Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Cruquius
Deelgebied 9 - Kavel 1.7

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Cruquius deelgebied 9 - Kavel 1.7

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2203BPSTD-VG01
Datum print	7 Mei 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Bijlagen bij toelichting **5**

Bijlage 1 **Ecologie - terreininspectie** **7**

Bijlage 2 **Ecologie - Stikstof** **9**

Bijlage 3 **Archeologie** **29**

Bijlage 4 **Cultuurhistorie** **63**

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Ecologie - terreininspectie

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

Aan:	Remy Zaagman
Van:	Tessa van Vreeswijk
Datum:	28-5-2021
Ons kenmerk:	BD1624-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001
Classificatie:	Projectgerelateerd
Goedgekeurd door:	Remy Zaagman

Onderwerp: **Verslag terreininspectie projectlocatie Kop van Cruquius**

Op maandag 3 mei 2021 is door ter zake deskundig ecoloog van Royal HaskoningDHV (T. van Vreeswijk) de projectlocatie Cruquiusweg 77 bezocht op het Cruquiuseiland te Amsterdam. Op deze locatie is men voornemens te gaan bouwen. In 2017 is daarvoor een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Toen is geconcludeerd dat er geen beschermde soorten te verwachten zijn. Omdat deze quickscan is verjaard is een aanvullend controlebezoek uitgevoerd om te bepalen of er kans is op aanwezigheid van krachtens de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde soorten.

Het betreft een locatie op het Cruquiuseiland waar op dit moment veel woningbouw plaatsvindt. Er is veel bedrijvigheid met bouwverkeer. Het plangebied ligt omgeven door asfalwegen en andere verhardingen, zoals fiets- en voetpaden. Vegetatie is er alleen in de vorm van een kleine bosschage in de zuidpunt van het plangebied. Hier kunnen algemeen voorkomende vogels tot broeden komen, zoals merel of roodborst. Huismus is niet waargenomen of gehoord. Hier dient men rekening mee te houden door de vegetatie voorafgaand aan de werkzaamheden in de winterperiode te verwijderen.

Er zijn geen watergangen in het plangebied noch op het gehele eiland aanwezig. Het plangebied ligt verder braak en er zijn in de bodem veel sporen van zwaar materieel aanwezig. De bodem is sterk ingeklinkt en zwaar kleiig. Er zijn geen amfibieën waargenomen. De aanwezigheid van amfibieën is gezien voorgaande uitgesloten.

Andere beschermde soorten kunnen gezien de staat van het plangebied en de biotoopeisen van deze soorten worden uitgesloten.



Figuur 1. Het plangebied ten tijde van het veldbezoek op 3 mei 2021. Foto's: RHDHV, 2021.

Bijlage 2 Ecologie - Stikstof

Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	d2vH b.v.
Van:	Joost Verkaik, Royal HaskoningDHV
Datum:	25 juni 2021
Kopie:	Sanne Groot, Royal HaskoningDHV
Ons kenmerk:	BD1624TPNT2106251136
Classificatie:	Alleen voor intern gebruik
Goedgekeurd door:	Alex Bouthoorn, Royal HaskoningDHV

Onderwerp: **Stikstofdepositie Cruquius kavel 1.7**

---

1 Inleiding

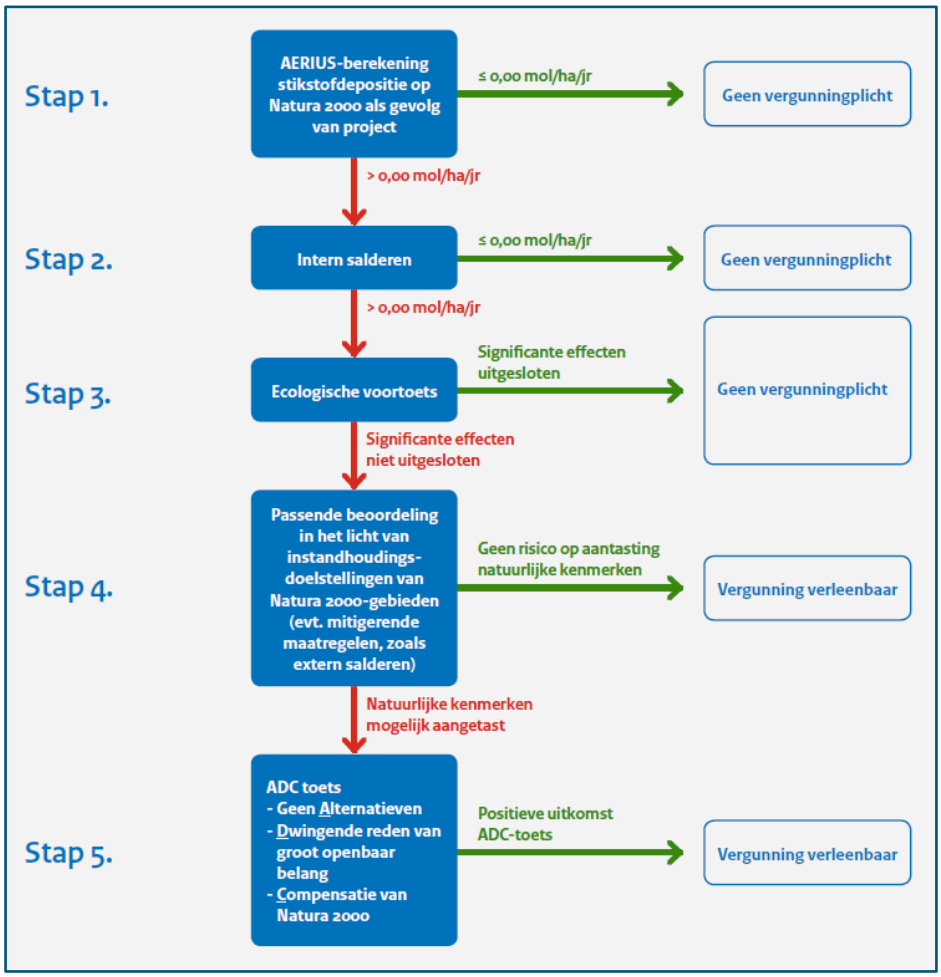
Projectontwikkelaar d2vH b.v. is voornemens om op het Cruquiuseiland, gelegen in het Oosten van Amsterdam, het braakliggend terrein kavel 1.7 te transformeren naar een bedrijfsgebouw bestaande uit ‘Smart Tiny Studio’s’. Een Smart Tiny Studio is een kleine COVID-proof bedrijfsruimte met eigen toilet en pantry en een eigen ontsluiting op het openbaar gebied. Het programma bestaat uit circa 15 bedrijfsunits, presentatieruimtes voor gemeenschappelijk gebruik en ruimte voor het parkeren van fietsen en scooters. Het totaal vormt een representatief gebouw voor creatieve ondernemers die behoefte hebben aan een eigen ruimte voor hun bedrijfsactiviteiten.

Tijdens de bouw van het bedrijfsgebouw wordt divers brandstof aangedreven materieel ingezet. Het gebruik van het bedrijfsgebouw zal zorgen voor een blijvende verandering van de hoeveelheid verkeer van en naar het plangebied. Verbrandingsemissies van het bouwmaterieel en het bestemmingsverkeer zorgen voor stikstofdepositie in nabijgelegen Natura2000-gebieden.

Voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase is de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend met het rekeninstrument AERIUS Calculator. In deze notitie zijn de uitgangspunten en resultaten van de berekeningen beschreven.

2 Juridisch kader

Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij nieuwe activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. In de beslisboom voor stikstofdepositie (figuur 1 hieronder) zijn de stappen weergegeven om vergunningsplicht vast te stellen.



Figuur 1. Beslisboom Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten

Vuistregels BIJ12

In de Handreiking Voortoets Stikstof (BIJ12, 2021)[1] worden enkele voorbeelden genoemd waarbij significante negatieve gevolgen zijn uitgesloten. Eén daarvan betreft bouwprojecten waarbij in de aanlegfase tijdelijke mobiele werktuigen worden ingezet.

Mobiele werktuigen in het hele land zorgen voor een depositiedeken, welke jaarlijks wordt meegenomen in de achtergronddepositie. De emissie veroorzaakt door dit materieel neemt jaarlijks af als gevolg van het steeds schoner worden van motoren door strengere emissie-eisen. Het inzetten van hetzelfde materieel op een andere locatie in Nederland kan op zichzelf tot een lokale tijdelijke depositieverhoging leiden, maar bij projecten van beperkte omvang kan dit nooit van invloed zijn op de omvang en ruimtelijke verdeling van de depositiedeken als gevolg van de jaarlijkse inzet van al het zich in Nederland bevindende materieel. BIJ12 geeft daarom de volgende vuistregel: projecten met alléén kleine tijdelijke deposities in de aanlegfase kleiner dan of gelijk aan 0,05 mol N/ha/jaar gedurende maximaal 2 jaar (of een equivalent hiervan[2]). Bij deze tijdelijke effecten zijn significante gevolgen op stikstofgevoelige habitats uitgesloten. Daarmee is op grond van de Wet natuurbescherming sprake van een vergunningvrije situatie.

[1] *Handreiking Voortoets Stikstof, BIJ12, februari 2021*
https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/03/BIJ12-Handreiking-Voortoets-Stikstof-%E2%80%93-Februari-2021.pdf

[2] *Met 'equivalent' wordt bedoeld dat het project ook bijvoorbeeld 0,03 mol/ha/j gedurende 3 jaar of 0,1 mol/ha/j gedurende 1 jaar mag veroorzaken.*

3 Uitgangspunten stikstofberekening

3.1 Tijdelijke aanlegfase

De precieze inzet van materieel tijdens de aanlegfase is nog niet bekend, daarom is de stikstofemissie op basis van het volgende uitgangspunt berekend.

De doorlooptijd van de werkzaamheden bedraagt 10 maanden, gedurende deze periode werkt er gemiddeld 10 uur per week 1 grote machine zoals een graafmachine of hijskraan met een gemiddeld vermogen van 200 kW binnen het plangebied. In deze periode arriveren er per week gemiddeld 5 vrachtauto's en 10 bestel-/personenauto's voor de aanvoer van materieel, materialen en personen.

De inzet van mobiele werktuigen is als aantal uren (433 uur) ingevoerd in AERIUS Calculator voor een (representatieve) hijskraan met de emissienormering Stage IIIb. Voor de bepaling van de NO_x-en NH_3-emissie wordt daarmee gebruik gemaakt van de emissiefactoren zoals deze in AERIUS opgenomen zijn (zie factsheet AERIUS "Wegverkeer - emissiefactoren standaard")[3].

3.2 Permanente gebruiksfase

Als gevolg van het gebruik van het nieuw te bouwen bedrijfsgebouw treedt er een toename in verkeer van en naar het plangebied op (verkeersaantrekkende werking). De beoogde verkeergeneratie is bepaald op basis van de kencijfers van het CROW en bedraagt maximaal 42,3 verkeersbewegingen per etmaal[4]. Worst case is aangenomen dat 5% hiervan zwaar vrachtverkeer is, dit komt neer op maximaal 2,1 vrachtverkeersbewegingen per etmaal.

Het bedrijfsgebouw zal niet worden aangesloten op aardgasnet, tijdens de gebruiksfase zullen er dus geen emissies als gevolg van gasgestookte installaties optreden.

4 Rekenmodel

De stikstofdepositie als gevolg van het in te zetten materieel tijdens de aanlegfase en de verkeersaantrekkende werking tijdens de gebruiksfase is berekend met het verspreidingsmodel AERIUS Calculator, versie 2020.

Volgens de huidige planning zullen de werkzaamheden beginnen in 2023 en binnen een jaar worden afgerond. Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is zichtjaar 2023 gebruikt voor de berekeningen.

4.1 Tijdelijke aanlegfase

Voor de emissies als gevolg van het in te zetten materieel tijdens de aanlegfase is in AERIUS één vlakbron ter hoogte van de werkzaamheden opgenomen. Deze vlakbron bevat de gesommeerde emissies van de mobiele werktuigen die tijdens de werkzaamheden worden ingezet.

De invoerparameters uitstoothoogte (4 meter), spreiding (4 meter), en warmte-inhoud (0 MW) sluiten aan bij de standaard voor mobiele werktuigen in AERIUS Calculator.

[3] https://www.aerius.nl/nl/factsheets/mobiele-werktuigen-stage-klasse-emissiefactoren/15-10-2020

[4] *Memo verkeersgeneratie en parkeren kavel 1.7 Cruquius, Amsterdam 16-06-2021.docx, ontvangen d.d. 16-6-2021, RHDHV, afdeling Transport & Planning Amersfoort*

Voor de emissies van het verkeer voor aan- en afvoer van materialen en personeel is in AERIUS één rijroute gemodelleerd. Deze rijroute loopt van de projectlocatie over de Cruquiusweg en de Th. K. van Lohuizenlaan tot aan de Zeeburgerdijk. Vanaf dit punt wordt dit verkeer geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld omdat het verkeer zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer.

De vracht- en personenauto's die gebruikt worden voor aan- en afvoer van materialen en personeel, zijn als aantal ingevoerd in AERIUS. Voor de bepaling van de NO_x-en NH_3-emissie wordt daarmee gebruik gemaakt van de emissiefactoren zoals deze in AERIUS opgenomen zijn (zie factsheet AERIUS "Wegverkeer - emissiefactoren standaard")[5].

4.2 Permanente gebruiksfase

Voor de emissies als gevolg van de verkeersaantrekkende werking is in AERIUS één rijroute gemodelleerd. Deze rijroute loopt van de projectlocatie over de Cruquiusweg en de Th. K. van Lohuizenlaan tot aan de Zeeburgerdijk. Vanaf dit punt wordt dit verkeer geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld omdat het verkeer zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer.

De vracht- en personenauto's van en naar het plangebied tijdens de gebruiksfase, zijn als aantal ingevoerd in AERIUS. Voor de bepaling van de NO_x-en NH_3-emissie wordt daarmee gebruik gemaakt van de emissiefactoren zoals deze in AERIUS opgenomen zijn (zie factsheet AERIUS "Wegverkeer - emissiefactoren standaard")[5].

4.3 Effecten wegverkeer voorbij 5 kilometer

AERIUS berekent stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer tot maximaal 5 kilometer van de weg. Aangezien het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, op ongeveer 6 kilometer van het plangebied licht, worden hier geen effecten als gevolg van wegverkeer berekend. Als gevolg van de tussenuitspraak van de Raad van State in de zaak ViA15 is een nadere onderbouwing nodig om effecten als gevolg van wegverkeer buiten 5 kilometer uit te kunnen sluiten.

Daarom zijn 4 rekenpunten toegevoegd op 2 kilometer afstand van de projectlocatie. Op deze rekenpunten is de stikstofdepositie berekend.

De werkinstructie uit de Handreiking Bepalen depositie effect wegverkeer binnen 5 km (BIJ12, 2021)[6] laat zien dat als op deze nabijgelegen rekenpunten al geen depositietoename wordt berekend, ook buiten het rekenbereik van AERIUS geen depositietoename als gevolg van wegverkeer op zal treden.

5 Resultaten

De resultaten volgen direct uit AERIUS Calculator en zijn opgenomen in bijlage 1 (aanlegfase) en bijlage 2 (gebruiksfase).

[5] https://www.aerius.nl/nl/factsheets/wegverkeer-emissiefactoren-standaard/15-10-2020
[6] *https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/05/Handreiking-bepalen-depositie-effect-wegverkeer-tot-5km.pdf*

5.1 Tijdelijke aanlegfase

Uit AERIUS Calculator (bijlage 1) blijkt dat de stikstofdepositie tijdens de bouw van het bedrijfsgebouw, bij inzet van Stage IIIb materieel, niet toeneemt binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden (0,00 mol N/ha/j).

Voor het wegverkeer tijdens de aanlegfase is de stikstofdepositie ook berekend op de in paragraaf 4.3 bovengenoemde rekenpunten. Op deze rekenpunten wordt geen toename in stikstofdepositie berekend (0,00 mol N/ha/j).

5.2 Permanente gebruiksfase

Uit AERIUS Calculator (bijlage 2) blijkt dat, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking tijdens de gebruiksfase, geen toename in stikstofdepositie plaatsvindt op de gemodelleerde rekenpunten (0,00 mol N/ha/j). Hierdoor zal ook buiten het rekenbereik van AERIUS geen depositietoename als gevolg van wegverkeer optreden.

6 Conclusie

Tijdens de bouw van een bedrijfsgebouw op kavel 1.7 op het Cruquiuseiland wordt divers, brandstof aangedreven, materieel ingezet. Wanneer de werkzaamheden uitgevoerd worden conform de in paragraaf 3.1 omschreven uitgangspunten, wordt geen toename in stikstofdepositie berekend (0,00 mol N/ha/j).

Door de verkeersaantrekkende werking tijdens de permanente gebruiksfase van het bedrijfsgebouw neemt de stikstofdepositie niet toe (0,00 mol N/ha/j).

Dit betekent dat significant negatieve effecten op de natuurwaarden van de omliggende Natura 2000-gebieden zowel tijdens de aanlegfase als tijdens de gebruiksfase op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Bijlage 1 AERIUS bijlage aanlegfase

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Cruquiusweg 77, 1019 AT Amsterdam

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Opstalontwikkeling Cruquius Kavel 1.7	S29LxSgRKa3c

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 juni 2021, 09:55	2023	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	180,32 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

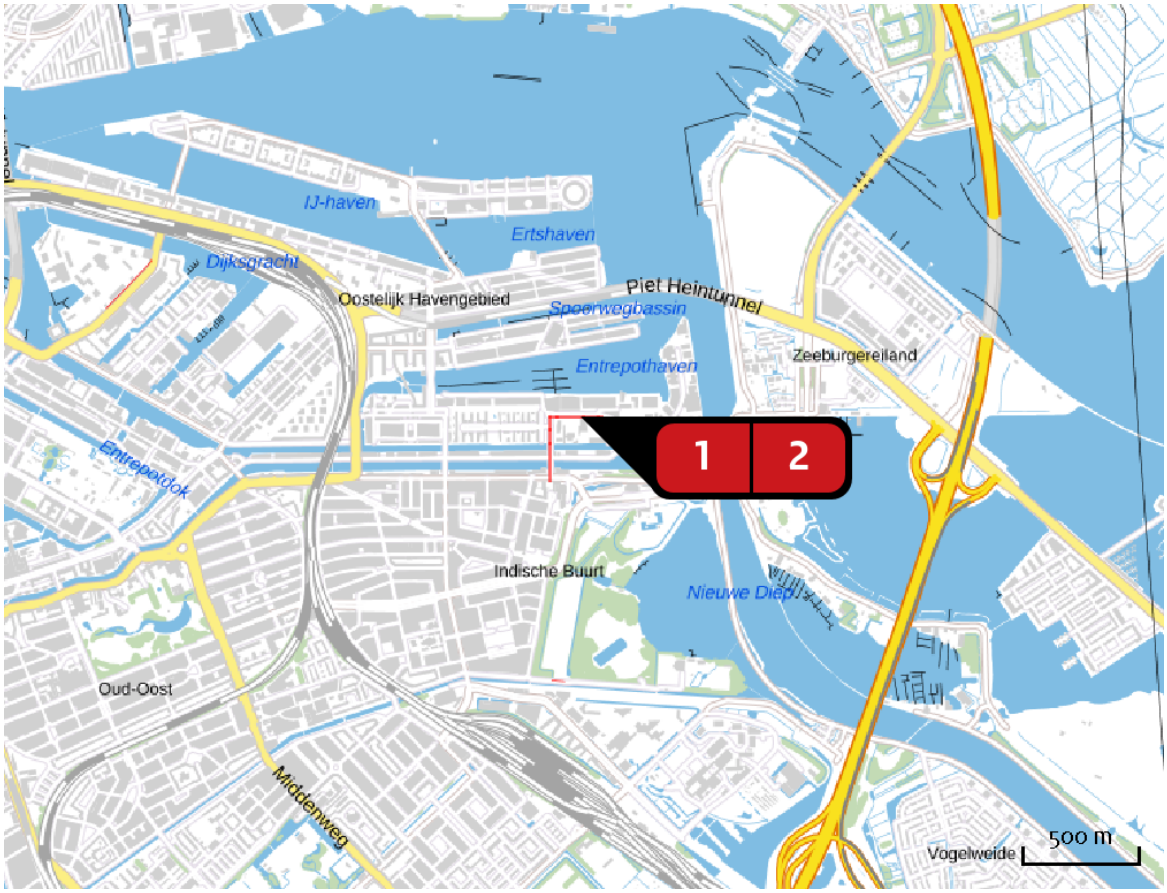
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanlegfase Opstalontwikkeling Cruquius Kavel 1.7.

Locatie
Situatie 1

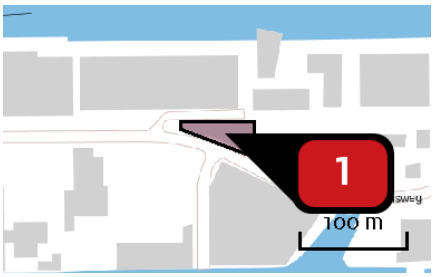


Emissie
Situatie 1

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Mobiele werktuigen Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	179,26 kg/j
2		Wegverkeer Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	1,06 kg/j

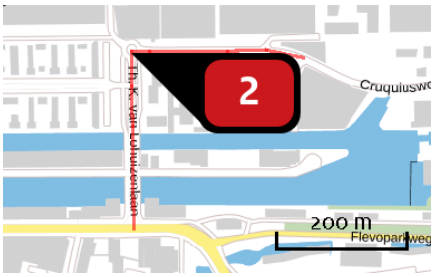
Emissie (per bron)

Situatie 1



Naam	Mobiele werktuigen
Locatie (X,Y)	125229, 486842
NOx	179,26 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Hijskraan 200 kW	4,0	4,0	0,0	NOx	179,26 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



Naam	Wegverkeer
Locatie (X,Y)	124958, 486835
NOx	1,06 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	867,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	433,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20210525_2040287d5b
Database	versie 2020_20210525_2040287d5b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

Bijlage 2 AERIUS bijlage gebruiksfase

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de berekende stikstofbijdragen op eigen gedefinieerde rekenpunten.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH3) en/of stikstofoxide (NOx).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.



Berekening Situatie 1

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Cruquiusweg 77, 1019 AT Amsterdam

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Opstalontwikkeling Cruquius Kavel 1.7	Ruhr4QcqHVNj

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 juni 2021, 09:54	2023	Berekend met eigen rekenpunten

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	3,96 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

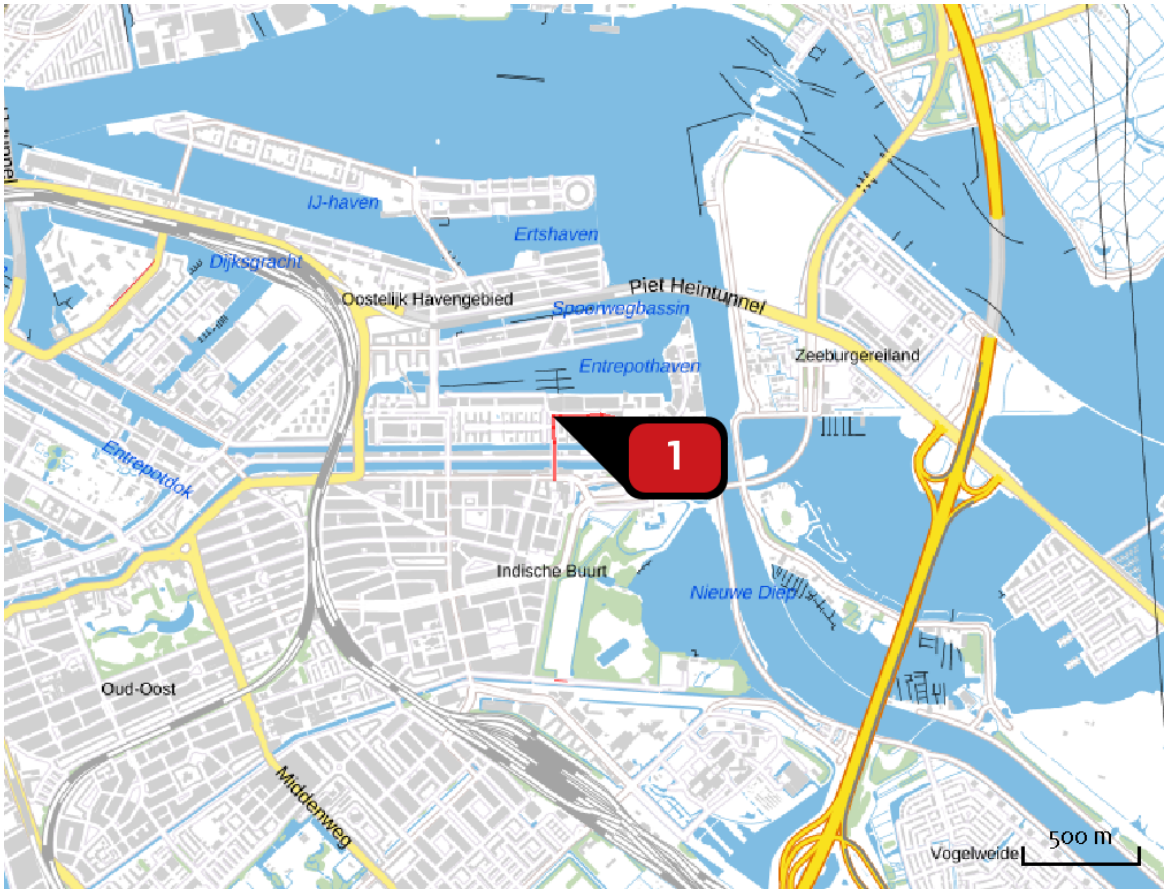
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Niet van toepassing	Niet van toepassing

Toelichting

Gebruiksfase Opstalontwikkeling Cruquius Kavel 1.7.

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

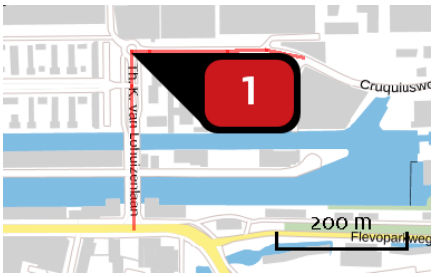
Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Verkeersaantrekkende werking Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	3,96 kg/j

Rekenpunten

	Label	Positie	Situatie 1	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Noord	124951, 488835	0,00	1.995 m
b	Oost	126981, 486778	0,00	1.761 m
c	Zuid	124992, 484769	0,00	1.798 m
d	West	122955, 486812	0,00	2.003 m

Emissie (per bron)

Situatie 1



Naam	Verkeersaantrekkende werking
Locatie (X,Y)	124958, 486835
NOx	3,96 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	42,3 / etmaal	NOx	2,32 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,1 / etmaal	NOx	1,65 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20210525_2040287d5b
Database	versie 2020_20210525_2040287d5b

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

Bijlage 3 Archeologie

BO 11-055
November 2011

Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Archeologisch bureauonderzoek

Plangebied Cruquius
Stadsdeel Oost

BO 11-055 Amsterdam 2011

Inhoud

Samenvatting 4

Inleiding 5

1 Administratieve gegevens plangebied 6
1.1 Administratieve gegevens 6

2 Wet- en regelgeving 7
2.1 Algemeen 7
2.2 Rijk 7
2.3 Provincie Noord-Holland 7
2.4 Gemeente Amsterdam 8
2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie 8

3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie 9
3.1 Geomorfologie en bodem 9
3.2 Historie algemeen 9
3.3 Historisch-topografische inventarisatie van het plangebied 10
3.3.1 Zeedijk 10
3.3.2 De Zeeburger Polder en de Stadsrietlanden 11
3.3.3 De Nieuwe Vaart en de (vuil)watermolens 12
3.3.4 De houtzaagmolens 12
3.3.5 De oostelijke havenuitbreiding 13
3.3.6 De Veemarkt en het Abattoir 16
3.3.7 Latere ontwikkelingen 16
3.4 Archeologische inventarisatie van het plangebied 18
3.4.1 Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) 18
3.4.2 Vindplaatsen in de omgeving van het plangebied 18
3.4.3 Bodemopbouw 20
3.5 Conclusie: verwachtingsmodel 21

4 Archeologische verwachtingskaart 22

5 Archeologische beleidskaart 26

Conclusie 28

Bronnen 29

Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema 30
Appendix II: vindplaatsen 32

Samenvatting

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

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van het gebied van de 17de-eeuwse vestingsingel. 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. 22-24) wordt onderscheid gemaakt in twee zones met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en acht zones met een 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 omvat drie beleidszones (p. 26-27). Voor elk van deze zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling.

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

Inleiding

In opdracht van stadsdeel Oost heeft BMA een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het Plangebied Cruquius, 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 Cruquius wordt begrensd door het Lozingskanaal in het zuiden, de Entrepothaven en Borneolaan in het noorden, de mond van het Amsterdam-Rijnkanaal in het westen en de Keerwal in het oosten.

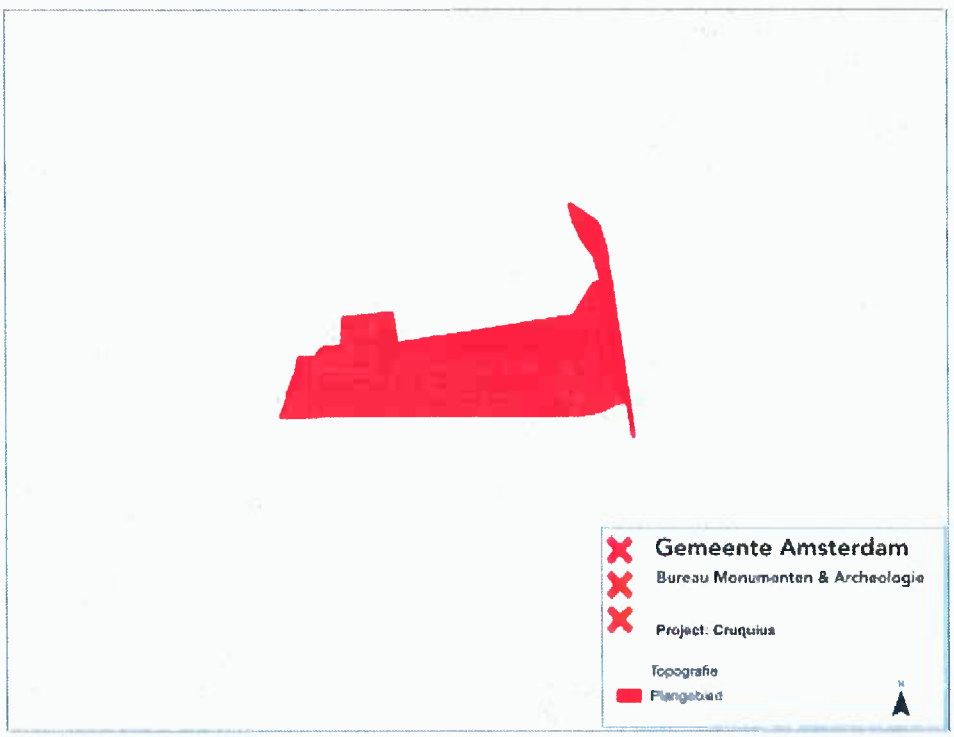
1.1 Administratieve gegevens

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 G
ARCHIS meldingsnr.	49415	ARCHIS afmeldingsnr.	38805
X-coördinaat NW	124.264	Y-coördinaat NW	487.120
X-coördinaat NO	125.387	Y-coördinaat NO	487.728
X-coördinaat ZO	125.694	Y-coördinaat ZO	486.716
X-coördinaat ZW	124.006	Y-coördinaat ZW	486.716

Locatie



1 Plangebied (rood) Cruquius

2 Wet- en regelgeving

2.1 Algemeen

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

2.2 Rijk

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

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

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

2.3 Provincie Noord-Holland

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

---

[1] Artikel 38a lid 1 van de gewijzigde Monumentenwet schrijft hierover dat *De gemeenteraad bij vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.* Met 'monument' wordt hier een (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)

[2] Artikel 53 van de gewijzigde monumentenwet 1988

[3] Provincie Noord-Holland, 2010

2.4 Gemeente Amsterdam

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

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

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

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

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

2.5 Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

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

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

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

[4] BMA, 2005

3 Historisch-topografische en archeologische inventarisatie

3.1 Geomorfologie en bodem

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

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

3.2 Historie algemeen

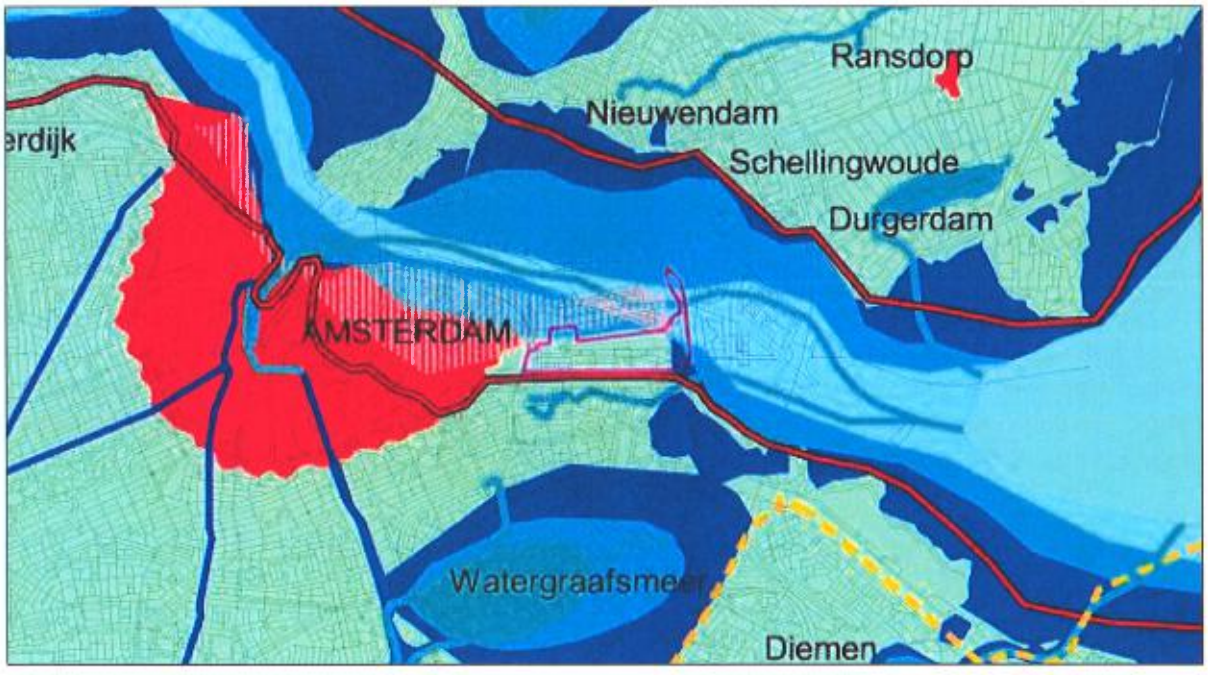
De vroegste bewoning van Amsterdam dateert, voor zover nu archeologisch bekend, uit de 12de eeuw. Rond de stad, op vooral de hoger gelegen strandwallen, zijn oudere vindplaatsen aanwezig met bewoningssporen die teruggaan tot in de Bronstijd (ca. 2.000 - 800 v. Chr.).

De oudste bouwsporen, uit de 12de en 13de eeuw, zijn teruggevonden aan de Nieuwendijk / Kalverstraat en de Warmoesstraat/Nes. Met de aanleg van de (Nieuwezijds en Oudezijds) burgwallen in de 14de eeuw startte het proces van stadsvorming. De stad had eerst een aarden omwalling als verdedigingswerk die in het laatste kwart van de 15de eeuw werd vervangen door een stenen stadsmuur. De laatmiddeleeuwse stad was omsloten door de huidige Singel aan de westkant en de Geldersekade en Kloveniersburgwal aan de oostkant. In de periode 1585-1663 groeide de stad explosief door vier stadsuitbreidingen. Ten tijde van de Eerste Uitleg (1585-1586) verplaatste de stadsrand zich naar de huidige Herengracht en de Oudeschans. Bij de Tweede Uitleg (1592-1596) kwamen er vier nieuwe woon- en werkeilanden (Marken, Uilenburg, Rapenburg en Vlooienburg) aan de oostkant van de stad. In 1613 ontstond met de Derde Uitleg aan de westzijde van de stad de woon- en werkbuurt 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 wederopbouwwijken 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 (1700), de Topografisch Militaire Kaart (1854), de kaarten van Publieke Werken uit 1820, 1832 en 1929 en een recente reconstructie van de voormalige kustlijn van het IJ door De Bont.[5]



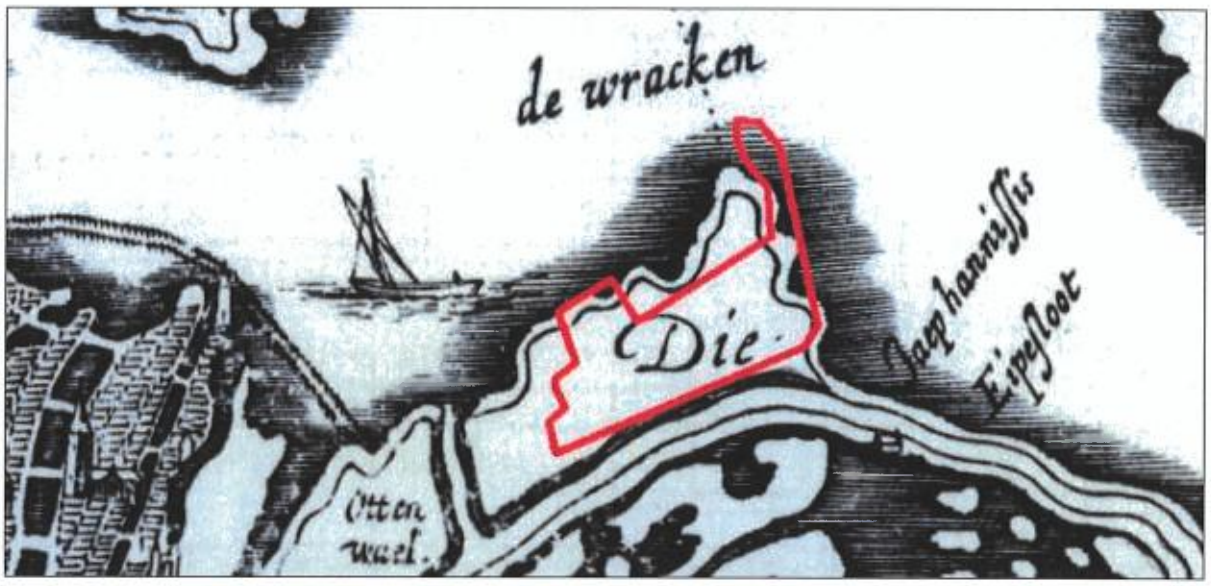
2 Het plangebied (paars omlijnd) weergegeven binnen een reconstructie van de middeleeuwse ontwikkeling van het IJ waarbij de oorspronkelijke smalle waterloop (zeer lichtblauw) zich door stormvloeden in de 12de eeuw (lichtblauw) en 14de eeuw (donkerblauw) verbreedde, met de zeedijk (rood) uit ca. 1350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

3.3.1 De Zeedijk

De grootschalige ontginning van het veenlandschap rond Amsterdam gedurende de late Middeleeuwen leidde tot een continu proces van bodemdaling.[6] Hierdoor kreeg de zee met zijn getijdenwerking steeds meer vrij spel en overstroomde het veenweidegebied regelmatig. Het zeewater kon via het aangelegde slotenstelsel tot diep in het achterland doordringen. De overstromingen zorgden voor voortgaande erosie van het veen en, met name door stormvloeden in de 12de en 14de eeuw, ook tot aanzienlijke verbreding van het IJ (afb. 2). Er ontstonden grote binnenmeren zoals de Haarlemmermeer, de Bijlmermeer en de Watergraafsmeer. Om verder landverlies tegen te gaan gaven de graven van Holland in het begin van de 13de eeuw opdracht tot de aanleg van een zeedijk langs de gehele kust van het IJ. Aan de zuidzijde werd de kustwering gevormd door een aangesloten lint van de Spaarndammerdijk, de Haarlemmerdijk, de Zeedijk, de St. Anthonis- of Zeeburgerdijk en de Diemerzeedijk. Het waterstaatkundige systeem bestond, naast de primaire waterkering van de zeedijk, eveneens uit een stelsel van dammen en sluizen, terwijl buitendijks land als een soort golfbreker fungeerde en daardoor extra bescherming bood.

[5] Bont 2004, kaart 3
[6] Borger 1987, 17

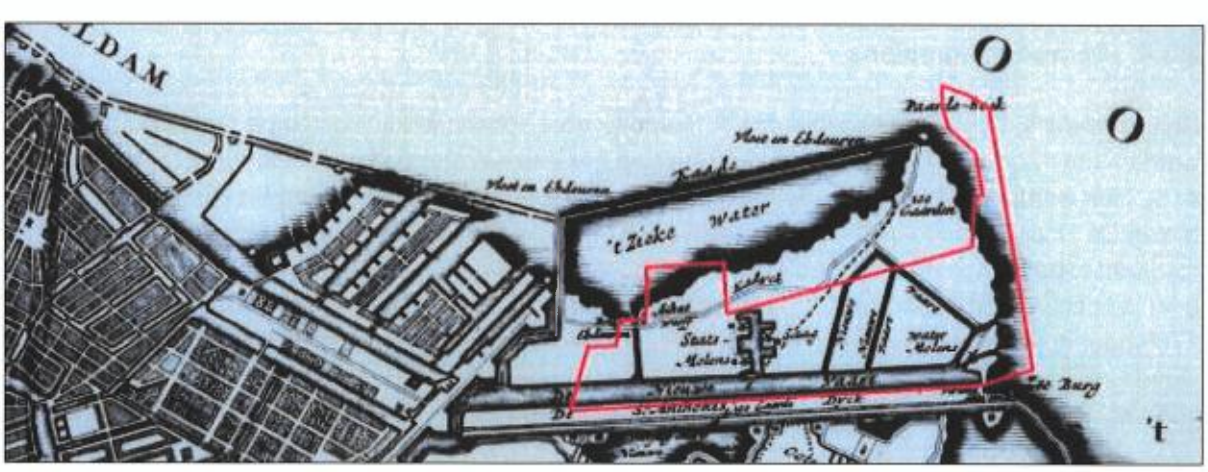
3.3.2 De Zeeburger Polder en de Stadsrietlanden



3 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Beeldsnijder uit 1575

Het plangebied Cruquius ligt goeddeels in een stuk buitendijks land ten noorden van de St. Anthonis- of Zeeburgerdijk. In 1401 verleende de ambachtsheer van Nieuwer Amstel toestemming om het land buiten de Zeeburgerdijk te bedijken met een kadijk, een lage zomerdijk die het water bij lage waterstanden tegenhoudt, zodat het land een deel van het jaar gebruikt kon worden als hooi- of weiland (afb. 3, 4). Vanaf de noordoost punt, de Paarde-hoek, naar de overzijde van het IJ werd in 1572 door de Geuzen een aantal schepen tot zinken gebracht om de toevoer naar het toen nog Spaansgezinde Amsterdam af te sluiten: deze staan op de kaart van Beeldsnijder uit 1575 aangeduid als 'de wracken' (afb. 3).[7]

Bij de vierde stadsuitleg in het derde kwart van de 17de eeuw werden de Oostelijke Eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg aangeplempt. Aan de IJ-zijde van de eilanden werd net als voor de bestaande haven een palenrij aangelegd met door bomen afsluitbare doorgangen. Rond 1700 werd een dijk of Kaade met getijdedeuren aangelegd van de nieuwe oostelijke stadgrens naar de Paarde-hoek (afb. 4). Het ingesloten water werd 't Zieke Water genoemd; aan het vele riet dat hierlangs ging groeien dankt het gebied de naam Rietlanden.[8]



4 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Visscher uit 1700

[7] Heijdra 2000, 9
[8] Heijdra 1993, 17

3.3.3 De Nieuwe Vaart en de (vuil)watermolens

De oostelijke eilanden werden goeddeels aangeplempt met grond uit de ten zuiden daarvan gegraven Nieuwe Vaart. De vaart werd aangelegd vanaf het oosten van het IJ langs de zuidkant van de Oostelijke Eilanden en langs de noordzijde van de St. Anthonisdijk tot hij bij herberg Zeeburg in het IJ uitkwam (afb. 4, 5). De bedoeling was door de aanleg van de vaart de getijdestroming aan de zuidzijde van het IJ te doen toenemen, om dichtslibbing tegen te gaan en het vuile stadswater beter af te voeren. Omdat het kanaal geen invloed bleek te hebben op de stroming naar de Zuiderzee werden in 1682 aan het eind van het kanaal bij Zeeburg twee watermolens gebouwd. Aangezien de molens ook weinig uitrichtten werden zij in 1759 verplaatst naar de Kadijk bij het Funen en werd de Nieuwe Vaart door dempingen versmald.[9]

Eind 19de eeuw werd de waterhuishouding aanzienlijk verbeterd doordat aan het eind van de Zeeburgerdijk een stoomgemaal werd gebouwd. De Nieuwe Vaart werd weer verbreed en langs de Zeeburgerdijk, op de zuidgrens van het plangebied, werd het Loozingskanaal gegraven. Nadat in 1892 het Merwedekanaal, nu Amsterdam-Rijnkanaal, gereed was gekomen werd het stadswater onder het kanaal door gespuid op het Buiten-IJ (afb. 9).[10]

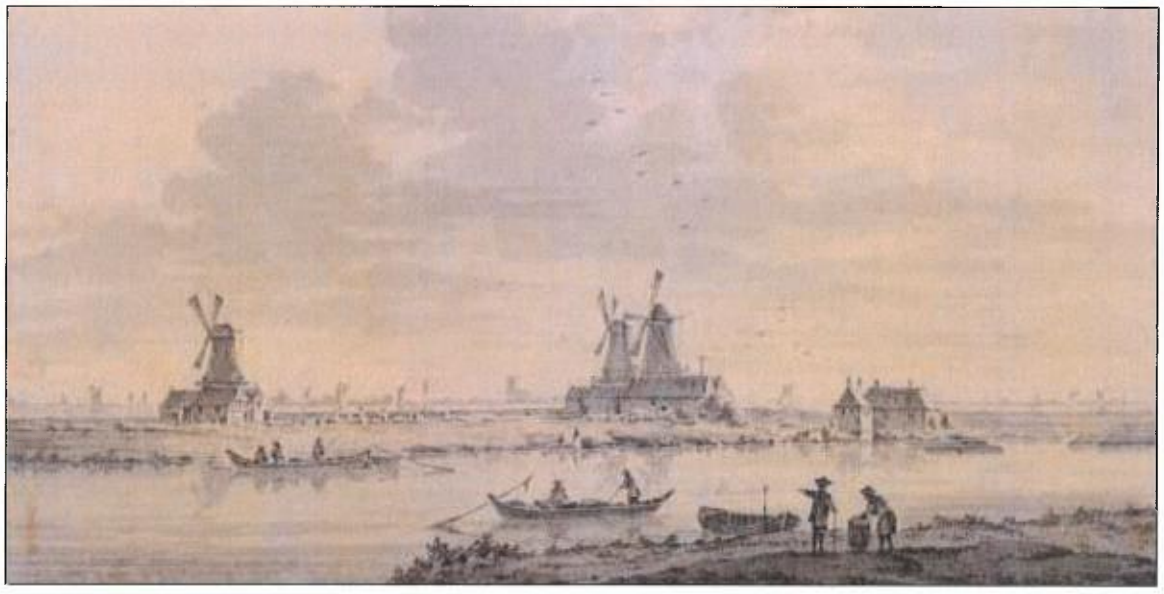


5 Herberg Zeeburg en de zuidelijke watermolen (tekening H. Tavenier 1754, SAA)

3.3.4 De houtzaagmolens

Naar aanleiding van de aanleg van de voornamelijk voor scheepsbouw bestemde Oostelijke Eilanden werd in 1661 besloten tussen de Nieuwe Vaart en het Zieke Water een molenwerf aan te leggen (afb. 4, 6). Hier werden kort na elkaar de houtzaagmolens De Liefde, Het Fortuin en De Hoop gebouwd. Molen De Hoop brandde in 1812 af en werd in 1822 herbouwd (afb. 7). In 1786 werd dichter bij de stad een tweede molenwerf aangelegd met de houtzaagmolens (Het Wapen van) Baambrugge en (Het Wapen van) Vreeland (afb. 7).[11] De molens lagen aan de zuidzijde van de zomerdijk, die na 1700 door de Kaade (afb. 4) rond het Zieke Water zijn functie verloren had: op de kaart van Mortier Covens & Zn uit 1795 is de dijk deels verdwenen en op de kadasterkaarten uit 1820 en 1832 (afb. 7) komt hij niet meer voor.

[9] Hoek Ostende 2000, 76
[10] Bakker z.j. 5
[11] Hoek Ostende 1982, 95; Hoek ostende 2001, 128, 129



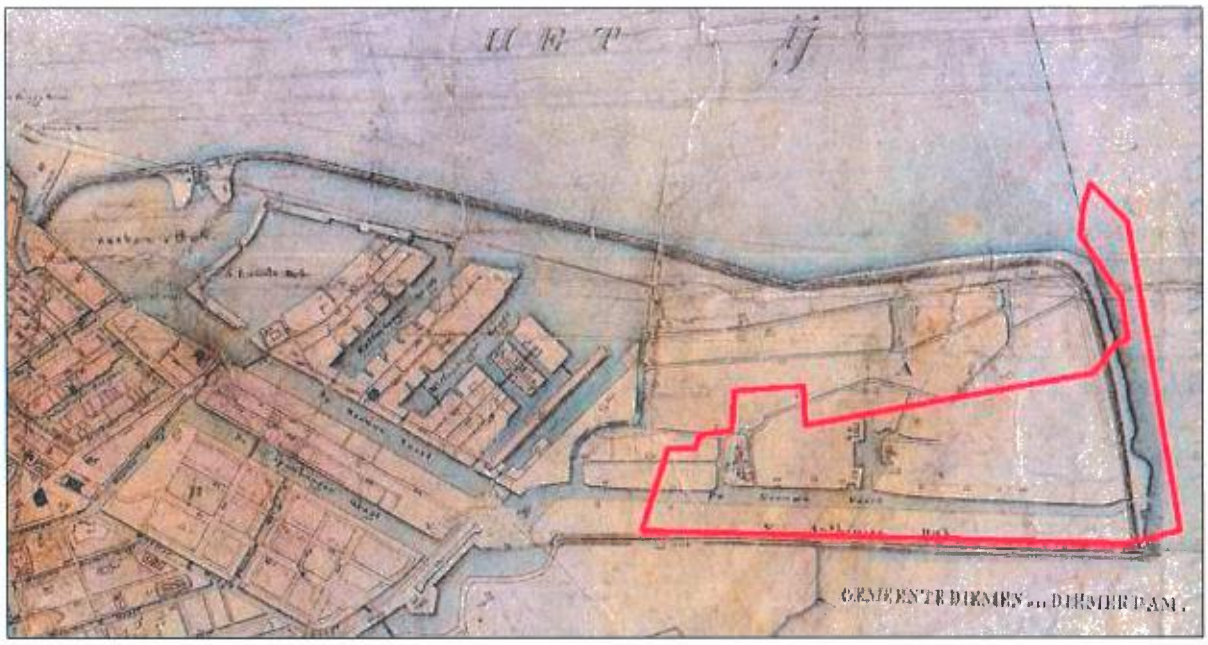
6 De Nieuwe Vaart met v.l.n.r. de molens De Liefde, Het Fortuin en De Hoop (tekening P.J. van Liender 1754, SAA)

3.3.5 De oostelijke havenuitbreiding

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.[12] Na een periode van economische recessie ontwikkelde koning Willem I begin 19de eeuw een reeks van handelsmaatregelen die voor een impuls voor de haven zorgden. 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 werden in de jaren '20 en '30 twee plannen van de inspecteur van Waterstaat J. Blanken uitgevoerd. In 1819-1824 werd het Groot Noordhollandsch Kanaal naar Den Helder gegraven.[13] Toen in de daaropvolgende jaren de aanslibbing van de haven zelf door baggeren onvoldoende bleek te kunnen worden tegengegaan werd in 1828-1834 het tweede plan van Blanken ten uitvoer gebracht: de omdijking van het Ooster- en Westerdok waardoor verdere aanslibbing van deze havendelen voorkomen werd.[14] De Oosterdoksdijk of Nieuwe IJdijk liep van het eind van de St. Anthonis- of Zeeburgerdijk om de Rietlanden en de Oostelijke Eilanden heen naar de noordwest punt van het Waalseiland, nu hoek Prins Hendrikkade Binnenkant (afb. 7). In 1832 kwamen de sluizen van het Oosterdok gereed.[15]

Al na 25 jaar echter bleek de capaciteit van het 80 km. lange Groot Noordhollandsch Kanaal onvoldoende voor het groeiende tonnage van de zeeschepen: het kanaal was bevaarbaar voor schepen tot 900 ton, terwijl midden 19de eeuw grote zeilschepen al 1500 ton maten.[16] In 1851 werd daarom Den Helder officieel tot inklaringshaven verklaard: zeeschepen konden hun lading bestemd voor Amsterdam in Den Helder lossen zodat die door binnenschepen naar Amsterdam kon worden vervoerd.[17]

[12] Schmall 1987, 68
[13] Schmall 1987, 120
[14] Heijdra 1993, 25, 27
[15] Heijdra 1993, 27
[16] Wagenaar 1987, 160
[17] Wagenaar 1987,160



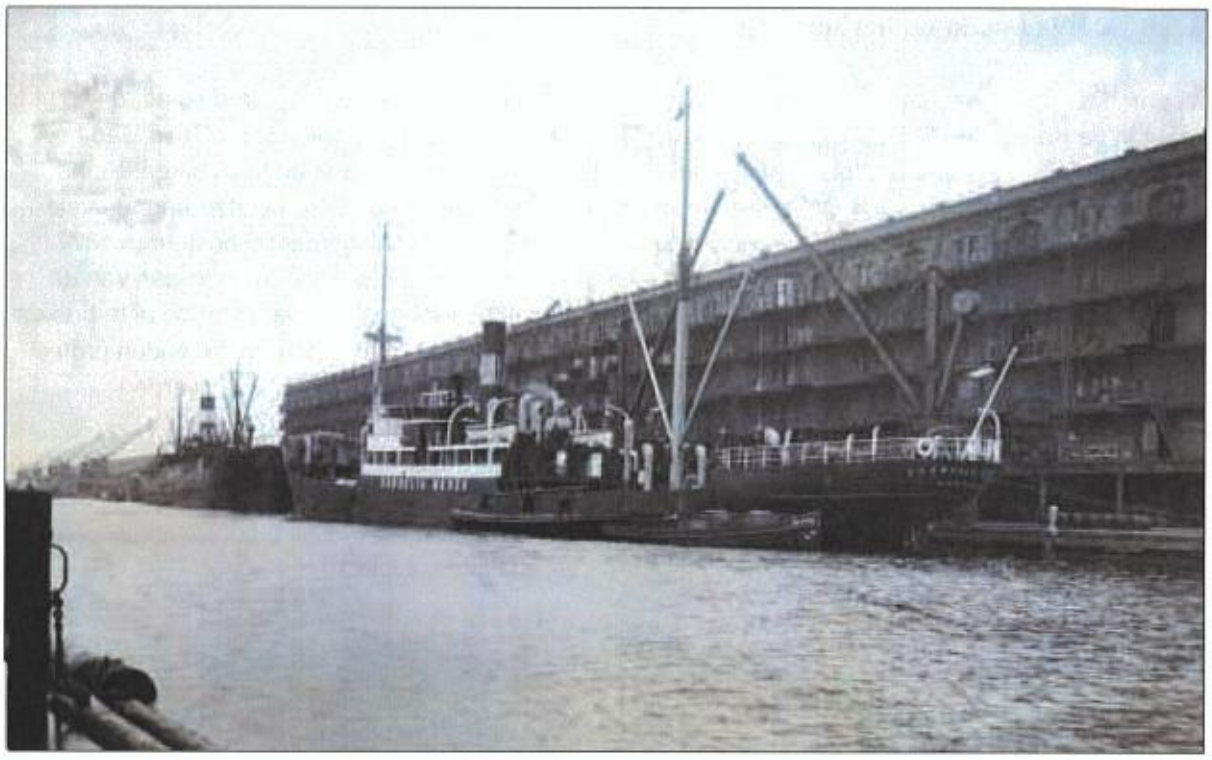
7 Het plangebied (rood omlijnd) en het Oosterdok op een Kadasterkaart 1832

Om de Amsterdamse haven toch bereikbaar te houden werd vervolgens 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.[18] 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. 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.[19]

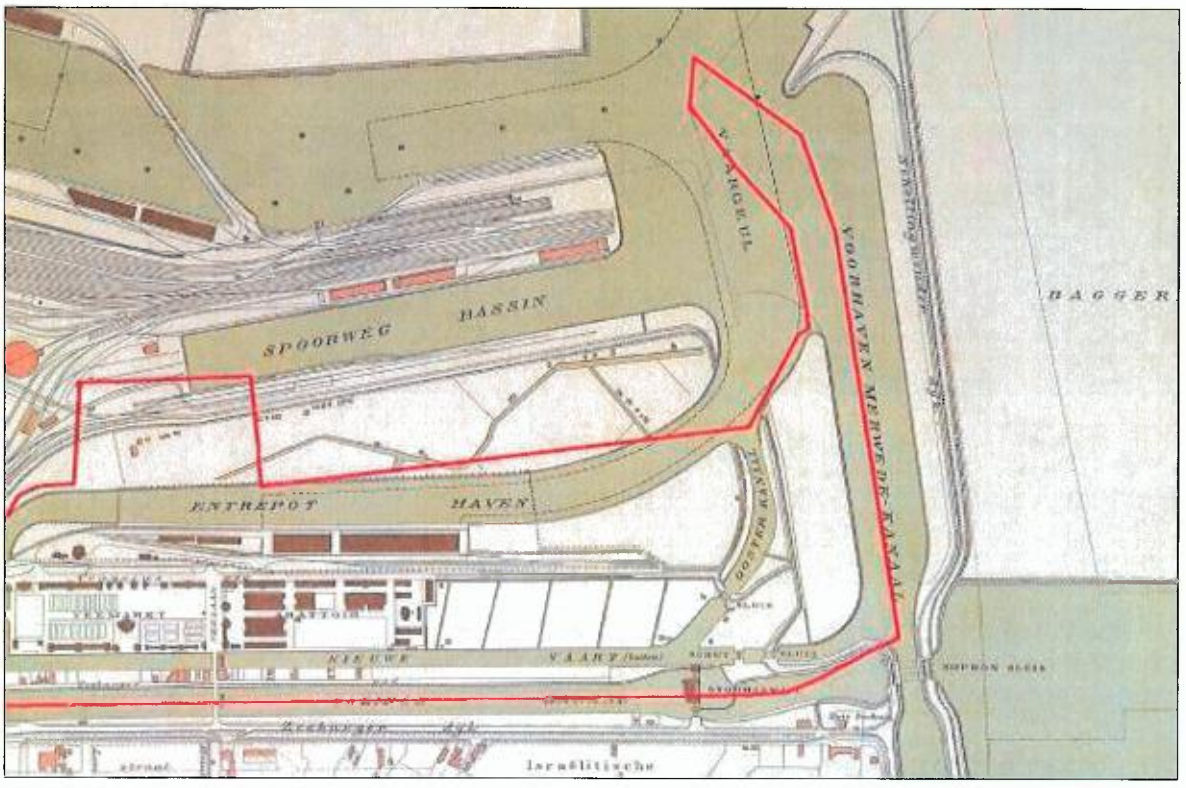
Daar met de aanleg van het Noordzeekanaal de haven bereikbaar werd voor grote stoomschepen diende ook aan de uitbreiding van de kades in de haven en het daarop aansluitende spoorwegnet te worden gewerkt. In 1869-1874 werd in het noordelijk deel van de Rietlanden, vlak boven het plangebied, het Spoorwegbassin gegraven. Als eerste havenbekken voor grotere schepen wordt het Spoorwegbassin hoofdzakelijk bestemd voor het overladen van steenkool en erts van grote zeeschepen in spoorwegwagons en binnenvaartschepen.[20]

Aangezien het bestaande Rijksentrepot aan de Hoogte Kadijk voor de eind 19de-eeuwse zeeschepen niet meer bereikbaar was en het ook niet over een goede spoorverbinding beschikte besloot de gemeente in 1895 ten zuiden van het Spoorwegbassin een nieuwe Entrepothaven aan te leggen (afb. 8, 9). De verbinding met het Europese achterland werd sterk verbeterd door nieuwe spoorlijnen naar het oostelijk havengebied en door de aanleg van het Merwedekanaal, nu Amsterdam-Rijnkanaal, in 1892 aan de oostzijde van de haven. Aan de zuidelijke kade van de Entrepothaven, de Zeeburgerkade, werden in 1899-1903 de toen zeer moderne pakhuizen Maandag tot en met Zondag gebouwd (afb. 8) en daarnaast, 60 jaar later, pakhuis Koning Willem I. [21]

[18] Wagenaar 1987, 160
[19] Gilijamse 2009, 106
[20] Heijdra 1993, 33
[21] Heijdra 1993, 50, 117



8 De Entrepothaven met de pakhuizen Maandag tot en met Zaterdag, met het SS Cornelia Maersk[22] (1939-1940, foto SAA)



9 Het plangebied (rood omlijnd) op een kaartblad van een kaart van Publieke Werken uit 1900

[22] Het in 1925 gebouwde Deense schip werd in 1942 op weg van Rotterdam naar Kopenhagen gebombardeerd en tot zinken gebracht; de resten van het wrak zijn bij de aanleg van Maasvlakte 2 in 2010 geborgen (www.portofrotterdam.com)

3.3.6 De Veemarkt en het Abattoir

Veemarkten bevonden zich in de loop van de tijd op verschillende plaatsen binnen de stad, onder meer in de Kalverstraat bij de Osjessluis (Spui), de Varkenssluis (Damstraat), op de Osse Markt (begin 17de eeuw Rembrandtplein, 1671-1867 Frederiksplein) de Veemarkt en het Varkenseiland (1867-1887 Lepelkruisstraat en Weesperveld). Na verkoop werd het vee door de stad naar de vele kleine slachterijen gedreven. Om hier een eind aan te maken stelde het gemeentebestuur in 1877 voor een groot centraal abattoir en een veemarkt aan te leggen buiten de stad ten noorden van de Nieuwe Vaart ter plaatse van de houtzaagmolens (zie **3.3.4**). Zowel de eigenaars van de af te breken houtzaagmolens als de Amsterdamse slagers, die zelf wensten te blijven slachten, tekenden protest aan. Na een uitspraak van de Hoge Raad in 1882 kon de bouw beginnen en in 1887 werden veemarkt en abattoir in gebruik genomen.[23]

De gebouwen werden ontworpen door de architecten A.C. Boerma en E. Damen. De toegangsgebouwen, woningen, kantoren en het afrekenlokaal annex restaurant midden op het veemarktterrein zijn uitgevoerd in een mengeling van chaletstijl en neorenaissance. De stallen en de bedrijfsgebouwen van het abattoir werden in een soberder stijl uitgevoerd.



10 In- uitgang van de Veemarkt vanaf het terrein naar het noorden in 1890. Ter plaatse van de spoedig aan te leggen Entrepothaven/Zeeburgerkade staat nog een boerderij (foto Jacob Olie 1890, SAA)

3.3.7 Latere ontwikkelingen

Het Oostelijk Havengebied kende vanaf de aanleg 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. Na het herstel van de enorme oorlogsschade lieten de vijftiger- en begin zestiger jaren een duidelijke opleving zien. Verschillende

[23] Van Eck 1948, 307; Postma 1963,167; Heijdra 1993, 47; Heijdra 2000, 36

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.[24]

In de loop van de zestiger jaren echter kon het Oostelijk Havengebied niet meer worden aangepast aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer. Dit havengebied was vooral ingericht voor het overslaan van stukgoed. 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 Centraal Station.[25]

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 Algemeen Uitbreidingsplan voorgestelde uitbreiding van de 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.

De Veemarkt en het Abattoir hebben bijna 100 jaar dienst gedaan en verhuisden in 1985 naar een terrein bij de in 1934 voor de detailhandel geopende Centrale Markt aan de Jan van Galenstraat.



11 Poortgebouwen van het Abattoir aan de Veelaan en nieuwbouw uit de jaren '80 (2010 Atlas van Amsterdam)

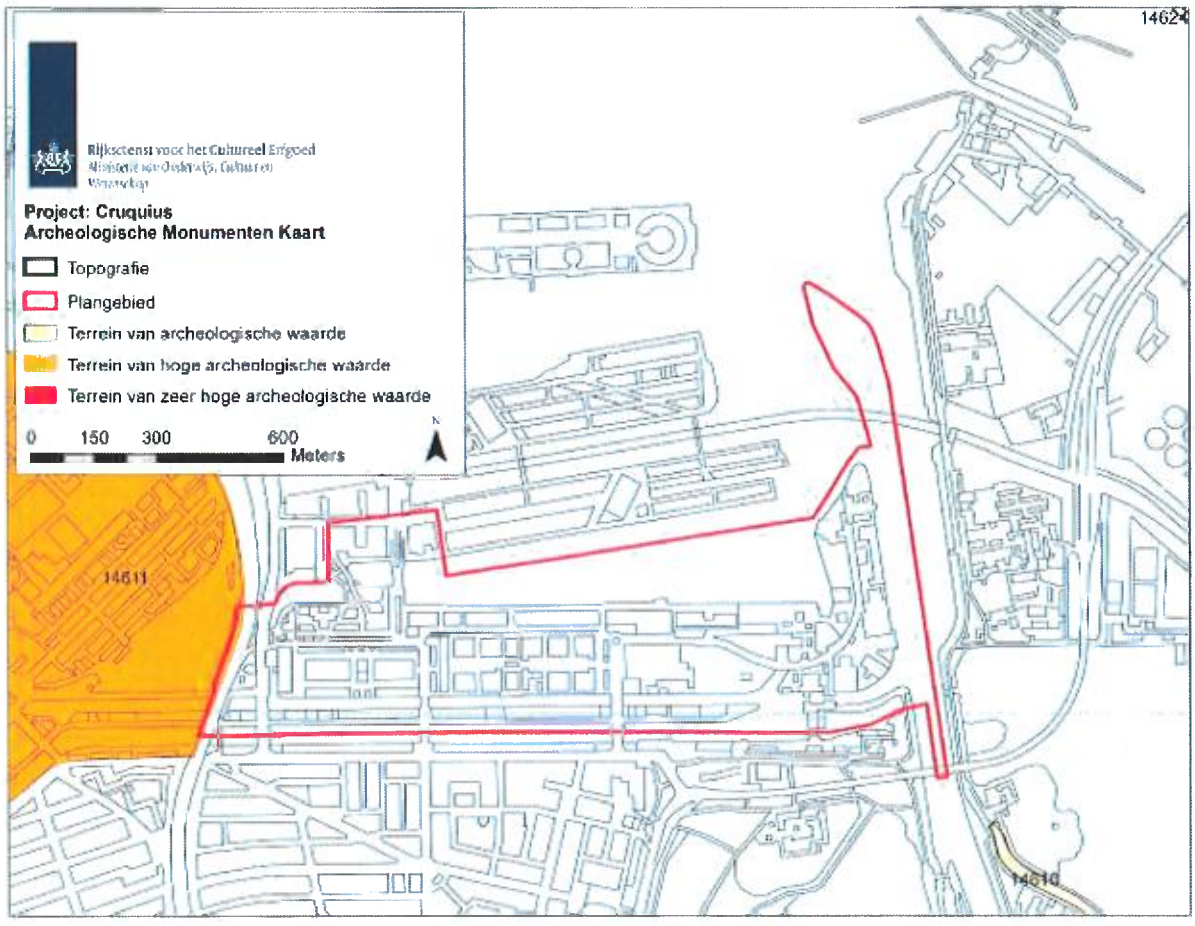
In 1982 besloot de gemeente definitief het Oostelijk Havengebied in hoofdzaak een woonbestemming te geven en begon de herinrichting van het gebied allereerst op het voormalige Abattoir- en Veemarktterrein, waarbij de 19de-eeuwse gebouwen deels werden gerestaureerd en deels werden vervangen door nieuwbouw.[26]

[24] Franssen 2009, 27, 28
[25] Franssen 2009, 27
[26] Fransen 2009, 70-77, 102-104

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. 7). 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.



12 Het plangebied Cruquius (rood omlijnd) 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. 14 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.

Stallen Herberg Zeeburg (ZEE)

Vlak ten zuiden van het plangebied aan de Zeeburgerdijk is in 2002 archeologisch veldonderzoek (ZEE) uitgevoerd door BMA. Gedurende het onderzoek zijn tegenover Herberg Zeeburg binnendijks de restanten van een groot stallencomplex aangetroffen uit de 18e eeuw. Onder dit gebouw bevond zich een voorganger, waarschijnlijk gelijktijdig met de herberg gebouwd.[27]

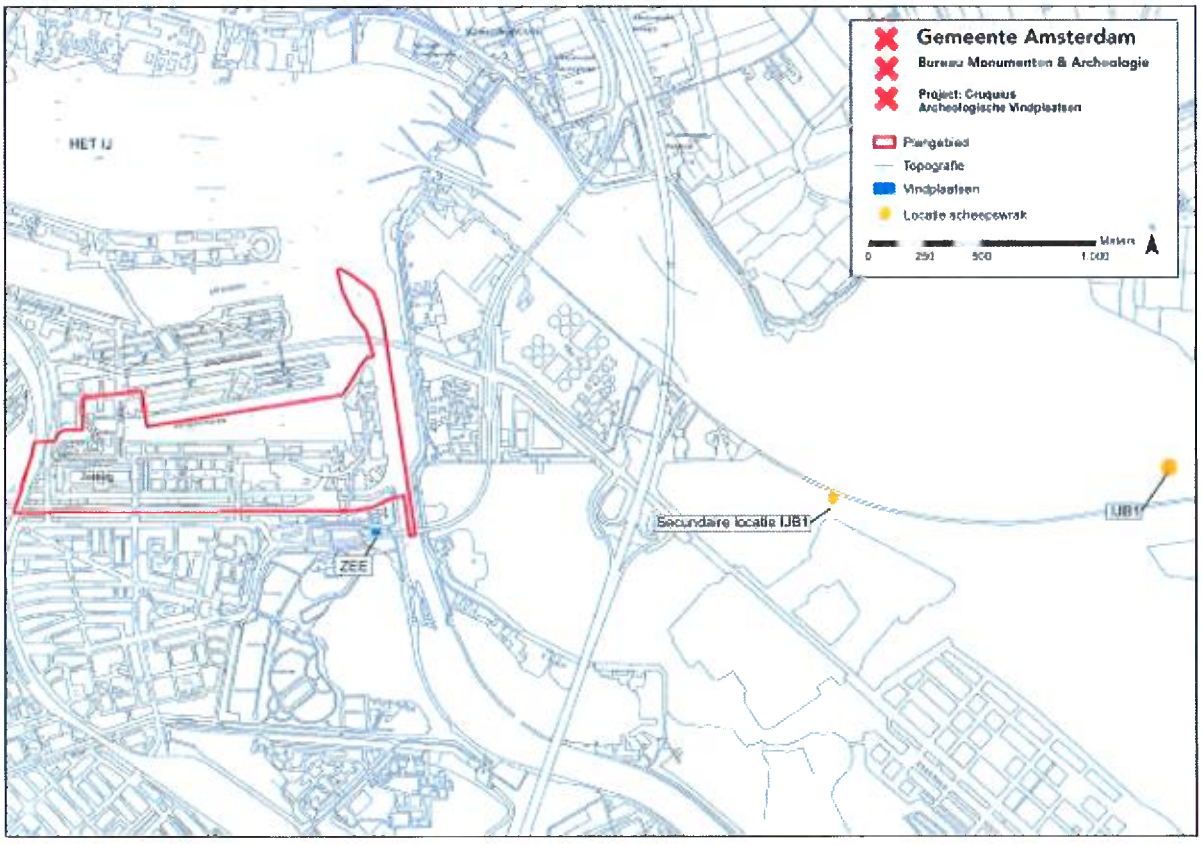


13 Wrak van een waterschip uit de 16de eeuw ontdekt bij de aanleg van de vaargeul Amsterdam-Lemmer

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.[28] 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, netverzwaarders 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 Zeeburgereiland. 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 onderwaterlocatie ten zuiden van de strekdam voor het Steigereiland van IJburg.[29]

[27] Gawronski 2003, 19-20
[28] Waldus, Holk en Benk 2007
[29] Gawronski, Waldus en Van de Brenk 2010



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

3.4.3 Bodemopbouw

Wat de bodemopbouw van het plangebied betreft moet onderscheid worden gemaakt tussen de Nieuwe Vaart, het Cruquius- en Borneoeiland, de Entrepothaven, het Lozingskanaal en het open deel van het IJ. De bodem van de 17de-eeuwse Nieuwe Vaart ligt op de oorspronkelijke diepte van ca. 3,5 m ÷ NAP. Ter plaatse van het Cruquius- en Borneoeiland ligt de huidige maaiveldhoogte op ca. 1,5 m + NAP, ofwel 3,5 m boven het oorspronkelijke polderpeil (ca. 2 ÷ NAP), zodat eventuele archeologische sporen of vondsten op minimaal 3,6 m onder het huidige maaiveld liggen. De Entrepothaven en het Lozingskanaal zijn eind 19de eeuw tot 10 resp. 4 m uitgegraven in het polderland, waarbij de oorspronkelijke bodem verloren is gegaan. In het open deel van het IJ is de oorspronkelijke IJbodem verloren gegaan bij het steeds verder op diepte brengen ten behoeve van de scheepvaart.

3.5 Conclusie: verwachtingsmodel

Op basis van bovenstaande inventarisatie zijn ter plaatse van de Nieuwe Vaart in het water gegooide of gevallen losse voorwerpen te verwachten die verband houden met scheepvaart of andere activiteiten op de wal. Losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans.

Ter plaatse van het Cruquius- en Borneoeiland zijn materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de zomerdijk rond het buitendijkse land, met landgebruik vanaf de 12de eeuw en met het gebruik als molenwerf van de 17de tot eind 19de eeuw. De archeologische sporen van landgebruik en losse vondsten vertonen in de regel een wijde verspreiding en een lage trefkans. De sporen van de molenwerven hebben een sterkere onderlinge samenhang en een hogere dichtheid, waardoor de archeologische verwachting hoger is.

Bij de aanleg van de Entrepothaven en het Lozingskanaal is de oorspronkelijke bodem weggegraven. De archeologische verwachting is daarom negatief.

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

4 Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3) zijn binnen het plangebied Cruquius voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings- en gebruiksgeschiedenis van de 11de/12de tot in 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 acht verwachtingszones:

Begrenzing plangebied

Zone A: Houtzaagmolens
Archeologische verwachting: hoog
De materiële neerslag betreft sporen van het gebruik als molenwerf van eind 17de tot eind 19de eeuw. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid. De archeologische verwachting is hoog.

Zone B: Watermolens
Archeologische verwachting: hoog
De materiële neerslag betreft sporen van de twee 17de-eeuwse watermolens die in 1759 naar de stad zijn verplaatst. Daarbij gaat het om funderingen en afvallagen. Deze sporen hebben in de regel een sterke onderlinge samenhang en een hoge dichtheid. De archeologische verwachting is hoog.

Zone C: Nieuwe Vaart
Archeologische verwachting: laag
Betreft de 17de-eeuwse Nieuwe Vaart. In de bedding kunnen in het water gegooide of gevallen losse vondsten verwacht worden. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.

Zone D: IJ/Amsterdam Rijnkanaal
Archeologische verwachting: geen
Betreft het IJ, later de monding van het Merwede- of Amsterdam-Rijnkanaal dat ten behoeve van de scheepvaart op diepte wordt gehouden. De archeologische verwachting is daarom negatief.

Zone E: Lozingskanaal
Archeologische verwachting: geen
Betreft een eind 19de eeuw door het buitendijks land gegraven afwateringskanaal. Vanwege deze graafwerkzaamheden worden geen archeologische resten meer verwacht.

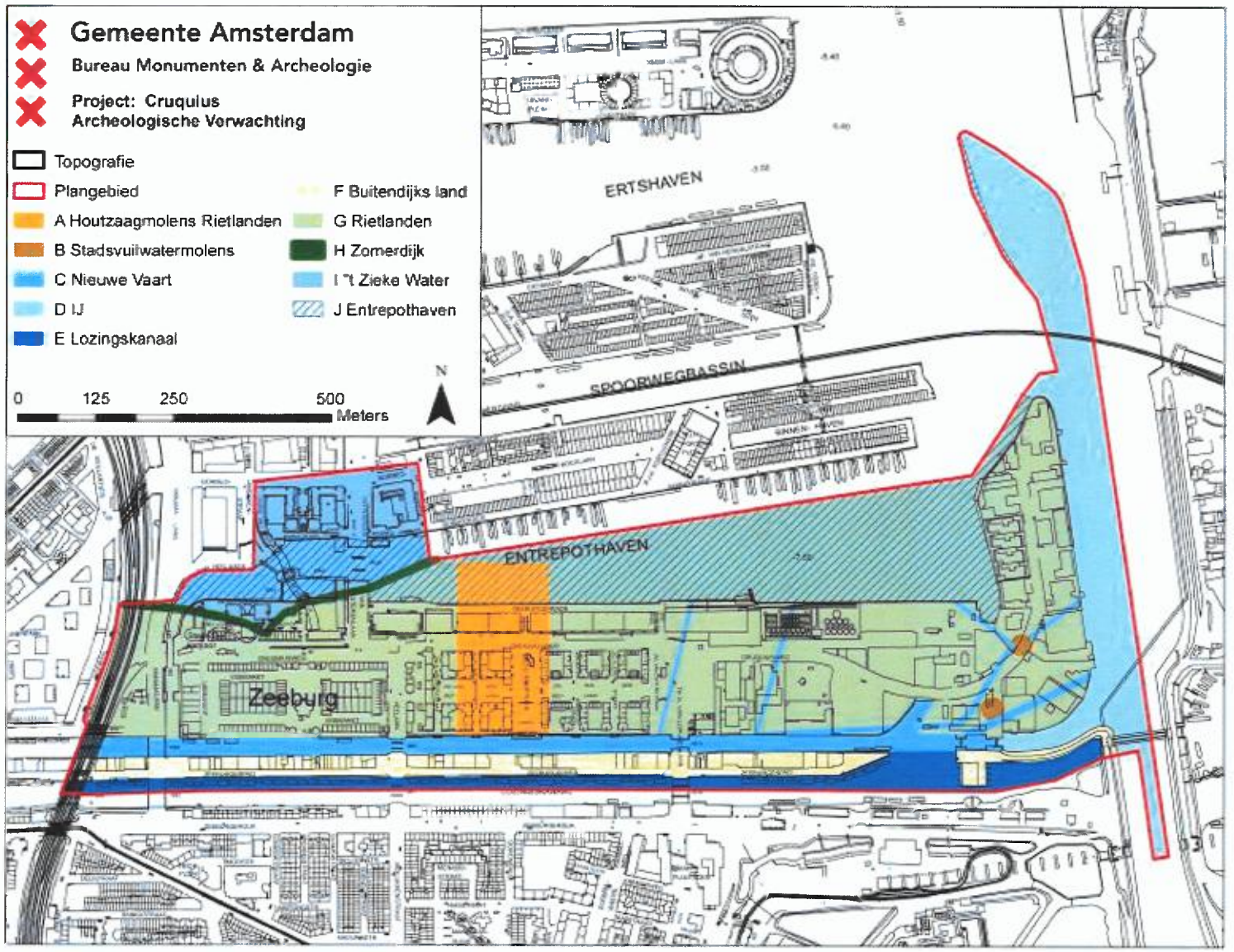
Zone F: Buitendijks land
Archeologische verwachting: geen
Betreft de zone van het land ten noorden van de Zeeburgerdijk dat in de zomer slechts diende als weideland. De archeologische verwachting is daarom laag. Vanwege de grootschalige herinrichting en bodemverstoringen vanaf de 19de eeuw is de inrichting van de polders geheel verdwenen en wordt de lage verwachting in deze zone bijgesteld naar een negatieve verwachting.

Zone G: Rietlanden
Archeologische verwachting: geen
Betreft aangeslibd land buiten de zeedijk. De materiële resten kunnen bestaan uit losse vondsten en afval. Daarnaast kunnen sporen voorkomen die verband houden met de verkaveling en afvalstort uit de laatste kwart van de 19de eeuw. De kans op verstoring van deze resten is groot aangezien het terrein aanzienlijk is opgehoogd en intensief is geëxploiteerd in de 20ste eeuw. Er worden daarom geen archeologische resten meer verwacht.

Zone H: Zomerdijk
Archeologische verwachting: geen
Betreft het tracé van de zomerdijk. De materiële neerslag kan bestaan uit aanplempingslagen ten behoeve van de dijkaanleg, sporen van de dijkstructuur en beschoeiingen. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding. Na verlies van zijn functie rond 1700 is de dijk verdwenen: er zijn geen resten van het dijktracé meer te verwachten.

Zone I: 't Zieke Water
Archeologische verwachting: geen
Betreft het voormalige IJ, buiten de zomerdijk, rond 1700 omdijkt en drooggevallen als baggerbergplaats. Het gebied is vergraven bij de aanleg van de Entrepothaven. Er worden daarom geen archeologische resten meer verwacht.

Zone J: Entrepothaven
Archeologische verwachting: geen
Betreft de eind 19de eeuw gegraven en begin 20ste eeuw uitgebreide en tot 10 m verdiepte haven. Door de graafwerkzaamheden zijn geen archeologische sporen meer aanwezig.


Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie
Project: Cruquius
Archeologische Verwachting
Topografie
Plangebied
A Houtzaagmolens Rietlanden
B Stadsvuilwatermolens
C Nieuwe Vaart
D IJ
E Lozingskanaal
F Buitendijks land
G Rietlanden
H Zomerdijk
I 't Zieke Water
J Entrepothaven
0 125 250 500 Meters
N
ERTSHAVEN
SPOORWEGBASSIN
ENTREPOTHAVEN
Zeeburg

5 Archeologische beleidskaart

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

Archeologische Beleidszones op basis van de archeologische verwachtingszones

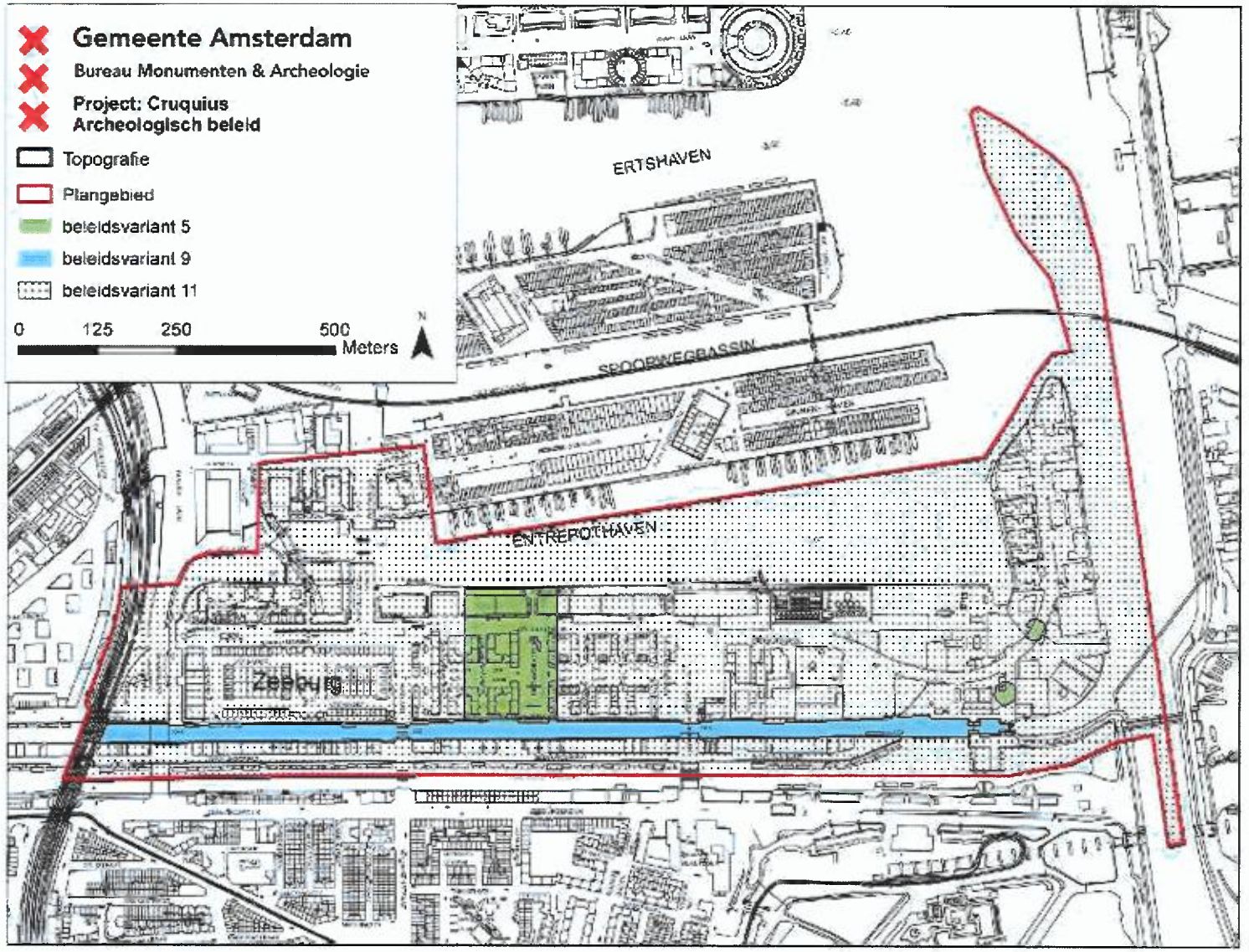
Begrenzing plangebied

Beleidsvariant 5: (verwachtingszones A deels en B)
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m^2 en minder diep dan 3,5 m.

Beleidsvariant 9: (verwachtingszone C)
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m^2.

Beleidsvariant 11: (verwachtingszones A deels, D, E, F, G, H, I, J)
Voor dit deel van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch veldonderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 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.


Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie
Project: Cruquius
Archeologisch beleid
Topografie
Plangebied
beleidsvariant 5
beleidsvariant 9
beleidsvariant 11
0
125
250
500
Meters
N
ERTSHAVEN
SPOORWEGBASSIN
ENTREPOTHAVEN
Zeeburg

Conclusie

Het voorliggende bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd voor het plangebied Cruquius. 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 bouwingrepen.

Aan de hand van de archeologische verwachtingen (p. 22-24) is een beleidskaart (p. 26-27) opgesteld waarin drie beleidszones worden onderscheiden.

Voor de eerste beleidszone **(verwachtingszones A deels, B)** geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m^2 of ondieper dan 3,5 m onder maaiveld

Voor de tweede beleidszone **(verwachtingszone C)** geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m^2.

Voor de derde beleidszone **(verwachtingszones A deels en D, E, F, G, H, I, J)** geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij elke bodemingreep.

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

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

Bronnen

Digitale bronnen

Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS): http://www.archis.nl/archisii/html/index.html
Atlas van Amsterdam: http://intranet.atlas.amsterdam.nl
Theo Bakker's Domein: www.theobakker.net
Cultuur Historische Waardenkaart provincie Noord-Holland: http://chw.noord-holland.nl
Stadsarchief Amsterdam (SAA): http://beeldbank.amsterdam.nl/
www.oostelijkhavengebied.nl
www.portofrotterdam.com

Literatuur

Bakker, T., 'Raadselachtige waterwerken in de hopeloze strijd tegen het stinkende water', *Theo Bakker's Domein,* zie Digitale Bronnen
BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en* Archeologie Amsterdam 2005-2010, Amsterdam 2005
Eck, J. van, *De Amsterdamse Schans & de Buitensingel*, Amsterdam 1948
Franssen, B. e.a., *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. (red), *De haven van Amsterdam. Zeven eeuwen ontwikkeling*, Bussum 2009
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
Hoek Ostende, J.H., 'De houtzaagmolens buiten de Muiderpoort in de Stadsrietlanden', *Amstelodamum,* Jaarboek 74, 1982, 91-103
Hoek Ostende, J.H., *De molens van Amsterdam in oude ansichten,* deel 1, Zaltbommel 1982, 2000[2]
Hoek Ostende, J.H., *De molens van Amsterdam in oude ansichten,* deel 2, Zaltbommel 1982, 2001[2]
Postma, C., 'Veemarkt-abattoir 75 jaar', *Ons Amsterdam* 15 (1963), 167-171
Provincie Noord-Holland, *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland. Ontwikkelen met Ruimtelijke Kwaliteit.* Haarlem 2010
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

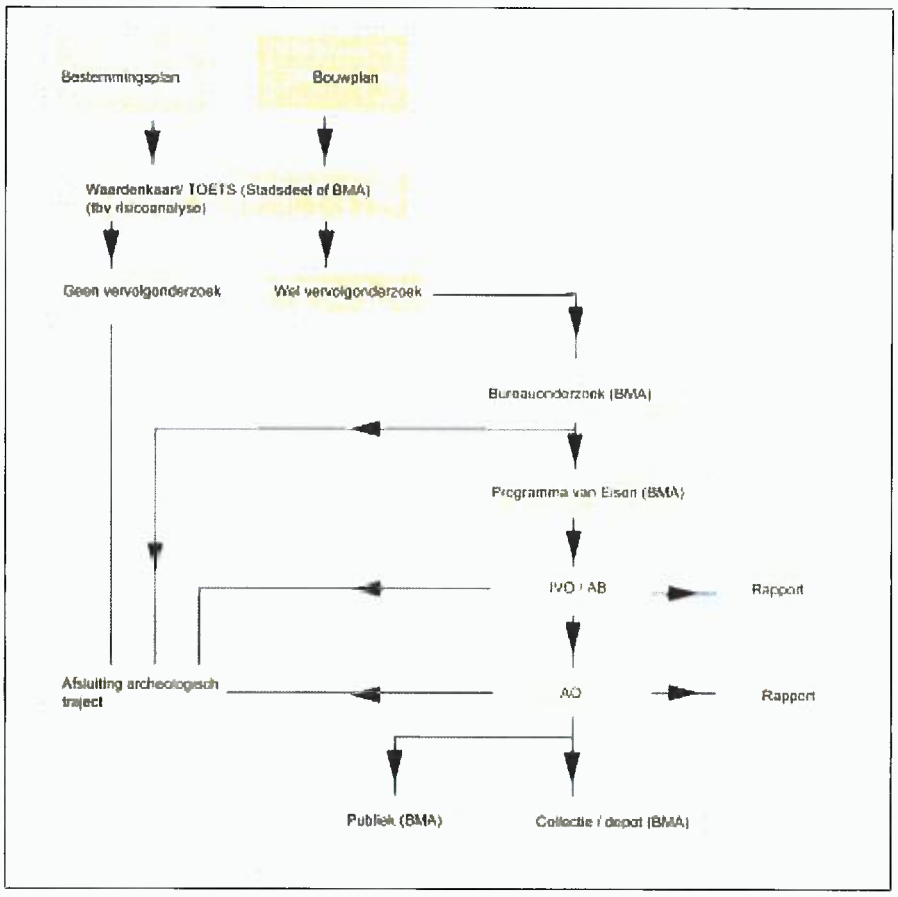
Appendix I: beleidsvarianten, stroomschema

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^2 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^2 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^2 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^2 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^2 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^2 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^2.
- 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^2 en buiten het historisch centrum kleiner dan 10.000 m^2.
- 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^2 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
ZEE	Zeeburgerdijk	2002
IJB1	Vaargeul Amsterdam-Lemmer	2007-2010

Colofon

Archeologisch Bureauonderzoek 11-055
Voor akkoord controle proces en waardestelling:

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

Datum:	23-11-2011
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.

Bijlage 4 Cultuurhistorie

C 12-046
December 2012

Gemeente Amsterdam
Bureau Monumenten & Archeologie

Cultuurhistorische verkenning

Cruquiusweg e.o.

C 12-046 Amsterdam 2012

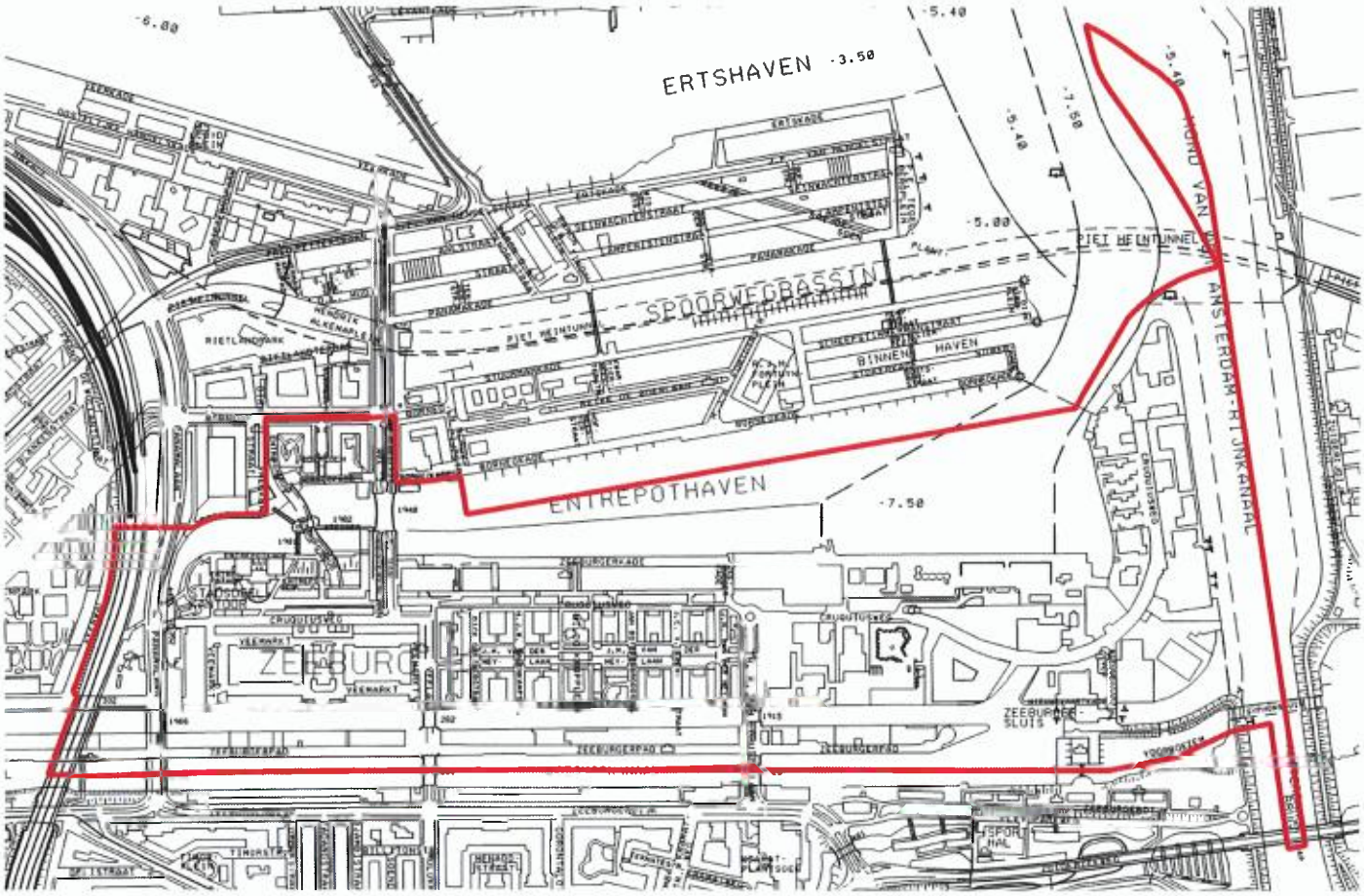
Inhoud

	Inleiding	**3**
1	**Beleidskader**	**4**
2	**Historisch stedenbouwkundige analyse**	**5**
3	**Cultuurhistorisch betekenisvolle elementen, structuren en bebouwing**	**7**
4	**Conclusie**	**11**
	Colofon	**12**

Inleiding

Stadsdeel Oost heeft Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) verzocht te adviseren over de bovengrondse cultuurhistorische waarden die bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het plangebied Cruquiusweg e.o. van belang zijn. Dit heeft geresulteerd in een beknopte uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden.
Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Het is meestal niet nodig alle cultuurhistorische elementen aan te wijzen als beschermd monument of gezicht. Het is wel van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

Afbeelding: begrenzing bestemmingsplan 'Cruquiusweg e.o.'



1 Beleidskader

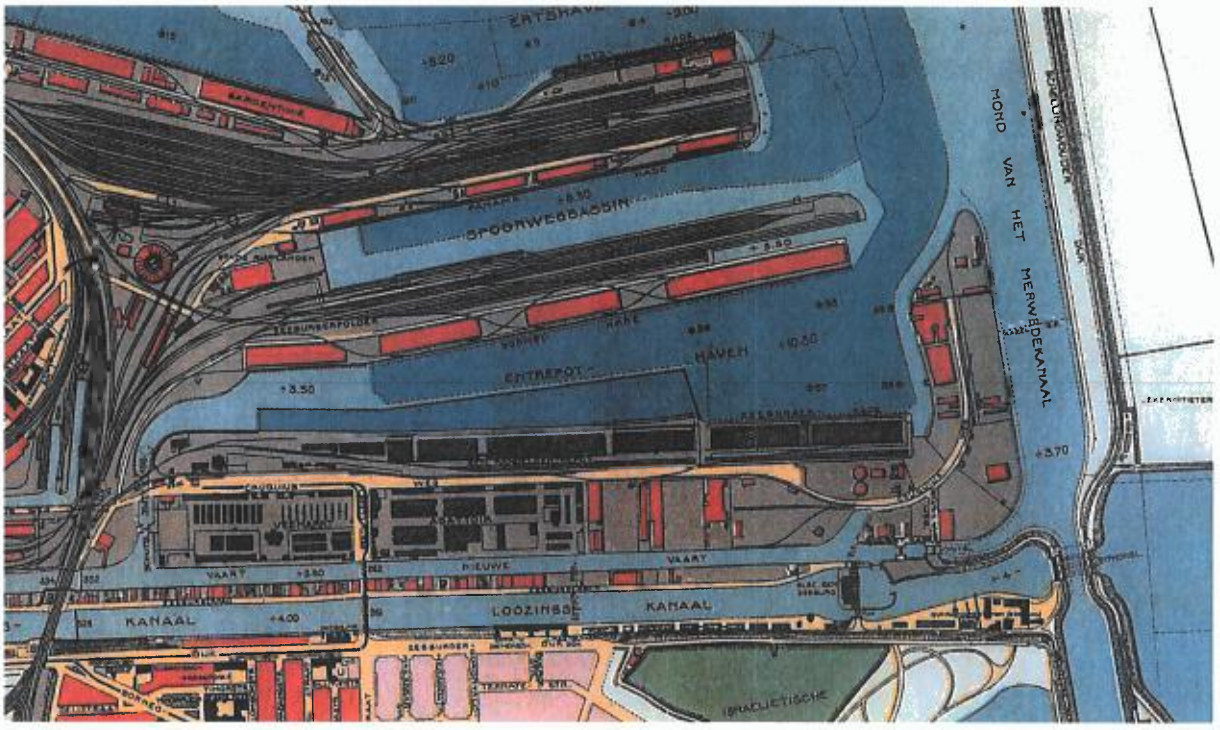
Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".
In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

2 Historisch stedenbouwkundige analyse

Op de plankaart van J.G. van Niftrik uit 1867 (*Kaarten van Amsterdam,* p 31) zijn de stadsrietlanden nog een natuurgebied. In 1875, op de kaart van J. Kalff (*Kaarten van Amsterdam,* p 50-51), tekenen de eerste ontwikkelingen van het Oostelijk Havengebied zich af. De Handelskade en het Spoorwegbassin zijn aangegeven, met de bijbehorende spoorinfrastructuur. Ook zijn aan de Nieuwe Vaart terreinen gereserveerd voor een veemarkt annex abattoir. In 1895 nam de gemeenteraad het besluit om een nieuw entrepot te bouwen, waarvoor de Entrepothaven werd gegraven. Het plangebied dat nu als 'Cruquius' wordt aangeduid, had daarmee zijn definitieve vorm gekregen: een landtong tussen de Entrepothaven en de Nieuwe Vaart met aan de noordzijde de reeks pakhuizen van het entrepot en ten zuiden daarvan het abattoir en de veemarkt. Het deel ten oosten van de tegenwoordige Van Lohuizenlaan zou later bebouwd worden als een karakteristiek rommelig bedrijventerrein. Het Zeeburgerpad verscheen ook al vroeg op de kaart, in 1878, toen in verband met de afsluiting van het IJ parallel aan de Nieuwe Vaart het Lozingskanaal werd geprojecteerd. Ook hier staan bedrijfsgebouwen.



PW 1:10.000 1922

In het laatste kwart van de twintigste eeuw kwam een einde aan de scheepvaartactiviteiten in het Oostelijk Havengebied, waarna het werd getransformeerd tot een woongebied. Ook de veemarkt en het abattoir verdwenen in 1985, een aantal markante historische gebouwen hiervan zijn behouden gebleven. De stedenbouwkundige structuur van het complex is min of meer gehandhaafd. De pakhuizen van het entrepot werden verbouwd tot woningen. Het bedrijventerrein ten oosten van de Van Lohuizenlaan en het Zeeburgerpad hebben bij deze transformatie hun oorspronkelijke bestemming en karakter behouden. Het noordwestelijk deel van het plangebied is ingrijpend vernieuwd met grootschalige bebouwing, deels wonen, deels kantoren.

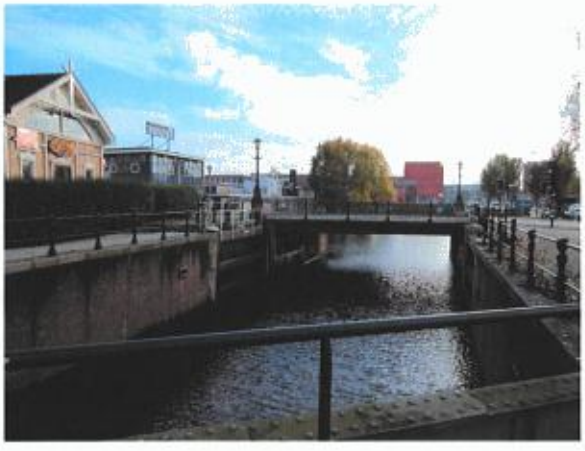
Zoals blijkt uit het bovenstaande heeft het plangebied een heterogeen stedenbouwkundig karakter. De hoofdstructuur dateert uit het laatste kwart van de negentiende eeuw maar ook de stadsvernieuwing heeft rond 1990 onmiskenbare

sporen nagelaten. Een en ander komt tot uitdrukking in de verschijningsvorm van de stedelijke ruimte die uitgesproken divers is.
Gedurende de twintigste eeuw werd het stedenbouwkundig werk gedomineerd door een streven naar strenge orde in de snel opeenvolgende stadsuitbreidingen, zowel esthetisch als functioneel. Mede door de stadsvernieuwing aan het eind van deze eeuw kwam daar langzaam verandering in. Het plangebied is een karakteristiek voorbeeld van veranderende inzichten in de stedenbouw na de periode van het functionalisme waarin het Algemeen Uitbreidingsplan als de hoogste wijsheid werd beschouwd.

3 Betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing

3.1 Betekenisvolle structuren en elementen






Nieuwe Entrepotsluis
Linksboven: spoorbrug 445, rechtsboven: sluisdeuren zuidzijde, rechts- en linksonder: brug 352
De Nieuwe Entrepotsluis uit 1899 is een schutsluis tussen de Entrepothaven en de Nieuwe Vaart. Met spoorbrug 445, nu een voetgangersbrug, en brug 352 met haar vier lantaarns waarop het jaartal 1899 prijkt, vormt de sluis een ensemble dat cultuurhistorische waarde heeft. Overigens ontbreekt een van de lantaarns.





Zeeburgersluis
Links: gezien in oostelijke richting en rechts: voormalige voorboezem rechts de Zeeburgersluis
Het waterstaatkundige complex in de zuidoosthoek van het plangebied herinnert aan de oorspronkelijke functie van het Lozingskanaal. Het Zeeburgerpad vormt een bijzonder waterstaatkundig en stedenbouwkundig gegeven als dijklichaam dat oorspronkelijk de waterscheiding vormde tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal waardoor water uit de voormalige Zuiderzee werd ingelaten, via een gemaal, een voorboezem en een syphonsluis onder het Merwedekanaal door. Met dit water werden de grachten schoon gespoeld. Het gemaal, Zeeburgerdijk 801, is een gemeentelijk monument.
De Nieuwe Vaart werd rond 1650 gegraven, met het oogmerk aanslibbing in de haven door middel van doorstroming tegen te gaan.

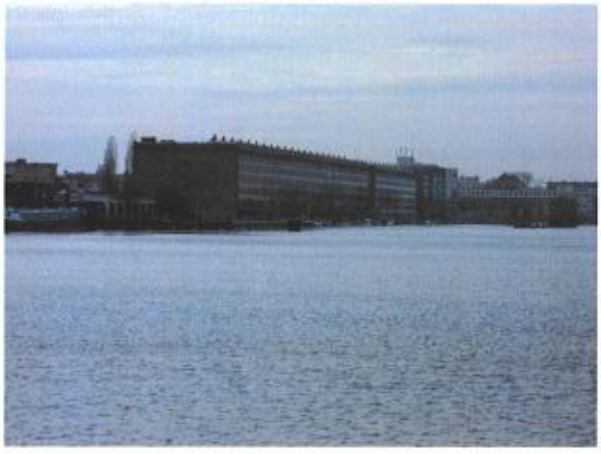
3.2 Monumenten

Er zijn een aantal gemeentelijke monumenten in het gebied:
Het complex: Veemarkt 44A, 78-80, 90, 83-95, 160-164, 168-174, Veelaan 17-18, Cruquiusweg 46-48, 102
Het gemaal aan de Zeeburgerdijk 801
Veelaan 22-26, 34-39, 40-45 en 49-52

Voor Cruquiusweg 3 en 9 loopt momenteel een plaatsingsprocedure.

3.3 Betekenisvolle bebouwing





Gemeentelijke Entrepotgebouwen
De resterende pakhuizen van het entrepot, Zeeburgerkade 30-826, hebben geen status maar zijn wel in hoge mate beeldbepalend. Zij dateren uit de jaren 1898-1902. Het bijbehorende Pakhuis Koning Willem I, Cruquiusweg 31-33, is verbouwd om het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis te huisvesten, waarbij het oorspronkelijke gebouw in de structuur behouden is gebleven. Ook Zeeburgerkade 830, nu The Harbour Club, was onderdeel van het Entrepot, de houtconstructie van dit gebouw is bewaard gebleven. De befaamde provo/kunstenaar Robert Jasper Grootveld gebruikte het als atelier.

Oliefabrieken Insulinde
Het terrein Cruquiusweg 89-97 is sinds 1919 in gebruik voor de opslag van plantaardige oliën. Eerst voor de N.V. Oliefabrieken Insulinde, vanaf 1926 onder de naam AMATEX (Amsterdamse Maatschappij tot Exploitatie van opslagterrein). Het hart van het complex lag rond het in 1919 gebouwde Ketelhuis met Pompengebouw en kantoor annex woning. Deze drie gebouwen staan er nog steeds, zij het ernstig aangetast.

Complex Vettewinkel en Zonen
Aan de Cruquiusweg 102-104 was vanaf 1934 vernis en verffabriek Vettewinkel en Zonen gevestigd die de locatie in gebruik had als lakfabriek en magazijn. De eerste gebouwen worden door G.J. Langhout ontworpen, evenals diverse uitbreidingen in 1946. Het vierkante, open gebouw uit 1958 van G.J. en A.J. Langhout is gemeentelijk monument (Cruquiusweg 102).

Fabrieksgebouw firma Orenstein en Koppel
Op het achterterrein van Cruquiusweg 142 staat een langshal die in 1939 gebouwd is in opdracht van de firma Orenstein en Koppel. De hal is relatief goed bewaard gebleven en is daardoor een voorbeeld van vooroorlogse fabrieksbebouwing. Enkele van de omliggende hallen zijn in de kern eveneens vooroorlogs, maar aan de buitenzijde voorzien van moderne gevelbekleding. De verschillende onderdelen van het complex zijn goed bewaard gebleven, wat het geheel een hoge ensemblewaarde geeft. Bovendien vertegenwoordigen de afzonderlijke gebouwen ook een hoge architectonische waarde.

Kantoorgebouw met woonhuis

Cruquiusweg 152-154 is in 1908 gebouwd als 'kantoorgebouw met woonhuis voor de werkmeester' voor de Metaalwarenfabriek Neerlandia naar ontwerp van de Amsterdamse architect W. Langhout. Architectonisch van belang als een vroeg twintigste-eeuws representatief kantoorgebouw. Illustreert als beeldbepalend pand de industriële geschiedenis van de Cruquiusweg.

Overige bebouwing stadsvernieuwing

Aangezien bebouwing in het kader van stadsvernieuwing hoofdzakelijk van relatief recente datum is, zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentieel monumentwaardige gebouwen/structuren. Dat impliceert niet dat hier geen waardevolle gebouwen of structuren kunnen bestaan.

3 Conclusie

Het plangebied vormt een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De resterende structuren en gebouwen van de veemarkt en het abattoir getuigen van een omwenteling in de voedselvoorziening van de destijds spectaculair groeiende Europese steden. De rommelige bedrijvigheid in het oostelijk deel van het plangebied en langs het Zeeburgerpad vormt een karakteristiek gegeven. Andere Oostelijke Haveneilanden zijn getransformeerd tot vrijwel monofunctionele woongebieden met in wezen eenvormige architectuur. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801.

Colofon

Datum: 17-12-2012
Status: Definitief
Redactie: Jeroen Schilt
Tekst: Vincent van Rossem

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

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van BMA. BMA aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.