

R A P P O R T

R A A P

Archeologisch

Adviesbureau

8000 voor Chr.

3750 voor Chr.

2200 voor Chr.

700 voor Chr.

150 na Chr.

120 na Chr.

300 na Chr.

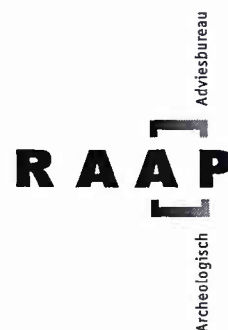
1650 na Chr.

RAAP-RAPPORT 1083

Studiegebied Westrandweg (WRW)

Gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer

Advies archeologie, historische geografie en
architectuurgeschiedenis



RAAP-RAPPORT 1083

Studiegebied Westrandweg (WRW)

Gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer

Advies archeologie, historische geografie en
architectuurgeschiedenis

Colofon

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat directie Noord-Holland

Titel: Studiegebied Westrandweg (WRW), gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer;
advies archeologie, historische geografie en architectuurgeschiedenis

Status: eindversie

Datum: oktober 2004

Auteur: *drs. D. Bekius, drs. M.C.M.V. Dosker & drs. S. Molenaar*

Bestandsnaam: L:\QXPress\2004\VWRW\RA1083-VWRW.qxd

Projectcode: VWRW

Projectleider: drs. M.C.M.V. Dosker

Projectmedewerker: drs. K. Anderson

ARCHIS-vondstmeldingsnummers: niet van toepassing

ARCHIS-waarnemingsnummers: niet van toepassing

ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer/CIS-code: niet van toepassing

Autorisatie: drs. W. De Baere

ISSN: 0925-6229

RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V.

telefoon: 020-463 4848

Zeeburgerdijk 54

telefax: 020-463 4949

1094 AE Amsterdam

E-mail: raap@raap.nl

Postbus 1347

1000 BH Amsterdam

© RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 2004

RAAP Archeologisch adviesbureau B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Samenvatting

In het kader van de voorgenomen aanleg van de Westrandweg (WRW) in Amsterdam en Haarlemmermeer heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau voor Rijkswaterstaat directie Noord-Holland een bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van enerzijds een archeologische verwachtingskaart en anderzijds een cultuurhistorische inventarisatie, waardering en effectanalyse. Voorts zijn adviezen geformuleerd hoe de geïnventariseerde cultuurhistorische waarden het beste betrokken kunnen worden in de planvorming.

Bestudeerd is het gebied van de geplande Westrandweg met 500 m aan weerszijden vanuit het hart van het wegtracé (het 'studiegebied'; zie figuur 1). Binnen het studiegebied bevinden zich 2 bekende archeologische vindplaatsen. Het betreft in beide gevallen resten van de historisch-geografisch zeer waardevolle, middeleeuwse Spaarndammerdijk. Voorts zijn in het studiegebied zeer waardevolle patronen en structuren behouden van onder andere middeleeuwse ontginningen, een middeleeuws wegtracé, de eerste Nederlandse trekvaart en de eerste Nederlandse spoorlijn.

Ten behoeve van de aanleg van de Westrandweg zal een hoge aardebaan (gemiddeld 8 m hoog) worden aangelegd over een lengte van circa 6 km. Ook zullen verschillende kunstwerken worden aangelegd op landhoofden en pijlers (waaronder een viaduct van circa 3 km lengte) en zal een braakliggend terrein worden ontgraven ten behoeve van de plaatselijke verlegging van zijkanaal F over een oppervlakte van circa 3 ha. De aanleg van een aardebaan of een viaduct op of aan een dijklichaam heeft een zeer negatief effect op dat dijklichaam, omdat de aanwezige cultuurhistorie door zo'n ingreep direct geraakt en dus aangetast wordt, maar in het deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem zal de aanleg van de aardebaan vrijwel geen invloed hebben op eventueel aanwezige archeologische vindplaatsen omdat hier reeds bij de aanleg van het westelijk havengebied zand is opgespoten, waardoor zetting van de onderliggende klei- en veengrond al heeft plaatsgevonden. Het nieuwe wegtracé zal hoog door het cultuurlandschap snijden en zal daarmee cultuurhistorisch waardevolle patronen en structuren aantasten, maar ook nieuwe toevoegen.

Geadviseerd wordt om een inventariserend veldonderzoek uit te laten voeren om erachter te komen of er daadwerkelijk resten van de Spaarndammerdijk in de ondergrond aanwezig zijn. Hiertoe kan een karterend booronderzoek worden uitgevoerd waarbij tevens aandacht moet worden besteed aan de mate van bodemverstoring op het terrein. Voorts zijn in het onderhavige rapport adviezen opgesteld voor de delen van het studiegebied waarvoor een archeologische verwachting geldt.

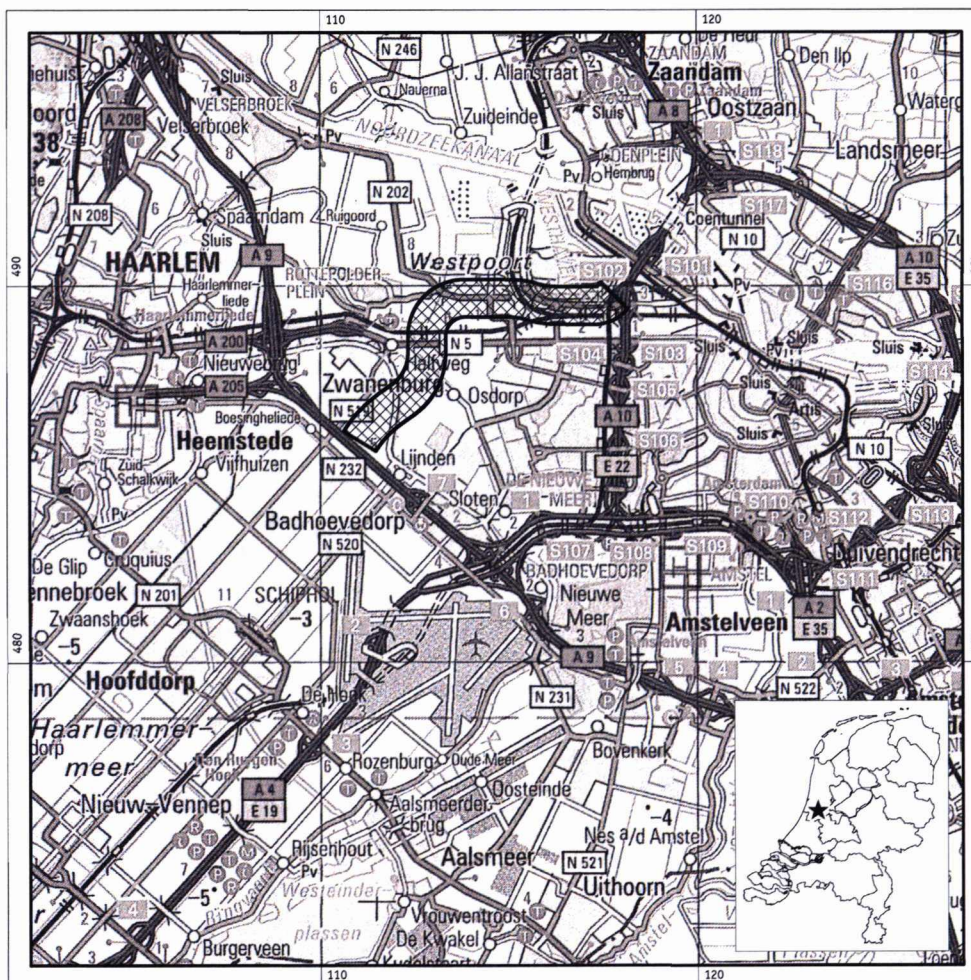
Het rapport sluit af met adviezen voor 'behoud door ontwikkeling' van historisch-geografische en architectuurhistorische waarden in het studiegebied. Het geplande wegtracé kan een waardevolle toevoeging zijn voor het bestaande cultuurlandschap. Anders gezegd: het is mogelijk de ontwikkeling van de Westrandweg als een kans aan te grijpen en een uitdaging om een mooie weg in een spannend en aantrekkelijk gebied te maken en daarbij het landschap zoveel mogelijk intact en ruimtelijk 'leesbaar' te houden, dan wel maken.

Inhoud

3	Samenvatting
7	1 Inleiding
9	2 Methoden en bronnen
	2.1 Archeologisch onderzoek
	2.2 Historisch-geografische en architectuurhistorische inventarisatie
	2.3 Toelichting op de cultuurhistorische effectanalyse
16	3 Geologisch en cultuurhistorisch kader
	3.1 Geologie en ontstaansgeschiedenis van het landschap
	3.2 Bewoningsgeschiedenis
23	4 Cultuurhistorische kenmerken en waardering
	4.1 Archeologie
	4.2 Historische geografie en architectuurhistorie
39	5 Cultuurhistorische effectbeschrijving
	5.1 Geplande ingrepen in het cultuurlandschap
	5.2 Verwachte effecten van geplande bodemingrepen op archeologische waarden
	5.3 Verwachte effecten van geplande bodemingrepen op historisch-geografische en architectuurhistorische waarden
42	6 Conclusies en aanbevelingen
	6.1 Conclusies
	6.2 Aanbevelingen
49	Literatuur
51	Verklarende woordenlijst
52	Gebruikte afkortingen

- 52 **Overzicht van figuren, tabellen en bijlagen**
- 53 **Bijlage 1. Catalogus van archeologische vindplaatsen alsmede historisch-geografische en architectuurhistorische objecten en structuren**
- 55 **Bijlage 2. Besluitvormings- en archeologisch onderzoekstraject**
- 61 **Bijlage 3. Waarderingscriteria historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen**

Figuur 1. De ligging van het studiegebied (gearceerd); inzet: ligging in Noord-Holland (ster).



1 Inleiding

In het kader van de voorgenomen aanleg van de Westrandweg (WRW) in Amsterdam en Haarlemmermeer heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau voor Rijkswaterstaat directie Noord-Holland een bureauonderzoek uitgevoerd ten behoeve van enerzijds een archeologische verwachtingskaart en anderzijds een cultuurhistorische inventarisatie, waardering en effectanalyse. De WRW moet de A10-west ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Het tracé van de Westrandweg is reeds in 1991 door de Minister gekozen. Rijkswaterstaat stelt in 2004 een trajectnota/m.e.r. op. Bij de voorgenomen ingrepen zal grond worden verzet. In het kader van de trajectstudie was het van belang inzicht te krijgen in de eventueel aanwezige cultuurhistorische (inclusief archeologische) waarden om adviezen voor behoud en beheer van die waarden tijdig bij de planvorming te kunnen betrekken.

Het plangebied ligt ten westen van het centrum van Amsterdam. In het zuidwesten wordt het plangebied begrensd door het knooppunt Raasdorp (A5), vervolgens loopt het plangebied door de Haarlemmermeer, de Osdorper Bovenpolder, de Osdorper Binnenpolder, langs het volkstuintenpark De Groote Braak en door het havengebied naar de aansluiting met de A10 juist ten noorden van Station Sloterdijk. De lengte van het tracé bedraagt circa 10 km, de werkbreedte is maximaal 200 m (het 'plangebied'; figuur 1).

Voor de archeologische verwachtingskaart en de cultuurhistorische inventarisatie, waardering, effectanalyse en advisering zijn als belangrijkste onderzoeksvragen gehanteerd: a) Zijn in het plangebied cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden aanwezig of te verwachten waarop de ontwikkeling van het gebied invloed heeft en b) hoe kunnen die waarden het beste betrokken worden in de planvorming?

Bestudeerd is het gebied van de geplande Westrandweg met 500 m aan weerszijden vanuit het hart van het wegtracé (het 'studiegebied'; zie figuur 1). Tijdens het onderzoek zijn eerst kort de aardkundige en cultuurhistorische kenmerken van het gebied in kaart gebracht op een zogenaamde kenmerkenkaart. Vervolgens kon een waarderingskaart met archeologische verwachting worden opgesteld. Op basis van deze 2 eerste stappen is bepaald op welke plekken het mogelijk en noodzakelijk is om voor de archeologie een inventariserend veldonderzoek uit te voeren. Vervolgens zijn de effecten van de voorgenomen ingrepen op de geconstateerde waarden geanalyseerd. Het rapport wordt afgesloten met adviezen voor het omgaan met de onderzochte waarden tijdens de geplande ontwikkelingen.

Zie tabel 1 voor de dateringen van de in dit rapport genoemde archeologische perioden. Enkele vaktermen worden achter in dit rapport beschreven (zie verklarende woordenlijst).

Tabel 1. Geologische en archeologische tijdschaal.

Geologische perioden	Absolute tijdschaal	Archeologische perioden	gecalibreerde jaren
	heden	Nieuwe tijd	
Subatlanticum			1500
		Laat	
	1000 na Chr.	Middeleeuwen	1050
		Vroeg	450
	0		
		Laat	270
		Romeinse tijd	70 na Chr.
		Midden	
Subboreaal	1000 voor Chr.	Vroeg	12 voor Chr.
		Laat	250
	2000	IJzertijd	500
Atlanticum			800
	3000	Bronstijd	1100
	4000		1800
	5000	Neolithicum	2000
Boreaal			
	6000		2850
Preboreaal			
	7000	Neolithicum	4200
Jonge Dryas stadiaal			
	8000	Mesolithicum	4900/5300
Bølling-Allerød interstadiaal			
	9000	Mesolithicum	6450
	10000	Paleolithicum	7100
	11000	Paleolithicum	8800
	12000	Paleolithicum	35000
			300000

2 Methoden en bronnen

2.1 Archeologisch onderzoek

2.2.1 Toelichting op de archeologische inventarisatie en waardering

Ten behoeve van de archeologische inventarisatie is een bureauonderzoek uitgevoerd om na te gaan of er al archeologische vondsten uit het studiegebied geregistreerd staan. Hiervoor zijn het ARChEologisch Informatie Systeem (ARCHIS) en het Centraal Monumenten Archief (CMA) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) te Amersfoort geraadpleegd. Aanvullend zijn de volgende bronnen bestudeerd:

- De cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland, regio Amsterdam en Meerlanden (Haartsen e.a., 2001);
- Archeologische literatuur en historische kaarten (zie literatuurlijst).

Voor het deel van het studiegebied dat binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam valt, is de gemeentelijk archeoloog van Amsterdam (dr. J.H.G. Gawronski) geraadpleegd.

Voor het bepalen van de waarde van reeds bekende archeologische vindplaatsen in het studiegebied is uitgegaan van de waardering zoals die op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) is aangegeven. Deze waardering heeft plaatsgevonden door toetsing aan een aantal door de ROB gehanteerde criteria (kwaliteit, zeldzaamheid, contextwaarde). Daarbij zijn de volgende waarderingscategorieën onderscheiden:

Terreinen van zeer hoge archeologische waarde (al dan niet beschermd)

Dit zijn terreinen van oudheidkundige betekenis die op grond van de door de ROB gehanteerde criteria zijn aangewezen als behoudenswaardig. Een gedeelte is reeds beschermd ex artikel 6 (of 4) van de Monumentenwet 1988.

Terreinen van hoge archeologische waarde

Dit zijn terreinen van oudheidkundige betekenis die op grond van de door de ROB gehanteerde criteria zijn aangewezen als behoudenswaardig. Deze terreinen hebben een lagere score op grond van de gehanteerde criteria (kwaliteit, zeldzaamheid en contextwaarde) dan de terreinen van zeer hoge archeologische waarde. Voor een aantal terreinen geldt echter dat de exacte kwaliteit en omvang van het monument nog niet vaststaat. Wel is het duidelijk dat er sprake is van een terrein van hoge archeologische waarde.

Terreinen van archeologische waarde

Dit zijn terreinen van oudheidkundige betekenis die op grond van de door de ROB gehanteerde criteria zijn aangegeven als archeologisch waardevol (figuur 2).

Terreinen van archeologische betekenis

Dit zijn terreinen van oudheidkundige betekenis die nog niet gewaardeerd zijn op grond van de door de ROB gehanteerde criteria. Het betreft terreinen waar, op grond van gedane vondsten en/of waarnemingen, (meer) archeologische resten worden verwacht.

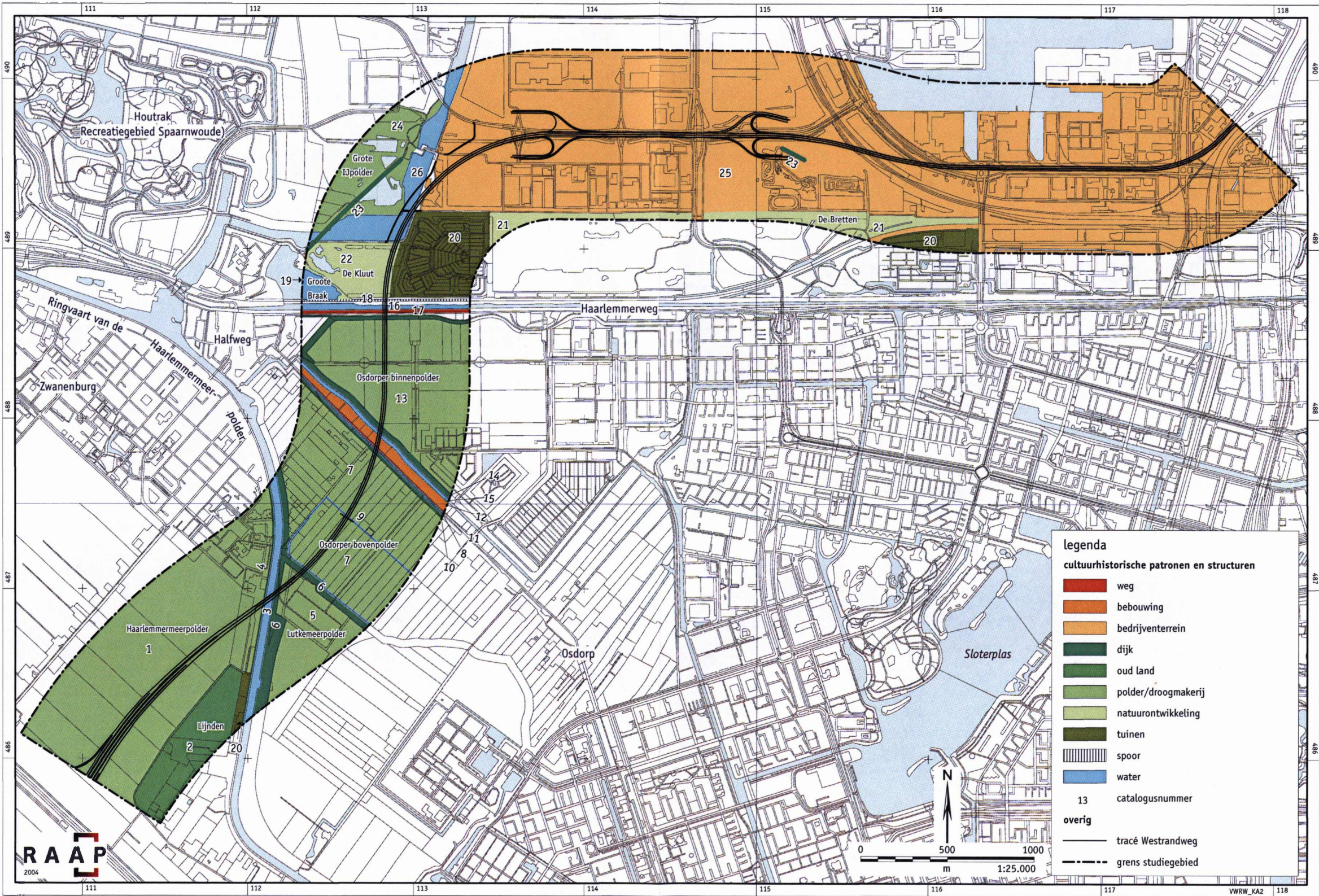
Hoewel op het eerste gezicht een duidelijk onderscheid lijkt te bestaan tussen belangrijke en minder belangrijke archeologische vindplaatsen (respectievelijk monumenten en vindplaatsen zonder status), stemt dit slechts gedeeltelijk overeen met de realiteit. Vindplaatsen zonder status kunnen wel degelijk belangrijke archeologische informatie bevatten maar zijn nog niet als zodanig geregistreerd en anderzijds kan de informatieve waarde van archeologische monumenten zeer beperkt zijn. Met name is dit nog al eens het geval voor de terreinen van archeologische betekenis.

2.1.2 Toelichting op het archeologisch verwachtingsmodel

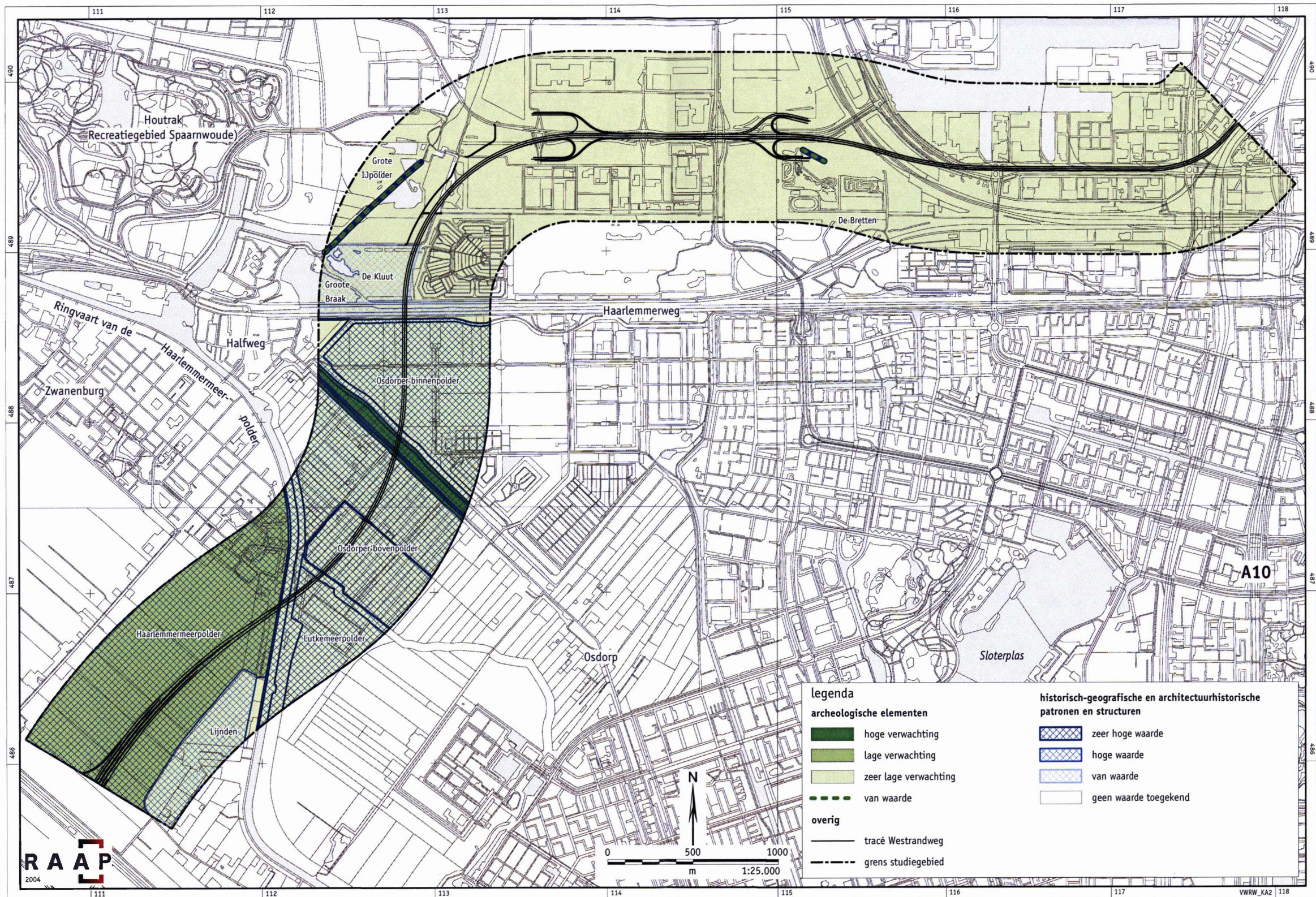
Principe van de archeologische verwachtingskaart

Een archeologische verwachtingskaart is een kaart waarop de verwachte dichtheid aan archeologische resten vlakdekkend is weergegeven. Een archeologische verwachtingskaart vormt daarmee de grafische weergave van een voorspellingsmodel dat gebaseerd is op het principe dat archeologische resten niet willekeurig over een gebied zijn verspreid, maar gerelateerd zijn aan bepaalde landschappelijke kenmerken of eigenschappen. Het vaststellen van de archeologische verwachtingswaarde van een gebied kan gebaseerd zijn op kwantitatieve vindplaatsgegevens (een zogenaamde inductieve benadering), maar er zijn ook verwachtingsmodellen die sterk leunen op een hypothetische benadering (een zogenaamde deductieve benadering).

In het geval van een inductieve benadering worden de relaties tussen archeologische vindplaatsen en landschappelijke kenmerken berekend door middel van een statistische (GIS-)analyse. Voorwaarde voor een verantwoorde statistische onderbouwing van een verwachtingsmodel is een voldoende grote archeologische dataset. Mede door de veronderstelde sterke oververtegenwoordiging van vindplaatsen in bepaalde landschappelijke eenheden als gevolg van waarnemings-effecten, is een statistische benadering niet zonder meer verantwoord. Een deductieve benadering is gebaseerd op kennis over de locatiekeuzefactoren in het verleden op grond waarvan aan landschappelijke eenheden verwachtingswaarden worden toegekend. Het probleem van deze benadering is dat sprake is van een subjectieve beoordeling die statistisch vaak niet goed onderbouwd kan worden (Deeben & Wiemer, 1998 en 1999). Veel archeologische verwachtingsmodellen hebben zowel een inductieve als deductieve onderbouwing.



Figuur 2. Kenmerkenkaart.



Figuur 3. Verwachtings- en waardenkaart.

De archeologische verwachtingskaart

Door het ontbreken van voldoende bekende archeologische vindplaatsen in (de nabijheid van) het studiegebied is voor onderhavig onderzoek gekozen voor een deductief verwachtingsmodel. Hierbij is gebruik gemaakt van beschikbare archeologische, geo(morfo)logische, bodemkundige en (bodem)verstoringsgegevens en de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW, ROB, 2001). In het verwachtingsmodel is aangegeven waar in het studiegebied archeologische vindplaatsen worden verwacht. Tevens zijn de bekende archeologische vindplaatsen in het studiegebied aangegeven (figuur 3).

2.2 Historisch-geografisch en architectuurhistorisch onderzoek

2.2.1 Toelichting op de historisch-geografische en architectuurhistorische inventarisatie

Ten behoeve van de historisch-geografische en architectuurhistorische inventarisatie zijn een bureauonderzoek en een visuele inspectie uitgevoerd. Het bureauonderzoek bestond uit bestudering en selectie van bruikbare gegevens van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-NH), cultuurhistorische literatuur en historisch kaartmateriaal (zie literatuurlijst). Uit deze bronnen zijn bekende en nog bestaande historisch-geografische en architectuurhistorische elementen, patronen en structuren in het studiegebied geïnventariseerd. Ten behoeve van de architectuurhistorische inventarisatie is nagegaan of zich in het studiegebied rijksmonumenten, provinciale en/of gemeentelijke monumenten bevinden. De visuele inspectie had tot doel om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen en informatie ten behoeve van de waardering (zie § 2.2.2) te verzamelen. Tijdens de visuele inspectie zijn van belangwekkende objecten foto's gemaakt. De foto's die in het kader van onderhavig onderzoek zijn gemaakt, zijn gearchiveerd bij RAAP.

De geïnventariseerde historisch-geografische en architectuurhistorische verschijnselen zijn afgebeeld op de cultuurhistorische kenmerkenkaart van het studiegebied schaal 1:25.000 (figuur 2). Deze kaart biedt inzicht in de oorspronkelijke aard en functie van de geïnventariseerde verschijnselen en vormt een referentie voor de betekenis ervan. Omdat historisch-geografische en architectuurhistorische kenmerken onderling vaak sterk samenhangen, zijn de geïnventariseerde gegevens gezamenlijk op één kenmerkenkaart gezet (figuur 2). Op deze kenmerkenkaart zijn de geïnventariseerde verschijnselen geordend naar functie en daarbinnen op type. Nadere informatie met betrekking tot de aard van de geïnventariseerde verschijnselen is te vinden in de hoofdstukken 3 en 4 alsmede de historisch-geografische en architectuurhistorische catalogus (bijlage 1).

2.2.2 Toelichting op de historisch-geografische en architectuurhistorische waardering

Van geïnventariseerde historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen die afkomstig zijn van de CHW-NH is de waardering uit de CHW overgenomen. Deze waardering kent een gradatie in 4 in waarde oplopende klassen:

‘geen waarde toegekend’, ‘van waarde’, ‘hoge waarde’ en ‘zeer hoge waarde’. Elementen en patronen in de categorie ‘van waarde’ zijn van cultuurhistorische betekenis en dienen zo mogelijk te worden behouden of te worden ingepast in nieuwe ruimtelijke plannen. Behoud is voor deze categorie elementen en patronen echter niet noodzakelijk. Elementen en patronen in de categorieën ‘hoge waarde’ en ‘zeer hoge waarde’ zijn in principe wel behoudenswaardig. Op elementen en patronen in deze laatste 2 categorieën is specifiek provinciaal cultuurhistorisch beleid van toepassing (zie hiervoor de *Nota cultuurhistorische regioprofielen*; Provincie Noord-Holland, 2003: 7-9).

Geïnventariseerde elementen en patronen die nog niet eerder van een cultuurhistorische waardering zijn voorzien, zijn in het kader van onderhavig onderzoek gewaardeerd. Daarbij is gebruik gemaakt van de historisch-geografische waarderings-systematiek van de CHW-NH. Hierbij worden elementen en patronen beoordeeld op de criteria kenmerkendheid, gaafheid/herkenbaarheid, zeldzaamheid en samenhang. De uiteindelijke waardetoekenning kent 3 klassen: ‘van waarde’, ‘hoge waarde’ en ‘zeer hoge waarde’. Voor een nadere toelichting op deze waarderingsmethode wordt verwezen naar de historisch-geografische inventarisatie en waardering van de CHW-NH (Baas, 1999).

Voor de waardering van architectuurhistorische elementen is gebruik gemaakt van de waarderingsystematiek die is opgesteld door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) ten behoeve van de selectie en registratie van jongere stedenbouw en bouwkunst (RDMZ, 1991). Hierbij vindt een beoordeling plaats op 5 hoofdcriteria: cultuurhistorische waarde, historisch-ruimtelijke of stedenbouwkundige waarde, situationele waarde, gaafheid en herkenbaarheid en zeldzaamheid. Ten behoeve van aansluiting op de CHW-NH is bij de toepassing van deze criteria eveneens gekozen voor een uiteindelijke waardetoekenning in de klassen ‘van waarde’, ‘hoge waarde’ en ‘zeer hoge waarde’, naast de toekenning ‘geen waarde toegekend’. Voor een nadere toelichting op deze waarderingsmethode wordt verwezen naar de *Handleiding selectie en registratie jongere stedenbouw en bouwkunst* (RDMZ, 1991).

De uitkomsten van de waardering zijn opgenomen in de historisch-geografische en architectuurhistorische catalogus (bijlage 1) en afgebeeld op een waardenkaart op schaal 1:25.000 (figuur 3). Een nadere toelichting op de uitkomsten van de waardering is te vinden in hoofdstuk 5.

2.3 Toelichting op de cultuurhistorische effectanalyse

Bij de beoordeling van de effecten golden de volgende uitgangspunten:

archeologie:

- Ingrepen in een gebied, waar geen nadelige effecten voor de archeologie verwacht worden omdat er reeds zetting van de onderliggende grondlagen heeft plaatsgevonden, zijn beoordeeld als ‘neutraal’ (0).

- Ingrepen waarbij eventueel aanwezige archeologische waarden aan of direct onder het maaiveld worden verstoord of vernietigd, zijn beoordeeld als 'negatief' (-).
- Ingrepen waarbij een archeologisch waardevol terrein direct wordt aangetast, zijn beoordeeld als 'zeer negatief' (—).

historische geografie en architectuurgeschiedenis:

- Ingrepen waarbij historisch-geografische en/of architectuurhistorische elementen of patronen fysiek onaangetast blijven en hun relaties met de omgeving niet of niet noemenswaardig worden aangetast, zijn beoordeeld als 'neutraal' (0).
- Ingrepen waarbij de relaties van historisch-geografische en/of architectuurhistorische elementen of patronen met hun omgeving worden aangetast (bijv. de versterking van zichtrelaties als gevolg van de aanleg van een dijklichaam) maar deze elementen fysiek onaangetast blijven, zijn beoordeeld als 'negatief' (-).
- Ingrepen waarbij historisch-geografische en/of architectuurhistorische elementen of patronen fysiek worden aangetast (bijv. ontgraving van een dijklichaam), zijn beoordeeld als 'zeer negatief' (—).
- Ingrepen waarbij historisch-geografische en/of architectuurhistorische elementen of patronen fysiek onaangetast blijven en hun relaties met de omgeving door de beoogde ingreep kunnen worden verbeterd, zijn beoordeeld als 'positief' (+).

De verwachte effecten van de geplande ingrepen op de archeologische, historisch-geografische en architectuurhistorische waarden zijn op de effectenkaart gecombineerd. Bij de combinatie zijn de effecten niet eenvoudig bij elkaar opgeteld, maar hebben de uitersten steeds de doorslag gegeven. Zo heeft bijvoorbeeld de combinatie 'negatief' en 'zeer negatief' op de kaart geresulteerd in 'zeer negatief'.

3 Geologisch en cultuurhistorisch kader

3.1 Geologie en ontstaansgeschiedenis van het landschap

De geologische ontstaansgeschiedenis van het studiegebied is kenmerkend voor grote delen van West-Nederland. Op circa 10,0 à 12,0 m -NAP ligt de top van een dik pakket zand: het zogenaamde dekzand. Dit dekzand is afgezet gedurende het Weichselien (120.000 tot 10.000 jaar geleden), de laatste ijstijd van het Pleistoceen. Rond 8.800 voor Chr. begon het Holoceen, dat wordt gekenmerkt door een warmer klimaat. Als gevolg hiervan smolten de landijskappen die tijdens het Weichselien waren gevormd en trad een grootschalige en relatief snelle zeespiegelstijging op. Gelijktijdig met de stijging van de zeespiegel steeg ook het grondwater en ontstonden goede condities voor veengroei. In grote delen van West-Nederland ontwikkelde zich op het pleistocene dekzand een veenlaag: het zogenaamde Basisveen. Vanaf circa 6000 jaar voor Chr. werd de directe invloed van de zee in het kustgebied merkbaar. Het zeewater brak op verschillende plaatsen via zeegaten tot diep in het achterland door, waarbij door kreek- en geulsystemen zanden en kleien werden afgezet. Tussen de mondingen van de zeegaten kwamen waarschijnlijk (zij zijn niet bewaard gebleven) lage eilanden voor, veelal niet meer dan zandplaten, die regelmatig overstroomd werden. Op deze wijze veranderde een groot deel van het gebied achter deze eilanden in een uitgestrekt wadden- en kweldergebied. De sedimenten die in deze periode zijn afgezet, worden tot de Afzettingen van Calais gerekend. Belangrijke zeegaten waren aanwezig ter hoogte van Hoofddorp en Castricum. Via het zeegat bij Hoofddorp ontstond bijvoorbeeld een groot wadden- en kweldergebied in de huidige Haarlemmermeerpolder. Het zeegat bij Castricum stond in verbinding met de voorloper van het IJ, het zogenaamde Oer-IJ. Het zeegat vormde hierdoor feitelijk een verwijde riviermonding (estuarium) waar zowel de invloed van de zee als de rivier merkbaar was. Het noordelijke deel van het studiegebied zal in deze periode voornamelijk onder invloed van het Oer-IJ hebben gestaan, terwijl het zuidelijke deel meer onder invloed van het zeegat bij Hoofddorp stond.

Rond 3000 jaar voor Chr. werd de invloed van de zee minder sterk. Veel zeegaten langs de Nederlandse kust verzandden en er ontstond een vrijwel gesloten kustgordel met strandwallen. De oudste, meest oostelijke strandwal van Noord-Holland betreft de strandwal van Spaarnwoude. Het zeegat van Hoofddorp was één van de eerste zeegaten die zich sloot (ca. 3000 jaar voor Chr.). Door het sluiten van de kust verslechterde de afwatering, waardoor in het gebied achter de kust opnieuw veengroei plaatsvond. Op de Afzettingen van Calais vormde zich een circa 4,0 m dik (of meer) veenkussen, het zogenaamde Hollandveen. Grote veenkussens

bevonden zich direct ten zuiden van het Oer-IJ (in de huidige Haarlemmermeerpolder en Aalsmeer) en direct ten noorden van het Oer-IJ in Waterland en de Zaanstreek (Vos, 1992). Met uitzondering van het noordoostelijke deel behoorde het studiegebied tot het zuidelijke veenkussen. Het noordoostelijke deel van het studiegebied viel onder invloed van het Oer-IJ dat in deze periode nog zeer actief was en uitgroeide tot een dynamisch systeem van grote en kleine geulen en krekens. Hoewel het Oer-IJ deels de randen van de veenkussens erodeerde, zorgde het tevens voor een goede afwatering van het veen. De afzettingen die door het Oer-IJ werden afgezet, worden Oer-IJ-afzettingen genoemd. Rond het begin van de jaartelling begon ook het zeegat bij Castricum te verzanden en verlandde het Oer-IJ. Door de verslechterde waterafvoer begon het veen (Hollandveen) opnieuw te groeien (Vos, 2004).

In grote delen van West-Nederland zijn de dikke veenkussens in de loop van de tijd door natuurlijke erosie (oeverafslag) of menselijk handelen (ontginning en vervening voor turfwinning) verdwenen. Hierdoor ontstonden kleine binnenmeren gescheiden door stroken veenland. Door voortgaande erosie van het veen groeiden veel kleine binnenmeren aan elkaar waardoor grote binnenmeren ontstonden. Een voorbeeld hiervan is het Haarlemmermeer, dat vóór 1500 na Chr. uit 3 afzonderlijke meren bestond, maar rond 1740 één groot binnenmeer was geworden. De vorming van de grote binnenmeren werd langzamerhand een steeds groter gevaar voor de dorpen en steden aan de randen ervan. De wind kon het water in deze binnenmeren flink opstuwen waardoor, deze dorpen en steden ernstig door het water werden bedreigd. Vermoedelijk zal ook in het studiegebied de dreiging van het water zijn gevoeld. Om verdere uitbreiding van het Haarlemmermeer te voorkomen en om land te winnen, werd rond 1848 begonnen met droogmalen, hetgeen in 1852 werd voltooid (Vos, 1992).

Daar waar het veen is verdwenen, zoals op een aantal plaatsen in het zuidelijke en centrale deel van het studiegebied, liggen de Afzettingen van Calais aan het oppervlak. In het noordelijke deel van het studiegebied is het veen grotendeels opgeruimd door het Oer-IJ. Hier liggen de Oer-IJ-afzettingen dus aan het maaiveld. In het studiegebied zijn echter ook nog delen waar, met name door de aanleg van dijken, stukken veen bewaard zijn gebleven. Een voorbeeld hiervan is het gebied ten westen van Lijnden en de Osdorper Bovenpolder, waar op de Afzettingen van Calais nog een restant veen aanwezig is (DLO-SC/RGD, 1993; Vos, 1992). Ook in het deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Haarlem-Amsterdam is nog veen aanwezig. Het gaat met name om delen van het studiegebied binnen de voormalige Spaarndammerdijk. Dit gebied behoorde tot een veengebied dat op een kaart uit 1903 (Uitgeverij ROBAS producties, 1990) is aangeduid met de naam Spieringhornerbinnenpolder. Ook buiten de voormalige Spaarndammerdijk (voormalige IJ-polders) zijn nog restanten veen aangetroffen (Güroy, 1952). Deze zogenaamde veeneilanden zijn dus niet opgeruimd door de geul van het Oer-IJ. Wel is op deze veeneilanden door overstromingen en hoogwater een dikke laag zware klei afgezet.

3.2 Bewoningsgeschiedenis

3.2.1 Prehistorie (tot 12 voor Chr.) en Romeinse tijd (12 voor Chr.-450 na Chr.)

Het oudst bewoonbare oppervlak in het studiegebied is de top van het dekzand dat zich op circa 5 tot 7 m –Mv bevindt (zie § 3.1). Op het dekzand zouden in theorie archeologische resten uit het Paleolithicum en Mesolithicum kunnen voorkomen. Vondsten uit deze periode zijn echter niet bekend uit het studiegebied. De top van het dekzand lag relatief laag en vermoedelijk is het vrij snel door veen (Basisveen) bedekt geraakt. Archeologische resten uit het Paleolithicum en Mesolithicum zijn overigens zeldzaam in het Nederlandse kustgebied. De weinige sporen uit deze perioden bevinden zich op de hoger gelegen delen in het landschap, zoals de keileembulten van Texel en Wieringen of de rivierduinen (donken) in de Alblasserwaard. Ook archeologische resten uit het Neolithicum ontbreken in het studiegebied. In theorie zouden op de Afzettingen van Calais sporen van bewoning uit deze perioden kunnen voorkomen. Met name op de hoog opgeslibde kwelders of oeverwallen van kreken en geulen zou bewoning mogelijk zijn geweest. Hoewel dergelijke kreken en geulen tijdens eerder archeologisch onderzoek in de Haarlemmermeer ook daadwerkelijk zijn aangetroffen, is hierop vooralsnog geen bewoning aangetoond (Schute, 1998; Molenaar, 1999 & 2000). Vermoedelijk maakte de snelle zeespiegelstijging het gebied ontoegankelijk voor bewoning. Rond 3000 jaar voor Chr. raakten grote delen van het kustgebied overgroeid met veen, waardoor bewoning onmogelijk werd. Bewoning bevond zich in het Neolithicum voornamelijk op de hoge en droge strandwallen en Oude Duinen langs de kust.

De eerste sporen van menselijke aanwezigheid in de omgeving van het studiegebied dateren pas uit de Bronstijd en zijn aangetroffen in de Broekpolder ten oosten van Beverwijk en Heemskerk (Offenberg, 2003). Het betreft kleine akkerpercelen die zijn aangelegd op de kwelders van het Oer-IJ. Sporen van daadwerkelijke bewoning (huizen e.d.) zijn niet aangetroffen. Vermoedelijk bevinden deze zich onder de huidige bewoning van Beverwijk en Heemskerk. De aanwezigheid van deze Bronstijdboeren is slechts van korte duur geweest. Vermoedelijk dwongen overstromingen en veengroei de boeren naar de hoger gelegen delen in het landschap, zoals de strandwallen en Oude Duinen. Aan het begin van de IJzertijd lijken de condities voor bewoning weer gunstig te zijn geweest. In Assendelft, ten noorden van het Noordzeekanaal, zijn op het veen bewoningssporen uit de Vroege IJzertijd, Late IJzertijd en Romeinse tijd aangetroffen (Brandt e.a., 1987). Het gaat om een groot aantal goed geconserveerde huisplattegronden. Behalve het veen vormden in deze periode ook de talloze oeverwallen en kwelders van het Oer-IJ geschikte bewoningslocaties (Offenberg, 2003). Hoewel uit deze periode geen archeologische resten uit het studiegebied bekend zijn, kunnen deze er in theorie wel aanwezig zijn. Rond het begin van de jaartelling begon het Oer-IJ te verlanden en werd het gebied te drassig voor bewoning. Ook de hernieuwde veengroei maakte bewoning in de lager gelegen gebieden onmogelijk.

3.2.2 Middeleeuwen (450-1500)

Ontginning en bewoning

Er zijn geen aanwijzingen voor bewoning van het studiegebied in de Vroege Middeleeuwen. Het natte veengebied leende zich niet voor bewoning en ontginning. De bewoning bevond zich in deze periode voornamelijk op de hoger gelegen strandwallen en Oude Duinen langs de kust. Deze situatie veranderde omstreeks de 10e eeuw. Veranderingen in klimaat, de ligging van zeegaten alsmede ontbossing en overexploitatie van de strandwallen en de Oude Duinen maakten het waarschijnlijk aantrekkelijk om de Noord-Hollandse veengebieden te ontginnen.

Om het veenland geschikt te maken voor akkerbouw en bewoning moest het worden ontwaterd. Om dat te bewerkstelligen werd gebruik gemaakt van al bestaande riviertjes en open wateren die als ontginningsbasis gingen fungeren. Vanaf deze ontginningsbases werden landinwaarts parallel aan elkaar gelegen afwateringssloten gegraven. Omdat door de aanwezigheid van veenmoskussens tussen de riviertjes en open wateren de hoogteligging van het maaiveld landinwaarts toenam, waterden de sloten uit zichzelf af op de riviertjes en open wateren. Door de aanleg van de sloten ontstond een (min of meer) haaks op de ontginningsbasis georiënteerde strokenverkaveling. Wanneer het nodig was om meer veenland in cultuur te brengen, werden de afwateringssloten – en daarmee de percelen – landinwaarts verlengd. Zodoende ontstonden opstreckende ontginningsblokken. Langs de (achter)zijden van de ontginningsblokken werden meestal kaden of waterlopen aangelegd die de toestroming van overtollig water uit aangrenzende gebieden verhinderden. De kades of waterlopen die een achtergrens van een ontginning markeerden, werden meestal 'Wijzend' of 'Twiske' genoemd (of een verbastering daarvan). De bewoning vond in de ontginningsperiode plaats in eenvoudige boerderijtjes op de kavelstroken. Boerderijen werden op gelijke hoogte op de kavelstroken gebouwd; hierdoor ontstonden karakteristieke, haaks op de verkavelingsrichting georiënteerde lintnederzettingen in de nabijheid van de ontginningsbasis. Voor een optimale ligging ten opzichte van het te bewerken land verplaatsten de nederzettingen met het opstrekken van de ontginningen vaak landinwaarts mee, waarbij ze wel min of meer haaks op de verkavelingsrichting bleven georiënteerd. Meestal werd in de lengterichting van de nederzetting een weg aangelegd.

Het veengebied waarin het studiegebied ligt, is omstreeks het jaar 1000 ontgonnen. In de directe omgeving van het studiegebied zijn vermeldingen uit de 11e-eeuw bekend van de kerken van Sloten en Spaarnwoude (Besteman, 1997: 27; De Cock, 1980: 139-147). Het studiegebied strekt zich uit over de voormalige ontginningen van de nederzettingen Nieuwerkerk, Raasdorp, Osdorp en Sloten. De ontginningen van Nieuwerkerk en Raasdorp bevonden zich in de huidige Haarlemmermeerpolder, aan weerszijden van het voormalige veenstroompje de Liede dat vanuit het Lutke-meer in westelijke richting naar het Spaarne stroomde. De ontginning van Raasdorp bevond zich aan de noordelijke zijde van de Liede en grensde in het noordoosten in de vorm van de Wijsentkade aan de ontginning van Osdorp. De ontginning van

Nieuwerkerk bevond zich ten zuiden van de Liede en grensde zuidelijk van het Lutkemeer aan de ontginning van Osdorp. Oostelijk van de Wijsentkade en het Lutkemeer lagen, gaande in oostwaartse richting, respectievelijk de ontginningen van Osdorp en Sloten. Het gedeelte van de Osdorper en Sloter ontginningen waarin het studiegebied ligt, waterde af in de richting van het IJ, dat ten tijde van de middeleeuwse ontginning het karakter van een riviertje of een smal open water moet hebben gehad. De 4 ontginningen werden gekenmerkt door stroken-verkavelingen, waarvan de percelen op de afwateringsrichting waren georiënteerd. Op zeker moment is aan de huidige Osdorperweg - deels in het studiegebied - de nederzetting Osdorp ontstaan, mogelijk na enige verplaatsingen van deze nederzetting vanuit het noordelijk deel van de Osdorper ontginning. De ontginnings-nederzettingen van Sloten en het voormalige Nieuwerkerk en Raasdorp bevinden zich buiten het studiegebied (Carasso-Kok, 2004; De Cock, 1980: 114-120, 139-147).

Maaiveldddaling, veenafslag en bedijkingen

De ontginning van het veen leidde op termijn tot een aanzienlijke maaiveldddaling in het veengebied. Door de met de ontginning gepaard gaande ontwatering werd het veen aan open lucht blootgesteld, waardoor het oxideerde. In combinatie met inklinking, ook een gevolg van de ontwatering, ontstond een daling van het maaiveld die doorzette tot het grondwaterpeil was bereikt. Hernieuwde ontwatering leidde ertoe dat gedurende enige tijd opnieuw landbouw kon worden bedreven, maar door klink en oxidatie daalde het maaiveld onherroepelijk opnieuw tot het nieuwe grondwaterpeil. Samenhangend met deze maaiveldddaling is het veengebied rond Amsterdam in de Late Middeleeuwen sterk gaan eroderen. Het IJ breidde in omvang sterk uit. Het Haarlemmermeer ontstond (zie § 3.1). Om zich te beschermen tegen het opdringende buitenwater heeft men vanaf de tweede helft van de 12e eeuw doorgaande dijken aangelegd langs het IJ en de zich uitbreidende Zuiderzee. Waar waterlopen en wateren de dijken kruisten, werden dammen aangelegd. De aanleg van dijken en dammen leidde, naast het ontstaan van nieuwe landverbindingen (dijkwegen) en veranderingen in het transport over water, tot de aanleg van nieuwe nederzettingen op verkeersknooppunten en aan de overslagplaatsen bij de afgedamde wateren. De graaf van Holland zag het economisch belang van deze ontwikkeling en stimuleerde de ontwikkeling van de nieuwe nederzettingen tot handelssteden.

De dijken boden tot in de 20e eeuw overigens geen waterdichte garantie tegen natte voeten. Bij stormachtig weer en hoge waterstanden vonden regelmatig dijkdoorbraken plaats. Op de plaats waar een dijk doorbrak, ontstond een kolkgat (wiel, braak of breek genaamd), dat meestal in de vorm van een meertje langs de dijk is achtergebleven in het landschap.

De omgeving van het studiegebied, ten zuiden van het IJ, werd tegen het buitenwater beschermd door de aanleg van de Spaarndammerdijk. Deze dijk is vanaf de tweede helft van de 12e eeuw en in de 13e eeuw aangelegd tussen Spaarndam en Amsterdam en doorkruiste het noordelijk deel van het studiegebied. Ten oosten van het studiegebied ontstond aan de Spaarndammerdijk het dijkdorp Sloterdijk. Aan dit dorp zijn pas in de tweede helft van de 20e eeuw stedelijke kenmerken

toegevoegd. In de loop van de Late Middeleeuwen kwam de omgeving van het studiegebied in toenemende mate in de invloedssfeer van Amsterdam te liggen, de dannederzetting aan de monding van de Amstel die in deze periode langzamerhand zou uitgroeien tot de belangrijkste handelsstad in de omgeving.

3.2.3 Nieuwe tijd (1500-heden)

Nieuwe verkeersaders

Als gevolg van de groei van steden en de uitbreiding van de nijverheid ontstond vanaf het einde van de Middeleeuwen in toenemende mate behoefte aan snel en regelmatig transport. De introductie van de trekschuit in de 17e eeuw bracht op dit gebied een grote vooruitgang. Trekschuiten werden door een paard voortgetrokken langs een jaagpad en waren dus niet afhankelijk van de wind. Aanvankelijk legde men jaagpaden aan langs bestaande waterlopen, maar al snel werden ook complete trekvaarten met jaagpaden aangelegd. Ook tussen de steden Amsterdam en Haarlem werd een trekvaart met jaagpad aangelegd. Deze kwam in 1632 gereed en heeft meer dan drie eeuwen gefunctioneerd. In 1839 werd pal naast deze trekvaart echter de eerste Nederlandse spoorwegverbinding – tussen Amsterdam en Haarlem – in gebruik genomen, waarna het snel was afgelopen met de exploitatie van de trekvaartverbinding. Het voormalige jaagpad bleef wel in functie ten behoeve van het wegverkeer en is in de 20e eeuw omgevormd tot autosnelweg (Haartsen & Bekius, 2003 en 2004).

Droogmakerijen

Het Haarlemmermeer breidde zich in de loop van de tijd door oeverafslag steeds verder uit en vormde een steeds grotere bedreiging. In het midden van de 19e eeuw dreigde er een verbinding te komen tussen het Haarlemmermeer en het IJ. Het Rijk greep in en organiseerde de drooglegging van het meer. Aan de rand van het meer werden een ringvaart en dijk aangelegd. Op de dijk werden 3 stoomgemalen gebouwd, die genoemd zijn naar beroemde waterbouwkundigen: Leeghwater, Cruquius en Lijnden. Het droogmalen van het meer duurde van 1848 tot 1852, waarna de nieuwe Haarlemmermeerpolder kon worden ingericht. De invoering van de stoombemaling en de drooglegging van het Haarlemmermeer maakten in de omgeving van Amsterdam ook de drooglegging van kleinere plassen en verveningen mogelijk. Kort na de Haarlemmermeer werden het bij Osdorp gelegen Lutkemeer en Ookmeer drooggelegd. In de Middelveldse Akerpolder, de Osdorper Bovenpolder en de Osdorper Binnenpolder vond turfwinning plaats, gevolgd door drooglegging (Haartsen & Bekius, 2003 en 2004).

Noordzeekanaal en westelijk havengebied

Tussen 1865 en 1872 werden het Noordzeekanaal en de IJ-polders aangelegd. Het belangrijkste doel van de onderneming was om Amsterdam een betere verbinding met de Noordzee te geven. Voor het kanaal werd gekozen voor het kortste tracé: een kanaal vanuit het IJ, door de drooggemalen IJ-polders naar het westen. Het Noordzeekanaal heeft in het hele gebied tussen IJmuiden en Amsterdam impulsen gegeven aan de ontwikkeling van industrie en handel. Er werden 10 zijkanalen

aangelegd en ten westen van Amsterdam kwamen nieuwe havengebieden tot ontwikkeling. De oudste havens die na de aanleg van het Noordzeekanaal (nog in de 19e eeuw) zijn gegraven, zijn de Houthavens, de Vlothavens en de Petroleumhaven. In het begin van de 20e eeuw volgden de Coenhaven en de Mercuriushaven. Tussen 1936 en 1961 werd het complex van de Westhaven ontwikkeld. Omstreeks 1965 begon men met de aanleg van de Amerika-, Australië- en Aziëhaven. Hierbij werd het gebied tussen deze havens en de Haarlemmertrekvaart – bestaande uit de Groote IJpolder en de Spieringhornerpolder - met zand opgehoogd en werd het oude Zijkanaal F naar het oosten verlegd. Dit zijkanaal vormde de grens tussen de Groote IJpolder en de Houtrakpolder en was aangelegd om het water uit de ringvaart van de Haarlemmermeer af te voeren naar het Noordzeekanaal. In het noordelijke en oostelijke deel van het met zand opgehoogde terrein tussen de havens en de Haarlemmertrekvaart zijn bedrijventerreinen ontwikkeld en kantoren gebouwd. In het zuidwestelijk deel van dit gebied kwam de Brettenzone tot ontwikkeling, een groengebied met sportveld- en volkstuincomplexen. De meest recente toevoeging aan het westelijk havengebied is de Afrikahaven in de Houtrakpolder (Haartsen e.a., 2001; Haartsen & Bekius, 2004).

Osdorp

De lintbebouwing langs de Osdorperweg is in de loop van de twintigste eeuw vernieuwd en verdicht. Opmerkelijk is hier vooral de laatste ontwikkeling van het einde van de 20e, begin van de 21e eeuw, waarin herhaaldelijk enkelvoudige percelen zijn verdeeld in 4 of 6 (min of meer gelijkvormige) bouwkavels met een gemeenschappelijke toegangspad. Het karakter van de lintbebouwing is door deze ontwikkeling enigszins gewijzigd, omdat de nieuwe woningen niet zozeer gericht zijn op de Osdorperweg, maar eerder op elkaar, als waren het miniwijkjes.

4 Cultuurhistorische kenmerken en waardering

4.1 Archeologie

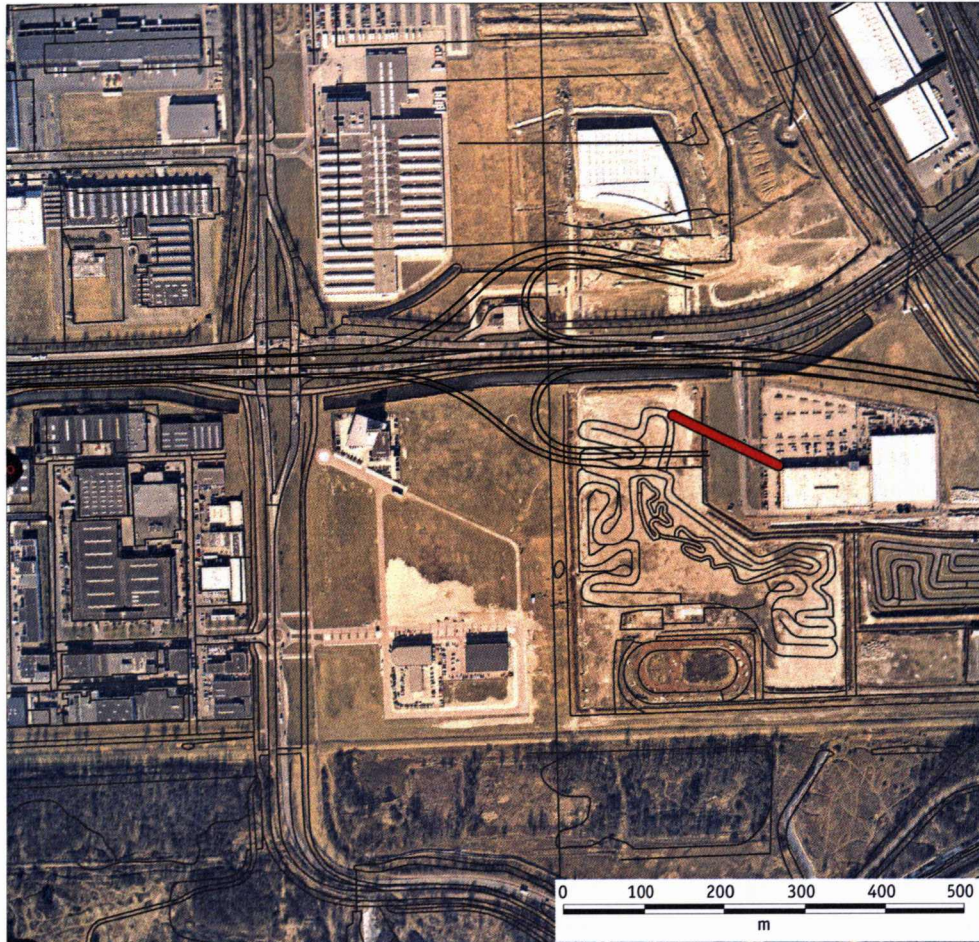
4.1.1 Bekende archeologische vindplaatsen en waarden

Binnen het studiegebied bevinden zich 2 bekende archeologische vindplaatsen. Het betreft in beide gevallen resten van de Spaarndammerdijk (figuur 4). Deze dijk is vanaf de tweede helft van de 12e eeuw en in de 13e eeuw aangelegd en beschermd de bedijkte gebieden tegen overstromingen vanuit het IJ. Door de aanleg van het westelijk havengebied in de tweede helft van de 20e eeuw zijn grote delen van deze dijk verloren gegaan. De restanten van de dijk zijn op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) aangemerkt als gebieden van archeologische waarde (CMA-code 25B-A42, Monumentnummer 14627 en CMA-code 25B-A43; zie figuren 2 en 3 alsmede bijlage 1: cat.nr. 23). Het is echter onduidelijk waar de melding van deze dijkrestanten vandaan komt en waar deze op is gebaseerd. Er is derhalve geen informatie over aard, omvang, diepteligging en fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) van de dijkresten. De uitbreidingswerkzaamheden ten behoeve van de Amsterdamse haven zullen naar verwachting de Spaarndammerdijk vrijwel volledig hebben verstoord. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-NH), regio Meerlanden en Amsterdam (Haartsen e.a., 2001) zijn de 2 dijkrestanten aangemerkt als elementen van archeologische waarde (CHW-NH-codes MLA241A en MLA242A). Van de 2 dijkrestanten ligt slechts 1 dijkrestant (CMA-code 25B-A43, Monumentnummer 14628) exact in het geplande tracé. Het andere dijkrestant ligt 250 tot 500 m uit het hart van het tracé.

4.1.2 Bodemverstoringen

Veel van de oorspronkelijke bodemopbouw in het studiegebied is in de loop van de tijd verstoord door agrarisch grondgebruik (ontwateren, ploegen e.d.), turfwinning en grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (aanleg nieuwbouw en infrastructuur). In de Haarlemmermeerpolder en de Osdorper Polders is zeer veel oorspronkelijk bodemmateriaal (veen) verdwenen door inklinking, oeverafslag en turfwinning. Het deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Haarlem-Amsterdam is tijdens de uitbreiding van de Amsterdamse haven in de 2e helft van de 20e eeuw intensief verstoord. Ten behoeve van de nieuwbouw is in dit gebied circa 3,0 tot 4,0 m zand opgespoten. Dit zand was voornamelijk afkomstig uit de nieuw aangelegde havens (Grondmechanica Delft, 1993). Het veen in de Spieringhornerpolder dat tot de 1e helft van de 19e eeuw nog aan het maaiveld lag, is nu afgedekt door een dik pakket zand waardoor het sterk is samengedrukt.

Figuur 4. Luchtfoto met een deel van het tracé van de Spaarn-dammerdijk (rode lijn).



4.1.3 Resultante van het archeologisch verwachtingsmodel (zie figuur 3)

Zeer lage archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf het Paleolithicum t/m Nieuwe tijd:

- Lutkemeerpolder. Het veen is in dit deel van het studiegebied verdwenen.
- Deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Dit gebied is vergraven en/of bedekt met opgespoten zand.
- Osdorper Binnenpolder. In dit gebied is vrijwel al het veen verdwenen en hebben vergravingen plaatsgevonden.
- Osdorper Bovenpolder. Dit gebied is sterk verveend.
- Oud land bij Lijnden. Dit gebied is sterk verveend.

Lage archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf het Paleolithicum t/m Nieuwe tijd:

- Haarlemmermeer. In dit gebied kunnen aan of direct onder het maaiveld scheepswrakken voorkomen.

Hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen t/m Nieuwe tijd:

- Zone bovenland aan weerszijden van de Osdorperweg. Dit gebied maakt deel uit van een veenontginningsas uit de 11e eeuw. In dit gebied kunnen resten vanaf de Late Middeleeuwen aan of direct onder het maaiveld voorkomen.

4.2 Historische geografie en architectuurhistorie

In deze paragraaf worden de nog in het studiegebied herkenbare historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen en hun waardering beschreven. Voor aanvullende informatie over deze elementen en patronen wordt verwezen naar de catalogus (bijlage 1) alsmede de cultuurhistorische kenmerkenkaart (figuur 2) en waardenkaart (figuur 3).

4.2.1 Haarlemmermeer

Haarlemmermeerpolder (cat.nr. 1)

Het Haarlemmermeer is tussen 1848 en 1852 drooggelegd, een onderneming die algemeen nog steeds als een hoogtepunt in de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis wordt beschouwd. Na de drooglegging werden in de nieuwe polder de Hoofdvaart, parallel hieraan een aantal tochten (zoals de Nieuwerkerkertocht en de Slotertocht) en loodrecht hierop 6 dwarsvaarten gegraven. Volgens hetzelfde rechthoekige stramien zijn ook de wegen aangelegd. Tenslotte werd het land met behulp van sloten in even grote, rechthoekige kavels ingedeeld (Haartsen e.a., 2001). In het gedeelte van de Haarlemmermeerpolder dat in het studiegebied ligt, is het rechthoekige verkavelingspatroon nog aanwezig. De voor droogmakerijen karakteristieke openheid is in dit deel van de Haarlemmermeerpolder echter aangetast door de snelweg A9, de zuiveringsinstallatie en de uitbreidingen van Zwanenburg. Op de CHW-NH is de Haarlemmermeerpolder (CHW-NH-code MLA045G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

Oud land bij Lijnden (cat.nr. 2)

Voor de inpoldering van het Haarlemmermeer was het nodig om een ringvaart en een ringdijk aan te leggen. Vanwege het streven naar een zo kort mogelijk tracé van deze vaart en dijk kwamen enkele uitsteeksels oud land binnen de nieuwe polder te liggen. In het uiterste zuidwesten van het studiegebied - bij Lijnden - ligt een restje oud land dat tot de ontginningen van Nieuwerkerk en Raasdorp heeft behoord. Dit oude land is nog te herkennen aan het afwijkende verkavelingspatroon binnen de Haarlemmermeerpolder. In dit verkavelingspatroon is ook de loop van het voormalige veenstroompje de Liede nog herkenbaar. Op de CHW-NH is het oude land bij Lijnden (CHW-NH-code MLA175G) gewaardeerd als 'van hoge waarde'.

Ringvaart en ringdijk Haarlemmermeer (cat.nrs. 3 en 4; figuur 5)

De ringvaart en de ringdijk zijn wezenlijke onderdelen van de Haarlemmermeerpolder. Zowel de ringvaart (CHW-NH-code MLA109G) als de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder (CHW-NH-code MLA196G) zijn op de CHW-NH gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

4.2.2 Lutkemeer en Osdorper polders

Lutkemeerpolder (cat.nr. 5)

Volgens De Cock is het Lutkemeer waarschijnlijk ontstaan als gevolg van turfwinning (De Cock, 1980: 116), maar een natuurlijke oorsprong als voedingsbron van het



Figuur 5. Ringvaart Haarlemmermeerpolder.



Figuur 6. Wijsentkade.

veenstroompje de Liede lijkt ook niet uitgesloten. Zeker is dat het Lutkemeer op de oudste kaarten als een meer is weergegeven en dat het in 1864-1865 is drooggelegd (Hofman, 1978; Haartsen & Bekius, 2004). Op de CHW-NH is de Lutkemeerpolder (CHW-NH-code MLA054G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

Wijssentkade/ringdijk Lutkemeerpolder (cat.nr. 6; figuren 6 en 7)

De Wijssentkade is ten tijde van de middeleeuwse veenontginningen – waarschijnlijk in de 11e eeuw - aangelegd als begrenzing tussen de ontginningen van Raasdorp en Osdorp. De kade beschermde aanvankelijk de ontginning van Raasdorp tegen wateroverlast vanuit Osdorp. Na de verzwelging van de Raasdorper ontginning door het zich uitbreidende Haarlemmermeer zal de kade echter vooral hebben gediend om de Osdorper ontginningen te beschermen tegen wateroverlast. Na de drooglegging van het Haarlemmermeer en het Lutkemeer (respectievelijk in 1852 en 1865) verloor de kade zijn waterkerende functie totdat in 1895 de gemeente Osdorp toestemming verleende om de Osdorper Bovenpolder uit te venen. De kade werd versterkt en opgehoogd en kreeg opnieuw een waterkerende functie, namelijk om de Lutkemeerpolder te beschermen tegen het water waarin de Osdorper Bovenpolder door de veenafravingen veranderde. Sinds de drooglegging van de Osdorper Bovenpolder in 1920 fungeert de kade als onderdeel van de ringdijk rond deze polder. Bij de toekomstige inrichting van de Lutkemeerpolder als bedrijventerrein zal de Wijssentkade behouden blijven en worden ingericht als park (Aarsen, 2003: 40; De Cock, 1980: 139-147). Op de CHW-NH is de Wijssentkade (CHW-NH-code MLA088G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.



Figuur 7. Wijssentkade.



Figuur 8. Osdorper Bovenpolder.



Figuur 9. Osdorper Bovenpolder.

Osdorper Bovenpolder (cat.nr. 7; figuren 8, 9 en 10)

De Osdorper Bovenpolder maakte deel uit van de middeleeuwse veenontginningen van Osdorp. Tot aan het einde van de 19e eeuw, toen hier met turfwinning werd begonnen, werd deze polder gekenmerkt door een opstreckende strokenverkaveling. Na afloop van de turfwinning is de Osdorper Bovenpolder in 1920 drooggelegd en verkaveld in korte strookvormige percelen. Op de CHW-NH is de Osdorper Bovenpolder (CHW-NH-code MLA055G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.



Figuur 10. Osdorper Bovenpolder.

Poldersloot bovenland Osdorper Bovenpolder (cat.nr. 8)

Langs de westelijke zijde van de Osdorper Weg bevindt zich nog een smalle strook land waar geen turf is gewonnen. Dit zogenaamde 'bovenland' - zo genoemd omdat het hoger ligt dan het uitgeveende en drooggemaakte deel van de polder - heeft een functie gekregen als ringdijk van de droogmakerij Osdorper Bovenpolder. In dit bovenland ligt een oude poldersloot langs de Osdorper Weg. De sloot is niet gewaardeerd op de CHW-NH. Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH is in het kader van onderhavig onderzoek aan deze sloot echter de eindscore 'van hoge waarde' toegekend wegens scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'samenhang' (met ringdijk/bovenland, Osdorper Weg en lintbebouwing Osdorp).

Afwateringspatroon droogmakerij Osdorper Bovenpolder (cat.nr. 9)

Om het waterpeil in de droogmakerij Osdorper Bovenpolder te kunnen beheersen, is een stelsel van sloten aangelegd. Dit slotenpatroon is aangesloten op een



Figuur 11. Osdorper Weg.



Figuur 12. Osdorper Weg.

gemaaltje dat het overtollig water uit de droogmakerij uitslaat op de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Op de CHW-NH is dit afwateringspatroon (CHW-NH-code MLA087G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

Ringdijk Osdorper Bovenpolder (cat.nr. 10)

Om de droogmakerij Osdorper Bovenpolder droog te kunnen houden, was een ringdijk nodig. Langs de Osdorper Weg bestaat deze kade uit een strook onverveend bovenland, langs de Ringvaart van de Haarlemmermeer is een zwaardere dijk aangelegd die aansluit op de Wijsentkade. Op de CHW-NH is de ringdijk van de Osdorper Bovenpolder (CHW-NH-code MLA086G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

Osdorper Weg (cat.nr. 11; figuren 11 en 12)

Het tracé van de Osdorper Weg dateert uit de periode dat het plaatselijke veengebied werd ontgonnen, omstreeks de 11e eeuw. Het gedeelte van de weg dat door het studiegebied loopt, behoort tot het oudste tracé van de Osdorper Weg, dat op de kerk van het oude dorp Sloten was georiënteerd. Nadat het dorp Sloten in een later stadium naar de huidige, meer zuidelijke locatie was verplaatst, heeft men het wegtracé ten zuiden van het studiegebied naar dit nieuwe dorp verplaatst, waardoor een knik in de Osdorper Weg is ontstaan (De Cock, 1980: 140). Op de CHW-NH is de Osdorper Weg (CHW-NH-code MLA130G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'. Zie voor de (hoge) archeologische verwachting op dit gedeelte van het studiegebied ook 4.1.1.

Lintbebouwing Osdorp (cat.nr. 12)

Anders dan die van Sloten en Spaarnwoude dateert de vroegst bekende vermelding van Osdorp uit de 12e eeuw (1155), zodat deze nederzetting mogelijk wat jonger is dan de eerste nederzettingen in dit gebied (De Cock, 1980: 143). Osdorp vertoont de kenmerken van een karakteristieke veennederzetting: lineaire bebouwing langs een doorgaande weg. Ofschoon de lineaire bebouwingsstructuur wel van cultuurhistorische betekenis is, kan dit niet worden gezegd van de individuele gebouwen. In het studiegebied bevindt zich slechts een enkele karakteristieke kleine boerderij met erf en schuur. Verder bevat de lintbebouwing Osdorp in het studiegebied vooral vrijstaande woningen, veelal uit het laatste kwart van de 20e eeuw, gegroepeerd in 4 of 6 identieke villa's. In het studiegebied staan geen waardevolle gebouwen. Op de CHW-NH is de lineaire bewoningsstructuur (CHW-NH-code MLA191G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'. Zie voor de (hoge) archeologische verwachting op dit gedeelte van het studiegebied ook 4.1.1.

Osdorper Binnenpolder (cat.nr. 13; figuur 13)

De Osdorper Binnenpolder maakte deel uit van de middeleeuwse veenontginningen van Osdorp. Tot aan het moment dat de polder werd verveend, in de eerste decennia van de 20e eeuw, bevond zich hier een opstreckende strokenverkaveling. Na afloop van de turfwinning is de Osdorper Binnenpolder in 1941 drooggelegd en voorzien van een rationele, blokvormige verkaveling. Op de CHW-NH is de Osdorper Binnenpolder (CHW-NH-code MLA063G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.



Figuur 13. Osdorper Binnenpolder.



Figuur 14. Haarlemmer Trekvaart (midden), Haarlemmerweg (links) en spoorlijn Amsterdam-Haarlem (rechts).

Ringdijk en ringvaart Osdorper Binnenpolder (cat.nrs. 14 en 15)

Om de droogmakerij Osdorper Binnenpolder droog te kunnen houden, waren een ringvaart en ringdijk nodig. De ringvaart bevindt zich in een strook onverveend bovenland langs de Osdorperweg. Deze strook bovenland vormt tevens de ringdijk van de polder. Op de CHW-NH zijn de ringdijk (CHW-NH-code MLA084G) en de ringvaart (CHW-NH-code MLA085G) van de Osdorper Binnenpolder gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde'.

4.2.3 Verkeersaders Amsterdam – Haarlem (figuur 14)

Haarlemmer Trekvaart (cat.nr. 16)

De Haarlemmer Trekvaart, tussen Amsterdam en Haarlem, is de eerste vaart die speciaal voor deze vorm van personenvervoer is aangelegd. De trekvaart werd in 1632 in gebruik genomen: sneller en veiliger dan de oude vaarroute over het IJ en het Spaarne (Haartsen & Bekius, 2004). Op de CHW-NH is de Haarlemmer trekvaart (CHW-NH-code MLA034G) gewaardeerd als 'van waarde'.

Haarlemmerweg (cat.nr. 17)

De Haarlemmerweg volgt het tracé van het oude jaagpad langs de Haarlemmer Trekvaart. In de 20e eeuw is deze weg ontwikkeld tot een autosnelweg. Op de CHW-NH is de Haarlemmerweg (CHW-NH-code MLA151G) gewaardeerd als 'van waarde'.

Spoorlijn Amsterdam-Haarlem (cat.nr. 18)

De spoorlijn tussen Haarlem en Amsterdam is de oudste spoorlijn van Nederland en dateert uit 1839. Op de CHW-NH is de spoorlijn (CHW-NH-code KEN350G; Haartsen e.a., 2000) gewaardeerd als 'van waarde'.

4.2.4 Brettenzone en westelijk havengebied

Groote Braak (cat.nr. 19; figuur 15)

De Groote Braak is het overblijfsel van een doorbraak in de Spaarndammerdijk. De Groote Braak is niet gewaardeerd op de CHW-NH. Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH is in het kader van onderhavig onderzoek aan dit water echter de eindscore 'van waarde' toegekend wegens scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'samenhang' (met restant van de Spaarndammerdijk en natuurgebied de Kluut).

Volkstuinencomplexen Brettenzone en Haarlemmermeerpolder (cat.nr. 20; figuur 16)

In het studiegebied bevinden zich delen van een aantal volkstuincomplexen. In het noordelijk deel van het studiegebied gaat het om de volkstuincomplexen 'De Groote Braak' en 'De Bretten' die in de jaren 80 van de 20e eeuw zijn ingericht in een gedeelte van de voormalige Spieringhornerbinnenpolder. Voorts bevindt zich in het uiterste zuiden van het studiegebied een strook volkstuinen langs de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De volkstuincomplexen zijn niet gewaardeerd op de CHW-NH. Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria



Figuur 15. Groote Braak.

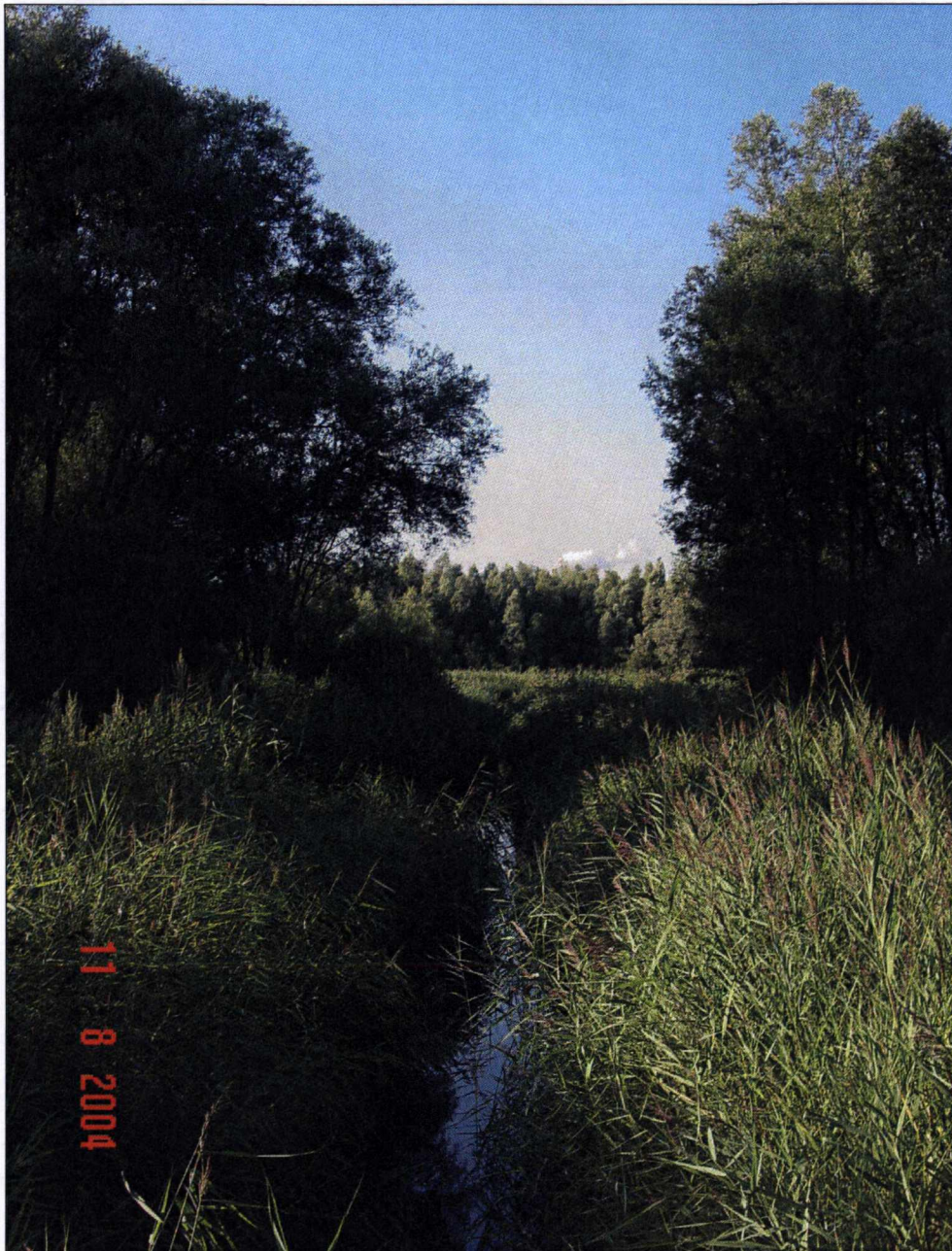


Figuur 16. Ten westen van Volkstuinenpark de Groote Braak.

van de CHW-NH kan aan deze terreinen geen cultuurhistorische waarde worden toegekend wegens onvoldoende scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'zeldzaamheid'.

De Bretten (cat.nr. 21; figuur 17)

In het noordelijk deel van het studiegebied, in een gedeelte van de voormalige Spieringhornerbinnenpolder, bevindt zich een smalle groenstrook die behoort tot 'De Bretten', het groengebied dat in de laatste decennia van de 20e eeuw tot ontwikkeling is gekomen tussen de Amerika-, Australië- en Aziëhaven en de Haarlemmer Trekvaart. 'De Bretten' zijn niet gewaardeerd op de CHW-NH. Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH kan aan dit terrein geen cultuurhistorische waarde worden toegekend wegens onvoldoende scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'zeldzaamheid'.



Figuur 17. De Bretten.

De Kluut (cat.nr. 22; figuur 18)

De Kluut is het natuurgebiedje ten westen van het volkstuincomplex 'De Groote Braak'. Het betreft een natuurontwikkelingsgebied, in een gedeelte van de voormalige Spieringhornerbinnenpolder, waar eind 20e eeuw kavelstroken zijn gereconstrueerd volgens het middeleeuwse verkavelingspatroon (informatiebord de Kluut). Hoewel het dus geen authentieke middeleeuwse strokenverkaveling betreft, is bij de waardering volgens de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH toch een eindscore 'van waarde' toegekend vanwege positieve scores op de criteria 'kenmerkendheid' (wegens de referentie aan de plaatselijke middeleeuwse veenontginningen) en 'samenhang' (met de grote Braak en restant Spaarndammerdijk).



Figuur 18. De Kluut.

Spaarndammerdijk (cat.nr. 23)

In het noordelijk deel van het studiegebied heeft vanaf circa 1200 tot in de 20e eeuw de Spaarndammerdijk gelegen. Bij de ontwikkeling van het westelijk havengebied is nagenoeg het gehele dijktracé in het studiegebied opgeruimd. Op de CHW-NH zijn in het studiegebied nog enkele veronderstelde resten van de Spaarndammerdijk (CHW-NH-code MLA082G) gewaardeerd als 'van zeer hoge waarde', maar waarschijnlijk is hiervan alleen het dijktracé bij het doorbraakgat de Groote Braak nog authentiek (Hofman, 1978; Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 1990). Zie voor de Spaarndammerdijk ook § 4.1.1.

Groote IJpolder (cat.nr. 24)

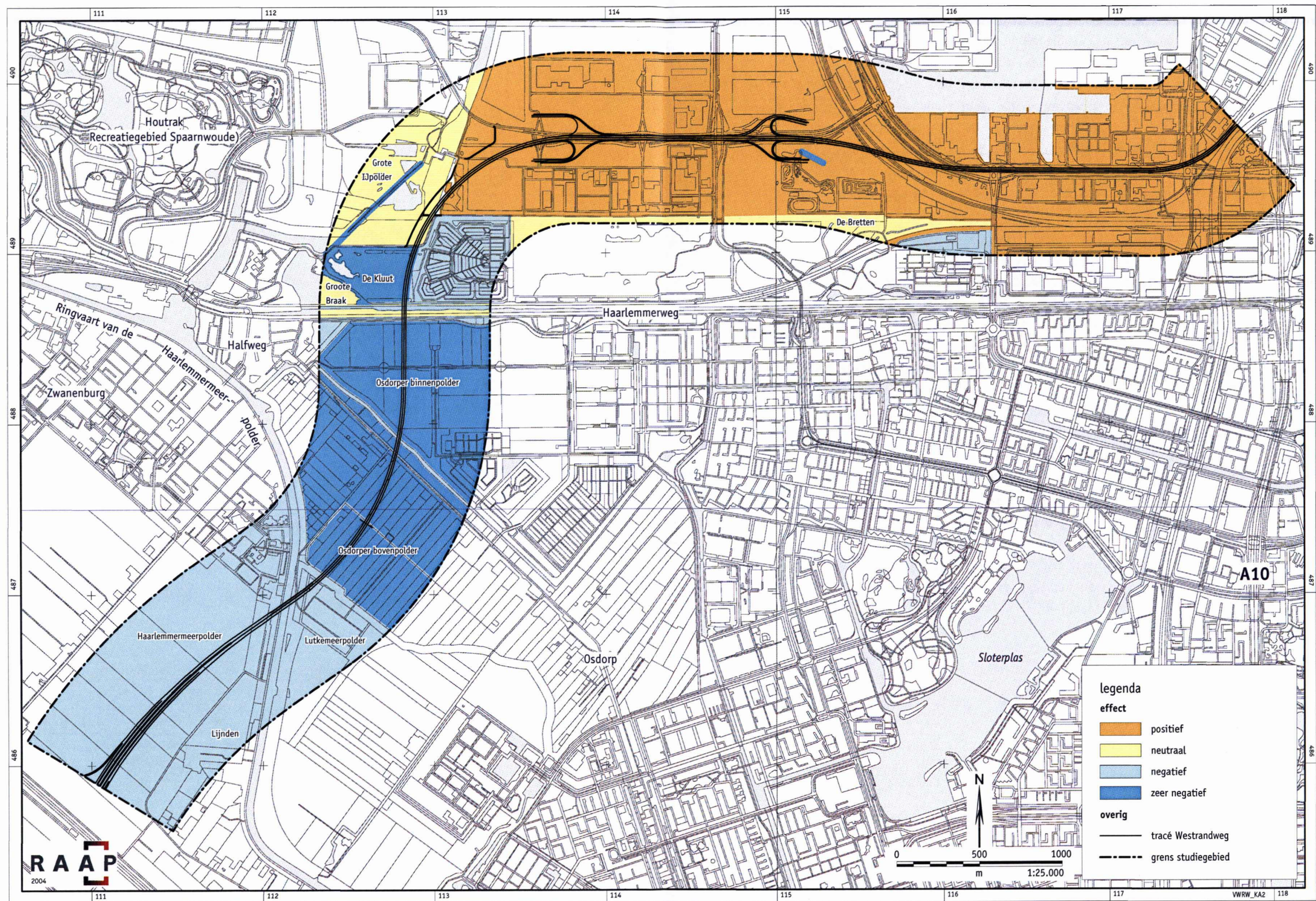
In het uiterste noordwesten van het studiegebied ligt een gedeelte van de Groote IJpolder. Als gevolg van de aanleg van het recreatiegebied Spaarnwoude – eind 20e eeuw - is van de oorspronkelijke inrichting van deze polder (agrarisch polderland met rationele strookvormige verkaveling) nauwelijks meer iets over. Van de oorspronkelijke inrichting zijn alleen nog enkele resten van perceelsloten over (Uitgeverij ROBAS Producties, 1990). Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH kan aan dit terrein geen cultuurhistorische waarde worden toegekend wegens onvoldoende scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'zeldzaamheid'.

Bedrijventerreinen westelijk havengebied (cat.nr. 25)

Het noordelijk deel van het studiegebied wordt hoofdzakelijk in beslag genomen door recentelijk ontwikkelde bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen zijn niet gewaardeerd op de CHW-NH. Op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH kan aan deze terreinen geen cultuurhistorische waarde worden toegekend, wegens onvoldoende scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'zeldzaamheid'.

Zijkanaal F (cat.nr. 26)

In het noordwesten van het studiegebied ligt een gedeelte van het nieuwe zijkanaal F van het Noordzeekanaal. Dit zijkanaal is aangelegd in de jaren 70 van de 20e eeuw toen het oude zijkanaal F een obstakel bleek voor de ontwikkeling van het westelijk havengebied en het recreatiegebied Spaarnwoude (Haartsen & Bekius, 2004). Het nieuwe zijkanaal is niet opgenomen op de CHW-NH en op basis van de historisch-geografische waarderingscriteria van de CHW-NH kan er geen cultuurhistorische waarde aan worden toegekend wegens onvoldoende scores op de criteria 'kenmerkendheid' en 'zeldzaamheid'.



Figuur 19. Effectenkaart.

5 Cultuurhistorische effectbeschrijving

De hierna beschreven effecten van de geplande ingrepen op de archeologische, historisch-geografische en architectuurhistorische waarden zijn op de effectenkaart gecombineerd (figuur 19). Bij de combinatie zijn de effecten niet eenvoudig bij elkaar opgeteld, maar hebben de uitersten steeds de doorslag gegeven.

5.1 Geplande ingrepen in het cultuurlandschap

Ten behoeve van de aanleg van de Westrandweg zal een cunet worden aangelegd. Hierbij zal naar verwachting circa 0,4 m (de teelaarde) worden afgegraven. Naast de aanleg van het cunet zal tussen km 4.3 en km 9.6 ophoging met een hoge aardebaan (gemiddeld 8 m hoog) plaatsvinden. De hoogte van het weglichaam varieert van circa 6 tot 11 m boven het omliggende maaiveld (Grondmechanica Delft, 1996). Ook zullen verschillende kunstwerken worden aangelegd op landhoofden en pijlers (waaronder een viaduct van circa 3 km lengte) en zal een braakliggend terrein worden ontgraven ten behoeve van de plaatselijke verlegging van zijkanaal F over een oppervlakte van circa 3 ha. Naar verwachting zullen ook sloten worden gegraven. De exacte diepte en omvang van deze ingrepen is niet bekend.

5.2 Verwachte effecten van geplande bodemingrepen op archeologische waarden

De graafwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van het cunet (of sloten) kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden aan of direct onder het maaiveld verstoren of vernietigen. De aanleg van een aardebaan zal leiden tot zetting van de ondergrond. Hoewel de effecten van zetting op archeologische vindplaatsen niet exact bekend zijn, zullen eventueel aanwezige vindplaatsen in klei of veengrond worden samengedrukt, waardoor verstoring optreedt. Eventueel aanwezige archeologische vindplaatsen in zandgrond zullen niet of nauwelijks aan zetting onderhevig zijn. In het studiegebied zijn verspreid klei-, veen- en zandgronden aanwezig,

In het deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem zal de aanleg van de aardebaan vrijwel geen invloed hebben op eventueel aanwezige archeologische vindplaatsen op het veen of de klei. In dit gebied is immers in de tweede helft van de 20e eeuw een dik pakket (circa 3 à 4 m) zand opgespoten, waardoor reeds zetting van de onderliggende klei- en veengrond heeft plaatsgevonden.

De aanleg van een cunet, een aardebaan of een viaduct op of aan een dijklichaam heeft een zeer negatief effect op dat dijklichaam, omdat dit door zo'n ingreep geraakt en dus direct aangetast wordt.

Samenvatting van de effecten:

- Effect van bodemverstorende ingrepen (grondverzet t.b.v. aardebanen en viaducten) op verondersteld restant van de Spaarndammerdijk: zeer negatief (—).
- Effect van bodemverstorende ingrepen (grondverzet t.b.v. aardebanen en viaducten) op het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, met uitzondering van de restanten van de Spaarndammerdijk: neutraal (0).
- Effect van bodemverstorende ingrepen (grondverzet t.b.v. aardebanen en viaducten) op het studiegebied ten zuiden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, met uitzondering van de restanten van de Osdorperweg en de stroken grond aan weerszijden: negatief (-).
- Effect van bodemverstorende ingrepen (grondverzet t.b.v. aardebanen en viaducten) op de Osdorperweg en de stroken grond aan weerszijden: zeer negatief (—).

5.3 Verwachte effecten van geplande ingrepen op historisch-geografische en architectuurhistorische waarden

Het geplande wegtracé zal hoog door het polderlandschap snijden. De aanleg van de aardebaan zal leiden tot wijziging en toevoeging van cultuurhistorische patronen/structuren. Ook de aanleg van verschillende kunstwerken op landhoofden en pijlers en de ontgraving van het braakliggend terrein ten behoeve van de plaatselijke verlegging van zijkanaal F zullen zorgen voor fysieke verandering van het landschap en brengen er nieuwe structuren in aan.

Enkele patronen en structuren, waaronder polders en een middeleeuws wegtracé van zeer hoge cultuurhistorische waarde, zullen worden doorsneden of doorkruist en daardoor aangetast. In dijklichamen van hoge of zeer hoge cultuurhistorische waarde zullen gaten worden geboord of aanaardingën plaatsvinden, hetgeen leidt tot verlies van ruimtelijke samenhang en van authentiek materiaal.

Over de geplande wegbegrenzing zijn in het kader van onderhavig onderzoek nog geen gegevens bekend, maar het geplande hoge wegtracé kan uitzicht bieden op het waardevolle, samenhangende en goed leesbare cultuurlandschap van het studiegebied. De geplande viaducten, onder andere door het bedrijventerrein van Sloterdijk, kunnen nieuwe perspectieven bieden op het bestaande cultuurlandschap.

Samenvatting van de effecten:

- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van grondlichamen en kunstwerken) op de gedeelten van het studiegebied in de Haarlemmermeerpolder met ringdijk en ringvaart, het Oude land bij Lijnden en de Lutkemeerpolder met Wijsentkade: negatief (-).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van grondlichamen en kunstwerken) op de Osdorper Boven- en Binnenpolder en de ringdijken van deze 2 polders (ruimtelijke en fysieke aantasting): zeer negatief (—).

- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van grondlichamen en kunstwerken) op de poldersloot van het bovenland van de Osdorper Bovenpolder, de afwatering van de Osdorper Bovenpolder, de Osdorperweg, de lintbebouwing Osdorp, de ringvaart van de Osdorper Binnenpolder (alleen ruimtelijke aantasting verondersteld): negatief (-).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van grondlichamen en kunstwerken) op de in het studiegebied gelegen delen van de Haarlemmer Trekvaart, de Haarlemmerweg, de spoorlijn Amsterdam-Haarlem, de Grote IJpolder en het verlegde zijkanaal F (ruimtelijke of fysieke aantasting, maar ook kansen voor toevoeging cultuurhistorie): neutraal (0).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van grondlichamen en kunstwerken) op de Groote Braak en de Bretten (geen direct effect van wegtracé): neutraal (0).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van aardebanen en kunstwerken) op het volkstuintencomplex de Groote Braak/Bretten: negatief (-).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van aardebanen en kunstwerken) op de Kluut en op verondersteld restant van de Spaarndammerdijk: zeer negatief (—).
- Effect van geplande ruimtelijke ingrepen (aanleg van aardebanen en kunstwerken) op het bedrijventerrein van het westelijk havengebied (kansen voor nieuwe perspectieven): positief (+).

6 Conclusies en adviezen

6.1 Conclusies

6.1.1 Archeologie

Archeologische waarden en verwachting

In het studiegebied zijn 2 terreinen van archeologische waarde aanwezig. Het betreft restanten van de Spaarndammerdijk. Van de 2 dijkrestanten ligt slechts één dijkrestant (CMA-code 25B-A43, Monumentnummer 14628) exact in het geplande tracé. Het andere dijkrestant ligt 250 tot 500 m uit het hart van het tracé. Het is onduidelijk waar de melding van deze dijkrestanten vandaan komt en waar deze op is gebaseerd. Er is derhalve geen informatie over aard, omvang, diepteligging en fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) van deze resten. De werkzaamheden ten behoeve van de uitbreiding van de haven van Amsterdam in de tweede helft van de 20e eeuw zullen naar verwachting de Spaarndammerdijk volledig hebben verstoord. Eventuele restanten zijn archeologisch gezien zeer waardevol. Tijdens het bureauonderzoek zijn geen nieuwe archeologische waarden aangetroffen.

Op basis van beschikbare archeologische, geo(morfo)logische, bodemkundige en (bodem)verstoringsgegevens en de informatie op de IKAW (ROB, 2001) is een archeologische verwachting bepaald voor (delen van) het studiegebied.

Voor het voormalige Lutkemeer en het deel van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem geldt een zeer lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Paleolithicum t/m de Nieuwe tijd. Het gebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam-Haarlem is naar verwachting te sterk verstoord door onder meer het opspuiten van zand en/of het afgraven van grond ten behoeve van de aanleg van de Amsterdamse haven. Ook voor de Osdorper Bovenpolder, de Osdorper Binnenpolder en het Oude Land bij Lijnden geldt een zeer lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Paleolithicum t/m de Nieuwe tijd. In deze gebieden is het oorspronkelijke veen vrijwel volledig door vervening verdwenen.

Voor de Haarlemmermeerpolder geldt een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen uit het Paleolithicum t/m de Nieuwe tijd. In deze gebieden is het oorspronkelijke veen geheel verdwenen. In de Haarlemmermeer kunnen direct aan of onder het maaiveld nog scheepswrakken voorkomen.

Voor de Osdorperweg en de bewoning aan weerszijden ervan geldt een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen t/m de Nieuwe tijd. De Osdorperweg maakt deel uit van een ontginningsas uit de 11e eeuw. Naar verwachting bevinden zich onder of langs deze weg nog archeologische resten uit deze periode.

Leemten in kennis

Bij het opstellen van onderhavig rapport is een aantal kennislacunes en beperkingen geconstateerd die bepalend zijn voor de resultaten van het onderzoek. Enerzijds betreft het beperkingen en onzekerheden in het verwachtingsmodel. Anderzijds betreft het beperkingen en onzekerheden in het gehanteerde bronnenmateriaal.

Beperkingen en onzekerheden van het verwachtingsmodel

Door het ontbreken van gedetailleerde en vlakdekkende archeologische, geo(morfo)logische, bodemkundige en verstoringsinformatie is het moeilijk gebleken een betrouwbaar en gedetailleerd verwachtingsmodel op te stellen.

Beperkingen en onzekerheden van het bronnenmateriaal

Door de aanwezigheid van bebouwing is van grote delen van het studiegebied geen geo(morfo)logische en/of bodemkundige informatie bekend. Dergelijke informatie vormt in veel gevallen de belangrijkste bron voor het opstellen van een archeologisch verwachtingsmodel.

Het is opvallend dat, ondanks het feit dat grote delen van het studiegebied intensief worden bewerkt of zijn bebouwd, er zeer weinig archeologische vindplaatsen bekend zijn. Dit zou enerzijds een weerspiegeling kunnen zijn van het geringe aantal archeologische vindplaatsen dat aanwezig is, maar is anderzijds wellicht ook toe te schrijven aan een lage intensiteit van archeologisch onderzoek. Het is bovendien opmerkelijk dat van de bekende archeologische vindplaatsen in het studiegebied geen gedetailleerde informatie beschikbaar is.

6.1.2 Historische geografie en architectuurhistorie

De aanleg van de geplande aardebaan en kunstwerken evenals de ontgraving van het braakliggend terrein zullen zorgen voor fysieke verandering van het landschap. Enkele cultuurhistorische patronen en structuren, waaronder polders en een middeleeuws wegtracé van zeer hoge cultuurhistorische waarde, zullen worden doorsneden of doorkruist en daardoor aangetast. In dijklichamen van hoge of zeer hoge cultuurhistorische waarde zullen gaten worden geboord of aanaardingen plaatsvinden, hetgeen leidt tot verlies van ruimtelijke samenhang en van authentiek materiaal.

Het geplande hoge wegtracé kan uitzicht bieden op het waardevolle, samenhangende en goed leesbare cultuurlandschap van het studiegebied. De geplande viaducten, onder andere door het bedrijventerrein van Sloterdijk, kunnen nieuwe perspectieven bieden op het bestaande cultuurlandschap en daarmee op den duur cultuurhistorische waarde toevoegen.

6.2 Adviezen voor de omgang met cultuurhistorische waarden

6.2.1 Archeologische waarden en verwachtingen: nader onderzoek (figuur 20)

Vindplaatsen met status

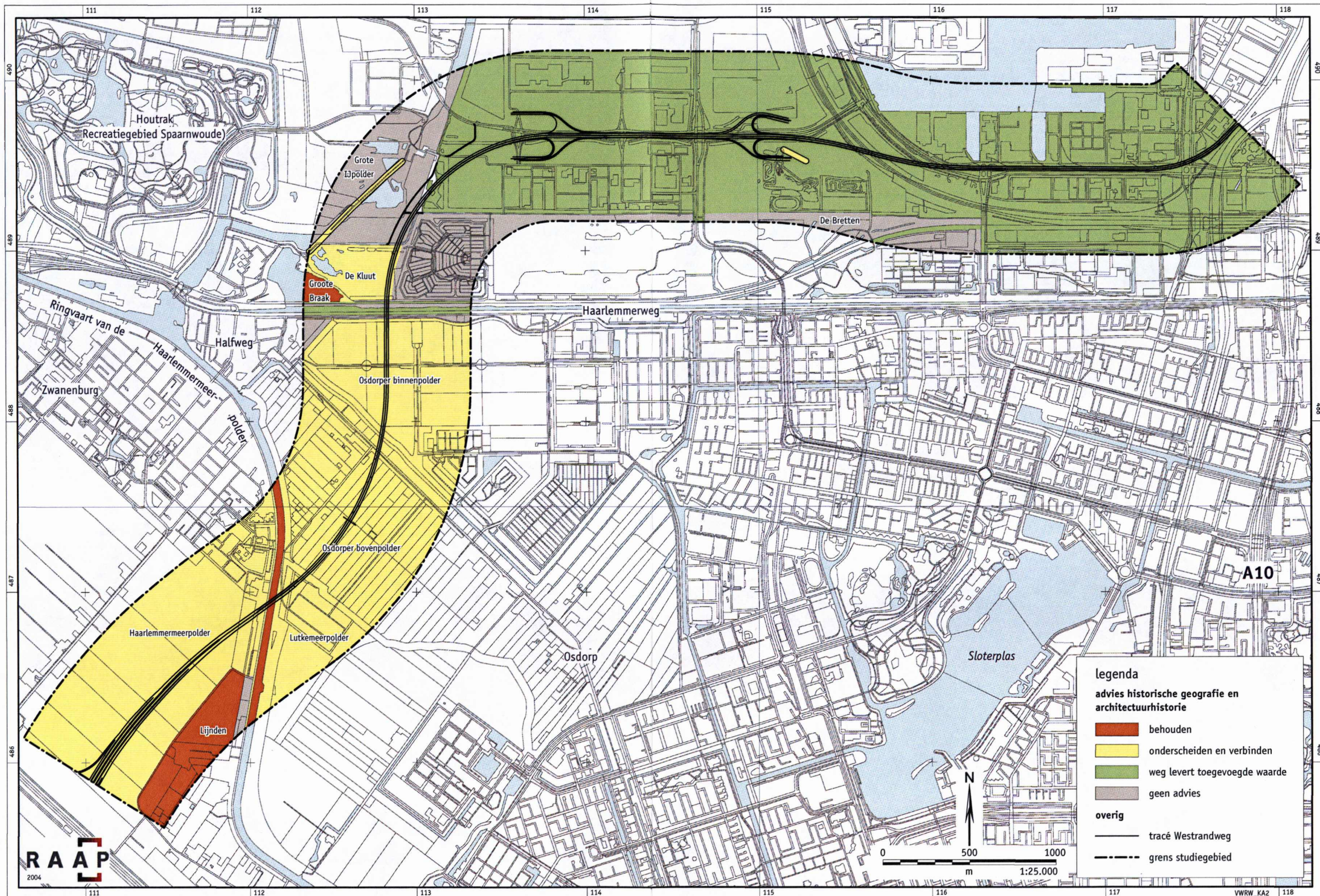
Van de 2 terreinen van archeologische waarde die in het studiegebied aanwezig zijn (restanten van de Spaarndammerdijk), ligt alleen het deel met CMA-code 25B-A43 (Monumentnummer 14628) exact in het geplande tracé. Voorafgaand aan de aanleg van het tracé zal derhalve moeten worden bepaald in hoeverre dit deel van de Spaarndammerdijk behoudenswaardig is. Hiertoe zullen de aard, omvang, diepteligging en fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) moeten worden vastgesteld. Alvorens tot dergelijk onderzoek over te gaan, zal eerst moeten worden bepaald of er daadwerkelijk resten van de Spaarndammerdijk in de ondergrond aanwezig zijn. Het is namelijk onduidelijk waar de waardestelling van dit terrein op is gebaseerd. Hiertoe kan een karterend booronderzoek worden uitgevoerd waarbij tevens aandacht moet worden besteed aan de mate van bodemverstoring op het terrein.

Indien de verlegging van Zijkanaal F naar het westen ten koste gaat van het mogelijke restant van de oude Spaarndammerdijk, wordt aanbevolen vooraf een booronderzoek uit te laten voeren of een proefsleuf door de dijk aan te laten leggen om de behoudenswaardigheid van de dijk te kunnen bepalen.

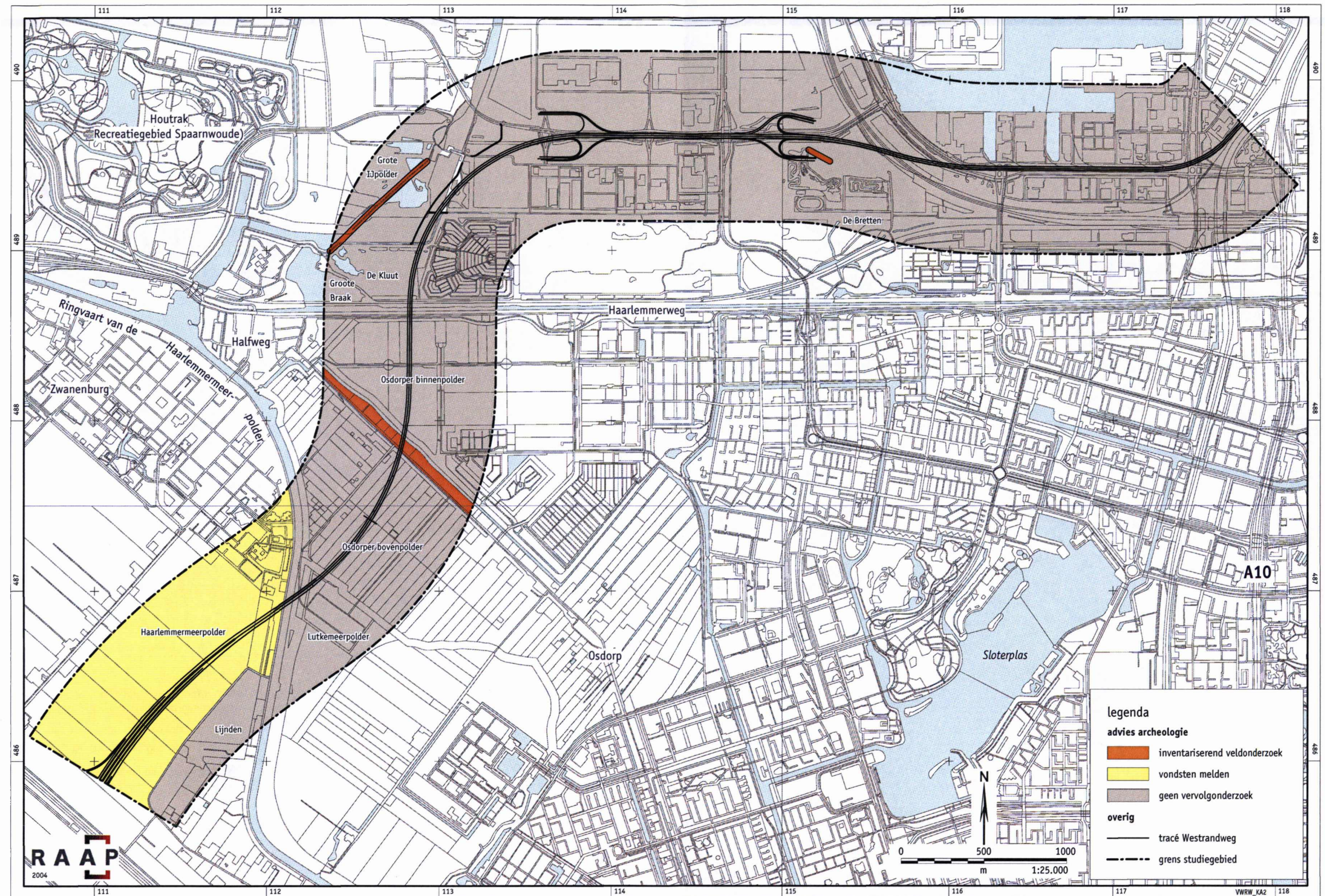
Archeologische verwachtingszones

Aan de verschillende verwachtingszones is specifiek archeologisch vervolgonderzoek gekoppeld:

- *Gebieden met een zeer lage archeologische verwachting:* geen vervolgonderzoek aanbevolen.
- *Gebieden met een lage archeologische waarde:* indien door de uitvoerder van de graafwerkzaamheden mogelijke archeologische vondsten worden gedaan, dient dit gemeld te worden aan een door het CvAK gecertificeerde instantie. Afspraken hierover dienen voorafgaand aan de werkzaamheden te zijn vastgelegd in de bestekken.
- *Gebieden met een hoge archeologische verwachting:* ruim voorafgaand aan eventuele ophoging of afgraving wordt geadviseerd een karterend booronderzoek en indien noodzakelijk een waardestellend onderzoek te laten uitvoeren. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, zal door het bevoegd gezag door middel van een selectiebesluit moeten worden bepaald in hoeverre deze waarden behoudenswaardig zijn en welk vervolgonderzoek noodzakelijk is.



Figuur 21. Advieskaart historische geografie en architectuurhistorie.



Figuur 20. Advieskaart archeologie.

6.2.2 Historisch-geografische en architectuurhistorische waarden (figuur 21)

In het algemeen geldt dat het advies luidt om de geplande ontwikkelingen zoveel mogelijk te combineren met 'behoud door ontwikkeling' van het cultuurhistorische karakter van het studiegebied en de naaste omgeving. Het geplande wegtracé kan een waardevolle toevoeging vormen aan het bestaande cultuurlandschap. Anders gezegd: zie de ontwikkeling van de Westrandweg als een kans en een uitdaging om een mooie weg in een spannend en aantrekkelijk gebied te maken en houd daarbij het landschap zoveel mogelijk intact en ruimtelijk 'leesbaar'.

Patronen en structuren van hoge en zeer hoge waarde

De in het studiegebied aanwezige historisch-geografische patronen en structuren van 'hoge waarde' en 'zeer hoge waarde' dienen in principe behouden te blijven (Provincie Noord-Holland, 2003). Van de geplande ingrepen voor het wegtracé van de Westrandweg is echter voor de meeste van deze patronen en structuren een negatief en soms zelfs een zeer negatief effect te verwachten. De laatst bedoelde combinatie 'zeer hoge waarde' en 'zeer negatief effect' geldt voor de veronderstelde restanten van de Spaarndammerdijk en voor de Osdorper Boven- en Binnenpolder en de bijbehorende ringdijken. Geadviseerd wordt dan ook om deze patronen en structuren zo weinig mogelijk fysiek aan te tasten door bijvoorbeeld de benodigde pijlers niet in een ringdijk maar er juist naast te plaatsen en het tracé van de (water)wegen door te laten lopen. Voorts luidt het advies om enerzijds de weg ruimtelijk zoveel mogelijk los te koppelen (of te onderscheiden) van de bestaande structuren en patronen en om anderzijds het bestaande cultuurlandschap zo goed mogelijk 'leesbaar' te houden, respectievelijk 'leesbaar' te maken vanaf het geplande wegtracé. Meer specifiek is het advies om, bij wijze van 'behoud door ontwikkeling', zowel het loskoppelen (of onderscheiden) als het leesbaar houden/maken (verbinden) gericht als ontwerpopgave te beschouwen. Voor 2 geïnventariseerde historisch-geografische patronen in de categorie 'hoge en zeer hoge waarde' wordt een neutraal effect van de aanleg van de Westrandweg verwacht. Geadviseerd wordt deze patronen te behouden.

Patronen en structuren van waarde

De in het studiegebied aanwezige historisch-geografische patronen en structuren 'van waarde' dienen zo mogelijk te worden behouden of te worden ingepast in de plannen voor het toekomstige wegtracé (Provincie Noord-Holland, 2003). Op de meeste van deze patronen en structuren is het verwachtte effect van de aanleg van het geplande wegtracé neutraal. Het advies voor deze patronen en structuren luidt om ze zoveel mogelijk fysiek te behouden, maar tegelijkertijd te pogen met de aanleg van de geplande grondlichamen en kunstwerken een nieuwe laag cultuurhistorie toe te voegen.

Voor de Kluut (cultuurhistorisch 'van waarde') geldt dat het geplande wegtracé een zeer negatief effect zal hebben. Hier luidt het advies om het gebied zo min mogelijk fysiek aan te tasten, het los te koppelen (of te onderscheiden) en het

leesbaar te houden/maken (verbinden). Voor het gebied geldt overigens dat niet alleen het zicht bepalend is voor het karakter, maar ook het geluid, ook al is reeds veel vlieg- en autoverkeer in de omgeving aanwezig.

Patronen en structuren waaraan geen waarde is toegekend

Het verwachte effect van de aanleg van de Westrandweg op de in het studiegebied aanwezige historisch-geografische patronen en structuren waaraan geen waarde is toegekend, is in de meeste gevallen neutraal. Voor deze patronen en structuren is dan ook geen specifiek advies vanuit cultuurhistorisch perspectief opgesteld.

Alleen voor het bedrijventerrein westelijk havengebied is het verwachte effect van de aanleg van de Westrandweg positief. Het advies voor dit gebied is om een poging te doen de cultuurwaarde van het gebied te vergroten met een nieuw wegtracé dat op een mooie/spannende/aantrekkelijke manier een relatie aangaat met het gebied.

Literatuur

- Aarsen, A., 2003. *Landelijk Amsterdam. Monumenten van het buitenleven*. Bureau Monumenten & Archeologie/Uitgeverij Bas Lubberhuizen, Amsterdam.
- Baas, H.G., 1999. *Historisch-geografische inventarisatie en waardering van Kennemerland. Een werkdocument ten behoeve van de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland*. Landview, Hoorn.
- Besteman, J.C., 1997. Van Assendelft naar Amsterdam. Occupatie en ontginning van de Noordhollandse veengebieden in de middeleeuwen. *Holland en het water in de middeleeuwen. Strijd tegen het water en beheersing en gebruik van het water*. Uitgeverij Verloren, Hilversum.
- Brandt, R.W., W. Groenman-van Waateringe & S.E. van der Leeuw (red), 1987. Assendelver Polder Papers 1. *Cingula* 10. Universiteit van Amsterdam, Albert Egges van Giffen instituut voor Prae- en Protohistorie, Amsterdam.
- Carasso-Kok, M. (red.), 2004. *Geschiedenis van Amsterdam tot 1578. Een stad uit het niets*. SUN, Amsterdam.
- Cock, J.K. de, 1980. *Bijdrage tot de historische geografie van Kennemerland in de Middeleeuwen op fysisch-geografische grondslag*. Gysbers & Van Loon, Arnhem.
- Deeben, J. & R. Wiemer, 1998. *Korte toelichting op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) 1e generatie; de indicatieve kaart van archeologische waarden van het centrale zandgebied: de eerste generatie*. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (interne notitie), Amersfoort.
- Deeben, J. & R. Wiemer, 1999. Het onbekende voorspeld: de ontwikkeling van een Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden. In: W.J.H. Willems (red.); *Nieuwe ontwikkelingen in de archeologische monumentenzorg. Nederlandse Archeologische Rapporten* 20. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort. blz. 29-42.
- DLO-SC/RGD, 1993. *Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000. Blad 24 Zandvoort en Blad 25 Amsterdam*. DLO-Staring Centrum/Rijks Geologische Dienst, Wageningen/Haarlem.
- Grondmechanica Delft, 1993. Nader grondmechanisch onderzoek Westrandweg (RW5) tussen RW9 en HEMspoorlijn Haarlemmermeer-Amsterdam. *Notitie Ruimtebeslag* CO-340800/30. Grondmechanica Delft, Delft.
- Grondmechanica Delft, 1996. Westrandweg (RW5, gedeelte km 4.3-8.1). Advies voor definitief plan (1e fase voor aanleg). *Eind-rapport* CO-366930/30. Grondmechanica Delft, Delft.
- Güray, A.R., 1952. De Bodemgesteldheid van de IJpolders. *Boor en Spade* V: 1-28. Stiboka, Wageningen.

- Haartsen, A., J. Lenten & C. ten Oever-van Dijk**, 2000. *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. De cultuurhistorie van Kennemerland*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Haartsen, A., J. Lenten & C. ten Oever-van Dijk**, 2001. *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland. De cultuurhistorie van Meerlanden en Amsterdam*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Haartsen, A. & D. Bekius**, 2003. *Water van niveau*. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Hilversum.
- Haartsen, A. & D. Bekius**, 2004. Cultuurhistorisch belangrijke wateren en watergebonden elementen in de gemeente Amsterdam. *Lantschapstudies* 45. Lantschap adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie, Haaften.
- Hofman, W.**, 1978. *Historische plattegronden van Nederlandse steden deel 1 Amsterdam*. Uitgeverij 'Canaletto', Alphen aan den Rijn.
- Molenaar, S.**, 1999. Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) in de provincie Noord-Holland; een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI). *RAAP-briefverslag 1999-2027*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Molenaar, S.**, 2000. Schiphol Logistics Park (SLP); een verkennend archeologisch onderzoek. *RAAP-rapport 541*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Offenberg, G.A.M.**, 2003. *Broekpolder. Een archeologisch monument op een VINEX-locatie*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- Provincie Noord-Holland**, 2003. *Nota cultuurhistorische regioprofielen*. Provincie Noord-Holland, Haarlem.
- RDMZ**, 1991. *Handleiding Selectie en Registratie Jongere Stedenbouw en Bouwkunst*. RDMZ, Zeist.
- ROB**, 2001. *Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) 2e generatie. Globale Archeologische Kaart van het continentale Plat. Archeologische Monumentenkaart*. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort (cd-rom).
- Schute, I.A.**, 1998. N.V. Luchthaven Schiphol: Vijfde Baan (5P) Schiphol; archeologisch onderzoek. *RAAP-rapport 335*. Stichting RAAP, Amsterdam.
- Uitgeverij ROBAS Producties**, 1990. *Historische atlas Noord-Holland. Chromotopografische kaart des Rijks, schaal 1:25.000*. ROBAS Producties, Den IJp.
- Vos, G.A.**, 1992. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 24-25 West Zandvoort-Amsterdam*. DLO-Staring Centrum, Wageningen.
- Vos, P.C.**, 2004. Oude Landschappen. In: Lange e.a. (red.); *Het Oer-IJ estuarium. Archeologische Kennis Inventarisatie (AKI)*. AAC-Publicaties 12. AAC/UVA, Amsterdam.
- Wolters-Noordhoff Atlasproducties**, 1992. *Grote Historische Provincie Atlas Noord-Holland 1849-1859, schaal 1:25.000*. Wolters-Noordhoff Atlasproducties, Groningen.
- Zandvliet, K.**, 1989. *Prins Maurits' kaart van Rijnland en omliggend gebied door Floris Balthasar en zijn zoon Balthasar Florisz. Van Berckenrode in 1614 getekend*. Canaletto, Alphen aan den Rijn.

Verklarende woordenlijst

dekzand	Fijnzandige afzettingen die onder periglaciale omstandigheden voornamelijk door windwerking ontstaan zijn; de dekzanden van het Weichselien vormen in grote delen van Nederland een 'dek' (Saalien: Formatie van Eindhoven; Weichselien: Formatie van Twente).
donk	Pleistocene zandopduiking (= de top van een rivierduin).
estuarium	Trechtersvormige riviermonding met eb- en vloedwerking.
Holoceen	Jongste geologisch tijdvak (vanaf de laatste IJstijd: ca. 8800 jaar voor Chr. tot heden).
keileem	Grondsoort bestaande uit een mengsel van leem, zand, grind en stenen (in het spraakgebruik gekoppeld aan het begrip <i>grondmorene</i>).
klink	Maaiveldddaling van veen- en kleigronden als gevolg van ontwatering, oxidatie van organisch materiaal en krimp.
oeverwal	Langgerekte rug langs een rivier of kreek, ontstaan doordat bij het buiten de oevers treden van de stroom het grovere materiaal het eerst bezinkt.
oxidatie	Reactie met zuurstof (roesten/corrosie bij metalen; 'verbranding' bij veen).
Pleistoceen	Geologisch tijdperk dat ca. 2,3 miljoen jaar geleden begon. Gedurende deze periode waren er sterke klimaatwisselingen van gematigd warm tot zeer koud (de vier bekende IJstijden). Na de laatste IJstijd begint het Holoceen (ca. 8800 voor Chr.)
strandwal	Door branding en zeestromingen ontstane zandrug parallel aan de kustlijn welke uiteindelijk boven gemiddeld hoogwater uitkomt.
Weichselien	Geologische periode (laatste ijstijd, waarin het landijs Nederland niet bereikte), ca. 120.000-10.000 jaar geleden.

Gebruikte afkortingen

AMK	Archeologische Monumentenkaart
ARCHIS	ARChEologisch Informatie Systeem
CHW	Cultuurhistorische Waardenkaart
CHW-NH	Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland
CMA	Centraal Monumenten Archief
CvAK	College van de Archeologische Kwaliteit
GIS	Geografisch Informatie Systeem

IKAW	Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden
KNA	Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie
m.e.r.	de milieu-effectrapportage
-Mv	beneden maaiveld
ROB	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
RDMZ	Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Overzicht van figuren, tabellen en bijlagen

- Figuur 1.** De ligging van het studiegebied (gearceerd); inzet: ligging in Noord-Holland (ster).
- Figuur 2.** Kenmerkenkaart.
- Figuur 3.** Waardenkaart.
- Figuur 4.** Luchtfoto met een deel van het tracé van de Spaarndammerdijk (rode lijn).
- Figuur 5.** Ringvaart Haarlemmermeerpolder.
- Figuur 6.** Wijsentkade.
- Figuur 7.** Wijsentkade.
- Figuur 8.** Osdorper Bovenpolder.
- Figuur 9.** Osdorper Bovenpolder.
- Figuur 10.** Osdorper Bovenpolder.
- Figuur 11.** Osdorper Weg.
- Figuur 12.** Osdorper Weg.
- Figuur 13.** Osdorper Binnenpolder.
- Figuur 14.** Haarlemmer Trekvaart (midden), Haarlemmerweg (links) en spoorlijn Amsterdam-Haarlem (rechts).
- Figuur 15.** Groote Braak.
- Figuur 16.** Ten westen van Volkstuinenpark de Groote Braak.
- Figuur 17.** De Bretten.
- Figuur 18.** De Kluut.
- Figuur 19.** Effectenkaart.
- Figuur 20.** Advieskaart archeologie.
- Figuur 21.** Advieskaart historische geografie en architectuurhistorie.
- Tabel 1.** Geologische en archeologische tijdschaal.
- Bijlage 1.** Catalogus van archeologische vindplaatsen alsmede historisch-geografische en architectuurhistorische objecten en structuren.
- Bijlage 2.** Besluitvormings- en archeologisch onderzoekstraject.
- Bijlage 3.** Waarderingscriteria historisch-geografische en architectuurhistorische elementen en patronen.

Bijlage 1. Catalogus van archeologische vindplaatsen alsmede historisch-geografische en architectuurhistorische objecten en structuren

cat.nr.	CHW-NH-code	CMA-code	naam_2	ensemble	gemeente	oorspronkelijke functie	oorspronkelijk type	omschrijving	begindatering	bron	status	waardering	effect_tracé	advies
1	MLA045G		Haarlemmermeerpolder	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	landbouw, bewoning	droogmakerij	Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden-Amsterdam. De Haarlemmermeer is door zijn omvang herkenbaar en is duidelijke omgrensd. Uitbreidingen in het noorden van luchthaven Schiphol en de dorpen Hoofddorp en Badhoevendorp hebben de verkavelingsstructuur aangetast. De interne eenheid is hierdoor verloren gegaan. In het zuidelijke gedeelte is het oorspronkelijke rationale en grootschalige verkavelingspatroon herkenbaar. Het verkavelingspatroon heeft een duidelijke genetische samenhang met de ringdijk, ringvaart, wegen- en afwateringspatroon en de verspreide nederzettingen. De Haarlemmermeer heeft een duidelijke ruimtelijke samenhang met de forten, kanalen en dijk van de Stelling van Amsterdam.	1848-1852	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
2	MLA175G		Lijnden	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	landbouw	oudland	Kenmerkend voor het droogmalen van de Haarlemmermeer is de opname van oudland binnen de ringdijk. De verkaveling van dit oude land bleef vaak gehandhaafd te midden van de nieuwe rationale verkaveling. De oorspronkelijke verkaveling van Nieuwe Meer is nog duidelijk herkenbaar te midden van de rationale verkaveling van de droogmakerij. De omliggende weg geeft de grens van het oude land aan, waarschijnlijk is dit een kade geweest ter bescherming tegen het woeste water van de Haarlemmermeer. Het oudland heeft een ruimtelijke samenhang met de ringdijk, de ringvaart, en de omliggende verkaveling van de Haarlemmermeer. Oudland is niet zeldzaam.	Volle Middeleeuwen	CHW-NH		hoge waarde	neutraal	behouden
3	MLA109G		Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	waterstaat	ringvaart	Ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringvaart is door haar grootte duidelijk herkenbaar. De ringvaart heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de ringdijk en afwateringspatroon. Ringvaarten zijn niet zeldzaam.	19e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	neutraal	behouden
4	MLA110G		Ringdijk Haarlemmermeerpolder	Haarlemmermeer	Haarlemmermeer	waterstaat	ringdijk	Ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de Haarlemmermeer is nog duidelijk zichtbaar door zijn hoge ligging en het gebruik als weg. De dijk heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de ringvaart, weg over de ringdijk en het afwateringspatroon. Ringdijken zijn niet zeldzaam.	19e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
5	MLA054G		Lutkemeerpolder	Lutkemeer	Amsterdam	landbouw, bewoning	droogmakerij	Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden-Amsterdam. De hoofdlijnen van de oorspronkelijke rationale en rechtlijnige verkaveling zijn zichtbaar. De aanleg van de Westgaarde begraafplaats heeft de verkaveling geheel verstoord. Door een herinrichting zijn de kavels vergroot. Een genetische samenhang met de ringdijk, -vaart en weg- en afwateringspatroon is aanwezig. Droogmakerijen zijn niet zeldzaam.	19e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
6	MLA088G		Ringdijk Lutkemeerpolder, Wijsentkade	Lutkemeer	Amsterdam	waterstaat	ringdijk	Ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de Lutkemeerpolder is duidelijk herkenbaar. Het noordelijk deel van deze dijk is een voortzetting van de Wijsentkade die ooit aangelegd zal zijn ter bescherming van het gebied tegen het Haarlemmermeer en het Lutkemeer. De ringdijk hangt ruimtelijke samen met het afwateringspatroon van de polder. Een ringdijk is niet zeldzaam.	20e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
7	MLA055G		Osdorper Bovenpolder	Osdorper Bovenpolder	Amsterdam	landbouw, bewoning	droogmakerij	Droogmakerijen zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden-Amsterdam. De strookvormige verkaveling is herkenbaar en staat loodrecht op de weg door Osdorp, de oorspronkelijke ontginningsas. De verkaveling van de droogmakerij heeft dezelfde oriëntatie als de strookverkaveling van de veenontginningen. De verkaveling heeft een genetische samenhang met de ringdijk en ontwateringspatroon van de droogmakerij. Droogmakerijen zijn niet zeldzaam.	19e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	zeer negatief	onderscheiden en verbinden
8			Poldersloot bovenland Osdorper Bovenpolder	Osdorper Bovenpolder	Amsterdam	waterstaat	poldersloot	Een poldersloot langs en evenwijdig aan de Osdorperweg in een smalle strook 'bovenland' van de Osdorper Bovenpolder.	Volle Middeleeuwen			hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
9	MLA087G		Afwatering Osdorper Bovenpolder	Osdorper Bovenpolder	Amsterdam	waterstaat	afwateringspatroon	Ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. Het afwateringspatroon van de OsdorperBovenpolder is duidelijk herkenbaar: een omringende sloot aan de polderkant van de ringdijk en sloot over de lengte van de polder. Het afwateringspatroon hangt ruimtelijke en genetisch samen met de ringdijk van de polder. Afwateringspatronen in droogmakerijen zijn niet zeldzaam.	20e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
10	MLA086G		Ringdijk Osdorper Bovenpolder	Osdorper Bovenpolder	Amsterdam	waterstaat	ringdijk	Ringdijken, ringvaarten en afwateringsloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de OsdorperBovenpolder is duidelijk herkenbaar. De ringdijk hangt ruimtelijke en genetisch samen met het afwateringspatroon van de polder. De OsdorperBovenpolder deelt de ringdijk met die van de Lutkemeer polder. De ringdijk heeft een ruimtelijke samenhang met het dorp Osdorp van waaruit het gebied oorspronkelijk ontgonnen is. Een ringdijk is niet zeldzaam.	20e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	zeer negatief	onderscheiden en verbinden
11	MLA130G		Osdorperweg	Osdorperweg	Amsterdam	verkeer	weg langs voormalige ontginningsas	Kenmerkend voor de Meerlanden-Amsterdam zijn rechte en slingerende wegen over kaden en dijken. De grenzen van de middeleeuwse ontginningsblokken: rechte en slingerende ontginningsassen en rechte zij- en achterkaden vormden vaak de basis van het wegenpatroon. De Osdorperweg is nog voor een deel herkenbaar. De samenhang met nederzetting Osdorp is door stadsuitbreiding van Amsterdam deels verdwenen. Dergelijke landwegen zijn niet zeldzaam. Deel voormalige slimme weg.	Volle Middeleeuwen	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
12	MLA191G		Lintbebouwing Osdorp	Osdorperweg	Amsterdam	wonen	lineaire bewoning	Zeer kenmerkend voor de bewoningsgeschiedenis van de Meerlanden-Amsterdam is de lineaire bewoning langs de oorspronkelijke ontginningsas. Het lineaire karakter van Osdorp is nog goed herkenbaar, de bebouwing is echter verdicht. In het noordoosten is de ruimtelijke en genetische samenhang met de stroken verkaveling zichtbaar. Een ruimtelijke samenhang met de droogmakerij ten zuiden van de Osdorperweg is aanwezig. Dergelijke lineaire nederzetting zijn niet zeldzaam. De huidige nederzetting Osdorp is de laatste. In de Volle Middeleeuwen heeft men vanaf het IJ in fasen zuidwaarts het veenland ontgonnen. Bij elke volgende ontginningsfase verplaatste het dorp mee naar het zuiden.	Volle Middeleeuwen	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden

cat.nr.	CHW-NH-code	CMA-code	naam_2	ensemble	gemeente	oorspronkelijke functie	oorspronkelijk type	omschrijving	begindatering	bron	status	waardering	effect_tracé	advies
13	MLA063G		Osdorper Binnenpolder	Osdorper Binnenpolder	Amsterdam	landbouw	opstrekken- veenontgin- ningen	Kenmerkend de ontwikkelingen in de agrarische functie van de Meerlanden-Amsterdam zijn de veenontginningen. De aanzet van de ontginningen, de regelmatige strookvormige smalle kavels, zijn zichtbaar, maar ze worden afgesneden door Amsterdamse woonwijken. De verkaveling ligt als het ware in een eiland in de stedelijke bebouwing van Amsterdam. De ruimtelijke en genetische samenhang met de ontginningsas (de Osdorperweg) is aanwezig.	Volle Middeleeuwen	CHW-NH		zeer hoge waarde	zeer negatief	onderscheiden en verbinden
14	MLA084G		Ringdijk Osdorper Binnenpolder	Osdorper Binnenpolder	Amsterdam	waterstaat	ringdijk	Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringdijk van de OsdorperBinnenpolder is duidelijk herkenbaar. Een deel van de dijk wordt gebruikt als fietspad. De ruimtelijke en genetische samenhang met de ringvaart is aanwezig, evenals de ruimtelijke samenhang met het dorp Osdorp van waaruit het gebied oorspronkelijk ontgonnen is. Een ringdijk is niet zeldzaam.	20e eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	zeer negatief	onderscheiden en verbinden
15	MLA085G		Ringvaart Osdorper Binnenpolder	Osdorper Binnenpolder	Amsterdam	waterstaat	ringvaart	Ringdijken, ringvaarten en afwateringssloten zijn kenmerkende elementen van de veelvuldige aanwezige droogmakerijen in de Meerlanden-Amsterdam. De ringvaart van de OsdorperBinnenpolder is duidelijk herkenbaar. De ruimtelijke en genetische samenhang met de ringdijk is aanwezig, evenals de ruimtelijke samenhang met het dorp Osdorp van waaruit het gebied oorspronkelijk ontgonnen is. Een ringvaart is niet zeldzaam.	20ste eeuw	CHW-NH		zeer hoge waarde	negatief	onderscheiden en verbinden
16	MLA034G		Haarlemmer Trekvaart	Haarlemmer Trekvaart	Amsterdam	verkeer	trekvaart	De aanleg van een goed georganiseerd netwerk van Trekvaarten is zeer kenmerkend voor de ontwikkelingen in de verkeersfunctie in de 17 eeuw. De Trekvaart van Amsterdam naar Haarlem is in zijn geheel gegraven. De rechte vaart is duidelijk herkenbaar. De Haarlemmervaat heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de Haarlemmerweg, het voormalige jaagpad van de vaart. Trekvaarten zijn niet erg zeldzaam in laag Nederland.	1631-1632	CHW-NH		van waarde	neutraal	onderscheiden en verbinden
17	MLA151G		Haarlemmerweg	Haarlemmerweg	Amsterdam	verkeer	voormalig jaagpad	De aanleg van een goed georganiseerd Trekvaartennetwerk en jaagpaden is zeer kenmerkend voor ontwikkelingen in de verkeersfunctie in de 17e eeuw. De Haarlemmerweg is aangelegd als jaagpad langs de gegraven Haarlemmervaat. De weg functioneerde al snel als doorgaande landweg tussen Haarlem en Amsterdam. Ondanks de voortdurende verbredingen is de weg herkenbaar gebleven. De weg heeft een ruimtelijke en genetische samenhang met de Haarlemmervaat. Dergelijke wegen zijn in laag Nederland niet zeldzaam.	17e eeuw	CHW-NH		van waarde	neutraal	onderscheiden en verbinden
18	KEN350G		Spoortlijn Amsterdam-Haarlem	spoorwegen	Amsterdam	verkeer	spoorweg	Kenmerkend voor Kennemerland is de directe relatie met Amsterdam. De eerste, nog steeds aanwezige spoorlijn in Nederland is in 1839 aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem. Deze nieuwe verbinding heeft een grote invloed gehad op de ontwikkeling van Haarlem en directe omgeving. Gegoede middenstanders uit Amsterdam konden zich hierdoor gemakkelijker in Kennemerland vestigen. Ook de verstedelijking in en rond Haarlem vanaf het midden van de 19de eeuw staat heeft een duidelijke samenhang met deze nieuwe spoorwegverbinding. Als oudste spoorlijn in Nederland, zowel nationaal als provinciaal zeldzaam.	1839	CHW-NH		van waarde	neutraal	onderscheiden en verbinden
19			Groote Braak	Groote Braak	Amsterdam	waterstaat	wiel	Oude dijkdoorbraak in de Spaarndammerdijk.				van waarde	neutraal	behouden
20			Volkstuincomplexen Brettenzone en Haarlemmermeer	Brettenzone	Amsterdam	recreatie	volkstuinen	Volkstuincomplexen zijn vanaf het begin van de twintigste eeuw aangelegd langs uitvalswegen en in stadsrandzones. Ze komen relatief veelvuldig voor in de restanten van het vroeg-twintigste eeuwse tuinbouwgebied ten westen van Amsterdam. Het complex Groote Braak/Bretten heeft een bijzondere plattegrond. Een dergelijke strak gestructureerde aanleg van volkstuinen is opmerkelijk.	vierde kwart 20e eeuw			geen waarde toegekend	negatief	geen advies
21			De Bretten	Brettenzone	Amsterdam	recreatie	natuurontwik- keling	De Bretten en de Kluut maakten tot de aanleg van de IJpolders en de zandopspuiting van het Westelijk Havengebied in de jaren '60 van de 20ste eeuw deel uit van de SpieringhornerBinnenpolder. De Kluut is het meest westelijk deel van de Brettenzone.	tweede helft 20e eeuw			geen waarde toegekend	neutraal	geen advies
22			De Kluut	Brettenzone	Amsterdam	recreatie	natuurontwik- keling	De Bretten en de Kluut maakten tot de aanleg van de IJpolders en de zandopspuiting van het Westelijk Havengebied in de jaren '60 van de 20ste eeuw deel uit van de SpieringhornerBinnenpolder. De Kluut is het meest westelijk deel van de Brettenzone en heeft een belangrijke ecologische verbindingfunctie. De Kluut is in de tweede helft van de 20ste eeuw ontwikkeld als een waterrijk natuurgebied met brede sloten in het rietland. De ligging van de sloten is gereconstrueerd naar de situatie van de sloten in de voormalige polder.	4e kwart 20e eeuw			van waarde	zeer negatief	onderscheiden en verbinden
23	MLA 241 A MLA 242 A MLA082G	25B-A42 25B-A43	Spaarndammerdijk	Spaarndammerdijk	Amsterdam	waterstaat	zeewaterkerend e dijk	Zeedijken zijn zeer kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden en de stad Amsterdam geweest. De dijk liep van Spaarndam naar Amsterdam. De dijkkring langs het IJ en de Zuiderzee moest het steeds lager komende liggende veenland beschermen tegen overstromingen van de zee. Slechts een klein deel van de Spaarndammerdijk is nog herkenbaar. In het gedeelte dat in Kennemerland ligt is de dijk minder aangetast. De dijk is voor het grootste deel verdwenen door de herinrichting van de IJ-polders tot westelijk havengebied. Nabij het kerkhof van Sloterdijk zijn nog enkele restanten van de dijk te vinden. Het dorpje is ontstaan bij de dam in het riviervak de Sloten. De dam maakte deel uit van de dijkkring. Zeewaterkerende dijken zijn niet zeldzaam.	13e eeuw	CHW-NH		Archeologie: van waarde Historische geografie: zeer hoge waarde	zeer negatief	Inventariserend (archeologisch) veldonderzoek; onderscheiden en verbinden
24			Grote IJpolder	IJpolders	Amsterdam	landbouw	droogmakerij	De IJpolders vormen een onderdeel van een groter 19e eeuwse project om enerzijds het IJ af te sluiten van de toenmalige Zuiderzee en anderzijds Amsterdam een nieuwe vaarverbinding met de Noordzee te geven. Behalve het droogmalen van delen van het IJ (met behulp van stoommachines) zijn in het kader van dit project de Oranjesluizen gebouwd en is het Noordzeekanaal aangelegd. Vervolgens heeft het Rijk in de nieuwe polders eerst de wegen, waterlopen, sloten en greppels aangelegd en is pas na rijping van de grond overgegaan tot verkoop aan particulieren.	3e kwart 19e eeuw			geen waarde toegekend	neutraal	geen advies
25			bedrijventerreinen westelijk havengebied	westelijk havengebied	Amsterdam	handel, nijver- heid, industrie	bedrijven- terrein	De kantoor- en industriegebieden 'de Sloterdijken' zijn samen met tien zijkanalen en enkele extra havens aangelegd in de directe nabijheid van het Noordzeekanaal.	vanaf 3e kwart 19e eeuw			geen waarde toegekend	positief	waarde toevoegen en behouden
26			Verlegd zijkanaal F	westelijk havengebied	Amsterdam	waterstaat	kanaal	Het Noordzeekanaal is gegraven tussen 1865 en 1872 om Amsterdam een korte verbinding met zee te geven. Het kanaal is bereikbaar vanaf het IJ en loopt door de drooggemalen IJpolders en de Wijkermeer naar het westen. Het kanaal vormde de aanleiding voor de aanleg van tien zijkanalen en enkele extra havens en industriegebieden in de directe nabijheid.	3e kwart 19e eeuw			geen waarde toegekend	neutraal	geen advies

Bijlage 2. Besluitvormings- en archeologisch onderzoeks-traject

1 Besluitvormingstraject in het nieuwe bestel

Het besluitvormingstraject ten aanzien van archeologische waarden is beschreven in *het Handboek Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie* (kortweg Handboek KNA; Ministerie van OCenW, 2001) te bestellen via: www.minocenw.nl/malta/bestelform.html. Dit Handboek KNA is onderdeel van het kwaliteitsstelsel dat in het kader van de implementatie van het Verdrag van Valletta (Malta, 1992) ontwikkeld wordt (zie § 2.2.1). Het Handboek KNA is eind februari 2001 gepresenteerd en geldt sindsdien als leidraad voor de uitvoering van archeologische werkzaamheden. De kwaliteitseisen die aan het archeologisch onderzoek zijn verbonden, hebben betrekking op de vorm, inhoud, informatieplicht, verslaglegging en deskundigheid van de uitvoerders. Opgemerkt moet worden dat het Handboek KNA in bestuurlijke zin geen geldingskracht heeft omdat daaraan een wijziging van de Monumentenwet 1988 dan wel de in werking stelling van het interim beleid archeologie voorafgaat.

In het Handboek is het besluitvormingstraject gekoppeld aan het archeologisch onderzoekstraject. Het archeologisch onderzoekstraject is in principe standaard. In vergelijking met het oude (nog bestaande stelsel) zijn in het Handboek verschillende stappen van het onderzoekstraject samengevoegd en is de naamgeving van diverse stappen veranderd. In § 4.3 is zowel de oude als de nieuwe benaming van de stappen opgenomen. Het besluitvormingstraject in de vorm zoals het naar verwachting in het nieuwe bestel zal gaan gelden en zoals ook is opgenomen in het Handboek Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (Ministerie van OCenW, 2001), is als volgt:

- Iemand wil een activiteit uitvoeren die gepaard gaat met een bodemverstoring. De bodemverstoring is van een (nog bij AMvB te omschrijven) bepaalde omvang of betreft een door het Rijk of de provincie aangewezen archeologisch waardevol gebied. In het nieuwe bestel heeft de initiatiefnemer dan een bodemverstoringsvergunning nodig. Alvorens het bevoegd gezag een besluit kan nemen over de vergunningverlening, moet het archeologisch voortraject worden doorlopen. Dit voortraject ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de vergunningaanvraag bestaat uit een *bureauonderzoek* en een *inventariserend veldonderzoek*.
- Het *bureauonderzoek* resulteert in een advies voor het vervolg. Er zijn twee mogelijkheden: het kan zijn dat er niets hoeft te gebeuren, of het kan zijn dat ten behoeve van de besluitname inzake de vergunningverlening een

inventariserend veldonderzoek nodig is. Als het gaat om een groot project zal voor het inventariserend veldonderzoek een programma van eisen (PvE) moeten worden opgesteld door een daartoe bevoegd archeoloog. Het bevoegd gezag toetst dit programma van eisen en stelt het vast. Voor een klein project is geen programma van eisen nodig. Nog niet is vastgesteld wat onder 'een klein project' wordt verstaan. Om de kwaliteitseisen conform de KNA te waarborgen en een deskundig advies te garanderen, wordt geadviseerd om alle werkzaamheden in het kader van een inventariserend archeologisch veldonderzoek aan de hand van een programma van eisen te laten uitvoeren. De provincie heeft hierin een adviserende rol.

- Het *inventariserend veldonderzoek* resulteert in een waardering en advies (selectieadvies). Op basis daarvan neemt het bevoegd gezag een selectiebesluit en wordt wel of geen vergunning verleent, waaraan al dan niet voorwaarden zijn verbonden. Bij besluitvorming de vergunning al dan niet te verlenen gaat het in alle gevallen om een integrale afweging van alle belangen die in het geding zijn.

In het geval er archeologische waarden aanwezig zijn, zijn er in principe vier mogelijkheden:

1. De vergunning wordt verleend zonder voorwaarden.
2. De vergunning wordt verleend met voorwaarden voor mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld aanpassing van de plannen).
3. De vergunning wordt verleend met voorwaarden voor archeologisch onderzoek in de vorm van archeologische begeleiding tijdens de bodemverstoring of archeologische opgraving voorafgaand aan de bodemverstoring.
4. De vergunning wordt niet verleend, hetgeen meestal tot bescherming leidt.

2 Besluitvorming gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer

Om voor een gebied in de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer te bepalen of de beschikbare archeologische informatie voldoende is voor besluitname, dienen de cultuurhistorische kenmerken- en waarderingskaart die onderdeel zijn van onderhavig rapport (figuren 2 en 3) als uitgangspunt. De archeologische beleidsadvieskaart (figuur 20) geldt als het eindproduct van het bureauonderzoek op het gebied van archeologie. Toetsing aan deze kaart(en) is dus de eerste stap in de besluitvorming en kan door de gemeenten worden gedaan. Aan de hand van de kaarten kan de volgende stap worden bepaald. Daarbij geldt het volgende:

- Indien het blijkt te gaan om beschermde rijksmonumenten of een terrein van zeer hoge archeologische waarde dat nog niet is beschermd ingevolge de Monumentenwet 1988, is het Rijk het bevoegd gezag voor besluitname. Benadrukt moet worden dat voor deze terreinen behoud en bescherming verplicht is op grond van de Monumentenwet 1988 en bodemverstoring niet zal worden toegestaan.
- Indien het gaat om een door de provincie aangewezen archeologisch waardevol gebied, kan de gemeente zelf aan de hand van de archeologische kaarten handelen zolang het gaat om archeologisch inventariserend veldonderzoek (voorheen een Aanvullende Archeologische Inventarisatie [AAI]) ten behoeve

van de besluitvorming. De veroorzaker (initiatiefnemer) van de bodemverstoring moet er voor zorgen dat dit onderzoek plaatsvindt.

- Het inventariserend veldonderzoek als aanvulling op een deel van het onderhavige bureauonderzoek leidt tot een waardering en advies. Op basis hiervan neemt het bevoegd gezag een besluit (in het nieuwe bestel is dit het selectiebesluit voor het al dan niet verlenen van een bodemverstoringsvergunning). Het bevoegd gezag is voor het toekomstige traject van de Westrandweg - totdat het nieuwe bestel van kracht wordt - de provincie als het gaat om besluitname over archeologische waarden in het kader van de Ruimtelijke Ordening en het Rijk (de ROB) als het gaat om besluitname over archeologische waarden in het kader van de Monumentenwet 1988. Aan het besluit kunnen voorwaarden worden gekoppeld in termen van bijvoorbeeld inrichting en/of archeologisch vervolgonderzoek (opgraving, archeologische begeleiding).

Voor archeologisch onderzoek geldt derhalve het volgende:

- Besluitname over de vorm en inhoud van archeologisch onderzoek dient steeds door/in overleg met het bevoegd gezag te gebeuren, dat wil zeggen de provincie als het gaat om besluitname over archeologische waarden in het kader van de Ruimtelijke Ordening (in het nieuwe bestel mogelijk ook de gemeente) en - voor besluitname over archeologische waarden in het kader van de Monumentenwet 1988 - de ROB.
- Voor inventariserend veldonderzoek (voorheen AAI/AAO) voor een groot project evenals voor het vervolgtraject (opgraving, archeologische begeleiding, inrichting) stelt het bevoegd gezag een programma van eisen op. Het bevoegd gezag in deze is de gemeentelijk archeoloog met opgravingsbevoegdheid, de provincie in het kader van de Ruimtelijke Ordening en de ROB in het kader van de Monumentenwet 1988. In het nieuwe bestel zal het programma van eisen door een daartoe bevoegd archeoloog worden opgesteld. Het programma van eisen (PvE) wordt dan door het bevoegd gezag getoetst en vastgesteld.
- Archeologisch onderzoek moet door deskundigen worden uitgevoerd volgens *het Handboek Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie* (Ministerie van OCenW, 2001).
- Nieuwe archeologische gegevens moeten bij ARCHIS (ARChEologisch Informatie Systeem) worden aangemeld.

3 Stappen archeologisch onderzoek

Volgens de nieuwe termen in het Handboek Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (Ministerie van OCenW, 2001):

Bureauonderzoek (voorheen *Standaard Archeologische Inventarisatie*)

Het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende of verwachte archeologische waarden binnen een onderzoeksgebied, omvattende de aan- of afwezigheid, de aard en de omvang, de datering, gaafheid en conservering en de relatieve kwaliteit daarvan. Bureauonderzoek vormt de basis voor inventariserend veldonderzoek.

Inventariserend archeologisch veldonderzoek (*voorheen Aanvullende Archeologische Inventarisatie [AAI] en Aanvullend Archeologisch Onderzoek [AAO] ten behoeve van waardebeoordeling*)

Het verwerven van (extra) informatie over bekende of verwachte archeologische waarden binnen een onderzoeksgebied, als aanvulling op en toetsing van de archeologische verwachting, gebaseerd op het bureauonderzoek en middels waarnemingen in het veld. Het doel van een inventariserend archeologisch veldonderzoek is (nog onbekende) archeologische vindplaatsen in kaart te brengen. In de meeste gevallen bestaat een kartering uit booronderzoek. In sommige gevallen is onderzoek door middel van proefsleuven (of proefputten) noodzakelijk. Voor historische bewoningskernen (middeleeuwse dorpskernen en stedelijk gebied) wordt veelal tevens historisch onderzoek en veldinspectie uitgevoerd.

Een inventariserend archeologisch veldonderzoek dient tevens om de waarde vast te stellen van archeologische vindplaatsen die tijdens de kartering aan het licht zijn gekomen dan wel tijdens het bureauonderzoek in kaart zijn gebracht. Indien noodzakelijk vindt de waardering plaats door gebruik te maken van proefsleuven. De waarderende fase van het inventariserend archeologisch veldonderzoek dient om meer duidelijkheid te verkrijgen over de aard van een archeologische vindplaats ten behoeve van de waardebeoordeling. Zo kan het gewenst zijn om een archeologische vindplaats zo optimaal mogelijk te kunnen behouden, bijvoorbeeld door middel van inpassing. Een waarderend inventariserend archeologisch veldonderzoek (vaak aan de hand van proefsleuven/proefputten) is tevens gewenst voorafgaand aan een archeologische opgraving teneinde gedetailleerde gegevens te verkrijgen met het doel de opgraving zo doelgericht mogelijk te kunnen uitvoeren. De vindplaatsen worden onderzocht op hun fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging. Op basis hiervan wordt in overleg met het bevoegd gezag een waardering aan de vindplaatsen toegekend. In principe komen waardevolle archeologische vindplaatsen, ook wel archeologische waarden genoemd, in aanmerking voor behoud.

Archeologische begeleiding (*voorheen archeologisch toezicht*)

De registratie van vondst- en spoorgegevens van een vindplaats, zonder dat daarbij sprake is van het aanleggen van sleuven of putten. Archeologische begeleiding wordt uitgevoerd tijdens bodemverstorende activiteiten die om niet-archeologische redenen plaatsvinden - op het land, in de getijdenzone of onder water - en waar gegronde redenen zijn om aan te nemen dat archeologische waarden aanwezig zouden kunnen zijn.

Archeologische opgraving

Een archeologische opgraving heeft als doel vondst- en spoorgegevens van een archeologische vindplaats te verzamelen en te documenteren en is gericht op vooraf geformuleerde onderzoeksdoelstellingen. Tijdens een archeologische opgraving worden sleuven en putten aangelegd en wordt de archeologische vindplaats vernietigd.

Volgens de oude terminologie:

Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI)

Voormalige benaming van het bureauonderzoek van het archeologisch voortraject. Doel van een SAI is het vaststellen van archeologische vindplaatsen die in een bepaald gebied bekend zijn en het bepalen van de archeologische verwachting voor het gebied. Op basis van een SAI kan de noodzakelijkheid voor een aanvullend archeologisch onderzoek worden bepaald, evenals de vorm daarvan (AAI, AAO, archeologisch toezicht en/of archeologische opgraving).

Aanvullende Archeologische Inventarisatie-1 (AAI-1): de kartering

Voormalige benaming van het deel van het inventariserend veldonderzoek dat gericht is op de kartering. Het doel van een AAI-1 is (nog onbekende) archeologische vindplaatsen in kaart te brengen. In de meeste gevallen bestaat een kartering uit booronderzoek. Voor historische bewoningskernen (middeleeuwse dorpskernen en stedelijk gebied) wordt veelal tevens historisch onderzoek en veldinspectie uitgevoerd.

Aanvullende Archeologische Inventarisatie-2 (AAI-2): de waardering

Voormalige benaming van het deel van het inventariserend veldonderzoek dat gericht is op de waardering. Een AAI-2 dient om de waarde vast te stellen van archeologische vindplaatsen die tijdens de AAI-1 aan het licht zijn gekomen dan wel tijdens de SAI in kaart zijn gebracht. De vindplaatsen worden onderzocht op hun fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging. Op basis hiervan wordt in overleg met het bevoegd gezag een waardering aan de vindplaatsen toegekend. In principe komen waardevolle archeologische vindplaatsen, ook wel archeologische waarden genoemd, in aanmerking voor behoud.

Aanvullend Archeologisch Onderzoek (AAO)

Voormalige benaming van het deel van het inventariserend veldonderzoek dat gericht is op de waardering en op onderzoek naar optimale inpassings- en beschermingsmogelijkheden. Een AAO dient om meer duidelijkheid te verkrijgen over de aard van een archeologische vindplaats ten behoeve van de waardebepaling. Een AAO kan gewenst zijn om een archeologische vindplaats zo optimaal mogelijk te kunnen behouden, bijvoorbeeld door middel van inpassing. Een AAO is tevens gewenst voorafgaand aan een archeologische opgraving teneinde gedetailleerde gegevens te verkrijgen met het doel de opgraving zo doelgericht mogelijk te kunnen uitvoeren.

Archeologisch toezicht

Voormalige benaming voor archeologische begeleiding. Archeologisch toezicht houdt in dat tijdens of direct voorafgaand aan grondwerkzaamheden, in het kader van bijvoorbeeld nieuwbouw, archeologische waarnemingen worden gedaan. Dit betekent dat eventuele archeologische sporen worden gedocumenteerd en dat vondstmateriaal wordt verzameld. Uitgangspunt hierbij is dat de grondwerkzaam-

heden geen vertraging mogen oplopen. Afspraken omtrent archeologisch toezicht dienen bij voorkeur in de bestekken te worden opgenomen.

Archeologische opgraving

Een archeologische opgraving heeft als doel vondst- en spoorgegevens van een archeologische vindplaats te verzamelen en te documenteren en is gericht op vooraf geformuleerde onderzoeksdoelstellingen. Tijdens een archeologische opgraving worden sleuven en putten aangelegd en wordt de archeologische vindplaats vernietigd.

Bijlage 3. Waarderingscriteria historisch-geografische elementen en patronen

(gebaseerd op Handleiding Selectie en Registratie Jongere Stedebouw en Bouwkunst 1850-1940, selectiecriteria Jongere Stedebouw).

a. Cultuurhistorische waarde

Belang van het element of patroon:

1. Als een bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaal-economische en/of geestelijke ontwikkeling;
2. Als bijzondere uitdrukking van een geografische, landschappelijke en/of bestuurlijke ontwikkeling;
3. Als bijzondere uitdrukking van een technische, structurele en/of functionele ontwikkeling;
4. Wegens innovatieve waarde of pionierskarakter.

b. Historisch-ruimtelijke of stedenbouwkundige waarde

Belang van het element of patroon:

1. Voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en/of stedenbouw;
2. Wegens de bijzondere samenhang van functies, schaal, verschijningsvorm van de bebouwing, wegen, wateren, groenvoorzieningen en open ruimten, mede in relatie tot de regionale of lokale ontwikkelingsgeschiedenis;
3. Wegens hoogwaardige ruimtelijke, esthetische en/of functionele kwaliteiten, op basis van een herkenbaar ruimtelijk/stedenbouwkundig concept;
4. Wegens bijzondere verkaveling; inrichting van de openbare ruimte en/of specifieke functies.

c. Situationele waarde

Belang van het element of patroon:

1. Wegens de bijzondere samenhang van historisch-ruimtelijke, structurele, esthetische en/of functionele kwaliteiten van bebouwde en onbebouwde ruimten in relatie tot hun stedelijke en landschappelijke omgeving;
2. Wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing en hun groepering in relatie met groenvoorzieningen, wegen, wateren en/of terreingesteldheid.

d. Gaafheid/herkenbaarheid

Belang van het element of patroon:

1. Wegens de herkenbaarheid of gaafheid van de (oorspronkelijke) historisch-ruimtelijke structuur, bebouwing en functionele opzet als geheel;
2. Wegens de architectonische gaafheid van de bebouwing;
3. Wegens de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke of landschappelijke omgeving.

e. Zeldzaamheid

Belang van het element of patroon:

1. Wegens de unieke verschijningsvorm vanuit historisch-ruimtelijk, stedenbouwkundig, functioneel en/of landschappelijk oogpunt;
2. Uitzonderlijk belang van het gebied wegens één of meer onder a t/m d genoemde kwaliteiten.

