

1785-44
Lab 9

Archeologische quickscan Vopak Terminal Westpoort B.V.

Vopak Oil Europe, Middle East & Africa B.V.

September 2007
Definitief rapport
9S2432




HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Hoofdweg 490
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 286 54 32 Telefoon
010- 456 23 12 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Archeologische quickscan
Vopak Terminal Westpoort B.V.
Verkorte documenttitel Archeologische quickscan
Status Definitief rapport
Datum September 2007
Projectnaam Archeologische quickscan bij MER en
Wm/Wvo/Wwh vergunningaanvraag
Vopak Terminal Westpoort B.V.
Projectnummer 9S2432
Auteur(s)
Opdrachtgever Vopak Oil Europe, Middle East & Africa B.V.
Referentie 9S2432/R0001/HvN/Rott1

Auteur(s) Gemeente Amsterdam
Collegiale toets J.R. van Niekerk
Datum/paraaf 7 september 2007
Vrijgegeven door J.R. van Niekerk
Datum/paraaf 7 september 2007





Archeologische Quick Scan

**Plangebied Ruigoord,
Vopak Terminal Westpoort
Stadsdeel Westpoort, Amsterdam**

**Quick Scan BMA 38
Amsterdam 2007**

Inhoud

Inleiding	4
1 De locatie	5
1.1 Kadastrale gegevens	5
2 Beleid	6
2.1 Verdrag van Valletta	6
2.2 Archeologiebeleid provincie Noord-Holland	6
2.3 Archeologiebeleid gemeente Amsterdam	7
2.4 Plangebied Vopak Terminal Westpoort	8
3 Beknopte geologie en bewoningsgeschiedenis	9
3.1 Algemeen	9
3.2 Historische inventarisatie	10
Archeologische inventarisatie	13
4 Evaluatie en aanbeveling	15
Literatuur	17
Bijlage 1 Archeologische beleidskaart plangebied Ruigoord	18
Bijlage 2 Archeologische beleidskaart plangebied Vopak Terminal Westpoort	19
Colofon	

Inleiding

Deze quick scan is opgesteld door Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam in opdracht van Haskoning Nederland BV Milieu binnen het kader van een MER in verband met bouwplannen op de ontwikkelingslocatie Vopak Terminal Westpoort in het Stadsdeel Westpoort, Amsterdam. De bouwlocatie bevindt zich binnen het plangebied Ruigoord. De kern van dit plangebied is een voormalig eiland dat zowel volgens de Archeologische Monumentenkaart als de provinciale Cultuur Historische Waardenkaart geldt als een terrein van hoge archeologische waarde. De quick scan betreft een bureauonderzoek naar de te verwachten archeologische c.q. cultuurhistorische waarden. Op basis hiervan wordt het beleid vastgesteld voor het behoud en/of documentatie van eventuele waarden in verband met de bouwplannen.

In het plangebied zijn in het verleden fragmenten van aardewerk uit de Late Middeleeuwen (1000-1500 n. Chr.) aangetroffen. Bij de ontgraving van de Afrikahaven aan het einde van de jaren '90 zijn bovendien vondsten uit de Late Steentijd (vanaf 2400 v. Chr.) geborgen. De archeologische waardestelling is zowel op informatie van deze archeologische vindplaatsen gebaseerd als op historisch cartografische, literatuur- en archiefgegevens.

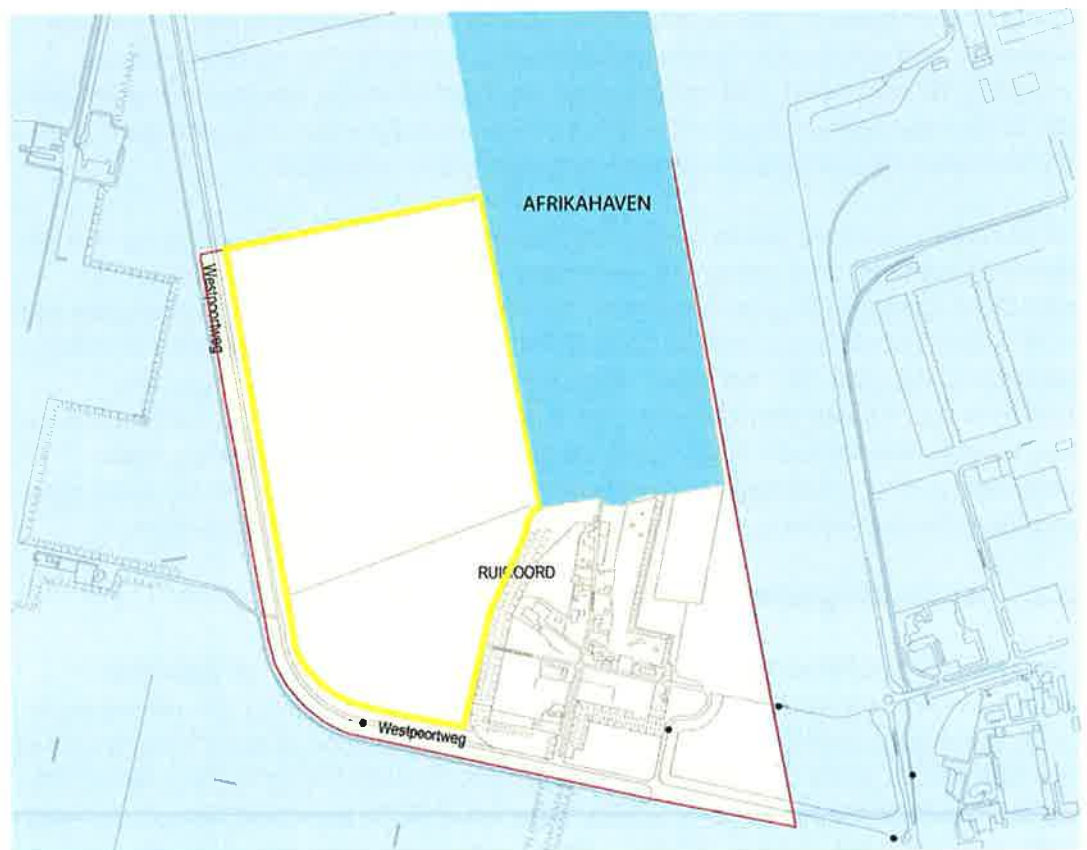
In de quick scan komen achtereenvolgens het gemeentelijk archeologie beleid en de waardestelling van het plangebieden Ruigoord en de Vopak Terminal Westpoort aan de orde. Met een beleidskaart wordt hiervan een ruimtelijke specificatie gepresenteerd met de daarbij behorende maatregelen voor archeologische zorg binnen de voorgenomen ontwikkelingen op de locatie.

1 De locatie

Het plangebied Vopak Terminal Westpoort is onderdeel van plangebied Ruigoord in stadsdeel Westpoort aan de zuid- en westkant van de Afrikahaven. De Vopak ontwikkelingslocatie ten zuidwesten van de Afrikahaven wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door de Westpoortweg. De locatie is grotendeels onbebouwd, in tegenstelling tot het voormalige eiland Ruigoord direct ten oosten ervan.

1.1 Kadastrale gegevens

<i>Provincie</i>	Noord-Holland	<i>Kaartblad</i>	25B
<i>Gemeente</i>	Amsterdam	<i>X-coördinaat</i>	111.414,00
<i>Plaats</i>	Amsterdam	<i>Y-coördinaat</i>	492.091,00
<i>Kadastrale nummers</i>	STN02K03731		



1 Het plangebied Vopak Terminal Westpoort (gele lijn) ten opzichte van plangebied Ruigoord (lichtgeel) en de Afrikahaven

2 Beleid

2.1 Verdrag van Valletta

Aan het einde van de jaren tachtig groeide het besef dat archeologische vindplaatsen in Europa ernstig werden aangetast door grootschalige infrastructurele werken, de toename van bouwlocaties en de intensivering van de landbouw. Om het archeologische erfgoed beter te beschermen hebben de Europese ministers van Cultuur in 1992 het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta).

Een essentieel uitgangspunt van dit verdrag is dat behoud van archeologisch erfgoed in iedere fase van planontwikkeling dient te worden meegewogen. Dit betekent dat bouwplanvorming in principe voorziet in behoudsmaatregelen. Als behoud geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. Het verdrag stelt de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan, dat bodemverstoring tot gevolg heeft, verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van dergelijk archeologisch onderzoek.

Deze uitgangspunten zijn in wetgeving opgenomen middels een wijziging van de Monumentenwet 1988 die op 20 december 2006 door de Tweede Kamer is aanvaard. Ook de Ontgrondingenwet, de Wet Milieubeheer en de Woningwet zijn in dit kader op sommige punten aangepast. De Wet op de Ruimtelijke Ordening bevatte al voorschriften om meer rekening te houden met archeologie ten behoeve van kwaliteitsverbetering van ruimtelijk beleid. Met de implementatie van het Verdrag van Valletta in de nieuwe wetgeving zal deze verplichting meer expliciet worden vastgelegd. De wetswijzigingen zorgen ervoor dat bij ruimtelijke orderingsbesluitvorming archeologische belangen worden meegewogen.

2.2 Archeologiebeleid provincie Noord-Holland

Vanwege de implementatie van het Verdrag van Valletta heeft de provincie Noord-Holland diverse maatregelen getroffen voor de inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Culturele planologie en cultureel behoud behoren tot de vier kerntaken, zoals de provincie die heeft geformuleerd in de Cultuurnota 2005-2008 (Provincie Noord-Holland 2004). Hiermee sluit de provincie aan op de Nota Belvédère uit 1999, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. De provincie betreft nadrukkelijk culturele waarden, waaronder ook archeologie, bij de realisatie van de ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuur Historische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW). De waardestellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven. Dit betekent dat nadere waardestellingen mogelijk zijn voor plangebieden met een lage waardering op de CHW-kaart.

Bovendien toetst de provincie bestemmingsplannen op inpassing van beleid ten aanzien van archeologie en heeft zij de speerpunten met betrekking tot de artikel 19-procedure WRO (Wet Ruimtelijke Ordening) verscherpt. Wanneer hoge of zeer hoge archeologische waarden in de aanvraag voor vrijstelling van het bestemmingsplan in het geding zijn, is een door de provincie af te geven verklaring van geen bezwaar vereist. Een dergelijke verklaring wordt alleen afgegeven indien er een waardestelling voorhanden is in de vorm van een archeologisch rapport (quick scan), opgesteld door een gekwalificeerde archeologische instantie of bedrijf. Als er sprake is van een lage waarde is geen archeologisch onderzoek vooraf nodig. Wanneer het rapport de aanwezigheid van archeologische waarden bevestigt, dient de initiatiefnemer technische of bouwkundige maatregelen te treffen waardoor de monumenten alsnog in de bodem kunnen worden behouden. Indien dergelijke maatregelen niet mogelijk zijn is de initiatiefnemer verplicht tot de inpassing van een archeologische opgraving of een archeologische begeleiding.

2.3 Archeologiebeleid gemeente Amsterdam

Aangezien de verantwoordelijkheid voor het archeologische erfgoed wordt gedecentraliseerd, dienen gemeenten hun eigen beleid op het gebied van archeologie te ontwikkelen. In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid heeft de gemeente Amsterdam in haar beleidsnota specifieke aandacht besteed aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening (BMA 2005). Goede integratie in ruimtelijke ordeningsprocessen is een voorwaarde om adequaat en op tijd in te kunnen spelen op bouwontwikkelingen in de stad en verlies van waardevol bodemarchief te voorkomen.

Tegen deze achtergrond is de afdeling Archeologie BMA in 2001 gestart met een nadere inventarisatie van archeologische verwachtingen in elk afzonderlijk stadsdeel. Deze inventarisatie is bedoeld als een verfijning van het verwachtingsbeeld van de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie. Er is gebruik gemaakt van een vergelijking van verschillende historische kaartbeelden van een bepaald gebied. Op basis hiervan zou een snellere en meer doelmatige invulling van het archeologiebeleid in bestemmingsplannen kunnen worden bewerkstelligd. Bovendien kan archeologisch onderzoek effectiever in een bouwplan worden ingepast.

Als basis van het archeologie beleid geldt dat bij bodemversturende (bouw)activiteiten een nadere waardestelling nodig is in de vorm van een bureauonderzoek (quick scan). De quick scan behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Vanuit beleidsmatig oogpunt bestaan er voor het archeologische vervolgtraject twee opties:

- vanwege een hoge verwachting een eventueel veldonderzoek, te weten een IVO (Inventariserend Veldonderzoek) of een AO (Archeologische Opgraving). De duur van een dergelijke IVO of AO is afhankelijk van de omvang en de ligging van de bouwlocatie.

- vanwege een lage verwachting geen maatregelen vooraf. In het laatste geval geldt wel een meldingsplicht. Dit houdt in dat, wanneer tijdens het bouwrijp maken

van het terrein of de uitvoering van bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische sporen worden aangetroffen, documentatie en berging van de bodemvondsten vanwege de Monumentenwet noodzakelijk is. Hierover dient per ommegaande melding te worden gemaakt aan de afdeling Archeologie. In gezamenlijk overleg kan dan worden bepaald of en in welke mate maatregelen nodig zijn voor archeologische zorg.

In geval van veldonderzoeken (IVO of AO) is een PvE (Programma van Eisen) vereist om de uitgangspunten, de werkwijze en de planning vast te leggen. Het PvE vormt onderdeel van de bouwprocedure en de opstelling ervan valt onder de verantwoordelijkheid van de bouwer.

2.4 Plangebied Vopak Terminal Westpoort

Het plangebied overlapt voor een deel de zone met een hoge archeologische waardering zoals aangegeven op de provinciale Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) (fig. 2). In het gebied bevinden zich daarentegen geen wettelijk beschermde archeologische monumenten.

Ten behoeve van een meer specifieke waardestelling is een aanvullende historisch topografische bureauonderzoek uitgevoerd. De Topografische Militaire Kaart (1854) in combinatie met gegevens van de kaart van Visscher (ca. 1700), de Kadastrale Minuut (1832) en de Chromotopografische Kaart (1866-1954) dient als uitgangspunt voor de topografische analyse. Dit kaartmateriaal toont aan dat binnen het plangebied sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten uit de laatmiddeleeuwse periode kunnen worden verwacht, evenals bewoningssporen uit de daaropvolgende periode (Nieuwe Tijd).



2 Kaartuitsnede Cultuur Historische Waardenkaart provincie Noord-Holland. Het plangebied (gele lijn) ligt grotendeels binnen een gebied van hoge archeologische waarde (in paars).

3 Beknopte geologie en bewoningsgeschiedenis

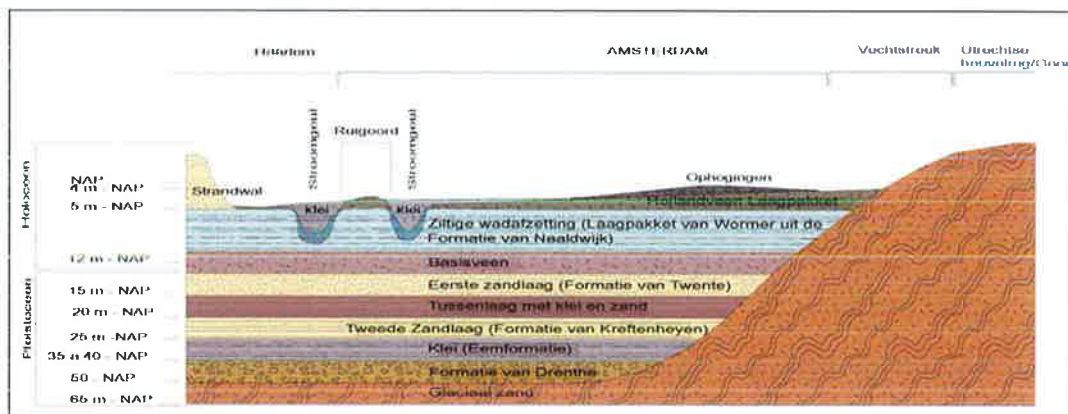
3.1 Algemeen

Het plangebied maakt deel uit van het westelijk havengebied. De landschapsgeschiedenis van dit gebied heeft geleid tot een divers archeologisch verwachtingsbeeld. Voor het toekennen van een archeologische waardering aan de locatie Vopak Terminal Westpoort is enige achtergrondinformatie over de vorming van het landschap gewenst.

Het huidige bewoningslandschap in en om Amsterdam heeft lange tijd deel uitgemaakt van een uitgestrekt veenlandschap. Dit Hollandveen Laagpakket is een relatief jonge vegetatie, die zich circa 4.000 jaar geleden begon te vormen. Na de laatste ijstijd, zo'n 10.000 jaar geleden, verbeterde het klimaat blijvend en ontstond in het huidige Holland een landschap dat in wisselende mate voor bewoning geschikt was. Allereerst werd op de desolate Pleistocene zandvlakte, die was achtergebleven nadat het landijs definitief was verdwenen, het Basisveen gevormd. Deze veenlaag bevindt zich nu onder Amsterdam en omgeving op een diepte van gemiddeld 12 m ÷ NAP. Vervolgens werden gedurende een langere periode, waarin de zeespiegel steeg, klei- en zandpakketten afgezet, ook wel de Formatie van Naaldwijk genoemd (Weerts e.a. 2006)). In het Hollandse kustgebied ontstond een waddegebied met geulen dat later overging in een kwelderlandschap met kreken en prielen. Langs de kreken en prielen ontstonden hoger liggende stroomruggen die geschikt waren voor bewoning.

In de vroege bronstijd (2.200-1.700 v. Chr.) ontstond een gesloten kust. De duinenrij werd alleen nog onderbroken door de mondingen van de grote rivieren. Het milieu achter de duinen verzoette langzamerhand en er brak weer een fase van veenvorming aan, het Hollandveen Laagpakket. In de ondergrond van Amsterdam wordt dit veen tot een diepte van ongeveer 4 tot 5 m ÷ NAP aangetroffen. Tot slot werd tijdens zeespiegelstijgingen via de rivieren lokaal op dit Hollandveen Laagpakket zeeklei afgezet.

Aan deze ongeveer 9.000 jaar durende natuurlijke landschapsvorming kwam vanaf de late 10de eeuw n. Chr. een eind: toen startte de systematische ontginning van het hoogveen (Veerkamp 1997).



3 Schematische bodemopbouw omgeving Amsterdam met de positie van Ruigoord.

Aangezien het stadsgebied van Amsterdam oorspronkelijk uit nat hoogveen bestond, was het tot de 12de eeuw nauwelijks geschikt voor bewoning. Overblijfselen van menselijke activiteiten uit deze periode zijn in Amsterdam dan ook tot op heden niet bekend. Wel zijn op grotere diepten tijdens de aanleg van de Afrika-haven vondsten uit de Jonge Steentijd (ca. 2.400 v. Chr.) aangetroffen. Naast deze vondsten zijn er op Amsterdams grondgebied enkele vondsten gedaan uit de latere prehistorie. Deze overblijfselen bevonden zich in ophogingslagen en kunnen niet direct aan bewoning ter plaatse worden gerelateerd.

De oudste resten van permanente bewoning dateren uit de ontginningsperiode. In Amsterdam begon deze periode aan het einde van de 12de eeuw (de late Middeleeuwen). De nederzetting aan de rivier de Amstel groeide vanaf de 14de eeuw uit tot stedelijke propertes. In de 17de eeuw bereikte de stedelijke ontwikkeling zijn hoogtepunt met de aanleg van de halfcirkelvormige stadsmuur met 26 bolwerken langs de Singelgracht. Pas aan het einde van de 19de eeuw zette de stedelijke expansie zich buiten de historische binnenstad voort. Met de stadsuitbreidingen van de 20ste eeuw werden ook de voormalige IJpolders en het eiland Ruigoord bereikt. Vanaf de jaren '60 van de 20ste eeuw werd hier in fases het westelijk havengebied aangelegd.

3.2 Historische inventarisatie

Het ontwikkelingsgebied VOPAK Terminal Westpoort bevindt zich in de voormalige IJpolders. Voordat deze in de jaren '70 van de 19de eeuw werden drooggelegd, waren ze onderdeel van het stroomgebied van het IJ. Hier lagen enkele veeneilanden, waaronder Ruigoord (fig 4).

Tot omstreeks 300 v. Chr. was Ruigoord een schiereiland dat met de noordelijke IJ-oever verbonden was. Door de toenemende invloed van de zee erodeerde het veen en werd Ruigoord van de Noordelijke IJ-oever afgesneden (Sliggers 1971). Vervolgens nam de invloed van de zee weer af, kromp het Oer-IJ tot een smalle veenstroom en werden de oevers overwoekerd door veengroei. Als gevolg van de nieuwe veengroei lag het eiland in de vroege middeleeuwen weer vast aan het noordelijk gelegen Westzaanderland. Vanaf de Late Middeleeuwen (11de -12de eeuw) werd dit gebied ontgonnen.



4 Kaart van het Hoogheemraadschap Rijnland van Balthasar Florisz. van Berckenrode (1610-1615)

De ontginning van het veengebied in en rond Amsterdam kwam in de 11de of 12de eeuw vanuit verschillende locaties op gang. Doorgaans vormde een waterloop de basis en werden haaks op het water percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. De ontginnings-percelen werden van elkaar gescheiden door middel van sloten. Deze sloten dienden tevens om het natte veengebied te ontwateren. Door de ontwatering kwam het veen droog te liggen en werd het land geschikt voor akkerbouw.

Inherent aan de ontwatering van het veen was de daling van het maaiveld, waardoor de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar. Gedurende diverse stormvloed en in de 12de en 13de eeuw gingen grote stukken veengebied verloren en verbreedde het IJ zich aanzienlijk. In deze periode is Ruigoord opnieuw een eiland geworden (Braam 1993).

Onder invloed van de bedreiging van het water werden de huisplaatsen opgehoogd. Op de zo ontstane huisterpen stonden boerderijen die waren opgetrokken uit hout, leem en riet. De eerste boerderijen bestonden uit een woonruimte en waren ongeveer zes meter lang. Rond het midden van de 12de eeuw ontwikkelde de boerderijen zich tot zogenoemde woonstalhuizen; het woon- en stalgedeelte was niet van elkaar gescheiden, maar ondergebracht in één gebouw. De boeren voerden een gemengd bedrijf waar veeteelt samen met akkerbouw plaatsvond. Gedurende de 14de eeuw veranderde dit en kwam de nadruk op veeteelt te liggen. De aanhoudende vernatting van de bodem had akkerbouw nagenoeg onmogelijk gemaakt (Hoppenbrouwer 2002).

Vanaf de Middeleeuwen tot aan het einde van 19de eeuw fungeerde het IJ als de belangrijkste vaarroute tussen Amsterdam en Haarlem. Vanwege de slechte staat van de landwegen werd vooral per schuit tussen Amsterdam en Haarlem gereisd. De route was niet ongevaarlijk en stormen leidden regelmatig tot schipbreuk. Pas in 1631 viel het besluit om het personenvervoer via de Haarlemmertrekvaart te laten lopen in plaats van de gevaarlijkere en langere verbinding over het IJ. Voor het goederentransport bleef men gebruik maken van het IJ (Schmall 1987).

De oudste historische vermelding van Ruigoord dateert uit het begin van de 16de eeuw. De landeigenaren deden toen afstand van hun grond, omdat zij het onderhoud van het land niet langer konden financieren. Zij verkochten het aan het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat diverse maatregelen nam om de voortschrijdende erosie van het eiland tegen te gaan, waaronder de aanleg van de bansloot en de Wadsloot voor de afwatering. Ook werd een dijk rond het eiland opgeworpen: deze eerste dijk lag vrij ver van de oever en vertoonde een kronkelig tracé.

Ondanks de waterstaatkundige maatregelen liep het eiland nog regelmatig onder water. De overstromingen maakten het land onvruchtbaar en onbruikbaar voor landbouw. Wel diende Ruigoord als natuurlijke waterkering in het Houtrak en als gronddepot voor de dijkbouw-en onderhoud. Om het eiland te behouden is er aan het begin van de 18de eeuw een nieuwe dijk rondom aangelegd. De dijk zou aanvankelijk door de ingelanden van Ruigoord onderhouden worden. Vanwege het onvermogen van de boeren werd dit verzaakt. In 1725 heeft Rijnland de kosten van het dijkonderhoud op zich genomen door al het land op Ruigoord van de ingelanden opnieuw over te nemen (Sliggers 1971).



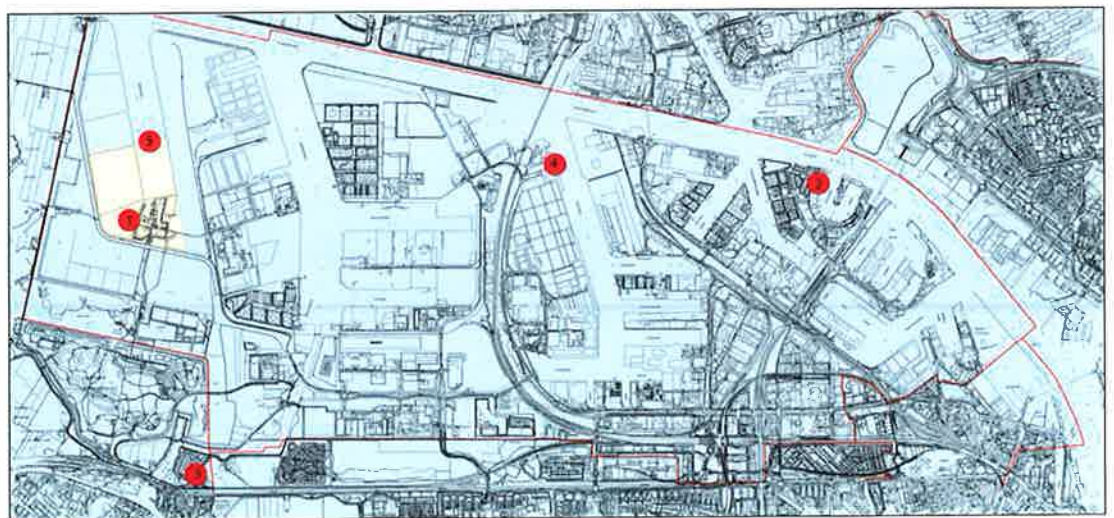
5 Chromotopografische kaart (ca. 1900) met daarop het eiland Ruigoord in de ingepolderde delen van het IJ: de Grote IJpolder en de Houtrakpolder.

Vanaf het einde van de 19de eeuw brak de periode van de inpoldering van het IJ aan (fig. 5). Dankzij de 19de-eeuwse handelspolitiek kregen de havenactiviteiten van Amsterdam een nieuwe impuls die een einde maakte aan een lange periode van economische recessie. Om de Amsterdamse haven bereikbaar te houden werd ter vervanging van het Groot Noordhollandsch Kanaal het aanzienlijk kortere Noordzeekanaal gegraven (Wagenaar 1987). Het Noordzeekanaal werd tussen 1865–1876 aangelegd door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het IJ. De aanleg van het kanaal werd gefinancierd door de verkoop van de ingepolderde grond van o.a. de Houtrakpolder en de Grootte IJpolder (Jansen 1962). Na de drooglegging van het IJ konden boeren en landarbeiders zich in de polders vestigen. Ook op Ruigoord nam het aantal inwoners toe en werd een eigen kerk gesticht (Sliggers 1971).

Bijkomend gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal was de groei van het scheepsverkeer en de uitbreiding van het havengebied. Aanvankelijk kreeg deze uitbreiding gestalte in de vorm van de Oostelijke Handelskade (Wagenaar 1987). Met het oog op de toekomstige havenuitbreiding ten westen van Amsterdam werd in 1918 gestart met de verkoop van de landerijen in de Grootte IJpolder aan de Gemeente Amsterdam. De daadwerkelijke ontwikkeling van het westelijk havengebied is in de jaren '60 van de 20ste eeuw gestart. Hiervoor werden de IJpolders opgespoten met een dikke zandlaag en doorgraven met insteekhavens zoals de Aziëhaven, de Australië- en de Sonthaven. Ook de Houtrakpolder kreeg in de jaren '70 een bestemming als havengebied. In 1998 is men hier begonnen met de aanleg van de Afrikahaven. Door de aanleg van het westelijke havengebied is de oorspronkelijke infrastructuur nagenoeg geheel verdwenen.

Archeologische inventarisatie

In stadsdeel Westpoort heeft sporadisch archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Wel zijn binnen het plangebied en in de nabije omgeving ervan in het verleden enkele archeologische waarnemingen gedaan. De waarnemingen bieden inzicht in de kwaliteit van mogelijke archeologische resten in dit gebied.



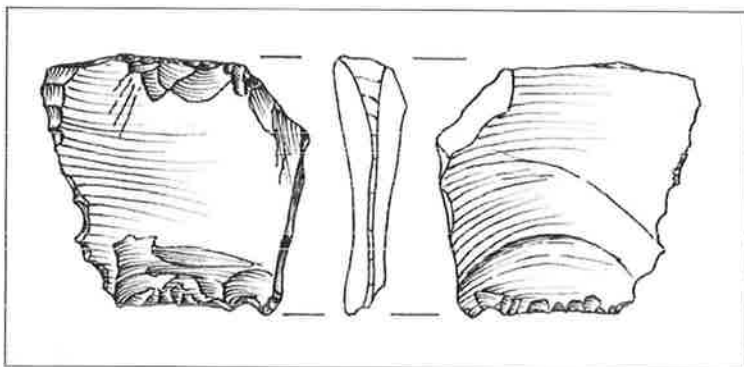
7 Locaties van archeologische waarnemingen in Westpoort ten opzichte van plangebied Ruigoord (in geel).
1: HOU, archisnummer 37807, waarneming op Ruigoord. 2: archisnummer 38806, waarneming aardewerk uit middeleeuwen. 3: Archisnummer 43006, waarneming van een scheepswrak. 4: HRN, archisnummer 15188, waarneming vuurstenen sikkels. 5: AFR, archeologisch onderzoek Afrikahaven.

In de Houtrakpolder ter hoogte van het voormalige eiland Ruigoord zijn in 1970 meerdere fragmenten aangetroffen van middeleeuwse kogelpotten en grijsbakkend aardewerk. Dergelijk aardewerk diende als kookgerei en dateerde tussen 1250 en 1500. Tijdens deze waarneming is ook houtskool gevonden dat eveneens uit de periode 1250-1500 stamde.¹ Aardewerk uit deze periode is eveneens aangetroffen op voormalige buitendijks land langs de IJdijk.²

In 1992 is tijdens bouwwerkzaamheden een scheepswrak gevonden bij Halfweg, ten westen van de Grote Braak. Van het wrak is geen nadere datering bekend.³

In de diepere bodemlagen van het IJ zijn op verschillende plaatsen prehistorische resten aangetroffen. In 1960 is ter hoogte van het voormalige veeneiland De Hoorn een vuurstenen sikkkel gevonden uit de Late Bronstijd (1.100-800 v. Chr.).⁴ Tussen 1997 en 2000 heeft de afdeling Archeologie van BMA de ontgraving van de Afrikahaven begeleid om de bodemopbouw en stratigrafie te documenteren.⁵ Hierbij is vastgesteld dat het ophogingspakket zand minimaal 2 m dik is en dat de top van het originele maaiveld varieerde tussen de 2,00 - 2,50 m ÷ NAP. De overgang van het Hollandveen naar de onderliggende mariene afzetting werd ingemeten op 4,28 m ÷ NAP.

Bij de ontgraving van het havenbekken (tot 15,50 m ÷ NAP) is een slagtang van een mammoet, afkomstig uit het pleistocene zand (12,00 - 15,50 m ÷ NAP), geborgen. Het archeologisch onderzoek bood niet alleen inzicht in de landschapsontwikkeling, maar leverde ook bewijs voor menselijke activiteiten in de Bronstijd en/of het Neolithicum, in de vorm van een bewerkt stuk hout en een vuursteenschrapeer (fig. 6)(Veerkamp 2001).



6 Vuursteenschrapeer aangetroffen bij de ontgraving van de Afrikahaven

¹ ARCHISnr. 37807

² ARCHISnr. 37806

³ ARCHISnr. 43006

⁴ ARCHISnr. 15188, topocode HRN

⁵ Topocode AFR

4 Evaluatie en aanbeveling

Uit de ontwikkelingsgeschiedenis en voorgaand archeologisch onderzoek (paragraaf 3) blijkt dat binnen het plangebied Vopak Terminal Westpoort rekening moet worden gehouden met de (gedeeltelijke) aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Op grond van de beschikbare archeologische- en historische gegevens is een archeologische beleidskaart opgesteld voor het gehele plangebied Ruigoord (bijlage 1). Uit de waardestelling voor het gehele plangebied Ruigoord vloeide een tweede beleidskaart voor het plangebied Vopak Terminal Westpoort voort (bijlage 2). De kaart geeft een gedifferentieerd beeld van de archeologische verwachting met de daaraan gekoppelde beleidsmaatregelen. Er is sprake van een clustering van de volgende archeologische zones.

- A Bedijking Ruigoord (bruine lijnen).
- B Het veeneiland Ruigoord met bewoningssporen en verkavelingsporen uit de ontginningsperiode (12de-13de eeuw) en bewoningssporen uit de Nieuwe Tijd (16de-19de eeuw) (lichtgroen).
- C Zone met historische bebouwing op Ruigoord met mogelijke sporen van bewoning uit de Nieuwe Tijd (16de-19de eeuw) (rood).
- D Sloten voor de afwatering (blauwe lijnen)
- E Het voormalige IJ en Houtrak, later poldergebied (lichtblauw)
- F Afrikahaven (arcering).

Voor het voormalige eiland Ruigoord en voor het omringende terrein van de Houtrakpolder betreft de archeologische verwachting de (pre)middeleeuwse periode. Aangezien eventuele archeologische overblijfselen uit deze periode zich op de oorspronkelijke ondergrond van veen bevinden of op de oude IJ-bodem zijn neergeslagen, geldt deze verwachting vanaf een niveau van circa 2 m ÷ NAP, rekening houdend met het feit dat het huidige maaiveld uit een ophogingspakket van opgebracht zand bestaat. Het onderzoek bij de aanleg van de Afrikahaven heeft uitgewezen dat de ondergrond in het plangebied naast het havenareaal archeologische kwaliteit heeft wat betreft prehistorische overblijfselen. Deze verwachting geldt in ieder geval tot de toenmalige maximale ontgravingsdiepte 15,5 m ÷ NAP. In principe kunnen ook archeologische waarden in het ontgraven havenareaal zelf aanwezig zijn in grondlagen dieper dan 15,5 m ÷ NAP.

Op basis van de archeologische verwachting gelden binnen het plangebied de volgende beleidsmaatregelen.

Zones A t/m D

Deze zones hebben een hoge archeologische verwachting vanwege het feit dat hier het voormalige veeneiland Ruigoord was gesitueerd. Hier kan bebouwing voorkomen, waarvan de locatie deels wordt onderbouwd door historische kaarten. Verder zijn hier overblijfselen van landschappelijke elementen en infrastructuur (dijken) te verwachten. Toekomstige ontgravingen zullen deze archeologische waarden aantasten. Er is onderscheid te maken tussen overblijfselen met een wijde verspreiding (middeleeuwse ontginningsporen en bewoning) en met een

meer vaste zonering en localisering (dijken). Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een afdekkend zandophogingspakket. De overgang van dit pakket naar het oorspronkelijke maaiveld is tijdens het Afrikahaven-project ingemeten tussen 2 en 2,5 m ÷ NAP. Daarom geldt hier als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 100 m² en dieper dan 2 m ÷ NAP in de bouwplanvorming een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) dient te worden opgenomen. Het IVO kan mogelijk leiden tot een Archeologische Opgraving (AO) indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Zone E

De verspreiding van archeologische waarden binnen deze zone heeft een lage concentratie. Het gaat daarbij om los materiaal uit verschillende periodes die bij de oever van het eiland en in de bodem van het voormalige IJ zijn neergeslagen, waaronder maritieme overblijfselen. Voor deze zone geldt daarom een lage archeologische verwachting. Afhankelijk van de grootte en de diepte van de toekomstige ontgraving zullen archeologische waarden worden aangetast. In deze situatie geldt als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 2.500 m² en dieper dan 2 m ÷ NAP in de bouwplanvorming een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) dient te worden opgenomen. Het IVO kan mogelijk leiden tot een Archeologische Opgraving (AO) indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Zone F

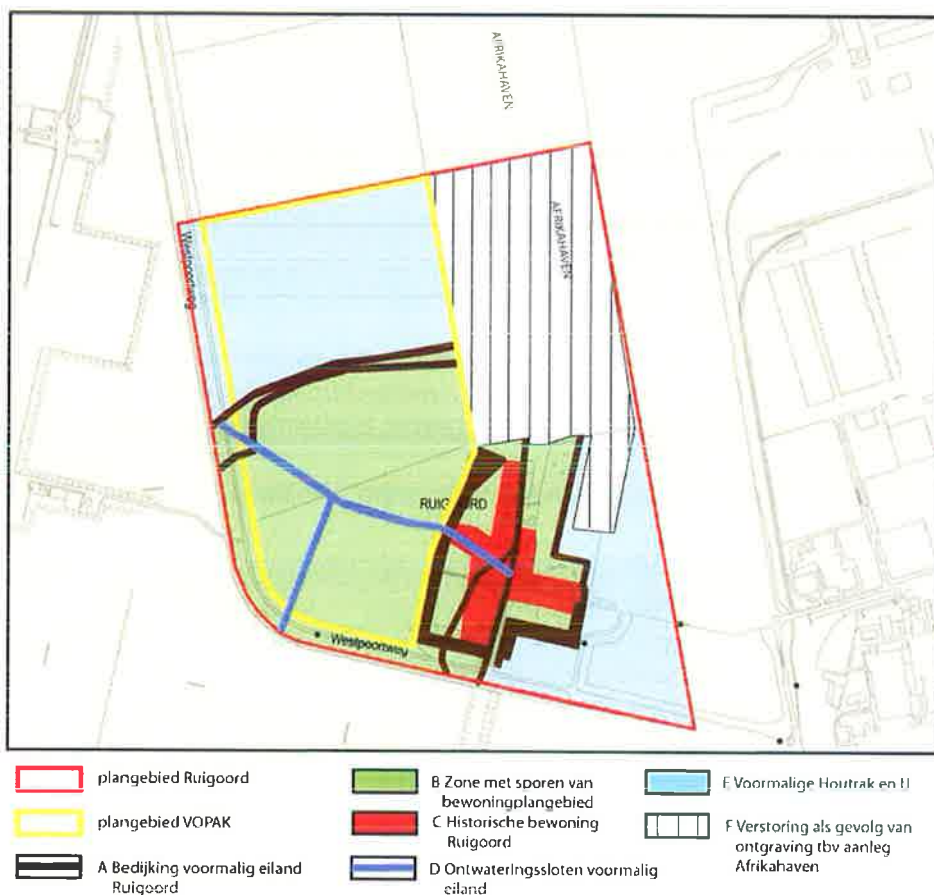
Vanwege de reeds uitgevoerde ontgraving zijn in de Afrikahaven geen archeologische waarden aanwezig tot 15,5 m ÷ NAP. Bij toekomstige bodemingrepen binnen het bestaande havenareaal is archeologisch veldonderzoek vooraf niet nodig. Aangezien prehistorische overblijfselen zich op diepere niveau's kunnen bevinden is het nodig om bij grondroerende werkzaamheden die dieper gaan dan 15,5 m ÷ NAP en bovendien een oppervlakte hebben die groter is dan 150.000 m², een archeologische begeleiding of een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) op te nemen. Het IVO kan mogelijk leiden tot een Archeologische Opgraving (AO) indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

De aanwezigheid van een zware afdekking in de vorm van een ophogingspakket van zand over het hele plangebied maakt een IVO door middel van proefsleuven (of boringen) moeilijk uitvoerbaar vooraf. Een dergelijke IVO is effectiever in te passen bij verdieping of ontgraving van grotere oppervlakten van het plangebied.

Literatuur

- BMA, *Ruimte voor Geschiedenis. Beleidsnota Monumenten en Archeologie Amsterdam 2005-201*, Amsterdam 2005.
- Braam, A. van, 'Zaandam in de Middeleeuwen', *Hollandse Studiën* 30, Hilversum 1993.
- Gawronski, J., 'Amsterdam havenstad', *Geschiedenis van Amsterdam. Zelfbewuste stadstaat 1650-1813*, Amsterdam 2005, 14-19.
- Hoppenbrouwer, P.C.M., 'De Hollandse economie ca. 975 - ca. 1570', in: T. de Nijs, E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland tot 1572*, Hilversum 2002, 103-118.
- Jansen, L., 'Geschiedenis van de Groote IJpolder', *Ons Amsterdam* 14 (1962), 89-91.
- Provincie Noord-Holland, *Cultuur Verbindt. Cultuurnota 2005-2008 Provincie Noord-Holland*, Haarlem 2004.
- Schmall, H., 'Met de trekschuit naar Amsterdam. Twee eeuwen openbaar vervoer', in W.F. Heinemeijer, M.F. Wagenaar, *Amsterdam in Kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen 1987, 68-69.
- Sliggers, B.C., 'Ruigoord van ontstaan tot ondergang', *Holland* 3 (1971), 181-196.
- Veerkamp, J.A.G., *Inventarisatie archeologische aandachtspunten bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn*, Amsterdam 1997, 10-31.
- Veerkamp, J.A.G., *Afrikahaven, een mammoet in Amsterdam. Archeologische Begeleiding ontgraving Afrikahaven*, Amsterdam 2001.
- Wagenaar, M.F., 'Nieuwe scheepvaartverbindingen. Holland op zijn smalst en Holland op zijn langst', Heinemeijer, W.F. en M.F. Wagenaar, *Amsterdam in Kaarten. Verandering van de stad in vier eeuwen cartografie*, Ede/Antwerpen 1987, 160-161.
- Weerts, H., P. Cleveringa, W. Westerhoff en P. Vos, 'Nooit meer: Afzettingen van Duinkerke en Calais', *ARCHEObrief* 2 (2006), 28-34.

Bijlage 1 Archeologische beleidskaart plangebied Ruigoord



Beleid zones A t/m D: Hoge archeologische verwachting. Bij planvorming groter dan 100 m² en dieper dan 2 m +NAP dient rekening te worden gehouden met een IVO. Het IVO kan mogelijk leiden tot een AO indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

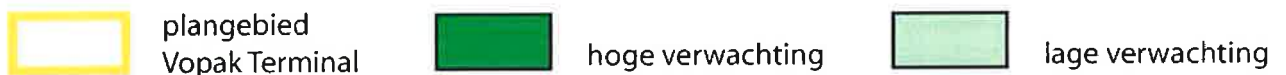
Beleid zone E: Lage archeologische verwachting. Bij planvorming groter dan 2.500 m² en dieper dan 2 m +NAP dient rekening te worden gehouden met een IVO. Het IVO kan mogelijk leiden tot een AO indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Beleid zone F: Lage archeologische verwachting. Bij de aanleg van de Afrikahaven zijn de archeologische waarden tot op een diepte van 15,5 m +NAP verstoord. Bij ontgravingen die niet dieper dan 15,5 m +NAP gaan is het niet noodzakelijk om vooraf archeologisch onderzoek in de planning op te nemen. Bij planvorming groter dan 150.000 m² en dieper dan 15,5 m +NAP dient rekening te worden gehouden met een IVO. Het IVO kan mogelijk leiden tot een AO indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Opmerkingen bij de kaart

1. De situatie op de kaart is een interpretatie van archeologische- en historische gegevens. De werkelijke locaties of begrenzingen van de cultuurhistorische elementen in situ, bijvoorbeeld de strook met bewoningssporen, kan daarom afwijken van de op de kaart afgebeelde situatie. Onderzoek in het veld is noodzakelijk voor nadere verificatie.
2. Dit advies geldt alleen voor het met rood omlijnde gebied. Voor het omliggende gebied is geen definitief archeologisch beleid vastgesteld.

Bijlage 2 Archeologische beleidskaart plangebied Vopak Terminal Westpoort



Hoge archeologische verwachting (zones A en B)

Bij planvorming groter dan 100 m² en dieper dan 2 m +NAP dient rekening te worden gehouden met een IVO. Het IVO kan mogelijk leiden tot een AO indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Lage archeologische verwachting (zone E)

Bij planvorming groter dan 2.500 m² en dieper dan 2 m +NAP dient rekening te worden gehouden met een IVO. Het IVO kan mogelijk leiden tot een AO indien er voldoende aanwijzingen zijn voor archeologische resten die documentatie en berging behoeven. Voor IVO en AO is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Colofon

Datum: 18 juni 2007
Status: Definitief
Aanvrager: Haskoning Nederland B.V. Milieu
Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
Contactpersoon: M.C.C. Brink
020-5697700
Redactie: dr. J.H.G. Gawronski
Tekst: drs. L.F. de Leeuw
Tekeningen: drs. L.F. de Leeuw, R. Tousain
Inhoudelijke controle: dr. J.H.G. Gawronski

© Bureau Monumenten & Archeologie, Gemeente Amsterdam, 2007

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op enigerlei andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.