



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap

Beknopte  
Rapportage  
Archeologische  
Monumentenzorg

037

# In de buik van de Waterwolf

*Booronderzoek naar een scheepswrak aan de IJweg  
616 te Vijfhuizen (gemeente Haarlemmermeer)*

**W.B. Waldus en J.W. de Kort**



# In de buik van de Waterwolf

*Booronderzoek naar een scheepswrak aan de IJweg  
616 te Vijfhuizen (gemeente Haarlemmermeer)*

W.B. Waldus en J.W. de Kort

## **Colofon**

**Beknopte Rapportage Archeologische Monumentenzorg 37**

**In de buik van de Waterwolf**

**Booronderzoek naar een scheepswrak aan de IJweg 616 te Vijfhuizen (gemeente Haarlemmermeer)**

**Auteurs: W.B. Waldus en J.W. de Kort**

**Redactie: O. Brinkkemper**

**Illustraties: M. Haars (BCL-Archaeological Support)**

**Opmaak: Xerox/Osage**

**Autorisatie J. van Doesburg**

**ISBN/EAN: 978-90-5799-373-2**

**© Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort, 2026**

**Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed**

**Postbus 1600**

**3800 BP Amersfoort**

**[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)**

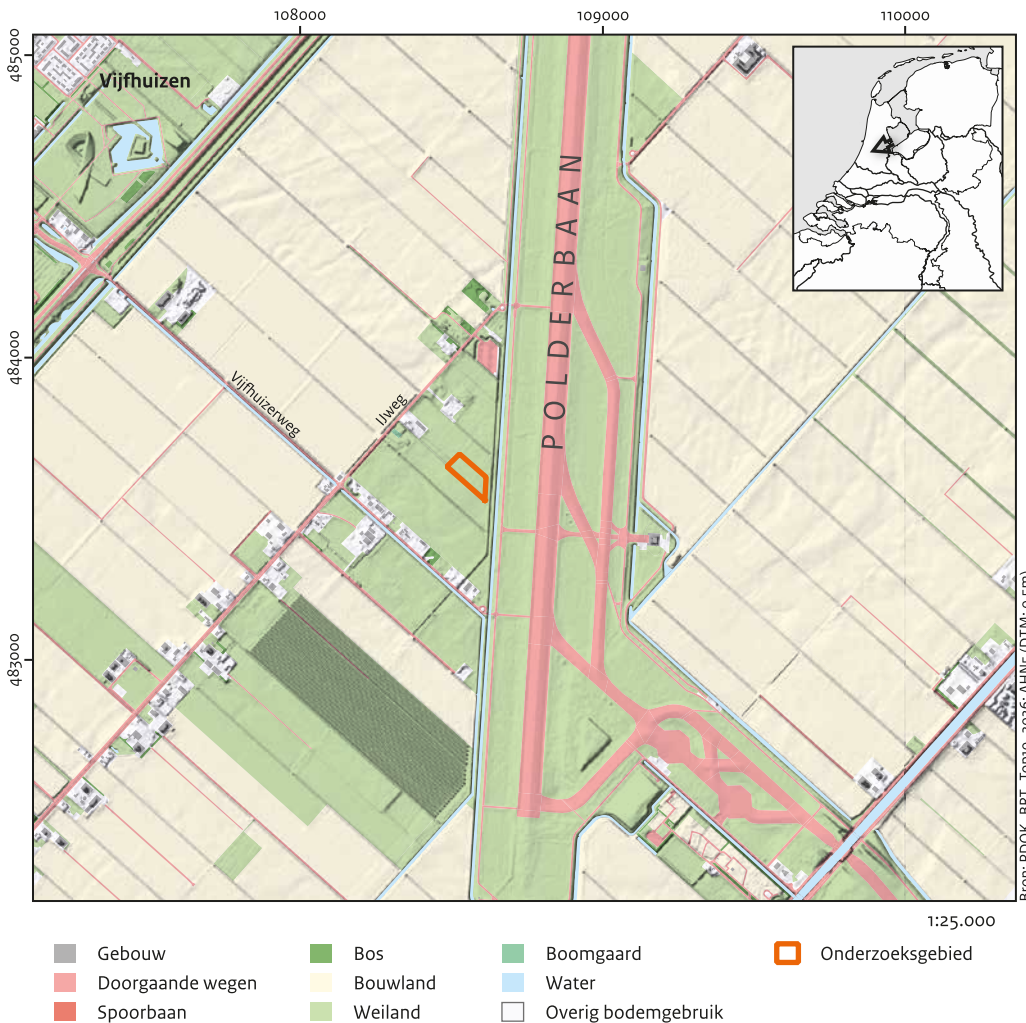
**De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wil dat iedereen kennis kan nemen van de inhoud van haar producten. Kunt u de publicatie toch niet goed lezen? Neem dan contact op met onze infodesk via [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl) of via 0334217456**

<b>Samenvatting</b>	<b>7</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding	10
1.1.1 Het maritieme transportlandschap	10
1.1.2 Scheepswrakken binnen dunen?	10
1.1.3 Vondstmeldingen	11
1.2 Administratieve gegevens	12
<b>2 Bureauonderzoek</b>	<b>13</b>
2.1 Landschappelijke context	13
2.1.1 Geologie	13
2.1.2 Bodemkunde	13
2.1.3 Geomorfologie	13
2.2 Archeologische en historische context	14
2.2.1 Archeologie	14
2.2.2 Historische situatie	17
2.2.3 Gespecificeerde archeologische verwachting	18
<b>3 Doel- en vraagstelling</b>	<b>21</b>
<b>4 Methoden en technieken</b>	<b>23</b>
<b>5 Resultaten</b>	<b>25</b>
<b>6 Beantwoording van de onderzoeksvragen, conclusies en aanbeveling</b>	<b>27</b>
<b>Literatuur</b>	<b>29</b>
<b>Bijlage I Boorstaat</b>	<b>30</b>



Archeologische resten zijn in tegenstelling tot natuurwaarden niet regeneratief. Het verdwijnen van vindplaatsen als gevolg van civieltechnische projecten of natuurlijke degradatieprocessen is onomkeerbaar. Om deze reden verricht de RCE onderzoek om archeologische vindplaatsen op te sporen en te waarderen: het in kaart brengen van de 'voorraad archeologie'. Op deze manier kunnen belangrijke archeologische resten voor de toekomst beschermd en behouden blijven. Een onderdeel van deze inventarisaties dat tot nu toe weinig aandacht heeft gekregen, is het opsporen van scheepsresten op (ingepolderd) land. Een van de gebieden waar scheepsresten te verwachten zijn, maar waar nog geen scheepswrak daadwerkelijk is gelokaliseerd, is de Haarlemmermeer. De Haarlemmermeerpolder is het gebied tussen Leiden, Haarlem en Amsterdam en

is ontstaan uit de drooglegging van een omvangrijk binnenmeer in 1849-1852. Onderhavig onderzoek is gericht op het opsporen van scheepsresten in deze droogmakerij, op basis van oude vondstmeldingen. Specifiek betreft het een melding bij de IJweg 616 in Vijfhuizen. Van deze melding kon niet de hele onderzoeksgeschiedenis achterhaald worden. Zeker is dat in 1971 een boorcampagne door de AWN afdeling West is uitgevoerd, waarvan een schets bewaard is gebleven. Bij deze werkzaamheden is het wrak niet gevonden. Desondanks is het aannemelijk dat het om een in de bodem ingebed wrak gaat, aangezien er een eerdere melding bestaat van de vondst van scheepsresten in een sloottalud. Het onderzoek is opgezet als een gecombineerd KNA conform bureauonderzoek met een inventariserend veldonderzoek in de vorm



Afb. 1.1 De ligging van de veronderstelde wraklocatie op de topografische kaart.

van handmatige uitgevoerde boringen. Voor het onderzoek zijn 185 boringen gezet tot een diepte van 2 meter onder maaiveld. Deze zijn uitgevoerd met een edelmanboor met een diameter van 7 cm en een gutsboor met een diameter van 3 cm. De eerste 137 boringen zijn gezet in een verspringend grid waarbij de raaien en boringen binnen de raaien 4 meter uiteen liggen en de boringen 2 meter verspringen ten opzichte van de vorige raai. De onderlinge afstand van 4 meter is gebaseerd op het uitgangspunt dat de meeste houten binnenschepen breder zijn dan 4 meter, wat dus betekent dat de kans om een wrak volledig te missen met dit grid klein is. Het veldonderzoek heeft niet tot de vondst van een scheepswrak geleid. Geconcludeerd kan worden dat ter hoogte van de drie mogelijke locaties, zoals beschreven in de gespecificeerde archeologische verwachting in deze rapportage, geen wrak ligt. Verdere aanknopingspunten voor een eventuele ligging van het wrak zijn niet te vinden in de documentatie. Over de omvang en

diepteligging kunnen dan ook geen uitspraken gedaan worden.

Besloten is om de zoekactie met grondboringen hiermee te beëindigen. Er zijn geen onderbouwde strategieën denkbaar om het zoekgebied te vergroten of een andere locatie op deze wijze te onderzoeken. De optie die resteert is om het onderzoeksgebied met een ruime bufferzone te onderzoeken door middel van geofysica (grondradar). Deze optie is vanuit de ontwikkeling van methoden en technieken interessant. De huidige stand van de techniek en de tot nu toe opgedane ervaringen met dergelijke zoekacties zijn aanleiding om hier voorlopig nog mee te wachten. Het blijkt namelijk dat het zeer lastig is om in geofysische gegevens een mogelijke wraklocatie te herkennen, ook al wordt op een bekende wraklocatie gemeten. De aanbeveling is dan ook om dit dossier nog niet te sluiten, maar om het onderzoeksgebied te betrekken bij toekomstige projecten waarbij geofysische prospectietechnieken worden verfijnd.

Een van de doelstellingen die de afdeling archeologie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft gedefinieerd, is het verzamelen van kennis van de voorraad archeologie.<sup>1</sup> Archeologische resten zijn in tegenstelling tot natuurwaarden niet regeneratief: het verdwijnen van vindplaatsen als gevolg van civieltechnische projecten of natuurlijke degradatieprocessen is onomkeerbaar. Om deze reden verricht de RCE onderzoek om archeologische vindplaatsen op te sporen en te waarderen. Op deze manier kunnen belangrijke archeologische resten voor de toekomst beschermd en behouden blijven. Een onderdeel van deze inventarisaties die tot nu toe weinig aandacht heeft gekregen, is het opsporen van scheepsresten op (ingepolderd) land. Een van de gebieden waar scheepsresten te verwachten zijn, maar waar nog geen scheepswrak daadwerkelijk is gelokaliseerd, is de Haarlemmermeer. De Haarlemmermeerpolder is het gebied tussen Leiden, Haarlem en

Amsterdam en is ontstaan uit de drooglegging van een omvangrijk binnenmeer in 1849-1852. Onderhavig onderzoek is gericht op het opsporen van scheepsresten in deze droogmakerij, op basis van oude vondstmeldingen.

Het onderzoek is opgezet als een gecombineerd KNA conform bureauonderzoek met een inventariserend veldonderzoek in de vorm van handmatige uitgevoerde boringen door W.B. Waldus en J.W. de Kort (Senior KNA prosectoren landbodems) en Koen van Egmond (KNA archeoloog). In dit rapport wordt verslag uitgebracht van de bevindingen, waarbij eerst meer context wordt gegeven van de maritiem landschappelijke context van de Haarlemmermeer. Vervolgens komen de standaard onderdelen van het bureauonderzoek aan bod, waarna de strategie en de resultaten van het veldwerk worden besproken. Het rapport sluit af met conclusies en een advies.



Afb. 1.2 Route 'binnen dunen' (bron: Bert Stamkot, cartografisch bureau MAP, Amsterdam).

<sup>1</sup> Intern beleidsstuk RCE: De doelen en de taken van de Afdeling Archeologie van de RCE (19 september 2023).

---

## 1.1 Aanleiding

---

### 1.1.1 Het maritieme transportlandschap

---

Om goederen, mensen, informatie en geld op een efficiënte manier van A naar B te transporteren, vormde scheepvaart gedurende vele eeuwen het voornaamste vervoersmiddel. De maritieme transportruimte van Nederland kan voor de vroegmoderne tijd verdeeld worden in drie maritiem geografische zones: het Schelde-Maas-Rijn estuarium, het Zuiderzee estuarium en het Dollard-Lauwerszee estuarium. Het gaat om gebieden waar zeevaart en kustvaart overgaan in het achterland door middel van een stelsel van sluisen naar smallere vaarwegen. De stedelijke centra in deze estuaria waren transitiepunten: hier vond overslag plaats naar een grote variatie aan binnenschepen. De afmetingen van deze vaartuigen waren afhankelijk van de eindbestemming en de breedtes van de te passeren sluisen. De oorsprong van door scheepvaart passeerbare waterkerende sluisen ligt in de late middeleeuwen. In de tweede helft van de zestiende eeuw vindt verstening plaats van de tot dan toe in hout uitgevoerde sluiscomplexen. Dit geldt in het bijzonder voor de grotere schutsluisen, constructies die bestaan uit twee waterkerende sluishoofden met daartussen een sluisolk. Waterkerende sluisen in binnensteden werden voorzien van een overkluizing, zodat wegverkeer en scheepvaart elkaar niet in de weg zaten. Wanneer deze in steen was uitgevoerd, kon alleen met een gestreken mast doorgevaaren worden. Een alternatief hiervoor vormden bruggen met een centrale sleuf waar de mast doorheen paste, een zogenaamd oorgat, dat met planken afgedekt kon worden. Ook bij stenen bruggen zijn dergelijke constructies bekend.

Het binnenvaarwegennet van Zuid-Holland vormde de verbinding tussen het Schelde-Maas-Rijn estuarium en het Zuiderzee estuarium. Deze vaarroute werd *binnen dunen* genoemd.<sup>2</sup> Het was een door de overheid voorgeschreven vaarroute, die schippers in de praktijk probeerden te omzeilen in verband met de tolheffingen van de steden daarlangs. Om van de Zuiderzee naar Rotterdam te varen moest eerst Spaarndam

worden gepasseerd. Hier werd in 1568 de doorgang vanaf het IJ naar Holland verbeterd, door middel van de nieuwe Spaarndammer schutsluis met een breedte van ruim 7,5 meter en een lengte van 38 meter. Vervolgens liep het traject via de Kaag, de Heimanswetering, de Oude Rijn en de Gouwe naar Gouda. Hier lag de Zwarte Sluis, een smalle doorgang met een breedte van 4,75 meter. De vaarweg door de stad Gouda kon dankzij een stenen brug met een oorgat vanaf richting de Hollandse IJssel worden voortgezet. In 1577 werd in opdracht van Willem van Oranje een alternatieve vaarroute voor grotere binnenschepen gemaakt: de zogenaamde Mallegatssluis met een lengte van 46,9 meter en een breedte van 8,61 meter. Vanaf de Hollandse IJssel kon de route richting Dordrecht of Rotterdam worden voortgezet. Via de Dordtsche Kil kon vervolgens de Zeeuwse delta worden bereikt.

De route *binnen dunen* is door de eeuwen heen van groot belang geweest. Bewaard gebleven tolregisters van de Mallegatssluis geven een idee van de omvang van de scheepvaart op deze binnenvaartroute.<sup>3</sup> Gemiddeld passeerden in de periode 1660-1697 per maand zo'n 500 binnenschepen de sluis, terwijl in de wintermaanden de scheepvaartintensiteit terug liep tot ruim 100. Het zijn getallen die nog maar een deel van de scheepvaart in kaart brengen, administratieve gegevens van de binnenvaart zijn in algemene zin maar zeer beperkt bewaard gebleven.

---

### 1.1.2 Scheepswrakken binnen dunen?

---

Al deze scheepsbewegingen hebben ongetwijfeld tot vele ongelukken geleid. Schipbreuk op de route *binnen dunen* zal echter niet vaak zijn voorgekomen. En mocht er eens een schip zijn vergaan, dan was zowel de schipper als de overheid er alles aan gelegen te voorkomen dat vaarroutes geblokkeerd raakten door wrakken. Een interessant voorbeeld in dit verband is de schipbreuk van de hektjalk 'De Jonge Jacob' in de monding van de Dordtsche Kil op 23 juli 1858. Uit archiefonderzoek blijkt dat het met stenen geladen vrachtschip in augustus 1858 door de marine 'geheel is weggeruimd'.<sup>4</sup> Uit de vondst van het wrak tijdens baggerwerkzaamheden in de zomer van

---

<sup>2</sup> Waldus 2021, 62.

<sup>3</sup> Spek 2006, 39.

<sup>4</sup> Waldus 2009, 142.

2006 kan worden afgeleid dat men indertijd alleen de uit het water stekende delen zoveel mogelijk heeft verwijderd. Het achterschip, dat in de winter van 2006 is opgegraven en gelicht, vormt het enige bekende scheepswrak in de binnenlandse vaarroute door Zuid-Holland. De kans op het vinden van scheepswrakken is vele malen groter bij open en brede vaargebieden met een waterbodem die is opgebouwd uit zachte kleiige en zandige afzettingen. Het meest bekende voorbeeld hiervan vormt de voormalige Zuiderzee, waar tot en met 2022 bijna 600 scheepswrakken zijn aangetroffen, zowel in de polders als onder water. Minder bekend is dat de Maasmonding eveneens een grote dichtheid scheepswrakken kent. De huidige inventarisatie van de wrakvondsten staat hier op circa 30 wrakken.<sup>5</sup> Deze geven een veelzijdig beeld van met name de internationale zeevaart. De meeste wrakken zijn aangetroffen in de Maasmonding, in verband met de aanleg van de Eerste en Tweede Maasvlakte. In de Haarlemmermeer, een vaargebied dat onderdeel uitmaakte van de route *binnen dunen*, zijn eveneens scheepsvondsten te verwachten. Dit water vormt samen met de Kaag het enige wijdse vaargebied in deze route, waar schipbreuk zou kunnen hebben geleid tot inbedding van een wrak in de bodem. Het gaat om een groot vaargebied, dat zich in de loop van de tijd heeft uitgebreid als gevolg van een combinatie van veenontginnings- en stormen.<sup>6</sup> In grote vaargebieden vormen stormen meestal de directe aanleiding voor schipbreuk. Er kunnen twee specifieke gebeurtenissen worden onderscheiden die mogelijk hebben geleid tot schipbreuk of depositie van schepen op het Haarlemmermeer. De eerste betreft de gebeurtenissen rondom de Slag op het Haarlemmermeer in 1572 en 1573, tijdens De Opstand.<sup>7</sup> Hierbij zijn mogelijk schepen op het Haarlemmermeer vergaan, maar zeker is dat in de aanloop naar de slag diverse oude vaartuigen zijn afgezonken ter plaatse van de (voormalige) sluisen in Halfweg en Spaarndam.<sup>8</sup> De tweede gebeurtenis betreft de schipbreuk van de 'winterkoning' Frederik V van de

Palts in 1625 op de Hollesloot bij Zaandam. Bij dit ongeluk, waar verder geen historische informatie over te vinden is, verloor zijn zoon het leven.<sup>9</sup>

---

### 1.1.3 Vondstmeldingen

---

Tot heden zijn drie niet nader geverifieerde meldingen van scheepswrakken bekend in de Haarlemmermeerpolder. De eerste heeft als toponiem de Grote Braak en ligt bij Halfweg.<sup>10</sup> Naar aanleiding van een telefonische melding in 1992 dat er een scheepswrak gevonden zou zijn, werd hier een verkenning uitgevoerd. Op een bouwlocatie ten westen van de Grote Braak was men op een scheepswrak gestoten. De ligging werd globaal ingemeten. Aangezien de locatie waar het wrak zich bevond gelegen was binnen het werkterrein van de afdeling Amsterdam werd met hen contact gezocht en werd aan hen gevraagd het onderzoek verder uit te voeren. Navraag bij de gemeente Amsterdam heeft geen verdere gegevens opgeleverd en het is daarom aannemelijk dat de scheepsresten zonder archeologische begeleiding zijn geborgen en afgevoerd. De tweede melding betreft de vondst van scheepsmasten in een sloottalud bij de IJtocht in 1995.<sup>11</sup> Van deze melding bestaat verder geen enkele documentatie en het is aannemelijk dat de masten zijn verwijderd en afgevoerd. De derde melding betreft IJweg 616 in Vijfhuizen.<sup>12</sup> Van deze melding kon niet de hele onderzoeksgeschiedenis achterhaald worden. Zeker is dat in 1971 een boorcampagne door de AWN afdeling West is uitgevoerd, waarvan een schets bewaard is gebleven. Bij deze werkzaamheden is het wrak niet gevonden. Desondanks is het aannemelijk dat het om een in de bodem ingebed wrak gaat, aangezien een eerdere melding bestaat van de vondst van scheepsresten in een sloottalud (zie paragraaf 2.2.1). In dit rapport wordt verslag gelegd van het onderzoek naar deze mogelijke vindplaats.

---

<sup>5</sup> Waldus & Ploegaert 2020, 33, tabel 1.

<sup>6</sup> Tielhof & Van Dam 2006.

<sup>7</sup> Van der Lans 2023; Bartels, De Bruin & Swart 2023.

<sup>8</sup> Van der Lans 2023, 56.

<sup>9</sup> [Frederik Hendrik van de Palts - Wikipedia](#)

<sup>10</sup> Archis-zaakidentificatie 2947220100.

<sup>11</sup> Archis-zaakidentificatie 2946087100.

<sup>12</sup> Archis-zaakidentificatie 3037908100.

## 1.2 Administratieve gegevens

Provincie	Noord-Holland
Gemeente	Haarlemmermeer
Plaats	Vijfhuizen
Toponiem	IJweg 616
Kaartblad	25C
Centrumcoördinaten:	108.536 / 483.613
ZW	108.575 / 483.575
NW	108.425 / 483.705
NO	108.495 / 483.790
ZO	108.640 / 483.660
Projectcode	HAV123
Rijksmonumentnummer	n.v.t.
Monumentnummer (AMK)	n.v.t.
ARCHIS2-vondstmeldingsnummer	211184
Onderzoeksmeldingsnummer	5437793100
CMA/AMK status	n.v.t.
Complextype(n)	Scheepswrak ESCHE
Periode	nieuwe tijd (NT)
Cultuur:	n.v.t.
Huidig grondgebruik:	weiland
Opdrachtgever:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Bevoegd gezag:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Opdrachtnemer:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Projectleider:	W.B. Waldus
Uitvoering veldwerk:	12-13 juni 2023 en 7 juni 2025
Beheer, plaats documentatie:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Archivering:	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Auteurs:	W.B. Waldus en J.W. de Kort
Autorisatie:	J. van Doesburg, 2-6-2026

---

## 2.1 Landschappelijke context

---

### 2.1.1 Geologie

---

De ondergrond van de Haarlemmermeerpolder bestaat uit een begraven dekzandlandschap. Dit landschap is gevormd in laatste ijstijd (ca. 50.000 - 10.000 jaar geleden) en wordt lithostratigrafisch gerekend tot de Formatie van Boxtel (Laagpakket van Wierden).<sup>13</sup> Dit landschap was relatief reliëfrijk en bestond uit een afwisseling van zandkoppen, zandruggen en zandvlaktes. In het onderzoeksgebied ligt dit landschap op een diepte van ca. 10 tot 18 meter beneden maaiveld.<sup>14</sup> Aan het einde van de laatste ijstijd verbeterde het klimaat, wat aangemerkt kan worden als het begin van het Holoceen. Door de geleidelijke opwarming smolten de grote ijskappen af en als gevolg hiervan steeg de zeespiegel. Voor Nederland betekende dit dat grote delen van het dekzandlandschap verdronken. Daarnaast trad op grote schaal veenvorming op. Dit veen behoort lithostratigrafisch tot de Basisveen Laag van de Formatie van Nieuwkoop.<sup>15</sup> Uit de DINO database blijkt dat het Basisveen sporadisch aanwezig is in de omgeving van het onderzoeksgebied. De scherpe overgang naar bovenliggende pakketten doet vermoeden dat dit veenlandschap (deels) is geërodeerd.<sup>16</sup> Door de continue zeespiegelstijging drong de zee geleidelijk binnen en ontstond een uitgestrekt wadden- en kweldergebied. De sedimenten die hierbij zijn afgezet worden lithostratigrafisch tot het Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk gerekend.<sup>17</sup> In de omgeving van het onderzoeksgebied is het Laagpakket van Wormer meestal meer dan 4 meter dik.<sup>18</sup> Rond 3800 v.Chr. vormden zich aan de kust strandwallen, waardoor de invloed van de zee minder werd. Hierdoor ontstond een verslechterde afwatering vanuit het achterland en vormde zich opnieuw een veenlandschap. Dit veen wordt lithostratigrafisch gerekend tot het Hollandveen van de Formatie van Nieuwkoop.<sup>19</sup> Door een combinatie van natuurlijke erosie en turfwinning gedurende de vijftiende en het eerste kwart van de 16<sup>e</sup> eeuw dit veen in West-Nederland grotendeels weer

verdwenen. Tijdens grote overstromingen in 1472 en 1509 sloegen stukken land weg tussen het Leidsche Meer, Spieringmeer, Oude Haarlemmermeer en Oude Meer. Op deze manier groeide het grootste binnenmeer van het land aaneen tot het Haarlemmermeer.<sup>20</sup> Inwoners van het oude Aalsmeer moesten naar het oosten vluchten door deze ontwikkelingen. De laatste grote storm was in 1836. Toen verdween ca 400 ha grond in het water. De groei van het binnenmeer door de gulzige 'waterwolf' vormde een bedreiging voor de waterstaat en kon uiteindelijk met veel moeite worden beteugeld door een verbod op turfwinning rond 1530.<sup>21</sup> Met deze maatregel was de waterstaat voorlopig gered en ontstond de noodzaak om veengebieden in noordoost Nederland systematisch te gaan ontginnen om aan de brandstofbehoefte te kunnen voldoen.<sup>22</sup> In het midden van de negentiende eeuw is begonnen met het droogmalen van het Haarlemmermeer, waarvan de inpoldering in 1852 werd voltooid.<sup>23</sup> In de volgende decennia is het gebied ontgonnen.

---

### 2.1.2 Bodemkunde

---

De bodem bestaat ter plekke uit kalkrijke poldervaaggronden in lichte klei. Dit zijn kalkrijke zeekleigronden zonder minerale eerdlaag, en met roest en grijze vlekken beginnend binnen 50 cm, en met een homogene, aflopende of oplopende profiel-opbouw. De bouwvoor bestaat uit lichte klei.<sup>24</sup>

---

### 2.1.3 Geomorfologie

---

Op de geomorfologische kaart is het onderzoeksgebied gekarteerd als een vlakte van getijafzettingen. Op het Actueel Hoogtebestand Nederland (afb. 2.1) is enig reliëf in het oppervlak van het Laagpakket van Wormer te zien. Deze kleine reliëfverschillen zijn vermoedelijk te relateren aan de verschillende aanwezige sedimenten in de ondergrond, die leiden tot differentiële klink. De veronderstelde wraklocatie ligt net ten noorden van een (kwelder-)geul.

---

<sup>13</sup> De Mulder *et al.* 2003.

<sup>14</sup> Bron: DINO loket & GIS bestanden behorende bij de Archeologische Landschappenkaart van Nederland (Rensink *et al.* 2016).

<sup>15</sup> De Mulder *et al.* 2003.

<sup>16</sup> Bijvoorbeeld B25C0921 (bron: DINO-loket).

<sup>17</sup> De Mulder *et al.* 2003.

<sup>18</sup> DINO-loket.

<sup>19</sup> De Mulder *et al.* 2003.

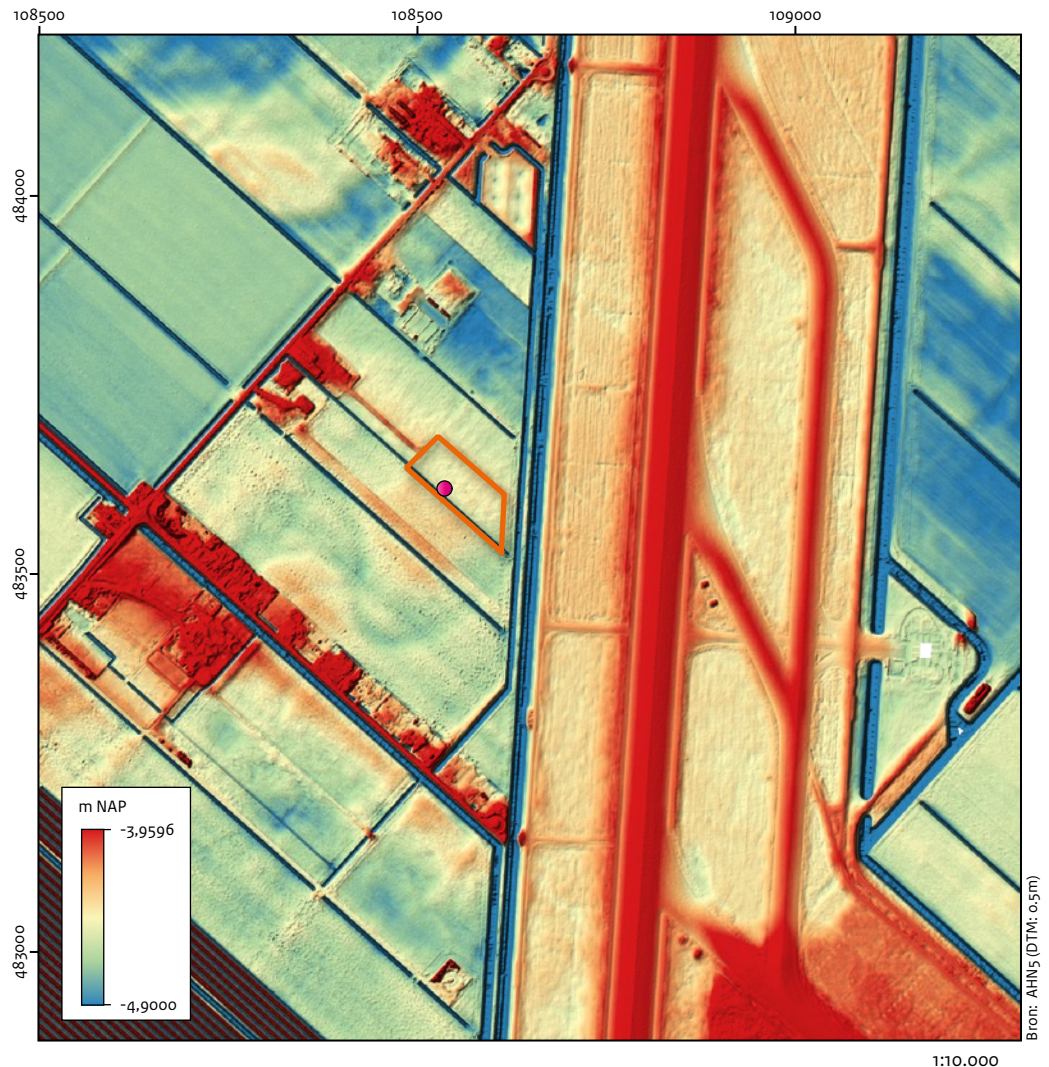
<sup>20</sup> De Bont 2008, 431-440.

<sup>21</sup> Tielhof & Van Dam 2006, 218.

<sup>22</sup> Waldus 2021, 31.

<sup>23</sup> Vos 1992.

<sup>24</sup> [bodemdata.nl](http://bodemdata.nl).



Afb. 2.1 De veronderstelde wraklocatie op het AHN (versie 4).

## 2.2 Archeologische en historische context

### 2.2.1 Archeologie

In ARCHIS staan in een cirkel van 2 kilometer van het onderzoeksgebied slechts twee ARCHIS-vondstmeldingen geregistreerd.

Op ongeveer 350 m ten zuidoosten van de vermoede wraklocatie zijn door RAAP in 1998 twee scherven kogelpotardewerk aangetroffen bij het archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan van Schiphol.<sup>25</sup> Volgens het rapport hangen

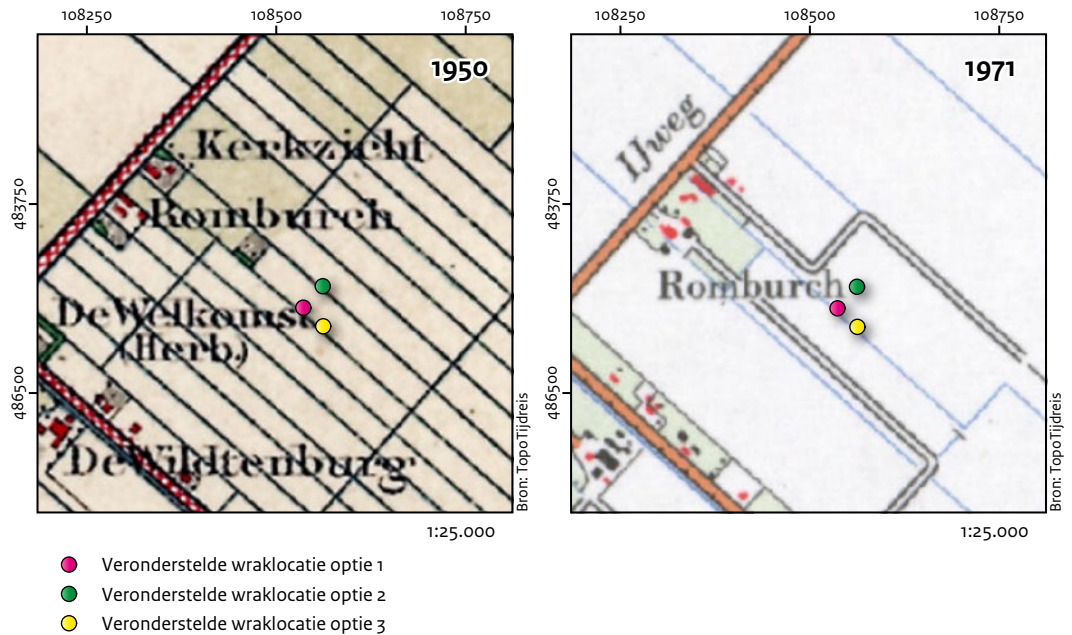
ze naar alle waarschijnlijkheid samen met laatmiddeleeuwse veenontginningen. Op grond van het baksel moeten beide scherven tussen 1200 en 1500 gedateerd worden.

De andere melding betreft de melding van een scheepswrak.<sup>26</sup> De locatie van de melding in ARCHIS heeft de coördinaten 107.200/482.500 gekregen, maar in de melding wordt gesproken van IJweg 616. Dit adres komt niet overeen met de coördinaten, maar ligt ca. 1,8 km noordoostelijker aan dezelfde weg. Deze vondstmelding dateert uit 1971 en is gedaan door de Archeologische Werkgemeenschap Nederland (AWN), afdeling Haarlem. Waar de oorspronkelijke verwachting voor de locatie van dit wrak op is gebaseerd is niet af te leiden uit het veldboekje van de AWN of de

<sup>25</sup> ARCHIS-zaakidentificatienummer 2991300100.

<sup>26</sup> ARCHIS-zaakidentificatienummer 3037908100.





Afb. 2.3 De veronderstelde wraklocaties op de topografische kaart van 1950 (links) en 1971 (rechts).

Dat de heer Schoo nog leefde is aannemelijk, maar het is wel merkwaardig dat deze de locatie van het wrak niet meer zodanig aan kon wijzen dat de AWN het wrak succesvol kon lokaliseren. De wraklocatie, zoals aangegeven in het veldboekje, is vrij goed te lokaliseren aan de hand van de situatieschets van de AWN. Hierop staat de “veldweg” achter het huis aan de IJweg 616 aangegeven, een “verdwenen oude kavelsloot”, een “hek” en een “droge sloot” met aan weerszijden een “veldweg”.

Een vergelijking tussen de topografische kaarten van 1950 en 1971 laat de “verdwenen oude kavelsloot” zien en de situatie met de veldweg twee decennia later (afb. 2.3). Daaruit blijkt dat het perceel van drie kavels is veranderd in één grote kavel. In het veldboekje staat dat het wrak ca. 40 meter uit de “verdwenen oude kavelsloot” ligt. Daarvoor komen twee kavelsloten in aanmerking. Op basis van de veldweg achter het huis aan de IJweg 616 zou afgeleid kunnen worden dat het om de meest westelijke gaat (optie 1). Dit klinkt logisch, want dan zou het wrak gevonden zijn bij het verbreden van de huidige sloot, mogelijk ten tijde van het dichten van de sloten uit de jaren vijftig. Opmerkelijk is dan wel dat de bestaande kavelsloot niet opgenomen is in de schets, terwijl toch in de berichtgeving in de IJmuider Courant wordt gemeld dat het wrak in het verleden is gevonden bij de aanleg van een sloot (afb. 2.4).

Op de schets staat wel de oostelijke sloot aangegeven met aan weerszijden een veldweg. De “verdwenen oude kavelsloot” zou hier 40 meter vandaan liggen. In dat geval zou



Afb. 2.4 Krantenknipsel uit de IJmuider Courant van 10 september 1971 waarin melding wordt gemaakt van de onderzoek naar het wrak door de Haarlemse Archeologische werkgroep (bron: kaartenviewer Noord-Hollands Archief).



● Veronderstelde wraklocatie

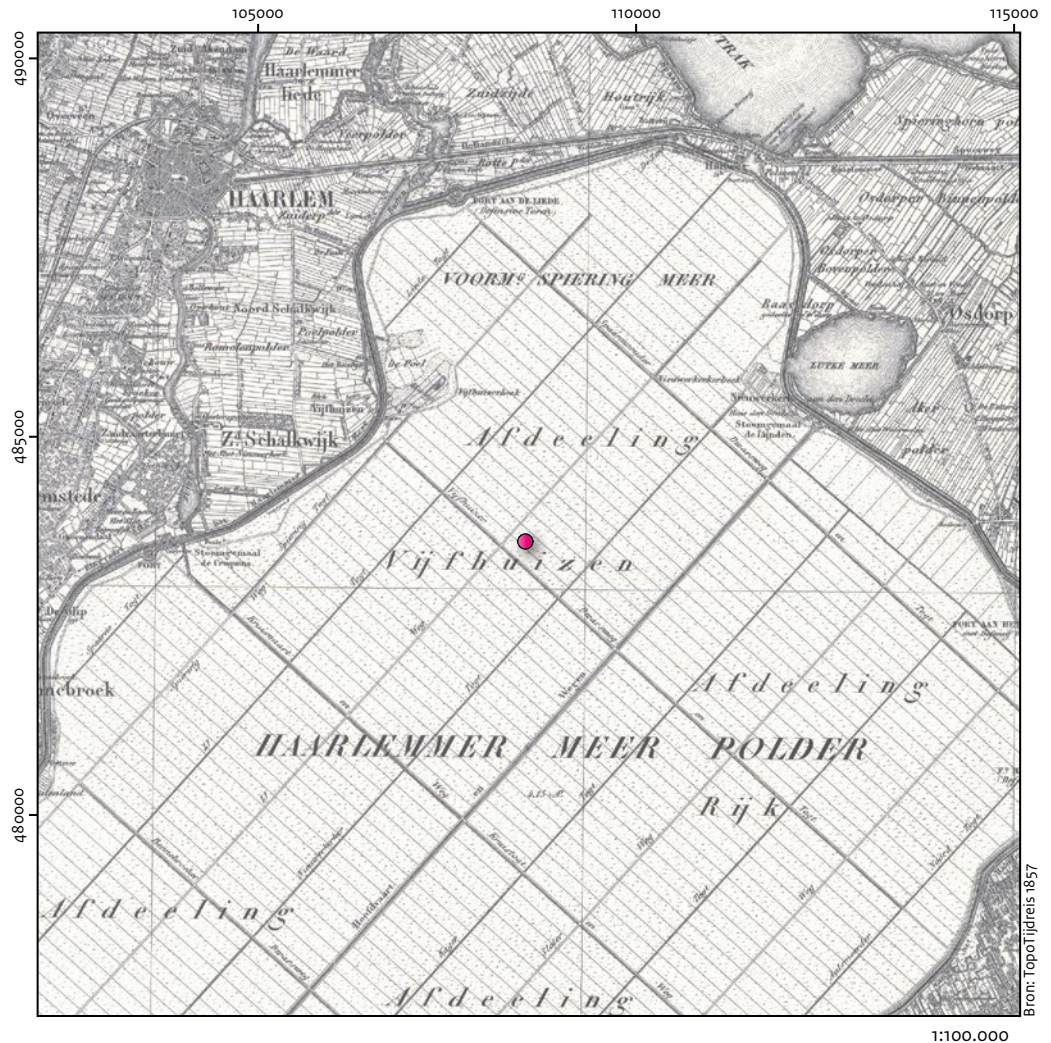
Afb. 2.5 De veronderstelde wraklocatie (optie 1) op de topografische kaart van ca. 1815.

het wrak twee keer 40 meter uit de oostelijke sloot moeten liggen (optie 2). De afstand vanaf de haaks op de percelering gelegen slinger in de veldweg staat niet in meters aangegeven. Als de afstanden in redelijke verhouding zijn weergegeven op de schets zou dit ook ongeveer 40 meter moeten bedragen. Volgens het kaartje zou het wrak echter ten zuidwesten van het verlengde van de veldweg liggen en niet ten noordoosten. Deze optie lijkt dus minder waarschijnlijk. Merkwaardig is daarnaast dat op de schets ook de lengte van het perceel vanaf de slinger in de veldweg aangegeven staat, namelijk 300 meter.<sup>28</sup> Als het wrak in verhouding tot deze 300 meter ligt, zou hier uit afgeleid kunnen worden dat het wrak op ongeveer één-derde van het perceel zou bevinden vanaf de slinger in de veldweg. Dat zou dan ongeveer 100 meter moeten zijn (optie 3).

### 2.2.2 Historische situatie

Hierboven is de negentiende -eeuwse inpoldering van het Haarlemmermeer al kort ter sprake gekomen. Voor de inpoldering werd het Haarlemmermeer echter bevaren door schepen voor visvangst en transport van goederen, zoals in de inleiding is beschreven. Door herhalende overstromingen en bijkomende overlast, is men begonnen met het droogmalen van het Haarlemmermeer omstreeks 1848. Na het droogmalen van het gebied wordt het gebied ontgonnen door middel van een strokenverkaveling (zie afb. 2.6). Op kaarten van het eind van de negentiende eeuw is te zien dat de strokenverkaveling nauwer wordt en er meerdere kleinere kavels ontstaan. Ook zien we hierop de eerste bewoning langs de wegen ontstaan.

<sup>28</sup> Volgens de topografische kaart van 1971 is dit in werkelijkheid 276 m.



● Veronderstelde wraklocatie

Afb. 2.6 De veronderstelde wraklocatie (optie 1) op de topografische kaart van 1857.

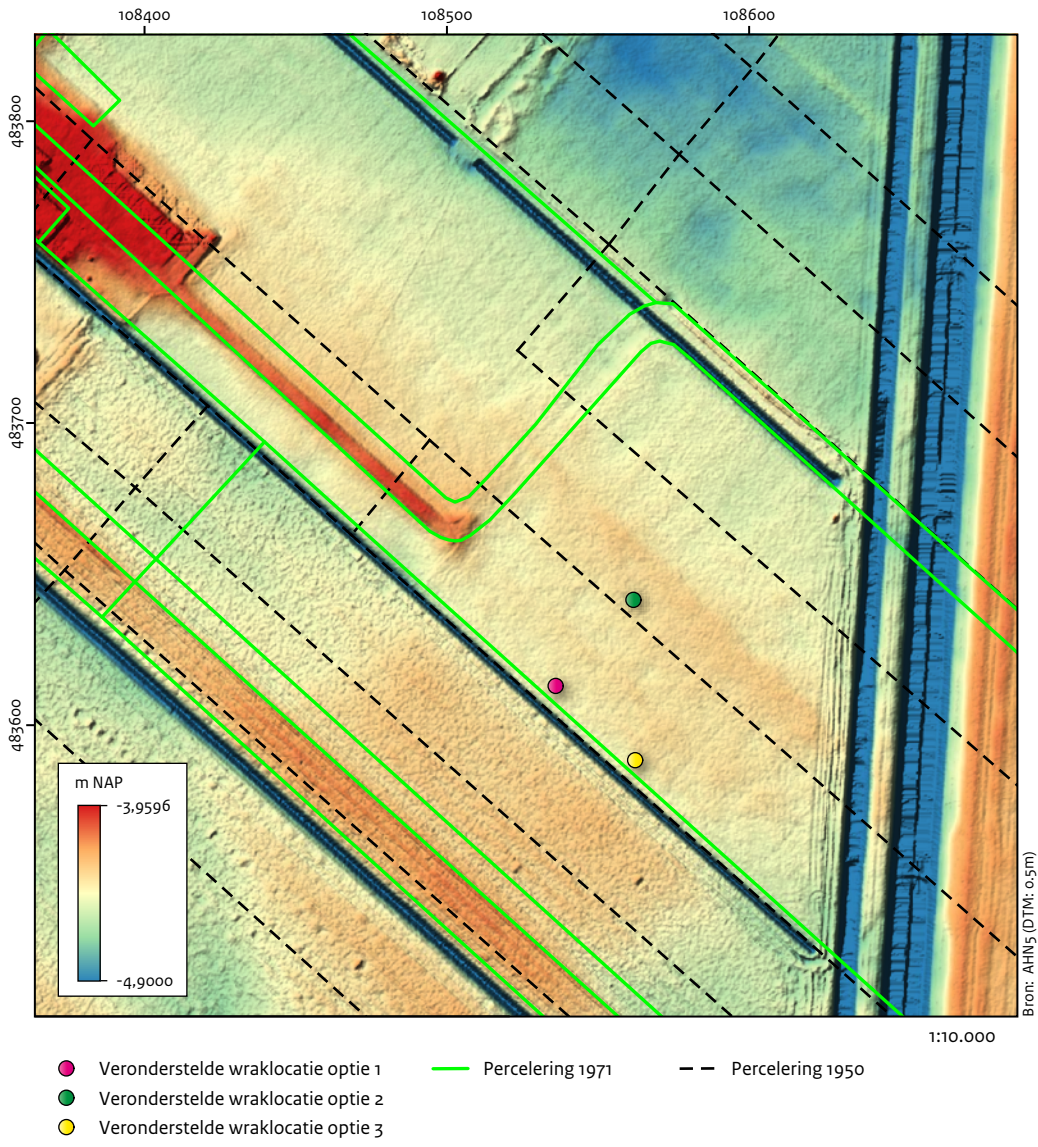
De uitbreiding van Schiphol bereikt het onderzoeksgebied aan het begin van de eenentwintigste eeuw met de aanleg van de vijfde baan (de Polderbaan).

### 2.2.3 Gespecificeerde archeologische verwachting

Op basis van het bovenstaande wordt voor de onderzoekslocatie een laatmiddeleeuws of jonger scheepswrak verwacht. De omvang hiervan is onbekend, maar over het algemeen hebben binnenschepen een breedte van

minimaal 3 tot 4 meter. De diepteligging van het schip is onbekend, maar zal vermoedelijk binnen 2 meter liggen, want de vondst is ooit gedaan in een slootprofiel. Dergelijke sloten werden niet dieper dan 2 meter – maaiveld gegraven.

De gaafheid en conservering, de uiterlijke kenmerken en de mate versterking zijn onbekend. De vermoedelijke ligging is bepaald op basis van het veldboekje van de AWN, afdeling Haarlem, maar destijds is het niet gelukt om de locatie vast te stellen. Daarvoor zijn hierboven drie opties gepresenteerd (afb. 2.7), waarbij de locatie “volgens zeggen” is en de wraklocatie op basis van de topografie in 1971 vergeleken is met de situatieschets.



Afb. 2.7 De veronderstelde wraklocaties op het Actueel Hoogtebestand Nederland met daarop de percelering volgens de topografische kaart van 1950 en 1971.

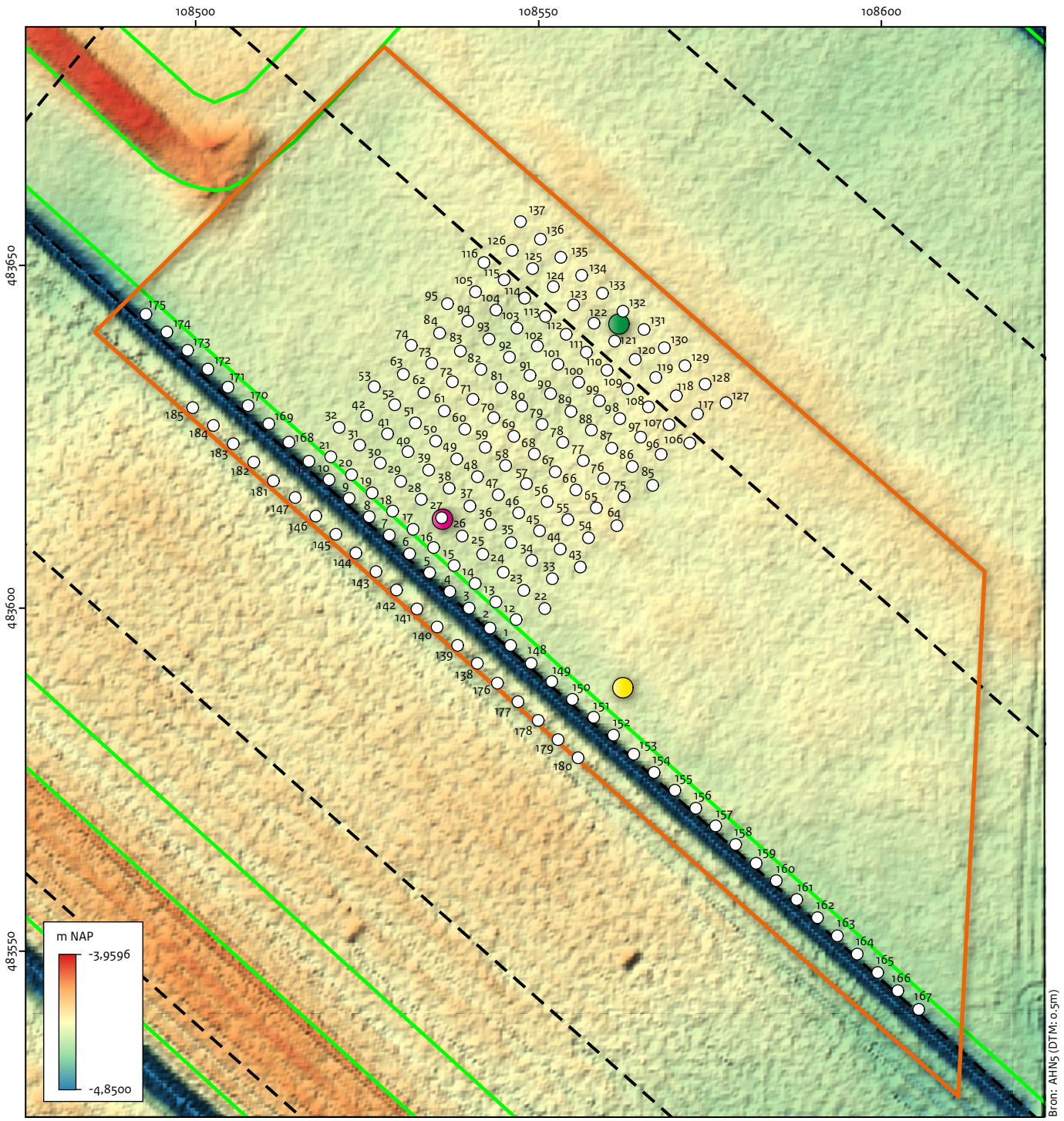


# 3 Doel- en vraagstelling

Kennis van de voorraad archeologie vormt een van de onderzoeksdoelstellingen van de afdeling archeologie van de RCE. Vanuit deze doelstelling wordt deze oude vondstmelding onderzocht.

De onderzoeksvragen zijn als volgt:

- Bevindt zich op de opgegeven locatie een scheepswrak?
- Zo ja, wat is de omvang en diepteligging?
- Zo ja, wat is de fysisch geografische context?



Bron: AHN5 (DTM: 0.5m)

- Veronderstelde wraklocatie optie 1
- Veronderstelde wraklocatie optie 2
- Veronderstelde wraklocatie optie 3
- — — — — Percelering 1971
- — — — — Percelering 1950
- Onderzoeksg gebied

Afb. 4.1 De ligging van de boringen, de veronderstelde wraklocaties en de historische percelering.

Voor het onderzoek zijn 185 boringen gezet (afb. 4.1). Deze boringen zijn uitgevoerd met een edelmanboor met een diameter van 7 cm en een gutsboor met een diameter van 3 cm. De eerste 137 boringen zijn gezet in een verspringend grid waarbij de raaien en boringen binnen de raaien 4 meter uiteen liggen en de boringen 2 meter verspringen ten opzichte van de vorige raai. De onderlinge afstand van 4 meter is gebaseerd op het uitgangspunt dat de meeste houten binnenschepen die interregionaal voeren met goederen en vis breder zijn dan 4 meter, wat dus betekent dat de kans om een wrak volledig te missen met dit grid klein is. Kleine vaartuigen, zoals sloepen en roeiboten, voor lokaal transport zijn meestal smaller. De raaien zijn vooraf uitgezet, waarbij optie 1 het centrum was van de eerste 84 boringen. Vervolgens zijn nog 5 raaien (53 boringen) in oostelijke richting gezet om optie 2 te testen. Tien extra boringen zijn gezet ten zuidwesten van het eerste blok aan de andere kant van de sloot (totaal 147 boringen).

Vervolgens zijn parallel aan de huidige sloot nog 38 extra boringen gezet om optie 3 te controleren. Alle boringen zijn gezet tot 2 m beneden maaiveld. Deze diepte is gebaseerd op het uitgangspunt dat het wrak is aangetroffen in een van de ontginnings- of perceelsloten. Deze zijn niet dieper dan 1 tot 1,5 meter -maaiveld gegraven. Eén van de boringen is volledig beschreven ten behoeve van de geologische en bodemkundige opbouw volgens de NEN-norm van de bodemkunde (NEN 5104). De overige boringen zijn wel in het veld bestudeerd. De opbouw bleek zeer uniform te zijn in het volledige onderzoeksgebied, waardoor verdere documentatie van de individuele boringen achterwege is gelaten. De overige boringen kunnen gezien worden als sonderingen. Hiervan zijn alleen de exacte locaties vastgelegd. Bij het aantreffen van aanwijzingen voor een wrak zou de volledige boring beschreven worden, maar dit was niet het geval.



Tijdens het booronderzoek zijn geen aanwijzingen voor een wrak aangetroffen. Ook aan het maaiveld en in de droge sloot zijn geen aanwijzingen hiervoor gevonden. Er is sprake van een bouwvoor van ca. 50 cm dik in een uiterst siltige klei.<sup>29</sup> Daaronder is geoxideerd, sterk siltig, matig fijn zand aangetroffen. Op ca. 0,80 m beneden maaiveld bevinden zich in het zand gruis van mariene

schelpen. Op deze diepte wordt het zand ook minder siltig. Op 1,25 m beneden maaiveld bevinden zich enkele kleilagen in het zwak siltige zand. De reductiegrens ligt op 1,5 m beneden maaiveld. De sedimenten kunnen lithostratigrafisch tot het Laagpakket van Wormer van de Formatie van Naaldwijk worden gerekend.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Zie bijlage I voor een gedetailleerde boorbeschrijving.

<sup>30</sup> De Mulder *et al.* 2003.



## 6 Beantwoording van de onderzoeksvragen, conclusies en aanbeveling

De vooraf opgestelde onderzoeksvragen, zoals hieronder opnieuw opgesomd, kunnen met een bondig nee worden beantwoord.

- Bevindt zich op de opgegeven locatie een scheepswrak?
- Zo ja, wat is de omvang en diepteligging?
- Zo ja, wat is de fysisch geografische context?

Geconcludeerd kan worden dat ter hoogte van de drie mogelijke locaties, zoals beschreven in de gespecificeerde archeologische verwachting (paragraaf 2.2.3: opties 1, 2 en 3), geen wrak ligt. Verdere aanknopingspunten voor een eventuele ligging van het wrak zijn niet te vinden in de documentatie. Over de omvang en diepteligging kunnen dan ook geen uitspraken gedaan worden.

Besloten is om de zoekactie met grondboringen hiermee te beëindigen. Er zijn geen onder-

bouwde strategieën denkbaar om het zoekgebied te vergroten of een andere locatie op deze wijze te onderzoeken. De optie die resteert is om het onderzoeksgebied met een ruime bufferzone te onderzoeken door middel van geofysica (grondradar). Deze optie is vanuit de ontwikkeling van methoden en technieken interessant. De huidige stand van de techniek en de tot nu toe opgedane ervaringen met dergelijke zoekacties zijn aanleiding om hier voorlopig nog mee te wachten.<sup>31</sup> Het blijkt namelijk dat het zeer lastig is om in geofysische gegevens een mogelijke wraklocatie te herkennen, ook al wordt op een bekende wraklocatie gemeten. De aanbeveling is dan ook om dit dossier nog niet te sluiten, maar om het onderzoeksgebied te betrekken bij toekomstige projecten waarbij geofysische prospectietechnieken worden verfijnd.

<sup>31</sup> Waldus 2021, 102 en verwijzingen aldaar.



**Bartels, M., J. de Bruin & P. Swart** 2023: *De Slag op de Zuiderzee 1573. Een ommekeer in de 80-jarige oorlog*, Wormer.

**Bont, C. de**, 2008: *Vergeten land. Ontginning, bewoning en waterbeheer in de West-Nederlandse veengebieden (800-1350)*, Amsterdam (Proefschrift Universiteit Wageningen).

**Lans, R. van der**, 2023: *De strijd om het Haarlemmermeer. Getuigenissen van de guerrilla 1572-1573*, Nieuw Vennep.

**Mulder, E.F.J. de, M.C. Geluk, I. Ritsema, W.E. Westerhoff & Th.E. Wong** 2003: *De ondergrond van Nederland. Geologie van Nederland, deel 7*, NITG TNO.

**Rensink, E., H.J.T. Weerts, M. Kosian, H. Feiken & B.I. Smit** 2016: *Archeologische landschappenkaart van Nederland*, versie 2.6, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort.

**Spek, C. van der**, 2006: “... Een Canaal ende deurganck...” *Een onderzoek naar de binnenvaart door Holland in de lange Gouden Eeuw (1572-1700)*, Utrecht (Masterscriptie UU).

**Tielhof, M. van & P.J.E.M. van Dam**, 2006: *Waterstaat in stedenland. Het hoogheemraadschap van Rijnland voor 1857*, Utrecht.

**Vos, G.A.**, 1992. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 24-25 West*, Zandvoort-Amsterdam, DLO-Staring Centrum, Wageningen.

**Waldus, W.B. (red.)**, 2009: ‘De Jonge Jacob’, Amersfoort (ADC Monografie 6).

**Waldus, W.B. & P.H.J.I. Ploegaert** 2020: *Rotterdam Maasvlakte 1 wrakken SL7 tot en met SL11*, Rotterdam (BOOR-rapporten 651).

**Waldus, W.B.**, 2021: *De Zuiderzee als transportlandschap. Maritieme historische archeologie van de turfvaart (1550-1700)*, Groningen (Dissertatie RUG).

## Geraadpleegde historische bronnen

Voor het bureauonderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- De cultuurhistorische atlas van de provincie Noord-Holland.
- Topografisch minuutplan: niet beschikbaar.
- Kadastrale kaart circa 1855: Kaart VIII, verkaveling van den Haarlemmermeerpolder.
- Topografische militaire kaarten (Bonnebladen), diverse jaargangen (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl));
- Topografische kaart 1:25.000, diverse jaargangen (bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl));
- Gemeentatlas van Nederland, J. Kuijpers 1865-1870 (kaartblad gemeente Haarlemmermeer (1867), geraadpleegd via [www.atlas1868.nl](http://www.atlas1868.nl)).
- Het Archeologisch Informatie Systeem (ARCHIS-III) en de Indiatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, geraadpleegd op 23 mei 2023.

# Bijlage I Boorstaat

Kop algemeen: Projectcode: HAVI 23,  
Boornummer: 1, Beschrijver(s): JWK,  
Datum: 12-06-2023, Doel boring: archeologie -  
kartering , Einddiepte boring in cm: 200

Coördinaten: X-coördinaat in meters: 108545.92,  
Y-coördinaat in meters: 483594.6, Precisie  
coördinaat: 1 cm, Coördinaatsysteem / epsg:  
Rijksdriehoeksmeting (NL), Hoogte maaiveld  
in meters: -4.65 , Precisie hoogte: 1 mm,  
Referentievlak hoogte: Normaal Amsterdams  
Peil, Bepalingsmethode maaiveldhoogte: GPS,  
Raailletter: D  
Plaats: Provincie: Noord-Holland, Gemeente:  
Haarlemmermeer, Opdrachtgever: RCE,  
Uitvoerder: RCE

## Laag 0

Laag algemeen: Bovengrens laag in cm: 0,  
Ondergrens laag in cm: 50, Boortype en  
diameter: Edelman-7 cm, Kleur: grijs-bruin  
Lithologie: Grondsoort: klei, Bijmengsel:  
uiterst siltig, Bijmengsel humus: zwak humeus

## Laag 50

Laag algemeen: Bovengrens laag in cm: 50,  
Ondergrens laag in cm: 80, Boortype en  
diameter: Edelman-7 cm, Kleur: grijs  
Lithologie: Grondsoort: zand, Bijmengsel:  
sterk siltig, Mediaanklasse: matig fijn

## Laag 80

Laag algemeen: Bovengrens laag in cm: 80,  
Ondergrens laag in cm: 125, Boortype en  
diameter: Edelman-7 cm, Kleur: licht-grijs  
Lithologie: Grondsoort: zand, Bijmengsel:  
zwak siltig, Mediaanklasse: matig fijn,  
Schelpresten: schelp (marien)-gruis-spoor (<1%)

## Laag 125

Laag algemeen: Bovengrens laag in cm: 125,  
Ondergrens laag in cm: 150, Boortype en  
diameter: Edelman-7 cm, Kleur: licht-blauw-grijs  
Lithologie: Grondsoort: zand, Bijmengsel: zwak  
siltig , Mediaanklasse: matig fijn, Sublagen:  
kleilagen-enkele-dun  
Bodem: IJzer/mangaan: enkele Fe-vlekken

## Laag 150

Laag algemeen: Bovengrens laag in cm: 150,  
Ondergrens laag in cm: 200, Boortype en  
diameter: Edelman-7 cm, Kleur: blauw-grijs  
Lithologie: Grondsoort: zand, Bijmengsel: zwak  
siltig, Mediaanklasse: matig fijn, Schelpresten:  
schelp (marien)-fragment-weinig (1-10%)  
Bodem: Oxidatie-reductie: volledig gereduceerd





In deze Beknopte Rapportage Archeologische Monumentenzorg staat de zoektocht naar scheepswrakken in de Haarlemmermeerpolder centraal. Het betreft een in het verleden zeer intensief bevaren gebied. Onderhavig onderzoek geeft invulling aan de opdracht van de afdeling Archeologie van de RCE om kennis over de voorraad archeologie in Nederland te verzamelen. Eerst zijn diverse schriftelijke bronnen en oude vondstmeldingen uit Archis geraadpleegd. Vervolgens is een kansrijke locatie voor het aantreffen van een scheepswrak in Vijfhuizen geselecteerd voor nader onderzoek. Het veldonderzoek, bestaande uit 185 gutsboringen tot een diepte van twee meter onder maaiveld, heeft geen resultaten opgeleverd. Het is denkbaar dat toekomstig onderzoek met innovatieve geofysische methoden definitief uitsluitsel geeft over de eventuele aanwezigheid van het scheepswrak.

Dit wetenschappelijke rapport is bestemd voor archeologen, andere professionals en liefhebbers die zich bezighouden met archeologie.

Met kennis en advies geeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed de toekomst een verleden.