



# **Archeologisch bureauonderzoek**

**Plangebied Oostelijk Havengebied Noord  
Stadsdeel Oost**

BO 11-054 Amsterdam 2011



# 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 Rijk	7
2.3 Provincie Noord-Holland	7
2.4 Gemeente Amsterdam	8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie	8
<b>3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie</b>	<b>9</b>
3.1 Geomorfologie en bodem	9
3.2 Historie algemeen	9
3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied	10
3.3.1 Het IJ	10
3.3.2 De aanleg van het Noordzeekanaal en de oostelijke havenuitbreiding	11
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied	16
3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en Cultuur Historische Waardenkaart (CHW)	16
3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied	16
3.4.3 Bodemopbouw	19
3.5 Conclusie: verwachtingsmodel	19
<b>4 Archeologische verwachtingskaart</b>	<b>20</b>
<b>5 Archeologische beleidskaart</b>	<b>22</b>
<b>Conclusie</b>	<b>24</b>
<b>Bronnen</b>	<b>25</b>
<b>Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema</b>	<b>26</b>
<b>Appendix II: vindplaatsen</b>	<b>28</b>

## Samenvatting

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van stadsdeel Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Oostelijk Havengebied Noord, Stadsdeel Oost. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied, dat gelegen is in het (deels voormalige) IJ, in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van het stroomgebied van het IJ vanaf de 12de eeuw. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op de archeologische verwachtingskaart (p. 20-21) wordt onderscheid gemaakt in twee zones met een lage/negatieve archeologische verwachting. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd.

De beleidskaart telt één beleidszone (p. 22-23). Voor deze zone is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en bij toekomstige werkzaamheden toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de uitvoerder en/of opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

## Inleiding

In opdracht van stadsdeel Oost heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Oostelijk Havengebied Noord, Stadsdeel Oost.

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

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

# 1 Administratieve gegevens plangebied

Het plangebied Oostelijk Havengebied Noord wordt begrensd door Piet Heinkade, de Oostelijke Handelskade en de Ertshaven in het zuiden, de grens met stadsdeel Noord in het noorden, de Jan Schaeferbrug en het Muziekgebouw aan 't IJ in het westen en de vaargeul naar het Amsterdam-Rijnkanaal in het oosten.

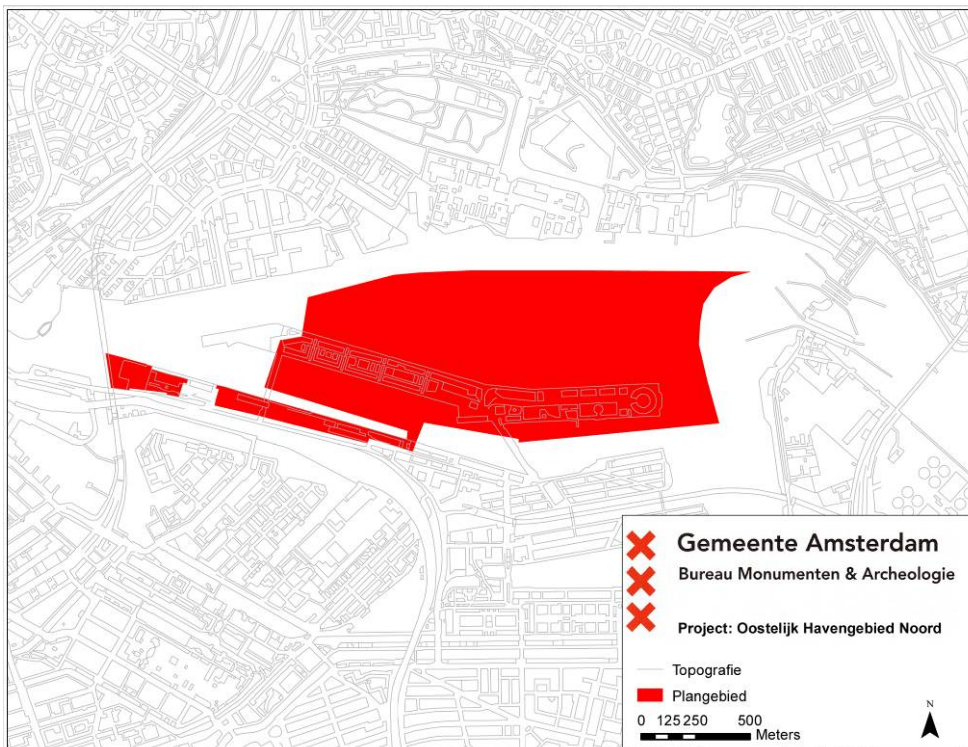
## 1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever Stadsdeel Oost  
Contactpersoon De heer R. van de Camp  
Adres Postbus 94801  
Postcode / plaats 1090 GV Amsterdam

### Plangebied

Provincie	Noord-Holland	Gemeente	Amsterdam
Plaats	Amsterdam	Kaartblad	25 E
ARCHIS meldingsnr.	48886	ARCHIS afmeldingsnr.	38320
X-coördinaat NW	123.548	Y-coördinaat NW	488.183
X-coördinaat NO	125.524	Y-coördinaat NO	488.356
X-coördinaat ZO	125.354	Y-coördinaat ZO	487.698
X-coördinaat ZW	122.671	Y-coördinaat ZW	487.855

### Locatie



1 Plangebied (rood) Oostelijk Havengebied Noord

## 2 Wet- en regelgeving

### 2.1 Algemeen

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

### 2.2 Rijk

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

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

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

### 2.3 Provincie Noord-Holland

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

---

<sup>1</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 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>2</sup> Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988

<sup>3</sup> Provincie Noord-Holland, 2010

## 2.4 Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup> of ondieper dan de 19de of 20ste eeuwse ophogingen (Appendix: beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

## 2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

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

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

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

---

<sup>4</sup> BMA, 2005



## 3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie

### 3.1 Geomorfologie en bodem

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

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

### 3.2 Historie algemeen

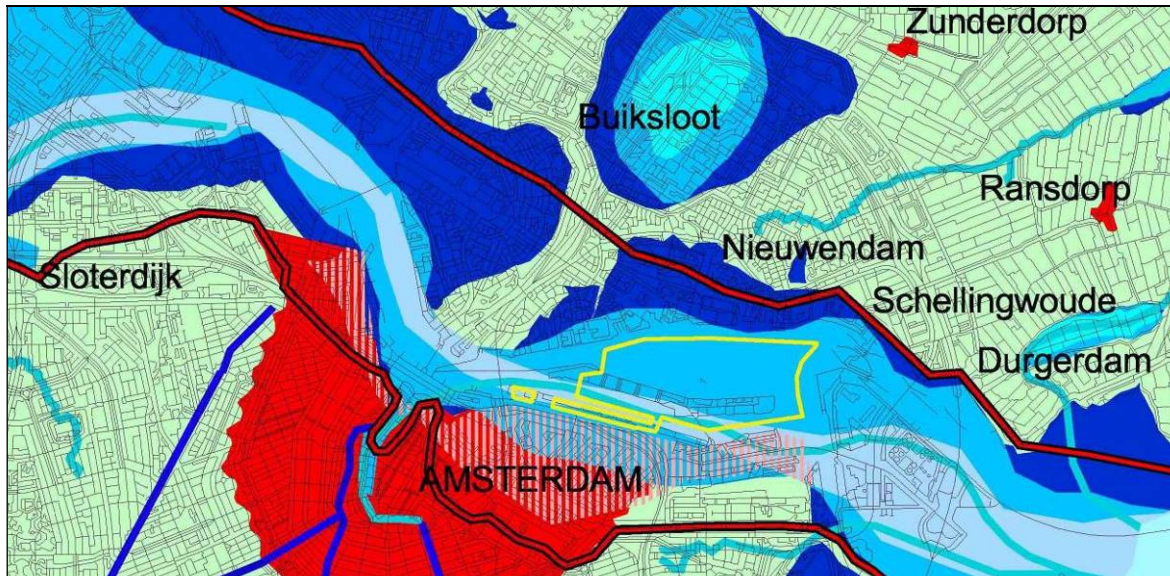
De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

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

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

### 3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied

Voor deze historisch topografische analyse zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt, waaronder de kaarten van Beeldsnijder (1575), Visscher (ca. 1700), de kaart van Publieke Werken uit 1881 en een recente reconstructie van de voormalige kustlijn van het IJ (afb. 2).<sup>5</sup>



2 Het plangebied (geel omlijnd) weergegeven binnen een reconstructie van de middeleeuwse ontwikkeling van het IJ waarbij de oorspronkelijke smalle waterloop (zeer lichtblauw) zich door stormvloeden in de 12de eeuw (lichtblauw) en 14de eeuw (donkerblauw) verbreedde, met de zeedijk (rood) uit ca. 1350 (De Bont 2004, kaart 3)

#### 3.3.1 Het IJ

De onderzoekslocatie Oostelijk Havengebied Noord bevindt zich in het stroomgebied van het IJ. De huidige loop van het IJ was het resultaat van landschappelijke ontwikkelingen in de 12de - 14de eeuw. Tijdens stormvloeden in die periode werd ondermeer de veenrug tussen het Oer-IJ en het Almere, het huidige IJsselmeer, weggeslagen en werd het oorspronkelijke smalle IJ aanzienlijk breder door veenafslag (afb. 2, 3).

Vanaf de Middeleeuwen tot aan het einde van de 19de eeuw was het IJ de belangrijkste vaarroute tussen Amsterdam en Haarlem. Vooral werd in toenemende mate gebruik gemaakt van het IJ voor het transport en de overslag van goederen in de Amsterdamse haven die zeeschepen aanvoerden via de Zuiderzee en de vaargeulen langs Pampus.<sup>6</sup> Na een periode van economische recessie ontwikkelde koning Willem I begin 19de eeuw een reeks van maatregelen om voor een impuls voor de haven te zorgen. Een probleem was dat de haven en de toevoerweg ondanks veelvuldig baggeren dichtslibden. Het werd voor grotere zeeschepen moeilijker en tijdrovender om 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 80 km lange Groot Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder aangelegd.<sup>7</sup> Al na 25 jaar bleek de vaarweg onvoldoende capaciteit te hebben voor het groeiende tonnage van de zeeschepen: het kanaal was bevaarbaar voor schepen tot 900 ton, terwijl grote midden-19de-eeuwse zeilschepen al 1500 ton waren.<sup>8</sup> In 1851 werd daarom Den Helder officieel tot inklaringshaven verklaard:

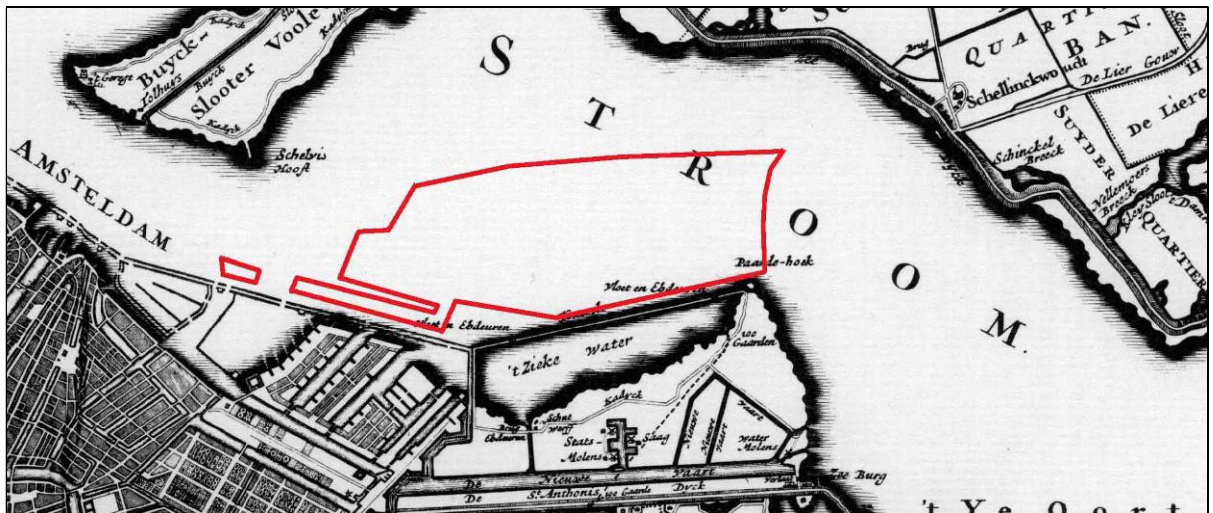
<sup>5</sup> Bont 2004, kaart 3

<sup>6</sup> Schmall 1987, 68

<sup>7</sup> Schmall 1987, 120

<sup>8</sup> Wagenaar 1987, 160

zeeschepen konden hun lading bestemd voor Amsterdam in Den Helder lossen zodat die door binnenschepen naar Amsterdam kon worden vervoerd.<sup>9</sup>



3 Het plangebied op de kaart van Visscher uit ca. 1700

### 3.3.2 De aanleg van het Noordzeekanaal en de oostelijke havenuitbreiding

#### Noordzeekanaal

Om de Amsterdamse haven bereikbaar te houden werd toen een plan voor een veel kortere verbinding met de zee uit de kast gehaald dat al vóór de aanleg van het Groot Noordhollandsch Kanaal was ontwikkeld.<sup>10</sup> Dit bestond eruit dat de duinen in het westen zouden worden doorgraven met een kanaal en de dichtslibbende IJ-mond naar de Zuiderzee zou worden afgedamd. Dit Noordzeekanaal werd uiteindelijk tussen 1865 en 1876 aangelegd door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het oude stroomgebied van het IJ.<sup>11</sup> Het vergde nog twee jaar baggeren eer het hele kanaal op de diepte was van 6,5 m ÷ NAP, zodat in 1878 het eerste volgeladen stoomschip Amsterdam via het kanaal kon bereiken.<sup>12</sup>

#### Handelskade

Daar met de aanleg van het Noordzeekanaal de haven bereikbaar werd voor grote stoomschepen diende ook de voorzieningen hieraan aangepast te worden. In 1875 werd begonnen met de aanleg van de Handelskade (later: Oostelijke Handelskade) volgens een plan van stadsingenieur Van Niftrik. Evenwijdig aan de Oosterdoksdiijk werd een twee kilometer lange kade aangelegd met spoorweg, pakhuizen en rijdende hijskranen, van de dijk gescheiden door een 35 m brede binnenhaven (afb. 4, 5, 6, 7).<sup>13</sup> De lading van de aan de IJ-zijde aangemeerde zeeschepen kon zo naar spoorwegwagens of naar binnenschepen in de Binnen Haven aan de andere kant van de kade overgeladen worden. Op aanraden van Van Niftrik werd gekozen voor hydraulisch aangedreven hijskranen, waartoe op de kade de Havencentrale (afb. 4: Hydrauliek, middendeel kaart, net ten zuiden van de plangrens, nu restaurant en nachtclub Panama) en enkele watertorens werden gebouwd (afb. 5). Op de kop van de Handelskade verrees in 1884 het gebouw van de Algemene Dienst waarin ondermeer de Havendienst en de Meteorologische Dienst waren gevestigd (afb. 4, 6).<sup>14</sup>

<sup>9</sup> Wagenaar 1987, 160

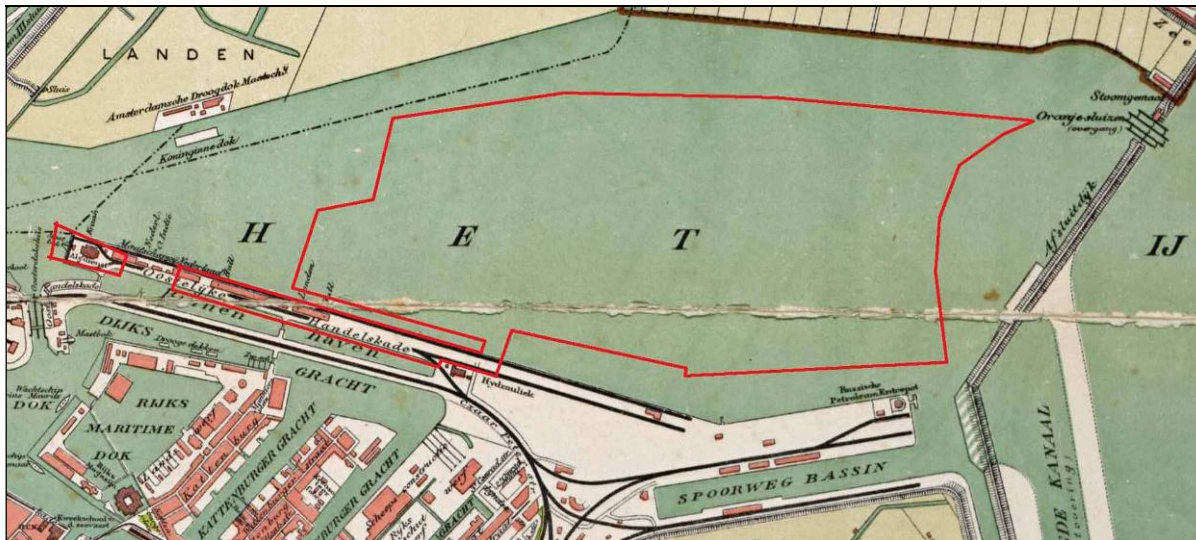
<sup>10</sup> Wagenaar 1987, 160

<sup>11</sup> Jansen 1962, 89

<sup>12</sup> Giljamse 2009, 106

<sup>13</sup> Bakker 1994, 88; Giljamse 2009, 94

<sup>14</sup> Heijdra 1993, 38, 39



4 Het plangebied op de kaart van De Geest en Scheltema uit 1888

Het eerste grote bedrijf dat zich op de Handelskade vestigde was de Stoomvaart Maatschappij Nederland. De SMN, of ook De Nederland, werd in 1870 opgericht om een stoomvaartverbinding met Nederlands Indië te onderhouden en had zijn eerste vestiging in Den Helder aangezien de stoomschepen te groot waren om door het Noordhollandsch kanaal te varen. Zodra het Noordzeekanaal gereed was vestigde de SMN zich aan het Spoorwegbassin, even ten zuiden van het huidige plangebied (afb. 4), om begin jaren '80 te verhuizen naar de nieuwe Handelskade. Architect A.L. van Gendt ontwierp de loodsen en kantoren (afb. 4, 5, 6).<sup>15</sup>



5 De Handelskade vanuit het noordwesten met spoorweg, door A.L. van Gendt ontworpen loodsen, hijskranen en watertoren (prentbriefkaart 1905, SAA)

<sup>15</sup> Heijdra 2000, 27

## IJ-eiland

Het overslaan van goederen naar schepen in de Binnen Haven aan de zuidkant van de Handelskade bleek al snel zeer tijdrovend en dus duur te zijn. Dit gebeurde veel sneller op het IJ (afb. 5), maar bij harde wind was het IJ te woest voor de kleine binnenschepen. In 1890 werd daarom 200 m ten noorden van de Handelskade een strekdam als golfbreker aangelegd. Toen in 1896 het Noordzeekanaal moest worden verdiept voor de steeds grotere schepen, werd, wegens tekort aan kaderuimte op de inmiddels 20 jaar oude Handelskade, besloten de bagger tegen de noordzijde van de golfbreker te storten. Op een kaart van Scheltema en De Geest uit 1896 staat hier: *Baggerbergplaats (Toekomstige Handelskade)*.<sup>16</sup> Zo ontstond het nieuwe langgerekte IJ-eiland met diepzeekades en grote loodsen (afb. 6, 7). De kades werden genoemd naar de bestemmingen waarop gevaren werd: in het westen de Sumatra- en Javakade, in het oosten de Suriname- en Levantkade.<sup>17</sup>



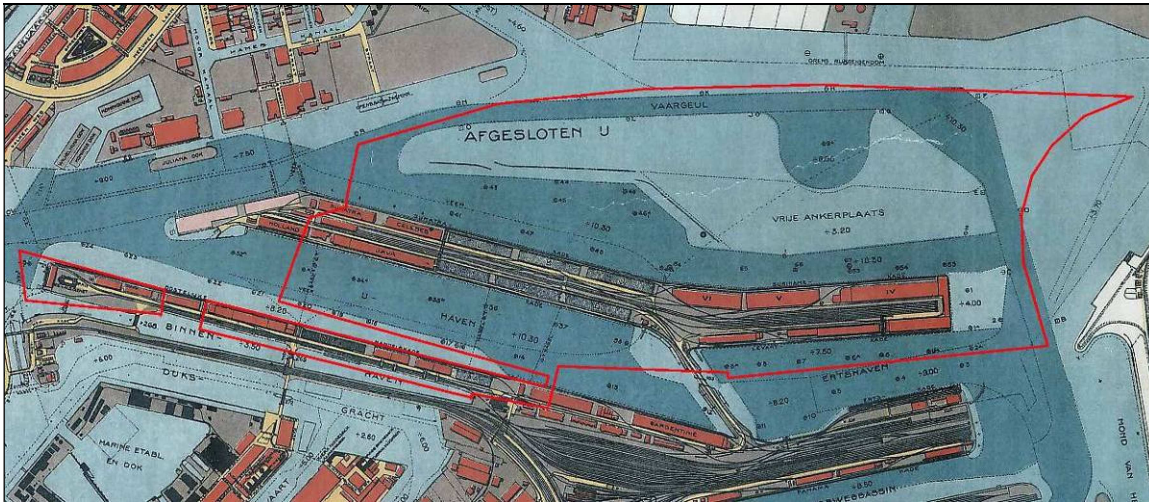
6 Werkzaamheden aan de kop van de strekdam, later Javakade, met links op de achtergrond de Handelskade met loodsen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, een watertoren en het gebouw van de Algemene Dienst (foto Jacob Olie 1901, SAA)

In 1903 verhuisde de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM) van de veel te krap geworden vestiging aan de Nieuwe Vaart bij de Oosterkerk naar het oostelijk deel van het IJ-eiland. In de loop van de daaropvolgende jaren breidde het bedrijf zich uit over de hele Suriname- en Levantkade en ging dit deel KNSM-eiland heten. De SMN bouwde in 1907, wegens ruimtegebrek aan de Handelskade (afb. 5, 6), een nieuw pakhuis op het westelijk deel van het IJ-eiland, het Java-eiland genoemd. In 1910 verkocht de SMN de bedrijfsruimten op de Handelskade aan de Hollandse Stoomboot Maatschappij en verplaatste alle activiteiten naar het Java-eiland.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Bakker 1994, 89; Hameleers 2002, 122

<sup>17</sup> Heijdra 2000, 31, 32; Bakker 1994, 89; Gilijamse 2009, 96

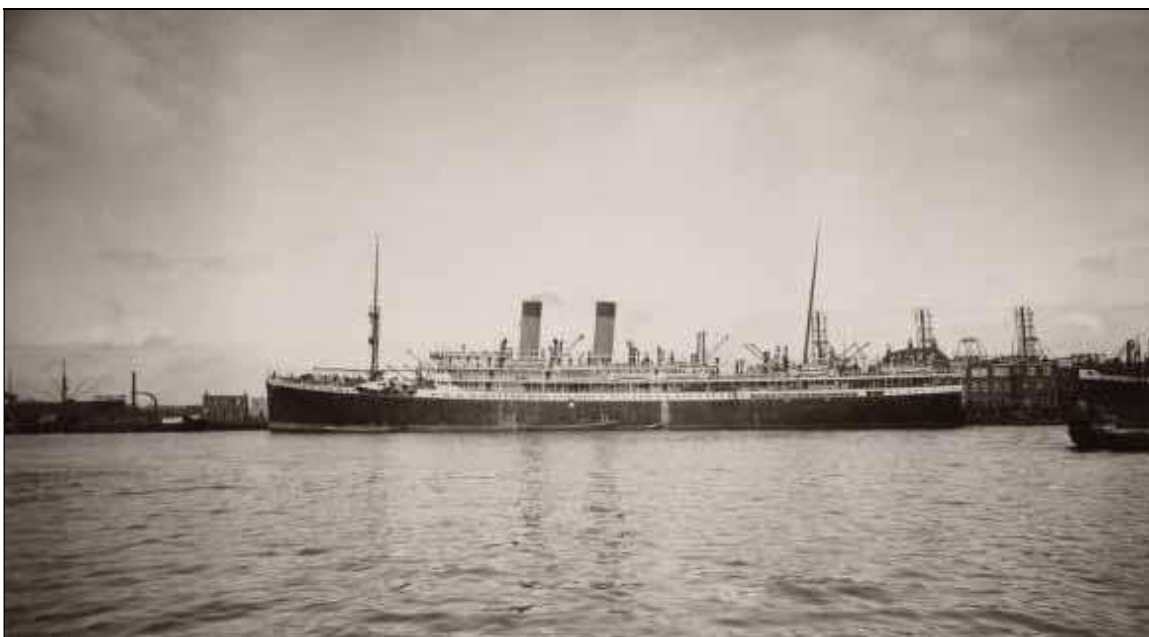
<sup>18</sup> Heijdra 2000, 32



7 Het plangebied op een kaart van Publieke Werken uit 1922

### Bloei en neergang

Het Oostelijk Havengebied kende vanaf de aanleg van de (Oostelijke) Handelskade gedurende 80 jaar een grote bloei, die werd onderbroken door een terugval in de Eerste Wereldoorlog, de crisis begin dertiger jaren en door de stagnatie en verwoesting tijdens de Tweede Wereldoorlog. Terwijl in 1881 526 zeeschepen de haven bezochten waren dat er in 1911 al 1615. Ook tussen beide wereldoorlogen bleef de scheepvaart en het tonnage van de schepen toenemen. Veel schepen voor de Amsterdamse rederijen werden door de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam gebouwd (1894-1926 op Oostenburg, 1922-1885 in Amsterdam Noord) zoals de Johan de Witt in 1920 (afb. 8) en de Oranje in 1939. Na het herstel van de enorme oorlogsschade lieten de vijftiger- en begin zestiger jaren een duidelijke opleving zien. Verschillende rederijen bouwden nieuwe pakhuizen, kantoren, kantines en passagiersterminals. In 1952 zorgde het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal, geschikt voor grotere en snellere binnenschepen dan het Merwedekanaal, voor een veel betere verbinding met Duitsland.<sup>19</sup>



8 De Javakade met het SS. Johan de Witt van de SMN in 1920 (foto SAA)

<sup>19</sup> Franssen 2009, 27, 28

In de loop van de zestiger jaren kon het Oostelijk Havengebied niet meer worden aangepast aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer. Dit havengebied was vooral ingericht voor het overslaan van stukgoed. Maar in het in 1935 in de gemeenteraad aangenomen Algemeen Uitbreidings Plan werd het Oostelijk Havengebied al een historische vergissing genoemd: 'Nergens ter wereld bestaat een havenstad waar zeeschepen eerst voorbij moeten varen om hun lading te lossen, die vervolgens met dekschuiten terug naar de stad wordt vervoerd'. Het plan voorzag dan ook in een uitbreiding van de haven ten westen van het Centraat Station.<sup>20</sup>

Voor het toenemende bulktransport en containervervoer in nog steeds groter wordende schepen was in het Oostelijk Havengebied te weinig kaderuimte en werden de havenbekkens te klein. Daarnaast viel na de dekolonisatie van Indonesië de handel met het oosten vrijwel weg en verloren de rederijen het passagiersvervoer bijna geheel aan de luchtvaart. In de jaren zestig begon de 30 jaar eerder in het AUP voorgestelde uitbreiding van het haven aan de westzijde van de stad met het aanleggen van de Amerika-, de Azië-, de Australië- en de Sonthaven. In de jaren zeventig namen de havenactiviteiten snel af en in 1979 vertrok de KNSM als laatste maatschappij uit het Oostelijk Havengebied. In 1982 besluit de gemeente definitief het gebied een woonbestemming te geven en begon de herinrichting van de Javakada (afb. 9).<sup>21</sup>



9 De Javakade in 2008 (foto SAA)

---

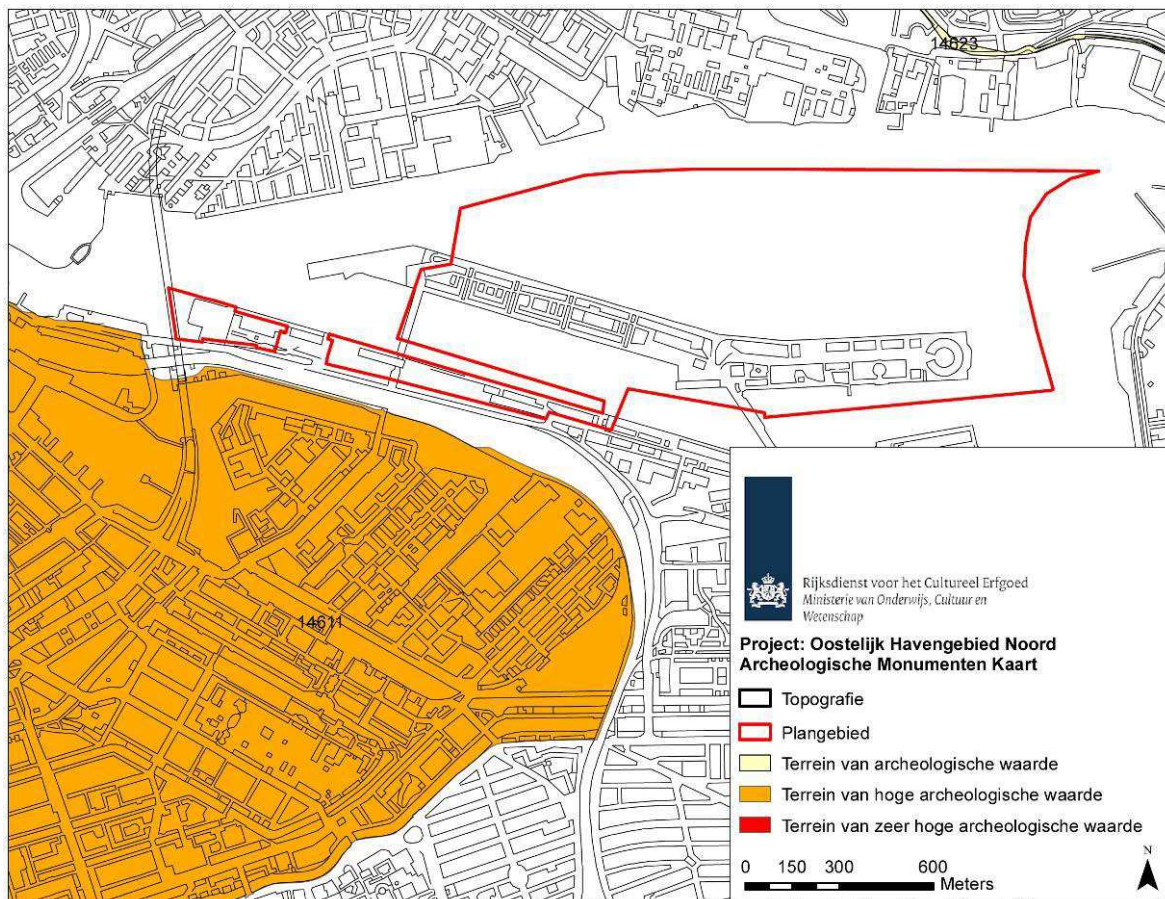
<sup>20</sup> Franssen 2009, 27

<sup>21</sup> Voor de nieuwe bebouwing zie: Franssen 2009, 90-177

### 3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied

#### 3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en Cultuur Historische Waardenkaart (CHW)

Op de Archeologische Monumenten Kaart en de provinciale Cultuur Historische Waardenkaart valt het plangebied buiten een zone met een archeologische waardering (afb. 10). Het verwachtingsbeeld van de AMK is algemeen van aard en dient in het kader van de planvorming nader te worden uitgewerkt. Een inhoudelijke en ruimtelijke specificatie van de archeologische verwachtingen volgt uit de historisch topografische analyse hierboven.

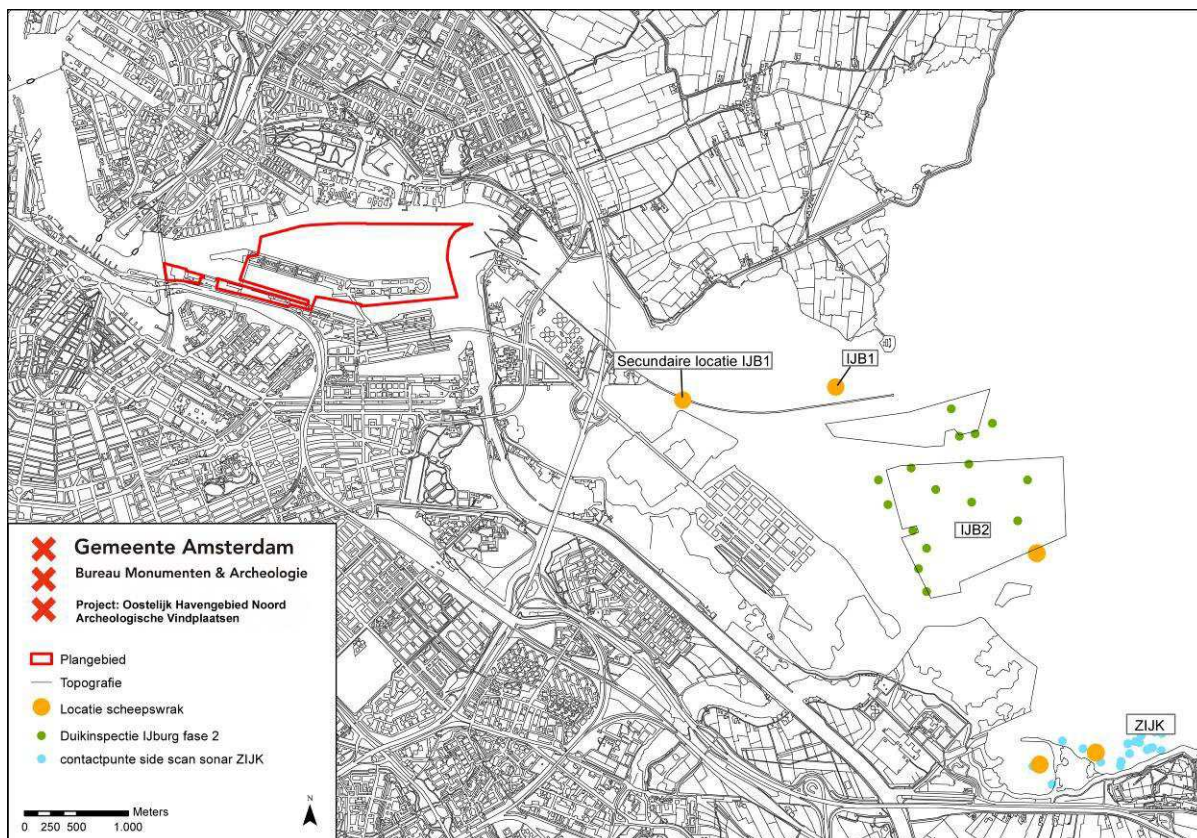


10 Het plangebied Oostelijk Havengebied Noord (rood omlind) op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, juli 2010). De Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Holland (CHW) komt overeen met het AMK-kaartbeeld

#### 3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel zijn op een aantal vergelijkbare locaties waarnemingen en/of een archeologische opgraving gedaan (afb. 11 en Appendix II). De vondsten en structuren die op deze vindplaatsen werden gedocumenteerd zijn een graadmeter voor het archeologisch potentieel van het plangebied. De relevante vindplaatsen worden hieronder kort besproken.





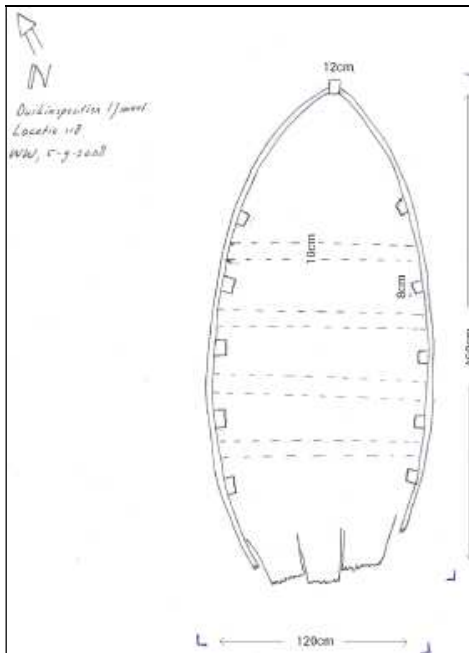
11 Overzicht van de relevante vindplaatsen in verband met de archeologische verwachting van het plangebied

### IJburg fase 2 (IJB2)

Voor de aanleg van de eilanden van IJburg fase 2 is in juli 2008 door Archeomare Periplus een side scan sonar onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat 17 locaties een archeologische verwachting hadden. Drie daarvan betroffen vrijwel zeker een scheepswrak. Vier andere locaties bevatten mogelijk resten van scheepswrakken.<sup>22</sup> Daarom is in september van hetzelfde jaar een duikinspectie gedaan. Hieruit bleek dat slechts één locatie (nummer 118) uit het vooronderzoek een scheepswrak betrof. Het ging om een klein vaartuig. Gedacht moet worden aan een roeiboot of bijboot van een groter schip (afb. 12). De andere twee locaties betroffen puinstort, een schelpenbank en een ijzeren sloepje. Tijdens de onderzoeken is alleen het bodemoppervlak geanalyseerd. Er is geen onderzoek gedaan met bodempenetrerende technieken naar eventueel verzonken objecten.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Brenk, Boom en Waldus 2008<sup>1</sup>

<sup>23</sup> Brenk, Boom en Waldus 2008<sup>2</sup>



12 Schets van het wrak aangetroffen tijdens duikonderzoek IJburg fase 2 (Brenk en Waldus 2008)

### Vaargeul Amsterdam-Lemmer (IJB1)

Op 16 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 (afb. 13). 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.<sup>24</sup> Oorspronkelijk waren deze schepen bedoeld voor de visserij. De schepen waren uitgerust met een waterhoudend compartiment, de zogenaamde bun. Hierdoor was het mogelijk de visvangst levend te transporteren naar de afzetmarkt. In het scheepswrak was de bun gevuld met visresten van o.a. bot en baars. Onder de vondsten waren onderdelen van de scheepsinventaris zoals een steengoed vetpotje, netvervaarders en visloodjes. Verder bevatte het wrak nog een hoeveelheid ballaststenen. De aanwezigheid van een munt uit 1596 toont aan dat het schip rond 1600 is vergaan. Op 7 en 8 september 2009 is het wrak in drie delen gelicht en tijdelijk op de wal geplaatst op de oostpunt van het Zeeburgreiland. Op deze locatie is de scheepsconstructie in kaart gebracht en heeft nader onderzoek naar de scheepsbouwmethode plaats gevonden. Na afronding van het onderzoek is het wrak 2 maart 2010 in depot gezet op een secundaire onder water locatie ten zuiden van de strekdam voor het Steigereiland van IJburg.<sup>25</sup>

### Zuidelijke IJmeer Kust (ZJK)

In november 2008 is voor het plangebied Zuidelijke IJmeerkust een side scan sonar onderzoek uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zijn 21 sonarcontacten waargenomen, waarvan drie met een archeologische verwachting. Twee van deze posities zijn geïnterpreteerd als vermoedelijke scheepswrakken. De derde betrof een onbekende begraven structuur. De overige sonarcontacten betroffen recente voorwerpen, waaronder kabels, autobanden en bodemverstoringen.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Waldus, Holk en Benk 2007

<sup>25</sup> Gawronski, Waldus en Van de Brenk 2010

<sup>26</sup> Brenk, Van Mierlo en Waldus 2008



13 Wrak van een waterschip uit de 16de eeuw ontdekt bij de aanleg van de vaargeul Amsterdam-Lemmer

### 3.4.3 Bodemopbouw

Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft, moet onderscheid worden gemaakt tussen het open IJ en de haveneilanden. Op de eilanden varieert de maaiveldhoogte tussen 1 en 2 m + NAP, ofwel 4,5 - 5,5 m boven de oorspronkelijke IJ-bodem, die echter door het enorme ophoogpakket enkele meters weggedrukt zal zijn, zodat eventuele archeologische sporen of vondsten minimaal 7 m beneden maaiveld liggen. In het open IJ is de oorspronkelijk bodem overal verdwenen door het op diepte houden ten behoeve van de scheepvaart.

### 3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

In de open delen van het IJ kunnen resten worden verwacht die verband houden met scheepvaartactiviteiten, waaronder scheepswrakken en voorwerpen die in het water gevallen zijn. In principe hebben dergelijke resten een wijde verspreiding. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Daarnaast is dit deel van de haven in toenemende mate uitgediept, tot uiteindelijk 10,5 m, waardoor de oorspronkelijke IJ-bodem is verdwenen. De archeologische verwachting is daarom negatief.

Ter plaatse van beide haveneilanden is het zeer aannemelijk dat de oorspronkelijke IJ-bodem is samengedrukt en het bodemarchief schade heeft ondervonden. Dit betekent dat ook hier sprake is van een negatieve archeologische verwachting.

## 4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Oostelijk Havengebied Noord voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart vanaf de 12de eeuw tot en met de 20ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied.

### Archeologische verwachtingszones op basis van cultuurhistorische informatie

Het plangebied kent vier verwachtingszones:

 Begrenzing plangebied

 **Zone A: IJ**

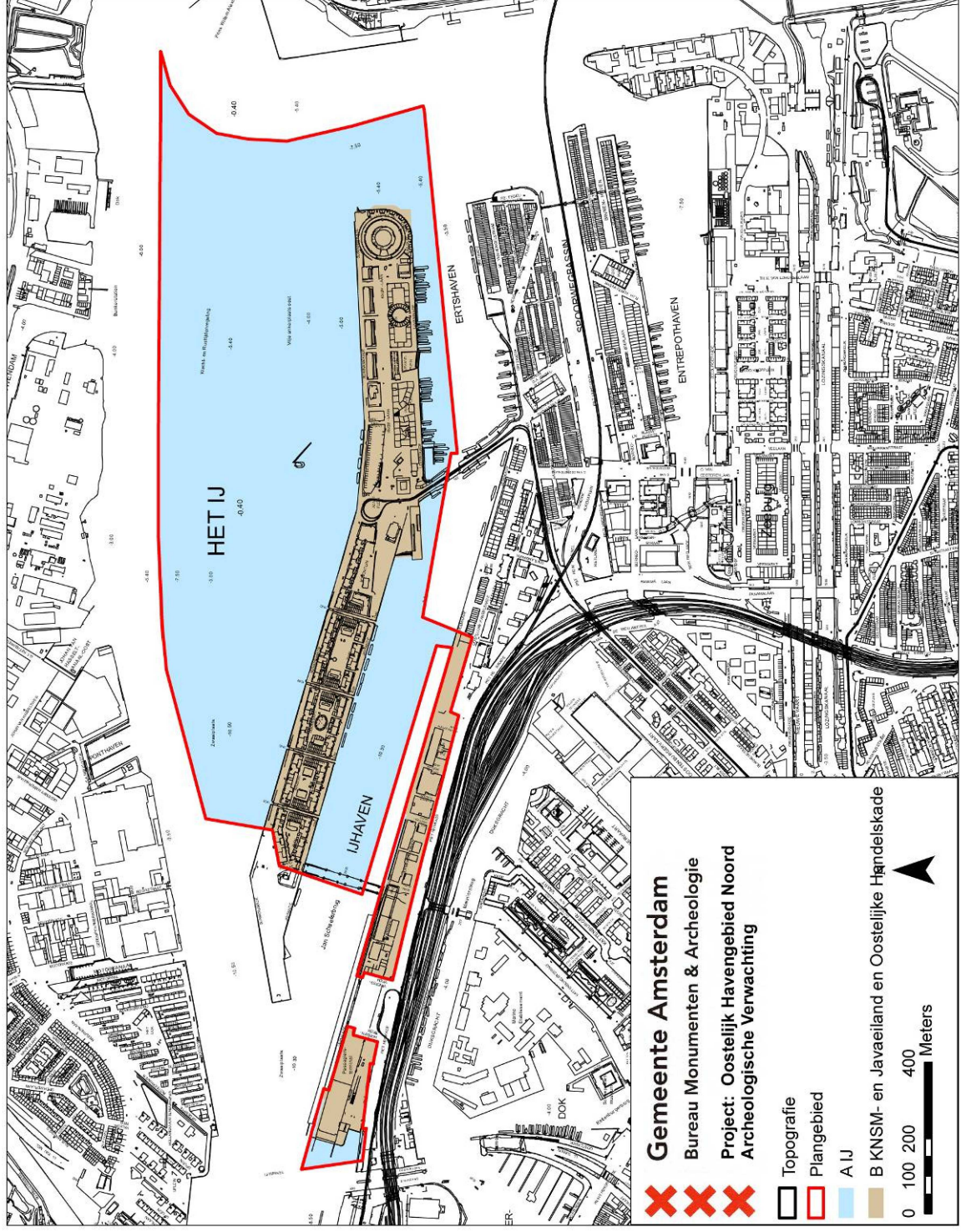
Archeologische verwachting: laag/negatief

In de bedding van de IJ-bodem zijn scheepsresten of andere verzonken overblijfselen te verwachten die verband houden met de historische scheepvaart, vanaf de 12de eeuw of mogelijk vroeger. Ook kunnen hier resten van verdronken landschappen aanwezig zijn en in de bedding weggezonden losse vondsten, afval en gedumpt materiaal. Verder kan de ondergrond op grotere diepte (12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en een wijde verspreiding. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. De archeologische verwachting is daarom laag. Vanwege het in toenemende mate op diepte brengen van de haven door baggerwerkzaamheden wordt de lage verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting.

 **Zone B: Haveneilanden**

Archeologische verwachting: laag/negatief

Betreft de eind 19de-eeuw aangelegde haveneilanden. De opgebrachte grond kan secundair gedumpt stadsafval bevatten dat afkomstig is uit de stadsgrachten. Onder deze aanplempingslagen bevindt zich de oorspronkelijke IJ-bodem. 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 12de eeuw of mogelijk vroeger. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Verder kan de ondergrond op grotere diepte (12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Dergelijke overblijfselen hebben weinig samenhang en een wijde verspreiding. Bij de aanleg van het eiland is de oorspronkelijke IJ-bodem onder het aanzienlijke ophoogpakket samengedrukt en heeft het bodemarchief schade ondervonden. Hierdoor kan de lage archeologische verwachting bijgesteld worden naar een negatieve verwachting.



## 5 Archeologische beleidskaart

De archeologische beleidskaart van het plangebied Oostelijk Havengebied Noord 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 één zone met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen (appendix: beleidsvarianten)

### Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones



Begrenzing plangebied



**Beleidsvariant 11: (verwachtingszones A en B)**

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

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch veldonderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij de gemeente aangemeld worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.



## Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd voor het plangebied Oostelijk Havengebied Noord.

Aan de hand van de archeologische verwachtingen (p. 20-21) is een beleidskaart (p. 22-23) opgesteld waarin één beleidszone wordt onderscheiden.

Voor de deze beleidszone (**verwachtingszones A en B**) geldt bij alle bodemingrepen een vrijstelling van archeologisch veldwerk.

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 wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

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



## 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/>

### Literatuur

Bakker, A., 'Vorm en bouw van het oostelijk havengebied', *Ons Amsterdam* 46 (1994), 86-91

Bakker, M. (red.), *Stadsatlas Amsterdam. Stadskaarten en straatnamen verklaard*. Amsterdam 1999

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

Brenk, S. van den, P. Boom en W. Waldus, *Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) IJburg fase 2*. (Periplus Archeomare Rapport 08\_A017) Amersfoort 2008<sup>1</sup>

Brenk, S., van den, P. Boom en W. Waldus, *IJburg fase 2 (Noord-Holland). Inventariserend Veldonderzoek, duikinspecties*. (Periplus Archeomare Rapport 08\_A022) Amersfoort 2008<sup>2</sup>

Brenk, S., van den, B. van Mierlo en W. Waldus, *Inventariserend Veldonderzoek (opwaterfase) Natuurontwikkeling zuidelijke IJmeerkust*. (Periplus Archeomare Rapport 08\_A032) Amersfoort 2008

Bont, C., de, *homines manentes apud amestelledamme, een historische geografie van Amsterdam en omgeving in de middeleeuwen (800-1500)*. Wageningen 2004

Franssen, B., *Ontdek het Oostelijk Havengebied*, Amsterdam 2009

Gawronski, J., W. Waldus en S. Van de Brenk: 'Amsterdam: Buiten IJ', in: *Archeologische Kroniek van Noord-Holland* 2009, Haarlem 2010, 9-12

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

Hameleers, M. (red.), *Kaarten van Amsterdam 1866 /2000*, Bussum 2002

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

Heijdra, T., *Zeeburg. Geschiedenis van de Indische buurt en het Oostelijk Havengebied*, Alkmaar 2000

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

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

Schmal, H., 'De trekschuit naar Amsterdam. Twee eeuwen openbaar vervoer', in Heinemeijer, W.F. & Wagenaar, M.F. *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen 1987, 68-71

Schmal, H., 'Het Groot Noordhollandsch Kanaal. Een nieuwe route naar zee', in Heinemeijer, W.F. & Wagenaar, M.F. *Amsterdam in kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*. Ede/Antwerpen 1987, 120-123

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

Waldus, W.B., A.F.L. van Holk en S. van den Brenk, *Inventariserend veldonderzoek onderwater: inspectie en waarderend onderzoek van een 16de eeuws waterschip* (ADC Rapport 1025) Amersfoort 2007

Waldus, W.B., e.a., *Wrak VAL7, Buiten IJ. De opgraving, lichting en het onderzoek van een 16e-eeuws waterschip*. (ADC Rapport 2064) Amersfoort 2010

## Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema

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

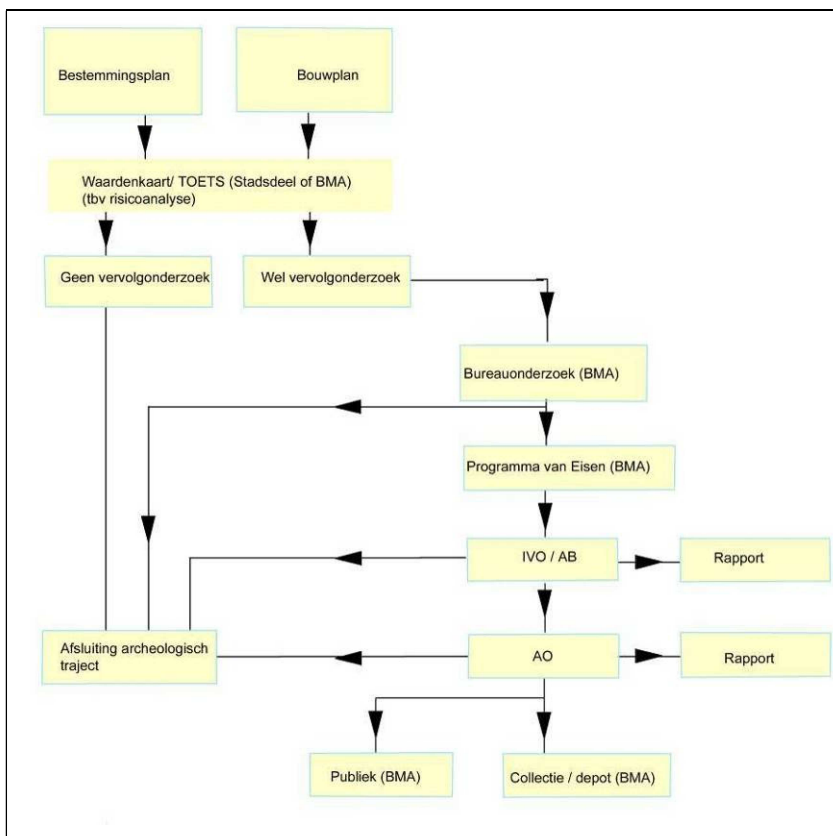
- 1: Gebieden met bekende archeologische waarden. Aangezien hier met zekerheid archeologische overblijfselen aanwezig zijn, is bij elke bodemingreep ongeachte het oppervlak of de diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk.
- 2: Bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 50 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 sporenvlak 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 e.d. en gebieden in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam buiten de Singelgracht met een lage archeologische verwachting die bovendien opgehoogd, onderheid en bebouwd zijn aan het einde van de 19de en in de 20ste eeuw. Hier geldt een vrijstelling van archeologisch onderzoek. Gebieden waar al archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

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



Stroomschema archeologie BMA

## Appendix II: vindplaatsen

Topocode	Locatie	Jaar onderzoek
IJB1	Vaargeul Amsterdam-Lemmer	2007/2010
IJB2	IJburg fase 2	2008
ZIJK	Zuidelijke IJmeer Kust	2008

### Colofon

#### Archeologisch Bureauonderzoek 11-054

Voor akkoord controle proces en waardestelling:

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

Datum: 28-10-2011  
Status: definitief  
Redactie: prof. dr. J. Gawronski  
Tekst: dr. J. Euwe, drs. L. de Leeuw  
Cartografie: drs. L. de Leeuw, 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, 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.