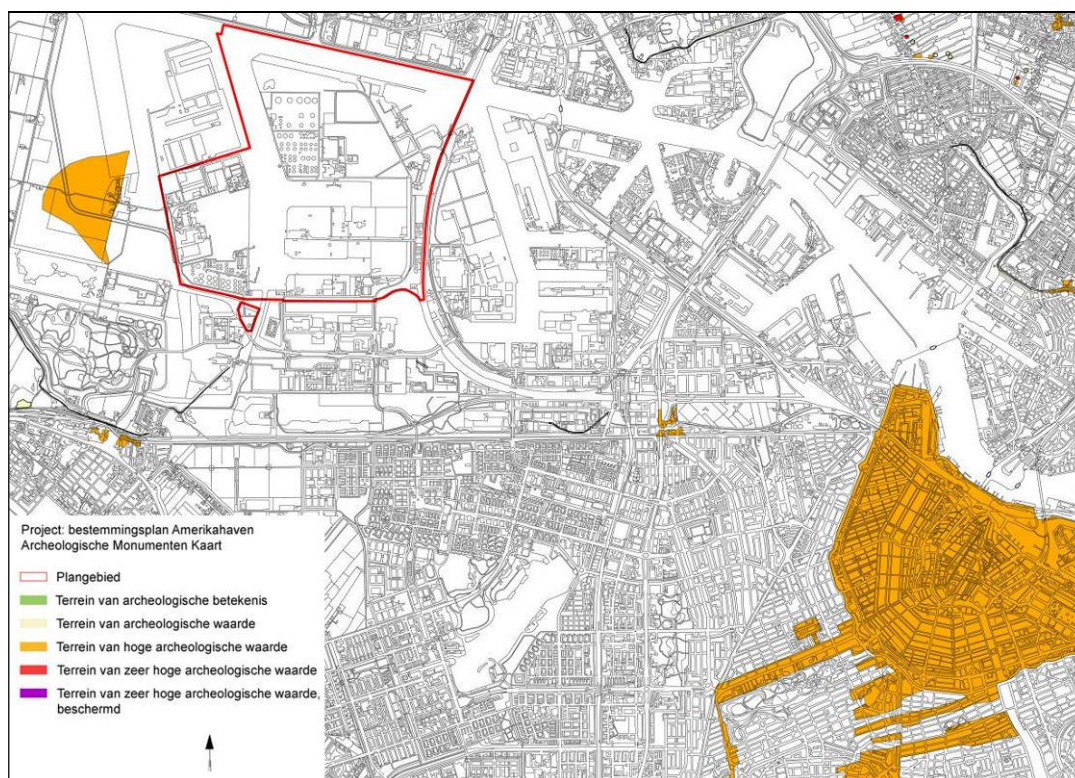
Grasweg, Shellterrein (GRA)

In 2004 vond op het Shell terrein ter hoogte van de voormalige Buiksloterham aan het IJ een inventariserend veldonderzoek (IVO) plaats. Dit leverde bodemsporen op uit de periode dat de Buiksloterham een ondiep moerassig gebied was met veel rietgroei vanaf ca. 3 m ÷ NAP. In de IJ-bodem van de Buiksloterham werden onder de recente aanplantingen concentraties 19de-eeuws stadsafval aangetroffen, dat daar in het IJ waren gestort.

Bovengenoemde vondsten zijn een graadmeter voor het archeologisch potentieel van het plangebied. In de zone van het ingepolderde IJ kunnen scheepwrakken of verzonken afval voorkomen uit de historische periode (10de-20ste eeuw). Ook kunnen er verspoelde nederzettingssporen of afval liggen, niet alleen uit de historische periode, maar ook uit de Bronstijd/IJzertijd (2.000 v. Chr.) of laat Neolithicum (3.000 v. Chr.). De diepere ondergrond (dieper dan 12 m ÷ NAP) kan overblijfselen uit de Pleistocene periode (100.000 v. Chr.) bevatten.

3.1 Bekende archeologische waarden plangebied Amerikahaven

Binnen het plangebied zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. Bovendien is het plangebied volgens de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland (CHW) vrij van zones met een archeologische waardering (afb. 2). Het verwachtingsbeeld van de AMK en CHW is algemeen van aard en dient in het kader van de bouwplanvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt uit de historisch topografische analyse in het volgende hoofdstuk.



8 Het plangebied Amerikahaven, in rood omlijnd, op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Het plangebied valt buiten gebieden met een hoge archeologische waardering. De Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het kaartbeeld van de AMK.

4 Archeologische verwachtingskaart en archeologische beleidskaart

4.1 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 2) zijn binnen de Amerikahaven voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het (voormalige) watergebied. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied.

Archeologische verwachtingszones op basis van historisch-topografische informatie

Het plangebied kent twee verwachtingszones:



Begrenzing plangebied



Zone A: Het voormalige IJ en polder

Archeologische verwachting: laag.

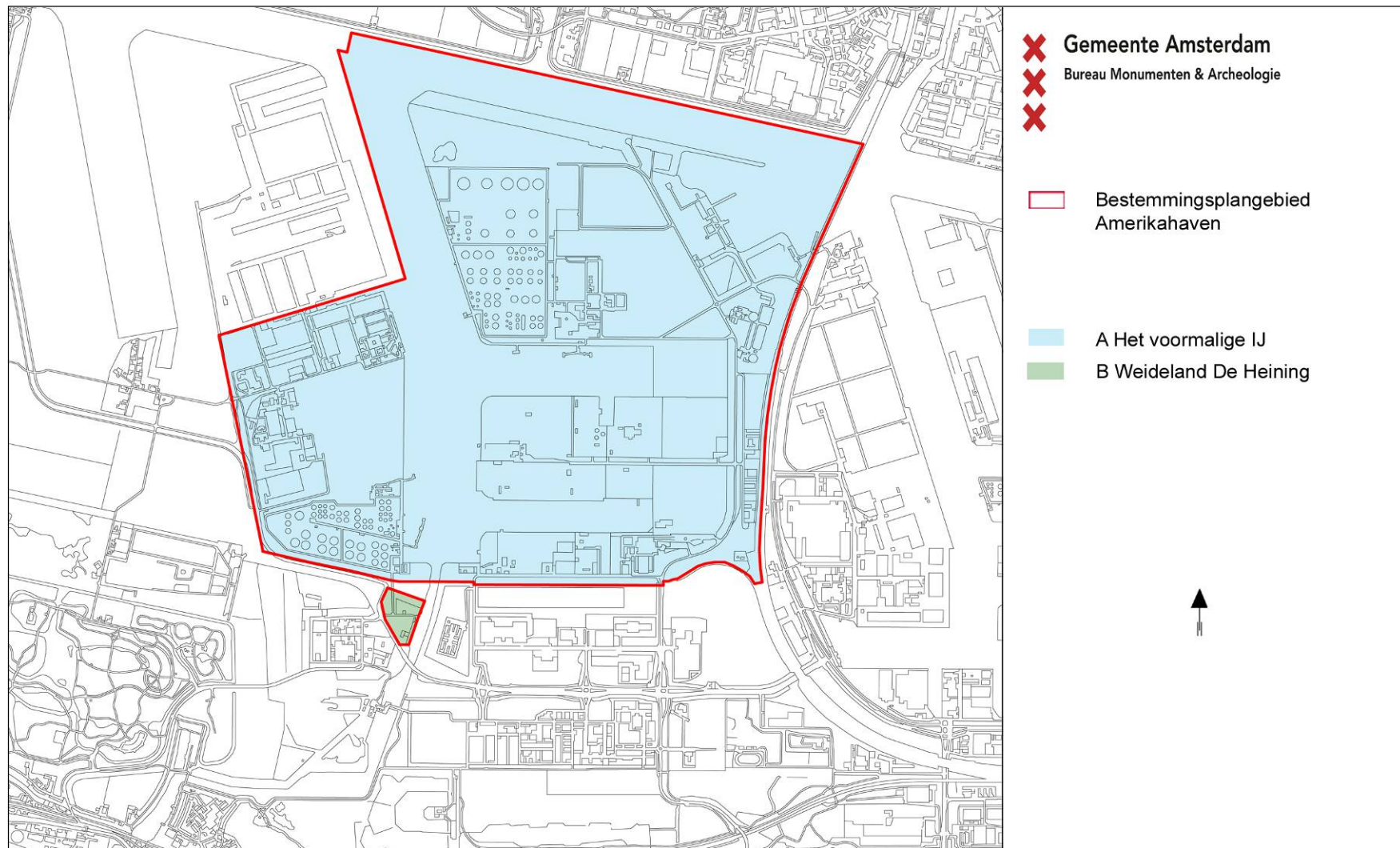
Onder de ophogingslagen bevindt zich de oorspronkelijke IJ-bodem die is ingepolderd in de jaren 70 van de 19de eeuw. In de bedding van de voormalige IJ-bodem zijn scheepsresten of andere verzonken overblijfselen te verwachten die verband houden met de historische scheepvaart, vanaf de 13de eeuw of mogelijk vroeger. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Ook kunnen losse vondsten, afval en gedumpt materiaal voorkomen die in de bedding zijn weggezonken. Tenslotte kan de ondergrond op grotere diepte (ca 12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Dergelijke overblijfselen hebben weinig samenhang en een wijde verspreiding.



Zone B: Weidegrond De Heining

Archeologische verwachting: laag.

Hier kan een wijde verspreiding voorkomen van overblijfselen die verband houden met landgebruik vanaf de 12de eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig samenhang en een wijde verspreiding. Bij wegeaanleg (Westpoortweg) en de inrichting tot industriegebied begin 21ste eeuw zijn eventuele sporen verloren gegaan.

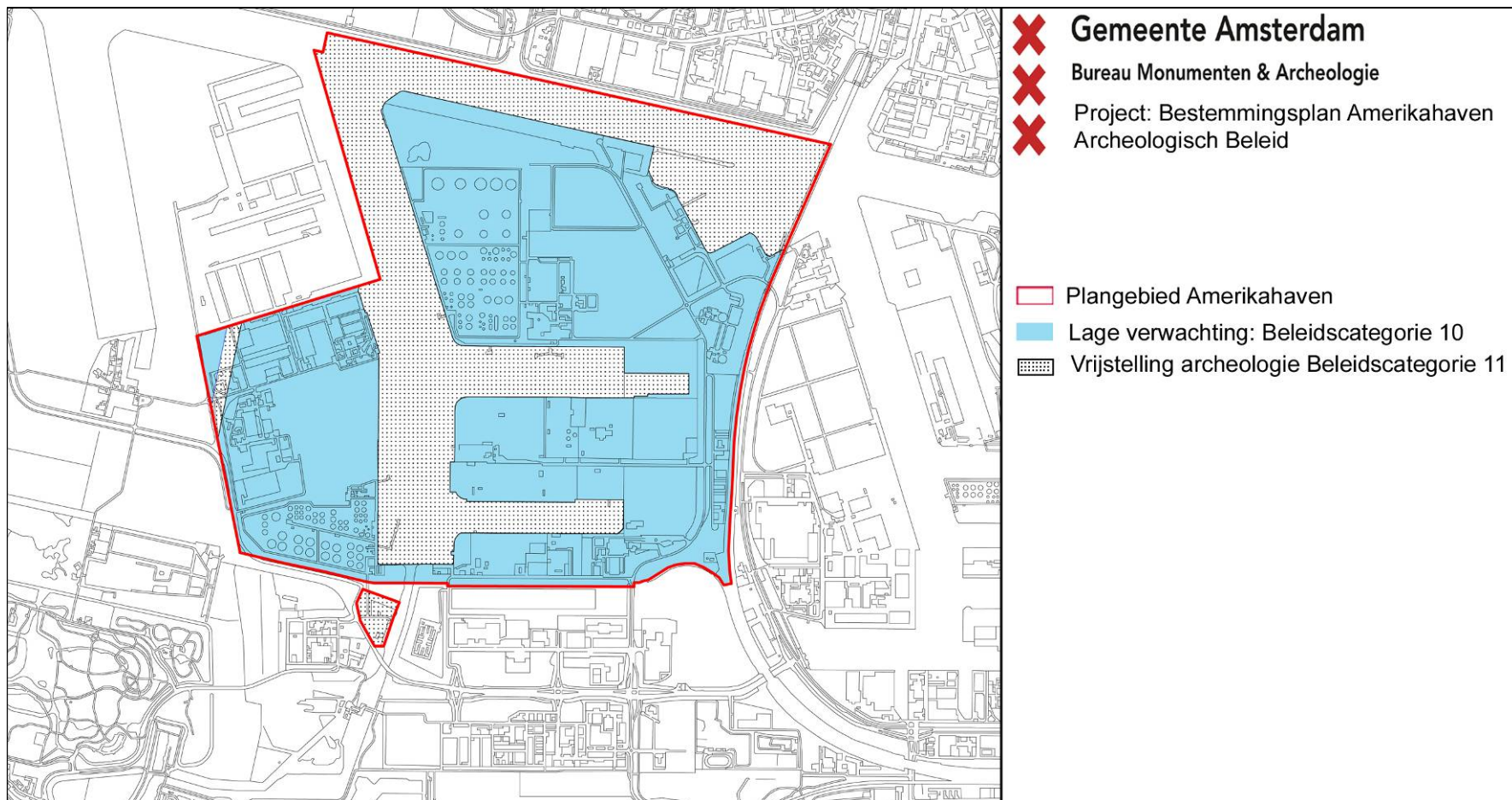


4.2 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied Amerikahaven 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 zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (appendix: beleidsvarianten)

Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones en verstoringen

-  Begrenzing plangebied
-  **Beleidscategorie 10 bij lage verwachting (deel verwachtingszone A)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 4 m ÷ NAP.
-  **Beleidscategorie 11 bij negatieve verwachting (deel verwachtingszone A en B)**
Voor deze delen van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Daarmee zijn deze delen van het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.



5 Cultuurhistorische inventarisatie

5.1 Inleiding

Een van de bijzondere kenmerken van Amsterdam is dat alle verschillende uitbreidingsfases die de stad heeft gekend, nog altijd leesbaar en duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn. Dit komt tot uitdrukking in specifieke gebieden van de stad: het middeleeuwse hart, de grachtengordel, de 19e eeuwse Ring, de Gordel 20-40 en de naoorlogse tuinsteden. Deze herkenbaarheid is ook in de industrie- en havengebieden van de stad aanwezig. Om de waarde van de havens in het plangebied Amerikahaven goed te kunnen begrijpen is het daarom relevant om het in de bredere context van havenontwikkelingen in Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied te bekijken.

5.2 Havengebied Amsterdam

De havengebieden van Amsterdam zijn in verschillende perioden en voor uiteenlopende doeleinden aangelegd. Hierdoor zijn ze afzonderlijk goed herkenbaar. De vaarroute via het IJ en vanaf 1876 via het Noordzeekanaal spelen daarbij een cruciale rol in. De afzonderlijke herkenbaarheid en karakteristieken van de polders met verschillende havens en industriegebieden komt onder meer tot uitdrukking in de vorm van de havenbekkens, de scheepswerven, dokeilanden, insteekkanalen en insteekehavens met vertakkingen. Na de oude stadshavens op speciaal aangelegde eilanden vormt het Oostelijk Havengebied een cluster van langgerekte (dok)eilanden. De havengebieden bestemd voor industrie aan de noordzijde van het IJ tonen een structuur van tamelijk lange en smalle -soms alweer gedempte- insteekkanalen die in nieuw aangelegde polders werden gegraven. Daarnaast zijn er integrale overblijfselen van de 20ste eeuwse scheepsbouw- en scheepreparatiewerven, zoals de NDSM-werf. Het Westelijk Havengebied werd vanaf 1913 ontwikkeld voor op-, overslag- en industrieterreinen. De precieze opzet en schaal van de afzonderlijke insteekehavens met vertakkingen is gebaseerd op specifieke functionele eisen. Het toont van oost naar west een steeds groter schaalniveau. Het Westelijk Havengebied, waaronder de Amerikahaven, vormt bovendien de meest recente schakel in de morfologische en typologische ontwikkelingsgeschiedenis van de Amsterdamse havens.

Haven- en industriegebieden worden gekenmerkt door een grote dynamiek waarbij aanpassingen aan de nieuwste logistieke en infrastructurele processen centraal staan. Dat neemt niet weg dat de stedenbouwkundige structuur van het Amsterdamse havengebied op hoofdlijnen behoorlijk intact is en dat er tal van oorspronkelijke onderdelen terug te vinden zijn. In het Westelijk Havengebied zijn diverse ankerpunten en karakteristieken aanwezig die van betekenis zijn en die aandacht verdienen en richtinggevend kunnen zijn voor de toekomstige ontwikkelingen. Daarbij gaat het om het handhaven van de afzonderlijk herkenbare aaneenschakeling van richting het westen steeds grootschaliger insteekehavens met vertakkingen, en waarvan de Amerikahaven een van de grootste is (zie kaart met cultuurhistorische karakteristieken p.21). Daarnaast gaat het in het hele havengebied en dus ook in de Amerikahaven om industriële of havengebonden elementen als spoorlijnen, hoge kades, bolders, bovengrondse pijplijnen en transportbanden.¹¹ Juist omdat het havenfront van Amsterdam in hoog tempo verandert en oude bedrijventerreinen verdwijnen, verdient het aanbeveling om ook in de naoorlogse Amerikahaven zorgvuldig met deze ankerpunten en karakteristieken om te gaan zodat de geschiedenis van de Amsterdamse haven(structuur) leesbaar gehouden wordt.

¹¹ In het kader van dit onderzoek is deze verscheidenheid aan elementen niet op de kaart ingetekend.

5.3 Conclusie cultuurhistorie

De cultuurhistorische betekenis van de relatief recent ontwikkelde Amerikahaven hangt samen met de historische ontwikkeling van de polders, de waterwegen en havens van Amsterdam in algemene zin. Het IJ/Noordzeekanaal is al eeuwenlang van belang als transport- en levensader van Amsterdam. Het Noordzeekanaal is bovendien één van de meest indrukwekkende waterstaatkundige werken van de 19de eeuw. Grote delen van het IJ werden daarvoor ingepolderd waarbij enkele prestedelijke elementen bewaard bleven. In het Westelijk Havengebied valt daarbij te denken aan de Spaarndammerdijk.

Ondanks de versmalling van het IJ door de reeks van inpolderingen wordt deze waterweg nog altijd gekenmerkt door z'n grootschaligheid met, voor Amsterdamse begrippen, unieke lange (zicht)lijnen. Het vormt in de stad een centrale zone die van oost tot west wijsheid biedt. Dit is voor het metropoolgebied van grote waarde. Bovendien vormt het de internationale waterverbinding van Amsterdam en de regio.

Gezien de huidige ontwikkelingen van de IJ-oeveren waarbij tal van nieuwe stukken land ingepolderd worden en hoogbouw gepland wordt, pleit BMA voor een heldere, samenhangende visie op het IJ/Noordzeekanaal en de flankerende havengebieden als geheel. Het plangebied is op basis van de cultuurhistorische analyse in drie deelgebieden te verdelen (p. 22). In de Amerikahaven zijn nog bovengrondse elementen en structuren met een hoge waarde aanwezig.

6 Cultuurhistorische karakteristieken

De Cultuurhistorische waardenkaart van het plangebied Amerikahaven is bedoeld als een indicatieve kaart. De waarden zijn afgeleid van de historisch-topografische inventarisatie van het havengebied. De positie en waardering van afzonderlijke haven-en industriegebonden ruimtelijke elementen zijn niet op de kaart aangegeven. In geval van plaatselijke en locatie gebonden ruimtelijke ontwikkelingen binnen het totale plangebied zijn een nadere waardering van deze elementen en bijbehorende precisering van het kaartbeeld nodig. Op deze basis kan per afzonderlijk kleinschaliger plangebied een op maat gesneden advies worden opgesteld.

Binnen het plangebied geeft de cultuurhistorische waardenkaart drie zones aan (p. 23). In de Amerikahaven, zijn nog bovengrondse elementen en structuren met een hoge waarde aanwezig.

-  IJ/Noordzeekanaal: deze eeuwenoude waterweg vormt een landschappelijk en waterbouwkundig bouwwerk waarvan de bijzondere waarden en karakteristieken de plangebiedgrenzen van het bestemmingsplan Amerikahaven overstijgen. Het IJ/Noordzeekanaal wordt gekenmerkt door de grootschaligheid met –voor Amsterdamse begrippen – unieke lange (zicht)lijnen. Een zorgvuldige omgang met deze waardevolle karakteristieken is ook binnen het plangebied Amerikahaven relevant.
-  IJpolders: de oorspronkelijke IJ-bodem is ingepolderd en vervolgens afgedekt met een dik ophogingspakket van zand. De kades van de IJpolders evenwijdig aan het IJ/Noordzeekanaal zijn de buitengrenzen van de IJpolders. Van de ontginnings- en verkavelingsstructuren die dateren van de aanleg van de IJpolders zijn binnen het plangebied Amerikahaven geen landschappelijke kenmerken meer aan het oppervlak / op maaiveldniveau aanwezig.
-  Amerikahaven: de typologische herkenbaarheid van de grootschalige insteekhaven met vertakkingen voor de op- en overslag van onder meer olie- kolen, is in de toekomst van belang voor de leesbaarheid van de geschiedenis van de Amsterdamse haven. Deze typologische karakteristiek moet daarom zoveel mogelijk behouden blijven. In geval van plaatselijke ruimtelijke ontwikkelingen is een nadere precisering van het kaartbeeld. Op basis van een gerichte locatie gebonden waardering kan een op maat gesneden advies worden opgesteld.



- ✖ Gemeente Amsterdam
✖ Bureau Monumenten & Archeologie
✖
- Project: Bestemmingsplan Amerikahaven
Cultuurhistorische karakteristiek
- Plangebied Amerikahaven
IJ / Noordzeekanaal
Zijkkanalen A t/m K
Havens
IJpolders

7 Conclusies

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische en cultuurhistorische waarden is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Amerikahaven.

Archeologische waarden

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 bouwingsrepen.

De beleidskaart maakt onderscheid tussen een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder archeologische verwachting.

Voor de beleidszone met een lage archeologische verwachting **(een deel van verwachtingszone A)** geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 4 m ÷ NAP.

Voor de beleidszone zonder archeologische verwachting **(delen van verwachtingszones A en B)** geldt een vrijstelling van verdere archeologische maatregelen.

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 met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorische kenmerken en waardering

In het plangebied zijn op basis van de cultuurhistorische analyse drie deelgebieden te onderscheiden.

IJ/Noordzeekanaal: deze eeuwenoude waterweg vormt een landschappelijk en waterbouwkundig bouwwerk waarvan de bijzonder waarden en karakteristieken de plangebiedgrenzen van het bestemmingsplan Amerikahaven overstijgen. Het IJ/Noordzeekanaal wordt gekenmerkt door de grootschaligheid met –voor Amsterdamse begrippen – unieke lange (zicht)lijnen. Een zorgvuldige omgang met deze waardevolle karakteristieken is ook binnen het plangebied Amerikahaven relevant.

IJpolders: de oorspronkelijke IJ-bodem is ingepolderd en vervolgens afgedekt met een dik ophogingspakket van zand. De kades van de IJpolders evenwijdig aan het IJ/Noordzeekanaal zijn de buitengrenzen van de IJpolders. Van de ontginnings- en verkavelingsstructuren die dateren van de aanleg van de IJpolders zijn binnen het plangebied Amerikahaven geen landschappelijke kenmerken meer aan het oppervlak / op maaiveldniveau aanwezig.

Amerikahaven: de typologische herkenbaarheid van de grootschalige insteekhaven met vertakkingen voor de op- en overslag van onder meer olie- kolen, is in de toekomst van belang voor de leesbaarheid van de geschiedenis van de Amsterdamse haven. Deze typologische karakteristiek moet daarom zoveel mogelijk behouden blijven. In geval van plaatselijke ruimtelijke ontwikkelingen is een nadere precisering van het kaartbeeld. Op basis van een gerichte locatie gebonden waardering kan een op maat gesneden advies worden opgesteld.

Bronnen

Digitale bronnen

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

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

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

Haven Amsterdam: www.portofamsterdam.nl

Literatuur

Aardse, H. en L. de Leeuw, *Cultuurhistorische verkenning Haven Stad*, Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, juli 2009.

Aardse, H. e.a., *De Noordelijke IJ-oever, een cultuurhistorische effectrapportage*, Bureau Monumenten & Archeologie, Amsterdam 2003.

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

Dienst der Publieke Werken, gemeente Amsterdam, 'De haven van Amsterdam', uit de reeks *Grondslagen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam*, 1938.

Geuze, A. en F. Feddes, *Polders! Gedicht Nederland*, Rotterdam 2005.

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

Schmall, H. (1), 'De trekschuit naar Amsterdam. Twee eeuwen openbaar vervoer', in Heinemeijer, W.F. en Wagenaar, M.F. *Amsterdam in Kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen 1987, 68-71.

Schmall, H. (2), 'Het Groot Noordhollandsch Kanaal', in Heinemeijer, W.F. en Wagenaar, M.F. *Amsterdam in Kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen 1987, 120-123.

Sliggers, B.C., 'Ruigoord van ontstaan tot ondergang', *Holland* 3, 1971, 181-196.

Veerkamp, J.A.G., *Amerikahaven, een mammoet in Amsterdam. Archeologische begeleiding ontgraving Amerikahaven*, Amsterdam 2001.

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.

L. Jansen, 'Geschiedenis van de Groote IJ-polder', in: *Ons Amsterdam* 14 (1962), pp. 89-91.

P. Hagtingius, 'Het Noordzeekanaal 75 jaar', in: *Ons Amsterdam* 1951, p. 264.

'Amsterdam als internationaal vervoercentrum 1961-1969', in: *Ons Amsterdam*, jaargang 38 nr. 5, p. 136.

Zoest, R., van (red.), *De Amsterdamse haven 1275-2005*, Amsterdam, 2005.

Rapport van de commissie van advies inzake de bevordering van de scheepvaart op Amsterdam. Gemeenteblad, Afdeling 1, 1930, Bijlage A. SAA, 19907

De Pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam en vastgesteld door het college van B&W op 14 april 2009.

Appendix 1: Wet- en regelgeving

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 op 1 september 2007 is de zorg voor het archeologisch erfgoed geïntegreerd in ruimtelijke ordeningsprocessen. Een uitgangspunt van de wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat in ruimtelijke ontwikkelingen vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed.

Rijk

Om het Europese 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 van de uitgangspunten van dit verdrag is dat het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties behouden moet blijven.

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 en/of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud ex situ). Het inrichtings- of bouwplan dient dan te voorzien in maatregelen om archeologische overblijfselen volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van archeologisch onderzoek.

De Monumentenwet geeft onder andere aan dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.¹²

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht.¹³

Daarnaast richt het rijksbeleid zich op bovengronds cultuurhistorische waarden teneinde de historisch gegroeide identiteit als uitgangspunt en inspiratiebron in te zetten bij nieuwe

¹² 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 (onbeschermd) 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).

¹³ Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988.

ontwikkelingen en ontwerpprocessen. Dit gegeven is onder meer terug te vinden in de Rijksnota Belvedere, waarin behoud door vernieuwing voorop staat: “De bodem, het landschap en de gebouwde omgeving zitten op een soms complexe, maar fascinerende wijze boordevol aanwijzingen over het leven en werken van mensen. (...). Deze cultuurhistorische kenmerken of kwaliteiten vragen niet alleen om zorgvuldige ‘inpassing’, maar kunnen bewust bij de inrichtingsopgave van ons land benut worden, opdat ze niet geruisloos en voorgoed verloren gaan (...). Het zijn deze essentiële ruimtelijke en culturele kwaliteiten van ons land, die ook voor de internationale positionering van groot belang kunnen zijn.” Daarbij is het relevant voor alle betrokken partijen om tijdig te weten waar waardevolle cultuurhistorische elementen zijn, zoals stedenbouwkundige structuren, bebouwing en mogelijke archeologische vindplaatsen. Zo kan voorkomen worden dat er op een later moment langdurige monumentenprocedures van start gaan of ad-hoc opgravingen in de planning gepast moeten worden, met kans op vertragingen en alle financiële consequenties vandien. Inmiddels vindt in het kader van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) een aanscherping van dit beleid plaats waarbij erop aangestuurd wordt om cultuurhistorische waarden als vast onderdeel op te nemen in Structuur- en bestemmingsplannen.

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten gebruikt de provincie Noord-Holland 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 van de provincie is de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) opgenomen. Op deze kaart zijn gebieden weergegeven, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn en 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 nodig hebben. Naast de CHW beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK). Op de AMK staan, op landelijke schaal, de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis.

Gemeente Amsterdam

In aansluiting op het Rijksbeleid besteedt de gemeente Amsterdam specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen.¹⁴ Uitgangspunt hierbij is een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing en een kwalitatief en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed.

De wetgeving schrijft voor dat bij bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Om dit inzichtelijk te maken wordt een archeologisch bureauonderzoek opgesteld. De bescherming van (verwachte) archeologische waarden kan in een bestemmingsplan 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 (omgevingsvergunning) een archeologisch rapport conform de KNA en de Amsterdamse richtlijnen en een archeologisch selectiebesluit dient te overleggen. Ook kan worden bepaald dat aan een reguliere bouwvergunning of een aanlegvergunning voorschriften kunnen worden verbonden.

¹⁴ BMA 2005, 58.

In de regels kan een uitzondering opgenomen worden, die duidelijk maakt in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. Bij de bepaling van de uitzonderingen voor archeologisch onderzoek wordt een combinatie van factoren in acht genomen, te weten: a) de specifieke aard van de cultuurhistorische / archeologische waarden en b) de ligging van het plangebied. Volgens deze systematiek gelden in Amsterdam elf beleidsvarianten, variërend van archeologisch onderzoek in alle gevallen verplicht tot onvoorwaardelijke vrijgave van de grond. In de praktijk komen per plangebied meestal 2 tot 6 varianten voor. De volledige lijst met de elf beleidsvarianten is als appendix opgenomen.

Het proces voor planontwikkelingen in de ruimtelijke ordening van Amsterdam is georganiseerd in het zogenaamde PLABERUM. Onderzoek naar de cultuurhistorische en archeologische waarden binnen een plangebied zijn hierbij in de eerste fase van het planproces opgenomen.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

Voor de inpassing van archeologisch onderzoek de ruimtelijke planvorming bestaat een door het ministerie van OCW opgesteld pakket van maatregelen, de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Hierdoor kan per plangebied, al naar gelang de locatie, de aard van de bodemingreep en de archeologische verwachting, een op maat gesneden programma worden opgesteld. Er kan een onderscheid gemaakt worden in een Bureauonderzoek (BO), eventueel gevolgd door het Inventariserend Veldonderzoek (IVO) en de Archeologische Opgraving (AO) of een Archeologische Begeleiding (AB) (appendix: stroomschema). Goede integratie van het archeologisch programma in het ontwikkelings- of bouwproces is een belangrijke voorwaarde voor efficiëntie in de uitvoering.

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 waardevolle archeologische resten. 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. 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 PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Appendix 2: Beleidsvarianten

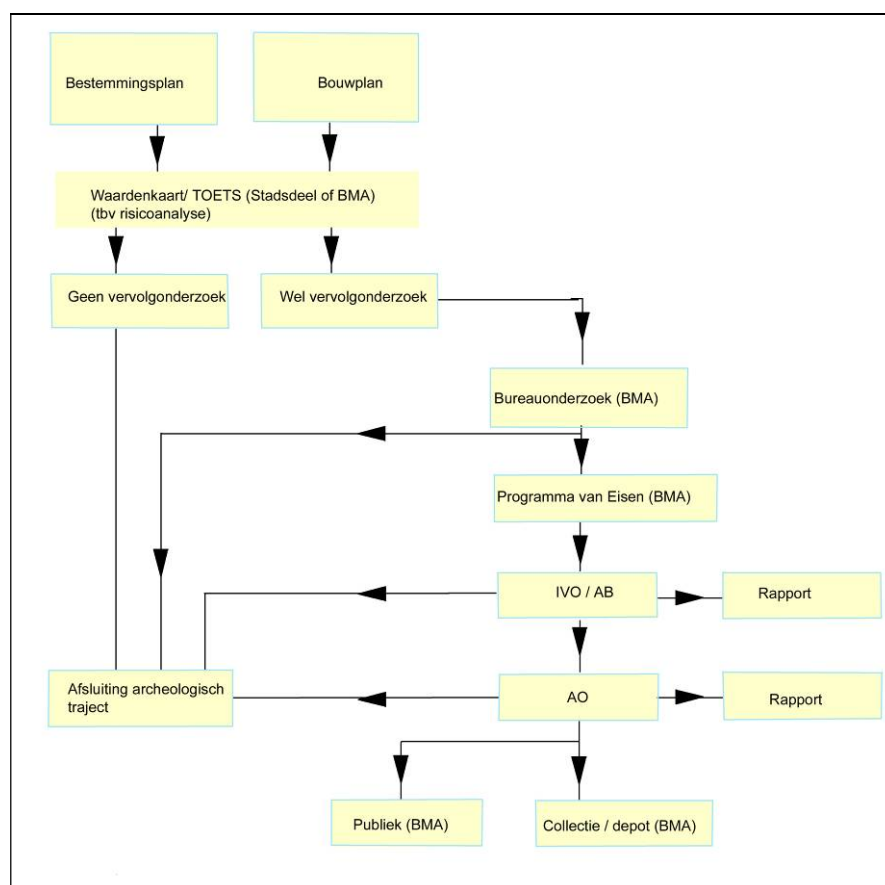
Het archeologisch beleid wordt als maatwerk voor een bepaald plangebied in Amsterdam vastgesteld aan de hand van elf varianten, die een afweging bieden op basis van de aard van de verwachting in combinatie met de specifieke (oppervlakte/diepte) bodemingreep.

- 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 sporenveld 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) en in de voormalige (overbouwde of opgehoogde) landelijke periferie van Amsterdam. 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 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 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 in de (oorspronkelijke) waterbodem kleiner dan 10.000 m²
- 11: gebieden zonder verwachting of zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijv. zware funderingen, kelders, tunnels ed. Er geldt daarom 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 en Cultuurhistorisch Bureauonderzoek 10-086

Voor akkoord controle proces en waardestelling:

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

Datum:	26-04-2011
Status:	definitief
Redactie:	prof. dr. J.H.G. Gawronski
Tekst:	dr. J. Euwe, drs. H. Aardse
Cartografie:	R. Tousain, dr. J. Euwe



BRL SIKB 4000 PROTOCOL 4002

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2011
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 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.