



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

Cultuurhistorische Ijsselmeerbiografie

Utrecht, Gelderland, Overijssel en Flevoland

Colofon

Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie Utrecht, Gelderland,
Overijssel en Flevoland

Auteurs: Gelders Genootschap: Elyze Storms-Smeets,
Simon van den Bergh, Gerard Derks
Het Oversticht: Mascha van Damme, Marlies Terpstra,
Maartje van Hellemond

Het rapport is tot stand gekomen in samenwerking met:
Gelders Genootschap en Het Oversticht

Beeld omslag: VVV Urk
Tekstredactie: Eelco Beukers tekst en productie
Vormgeving: Wijz werkt!

Opdrachtgever: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Postbus 1600
3800 BP AMERSFOORT
www.cultureelerfgoed.nl
© Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed 2017

Inhoud

1 Inleiding	5	5 Wonen en leven	41
2 Land en water	7	Inleiding	41
Inleiding	7	Steden aan de oostkust van de Zuiderzee	42
Van Lacus Flevo tot IJsselmeer	7	Landbouw en veeteelt	42
Veenontginning en wateroverlast	7	Ondergang en opkomst Zuiderzeecultuur	42
Dijkaanleg	8	Wonen en werken op het nieuwe land	43
Strandwallen	9	Opkomst van de recreatie	43
Zuiderzeewerken	10	Voorbeelden	45
Nieuw land	10	Burcht van Kuinre	45
Voorbeelden	11	Bestuurscentrum Vollenhove	45
Eemland	11	Waterkeringen	47
Zuiderzeedijken	12	Boerderijerven en woonkernen	47
Polder Mastenbroek	13	Recreatiegebied Ketelhaven	49
Urk en Schokland	15	Almere	51
Woud van Ongenade	16	Literatuur	53
Noordoostpolder	17	Websites	57
Flevopolder	18	Illustratieverantwoording	59
3 Handel	21		
Inleiding	21		
Opkomst Hanzehandel en -steden	21		
Handel in bouwmaterialen en brandstoffen	22		
Voorbeelden	23		
Vergane schepen	23		
De Hanzesteden Harderwijk, Elburg en Kampen	24		
Bentheimer zandsteen	25		
Kalkovens	26		
Hollandse invloeden in oostelijke handelsplaatsen	28		
Matten en tapijten	29		
4 Visserij	31		
Inleiding	31		
Een belangrijke bron van inkomsten	31		
Specialisatie in visvangst	31		
Vissersschepen	31		
Aan visserij gerelateerde bedrijvigheid	32		
Einde van de Zuiderzeevisserij	33		
Voorbeelden	34		
Botterwerf Elburg	34		
Nieuwe haven Spakenburg	34		
Havenhoofd Kuinre	35		
Visserswoningen Urk	36		
Oude vissershaven van Vollenhove	38		

1. Inleiding

1. Inleiding

Als je rond het IJsselmeergebied rijdt, vind je op veel plaatsen nog bijzondere landschappen, gebouwen en ander markante zaken die herinneren aan een rijk en roemrucht verleden. Om het verhaal van het IJsselmeergebied en het voormalige Zuiderzeegebied nu en in de toekomst te kunnen blijven vertellen zullen we daar zorgvuldig mee om moeten gaan. Dat kan door cultuurhistorie in te zetten bij ruimtelijke opgaven, door cultuurhistorische waarden in stand te houden, in te passen of zorgvuldige te transformeren. We geven in dit deelrapport over de zuid- en oostzijde van het gebied (de provincies Utrecht, Gelderland, Overijssel en Flevoland) een overzicht van de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied en de landschappelijke, aardkundige en cultuurhistorische karakteristieken.

In vier hoofdstukken gaan we achtereenvolgens in op de samenwerking tussen de mens en het water, handel, visserij en het wonen en leven rond het IJsselmeer. Elk hoofdstuk start met een algemeen verhaal, waarna het onderwerp aan de hand van een aantal voorbeelden en concrete locaties verder wordt toegelicht. Het IJsselmeergebied kent een lange geschiedenis met voortdurende gedaantewisselingen. Vandaag de dag zien we op veel plaatsen nog aspecten uit diverse perioden die de rijkdom van weleer uitstralen en soms ook het verval laten zien. De veelheid aan informatie is geïnventariseerd en geanalyseerd, waarna een selectie is gemaakt van een twintigtal karakteristieken aan de hand waarvan we het verhaal van de zuidoostkant van het IJsselmeergebied vertellen. Samen geven zij duidelijk blijk van de grote diversiteit in het gebied, van de gelaagdheid van het landschap en de waardevolle ruimtelijke karakteristieken.

2. Land en water

2. Land en water

Inleiding

Het gebied dat we nu het IJsselmeer noemen, heeft in het verleden heel verschillende gedaanten gehad. De mens speelde in dit veranderingsproces een belangrijke, actieve rol, maar moest af en toe ook lijdzaam toezien. Voordat we de mens introduceren, is daarom een snelle blik op het natuurlijke systeem noodzakelijk.

Van Lacus Flevo tot IJsselmeer

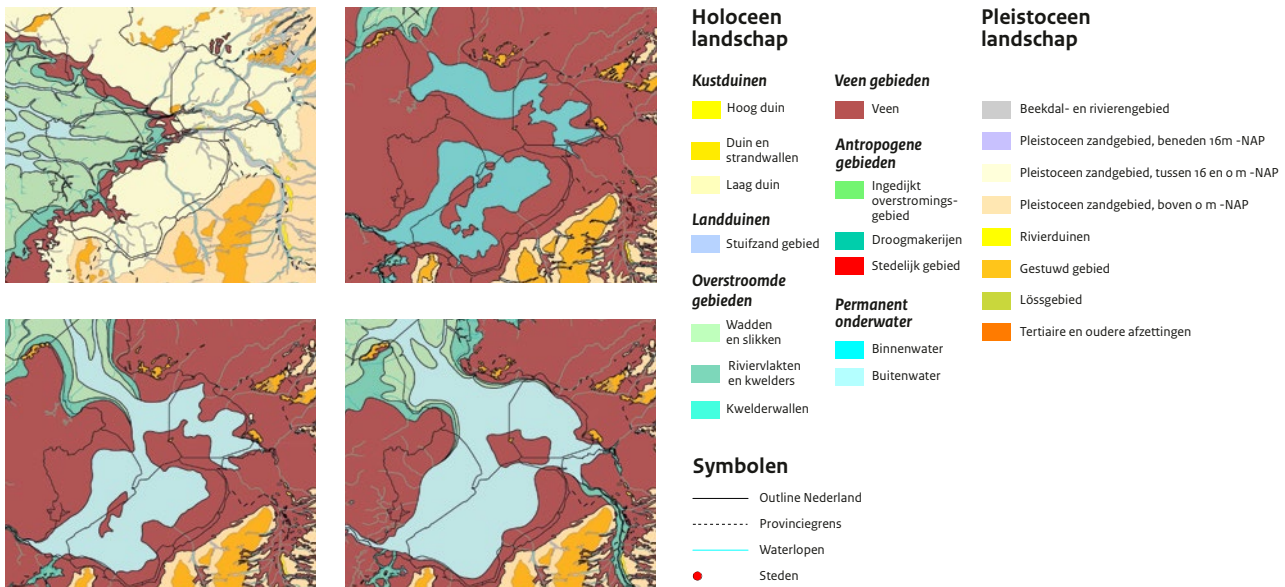
Het huidige IJsselmeer is het hart van een zeer dynamisch watersysteem, dat al eeuwen aan verandering onderhevig is. De Romeinse geograaf Pomponius Mela beschreef in zijn *De Chorographia* (44 n.Chr.) het 'Lacus Flevo' (Flevomeer) als een merencomplex dat in verbinding stond met de zee. Na de Romeinse tijd ontwikkelde het Flevomeer zich onder invloed van de zee tot het zoutwatermeer Aelmeer, dat in de late middeleeuwen veranderde in een zoute binnensee, de Zuiderzee. Deze transformatie had waarschijnlijk meerdere oorzaken, zoals zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering, het oxideren en inklinken van veengebieden, het vergraven van veen voor zoutwinning en brandstof, en het wegslaan van laaggelegen land bij overstromingen.

Om het achterland tegen het water te beschermen legden bewoners rondom het kustgebied van de Zuiderzee stapsgewijs dijken aan. In het algemeen gaat men ervan uit dat de bedijking van de kust in de tweede helft van de veertiende eeuw gereed was. Aan de kust speelden visserij en handel een grote rol, wat leidde tot een kralensnoer aan dorpen en steden.

Ondanks de bedijking bleef het gevaar van overstroming groot, vooral wanneer bij noorder- of noordwesterstormen het water in zuidelijke richting werd opgestuwd. Na de grote overstroming in 1916 werd besloten de Zuiderzee af te sluiten en gedeelten in te polderen. Dit gebeurde op basis van het plan van ingenieur Cornelis Lely (1854-1929), sinds 1891 (met lange onderbrekingen) minister van Waterstaat.

In 1927 begon de aanleg van een dam tussen Noord-Holland en Friesland – de Afsluitdijk – die in 1932 gereed was. De Zuiderzee werd hierdoor een groot, met zoetwater gevuld meer: het IJsselmeer. Dit meer werd gedeeltelijk ingepolderd. Achtereenvolgens ontstonden de Wieringermeerpolder (begonnen in 1927), de Noordoostpolder (1937) en de Flevopolder, bestaande uit Oostelijk Flevoland (1950) en Zuidelijk Flevoland (1959). Plannen voor de inpoldering van het Markermeer zijn nooit uitgevoerd; alleen de noordelijke dijk van de Markerwaard werd aangelegd. Technisch gezien werd het IJsselmeer met de voltooiing van de Houtribdijk in 1976 in tweeën gesplitst: het zuidelijke deel heet sindsdien het Markermeer.

De ontwikkeling van het IJsselmeergebied in vier stadia.



Veenontginning en wateroverlast

Aanvankelijk gebruikten de inwoners van de hoger gelegen dorpen aan de oost- en zuidrand van het Flevomeer het natte, uitgestrekte veengebied alleen maar extensief: als weidegrond en voor het steken van turf. Het gebied werd beperkt bewoond, bijvoorbeeld langs de veenrivieren, waar de ondergrond droger en steviger was door de goede afwatering. Ook wierpen de mensen hier terpen op om op te wonen. Dat gebeurde onder meer in de omgeving van Oosterwolde, waar de oudste terpen op grond van bodemvondsten kunnen worden gedateerd in de periode tussen 1050 en 1250.

De ontginning van de veengebieden ten behoeve van de landbouw nam enkele eeuwen in beslag. Dit geschiedde aanvankelijk op kleine schaal, zoals in de veengebieden bij Kuinre langs de rivier de Kuinder. De eerste ontginningen begonnen hier al in de tiende eeuw, onder toezicht van de heren van Kuinre en in opdracht van de bisschop van Utrecht. In de dertiende eeuw bestond de omgeving hier uit een aantal kleine ontgonnen gebieden met de aanzet van lintbebouwing, midden in de woeste gronden.

Door de ontwatering van het veen en het nieuwe landgebruik daalde het maaiveld in de veengebieden. Daardoor nam het aantal overstromingen toe en werden land en bewoners kwetsbaarder voor de invloed van het water. De Zuiderzee, in de late middeleeuwen ontstaan vanuit het Aelmere, was erg ondiep en kon bij storm veel water opstuwen, met overstromingen als gevolg. Door het geweld van het zeewater werd het veen op een aantal plekken geheel weggeslagen of bedekt met een dikke kleilaag.

Dijkaanleg

Aan de steeds groter wordende dreiging van het water probeerden de bewoners van het kustgebied een halt toe te roepen door dijken aan te leggen. Langs de veenrivieren lagen al dijkjes. De aanleg van rivier- en zeedijken en van dijken die nodig waren voor de inpoldering van veengebieden, nam vanaf de twaalfde eeuw een hoge vlucht.

Wanneer de bedijking van de Overijsselse Zuiderzeekust precies is voltooid, is onbekend, maar veelal wordt het jaar 1363 aangehouden. Toen waren bijvoorbeeld ook de meer grootschalige ontginning en inpoldering van de veengebieden binnen de huidige gemeente Oldebroek gereed: de polders van Oosterwolde, Oldebroek en Hattemberbroek dateren uit de elfde tot en met de veertiende eeuw. De langs de kust gelegen Zomerdijk van de Polder Oosterwolde werd vanaf 1359 aangelegd en in later tijd opgehoogd.

De ingepolderde gebieden loosden hun overtollige water via uitwateringssluizen, zogenoemde zijlen, op zee. Bemaling van de polders werd in de loop der eeuwen een steeds grotere noodzaak, doordat de mogelijkheden voor natuurlijke afwatering via de zijlen bij laagtij afnamen. Het maaiveld in veel polders was namelijk door inklinking van het veen steeds lager komen te liggen. Aanvankelijk geschiedde de bemaling met poldermolens, later met stoomgemalen en ten slotte met elektrische gemalen.

Ondanks de bescherming door dijken bleef er sprake van wateroverlast, nu als gevolg van dijkdoorbraken. Deze kwamen in de periode tussen 1250 en 1600 veelvuldig voor. Diverse kolken getuigen daar nog van, zoals de Wakolk bij de Winterdijk in de Polder Oosterwolde.

Ter verbetering van de afwatering in het grensgebied tussen de huidige provincies Gelderland en Overijssel gaf de hertog van Gelre in 1377 toestemming tot het graven van een wetering op de grens van het Kamperveen en Oosterwolde. Deze zogenoemde Geldersche Gracht werd de definitieve grens tussen het Oversticht en het Gelderse gebied. Verder bleef men ook na de bedijkingen terpen aanleggen. In de Polder Oosterwolde dateren de jongste terpen uit de periode tussen 1250 en 1500.



Polder Arkemheen, Nijkerk. Machinistenwoning bij het stoomgemaal Arkemheen, ondergebracht in het achthoekige, bakstenen ondergedeelte van de voormalige poldermolen Hertog Reynout uit 1860.



Uitsnede van een kaart van de Zuiderzee en de kuststreek tussen Elburg en Veenhuizen, 1534.

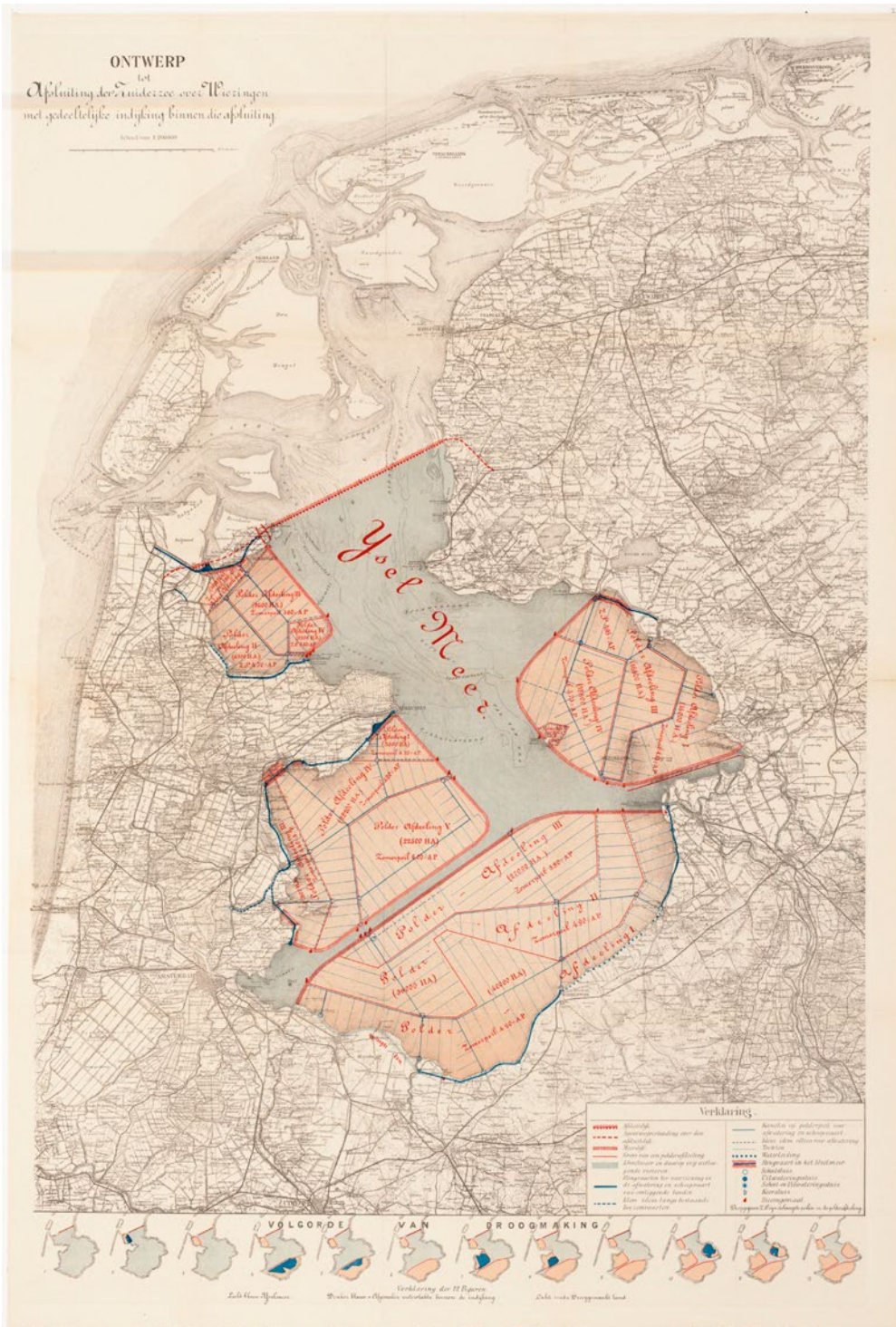
Strandwallen

Tussen Harderwijk en Elburg was de noodzaak van dijk aanleg minder dringend. Door golfwerking werden hier vermoedelijk van de dertiende tot en met de vijftiende eeuw grofzandige strandwallen gevormd. Deze wallen vormden enkele eeuwen lang een natuurlijke barrière tegen het opdringende zeewater.

Van deze strandwallen, die deels met bos zijn begroeid, zijn vier stukken gespaard gebleven. Ook tegenwoordig zijn ze nog goed herkenbaar in het landschap. De hoogste delen steken ca. 2 m uit boven het achterland. Andere delen zijn omstreeks 1900 verdwenen. Men vond deze droge zanden van weinig nut en liet ze in zee kruien. In Harderwijk was een ontginningsmaatschappij die hierin gespecialiseerd was.



Kaart van de Zuiderzee, afkomstig uit het Visboeck van Adriaen Coenen, 1579.



Ontwerp tot afsluiting van de Zuiderzee van Cornelis Lely, 1892.

Zuiderzeewerken

In 1848 werden de eerste plannen gepresenteerd voor het droogleggen van delen van de Zuiderzee. Doel was zoveel mogelijk vruchtbaar land te creëren. De ontwerpers, Jakob Kloppenburg en Pieter Faddegon, zagen het bovendien als een middel tot 'verheffing' van handel, scheepvaart en landbouw. Deze en latere plannen strandden echter. In 1886 werd de Zuiderzeevereniging opgericht. Belangrijk lid, en later voorzitter, was ingenieur Cornelis Lely. In 1891 kwam Lely met zijn plan voor afsluiting van de Zuiderzee, inclusief de drooglegging. Veel vissers protesteerden: zij vreesden door de afsluiting hun broodwinning te verliezen.

Na de watersnoodramp van 1916, die veel schade veroorzaakte, nam het parlement in 1918 de Zuiderzeewet aan en besloot zo tot de afsluiting en drooglegging van de Zuiderzee. Belangrijkste doelen van de afsluiting waren: het vergroten van de veiligheid van kustbewoners, het creëren van nieuwe landbouwgrond, het verkorten van de kustlijn waardoor minder dijkonderhoud nodig was, en het aanleggen van een kortere landverbinding tussen Noord-Holland en Friesland.

Nieuw land

De grootste overwinning van de mens op het water was de creatie van nieuw land op deze grote schaal. Met het aannemen van de Zuiderzeewet in 1918 werd niet alleen besloten tot aanleg van de Afsluitdijk, maar ook tot inpoldering van grote delen van de voormalige Zuiderzee. Hier werd nieuw land gemaakt.

De Wieringermeerpolder was de eerste polder van de Zuiderzeewerken en werd nog aangelegd voor de totstandkoming van de Afsluitdijk. De versnelde aanleg van deze polder hing samen met de grote behoefte aan landbouwgrond in Nederland. De Noordoostpolder (NOP) was de eerste droogmaking na de aanleg van de Afsluitdijk en kan in die zin worden bestempeld als de eerste echte IJsselmeerpolder. De Flevopolder (Oostelijk en Zuidelijk Flevoland) is de grootste inpoldering van Nederland. Het 'nieuwe' land ligt lager dan het water van het IJsselmeer, omdat het in feite de oude, drooggelegde Zuiderzeebodem is.

Voorbeelden

Eemland

Het Eemland, ten zuiden van het Aelmeer, kon tot aan de bedijkingen op natuurlijke wijze afwateren via de rivier de Eem. De ontginning van het veen- en broekgebied aan weerszijden van de Eem vond in fasen plaats. De zeer vroege veenontginning van Ark(e), midden negende eeuw, was uitzonderlijk. Vanaf de twaalfde eeuw werden de veengebieden op grotere schaal ontgonnen. Dwars op de Eem, die als ontginningsbasis fungeerde, werden parallel aan elkaar afwateringsloten, zogenoemde weteringen, gegraven. In het Eemland behoorde een groot deel van de natte wildernis aan de bisschop van Utrecht. Om meer bouwland te creëren, en tegelijkertijd het grondbezit te claimen, liet hij het veengebied op systematische wijze ontginnen. De bisschop verkocht woeste gronden aan ontginners, waarbij hij met de ‘copers’ afspraken maakte, onder meer over de lengte en breedte van de te ontginnen percelen. Deze copeontginningen werden gekarakteriseerd door een regelmatige percelering en rechte bewoningssassen. We vinden ze rondom Bunschoten, maar ook bij de polders Zeldert, Duist en De Haar ten oosten van Ter Eem en bij Hamersveld en Leusbroek nabij Leusden. Gebieden die op kleinschalige wijze zijn ontgonnen, bijvoorbeeld door lokale boeren, zijn te herkennen aan meer onregelmatige strook- en blokvormige percelen, zoals het onder Hoogland gelegen Calveen.

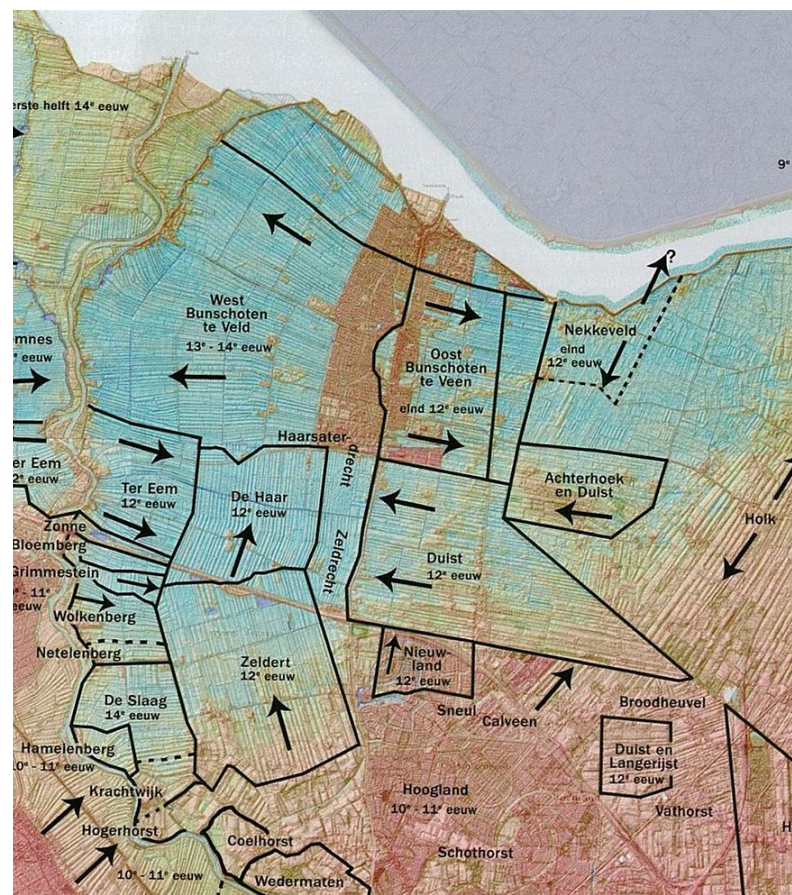
Door inklinking kwamen de veengebieden steeds lager te liggen, waardoor ze kwetsbaar werden voor overstromingen. De dijken en de afsluiting van de Zuiderzee verbeterden de veiligheid aanmerkelijk, maar nog steeds is het gevaar van overstromingen niet geweken. Als de dijken in het Eemland breken, zullen grote delen land, vele huizen en boerderijen en zelfs een deel van de stad Amersfoort overstromen.

Bij de twee ruilverkavelingen in de twintigste eeuw zijn de landschappelijke karakteristieken in stand gebleven doordat men voortborduurde op de ontginningspatronen. Zo zijn de smalle, langgerekte kavels, min of meer haaks op de Eem, in de zone langs het Eemmeer behouden gebleven, net als de sloten tussen deze kavels. De Eemnesserpolder wordt aan de noordzijde afgesloten door de kaarsrechte Goyersgracht, die tevens de grens vormt tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland. Deels parallel aan de Goyersgracht ligt de Zomerdijk. Kenmerkend voor deze dijk is zijn kleinschalige en bochtige karakter. Na elke dijkdoorbraak werd geprobeerd de dijk te repareren, maar bij te diepe kolken werd de dijk er omheen gelegd.

De provincie Utrecht werkt op dit moment aan een dijkverhoging. Mogelijk zal dit ook op andere plekken langs het IJsselmeer nog gebeuren. Het is zinvol vooraf in kaart te brengen waar zich waardevolle elementen en structuren als oude dijken, kwelkaden, sluizen, haventjes etc. bevinden of bevonden, zodat de ontwer-

pers hiermee rekening kunnen houden. Zulke elementen kunnen dienen als versterking van het project, worden hergebruikt of als inspiratiebronnen dienen bij het ontwerp.

Ook de voortgaande schaalvergroting in de landbouw kan een bedreiging vormen voor het typische veenontginningslandschap, met zijn kenmerkende strokenverkaveling en sloten. Om hun kavels te vergroten en zo efficiënter te kunnen bewerken laten de boeren sloten dempen. Deze sloten zijn cultuurhistorisch waardevol vanwege de ontginningsgeschiedenis, maar hebben ook agrarisch nut (ze houden het vee binnen de kavels) en zijn van waterstaatkundig belang vanwege hun watervoerende functie. Recreatie en natuurontwikkeling zijn mogelijk binnen het veenweidekarakter van het gebied (denk aan weidegronden met koeien en weidevogels), mits het verkavelingspatroon wordt gerespecteerd. Een goede ontwerper moet in staat zijn ook nieuwe opgaven naadloos in te passen en een nieuwe, waardevolle laag aan het gebied toe te voegen.



De veenontginningen in het Eemland, als afgebeeld in de Utrechtse Canon.

Zuiderzeedijken

Langs de Overijsselse Zuiderzeekust ontstond in de veertiende eeuw geleidelijk een aaneenschakeling van dijken, met benamingen als Kuinderdijk, Hammerdijk en Blokzijdijk. Het bedijkte land werd ontwaterd door middel van uitwateringssluizen, zogenoemde zijlen. Een voorbeeld is de uit 1313 daterende Baerlesiele bij Baarlo, waar de Steenwijker Aa destijds in de Zuiderzee uitmondde. In de naam van het dorp Blokzijl komt de ligging bij een dergelijke uitwateringssluis tot uitdrukking: het dorp ontstond in 1521 bij drie afwateringssluizen in de Zuiderzeedijk, namelijk de Giethoornse-, Steenwijker- en Vollenhoofsezijl. De laatste was de grootste en werd daarom ook de Grote Zijl genoemd; deze sluis wordt voor het eerst vermeld in 1375.

Over het keren en lozen van water maakten de bewoners afspraken, die werden vastgelegd in het dijkrecht. Deze afspraken betroffen het aanleggen, onderhouden en herstellen van dijken, het schoonhouden van sloten en weteringen, en het beheersen van het water. De oude buurtschap Cellemuiden, tussen het Zwarte Water en Genemuiden, kende al in 1308 een dergelijk dijkrecht. In het Land van Vollenhove dateert het oudst bekende dijkrecht uit 1363, uit de regeerperiode van bisschop-landsheer Jan van Arkel. De dijk functioneerde als waterkering, maar tussen Vollenhove en Kuinre was hij ook de belangrijkste verbindingsweg. Overigens was 'de' dijk destijds niet meer dan een meter hoog en niet breder dan een karrenpad. Pas later werd de Zuiderzeedijk enkele malen verhoogd en verbreed om de waterkering te verbeteren.

Na de aanleg van de Noordoostpolder veranderde de rol van deze dijken. De oude Zuiderzeedijk tussen Blokzijl en Kuinre kwam ver van het IJsselmeer te liggen en diende niet meer als grens tussen zee en land. Hij vormt nog wel een zichtbare scheiding tussen de Noordoostpolder en het oude land.

De dijken langs de voormalige Zuiderzee beschermden de ontgonnen kustgebieden tegen overstromingen. De kolken en bochten in de dijk herinneren aan vroegere dijkdoorbraken. Dat kernen als



Polderschuur of dijkmagazijn aan de Zomerdijk in de Polder Oosterwolde.



Een van de drie defensieloodsen die omstreeks 1950 in de Polder Oosterwolde werden gebouwd ten behoeve van de IJssellinie.

Kuinre en Blankenham en het in de Polder Oosterwolde gelegen Noordeinde aan de dijk liggen, duidt erop dat ze vroeg aan zee lagen. Op informatiepanelen kan de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis worden toegelicht.

Behalve de al genoemde uitwateringssluizen zijn ook andere met de dijken verbonden bouwwerken en gebouwen van belang, zoals gemalen, dijkmagazijnen, polderschuren en dienstwoningen. Een interessant voorbeeld is een ensemble in Noordeinde, bestaande uit de Gelderse Sluis met dienstwoning, een voormalig gemaal en een omstreeks 1950 gebouwde defensieloods. De defensieloodsen in de Polder Oosterwolde werden gebouwd als onderdeel van de IJssellinie en dienden onder meer als magazijn voor de schotbalken waarmee de sluisen in de Zomerdijk konden worden afgesloten. Bij Zalk kon IJsselwater worden ingelaten waarmee de polders Hattem, Zalk, Kamperveen en Oosterwolde onder water konden worden gezet om daarmee een barrière te vormen voor de vijand uit het oosten. In 1956 is deze IJssellinie alweer opgeheven.

Omdat dijken karakteristiek zijn voor de Zuiderzeekust in Overijssel, Gelderland en Utrecht, verdienen ze bij herinrichtingen speciale aandacht. Daarbij gaat het steeds om meerdere aspecten, zoals de ligging en het profiel van het dijktracé en de herkenbaarheid van het dijklichaam in het landschap. De oude Zuiderzeedijken die door Overijssel lopen, hebben nog wel een waterkerende functie, maar die is minder belangrijk geworden. Voor het zichtbaar houden van de wordingsgeschiedenis van het kustgebied is het vanuit cultuurhistorisch oogpunt van belang dat de gehele Zuiderzeedijk in stand blijft of wordt ingepast in nieuwe ontwikkelingen. Wanneer dijken moeten worden versterkt of verzaagd, kan dit gevolgen hebben voor het karakter van oude dijken, bijvoorbeeld door egaliseringswerkzaamheden of het recht-trekken van oude tracés. Toekomstige dijkverzueringen kunnen echter ook worden benut om de rol van de Zuiderzeedijk in zijn omgeving te versterken – en dan niet alleen als waterkering. Dat vergt wel een goed ontwerp en voldoende zorg.

Een fiets- en/of wandelroute over de gehele Zuiderzeedijk (met een totale lengte van ca. 400 km), met overnachtingen in de historische Zuiderzeestadjes, is een voor de hand liggende kans voor erfgoedrecreatie, al is momenteel het traject niet overal begaanbaar. De aanleg van paden kan de beleefbaarheid van het landschap vergroten. Door het historische karakter van de dijken, met hun vaak grillige tracés, in stand te houden of te herstellen kan de cultuurhistorie juist worden versterkt. Een goed dijkontwerp kan ook bijdragen aan het versterken van de oude relatie tussen het IJsselmeer, de dijk en de kernen langs de dijk.



De voormalige Zuiderzeedijk tussen het oude land (rechts) en het nieuwe land van de Noordoostpolder (links) (situatie 2010).



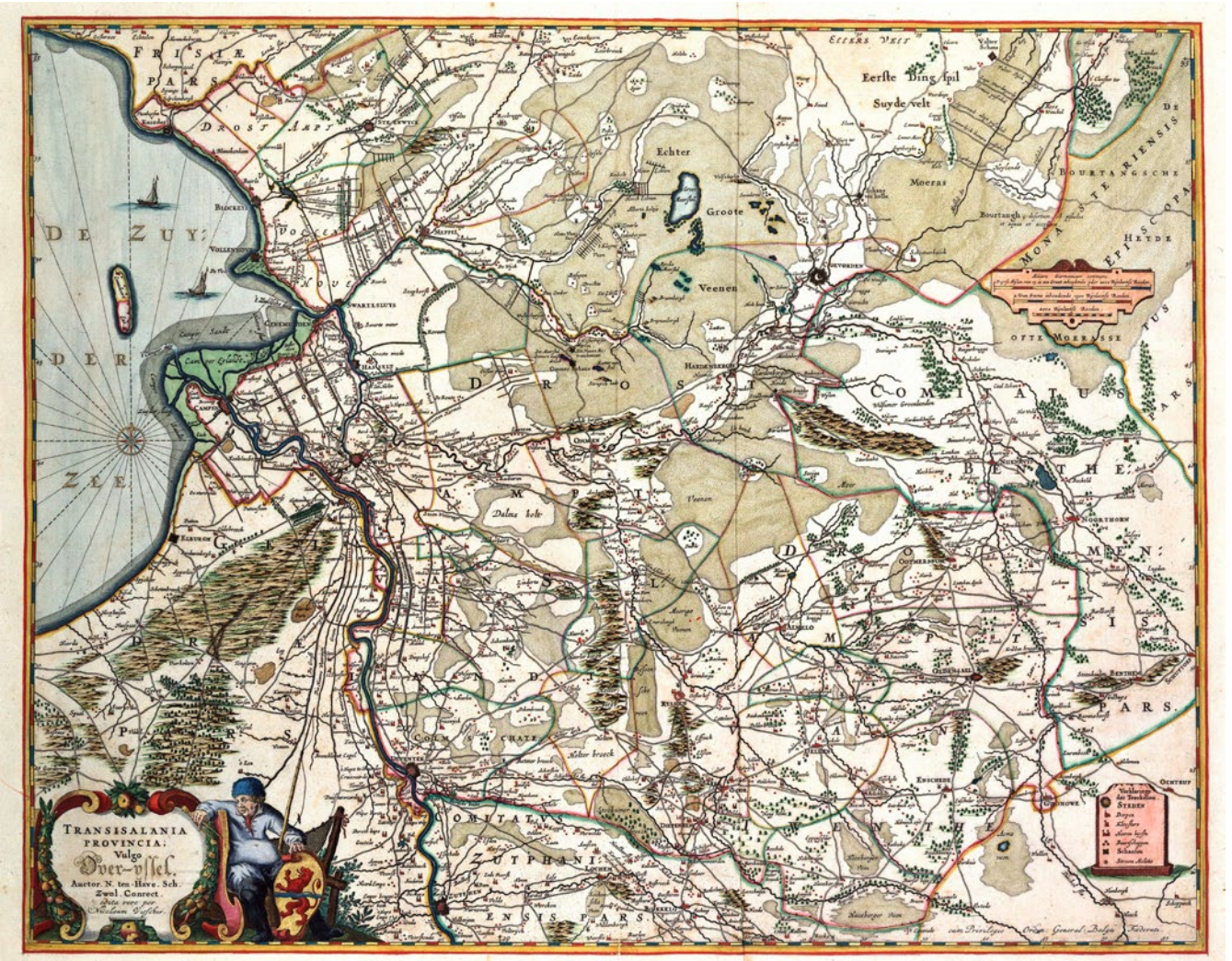
Zuiderzeedijk bij Elburg (situatie 1984).

Polder Mastenbroek

Tussen de IJssel en het Zwarte Water en de steden Kampen, Zwolle, Hasselt en Genemuiden ligt de Polder Mastenbroek. Dit ingepolderde veengebied bestond oorspronkelijk grotendeels uit moerasbos, waar de naam Mastenbroek naar verwijst.

Mastenbroek oogt tegenwoordig rustig, maar kent een spannende geschiedenis. Het was vrij lang betwist gebied. Bij de verdeling en ontginning van het veengebied in de veertiende eeuw waren

drie partijen betrokken: de bisschop van Utrecht als landsheer van het Oversticht, de Overstichtse adel die het gebied zelf in handen wilde hebben, en de opkomende steden. Na onderlinge strijd besloot de stad Kampen in 1363 tot een ruil met de bisschop: het gaf zijn rechten op Mastenbroek op en kreeg daarvoor het Kampereiland terug, evenals het recht op nieuw land in de IJsselmonding. Door middel van lijnrechte sloten en vaarten en uitwateringssluizen werd het gebied ontwaterd. Omstreeks 1390 kwam de ringdijk rond het gebied gereed en werd de ontgin-



Bij de monding van de IJssel is de Polder Mastenbroek met zijn geometrische patroon zichtbaar. Kaartuitsnede uit *Transisalanica Provincia, vulgo Over-Yssel* door N. ten Have, na 1681.

ning voltooid: pas vanaf dat moment was sprake van een echte polder. Het ontginningsplan kenmerkte zich door grootschaligheid, regelmatig verspreide bewoning langs rechte wegen en weteringen, en regelmatige en strookvormige verkaveling binnen grotendeels rechthoekige blokken. Deze grootschalige hoofdopzet met een geheel op zichzelf staand stelsel van wegen en weteringen is bijzonder voor veenontginningsgebieden uit de late middeleeuwen en vertoont eerder overeenkomsten met zeventiende-eeuwse droogmakerijen als de Beemster.

De oudste en belangrijkste weteringen waren de Bisschopswetering, Oude Wetering en Nieuwe Wetering, die nog altijd geheel of gedeeltelijk in het landschap herkenbaar zijn. De meeste weteringen deden in later tijd tevens dienst als trekvaart; langs de weteringen werden bovendien wegen aangelegd. Er kwamen vijf sluizen: Lutterzijl aan de Bisschopswetering, Venerieterzijl aan de Oude Wetering, Genemuiderzijl aan de Nieuwe Wetering, Hasselterzijl aan de Kamperwetering en de Zwolsche Zijl. Tussen 1364 en 1369 stichtte de bisschop een parochiekerk in Mastenbroek, die symbolisch in het midden van de polder werd gesitueerd, op het kruispunt van weteringen en wegen. De eerste kerk was waarschijnlijk opgetrokken van hout. Maar al in 1408 stond hier een stenen kerk, die in de loop der eeuwen meermalen

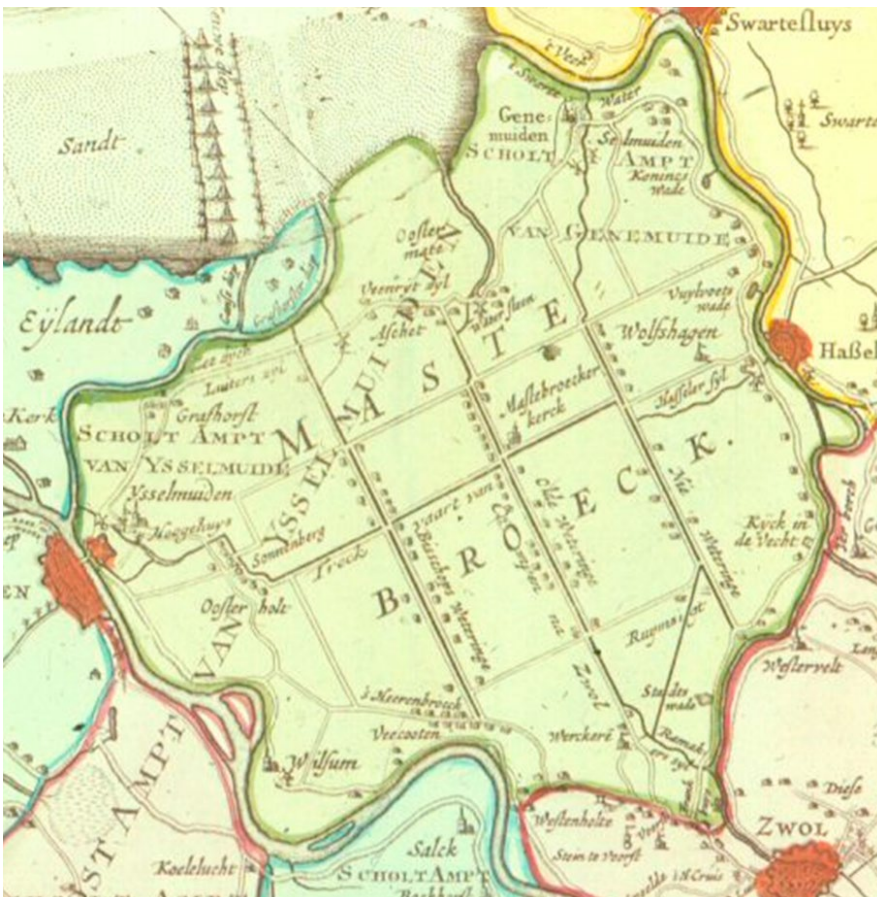
is hersteld en verbouwd. Bij de kerk van Mastenbroek was een overstapplaats voor de diverse trekvaartroutes. Snel na de start van de ontginning namen boeren het gebied gedeeltelijk in gebruik. Ze bouwden hun boerderijen op terpen. Rond de boerderijen plantten ze windsingels, vruchtbomen, struiken en geriefbosjes. De weteringen werden geflankeerd door bomenrijen.

Door inklinking van het veen daalde het maaiveld van de polder, wat zorgde voor wateroverlast. Met de komst van poldermolens en later gemalen verbeterde deze situatie.

In de twintigste eeuw raakte de polder deels bebouwd met woonwijken en industrieterreinen, onder meer vanuit Zwolle. Een belangrijke kwaliteit van de Polder Mastenbroek is het regelmatige verkavelingspatroon met weteringen en wegen, waarlangs de ontginning heeft plaatsgevonden. Kenmerkend zijn voorts het contrast tussen het open landschap en de door beplanting afgeschermden erven, en de veelal op terpen gesitueerde monumentale boerderijen. In tegenstelling tot het planmatig ingerichte centrale deel van de polder hebben de randen een minder rechtlijnig en grilliger karakter, met kleine buurtschappen als Westenholtte, Cellemuiden, Frankenhuis, 's-Heerenbroek, Wilsum, Oosterholt, Kamperzeedijk en Hasselterdijk.

In 1999 erkende de rijksoverheid de kwaliteiten van de polder door hem op te nemen in de Nota Belvédère. In 2006 volgde de aanwijzing van de Polder Mastenbroek samen met het Kampereiland als nationaal landschap IJsseldelta. De provincie Overijssel, de gemeenten Kampen, Zwolle en Zwartewaterland en het waterschap bewaken samen de instandhouding van het weidse landschap door middel van een ontwikkelingsvisie voor het gebied uit 2005.

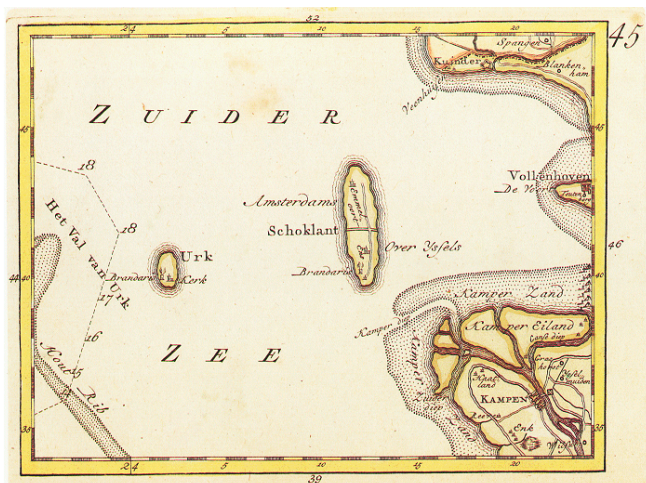
De instandhouding van dit cultuurhistorisch waardevolle polderlandschap is gebaat bij agrarisch gebruik, waarbij recreatief medegebruik en natuurontwikkeling ook een rol kunnen spelen. Vrijkomende agrarische bebouwing zou kunnen worden herbestemd tot (recreatie)woningen.



Polder Mastenbroek.

Urk en Schokland

In de Zuiderzee lagen enkele eilanden, waarvan Urk en Schokland (thans in de Noordoostpolder) de bekendste voorbeelden zijn. Het voormalige eiland Urk is een keileemopduiking, ontstaan in het pleistoceen. Overigens liggen bijvoorbeeld ook Texel, Gaasterland en Vollenhove op een dergelijke keileembult. Schokland was tot de late middeleeuwen deel van het vasteland en raakte tijdens het holoceen met een veenlaag bedekt. Door maaiveldvaling als gevolg van turfwinning en door een zware storm in 1450 werd het een eiland.



De eilanden Urk en Schokland. Kaart door Jan Christiaan Sepp, 1773.

Urk bleef tot 1939 een eiland. In een publicatie uit 1942 lezen we: 'De afsluiting bracht een slag toe aan zijn visscherij; de drooglegging maakte van het eiland Urk een stuk vasteland, voorhaven van een agrarisch kolonisatiegebied, afhankelijk van de economische ontwikkeling van dit nieuwe achterland.' De angst bestond dat Urk door afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee de visserij als belangrijkste inkomstenbron zou verliezen. Die verwachting kwam niet uit: de visafslag te Urk is momenteel de grootste van Nederland, terwijl ook de verwerkingsindustrie voor tong, schol en kabeljauw voor het grootste deel op dit voormalige eiland is gevestigd.

In 2007 is Urk aangewezen als rijksbeschermd dorpsgezicht, onder meer op grond van het bijzondere stratenpatroon en de bebouwingskarakteristiek. Beide zijn mede een gevolg van de ligging van het dorp op het hoogste deel van het voormalige eiland. Zo liggen vele straten evenwijdig aan de hoogtelijnen en zijn er trappen die de straten evenwijdig aan de haven met elkaar verbinden. Tot de karakteristieke dorpsbebouwing behoren behalve de kerken en de vuurtoren ook diverse vissershuisen.

Schokland was weliswaar één eiland, maar tot in de negentiende eeuw sprak men van de eilanden Emmeloord en Ens, omdat dwars door Schokland een bestuurlijke grens liep. Op een buurtterp

in het noordelijke deel lag Emmeloord, terwijl op het zuidelijke deel Ens, Middelbuurt en de Zuidpunt lagen. Schokland bestaat uit veen, waardoor het bij overstromingen zeer kwetsbaar was. De golven verzwolgen soms hele stukken land. Zo verdwenen als gevolg van een hevige storm in 1825 maar liefst 26 huizen in het zeewater.

In 1859 verzochten de onderwijzer en de pastoor van Schokland de regering om het eiland te ontruimen. Niet alleen wegens het grote overstromingsgevaar, maar ook vanwege de armoede. Zo'n 635 Schokkers verlieten hun eiland en trokken naar Urk, Vollenhove, Kampen of Enkhuzen. Sindsdien was het eiland onbewoond, op wat ambtenaren, dijkwerkers en rietsnijders na.

Sinds 1995 staat het oude Schokland op de werelderfgoedlijst van UNESCO, als symbool voor 'het leven van de Nederlanders met en de strijd tegen het water'. Op Schokland zijn meer dan 160 archeologische vindplaatsen, die samen de nederzettingontwikkeling tonen vanaf 9000 jaar geleden. Aardewerk en gereedschap uit de prehistorie, resten van terpen en dijksystemen, huizen, kerken en complete graven getuigen van een lange geschiedenis. Ook bovengronds is Schokland bijzonder vanwege het eilandkarakter, dat nog zichtbaar is door het contrast met het omringende, planmatige polderlandschap en door de historische dorpsbebouwing met monumenten als de dorpskerk en de lichtwachterswoning. Urk en Schokland zijn beschermd erfgoed, maar ontwikkelingen binnen de beschermde gebieden en aan de randen daarvan hebben in recente jaren tot grote zorgen geleid. Zo stuitte met name de aanleg van een windmolenpark met 86 windmolens (van 190 m hoog) op veel weerstand in Urk. Men was bang voor aantasting van de dijken en vond dat de windmolens te dicht bij het beschermde dorpsgezicht werden gesitueerd. In 2016 is het windmolenpark echter toch in gebruik genomen, met 48 turbines. Vanwege zijn ligging aan de IJsselmeerkust is Urk een populaire vaarbestemming geworden voor toeristen en recreanten. Ook voor Schokland wordt erfgoedrecreatie gezien als een belangrijk middel om 'een duurzame toekomst te garanderen'. Mede daarom is belangrijk dat het eilandverleden van Urk en

Urk als eiland, luchtfoto voor 1939.





Luchtfoto van Schokland na de inpoldering.

Schokland zichtbaar blijft. Dat geldt zowel voor het landschap als voor de karakteristieke bebouwing, die contrasteert met de omringende polder. Het eilandkarakter van beide plaatsen kan een goed vertrekpunt zijn voor de vormgeving van toekomstige ontwikkelingen.

Woud van Ongenade

Wellicht de meest onheilspellende naam in het gebied is het Woud van Ongenade, dat ten noordwesten van Emmeloord wordt gesitueerd. Op plaatsen als deze is de lange geschiedenis van de natuurlijke ondergrond het meest tastbaar. Het gebied heeft zich ontwikkeld van een nat, ondoordringbaar stuk oerbos naar een van de meeste productieve stukken landbouwgrond van de wereld en vertegenwoordigt zodoende een geschiedenis van 2000 jaar. Zoals zal blijken, verwijst een eenvoudige straatnaam als de Stobbenweg bij Dronten nog naar deze geschiedenis.

In het laagveengebied bij het Aelmere lag in de vroege middeleeuwen een groot oerbos. Volgens de overlevering moet dit worden gezocht in het noordelijke deel van Flevoland en de Noordoostpolder, onder andere ter plekke van het Kreilerbos, ten noordwesten van Emmeloord. Mogelijk betekent 'creil' in oorsprong 'moerasbos' of 'laag en drassig land dat is begroeid met wild struikgewas'.

Archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat tussen Stavoren en Enkhuizen een woud heeft gelegen, dat in de veertiende eeuw verloren ging als gevolg van een overstroming. Ook in de Wieringermeer zijn restanten gevonden van een oerbos. In de late middeleeuwen kreeg het Kreilerbos de bijnaam 'Woud van Ongenade': een ondoordringbaar bos waarin men gemakkelijk kon verdwalen. Volgens een legende kwam een Romeinse keizer er niet doorheen omdat een enorme hoeveelheid dieren, waaronder leeuwen, beren, oerossen, wolven en wilde varkens, hem besprong.

Nadat de Flevopolder en Noordoostpolder waren drooggelegd, was de grond nog drassig en moest hij nog geschikt worden gemaakt voor landbouw. Daartoe werden met de hand greppels gegraven. Tijdens de werkzaamheden stoten de arbeiders op fossiele boomstammen, zogeheten 'stobben'. Na het vinden van zo'n stobbe, die flink groot kon zijn, moest een aantal mannen tot

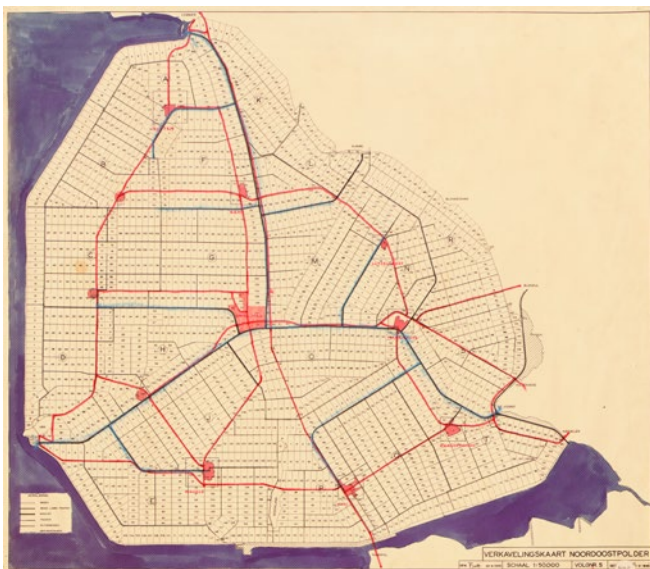
hun de knieën in de modder om de stronken er met de hand uit te trekken. Een van die plekken waar veel van deze stobben werden – en nog altijd worden – gevonden, is de Stobbenweg bij Dronten.

Het oerbos is uit educatief oogpunt zeer aantrekkelijk; het laat zien dat het nieuwe land van de Flevopolder een oudere en andere historie kent dan men zou denken. Vooral de naam 'Woud van Ongenade' spreekt tot de verbeelding. De stobben behoren tot de weinige tastbare overblijfselen van oerbos in Nederland. Tijdens agrarische werkzaamheden worden nog altijd restanten van het verdrongen bos aangetroffen. De meeste boeren trekken ze uit de grond en gooien ze op een bergje in een hoek van hun erf. De keiharde en zwart uitgeslagen boomstompen roepen niet gelijk beelden op van een uitgestrekt en moeilijk begaanbaar bos. De verwerking in een beeldendekunstproject kan daar wellicht verandering in brengen. Ook kan de vorm van zo'n stobbe worden benut als blijvende herinnering, bijvoorbeeld in de gedaante van een klimboom of een uitkijktoren.

De kennis die we inmiddels hebben over deze en andere restanten van het oerbos, is van grote waarde bij toekomstige natuurontwikkeling. Meer inzicht in het functioneren van het natuurlijk systeem leidt tot een robuuster natuurnetwerk. Juist ook om die reden moeten we voorzichtig zijn met het Woud van Ongenade, en het zien als een belangrijk stuk bodemarchief, dat je het liefst in de grond laat zitten.



Stobbentrekken in 1958.



Verkavelingskaart van de Noordoostpolder door C. van Eesteren, 1948.

Noordoostpolder

De Noordoostpolder, een gebied van ca. 48.000 ha met daarin de eilanden Urk en Schokland, werd tussen 1937 en 1942 ingepolderd. De net drooggevallen grond was echter nog niet geschikt voor landbouw of bewoning. Het gebied vormde van meet af aan één gemeente, van 1942 tot 1948 Urkerland geheten en sindsdien officieel Noordoostpolder.

In 1942 werd het Landschapsplan van de Noordoostpolder vastgesteld, gedeeltelijk gebaseerd op de 'centraleplaatsentheorie' van de Duitse sociaalgeograaf Walter Christaller. Aan de hand van dit geografische model bepaalde men de inrichting van het gebied en deelde men de nieuwe nederzettingen planmatig en hiërarchisch in, zodat elke bewoner op fietsafstand (ca. 7-8 km) van voorzieningen kwam te wonen. In de praktijk vormde Emmeloord de centrale plaats, het middelpunt van de polder, met daaromheen een ring van tien dorpen: Bant, Creil, Ens, Espel, Kraggenburg, Luttelgeest, Marknesse, Nagele, Rutten en Tollebeek. De Poldertoren symboliseert deze hiërarchie. Hij is gebouwd in 1957-1959, steekt boven de bebouwing van Emmeloord uit en is in de wijde omgeving goed zichtbaar. De namen van de nieuw aangelegde dorpen zijn ontleend aan oude toponiemen in het gebied van de voormalige Zuiderzee, waaronder die van enkele nederzettingen die door de zee zijn verzwolgen.

Het nieuwe land werd grotendeels voor akkerbouw gebruikt. Volgens het verkavelingsplan van 27 juni 1950 was er in de Noordoostpolder ruimte voor 1800 land- en tuinbouwbedrijven. Kleine boerenbedrijven (kleiner dan 24 ha) werden rond de dorpen geplaatst, terwijl grotere bedrijven het verst van de nederzettingen af kwamen te liggen. Met de verkaveling werd een strak cultuurlandschap gecreëerd, met kavels van 800 x 300 m,

omgeven door boomsingels en struiken. Aan het begin van een kavel lag een erf met boerderij. In de Noordoostpolder werden zeven verschillende typen boerderijen gebouwd. Van de ontginningsboerderijen in het oostelijke deel is de eerste boerderij van de Noordoostpolder, 'De Eerste' bij Marknesse, een voorbeeld. Bij elke nederzetting werd een klein bos aangeplant. Ook werden enkele grote bossen aangelegd op bodems die ongeschikt waren voor de landbouw: Kuinderbos, Urkerbos, Voorsterbos – inclusief het latere Waterloopbos – en Schokkerbos. In de periode 1951-1996 gebruikten ingenieurs van het Waterloopkundig Laboratorium het Waterloopbos voor proeven. Zij bouwen in het bos meer dan 200 schaalmodellen van waterbouwkundige werken (zoals de havens van IJmuiden, kribben in de Waal en een Libische oliehaven). In het bos zijn daarvan nog diverse restanten zichtbaar aanwezig. Sinds 2002 is het Waterloopbos eigendom van Natuurmonumenten. Het voormalige Waterloopkundig Laboratorium met de modelplaatsen in het bos is in 2013 aangegeven als rijksmonument van de Wederopbouwperiode.

Ondanks latere toevoegingen, zoals de aanleg van autosnelweg A6 en de groei van Emmeloord, is de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de Noordoostpolder nog goed herkenbaar. Een dergelijke, geheel op de tekentafel ontworpen structuur is een bijzonder fenomeen, dat kwetsbaar is wanneer bij eventuele nieuwe ontwikkelingen niet wordt voortgeborduurd op deze rechtlijnige indeling van het cultuurlandschap.

Deze stedenbouwkundige en landschapsarchitectonische structuren, die zo typerend zijn voor de Noordoostpolder, zijn niet beschermd, maar dankzij ruimtelijke ordening wel goed in beeld. Een deel van de bebouwing is wel expliciet beschermd: de gemeente telt 43 rijksmonumenten en 41 gemeentelijke monumenten, waaronder woningen, kerken, boerderijen en tuinbouwbedrijven en natuurlijk het Waterloopbos.



Luchtfoto van het typische polderlandschap van de Noordoostpolder met rechte wegen, rechthoekige kavels en door singels omgeven boerenerven. Foto uit 2011.



Aanleg van de Knardijk, Flevoland, 1955-1957.

Flevopolder

De Flevopolder bestaat uit twee delen: Oostelijk Flevoland, dat tussen 1950 en 1957 werd aangelegd, en Zuidelijk Flevoland, dat gereedkwam in 1968. De grens tussen beide Flevopolders wordt gevormd door de Knardijk. De inpoldering was in handen van de Directie van de Wieringermeer, in 1963 omgezet in de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP). De Flevopolder moest niet alleen het landbouwareaal vergroten, maar ook ruimte bieden om de bevolkingsgroei van de Randstad op te vangen.

Rond Oostelijk Flevoland werd een 90 km lange ringdijk aangelegd. Gemalen pompten het water uit de polder. Nadat die was drooggefallen, werden meerdere vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog gevonden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog lag het IJsselmeer namelijk op een belangrijke vliegroute naar Duitsland. Na de drooglegging begon men in 1957 met de verkaveling en inrichting van het nieuwe land. Aanvankelijk ging men uit van tien kernen, zoals bij de Noordoostpolder. Maar omdat de mobili-



Nieuwe woonwijk in Lelystad, 11 oktober 1967, voor de komst van de nieuwe bewoners.



Paalwoningen in Dronten, opgeleverd in 1970.

teit veranderde (onder meer door toenemend autoverkeer) en de kernen in de Noordoostpolder vaak te klein bleken, besloot men het aantal nederzettingen terug te brengen tot twee dorpen (Swifterbant en Biddinghuizen), één kleine stedelijke gemeenschap (Dronten) en één grotere stad (Lelystad).

Bij de inrichting van de Zuidelijke Flevopolder stond voorop dat hier een nieuwe stad moest verrijzen die kon voorzien in de woningbehoefte van Amsterdam en 't Gooi: Almere. 'Slechts' 50% van de polder was voor landbouw bestemd. In 1976 werden de eerste huizen in Almere opgeleverd. Oorspronkelijk is Almere opgezet als een meerkernige stad, maar inmiddels is de wijk Tussen de Vaarten aangelegd en zijn Almere Buiten en Almere Stad aan elkaar gegroeid. Almere heeft tegenwoordig meer dan 200.000 inwoners.

Een deel van de Zuidelijke Flevopolder, waar de huidige Oostvaardersplassen liggen, was eigenlijk bestemd voor industrie. Omdat dit gebied na inpoldering niet goed droogviel, ontstond een aantrekkelijke biotoop voor veel vogelsoorten en een plassengebied met moerasvegetatie. Men besloot het gebied 'natuurlijk' te laten en in 1975 kreeg het definitief de status van natuurgebied. Ook Nederlands grootste aaneengesloten loofbos, het Horsterwold, is in de Flevopolder te vinden.

In de polder is niet alleen veel ruimte voor nieuwe natuur, maar ook voor kunst, met name landschapskunst of land art, zoals de Groene Kathedraal van kunstenaar Marinus Boezem uit 1978. Voor de waterhuishouding zijn tussen het nieuwe en oude land randmeren aangelegd, waaronder het Wolderwijd, Nulder- en Nijkerkernauw, Eemmeer, Gooimeer, IJmeer en Ketelmeer. Aan die zijde van de polders vormt niet een strakke, van stenen glooiing voorziene dijk de overgang van land naar water, maar een groene dijk met daarlangs een zone van buitendijks land met bossen,

weiden, strandjes en een enkel haventje, bedoeld voor recreatieve doeleinden.

Gemalen pompen continue water uit de polders, omdat deze lager liggen dan het IJsselmeer. De randmeren voorkomen verdroging van het oude land: de kustgebieden van Overijssel en Gelderland. Die les had men inmiddels in de Noordoostpolder wel geleerd. Dankzij de randmeren blijft de waterhuishouding van nieuw en oud land gescheiden.

Een andere functie is gecreëerd door de aanleg van het IJsselooig, gelegen in het Ketelmeer, het randmeer ten noorden van de Flevopolder. Tussen 1950 en 1990 voerde de IJssel verontreinigd slib aan, dat als bezinsel terecht kwam op de bodem van het Ketelmeer. Om te voorkomen dat de verontreiniging zich zou verspreiden, werd tussen 1996 en 1999 het slibdepot (IJsselooig) aangelegd.

De polders vormen door hun formaat, vorm en ligging een groot, dynamisch systeem, dat ook internationaal beschouwd uitzonderlijk is. Ervaringen die zijn opgedaan bij het ontstaan en de ontwikkeling van dit gebied, kunnen worden gebruikt bij nieuwe ontwikkelingen als inpolderingen of de aanleg van nieuwe eilanden. Bij polders blijft het risico op dijkdoorbraken altijd aanwezig. Daarnaast vormt bodemdaling een bedreiging voor de waterhuishouding, de watervoorziening en de landbouwgrond. Dit is te voorkomen door sommige gebieden juist onder water te zetten, bijvoorbeeld in het kader van natuurontwikkeling.

In zekere zin zijn de IJsselmeerpolders grote kunstmatige eilanden, iets wat bij toekomstige ontwikkelingen meer nadruk kan krijgen. Zo kunnen bruggen altijd zo worden ontworpen, dat zowel vanaf het land als vanaf de brug zelf de oversteek van en naar het 'eiland' goed beleefbaar is.

De polders zijn functioneel en volgens vastomlijnde principes vormgegeven. Tot in onze tijd is een duidelijk contrast blijven bestaan tussen het rationele polderlandschap en het doorgaans veel kleinschaliger oude land. Bij de vormgeving van nieuwe ontwikkelingen vormt dit contrast een interessant vertrekpunt en een bron van inspiratie.

IJSSELOOG



Het IJsselooig in het Ketelmeer.

3. Handel

3. Handel

Inleiding

De Zuiderzee was enkele eeuwen lang een drukke vaarroute. Vervoer van goederen, vee en mensen over de Zuiderzee was veel goedkoper dan over land. Navigatie vond plaats aan de hand van de zon, maan en sterren en de schippers maakten veelvuldig gebruik van het handlood. Het magnetische kompas deed pas in de twaalfde eeuw zijn intrede. Aanvankelijk hielden zeelieden hun schepen dicht onder de kust en bepaalden zij hun plaats mede aan de hand van markante punten of landmerken op de wal. Omdat dit vooral 's nachts of met mist lastig was, moesten vuurtorens bij de oriëntatie helpen. In 1617 lieten de Staten van Holland op aandringen van Amsterdam op Urk een vuurtorentje bouwen, dat als belangrijk navigatiebaken fungeerde. Ook kende de Zuiderzee enkele vluchthavens, zoals Emmeloord en vanaf het midden van de negentiende eeuw Oud-Kraggenburg. Op de terp daar is nog altijd een lichtwachterswoning te vinden.

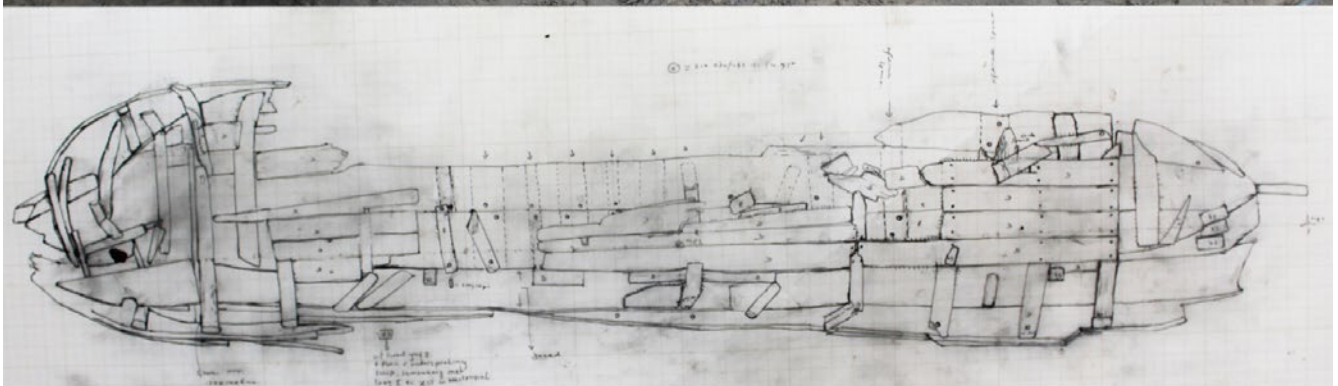
De tocht over de Zuiderzee was erg gevaarlijk vanwege de ondiepe kuststrook. Daarom zetten schepen op weg van Elburg naar Kampen eerst koers naar 'open zee' voor ze weer afbogen naar de monding van de IJssel. Het eiland Schokland vormde een belangrijk toevluchtsoord voor schepen, omdat het bij storm luwte bood. Door diverse zandbanken in de binnensee en het vaak onstuimige weer vergingen veel schepen met man en muis, waardoor het latere Oostelijk Flevoland uitgroeide tot 's werelds grootste vindplaats van scheepswrakken in de openlucht.

Opkomst Hanzehandel en -steden

De groei van de scheepvaart hing samen met de opkomst van de Hanzehandel, die de bloei en stedelijke ontwikkeling inluidde van plaatsen aan de oostkant van de Zuiderzee en langs de IJssel. Hanze is de naam van een in de dertiende eeuw in Duitsland opgericht samenwerkingsverband van handelaren uit verschillende Europese steden. Het Noord-Duitse Lübeck was daarvan de belangrijkste. In 1356 werd de Hanze omgezet in een verbond van steden, waarbij Harderwijk, Elburg, Hattum, Kampen, Hasselt, Zwolle, Deventer, Zutphen, Doesburg en zelfs de Rijnsteden Arnhem en Wageningen waren aangesloten. Kooplieden uit deze plaatsen handelden met collega's uit steden in Noord-Duitsland en rond de Oostzee. Dankzij hun samenwerking konden de handelaren hun goederen veiliger vervoeren en hun winsten vergroten. De Hanze zorgde ervoor dat transporten over zee, rivieren en wegen werden begeleid door gewapende troepen om piraterij het hoofd te kunnen bieden.

De kogge was indertijd het belangrijkste scheepstype voor goederentransport. Het vervoerde massagoederen naar de Hanzesteden, zoals graan, bier, huiden, hout, vis, boter en andere zuiverproducten, maar ook waskaarsen, laken, koper, ijzer en zout. Handelaren verkochten de goederen vervolgens door aan steden in het achterland of naar gebieden buiten het verbond, bijvoorbeeld in Zuid-Europa.

Scheepswrak in Flevoland, bovenaanzicht en tekening.



De verzanding van het oostelijke deel van de Zuiderzee werd vanaf de vijftiende eeuw een steeds nijpender probleem voor de daar gelegen havensteden; schepen liepen continu vast in de ondiepe geulen en zandbanken. Op den duur konden alleen nog kleine schepen en platbodems naar de oostelijke havens varen. Hoewel Amsterdam zijn vaargeul behield, konden zwaarbeladen koopvaarders de ondiepte bij Pampus (voor Muiden) niet makkelijk oversteken. De overslag van goederen vond daarom steeds vaker plaats bij de Rede van Texel, waar de lading van de binnenkomende handelsschepen werd overgeladen op 'lichters'. Deze kleine schepen vervoerden de goederen over de Zuiderzee verder naar de haven van bestemming of brachten de nieuwe lading aan boord van de schepen die de wereldzeeën bevoeren, op weg naar de Oost of de West.

In de loop van de zestiende eeuw nam het belang van de Hanzesteden af; de samenwerking werd gebrekkiger en bovendien kregen ze stevige concurrentie van steden buiten de Hanze. De IJsselvallei, in de late middeleeuwen het economische middelpunt van de Noordelijke Nederlanden, moest zijn plaats afstaan aan Holland en Zeeland. Dit resulteerde in de opkomst van de steden aan de westkust van de Zuiderzee. Zij namen de koppositie in de verre handel over. Vanaf die tijd vormde de Zuiderzee het belangrijke verkeersplein voor de handelsvloot van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC). De steden aan de oostkust waren over hun hoogtepunt heen en hun ruimtelijke ontwikkeling stagneerde voor lange tijd.

In dit licht is het opmerkelijk dat het stadje Nijkerk in het begin van de achttiende eeuw een verbinding met de Zuiderzee creëerde. Het legde de Arkervaart aan door de Brede Beek te verbreden en te verdiepen. Nabij de Arkersluis staat het in de achttiende eeuw gebouwde Sluishuis van het voormalige 'scholtambt' Nijkerk (een scholt- of schoutambt is een gebied met een schout aan het hoofd). Het Sluishuis heeft dienstgedaan als tolhuis en als sluiswachterswoning.

Handel in bouwmaterialen en brandstoffen

Voorbeelden van bouwmaterialen die in grote hoeveelheden via de Zuiderzee naar de Hollandse steden werden vervoerd, zijn Bentheimer zandsteen en schelpkalk.

Blokken Bentheimer zandsteen werden al vanaf het begin van de vijftiende eeuw met platbodems van Bentheim in Duitsland over de Vecht naar Zwolle vervoerd en vervolgens naar Blokzijl. In Blokzijl werd de lading overgeslagen op schepen die over de Zuiderzee naar Amsterdam voeren. Gezien het veelvuldige gebruik van het materiaal en de geringe capaciteit van de schepen, zal het transport voor een drukke vaart op de Zuiderzee hebben gezorgd. Vanaf 1700 zakte de handel in Bentheimer zandsteen drastisch in om in de negentiende eeuw nagenoeg te verdwijnen.

Een ander bouw materiaal dat zijn weg via de Zuiderzee naar Amsterdam en andere steden in Noord- en Zuid-Holland wist te vinden, was schelpkalk, een belangrijk bestanddeel van kalkmor-

tel of metselspecie. Het vervaardigen van schelpkalk was nauw verbonden met de scheepvaart. Langs de kust van de Noordzee en later ook uit de Waddenzee visten schippers schelpen op. De schelpen werden gebrand in kalkovens in onder meer Hasselt en Zwartsluis, waarvan enkele nog bestaan. De verhitting van schelpkalk vergde grote hoeveelheden turf, die langzaam maar zeker de plaats innam van het schaars geworden hout. Aan- en uitvoer van turf vormden de basis voor een kortstondige periode van welvaart in Blokzijl. Dankzij de overvloedige aanwezigheid van deze goedkope brandstof en de gunstige ligging aan het water kwamen in de havenplaatsen in de Kop van Overijssel allerlei handelsactiviteiten en bedrijvigheid tot bloei: scheepsbouw, bierbrouwerij, traankokerij, zoutziederij, mattenschipperij, beurtvaart en houtzagerij. Dat was medebepalend voor de bebouwing en de ruimtelijke opzet van deze regio.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648), het conflict tussen de Nederlanden en Spanje, was het welvarende Holland er veel aan gelegen om het handelsverkeer op de Zuiderzee te beschermen en te voorkomen dat de aanvoer van eerste levensbehoeften, zoals turf uit Blokzijl en boter uit Kuinre, in de greep van de vijand kwam. De drie economisch belangrijke en strategisch gelegen havenplaatsen Zwartsluis, Blokzijl en Kuinre kregen daarom militaire versterkingen. Zwartsluis werd in 1580 omgebouwd tot een zogenoemde 'fortresse' en ook Blokzijl en Kuinre kregen verschansingen bij hun sluizen.

De turfaanvoer uit het Land van Vollenhove verminderde in de tweede helft van de zeventiende eeuw aanzienlijk. Daardoor verloor Blokzijl zijn positie als Overijssels belangrijkste haven. Turf werd nu vooral in Drenthe gewonnen en via Zwartsluis verhandeld. Ook de steeds terugkerende verzanding van de haven droeg bij aan het verval van Blokzijl. Schippers zochten andere handel, onder meer in kaas, boter, aardappelen, kool en koolraap. Blokzijl werd groot in de houthandel en kende, net als Genemuiden, een florierende huisnijverheid waar men matten maakte van langs de Zuiderzee groeiende biezen. Deze biezenmatten waren in gebruik als vloerbedekking. De producten van deze nijverheid en industrie werden per schip over de Zuiderzee vervoerd en in het westen verhandeld. Nog altijd kent Genemuiden een internationale tapijthandel met grote bedrijfsgebouwen.

Er bestond onderscheid tussen vrachtschippers, die goederen van andere kooplieden vervoerden, en negotieschippers, die met eigen handel voeren. Vanuit Blokzijl werden in de negentiende en begin twintigste eeuw beurtdiensten onderhouden op onder meer Steenwijk, Meppel, Zwolle, Kampen en Amsterdam. Vanwege zijn vaarverbinding met het achterland en ten behoeve van de afwatering van binnenlands water bleef Blokzijl na de inpoldering van de Noordoostpolder met een kanaal en via een keersluis bij Kadoelen met het IJsselmeer verbonden. Ook en vooral vanwege het gemaal A.F. Stroink, dat een cruciale rol speelt in het waterbeheer in het Land van Vollenhove, bleef deze open verbinding noodzakelijk.

Voorbeelden

Vergane schepen

Bij de drooglegging van de Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland zijn honderden wrakken gevonden, voornamelijk van vissers- en binnenvaartschepen. Slechts veertien handelsschepen zagen opnieuw het licht.

In 1963 is bij Dronten een middelgroot vrachtschip opgegraven van 20 m lang. De bijbehorende muntvondst wijst uit dat het schip omstreeks 1697 is vergaan. Ook van de lading zijn restanten gevonden. Die bestond voor een deel uit schelpen, waarschijnlijk bedoeld voor een kalkbranderij, en bevatte ook vele botten. Resten van de voedselvoorraad, was de eerste gedachte, maar omdat het alleen onderbenen van runderen betrof, lijken ze eerder van een partij huiden afkomstig te zijn.

Ter hoogte van Nijkerk is in 1996 een wrak van een kogge uit 1336 gevonden. De reconstructie ervan gaat door het leven als de Kamper Kogge. Pas in 2011 werd de eerste kogge bij Kampen gevonden. Hoewel er tientallen koggen van en naar Kampen moeten zijn gevaren, was het enige tastbare bewijs tot dan toe een tekening in het *Digestum vetus*, een geïllustreerd vijftiende-eeuws stadsregister met besluiten van het Kamper stadsbestuur. De echte Kamper kogge is in 2016 gelicht en voor restauratie overgebracht naar Batavialand bij Lelystad.

Onlangs is bij Rutten in de Noordoostpolder een scheepswrak uit de tweede helft van de achttiende eeuw gevonden met een geschatte lengte van zo'n 30 tot 40 m. 'Ongekend groot' volgens het onderzoeksteam, omdat men tot dan toe dacht dat het ondiepe water van de voormalige Zuiderzee niet geschikt was voor dergelijke grote schepen.

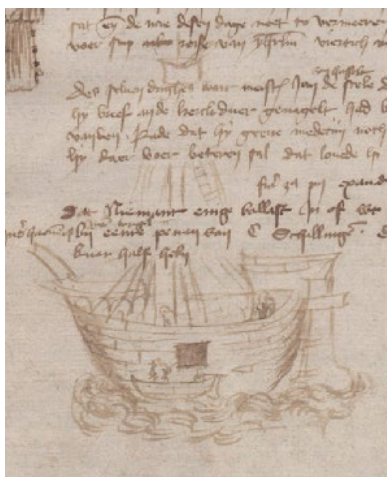
De grootste concentratie scheepswrakken bevindt zich direct ten zuiden van de monding van de IJssel in het Ketelmeer, op de weg van en naar Kampen. Dat is een direct gevolg van de drukte

op deze scheepvaartroute en de verzanding ervan. Alleen tussen Biddinghuizen, Dronten en Elburg ligt een gebied waar nauwelijks wrakken zijn aangetroffen. Een middeleeuwse veenrug tussen Elburg en het eiland Schokland, die pas in de vijftiende eeuw is verdwenen, hield schepen uit de buurt.

De vele scheepswrakken in dit gebied lopen om verschillende redenen gevaar. Bij het bewerken van het agrarische polderland raken met regelmaat bekende en onbekende scheepswrakken beschadigd. Ook verstoring van de IJsselmeerbodem als gevolg van bijvoorbeeld zandwinning of de bouw van windmolens en het graven van kabelgoten voor het transport van windenergie vormen een mogelijke bedreiging voor scheepswrakken.

In de Flevopolder maken ijzeren palen met een scheepje de gelocaliseerde scheepswrakken zichtbaar. Ze markeren echter alleen de fysieke archeologische locatie en zeggen niets over het cultuurhistorische belang van het betreffende schip of de route. Een dergelijke markering is op het IJsselmeer natuurlijk onmogelijk. Nieuw interdisciplinair onderzoek kan beter inzicht geven in de verschillende scheepstypen, de herkomst of juist de bestemming van de schepen, de lading die zij aan boord hadden, en de opvarenden. Dit kan nieuw licht werpen op de verschillende handelsroutes. Een app, virtualrealitybril of een markering van de vaarroutes zelf kan dit aspect van het verleden misschien beter zichtbaar of beleefbaar maken. Dat zou dan niet alleen gericht moeten zijn op de handel in zandsteen of producten van ver, maar ook op botervloten en mestpramen. Er zijn al initiatieven in deze richting. Zo doet de Kamper Kogge mee aan Sail Amsterdam en heeft het schip in 2004 een traditionele, zeven weken durende ommelandvaart gemaakt langs steden van het Hanzeverbond in Duitsland, Denemarken en Zweden.

Drooggevalen wrak bij Elburg.



Een kogge, afgebeeld in het Digestum vetus.





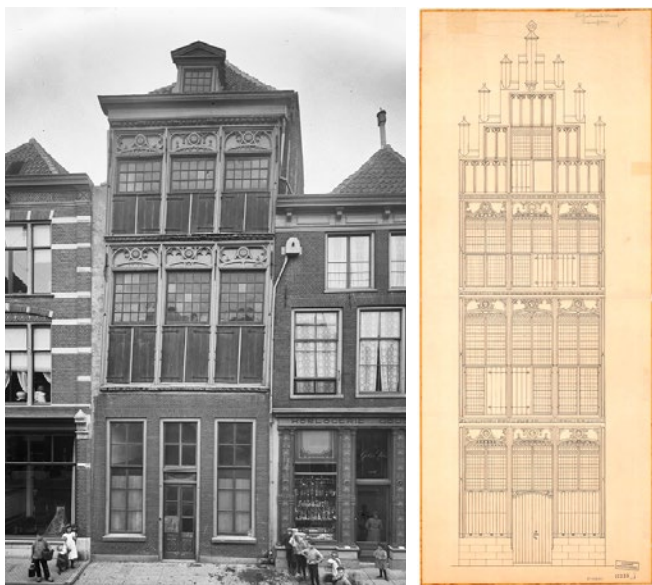
De Vischpoort in Harderwijk, 1925.

De Hanzesteden Harderwijk, Elburg en Kampen

De Hanzesteden Harderwijk, Elburg en Kampen maakten een eigen ontwikkeling door. Toch hebben ze ook veel gemeen. Harderwijk kreeg in 1231 stadsrechten en richtte zich vanaf 1285 op de Hanze, waarna de handel en scheepvaart opbloeden. De huidige markt ontstond in 1425 bij de tweede, noordelijke uitbreiding van de stad, waarbij ook de Keizerstraat werd aangelegd. Hier werden Hanzewaren en producten van het agrarische achterland verhandeld. Boerderijen in de omgeving moesten een gedeelte van hun oogst afstaan aan de vronhoeve, de hoeve van de landsheer die omringende landbouwgronden exploiteerde. Jarenlang werden gedeeltes van de markt aangeduid met de volksnamen Korenmarkt, Beestenmarkt of Schapenmarkt (de tegenwoordige Schapenhoek). De officiële naam Vischmarkt dateert pas uit de twintigste eeuw. Vis werd echter niet hier verhandeld. Dat gebeurde bij de inmiddels gesloopte Hoge Bruggepoort, waar de

vis de stad werd binnengebracht. Via de Lage Bruggepoort werd de verkochte vis met botters op transport gezet. Deze poort kreeg de naam Vischpoort waarschijnlijk na 1443, toen Harderwijk het stapelrecht kreeg op alle gevangen vis tussen Muiden en Kampen. De binnenstad van Elburg is in ons land een van de zeer weinige voorbeelden van een middeleeuwse stedelijke nederzetting waarvan de plattegrond volgens een plan tot stand is gekomen. De aanleg uit het einde van de veertiende eeuw kenmerkt zich door een rechthoekig stratenpatroon. De twee hoofdstraten (de Jufferenstraat-Vispootstraat en de Beekstraat) kruisen elkaar loodrecht en verdelen het gebied in vier kwadranten. De binnenstad is nog geheel omgeven door de aarden fortificaties die in de jaren 1580-1590 zijn aangelegd. Van de middeleeuwse ommuring zijn belangrijke restanten bewaard gebleven, met de prominent in het stadsbeeld aanwezige Vispoort als afsluiting van de Vispootstraat.

Handelaren en schippers uit Kampen, ten slotte, namen vanaf de dertiende eeuw deel aan de handel op de Oostzee, de zogeheten Ommelandvaart. Kampen functioneerde als doorvoerhaven tussen het Oostzeegebied en het rijke Vlaanderen. In de veertiende eeuw groeide de stad uit tot het belangrijkste handelscentrum van Noord-Nederland. Rond 1380 besloot het stadsbestuur van Kampen de stadsmuur langs de rivier een stuk op te schuiven om meer ruimte te kunnen bieden aan de handelaren, schippers en reders. De belangrijkste poorten aan de rivierzijde waren de Koorntmarkspoort en de Vispoort. De welvaart van de handelaren in de stad kwam onder meer tot uitdrukking in rijk uitgevoerde publieke gebouwen en de bouw van imposante koopmanshuizen. Een voorbeeld is het Gotische Huis uit circa 1500, met een rijke voorgevel van Bentheimer zandsteen.



Links het Gotische huis in Kampen in 1907 vóór reconstructie; rechts de reconstructietekening.

De ruimtelijke ontwikkeling van Hanzesteden verschilt dus per stad, afhankelijk van de tijd, ligging en andere specifieke omstandigheden. Elke Hanzestad heeft zijn eigen haven, (vis)poort en markt, die samen met het stratenpatroon een waardevol cultuurhistorisch ensemble vormen.

De historische centra van de meeste Hanzesteden zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dat wil niet zeggen dat er geen ontwikkelingen meer plaats kunnen vinden. Wel vereist elke ontwikkeling een integrale benadering, die uitgaat van de plek en de samenhang.

De bescherming van Harderwijk richt zich op de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden. Voor velen staan de Vischpoort en de Vischmarkt voor de visserij en minder voor het verleden als handelsstad.

In de Kamper binnenstad is de veertiende-eeuwse structuur nog

herkenbaar, maar zijn veel rijke koopmanshuizen onherkenbaar veranderd. Langs de Oudestraat en de Voorstraat staan nog veel huizen met een laatmiddeleeuwse kern, maar achter een jongere of sterk gewijzigde voorgevel. Het Gotische Huis is het enige nog herkenbare koopmanshuis dat Kampen bezit, al is de huidige gevel een vroegtwintigste-eeuwse interpretatie van de oude toestand. Op dit moment wacht het pand op een nieuwe functie. Bij het ontwikkelen van deze oude handelsplaatsen kan men de link met de Hanze en de voormalige Zuiderzee accentueren door de samenhang van haven, (vis)poort en markt beter zichtbaar te maken. In 2017 organiseert Kampen het Hanzejaar, maar ook andere voormalige Hanzesteden rond het IJsselmeer zouden een dergelijke kans kunnen aangrijpen om hun specifieke gebouwen en verhalen over het voetlicht te krijgen.

Bentheimer zandsteen

Op vele plaatsen in Nederland heeft het gebruik van de licht- tot okergele Bentheimer zandsteen zijn sporen nagelaten. Het was een geliefde steensoort voor de bouw van kerken, kastelen en (land)huizen. Al vanaf de elfde eeuw importeerden kerken en kloosters blokken zandsteen die werden gebruikt voor sarcofagen, grafstenen, kapitelen, beelden en doopvonten. Het is niet verwonderlijk dat juist de opkomende steden rond de monding van de Overijsselse Vecht de steen rond 1400 als eerste gebruikten als bouw materiaal. De blokken kwamen immers met platbodems van Bentheim in Duitsland over de Vecht naar Zwolle. Door het Zwolse stapelrecht uit 1438 werd alle zandsteen die via de Vecht naar het westen werd vervoerd, in Zwolle verhandeld. Uit de Zwolse administratie van de handel in zandsteen blijkt bijvoorbeeld het gebruik ervan bij de bouw van de Domkerk in Utrecht.

Dankzij de efficiënte handel en overslag in Zwolle kwam Bentheimer zandsteen in de zeventiende eeuw royaal beschikbaar in de rest van Nederland. Via Zwolle werd de steen vervoerd naar Blokzijl, om daar te worden overgeslagen op schepen die over de Zuiderzee naar Amsterdam voeren. De lading van een gevonden scheepswrak bij Blokzijl bestond uit veertien blokken Bentheimer zandsteen! De chique steen werd razend populair bij stadsbesturen en rijke kooplieden in Holland en werd veelvuldig toegepast in openbare gebouwen, zoals het paleis op de Dam, en voor ornamenten in de gevels van Amsterdamse grachtenpanden. Met de kostbare zandsteen konden zowel eigenaren als steden hun rijkdom tonen. Gezien het veelvuldige gebruik van het materiaal en de geringe capaciteit van de schepen, zal het transport voor een drukke vaart op de Zuiderzee hebben gezorgd.

Na 1700 zakte de handel in Bentheimer zandsteen echter drastisch in om in de negentiende eeuw nagenoeg te verdwijnen. De Vecht werd steeds minder goed bevaarbaar en het verbeterde transport via nieuwe vaarwegen en treinverbindingen zorgde voor handel in nieuwe natuursteensoorten, die de Zuiderzee links liet liggen. De handel in Bentheimer zandsteen is indirect nog afleesbaar aan de toepassing in talloze gebouwen in ons land. Dit gebruik bleef

overigens niet beperkt tot Nederland. Ook in de Verenigde Staten en Australië was vraag naar deze zandsteensoort. Zo is de sokkel van het Vrijheidsbeeld in New York van Bentheimer zandsteen en vervoerde het VOC-schip Batavia, dat in 1628 ten westen van Australië verging, 130 blokken voor de bouw van een stadspoort in Batavia.

Voorbeelden van gebouwen in het Zuiderzeegebied waarbij Bentheimer zandsteen werd toegepast, zijn het stadhuis in Enkhuisen, de Vischpoort in Harderwijk en de raadhuisen van Hasselt en Vollenhove. In Blokzijl werd de Bierkade, een restant van de oude Zuiderzeedijk, vanaf de zeventiende eeuw bebouwd met grachten- of patriciërshuizen. Een aantal daarvan is voorzien van rijke (nep)zandstenen elementen aan de topgevels, die zo aan een Amsterdamse gracht zouden kunnen staan.

Hoewel Bentheimer zandsteen door heel Nederland in de meest vooraanstaande gebouwen is gebruikt, is vrijwel niemand zich bewust van de moeizame weg die het bouw materiaal destijds

moest afleggen. Enkele jaren geleden is ter gelegenheid van het verschijnen van de Cultuurhistorische atlas van de Vecht nog eenmaal een blok zandsteen met traditionele schepen over de oude handelsroute van Bentheim naar Amsterdam vervoerd. De reis nam zes weken. Met paard en wagen is het blok naar het Amsterdamse Trippenhuys gebracht en op een sokkel in de hal geplaatst. Het Trippenhuys is het paleisachtige woonhuis aan de Kloveniersburgwal van de wapenhandelaren Trip; de voorgevel van het pand is vrijwel geheel in Bentheimer zandsteen opgetrokken.

Sinds de jaren vijftig van de vorige eeuw wordt zandsteen niet meer gebruikt, vanwege de giftige stoffen die bij de verwerking vrijkomen. Voor herstel van monumenten wordt een uitzondering gemaakt, maar toepassing bij nieuwe bouwopgaven in het voormalige Zuiderzeegebied is helaas geen optie. Bij prestigieuze nieuwbouw kan het materiaal uiteraard wel als inspiratie dienen.

Kalkovens

Kalkovens zijn kenmerkende en opvallende kegelvormige torens waarin schelpen met behulp van turf werden verhit tot een temperatuur van 900-1200 °C. De schelpen en turf werden om en om van boven in de oven geworpen. Bij de verhitting werd koolzure kalk omgezet in koolzuurgas en ongebluste kalk. Deze ongebluste kalk werd uit de oven geschept en uitgespreid op de vloer van een zogenoemde lesschuur. Door de ongebluste kalk met water te besproeien wekte men een chemische reactie op, waarbij de temperatuur tot ongeveer 100 °C steeg en de schelpen na enige tijd als kalk uit elkaar vielen. De bouw gebruikte de aldus ontstane kalk bij de cementbereiding en het pleisterwerk.

Kalkovens waren vele eeuwen lang te vinden nabij de veengebieden rondom de Zuiderzee, bijvoorbeeld in Hasselt, Zwartsluis en Blokzijl, maar ook langs de Eem onder de dorpen Soest en Baarn. De nabijheid van veengebieden waar turf kon worden gestoken, was essentieel vanwege de grote hoeveelheden turf die als brandstof nodig waren bij de productie van schelpkalk. Een goede verbinding over water was eveneens van wezenlijk belang, omdat de schelpen per schip vanaf de Zuiderzee werden aangevoerd. Ook de gefabriceerde kalk werd merendeels over water vervoerd, zowel binnen de regio als naar de steden rondom de Zuiderzee. In de negentiende eeuw verminderde het belang van de kalkbrandrij. Tegen het einde van die eeuw kwam de cementindustrie op, waarna cement het gebruik van schelpkalk in de bouw verdrong en het merendeel van de kalkovens werd gesloopt.

De kalkovens in Hasselt en Zwartsluis worden voor het eerst in de archieven vermeld in respectievelijk 1505 en 1538, maar waren waarschijnlijk al eerder in gebruik. Schippers lieten hun schepen langs de kust van de Noordzee en later ook op de Waddenzee bij eb droogvallen om schelpen te verzamelen. De turf haalden de schippers uit het Land van Vollenhove en uit Drenthe. Via de havens van Zwartsluis en Blokzijl werd de turf verhandeld. Door stijgende turfprijzen was de kalkwinning begin twintigste



De Bierkade in Blokzijl in 1975.



De Bierkade in Blokzijl in 2015.

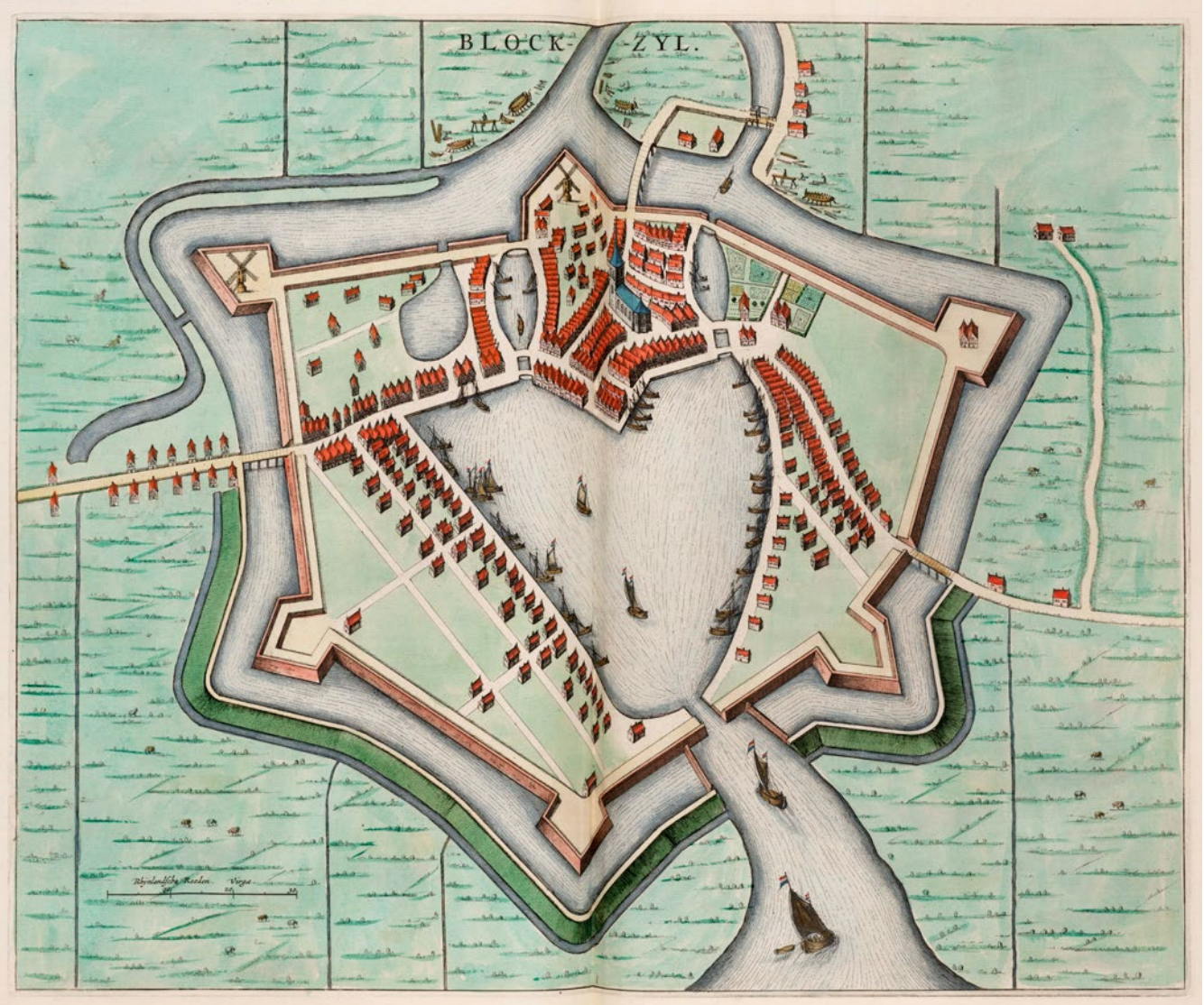
eeuw nauwelijks rendabel meer. Daardoor kwam omstreeks de jaren dertig van de vorige eeuw een einde aan deze eeuwenoude bedrijfstak in Zwartsluis. Het kalkbranderijcomplex in Hasselt was tot de sluiting in 1990 de laatste werkzame kalkbranderij van West-Europa. Het produceerde kalk voor restauraties. De twee overgebleven kalkovens in Hasselt, zogenoemde 'schachtovens' uit ca. 1850, zijn beschermde rijksmonumenten. Ze staan aan het Kalkovenwegje achter het gemeentehuis, tussen de Stadsgracht en de Dedemsvaart. Bij de kalkovens is een bezoekerscentrum ingericht, waarin bedrijfsgerelateerde gebruiksvoorwerpen en verschillende machines staan opgesteld. Het leshuisje of blushuisje is verplaatst naar het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. In Zwartsluis zijn daarentegen nagenoeg alle sporen uitgewist en herinnert alleen de straatnaam De Kalkovens nog aan de kalkbranderij. In Blokzijl zijn de kalkovens reeds in de negentiende eeuw verdwenen. De naam wordt nog gebezigd door recreatieonderneming De Kalkoven en het aangrenzende recreatiepark. De relatie met schelpen en het maritieme verleden van de regio is flinterdun geworden.



Kalkoven te Hasselt.

Kalkoven te Hasselt.





Blokzijl door J. Blaeu, 1649.

Hollandse invloeden in oostelijke handelsplaatsen

In tegenstelling tot de meeste andere plaatsen rond de Zuiderzee was Blokzijl nooit een vissersplaats, maar een handelsstadje, gelegen op de overgang van de moerassen en veengronden naar de zandgronden. De haven aan de voormalige Zuiderzee had via de Steenwijker Aa een belangrijke verbinding met het achterland. Over de Zuiderzee was er handel met Holland. De aan- en uitvoer van turf vormden de basis voor een kortstondige periode van welvaart in Blokzijl. Al sinds 1518 werd aan de zijlen tol geheven van schepen die turf uitvoerden. Naast de turfhandel op Holland zorgden bierbrouwerijen tussen omstreeks 1615 en 1672 voor grote bloei.

In 1581 kreeg Diederik van Sonoy, de gouverneur van het Noorderkwartier, opdracht van Willem van Oranje om deze belangrijke handelsplaats te versterken. Hierbij speelden met name de Hollandse belangen om de aanvoer van turf en boter te waarborgen een rol. De stad werd omgevormd tot een schans. De havenkolk vormde een beschutte wijkplaats voor schepen van de Staatse vloot. Blokzijl was alleen bereikbaar over een smalle, bochtige dijk vanuit het zuiden en noorden. Het achterland in de richting van Steenwijk was moerassig en daardoor slecht begaanbaar.

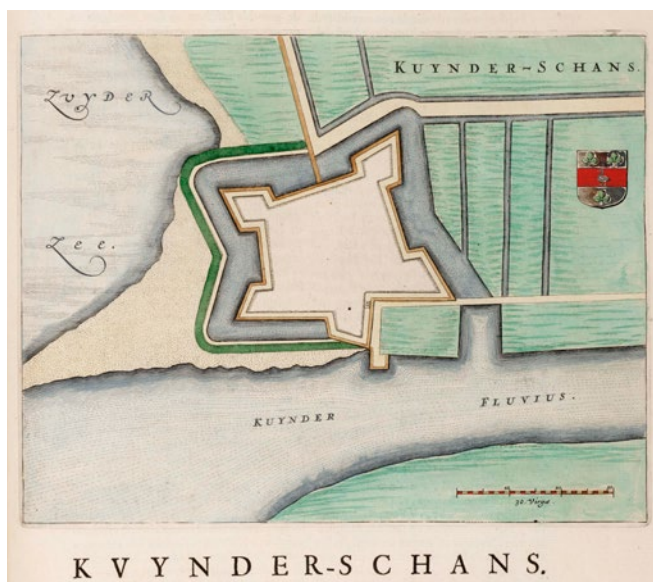
Ook in Zwartsluis en Kuinre werden Zuiderzeeversterkingen aangelegd. Maar vooral in Blokzijl zijn de militaire invloeden uit Holland nog goed zichtbaar. De schans van Sonoy vormt nog altijd het hart van Blokzijl.

Na 1675 verloor de Raad van State zijn interesse voor de vestingwerken van Blokzijl en Zwartsluis. De westelijke bastionwallen van Blokzijl zijn na hun vernietiging tijdens de stormramp van

1825 omgevormd tot zeedijk. Ook de vestingwallen van Zwartsluis behielden alleen hun nut als zeewering en waterkering. Het militaire belang van de Kuinderschans eindigde in het rampjaar 1672 met de verovering ervan door de troepen van de bisschop van Munster. In 1743 werd de Kuinderschans vergraven voor de aanleg van het Scheepdiep, een vaart die een opbloei inluidde van de doorvoerhandel van boter en turf naar Amsterdam. Dankzij de nieuw vergaarde rijkdom kon Kuinre in 1776 een rijk gedecoreerd raadhuis realiseren. Het grootste deel van de benedenverdieping



Blokzijl, recente luchtfoto.



Kaart van Kuinderschans door J. Blaeu, 1649.

diende oorspronkelijk als boterwaag. Bij archeologisch onderzoek in 1947 en 2004 zijn sporen van de schans teruggevonden. Na de inpoldering van de Noordoostpolder is Blokzijl met zijn grote havenkom en historische bebouwing een belangrijke trekpleister voor de recreatievaart geworden en een begrip in de schaats- en vaarwereld. Veel panden zijn rijksmonument, de historische kern is aangewezen als beschermd stadsgezicht en het welstandsniveau is hoog. De bebouwing en omwalling worden goed onderhouden en vormen een aantrekkelijk decor voor toeristen.

De groei van de recreatie vormt echter tevens een bedreiging, in Blokzijl, maar ook elders. Door de aanleg van parkeerterreinen, recreatieparken met vakantiehuisjes en voorzieningen als grote supermarkten komt de zichtbaarheid van de zo markante en waardevolle ligging van deze vesting op de overgang van veen naar polder onder druk te staan. Nieuwe inrichtingsplannen en uitbreidingplannen zouden nog veel meer rekening kunnen houden met het zichtbaar houden van het contrast tussen compacte stad en ommeland. Dat geldt overigens ook voor de andere steden langs de oostkust, zoals Elburg.

Matten en tapijten

Vanaf de zestiende eeuw werden in de drassige kuststrook van de Zuiderzee biezen geteeld en geoogst. Omdat biezenmatten snel verslijten, moesten ze vaak worden vervangen.

In Blokzijl was het maken van biezenmatten een belangrijke bron van inkomsten. In 1701 vervoerde men al matten vanuit Blokzijl, maar pas in de negentiende eeuw kwam deze tak van handel volop tot bloei. Het handelsgebied bestreek toen vrijwel heel Nederland. In 1881 telde Blokzijl maar liefst zo'n 65 mattenschippers. Uit de mattenvlechterij als huisnijver-

heid en werkverschaffing voor weeskinderen ontstond in 1865 de Overijsselse tapijtfabriek S. Koopmans Jzn.

Ook in Genemuiden legde de bevolking zich toe op de vervaardiging van biezenmatten. Tussen 1840 en 1927 beplante zij de kustgronden tussen de monding van de IJssel en het Zwarte Water met extra biezen. Het biezenareaal in het Zuiderzeegebied nam daardoor toe van 150 ha rond 1800 tot ca. 500 ha rond 1900. Genemuiden wordt nog altijd met recht de tapijstads van ons land genoemd. De huisindustrie van biezenmatten is vanaf de Eerste Wereldoorlog uitgegroeid tot een geavanceerde miljoenenindustrie van kokos- en sisalgarens en kunststof tapijten. De producten worden geëxporteerd naar alle werelddelen. Het Tapijtmuseum in Genemuiden is gevestigd in een oud pand voor de fabricage van biezenmatten en de opslag ervan.

Tegenwoordig is nog maar een klein aantal professionele biezentelers actief in Nederland, met ca. 30 ha aan biezenvelden bij Genemuiden. Biezen worden ingezet voor landaanwinning of (sinds 1984) voor natuurlijke oevers. De biezen hebben ook een functie bij de waterzuivering. In het voormalige Zuiderzeegebied zouden biezen weer kunnen worden aangeplant voor ecologische natuurontwikkeling. En mogelijk kan dat een nieuwe impuls geven aan de ambachtelijke industrie. De grootschalige tapijtindustrie in Genemuiden heeft het aanzien van deze kleine plaats aan de voormalige Zuiderzee aanzienlijk veranderd. De oprukkende, relatief grootschalige industrie vormt een bedreiging van de kenmerkende overgang tussen het open, omringende landschap en de stedelijke kern.



Het oogsten van biezen bij Genemuiden, 1898.

4. Visserij

4. Visserij

Inleiding

Een belangrijke bron van inkomsten

De visserij is onlosmakelijk verbonden met de geschiedenis van de Zuiderzee. Vanaf de elfde eeuw verleende de bisschop van Utrecht de rechten op het bevissen van de IJsselmond en de gronden tot Ens en Emmeloord op het eiland Schokland. De rechten kwamen eerst in handen van de kanunniken van het Sint-Walburgskapittel in Zutphen, later in die van het stadsbestuur van Kampen. Voor het stadsbestuur vormde de verpachting van de visgronden een aanzienlijke bron van inkomsten. Vis vormde in de middeleeuwen immers een belangrijk onderdeel van het dagelijkse menu van zowel arm als rijk. Aan het eind van de middeleeuwen was de vangst op steur en zalm, die via de Zuiderzee op weg waren naar rivieren om zich voort te planten, de belangrijkste bron van inkomsten voor vissers.

Specialisatie in visvangst

Vooraf Vollenhove en Kampen waren in de middeleeuwen gespecialiseerd in het vissen op steur. De Overijsselse vissers hadden vele en langdurige conflicten met Hollandse vissers. Hollanders visten ook aan de Overijsselse kust, op gronden waarop de Overijsselse vissers het exclusieve recht meenden te hebben. Daarbij gebruikten de Hollanders dan ook nog eens een kuil, een sleepnet dat zij in span achter twee boten door het water trokken. Deze voor de vissers van de oostkust 'nieuwe' methode maakte gebruik van fijnere mazen. Op die manier vingden de Hollanders ook jonge steuren weg, met achteruitgang van de visstand als gevolg. In 1820 werd in Kampen de laatste steur gevangen. Na 1820 werd in de Zuiderzee steeds meer op ansjovis gevestigd en werd er vooral veel haring gevangen. In Vollenhove bestond naast de zeevisserij ook een levendige visserij in de binnenwateren op onder andere snoek en paling. Urk, dat algemeen wordt gezien als een vissersgemeenschap bij uitstek, was niet van meet van af aan een visserseiland. Aanvankelijk overheerste de landbouw, maar omdat veel akkers steeds weer door de zee werden weggeslagen, werd de veeteelt belangrijker. Op een zeker moment vond een omslag plaats naar visserij, waardoor in 1792 alle 142 Urker mannen leefden van de visvangst.

Vissersschepen

Zuiderzeevissers maakten gebruik van verschillende soorten vissersschepen: aken, punters, bidders en bonsjes. Het meest visten zij met platbodems, vanwege hun stabiliteit en inzetbaarheid in de ondiepe gedeeltes (zandbanken) bij bijvoorbeeld de monding van de IJssel. Vaak gebruikten zij bidders, maar sommige plaatsen hadden hun eigen type, zoals de Staverse jol of de Marker rondbouw. Variaties hingen samen met historische achtergronden, vismethoden en de gesteldheid van het viswater. De werven in de Kop van

Overijssel, zoals Kuinre en Blokzijl, bouwden veelal schokkers. Vanaf 1900 produceerde de scheepswerf in Vollenhove een nieuw scheepstype, de Vollenhoofse bol. Dit kleine, maar snelle schip was geschikt voor ondiep water en werd vooral gebruikt om te vissen op ansjovis. Jachtwerf Huisman, het tegenwoordige Royal Huisman, bouwde ook zulke bollen.

Door de groeiende visserij had Vollenhove behoefte aan een nieuwe binnenhaven. Deze werd in 1824 aangelegd in de slotgracht van het (voormalige) bisschoppelijke slot Het Oldehuis. Een kanaal verbond de haven met de Zuiderzee. Hierdoor – en door de overname van 34 vissersschepen na de ontruiming van Schokland in 1859 – kon Vollenhove zich ontwikkelen tot een van de voornaamste vissersplaatsen aan de oostkust van de Zuiderzee. In 1914 kreeg Vollenhove een eigen visafslag.

In 1850 was het aantal grote schepen dat de Zuiderzee bevoer, ten opzichte van 1800 met ca. 60% gegroeid. In de negentiende eeuw verdubbelde het aantal schepen nog eens. Nieuwe vistechnieken en betere koelmogelijkheden zorgden voor een explosieve groei. Ook de introductie van de stoomvaart en spoorwegen droeg daaraan bij: die maakten het mogelijk om vis in betrekkelijk korte tijd naar nieuwe afzetgebieden te transporteren. Rond 1900 was de Zuiderzeevervisserij op zijn hoogtepunt. Ca. 3000 platbodems, voornamelijk bidders, visten op haring en ansjovis, die werd geëxporteerd naar Duitsland en Frankrijk. In Elburg groeide het aantal vissersschepen uit van drie stuks in 1750 tot wel 51 in 1900. Bijna twintig jaar later, toen de visserij op de Zuiderzee al over zijn hoogtepunt heen was, was de vloot van Elburg met 72 bidders op zijn grootst.

Het dichtmaken van de dijk rondom de Oostelijke Flevopolder, 1956'.





Een Vollenhoofse bol uit 1902.

Aan visserij gerelateerde bedrijvigheid

In het kielzog van de groeiende visvangst nam ook de visverwerkende en visserijgerelateerde industrie toe. Dat was te zien aan allerlei gebouwen en structuren: havens met havenhoofd, visafslagen, vispoorten en -markten, scheepswerven, zeilmakerijen en touwslagerijen, smederijen, visrokerijen (paling, bokking) en garnalenpellerijen. In elke havenplaats zijn wel een of meer van deze nevenindustrieën te vinden. Deze waren in alle gevallen rond of direct aan de haven gelegen. In veel kuststeden bestaan deze structuren en objecten nog steeds.

Zo kende Elburg een scheepswerf, een touwbaan, een zeilmakerij, twee mandenmakerijen en enkele bokking- en palingrokerijen. Op de reeds in 1799 vermelde scheepswerf werden in de negentiende eeuw kleinere vaartuigen als punters en bonzen gebouwd. Na 1880 hield de werf zich voornamelijk bezig met de restauratie van vissersschepen. De touwbaan van de familie Deetman dateert al uit de eerste helft van de achttiende eeuw. Veel touwwerk was bestemd voor de visserij. Vast staat dat dit bedrijfje momenteel de oudste nog in werking zijnde touwslagerij in Nederland is. Op de zeilmakerij van de familie Bouwen, actief vanaf 1917, werden nieuwe zeilen gemaakt en kapotte zeilen gerepareerd. Aan het begin van de twintigste eeuw waren er in Elburg twee mandenmakerijen. Op deze bedrijfjes, waar enkele tientallen mandenmakers

werk vonden, werden allerlei manden gevlochten, waaronder zogenoemde 'aalkubben': van wilgentenen gemaakte aalkorfjes. Smederijen maakten het scheepsbeslag en het ijzerwerk en onderhielden de kachels (vuurduveltjes) aan boord. Ten slotte was ook het tanen (conserveren) van de netten en het verven van de zeilen voor sommige mensen een bijverdienste.

Tegenwoordig profileert Elburg zich enorm met haar vissersverleden. Bijzonder is dat de nevenindustrieën, zoals de lijnbaan, de smederij en de botterwerf, nog in bedrijf zijn, mede door inzet van veel vrijwilligers. Voor het toerisme in de stad is dit van groot belang. Daarentegen is bijvoorbeeld in Genemuiden van deze nevenindustrie weinig meer over. Daar waren in 1950 nog vijf haringrokerijen in bedrijf. In de haven kochten ze hun vis van vissers uit onder andere Urk, Vollenhove en Volendam. Inmiddels zijn al deze rokerijen verdwenen. Als structuur is de haven echter nog altijd van groot belang voor Genemuiden. Het verdwenen vissersverleden zou hier juist meer onder de aandacht kunnen worden gebracht.

Een geheel andere met de visserij verbonden vorm van bedrijvigheid was de eendenhouderij, die na 1900 opkwam. De eendenhouderij is vooral karakteristiek voor de kuststrook van de Noordwest-Veluwe, maar kwam ook elders van de grond, zoals in Volendam. De eendenhouders zagen in het exploiteren van



Mandenvlechter was een aan visserij gerelateerd beroep, een waar ambacht. Tekening van Willem Bastiaan Tholen uit 1931.

eenden een mogelijkheid om de vele onverkoopbare kleine vis en visresten winstgevend te maken. Vooral na de aanleg van de Afsluitdijk besloten steeds meer ex-vissers hun kansen in de eendenhouderij te gaan proberen. Zij hadden inkomsten uit de verkoop van eieren, dons en veren en soms ook vlees. Al met al heeft de eendenhouderij inmiddels zijn langste tijd gehad, maar de sector heeft in Harderwijk, Ermelo en Hierden zeker bijgedragen aan de economische voorspoed. In het landschap waren en zijn de eendenhouderijen met hun hokken en uitloopterreinen prominent aanwezig

Einde van de Zuiderzeevervisserij

In 1916 vond een enorme stormvloed plaats, waarna de regering besloot om de Zuiderzee af te sluiten. Dit betekende voor de meeste havensteden aan de Zuiderzee het begin van het einde van de visserij. Met de voltooiing van de Afsluitdijk in 1932 was het met de visserij op de Zuiderzee praktisch gedaan. Veel Elburgse vissers zagen, door de naderende inpolderingsplannen, geen andere optie dan afstand te doen van hun schepen. Uit protest lieten zij in de jaren dertig vier bidders afzinken bij het havenhoofd van Elburg, in de volksmond ook wel 'kop van 't Ende' genoemd. Elders richtte de visindustrie zich voortaan op de handel in gerookte paling. In het zoete IJsselmeer was paling de belangrijkste vissoort geworden. Na het droogvallen van de

Noordoostpolder nam ook deze industrie in de kop van Overijssel af. In Kampen bleef de visserij wel bestaan; in 1947 werd in de buitenhaven zelfs nog een visafslag gebouwd. Deze verving de eeuwenoude vismarkt, die sinds 1320 bij de Vispoort aan de IJsselkade had gelegen en in 1937 was opgeheven.

In Spakenburg bleef de palingrokerij een belangrijke bron van inkomsten. Toch werden hier in 1929 een knopenfabriek en in 1934 een schoen- en pantoffelfabriek gebouwd om plaatsvervangend werk te bieden aan 'uitgetreden' vissers en boeren. Ook bakkerij 't Stoepje (1979) is opgezet door een 'uitgetreden' visser. Nu werkt onder deze naam een groot aantal brood- en koekhandelaren op markten in heel Nederland.

Alleen Urk behield een substantiële vissersvloot. Hier verlegde men het werkgebied naar de Noordzee. Deze succesvolle doorstart vond plaats vanaf de jaren 1960 en staat ook wel bekend als 'het wonder van Urk'. Tot eind jaren zeventig werd de vis nog veelal aangevoerd via de Urker haven, daarna werden de kotters te groot om over het IJsselmeer naar de thuishaven te komen en werd de vis per vrachtwagen vanuit zeehavens als IJmuiden, Harlingen, Delfzijl en Lauwersoog aangevoerd om op Urk te worden verhandeld. Rond de visafslag, de grootste van Nederland, groeide een enorme visverwerkende industrie.

De ruimtelijke karakteristieken van de visserij op de Zuiderzee zijn nog altijd terug te vinden in de kuststeden. Langs de oostkust zijn de havens van Urk, Kampen, Vollenhove, Elburg en Harderwijk uitgerust met historische scheepswerven, visafslagen en vispoorten. Ook de structuren van hun havens zijn vaak behouden gebleven. De overgebleven historische zeilschepen – zowel vissersboten als handelsschepen – worden tegenwoordig veelvuldig ingezet voor de professionele passagiersvaart. De naam 'bruine vloot' is een verwijzing naar hun zeilen, die vroeger bruin van kleur waren. De bruine kleur ontstond door het tanen met cachou, een bruine kleurstof die het rotten van de zeilen tegenging.

Voorbeelden

Botterwerf Elburg

In Elburg ligt aan de Havenkade de historische scheepswerf van de familie Balk. De werf werd in 1787 gesticht door ene Van der Beek en kwam begin negentiende eeuw in handen van de Elburger familie Balk. Van oorsprong is het een reparatiewerf, al zijn hier in de negentiende eeuw ook wel enkele vissersschepen gebouwd. Een opvallend element van het huidige complex is de loods die hier in 1987 is gebouwd, met een dok voor schepen tot ongeveer honderd ton. Deze loods is opgetrokken in traditionele stijl, met zwart geteerd hout, en past bij het industriële karakter van de haven, maar ook bij de traditionele cultuur van de Elburgers. De werf, waar nog altijd botters worden gerepareerd en die bovendien dienstdoet als bottermuseum, is geen beschermd monument. Wel ligt hij binnen het beschermde stadsgezicht van Elburg. Bovendien maakt deze werf onderdeel uit van een ensemble van groot cultuurhistorisch belang: er is een nauwe relatie tussen deze werf enerzijds en allerlei andere objecten die aan de Zuiderzee zijn gerelateerd anderzijds. Zo ligt de werf tegenover de oude havenkom, waarin ook de gerestaureerde botters liggen (als in een buitenmuseum). Verder is hier de oude visafslag te vinden. Tot het ensemble behoren voorts palingrokerij Van Triest, de Vischpoort en de zichtlijn van de Vischpoort naar de 'Kop van 't End', het havenhoofd dat tegenwoordig in Flevoland ligt. Elburg is niet de enige plaats aan het IJsselmeer met een botterwerf: ook Harderwijk en Spakenburg hebben er een (die van Vollenhove is verdwenen). In Spakenburg lijkt de situatie op die in Elburg: de werf restaureert botters en dient als (openlucht) museum. Ook in Harderwijk, waar de botterwerf onlangs is herbouwd, liggen de historische schepen van de bruine vloot in de haven bij de werf.



De haven van Elburg in 1928, met botters in de havenkom. De werf ligt rechts.

De belangrijkste overgebleven fysieke waarde van al deze scheepswerven is hun kenmerkende ligging aan de haven. Bij toekomstige ontwikkelingen is het van groot belang dat deze structuren en objecten behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt.

Daarnaast moet bij toekomstige ruimtelijke ingrepen rekening worden gehouden met hun hoge ensemblewaarde. Dat geldt niet alleen voor Elburg. In Spakenburg ligt de werf ook in de oude haven en nabij een museumcomplex met een oude palingrokerij. Bij ontwikkeling van de binnenstad moeten de structuur (haven met haaks daarop liggende stegen) en de bebouwingskarakteristiek behouden blijven; daar waar mogelijk moeten zij worden versterkt.

Aandacht voor de cultuurhistorische waarden van deze werven is ten slotte ook economisch relevant. De werven hebben namelijk ook een toeristische functie. Ze verhuren boten en dragen bij aan de beleving van het (open) water. Ook kunnen de werven (met bijbehorende gebouwen) worden benut bij ontwikkeling van recreatieve arrangementen, zoals een tochtje met een echte oude vissersboot. Als gebouwen op deze plekken leeg komen te staan, kunnen ze een recreatieve bestemming krijgen. Op die manier kunnen ze het behoud van historisch erfgoed verder ondersteunen.

Nieuwe haven Spakenburg

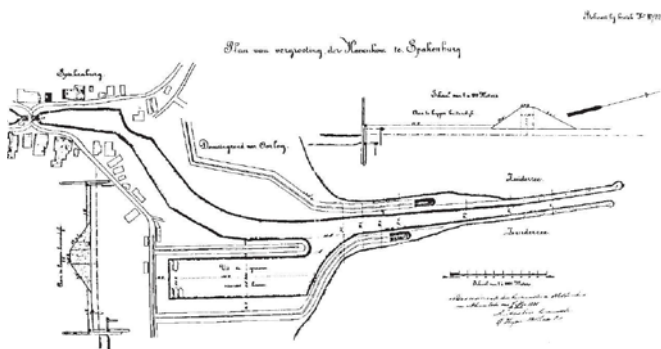
De gemeente Spakenburg gaf in 1885 opdracht tot een groot project: de aanleg van een nieuwe haven. In het begin van de negentiende eeuw waren er in Spakenburg ongeveer dertig vissers. Rond het midden van de negentiende eeuw nam ook hier de omvang van de vloot toe. Tien jaar voor de aanleg van de haven was het aantal schepen al opgelopen tot meer dan 170. Dit aantal bleek te groot voor de steeds dichtslibbende oude havenkom. Op 27 maart 1886 begon de aanleg van de nieuwe haven, naar een tekening uit 1882 van Jan Jacob Spruyt, gepensioneerd opzichter eerste klasse van Rijkswaterstaat te Amersfoort. De nieuwe haven werd geheel omdijkt. De dijken werden aangelegd op een 'gemetselde beschoeiingsmuur van ijzeren beschoeiingsstijlen met dito ankers'; tussen de stijlen werden gewelven opgetrokken. De nieuwe kade, die al bijna 125 jaar dienstdoet, is nog steeds aanwezig.

Tegelijkertijd liet men de oude haven uitdiepen. Hier is sedert 1750 een scheepswerf gevestigd (Oude Schans 86-87) met helling (verbouwd in 1829), loodsen (ca. 1840 en 1901) en een smederij (1904). Uit 1877 dateert de voor dit vissersdorp karakteristieke rokerij met visserswoning van Muys (Oude Schans 56-56a), die inmiddels onderdeel is van Museum Spakenburg. Ook staat er een visafslag uit 1923 (Havendijk 28), naar ontwerp van H. Dekkers.

Al deze objecten samen vormen een belangrijk ensemble voor

Spakenburg, dat door de jaren heen zijn karakteristieke vorm en bebouwing behouden heeft. Belangrijk hierbij zijn de Haven- en Zeedijk en de haaks op de haven gerichte steegjes. De laatste beroepsvisser is in 2008 gestopt. De nieuwe haven doet nu dienst als jachthaven en is vaste aanlegplaats van de bruine vloot. De ca. dertig bidders die tegenwoordig in de haven liggen, worden gebruikt voor de pleziervaart. De op de Visafslag gevestigde Vereniging de Bruine Vloot is een partner voor de zogenoemde 'Spakenburgse dagen', een sinds 1970 bestaande toeristische attractie. Daarbij verzorgen enkele schepen elk uur rondvaarten en vertellen de schipper en zijn maat over het moeizame vissersbestaan uit vroeger dagen.

De historische structuur van Spakenburg als vissersdorp, met oude en nieuwe haven, is nog geheel intact en herkenbaar, zoals blijkt uit een vergelijking van historische kaarten en de huidige dorpsplattegrond. Ook de bebouwing is nog steeds doordrenkt van het vissersverleden. Rond de oude en nieuwe haven staan diverse gebouwen die met de visserij of het Zuiderzeeverleden te maken hebben. Ze vormen de context waaraan Spakenburg zijn identiteit als vissersdorp ontleent. Kansen zijn het behouden en versterken van deze identiteit en het gebruiken van deze kenmerkende elementen als inspiratiebron voor toekomstige ontwikkelingen. Een voorbeeld van een recente ontwikkeling is de aanleg van



Kaart behorende bij de aanbesteding van de haven van Spakenburg in 1885, naar een ontwerp van J.J. Spruyt uit 1882.



Spakenburg en omgeving. Detail uit de topografische kaart van 1910.



De nieuwe haven van Spakenburg in aanbouw. Foto uit 1886.

een unieke, nieuwe waterkering in 2016. Deze sluit zichzelf bij hoogwater en beschermt het achterland tot aan Amersfoort. De Spakenburgse kering is een onderdeel van het dijkverbeteringsproject langs de zuidelijke randmeren en de Eem in het kader van het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Havenhoofd Kuinre

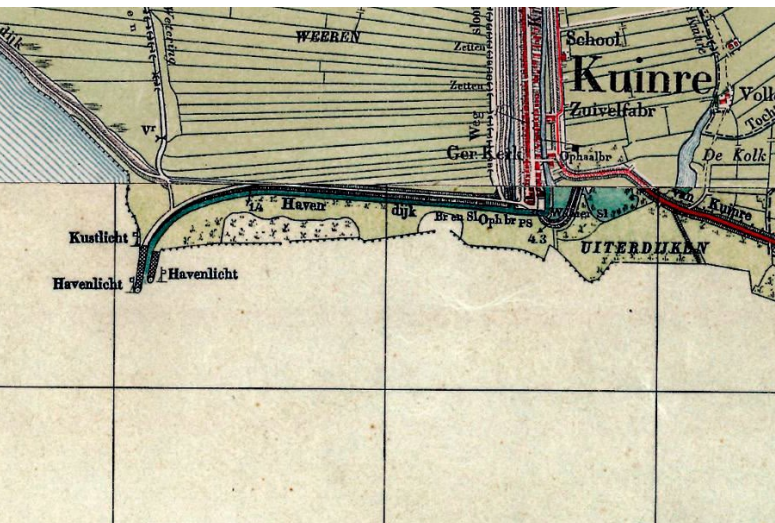
Tot 1940 was de visserij de belangrijkste bron van bestaan in Kuinre. Deze band met de zee ging echter verloren doordat bij de aanleg van de Noordoostpolder tussen Blokzijl en Lemmer geen randmeer werd aangelegd. Veel dorpelingen moesten dus op zoek naar een ander middel van bestaan.

De haven van Kuinre was al vanaf de middeleeuwen van belang geweest voor de visserij en scheepvaart. De haven lag buitendijks langs de Havendijk en stak ca. 1 km de zee in. De havenmond bestond uit een dubbele strekdam, waartussen de vaargeul naar dieper water voerde. Op de rechterdam stonden twee havenlichten. Wanneer de kapitein die lichten op één lijn zag, wist hij dat het schip recht de haven binnenliep.

Van de vroegere haven resteert nog het havenhoofd aan de Hopweg. De Hopweg is een weg die door het Burchtbos en Kuinderbos van Kuinre naar Lemmer loopt. De oude haven raakte na de oorlog in verval, omdat de dammen waren bekleed met basalt, een materiaal dat uit het buitenland moest komen en in de oorlogsjaren dus schaars was. De stenen werden verwijderd en hergebruikt in de polderdijken, die toen in aanleg waren. Het historische havenhoofd bleef in ruineuze toestand achter.

Aan het eind van de twintigste eeuw is de haven in oude staat teruggebracht en recent, in 2016, zijn twee nieuwe lichtwachtershuisjes gemaakt. Ook is toen de houten rand rondom de basaltstenen hersteld, de fundering van de steiger verstevigd en aan de overzijde een nieuw baken aangebracht. Het havenhoofd met het havenlicht van Kuinre ligt door de inpoldering niet langer in het water, maar in het Kuinderbos. Het is daarom een waterstaatsmonument op het droge.

Het gereconstrueerde havenhoofd van Kuinre is thans een van die relictten die verwijzen naar de tijd van de Zuiderzee. De belangrijkste fysieke waarden van dit element zijn de strekdammen met basaltblokken, de houten steigers erlangs en de witte havenlichten op de koppen. De grootste bedreiging heeft het havenhoofd al doorstaan, namelijk de drooglegging van de Noordoostpolder en het daaropvolgende verval. Het is echter een moeilijk te begrijpen element in het landschap geworden, waarvan voorbijgangers de historie niet kunnen reconstrueren. Dat biedt voor het havenhoofd ook kansen, met name in relatie tot het wandel- en fietstoerisme in deze streek. Het geheel valt onder hoede van Staatsbosbeheer, dat wellicht meer kan doen om het havenhoofd en zijn ontwikkelingsgeschiedenis beter te visualiseren en onder de aandacht van toeristen te brengen. Nu staat er alleen een informatiebord. Te denken valt aan een koppeling met aan water verbonden natuurwaarden in dit nieuwe landschap. Er zijn parallellen met de Kop van 't End, het havenhoofd van



Kuinre, de haven en omgeving in 1925.



Het havenhoofd van Kuinre, 1950.

Elburg dat eveneens door inpoldering op het droge is komen te liggen en daardoor zijn oorspronkelijke context kwijtraakte, maar net als het havenhoofd in Kuinre is hersteld. Het is een interessante uitdaging om, naast het herstel van de havenhoofden zelf, landschapsarchitecten ontwerpen te laten maken voor de herinrichting van de omgeving, waarbij een betere afleesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis en natuurontwikkeling hand in hand kunnen gaan.

Visserswoningen Urk

Binnen de oude kern van Urk staan enkele kleine, onregelmatig gegroepeerde vissershuisen. Tussen de huizen zit ruimte, maar met de achterkanten zijn ze tegen elkaar aan gebouwd in zogenaamde wijken. De oudste nog bestaande visserswoningen stammen uit de tweede helft van de negentiende eeuw en zijn veelal klein maar diep, en hebben één bouwlaag met een kap. Gedurende de negentiende eeuw raakte de bebouwing verder verdicht, terwijl het gebied bij de vuurtoren tussen 1914 en 1932 werd volgebouwd.

Ook van de visserswoningen uit de periode tot 1940 zijn nog enkele gave voorbeelden bewaard gebleven. Karakteristiek aan deze panden zijn de groen geverfde houten voorschotten voor het uiteinde van de kap. Deze kappen hadden veelal een luik om de netten en turf op zolder op te kunnen bergen. Tegen de zijgevel van de achterkamer bouwde men wel een bakstenen stookhuisje of 'fort'. Het stookhuis werd vooral in de zomer gebruikt; 's winters stookte men de schouw in de voorkamer. Naast het huis lag vaak een smal steegje of 'ginkien'. Later werd dat steegje bij het woonhuis getrokken door middel van een luifel. Aan de achterzijde van het huis stond vaak een washok.

Ook staan er in Urk enkele grotere visserswoningen uit de tijd van de doorstart van de visserij in Urk vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw. De bevolking en gemeente beschouwen deze woningen nog niet als monumentaal, maar de erfgoedwereld doet dat wel, juist vanwege het feit dat ze een 'moderne' (naoorlogse) versie zijn van een ouderwets type woning.

Op veel plekken zijn oude visserswoningen al gesloopt, zoals in Vollenhove en Harderwijk. Stichting Erfgoed Urk heeft de visserswoningen in Urk daarom in 2014 opgevoerd als mogelijke



Het gereconstrueerde havenhoofd van Kuinre.



Oude visserswoningen in Urk, ca. 1910.

gemeentelijke monumenten.

De visserswoningen, zowel de oude als de moderne varianten, vertegenwoordigen een belangrijke cultuurhistorische waarde voor Urk, dat als enige voormalige Zuiderzeeplaats nog steeds een visindustrie heeft. Een mogelijke bedreiging voor met name de naoorlogse visserswoningen is dat de cultuurhistorische waarde ervan niet wordt onderkend. Dit zou sloop met zich mee kunnen brengen, zoals in veel kustplaatsen al is gebeurd. Lokale erfgoedpartijen, zoals de Stichting Erfgoed Urk, geven aan dat ook visserswoningen van recentere datum van belang zijn voor de geschiedenis van de visserij in Urk.

Bij nieuwe ruimtelijke opgaven zijn de typische kenmerken van de woningen van belang: de vorm en grootte van de woning en het karakteristieke materiaalgebruik. Maar ook de manier waarop ze in de stedelijke structuur zijn neergezet, doet ertoe: met de ruggen naar elkaar en met tussenruimten, zoals smalle steegjes.

Bovenstaande kenmerken kunnen, na een grondige analyse, als inspiratie dienen voor eventuele nieuwe ontwikkelingen, zonder van Urk een openluchtmuseum te maken. De oude visserswoningen, maar ook de nieuwe, vormen een prachtig aanleiding om tijdens een toeristische stadwandeling het verhaal van het vissersverleden te vertellen. Ze staan symbool voor de eigen culturele identiteit van Urk.

Overigens kan de typologie van de visserswoning ook worden gebruikt voor nieuwbouw, zoals is gebeurd in Grafhorst (gemeente Kampen). Daar is voor nieuw te bouwen woningen een beeldkwaliteitsplan opgesteld dat eigentijdse verwijzingen naar karakteristieke visserswoningen bevat.



Moderne visserswoningen in Urk, 1960-1970.

Oude vissershaven van Vollenhove

Naast de Grote Kerk in Vollenhove ligt de passantenhaven, ter plekke van de voormalige vissershaven. Deze vissershaven is in 1823 ontstaan door verbreding en uitdieping van de gracht rond het Olde Huijs, de voormalige bisschoppelijke burcht. Het Olde Huijs was omstreeks 1830 in gebruik als gevangenis en deed daarna dienst als katoenspinnerij. Rond 1854 was het al gedeeltelijk afgebroken, maar deed het nog dienst als onderkomen voor Schoklander vissers. Een restant van het terrein van het Olde Huijs ligt als een eiland in de voormalige vissershaven; de ovale, bijna ronde vorm van de omringende havenkom herinnert nog aan de middeleeuwse situatie.

Tegen 1970 verkeerde de haven in volledig verwaarloosde staat, hoewel hij dertig jaar eerder nog was leeggepompt om de kademuuren van basaltblokken opnieuw te kunnen op metselen. In 1973 werd de haven in oude glorie hersteld en ingericht als passantenhaven. Het terrein van de voormalige scheepswerf werd afgegraven, zodat de gracht zijn cirkelvorm weer volledig terugkreeg. Naast de havenmond staat het visverwerkingsbedrijf Ruimzeezicht. Het bedrijfspand dateert uit ongeveer 1912 en was de plaats waar de vishandelaren Hendrik en Johan van Gulik verse, gerookte en gezouten vis (vooral ansjovis) verpakten. In de jaren dertig werd 'de keet' – want zo werd het pand genoemd – ver-

bouwd tot drie woningen voor drie vissersgezinnen, die op deze wijze uitzicht hadden op hun botters in de haven. Nog steeds is de palingrokerij en vishandel een bloeiend bedrijf in Vollenhove. De viswinkel, met terras, biedt vooral 's zomers een aantrekkelijke plek voor de vele toeristen die Vollenhove aandoen. Verder is het havengebied vooral parkachtig ingericht. Op de wal tussen de buiten- en binnenhaven van Vollenhove, op de plaats van de vroegere visafslag, staat het beeld van drie Durgerdammer vissers. Het monument herinnert aan de barre tocht die zij in de winter van 1849 maakten op een op drift geraakte ijsschots. Nadat zij zo twee weken over de Zuiderzee hadden rondgezwakt, werden de verkleumde mannen van het ijs gered. Het beeld verwijst naar de tijd dat Vollenhove de belangrijkste vissersplaats was op de Oostwal van de Zuiderzee. Het is dus nauw verbonden met de oude haven.

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is vooral de unieke ronde vorm van de oude vissershaven interessant. Het is dan ook een rijksmonument. Deze status biedt bescherming tegen al te grote wijzingen die deze unieke structuur kunnen aantasten. Het is goed om te zien dat de oude haven nieuw leven is ingeblazen door het gebruik als passantenhaven. Dit voorkomt dat het een 'dode' structuur wordt. Tegelijkertijd zorgt het intensieve gebruik



De binnenhaven van Vollenhove rond 1900.

voor slijtage, vooral in het hoogseizoen. Belangrijke kenmerken van dit gebied zijn de restanten van het hooggelegen terrein, het eiland waar zich ook de archeologische resten van het Olde Huijs bevinden. Deze verdienen meer aandacht; ze vormen een kans bij nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Ook de ruimtelijke relatie met Ruimzeezicht kan worden versterkt, net als die met de andere zijde van de straat (Haven), waaraan woningen zijn gelegen. Het gaat hier dan vooral om de inrichting van de openbare ruimte. Ook elders hebben oude vissershavens een nieuwe bestemming gevonden als jacht- of passantenhavens. Vollenhove, Spakenburg en Elburg hebben hierbij hun oude havenstructuur nog redelijk behouden. Versterken van de ensemblewaarde tussen haven en diverse aan visserij gerelateerde objecten en elementen kan de cultuurhistorie meer verankeren in het gebied. Ook kan cultuur-

historie worden benut als inspiratie bij het vergroten van de recreatieve aantrekkelijkheid van deze gebieden, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van nieuwe functies bij het water.

De oude en nieuwe haven van Vollenhove, 1917.



5. Wonen en leven

5. Wonen en leven

Inleiding

Archeologische vondsten tonen aan dat het Zuiderzeegebied een lange bewoningsgeschiedenis kent. Die geschiedenis gaat minstens terug tot de midden-Steentijd, zo'n 7000 v.Chr. Archeologen hebben zowel in Swifterbant als in Zuidelijk Flevoland vondsten uit deze tijd gedaan. Ze duiden op de aanwezigheid van jagers-vissers-verzamelaars die leefden in een langzaam verdrinkend landschap.

Tussen 4900 en 3500 v.Chr. was Swifterbant echter nog altijd bewoonbaar. Dat blijkt uit de sporen die hier sinds 1966 zijn gevonden. Ze zijn afkomstig van een cultuur die dusdanig afweek van al bekende culturen, dat men besloot haar apart te benoemen. Deze Swifterbantcultuur vormt in Midden-Nederland de overgang tussen de leefwijze als jager-verzamelaar en het boerenbestaan.

Archeologen hebben ook vondsten gedaan die mogelijk duiden op de aanwezigheid van een cultuur die de overgang vormt tussen de Swifterbantcultuur en de trechterbekercultuur (de cultuur van de hunebedbouwers, ca. 3400-2850 v.Chr.). Deze vondsten zijn echter minder talrijk. Sporen van deze pre-Drouwencultuur (ook wel de Swifterbant 4-fase genoemd) werden in 1984 aangetroffen in de Noordoostpolder, in de buurt van Schokland. Archeologen groeven onder andere plattegronden op van vier woonhuizen. Voor de in 1987 opgerichte Stichting Prehistorische Nederzetting Flevoland (SPNF) was dat aanleiding tot de bouw van een archeologisch park voor educatieve doeleinden. Het ligt in Natuurpark Lelystad en bestond aanvankelijk uit een bronstijdnederzetting. Later is die aangevuld met een steentijdnederzetting, 'Swifterkamp' geheten. De latere veenvorming in het gebied maakte bewoning lastig. Toch is gebleken dat zelfs toen nog sprake was van bewoning, onder meer in de Romeinse tijd. Ook in de vroege middeleeuwen vestigden zich mensen in het veen. Zo was het hoogveengebied voor de kust van Kuinre tussen 700 en 1100 bewoond. Tussen 1100 en 1400 vond hier een sterke transformatie plaats. Het hoogveengebied werd langzaam weggeslagen en hele stukken dreven af. Sommige nederzettingen en eilanden verdronken, zoals Marchisse (Markenese), Ruthe (Rutten) en Nagele.

Urk wordt in 966 voor het eerst in de geschriften genoemd, als eigendom van het Sint-Pantaleonklooster in Keulen. Een hoge keulselembult beschermde dit eiland tegen de grillen van de Zuiderzee. In 1660 kocht de stad Amsterdam de eilanden Urk en Schokland (met als grootste nederzetting Emmeloord) om zo de onderlinge handelsrelatie te kunnen domineren. Amsterdam besteedde veel geld en moeite aan de kustversterking van Urk en het herstel van stormschade. Zo werd het eiland rond 1700 van een zeewering voorzien. De 'heerlijkheid Urk en Emmeloord' bleef in bezit van



Een reconstructie van Nederland in de Romeinse tijd met daarbij Flevo Lacus door Buchelius, ca. 1610.

Amsterdam tot 1792. Toen zag de stad zich door de hoge kosten voor de kustbescherming genoopt tot verkoop aan de Staten van Holland.

Steden aan de oostkust van de Zuiderzee

In de middeleeuwen kregen veel plaatsen stadsrecht, met de bijhorende privileges en (economische) kansen. Dat gold ook voor plaatsen aan de oost- en zuidzijde van de Zuiderzee, zoals Bunschoten, Eemnes, Elburg, Harderwijk, Kampen en Vollenhove. In de middeleeuwen was Vollenhove een belangrijk bestuurscentrum, zowel in wereldlijk als in religieus opzicht. Vollenhove kreeg in 1354 stadsrechten en was tot 1450 de belangrijkste bisschoppelijke residentie in het Oversticht. Binnen de bastide (versterking) lieten de borgmannen (de vertegenwoordigers van de bisschop van Utrecht) hun versterkte huizen bouwen, de latere havezaten. Ze waren bepalend voor de stadsplattegrond en zijn dat soms nog. De heerlijkheid Kuinre was vooral van strategisch belang door de ligging tussen de Zuiderzee en doorvaarroutes naar het achterland. De heren van Kuinre zetelden in hun burcht, van waaruit zij de wijde omgeving beheersten. Deze burcht bood niet alleen bescherming tegen vijanden, maar enige tijd ook tegen de zee. Toch zijn de twee opeenvolgende burchten van Kuinre verzwolgen door de zee en rest er niet veel meer dan een aantal archeologische sporen.

Landbouw en veeteelt

In de middeleeuwen vonden veel mensen in het Zuiderzeegebied hun bestaan in de akkerbouw en veeteelt. Sommige dorpen bestonden voornamelijk uit boerderijen en waren nauwelijks gericht op de Zuiderzee, zoals de agrarische gemeenschappen Zevenhuizen en Eemdijk. Eemnes is als lintdorp ontstaan uit de kleinere agrarische nederzettingen Eemnes-Binnen en Eemnes-Buiten. Ook Bunschoten was een agrarisch dorp, totdat het in 1383 stadsrechten ontving. Bunschoten en Spakenburg zijn inmiddels aan elkaar gegroeid, maar als gevolg van de veeteelt heeft het omliggende poldergebied nog altijd een open karakter. Door ontginningen kwamen in het IJsselmeergebied extra gebieden voor akkerbouw en veeteelt beschikbaar, bijvoorbeeld in de Polder Mastenbroek. Ruilverkaveling en schaalvergroting hebben een rol gespeeld bij het verdwijnen van boerderijen uit de kernen naar het buitengebied. De zanderige grond rond Nijkerk bleek zich vanaf het midden van de zeventiende eeuw goed te lenen voor tabaksteelt. De tabak werd in Nijkerk verbouwd op uitgestrekte tabaksvelden, in speciale schuren gedroogd en daarna verhandeld en verscheept naar Amsterdam om daar te worden verwerkt tot snuif-, pruim- of pijptabak. Mede door de beschikbaarheid van veel arbeidskrachten breidde de tabaksindustrie zich snel uit. Dit zorgde voor een periode van voorspoed, bedrijvigheid en bevolkingsgroei. Van alle plaatsen op de Veluwe telde Nijkerk rond 1800 de meeste inwoners. Vanaf het midden van de negentiende eeuw ging de Nijkerkse tabaksteelt ten onder aan de concurrentie van betere en goedkopere tabak uit de tropen. Wonen en werken in het Zuiderzeegebied was verre van gemakkelijk. Zo bleek in de achttiende eeuw het veeneiland Schokland

te drassig voor veeteelt. Akkerbouw was daar al langer niet meer mogelijk, zodat de bewoners geheel aangewezen waren op de visserij. In 1859 werd het eiland ontruimd; de dreiging van het water was te groot geworden, en er was geen economisch perspectief voor de sterk verarmde bevolking. Elders bleef de strijd tegen het water aanspraak maken op de weerbaarheid en vindingrijkheid van de bevolking. Zo hadden bewoners van boerderijen op het Kampereiland op de hanenbalken van hun schuren een speciale noodboot liggen om bij hoogwater te kunnen vluchten. Ook werden boerderijen en erven rond Nunspeet en Putten uitgerust met kades en schotten tegen de altijd dreigende wateroverlast.

Ondergang en opkomst Zuiderzeecultuur

Eind negentiende eeuw had Cornelis Lely plannen ontwikkeld voor de afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee. Voedselgebrek gedurende de Eerste Wereldoorlog en de watersnood van 1916 zorgden ervoor dat ze genoeg steun voor uitvoering kregen. Tegen de naderende afsluiting van de Zuiderzee werd volop actie gevoerd, vooral door de Harderwijker vishandelaar en fabrikant Eibert den Herder. Ten onrechte schilderde hij de Zuiderzeevervisserij af als een gezonde bedrijfstak, terwijl die feitelijk met moeite stand kon houden. Ondanks zijn stortvloed aan pamfletten en folders kon Den Herder het tij niet keren. Een aantal kunstenaars, onder wie 'Zuiderzeeschilders' als Jos Lussenburg, Cornelis Springer en Martin Monnickendam, nam de kans waar om de ongereptheid van de Zuiderzee in beeld te brengen. Ze deden dat op een romantische manier, niet afgeschrikt – of juist geïnspireerd – door de armoede die ze er aantroffen. De reizende schilders en schrijvers hadden veel oog voor de lokale en regionale cultuurverschillen, die tot uiting kwamen in klederdrachten, lokale lekkernijen, dialect en mentaliteit. Zij legden dit veranderende cultuuroed vast en droegen zo bij aan de identiteit van de verschillende stadjes, dorpen en regio's. Urk en Schokland zijn goede voorbeelden van de lokale eigenheid. Doordat Urk eeuwenlang een geïsoleerd eiland was geweest, was hier een hechte gemeenschap ontstaan met een eigen cultuur en taal. Schokland was bestuurlijk in tweeën gedeeld. Terwijl het zuidelijke deel in de zestiende eeuw protestants werd, bleef het noordelijke deel katholiek. Elk deel had een eigen taal en klederdracht. Na de afsluiting van de Zuiderzee veranderde deze identiteit, maar het Zuiderzeeverleden is en blijft belangrijk voor de voormalige kuststeden. Het romantische beeld van arme vissers, woelige baren en pittoreske havenstadjes wordt levend gehouden in de vele liedjes die over het leven aan de binnensee zijn geschreven. Een voorbeeld is de Zuiderzeeballade, in 1958 geschreven door Willy van Hemert voor een radioprogramma ter gelegenheid van de voltooiing van de dijk aanleg van Oostelijk Flevoland. Het massatoerisme richt zich nog altijd op klompen, klederdracht en oude schepen. In het toeristenseizoen zijn de havens overvol met mensen die een glimp willen opvangen van 'de tijd van weleer'.

Ter herinnering aan deze vervlogen tijden worden sommige verdwenen objecten gereconstrueerd, zoals de visafslag in Harderwijk en de botterwerf in Elburg. Hoewel de hang naar het verleden in elke plaats op een andere manier wordt ingevuld, vormt het wel een verbindende factor.



Protestpamfletten van Eibert den Herder.

Wonen en werken op het nieuwe land

Het nieuwe land moest een grote rol gaan spelen in de voedselvoorziening van Nederland. De inrichting van de polder en de organisatie van de landbouw waren uitgedacht op de tekentafel en moesten bijdragen aan verbetering van de agrarische productie. De ontwerpers hadden veel vrijheid, wat resulteerde in een landschappelijke en stedenbouwkundige opzet die sterk tijdgebonden was. Bij de inrichting van Oostelijk Flevoland braken zij met de traditionele opzet van de dorpen in de eerdere polders. De romantische opvattingen van de Delftse School maakten plaats voor modernere trends. Voor het eerst stelden de ontwerpers een min of meer flexibel structuurplan op. Daarin gaven zij de omvang en de locatie van hoofdbestemmingen aan als vlekken, die onderling waren verbonden door een autonoom wegennet dat aansloot op doorgaande wegen buiten de polder. Het als agrarisch streekcentrum ontworpen Dronten kreeg een heldere opzet met eenvoudige wederopbouwarchitectuur.

Niet alleen het landschap werd ontworpen, ook de sociale samenstelling van de gemeenschap werd vooraf zorgvuldig uitgedacht. De overheid bepaalde wie welk plekje kregen. Boeren uit heel Nederland konden zich inschrijven voor een boerderij in de polder, maar moesten door een strenge selectie om daarvoor in aanmerking te komen.

De twee grote steden, Lelystad en Almere, moesten de bevolkingsgroei van Amsterdam opvangen. Lelystad is vanaf het begin gepositioneerd als hoofdstad van de polder. Omdat de bewoners weinig agrarische kennis hadden, werd andere werkgelegenheid



Enkhuizer visser in de haven van Harderwijk van Jos Lussenburg, een van de beroemde 'Zuiderzeeschilders'.

aangetrokken. Rijksinstituten als de Directie Zuiderzeewerken, de latere Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP), en onderwijsinstellingen vestigden zich in Lelystad. Almere ontwikkelde zich tot de plek voor vernieuwende en experimentele uitbreidingsplannen ('de meerkernige stad') en ontwikkelstrategieën, particuliere initiatieven en zelfbouw.

Niet alles in de polders kwam linea recta van de tekentafel. Sommige structuren in het landschap zijn een overblijfsel uit de tijd dat dit nog zee was. Het voormalige eiland Schokland bijvoorbeeld, dat met de drooglegging in het nieuwe land werd opgenomen. De contouren zijn nog zichtbaar in het landschap, evenals een aantal gebouwde monumenten en archeologische sporen van menselijke bewoning tot 9000 jaar terug. Intussen staat Schokland op de lijst van UNESCO-werelderfgoed. Een aantal namen in de polder verwijst nog naar verdronken dorpen of andere aspecten van het waterrijke verleden.

Opkomst van de recreatie

Bij de inrichting van Oostelijk Flevoland speelde de groeiende hoeveelheid vrije tijd en de daarmee gepaard gaande opkomst van recreatie een belangrijke rol. De dorpsbossen, die de overgang vormden tussen het open polderlandschap en de bebouwde kom, kregen allemaal recreatieve voorzieningen: een hertenkamp, speelweiden, vijvers en wandel- en fietsroutes. De in 1970 door de RIJP opgerichte afdeling Recreatie was verantwoordelijk voor de latere recreatieve voorzieningen in Oostelijk Flevoland. Zo werd datzelfde jaar al in het Abbertbos, een productiebos aan het Drontermeer, een jeugdkampeerterrein aangelegd in de vorm van een klavertjevier. Biddinghuizen kreeg een agrarisch themapark, de Flevohof, om de mensen de nieuwe ideeën achter de polder en het 'nieuwe boeren' te laten beleven. Na het faillissement van dit park werd het een pretpark (voorheen Six Flags Holland, nu Walibi

Holland). Ook kwam er een groot festivalterrein, dat sinds 1993 met Lowlands jaarlijks tienduizenden bezoekers trekt. Het opkomende toerisme resulteerde in aanleg van campings en bungalowparken, onder andere bij Ketelhaven.

De kust van het nieuwe land langs de Randmeren werd grotendeels ingericht voor de (water)recreatie: hier kwamen buitendijkse speel- en zonneweides, strandjes en jachthavens. De overgang van land naar water is hier niet meer de kaarsrechte, van steenglooing voorziene dijk, maar doet nu 'zachter' en meer natuurlijk aan.

De groeiende (water)recreatie bood ook de bewoners op het oude land nieuwe middelen van bestaan. Bijna alle steden aan het water kregen een nieuwe jachthaven, terwijl de oude havens ligplaatsen boden voor historische (vissers)schepen. Harderwijk, dat al sinds ca. 1900 een zeebad had, trok steeds meer dagjesmensen, mede door de aanleg van een veerdienst van en naar Amsterdam. Drijvende kracht daarachter was de strijdlustige Eibert den Herder. In 1948 liet hij een strand aanleggen. De zoon van Den

Herder begon een speeltuin en een camping. In 1954 brachten ze zeehonden naar Harderwijk als attractie van Zeebad 'het Veluwe Zand'. Hier kon het publiek zien hoe zeerobben zwommen en werden gevoerd. Dit Robarium, later Dolfinarium geheten, bleek een groot succes en was het eerste in zijn soort in Europa. Met het Dolfinarium begon het massatoerisme in Harderwijk.



Zeebad Harderwijk, ca. 1900.

Voorbeelden

Burcht van Kuinre

De oudste vermelding van de burcht van Kuinre dateert uit 1196 en noemt de toenmalige heer bij naam: Heinricus Grus. Hij werd door de bisschop voor zijn diensten betaald in goederen en rechten, die bijdroegen aan zijn groeiende macht. De burcht moest bescherming bieden tegen water en vijanden. De overleveringsverhalen reppen veelal over een waar schrikbewind van de heren van Kuinre. Ze namen met enige regelmaat een handelsschip of de vracht in beslag en verschansten zich vervolgens in hun burchten. Alleen in ruil voor tolgeld of losgeld konden de eigenaren hun schip of de handelaren hun eigendommen terugkrijgen. Tot aan het Baltische gebied hadden handelaren ruzie met deze middeleeuwse ridders. Ze worden afgeschilderd als roofridders of piraten, hoewel de laatste jaren ook meer genuanceerde verhalen zijn opgedoken. De eerste burcht van Kuinre spoelde weg tijdens de watersnoodramp van 1375 door de oprukkende Zuiderzee, zodat verderop een nieuwe burcht moest worden gebouwd. Ook deze tweede burcht is door de zee verwoest.

Bij de aanleg van de Noordoostpolder (1937-1942) zijn de restanten van de oudste burcht letterlijk boven water gekomen; sporen van de gracht, paalfunderingen van een ringmuur en enkele wateren afvalputten. Staatsbosbeheer heeft de contouren in 1988 zichtbaar gemaakt in het Kuinderbos. De tweede burcht van Kuinre is in 1951 ontdekt met behulp van luchtfoto's van de Royal Air Force (RAF). Het terrein is opgegraven, maar daarna weer omgevormd tot agrarisch landschap.

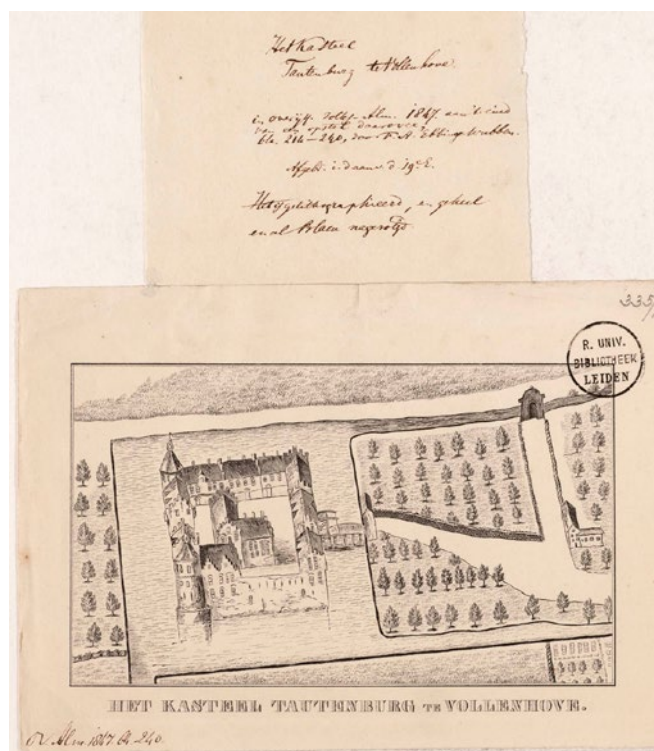
In de omgeving zijn meer burchten verdwenen, zoals de vroegste burcht van Vollenhove. In de elfde en twaalfde eeuw werd Huys te Vollehove van een eenvoudige versterking uitgebouwd tot een burcht, die de landheren versterking bood en een veilig onderkomen dicht bij de plek van overtocht. Kasteel Ter Eem vormde het beginpunt van de ontwikkelingen in Eemnes, maar ook deze burcht is in de loop der jaren verdwenen. Het rond 1400 gebouwde versterkte Huys te Urck moest bijdragen aan de bescherming van het eiland zelf en aan de bestrijding van piraterij op de Zuiderzee. Ook dat is allang verdwenen.

Kasteel Bijssel bij Doornspijk verdween zelfs tot driemaal toe in de golven van de Zuiderzee. Het eerste slot Bijssel ging ten onder bij de stormvloed van 1376, toen rond Harderwijk en Elburg veel gronden verloren gingen. Over het tweede, meer landinwaarts herbouwde kasteel, schreef Haasloop Werner in 1850 in de Geldersche Volksalmanak dat de plaats waar het had gestaan 'soms bij aanhoudende oostewinden zichtbaar' was, 'als wanneer de Doornspijker-Berg zich gelijk een schiereiland in de Zuiderzee vertoont'. Ook het derde kasteel werd verder landinwaarts opgetrokken, maar net als van de beide voorgangers zijn ook van dit laatste kasteel geen bovengrondse sporen meer zichtbaar.

Zo zijn de sporen uitgewist van vrijwel alle burchten die getuigden van de strijd tegen het water en de vroegste macht aan de zuid- en oostzijde van de Zuiderzee. Dit aspect van de geschiedenis wordt zelden geassocieerd met het Zuiderzeegebied, maar is juist zeer karakteristiek, doordat het ook samenhangt met de strijd tegen het water. In het wapen van de gemeente Noordoostpolder is een burcht opgenomen als verwijzing naar de belangrijke rol die de heren van Kuinre hebben gespeeld in de geschiedenis van het gebied. Ook in het landschap kunnen verhalen over middeleeuwse kastelen weer zichtbaar worden gemaakt, waarbij land art als middel kan worden ingezet. De locatie van de burchten te Kuinre kan op grootsere wijze dan nu het geval is, herkenbaar worden gemaakt als onderdeel van bijvoorbeeld het Kuinderbos.

Bestuurscentrum Vollenhove

Vollenhove gold in de middeleeuwen als het belangrijkste wereldlijke en bisschoppelijke bestuurscentrum van het noorden, en nam daardoor een bijzondere positie in. De ontwikkeling van de stad is uitzonderlijk en in het stratenpatroon duidelijk herkenbaar. De ridders die verbonden waren aan het kasteel van Vollenhove, woonden in havezaten. In Overijssel was het gebruikelijk dat deze havezaten op het platteland stonden, maar Vollenhove telde in totaal dertien middeleeuwse havezaten en



Kasteel Tautenburg in Vollenhove, 1847.

werd daarom ook wel 'de stad van de paleizen' genoemd. Van deze havezaten resteren er nu nog vijf; de andere zijn gesloopt, merendeels aan het begin van de negentiende eeuw. Na het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog verloor Vollenhove haar vooraanstaande positie en nam de welvaart geleidelijk af. Toch bleven de adellijke families hier nog resideren, tot de afschaffing van de adellijke rechten in 1795. Tijdens de jaren zestig van de twintigste eeuw werd het centrum van Vollenhove ingrijpend veranderd als gevolg van een stadsanering. Vele monumentale, maar zwaar vervallen gebouwen moesten het veld ruimen. Hun verpauperde toestand in combinatie met vrijgekomen regeringsgeld betekende de doodsteek voor veel van deze panden. De vrijgekomen ruimte werd deels gebruikt voor nieuwbouw, maar ook werden hier parkeerplaatsen en groene zones aangelegd. Enkele gesloopte gebouwen werden herbouwd in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

Ondanks deze ingrepen is het stratenplan uit de veertiende eeuw nog altijd herkenbaar. Bijzonder is dat het patroon is ontstaan binnen het ruime, rechthoekige oppervlak van de bastide. Het hoofdpatroon bestaat uit drie oost-westgerichte straten: de Olde of Oude Straat, de Nije of Nieuwe Straat en de Achterstraat, nu respectievelijk de Visschersstraat, de Kerkstraat en de Bisschopstraat. Deze straten waren onderling verbonden door stegen. Daardoor ontstond een rechthoekig en goed leesbaar grid. Een dergelijk overzichtelijk stadsplan komt verder niet voor rond het IJsselmeer, behalve in Elburg.

De situatie in Vollenhove laat zien dat ook wanneer veel historische panden zijn gesloopt, de ontstaansgeschiedenis van een stad nog voldoende afleesbaar kan zijn. Dankzij de herkenbaarheid van de oude stadsplattegrond (in combinatie met het groen en resterende monumenten, zoals de stadshavezaten) heeft Vollenhove een grote toeristische potentie.



Plattegrond van Vollenhove uit 1649 door J. Blaeu.

Waterkeringen

De Zuiderzee was belangrijk voor de broodwinning, maar ook heel gevaarlijk. Vooral bij grote overstromingen en hevige stormen vreesde men het water. Op uiteenlopende wijzen trachtte men zich daartegen te beschermen. Op het Kampereiland, maar ook vele andere locaties in het kustgebied, bouwde men boerderijen op hoogtes of belten. Door het inklinken van de onderliggende bodem moesten ze voortdurend worden opgehoogd om voldoende bescherming te blijven bieden tegen het dreigende water. In hun schuur hadden de bewoners permanent een vluchtboot klaarliggen. Bewoners van boerderijen rond Nunspeet en Putten bouwden op hun erven waterkerende dammen en schotten om zich te wapenen tegen wateroverlast. En in Kampen en Harderwijk dienden de stadsmuren tevens als waterkering.

De aanwezigheid van kades, schotten en andere waterkerende elementen laat, samen met het stelsel van dijken, de directe relatie zien tussen de voormalige Zuiderzee en het omringende land. Een aantal oude belten op het Kampereiland wordt nog steeds bewoond en is karakteristiek in het landschap. Veel kleine elementen dreigen echter te verdwijnen nu ze niet meer direct nodig lijken te zijn. Een inventarisatie van de nog aanwezige elementen kan helpen om de strijd van de bewoners tegen het omringende water zichtbaar te houden of te maken. Een (digitale) kaart waarop al deze elementen zijn weergegeven, kan als uitgangspunt dienen voor een recreatieve of educatieve benadering.

Een voorbeeld van het inpassen van oude elementen in de huidige waterhuishouding biedt de stadsmuur van Kampen. Die had oorspronkelijk een waterkerende functie, maar door gedeeltelijke afbraak van deze muur en de aanleg van wegen was die functie eind vorige eeuw verloren gegaan. Met het project Ruimte voor de Rivier werd in 1997 gekozen voor een waterkering langs het oude tracé van de muur. Er kwamen oplossingen op maat voor specifieke omstandigheden: waterkerende ramen en deuren, kwelschermen, hefschuifkeringen en klepkeringen. De waterkering wordt bediend door de Hoogwaterbrigade, een team van ruim 200 vrijwilligers die bij extreem hoogwater in actie komen. Zo is waterveiligheid een thema geworden dat ook de 'gewone' burgers van de stad betreft, en niet alleen de verantwoordelijkheid is van de waterschappen. Bovendien heeft de stadsmuur zijn historische functie teruggekregen en is het historische stadsbeeld behouden gebleven.

Waterveiligheid is nog altijd een actueel thema. Het is soms lastig de burgers bij dit onderwerp te betrekken. Inspirerende kaarten, activiteiten en voorbeeldprojecten kunnen hierbij behulpzaam zijn. Wonen op terpen kan een gebiedsspecifiek thema zijn voor nieuwbouw in de IJsselmeerzone.

Boerderijerven en woonkernen

De aanleg van de IJsselmeerpolders had onder meer tot doel het Nederlandse landbouwareaal te vergroten. De opzet van de nieuwe woon- en bedrijfserven in Flevoland moest bijdragen aan



De buitenhaven van Kampen, 2003.

verbetering van de agrarische productie.

De erven liggen solitair of in groepjes van twee, drie of vier bij elkaar aan lange wegen of linten. Elk erf was omgeven door wind-singels die de nimmer aflatende polderwind moesten afschermen. De vaak vierkante percelen werden efficiënt ingericht met een moderne, bungalowachtige woning en een afzonderlijke grote landbouwschuur. De afmetingen ervan waren afhankelijk van de bedrijfsvorm: veeteelt, landbouw of een gemengd bedrijf.

In de Noordoostpolder experimenteerde men met succes met de geprefabriceerde landbouwschuur, die vervolgens ook in Oostelijk Flevoland werd toegepast. De muren bestaan uit lichtgrijze betonnen panelen. Met dit geprefabriceerde bouwsysteem van de firma Schokbeton uit Kampen kon snel en relatief goedkoop worden gebouwd: de bouwtijd besloeg slechts negen weken.

De gehanteerde kavelmaten waren afgestemd op de toenmalige ideale maat voor de bedrijfsvoering. De grootste kavels liggen in Zuidelijk Flevoland, de jongste van de IJsselmeerpolders. Voor zo'n kavel met boerderij kwam een agrariër niet zomaar in aanmerking. Vooraf vond een strenge selectie plaats. Zo moesten potentiële polderbewoners ouder zijn dan dertig jaar, voldoende geschoold en getrouwd. Ze moesten er financieel goed voor staan, positieve referenties hebben en over een pioniersmentaliteit beschikken. Na de drooglegging had men haast met de inrichting van de polder: de verkozen boeren wilden zo snel mogelijk aan de slag.

Behalve landbouwkavels en boerderijen kregen de nieuwe polders ook woonkernen. Ze kwamen te liggen aan kruispunten van waterwegen en wegen en waren eenvoudig van opzet, met de doorgaande weg langs een brink of grasveld. Kerken en scholen liggen verspreid over de kern. De dorpen waren voornamelijk bedoeld voor landarbeiders. Daar werd op ingespeeld met

eenvoudige, geschakelde woningen met subtiële variaties in de indeling.

De aanleg van dit soort polders en de sociale en ruimtelijke inrichting ervan zijn uniek voor Nederland en zelfs voor Europa. De IJsselmeerpolders zijn het toonbeeld van de toen heersende opvatting over de maakbare samenleving en zijn daardoor karakteristiek voor dit gebied. De architectuur heeft een directe relatie met de ontstaansperiode. De polders verschillen onderling dan ook enigszins. Zo hebben de woningen in de Noordoostpolder voornamelijk bruine bakstenen muren en rode dakpannen volgens het naoorlogse traditionalisme van de Delftse School, maar doet in Oostelijk Flevoland de moderne architectuur van de jaren zestig voorzichtig zijn intrede.

De cultuurhistorische waarde van de agrarische erven in de polders is voornamelijk gelegen in de duidelijke opzet van het erf en de goede leesbaarheid van het geheel. Bij vernieuwingen en uitbreidingen zou dit het uitgangspunt moeten zijn. Ook de ligging van erven in groepjes bij elkaar moet worden gehandhaafd om de duidelijke structuur te laten voortbestaan.

Veel van de eenvoudige woningen in de polder, veelal in bezit van woningbouwverenigingen, zijn dringend aan een opknapbeurt

toe of zijn inmiddels al gerenoveerd. Bij die renovaties is in veel gevallen teruggegrepen op historische architectuurstijlen, die dateren van ver voor het ontstaan van de polder of verwijzen naar de traditie van de Delftse School in de Noordoostpolder. Nieuwe ontwikkelingen zouden beter rekening moeten houden met de afleesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis.



Luchtfoto van een erf in Dronten.

Aanzicht op erf met een schuur van schokbeton.





Jachthaven Ketelhaven, 2010.

Recreatiegebied Ketelhaven

De aanleg van Oostelijk Flevoland begon bij Ketelhaven. Een werkhaven vormde de start van de aanleg van een ringdijk, die in oorsprong al was ontworpen door Cornelis Lely. In 1953, nog voor het leegpompen van de polder, werden op de dijk bij Ketelhaven al enkele, nog traditioneel ogende arbeiderswoningen gebouwd. Voor het droogmalen van de polder werden drie gemalen ingezet: Lovink bij Biddinghuizen, Wortman bij Lelystad en Colijn bij Ketelhaven. Bij gemaal Colijn komen de Hoge Vaart en Lage Vaart samen. Zij spelen een belangrijke rol bij de afwatering van de polder.

De voormalige werkhaven in het IJsselmeer, die als bouwput diende voor het gemaal en de sluizen, werd naderhand ingericht als watersportcentrum voor grotere schepen. Op de kop van de havendam werd een passantensteiger aangelegd en een perceel uitgegeven voor de bouw van het restaurant.

Ook de aangrenzende omgeving werd bestemd tot recreatiegebied, met onder meer een jachthaven voor 270 boten, die omstreeks 1969 in gebruik werd genomen. Een karakteristieke graanloods van betonplaten op de havendam huisvestte het Museum voor Scheepsarcheologie (later Museum Nieuw Land). De groeiende vraag naar meerdaagse recreatie resulteerde in de aanleg van Buitenplaats Ketelhaven, een 7,5 ha groot complex met recreatiewoningen. De bouw van ruim honderd eenvoudige recreatiewoningen ging in 1972 van start. Het terrein is stedenbouwkundig ontworpen als een op zichzelf staand dorpje in



De voormalige graanschuur op de havendam van Ketelhaven, 2010.

een parkachtig landschap. Het ontwerp is geïnspireerd door de destijds in zwang geraakte terreinen met stacaravans rondom een groot middenveld, waar kinderen onder het toezicht van ouders en buren veilig konden spelen. Alle woningen kijken uit over een groot ontmoetings- en speelveld, dat wordt omgeven door wandelbossen.

Het hele gebied Ketelhaven is een cultuurhistorisch waardevol en beeldbepalend ensemble, waarvan de opzet en de karakteristiek in het bestemmingplan zouden moeten worden vastgelegd. Enkele van de gebouwen zijn inmiddels aangewezen als gemeentelijk monument, zoals gemaal Colijn met een puntgaaf interieur en geïntegreerde kunstwerken. Daarentegen staat de voormalige graanschuur er vervallen bij; de museumcollectie is een aantal jaren geleden overgebracht naar Lelystad en het gebouw wacht

nog steeds op een nieuwe bestemming.

Bijzonder is dat in Ketelhaven nog vrijwel alle aspecten zijn te vinden die het verhaal van het ontstaan van de polder Oostelijk Flevoland kunnen vertellen: de dijk, de (werk)haven, het gemaal, de sluisen, de ophaalbrug, de poldervaarten, de voedselschuur, de eerste woningen in de polder en ook de recreatievoorzieningen. Een gegeven waar meer mee kan worden gedaan.



Recreatiehaven bij Nijkerk.

Almere

Op het nieuwe land mochten drie RIJP-architecten (Dirk Frieling, Teun Koolhaas en Alle Hosper) een compleet nieuwe stad ontwerpen: Almere. De opzet is een meerkernige stad met groene zones als verbindingsruimte en voorzieningen in alle wijken. In essentie volgde het plan de tuinstadgedachte van Ebenezer Howard. In de visie van Alle Hosper moest de groene inrichting een link leggen met het omliggende polderlandschap. De landschappelijke gebieden, die de overgang tussen de stadsdelen markeren, zijn daarom niet alleen bedoeld voor recreatie, maar ook voor landbouw en natuur. De busbaan, compleet afgezonderd van de overige infrastructuur, is een unicum.

Almere was (en is) de plek waar vernieuwende en experimentele uitbreidingsplannen en ontwikkelstrategieën in opkomst ten uitvoer kunnen worden gebracht. Zo reserveerde de officiële nota Buitenruimte uit 1976 plaatsen voor bijzondere huisvestingsprojecten, zoals de wijkjes De Fantasie, De Realiteit en De Eenvoud. De Fantasie is het resultaat van de prijsvraag Ongewoon Wonen uit 1982, waarin het ontwerpen van experimentele woningen centraal stond en architecten geen rekening hoefden te houden met de geldende bouwvoorschriften. De wijk biedt een wonderlijke aanblik van woningen die variëren van een soort kampeerplekken tot volwaardige villa's.

Onder wethouder Adri Duivesteijn, voormalig directeur van het Nederlands Architectuurinstituut en Tweede Kamerlid voor

onder meer volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, kregen meer nieuwe ideeën over architectuur in Almere de ruimte. Een voorbeeld daarvan is de door architect Carel Weeber afgekondigde revolutie, 'het Wilde Wonen', waarmee hij fel de liberalisering van de woningbouw bepleitte. Dankzij particulier opdrachtgeverschap zijn intussen tientallen vrije kavels bebouwd.

De erfgoedwaarde van Almere is vooral gelegen in het feit dat de stad experimentele ontwerpen omarmde en vernieuwende ideeën een plek gaf. De ruimtelijke ontwikkeling van Almere kenmerkt zich door de vroege inzet van particulier initiatieven en zelfbouw. Ook nu biedt deze voorloperrol kansen voor Almere. Het kan bij toekomstige uitbreidingen of invullingen op deze weg voortgaan. Kansen liggen er voor het waterfront van Almere, dat vanaf het oude land goed zichtbaar is – en bereikbaar zou kunnen zijn vanaf bijvoorbeeld Muiderberg. Het zou een uitnodigende plek kunnen worden om de stad binnen te komen, bijvoorbeeld door de aanleg van stadsboulevards en stranden, door experimentele paviljoenbouw of de bouw van waterwoningen. De komst van de Wereldtuinbouwtentoonstelling Floriade in 2022 biedt kansen om, in het verlengde van het groene landschapontwerp van Alle Hosper, een modern landschap te creëren in combinatie met landbouw.

Het Centraal Station in Almere, 1964.



Literatuur

Literatuur

Boeken en artikelen

Het Peperhuis, nieuwsbrief van het Zuiderzeemuseum

Abramsz, S., 1898: *Eveertien dagen op een ijsschots*, Amsterdam.

Afsluiting 1964: *De afsluiting van de Zuiderzee en de inpolderingen in het IJsselmeer*, Zwolle.

Barends, S., J. Renes, T. Stol, J.C. van Triest, R.J. de Vries & F.J. van Woudenberg 1993: *Het Nederlandse landschap: een historisch-geografische benadering*, Utrecht (vijfde druk).

Berg, J.J., 2016: *Anti-stad op zoek naar verhaal*, *Blauwe Kamer*, maart, 44-50.

Bie, R.J. van der, 1999: *Bekommering en ongewraakte vreugd': tabaksteelt in Nijkerk (ca. 1635-1900)*, Amsterdam.

Blok, D.P., W. Prevenier, D.J. Roorda, A.M. van der Woude, J.A. van Houtte, H.F.J.M. van den Eerenbeemt, Th. van Tijn & H. Balthazar (red.), 1981: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden 10: nieuwste tijd*, Haarlem.

Boer, P.C. de, & A.J. Geurts 2002: *Oude burchten in het nieuwe land: de middeleeuwse kastelen van Kuinre in de Noordoostpolder*, Lelystad.

Bossaers, K.W.J.M., 1987: *Zuiderzeevissers: geschiedenis van de belangenorganisaties van de vissers op de Zuiderzee en IJsselmeer*, Zutphen.

Bosscher, P.M., 1974: *Het hart van Nederland: steden en dorpen rond de Zuiderzee*, Bussum.

Derks, G.J.M., & W.A. Heurneman 2010: *Soest in de zeventiende en achttiende eeuw*, Soest.

Dissel, A.M.C. van, 1991: *59 jaar eigengereide doeners in Flevoland, Noordoostpolder en Wieringermeer: Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders 1930-1989*, Zutphen.

Donkersloot-de Vrij, Y.M., en H.C. Pouls 1983: *Rondom de Muider-Berg: grensgebied van polders, Zuiderzee en heuvelrug op oude kaarten uit de 16de tot en met de 19de eeuw*, Alphen aan den Rijn.

Dorleijn, P., *Vissers en visserties*, in: *Js. Mooijweer* (red.), *Vollenhove, stad en vermaarde zonen: negen opstellen bij de viering van 650 jaar stadsrecht*, Kampen, 57-64.

Gelders Genootschap 2010: *Oude handelswegen op de Veluwe: historisch-geografisch onderzoek naar de hanzewegen, hessenwegen en postwegen*, Arnhem.

Gelders Genootschap 2017: *Gemeente Oldebroek: cultuurhistorische waardenkaart met toelichting*, Arnhem (conceptversie).

Heide, G.D., van der, 1965: *Van landijs tot polderland: tweeduizend eeuwen Zuiderzeegebied*, Amsterdam.

Heide, G.D., van der, 1974: *VDe Zuiderzee: van land tot water, van water tot land*, Haren.

Hendriks, M., 2016: *Een dag in Almere Haven*, *Blauwe Kamer*, maart, 51-52.

Kolman, C., B. Kooij, B. Olde Meierink, R. Rommes, R. Stenvert & M. Tholens 1996: *Monumenten in Nederland: Utrecht, Zeist/Zwolle*.

Lavell, C., 1986, *De slag op de Zuiderzee in geschiedschrijving en staatsgezinde poëzie tot 1648*, Schagen.

Ligthart, A., 2015: *Door het oog van Cornelis Springer (1817-1891): een ontdekkingstocht langs de steden rondom de Zuiderzee*, Enkhuizen.

Mes, K.D., 1972: *Dronten: nieuwe gemeente in nieuw land, 's-Gravenhage*.

Mooijweer, J.S., 2004: *Weerzien met Vollenhoofs erfgoed*, Vollenhove.

Neefjes, J. (red.), 2012: *Cultuurhistorische atlas van de Vecht: biografie van Nederlands grootste kleine rivier*, Zwolle.

Neefjes, J. & H. Bleumink, 2015: *Erfgoedatlas gemeente Nunspeet*, Zwolle/Nunspeet.

Nolden, M., 2016: *Wie verzorgt het groen?*, *Blauwe Kamer* maart, 62-63.

Peys, R., 2002: *'Het onderste boven van Flevoland': van water tot (Flevo) land: de ontwikkeling van een unieke provincie*, Almere.

Popta, Y. van, 2012: *Wie sturen kan zeilt bij elke wind: een inventarisatie, kwantificatie en ruimtelijke analyse van de gevonden scheepswrakken in Flevoland*, Groningen (research-master Art History and Archaeology Rijksuniversiteit Groningen).

Rijksdienst voor de Monumentenzorg 1967: *Toelichting bij het besluit tot vaststelling van een beschermd gezicht in Elburg, gemeente Elburg*, Zeist.

Schaap, D., 1986: *Flevum, Aelmere, Almari, Zuiderzee, IJsselmeer*, Amsterdam.

Sintobin, T., 2008: *Getemd maar rusteloos': de Zuiderzee verbeeld: een multidisciplinair onderzoek*, Hilversum.

Stenvert, R., C. Kolman, S. Broekhoven, B. Olde Meierink & M. Tenten 2000: *Monumenten in Nederland: Gelderland*, Zeist/Zwolle.

Stenvert, R., C. Kolman, B. Olde Meierink, J. ten Hove, M. Knuijt & B. Kooij 1998: *Monumenten in Nederland: Overijssel*, Zeist/Zwolle.

Ven, G.P. van de, (red.) 1993: *Leefbaar laagland: geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht..

Verslag 1953: *Verslag van het congres over de culturele aspecten van de inpoldering der Zuiderzee, gehouden op Zaterdag 26 Sept. 1953 te Amsterdam*, Amsterdam.

Vervloet, J., & S. van den Bergh (red.) 2007: *Eemland in verandering: ontginning en ruilverkaveling in het gebied van de Eem*, Utrecht.

Vries Reilingh, H.D. de, 1958: *Elburg afgesloten van open water: onderzoekingen in verband met de betekenis der Zuiderzee-inpoldering voor de gemeente Elburg*, Amsterdam.

Zijp, R.P., 1989: *Barre tijden: crisis en sociale politiek rondom de Zuiderzee, 1650-1850*, Zutphen.

Zuiderzeeballade 2008: *De Zuiderzeeballade en andere liederen van de Zuiderzee*, Amsterdam.

Websites

Websites

<http://beeldbank.cultureelerfgoed.nl/>

www.collectiegelderland.nl

www.flevolanderfgoed.nl

www.geheugenvannederland.nl

www.herderewich.nl

www.isgeschiedenis.nl

www.mijnzuidzee.nl

www.ohn.nl

<http://onsamsterdam.nl>

www.plaatsengids.nl

www.regiocanons.nl

www.schoklanddoordeeeuwenheen.nl

www.spnf.net

www.stadsarchiefkampen.nl

www.verganeschepen.nl

www.visafslagelburg.nl

<https://nl.wikipedia.org>

Illustratieverantwoording

Illustratieverantwoording

omslag	VVV Urk	44	collectie Gelderland
7	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	45	Universiteit Leiden
8	Gelders Genootschap, Gerard Derks	46	Geheugen van Nederland
9b	Stadsarchief Kampen	47	Het Oversticht
9o	Koninklijke Bibliotheek, Den Haag	48b-o	Het Oversticht
10	Collectie Zuiderzeemuseum	49b-o	Het Oversticht
11	Utrechtse Canon	50	www.gahetna.nl
120-b	Gelders Genootschap, Gerard Derks	51	Het Oversticht, Ger Dekkers
13lb	Siebe Swart, 2010		
13rb	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, foto: N.J. Steltenpool		
13o	Koninklijke Bibliotheek, Den Haag		
14	Het Oversticht		
15b	Geheugen van Nederland		
15o	Wikimedia Commons		
16b	Wikimedia Commons		
16o	www.flevolandsgeheugen.nl, NLE, foto: Lenie Hanse-Bolle		
17b-o	www.canonnoordoostpolder.nl		
18lb	Nederlands Fotomuseum		
18rb	Geheugen van Nederland		
18o	Algemeen Nederlands Persbureau		
19	Topografische Dienst, Emmen		
21	Het Oversticht, Ger Dekkers		
23l	Gemeentearchief Kampen.		
23r	Het Oversticht, Ger Dekkers		
24	www.gahetna.nl		
25l-r	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
26b-o	Het Oversticht		
27b-o	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
28b	Geheugen van Nederland		
28o	Wiki Commons		
29b	Geheugen van Nederland		
29o	Onbekend - Atria, kennisinstituut voor emancipatie en vrouwengeschiedenis		
31	www.gahetna.nl		
32	Collectie Zuiderzeemuseum		
33	Collectie Zuiderzeemuseum, foto Jan Kroese		
34	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
35lb	Gemeentearchief Spakenburg		
35lo	www.topotijdreis.nl		
35r	www.mijnzuiderzee.nl		
36lb	www.topotijdreis.nl		
36lo	Collectie Zuiderzeemuseum		
36r	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
37b	Collectie Zuiderzeemuseum		
37o	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
38	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
39	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed		
41	Universiteit Utrecht		
43l-r	Collectie Zuiderzeemuseum		



De Cultuurhistorische IJsselmeerbiografie Oost biedt een overzicht van het ontstaan, de ontwikkeling en de kwaliteiten van het gebied rondom de kuststrook van Flevoland en de voormalige oostkust van de Zuiderzee, de huidige randmeren. In de biografie worden karakteristieken onderscheiden die bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit zoals die nu beleefbaar is.